



Canlı Eğitim 30 Transit Sorusu ve Cevabı

Ortak transit rejimi kapsamında, tek bir transit işlemini kapsayan bireysel teminat olarak aşağıdakilerden hangisinin kullanılmasına izin verilmez?

- A) Ek-'de yer alan teminat mektubu
- B) Nakit Türk Lirası
- ✓ C) Hazine tahvil ve bonoları
- D) Kapsamlı teminat mektubu

Cevap

Cevap B

Bireysel Teminat ve **Kapsamlı Teminat** arasındaki temel fark: Teminat, **tek bir transit işlemini kapsayan bireysel teminat** veya **birden fazla işlemi kapsayan kapsamlı teminat** şeklinde olabilir.

- Soru, "tek bir transit işlemini kapsayan bireysel teminat" için nelerin kullanılamayacağını soruyordu.

"Kapsamlı teminat mektubu" ise doğası gereği "birden fazla işlemi kapsayan" bir teminat şeklidir. Yani kapsamlı teminat, bireysel teminat (tek işlem) kategorisine girmez. Bu nedenle, sorunun aradığı yasaklanmış *bireysel teminat* çeşidi değildir."

Doğru yanıt olan **"Nakit Türk Lirası"**, Ortak Transit Rejimi için bireysel teminat olarak kullanılmasına açıkça izin verilmeyen bir ödeme şeklidir.

Genel olarak, transit rejimlerinde teminat **nakit Türk Lirası** veya teminat mektubu şeklinde olabilir. Gümrük Kanunu ve Yönetmeliği, genel gümrük işlemleri sırasında teminat olarak nakit Türk Lirası (TL) kabul edileceğini belirtir.

Ancak Ortak Transit Rejimi için bireysel teminata ilişkin özel bir istisna kuralı bulunmaktadır:

- "Ortak transit rejiminde bireysel teminat olarak **nakit TL veya Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası tarafından kabul edilen dövizlerin kullanılmasına izin verilmez.**"

Bu kural, ortak transit rejimi kapsamında tek bir işlem için teminat verirken (bireysel teminat) **nakit Türk Lirası** veya TCMB tarafından kabul edilen dövizleri kullanma seçeneğini ortadan kaldırır.

Sonuç: Ortak transit rejimi kapsamında *izin verilmeyen* bireysel teminat türünü sorduğundan, **"Nakit Türk Lirası"** doğru yanıttır—bu rejimde bireysel teminat olarak nakit TL kullanılmasına açıkça izin verilmez. "Kapsamlı teminat mektubu" ise tanım gereği tek bir işlemi kapsayan "bireysel teminat" kategorisinde yer almadığı için sorunun aradığı yasaklanmış bireysel teminat türü değildir.

Bir firmanın 'İkinci Düzey Kapsamlı Teminat Kullanıcısı' olabilmesi için, teminat mektubuna ilişkin zeyilname kabul edildikten sonra referans tutar ile kapsamlı teminat tutarı arasındaki ilişki nasıl tanımlanır?

- A) Referans tutar, kapsamlı teminat tutarının , 3.33 katı olacak şekilde sisteme tanımlanır.
- B) Referans tutar, kapsamlı teminat tutarının 2 katı olacak şekilde sisteme tanımlanır.
- C) Referans tutar, kapsamlı teminat tutarının 5 katı olacak şekilde sisteme tanımlanır.
- D) Referans tutar ile kapsamlı teminat tutarı birbirine eşitlenir.

▼ **Cevap**

- **Cevap B**

İkinci Düzey Kullanıcı Olmak İçin Aranılan Başlıca Koşullar

Bu seviyede bir indirimden yararlanabilmek için (zeyilnamenin kabulünden önceki aşama) bir dizi zorlu koşulun yerine getirilmesi gerekir. Bu koşullar, firmanın transit işlemlerini ne kadar düzenli ve güvenilir yürüttüğünü gösterir:

1. **Mevcut GRN Süresi:** Başvuruya konu Teminat Referans Numarasının (GRN) en az **bir yıldır** sisteme tanımlı olması gerekir.
2. **İşlem Hacmi:** Son bir yıl içerisinde ilgili GRN kapsamında en az **1000 transit beyanı** ile taşıma yapılmış olması gerekir. (Ancak, bu koşul sağlanamazsa BDDK tarafından yetkilendirilmiş derecelendirme kuruluşlarınca düzenlenen raporun yatırım yapılabilir seviyede olduğunu göstermesi halinde de Level 2 hakkı tanınabilir).
3. **Ceza Durumu:** Son bir yıl içinde işlem gören beyanname sayısının %1'ini aşan sayıda Kanunun 235. maddesinin beşinci fıkrası uyarınca ceza uygulanmamış olması.
4. **Usulsüzlük Cezası:** Son bir yıl içinde işlem gören beyanname sayısının %4'ünü aşan sayıda Kanunun 241. maddesi uyarınca usulsüzlük cezası uygulanmamış olması.
5. **Mali Yapı:** Başvurudan önceki üç yıl ve başvuru yılına ait son geçici vergi dönemi esas alınarak yeminli mali müşavir tarafından hazırlanan raporda, firmanın genel kabul görmüş muhasebe ilkelerine uygun bir sisteme ve yeterli mali kaynaklara sahip olduğunun, ve en önemlisi, **referans tutar ile**

kapsamlı teminat tutarı arasındaki farkı karşılayacak kadar öz kaynağının bulunduğunun gösterilmesi gerekir.

Bu şartlar sağlandıktan sonra, kefil tarafından düzenlenen ve teminat gümrük idaresince kabul edilen **zeyilname** ile, artık mevcut teminat mektubu %50 indirimli olarak (Referans Tutarın 2 katı kadar) kullanılabilir hale gelir.

Özetle: İkinci Düzey Kapsamlı Teminat Kullanıcısı olmak, teminat tutarınızın maliyetini yarıya indirir, tıpkı bir finansal kaldıraç kullanmak gibi. Normalde 1 milyon TL risk için 1 milyon TL teminat gerekirken, bu statüde 1 milyon TL teminat ile 2 milyon TL'lik riski (Referans Tutarı) yönetebilirsiniz.

İzinli gönderici yetkisine sahip bir firmanın, başka şartlar aranmaksızın 'üçüncü düzey kapsamlı teminat kullanıcısı' olma hakkından yararlanabilmesi için hangi temel koşulu sağlaması gerekir?

- A) GRN'nin en az iki yıldır ikinci düzey kullanıcı olarak kullanılıyor olması
- B) Madde 'in üçüncü fıkrasında belirtilen ortak koşulları sağlaması
- C) Son bir yıl içinde en az transit beyanı ile taşıma yapmış olması
- D) En az on milyon TL tutarında bir kapsamlı teminat mektubu sunması

▼ Cevap

Cevap B

İzinli gönderici yetkisine sahip firmalara, kapsamlı teminatta indirim hakkı tanıyan özel bir düzenleme bulunmaktadır. Bu yetkiye sahip olmanın kendisi, üçüncü düzey kapsamlı teminat kullanıcısı olabilmek için gereken zorlu ek şartların çoğundan muafiyet sağlar.

İşte bu konuyla ilgili ayrıntılı bilgiler

1. İzinli Göndericilere Tanınan Özel Hak

Kaynaklarda, "İzinli gönderici yetkisine sahip firmalara kapsamlı teminatta indirim hakkı" başlıklı madde, sorunun temelini oluşturmaktadır:

İzinli gönderici yetkisine sahip firmalara, teminat gümrük idaresine yapılacak başvuru üzerine **11 inci maddenin üçüncü fıkrasında belirtilen ortak koşulların sağlanması durumunda, aynı maddenin ikinci, dördüncü ve beşinci fıkralarında yer alan şartlar aranmaksızın üçüncü düzey kapsamlı teminat kullanıcısı olma hakkı tanınır.**

Bu madde, İzinli Gönderici statüsünün neden sadece "Madde 11'in üçüncü fıkrasında belirtilen ortak koşulları" aradığını açıkça ortaya koyar.

- **Temel Koşul:** Sadece **ortak koşulları** sağlamak yeterlidir.
- **Muafiyet:** Normalde Üçüncü Düzey Kapsamlı Teminat Kullanıcısı olmak için aranan Madde 11'in ikinci, dördüncü ve beşinci fıkralarındaki (Level 2 ve Level 3'e özgü) **ağır şartlar aranmaz.**

2. Madde 11'in Üçüncü Fıkrasında Yer Alan Ortak Koşullar (Temel Güvenilirlik)

Bu ortak koşullar, bir firmanın temel mali ve operasyonel güvenilirliğini gösterir ve kapsamlı teminattan faydalanmak isteyen herkesten (Birinci, İkinci veya Üçüncü Düzey fark etmeksizin) istenir:

1. **Beyanname Durumu:** Başvuruya konu Teminat Referans Numarası (GRN) kapsamında tescil edilen ve nihai statüye getirilmemiş beyanname sayısının, toplam beyanname sayısının **%1'ini ve her durumda 200 adeti aşmaması** gerekir. (Bu, işlemlerin zamanında kapatıldığını ve birikmiş borç riski olmadığını gösterir.)

2. **Mali Yeterlilik:** Yeminli mali müşavir tarafından düzenlenen raporda, başvuru sahibinin genel kabul görmüş muhasebe ilkelerine uygun bir sisteme, sağlam bir mali yapıya ve en önemlisi, **referans tutar ile kapsamlı teminat tutarı arasındaki farkı karşılayacak kadar öz kaynağının bulunduğu** gösterilmesi gerekir. (Bu, indirimin riskli kısmını öz kaynakla güvenceleyebildiğini gösterir.)

3. Üçüncü Düzey Kapsamlı Teminat Kullanıcısı Olmanın Avantajı

Bu statünün sağladığı avantaj, firmanın sunması gereken fiili teminat tutarının, üstlenilen maksimum risk (Referans Tutar) karşısında ne kadar indirildiğidir:

- Üçüncü Düzey Kapsamlı Teminat Kullanıcısı statüsünde, kapsamlı teminat tutarı referans tutarın **%30'una eşit olacak şekilde referans tutar artırılır.**
- Bu, referans tutarın, sunulan kapsamlı teminat tutarının **3,33 katı olacak şekilde sisteme tanımlandığı** anlamına gelir.

Özetle

İzinli Gönderici yetkisine sahip olmak, Gümrük mevzuatına göre firmanın zaten belli bir güvenilirliğe sahip olduğunu kanıtladığı için, Üçüncü Düzey

Teminat indirimine doğrudan bir kapı açar. Normal şartlarda bu indirimden faydalanmak için gerekli olan **yüksek işlem hacmi** (Level 2 için son bir yılda en az 1000 transit beyanı) ve **düşük ceza oranları** gibi ek operasyonel şartların Madde 11/A ile **aranmaması**, yetkilendirmenin büyük bir kolaylığıdır. Sadece firmanın temel mali sağlamlığını ve güncel transit işlemlerinin temizliğini (Madde 11/3) kanıtlaması yeterli olmaktadır.

Bu durum, sanki bir şirketin, zorlu ve uzun bir denetim sürecinden geçerek kazanması gereken yüksek kredi notunu, hali hazırda sahip olduğu "Yetkili İş Ortağı" sertifikası sayesinde otomatik olarak alması gibidir, yeter ki temel finansal tabloları (Madde 11/3) sağlam olsun.

Ulusal transit rejimi kapsamında, hareket gümrük idaresi tarafından en uzun mesafe için belirlenecek azami transit süresi, Nisan-Eylül ayları arasında kaç saattir?

- A) 120 saat
- B) 168 saat
- C) Beş günden az olmamak kaydıyla belirlenir.
- D) 96 saat

▼ Cevap

Cevap A

Ulusal Transit Rejiminde Azami Süre Kuralı

Ulusal transit rejimi kapsamında, hareket gümrük idaresi tarafından belirlenecek azami transit süreleri, mevsim ve yol şartları dikkate alınarak en uzun mesafe için iki farklı dönemde sınırlandırılmıştır:

1. Nisan-Eylül Dönemi (Yaz Aylarında):

- Nisan, Mayıs, Haziran, Temmuz, Ağustos, Eylül aylarında belirlenecek **azami transit süresi 120 saattir**. (Bu, tam 5 güne tekabül eder.)

2. Ekim-Mart Dönemi (Kış Aylarında):

- Ekim, Kasım, Aralık, Ocak, Şubat ve Mart aylarında belirlenecek **azami transit süresi 168 saattir**. (Bu, tam 7 güne tekabül eder.)

Süre Belirlemesindeki Genel Hususlar

Hareket gümrük idaresi, bu azami sınırları aşmamak kaydıyla, eşyanın varış gümrük idaresine sunulması için gereken süreyi belirlerken genel ve özel birçok faktörü göz önünde bulundurur:

- **Dikkate Alınan Faktörler:** İlgili mevzuat, hareket ve varış gümrük idareleri arasındaki uzaklık, hava koşulları, resmî tatil günleri, kullanılan taşıma aracı, güzergâh, aracın birden fazla yerde yükleme ve boşaltma yapması ve rejim hak sahibi tarafından sağlanan diğer bilgiler.
- **Sürenin Başlangıcı:** Transit süresi, hareket gümrük idaresindeki işlemlerin bitirilerek aracın sevk edildiği saatten itibaren başlatılır.
- **Sürenin Sona Ermesi:** Transit süresi, süre sınırı olarak belirtilen takvim gününde, varsa öngörülen saatte, aksi halde **mesai saati bitiminde sona erer**. Ayrıca, ulusal transit rejiminde süre belirlenirken sürenin bitim saatinin normal mesai saatleri içinde olması gerekmektedir.

Süre Uzatımı ve İstisnalar

Belirlenen transit süresi, taşıtın sevk edilmesinden sonra değiştirilemez. Ancak, bazı özel durumlarda süreler artırılabilir:

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenen **Özel İzin Belgesi** veya **Özel Yük Taşıma İzin Belgesi** ile taşınan eşya için, Madde 75/3'te belirtilen süreler (120 saat veya 168 saat) anılan belgelerde belirtilen taşıma sürelerini geçmeyecek şekilde ilgili gümrük idaresi tarafından artırılabilir.
- Kaçakçılık yapılacağına dair ihbar, istihbarat, kuvvetli şüphe bulunması veya araca **ATS cihazı takılması** gibi riskli durumlarda ise, mümkün olan en kısa transit süresi verilir.

Özetle: Soru, ulusal transit rejimi için Nisan-Eylül ayları arasındaki en uzun mesafeye uygulanacak **azami süreyi** sorduğundan, bu durum doğrudan mevzuattaki **120 saat** kuralına işaret eder. Bu kural, kış aylarındaki 168 saatlik azami süreden (7 gün) daha kısa bir limit belirler.

Hareket gümrük idaresi, transit beyanını kabul ettiğinde sistemin oluşturduğu ve beyanın kabul edildiğini gösteren numara aşağıdakilerden hangisidir?

- A) GRN (Teminat Referans Numarası)
- B) LRN (Yerel Referans Numarası)
- C) MRN (Ana Referans Numarası)
- D) TRB (Transit Refakat Belgesi)

▼ Cevap

Cevap C

Doğru yanıt "**MRN (Ana Referans Numarası)**". Bu numara, transit rejimlerinde bir beyanın gümrük idaresi tarafından resmen kabul edildiğinin ve işlem görmeye başladığının en kritik göstergesidir.

Bu konuyla ilgili daha ayrıntılı bilgileri, kaynaklarınızdaki tanımlar ve elektronik sistem (NCTS) içindeki işleyiş bağlamında inceleyelim.

MRN (Ana Referans Numarası) ve Kabul Süreci

MRN, transit rejiminin elektronik ortamda yürütülmesinde kullanılan iki temel referans numarasından biridir ve transit işleminin fiilen başladığını gösterir:

1. Yerel Referans Numarası (LRN - Local Reference Number): Transit beyanına ilişkin verilerin hareket gümrük idaresine elektronik ortamda iletilmesi üzerine sistem tarafından verilen yerel referans numarasıdır. Beyan, bu numaranın tahsis edilmesiyle *sunulmuş (gönderilmiş)* kabul edilir.

2. Ana Referans Numarası (MRN - Master Reference Number): Hareket gümrük idaresince kabul işlemi yapılan beyannameye sistem tarafından verilen ana referans numarasıdır.

Beyanın Kabul Edilmesi ve MRN'nin Oluşturulması:

Transit beyanı, sistem üzerinden elektronik imzalı olarak hareket gümrük idaresine gönderilir.

- Gümrük idaresi, transit beyannamesini kabul ve tescil edebilmesi için, Sözleşmenin uygulanması için gerekli tüm bilgileri içermesi, gerekli tüm belgelerin ekinde yer alması ve beyanname kapsamı eşyanın gümrüğe sunulması koşullarını arar.
- Beyan, hareket gümrük idaresi tarafından **kabul edildiğinde**, sistem otomatik olarak bir **ana referans numarası (MRN)** oluşturur.
- Beyanın kabul edildiği bilgisi, MRN ile birlikte rejim hak sahibine yine sistem üzerinden bildirilir.

Bu, beyanın yalnızca teslim alındığı anlamına gelen LRN aşamasının ötesine geçildiği ve gümrük idaresinin beyanı resmen işleme koyduğunu onayladığı anlamına gelir.

MRN'nin Yapısı ve Kullanım Alanları

MRN, transit işlemine ilişkin tüm bilgilerin anahtarı ve takip referansıdır.

A. MRN'nin Yapısı (Ayrıntılı Bilgi)

MRN, 18 basamaklı alfanümerik bir yapıya sahiptir ve Transit Refakat Belgesi'nin (TRB) üzerinde yer alır. Yapısal olarak şunları içerir:

1. **Yıl (YY):** Transit işleminin resmi kabul yılının son iki hanesi (2 Nümerik karakter).
2. **Ülke Kodu:** İşlemin başladığı ülkenin belirteci (ISO alfa 2 ülke kodu) (2 Alfabetik karakter).
3. **Ünik Belirteç:** Yıl ve ülkeye göre transit işlemi için benzersiz tanımlayıcı (13 Alfanümerik karakter).
4. **Kontrol Basamağı:** Tüm MRN için bir kontrol basamağı olan değer (1 Alfanümerik karakter).

Bu numara, tüm MRN alındığında hataların tespit edilmesine olanak tanır ve barkod (kod 128 standardı) şeklinde de basılabilir.

B. MRN'nin Fonksiyonları

MRN, eşyanın serbest bırakılmasından (sevk) rejimin sonlandırılmasına (ibra) kadar tüm süreçte kullanılır:

- **Sevk ve Takip:** Hareket idaresi, eşyayı serbest bıraktıktan sonra, MRN'yi içeren **Transit Refakat Belgesi (TRB)** çıktısını alır ve ilgilisine verir. Bu belge, eşyaya ve taşımaya eşlik eder.
- **Sınır Geçişleri:** Transit idaresi (sınır gümrük idaresi), MRN'yi sistemden çağırarak sınır geçişini kaydeder ve hareket gümrük idaresine "Sınır Geçiş Bildirimi"ni (NCF_NOT) gönderir.
- **Olay Kaydı:** Taşıma sırasında bir olay (kaza, aktarma, mühür kırılması vb.) yaşanırsa, taşıyıcının eşyayı ve **transit beyanının MRN numarasını** en yakın gümrük idaresine sunması gerekir.
- **Rejimin Sonlanması:** Ortak transit rejimi, eşyanın Varış Gümrük İdaresine **MRN ile birlikte** sunulmasıyla sona erer.
- **Araştırma ve Tahsilat:** Transit rejiminin usulüne uygun olarak sonlandırılmadığının tespiti halinde, hareket gümrük idaresi araştırma usulünü başlatırken ve kefile bildirim yaparken MRN'yi kullanır.

Kısacası, MRN, beyannamenin gümrük mevzuatı açısından resmiyet kazandığı ve taşıma zincirinin ulusal ve uluslararası takibinin başladığı birincil tanımlayıcıdır.

Taşıma sırasında aracın kaza yapması nedeniyle eşyanın başka bir araca aktarılması gerekirse, taşıyıcının yapması gereken ilk işlem nedir?

- A) Aktarma işlemini yapıp, değişikliği Transit Refakat Belgesi üzerine kaydetmek
- B) Durumu derhal en yakın gümrük idaresine bildirmek ve eşyayı sunmak
- C) Doğrudan hareket gümrük idaresini arayarak durumu bildirmek
- D) Varış gümrük idaresine ulaştığında durumu bir tutanakla beyan etmek

▼ Cevap

Cevap B

Durumu derhal en yakın gümrük idaresine bildirmek ve eşyayı sunmak" doğrudur ve transit rejimi mevzuatında taşıyıcının bu tür beklenmedik durumlarda yerine getirmesi gereken temel yükümlülüğü tanımlar.

Bu konuya ilişkin detaylı bilgiler ve taşıyıcının bu kritik anda atması gereken adımlar şunlardır:

1. Olayın Niteliği ve Bildirim Yükümlülüğü

Taşıyıcı, kontrolü dışındaki belirli olayların meydana gelmesi halinde durumu gümrük idaresine bildirmek zorundadır. Sizin sorunuzun işaret ettiği durum, bu olaylardan biridir:

- **Taşıma aracının kaza yapması veya bozulması sebebiyle eşyanın başka bir taşıma aracına veya konteynere aktarılmasının gerekmesi** durumunda, taşıyıcının gümrük idaresini bilgilendirmesi gerekir [41/a].

Bu, sadece aracın kaza yapması veya bozulması değil, aynı zamanda mühürlerin kırılması, güzergahtan sapılması veya taşıma aracının acil olarak kısmen veya tamamen boşaltılması gerektiği gibi durumlar için de geçerli bir yükümlülüktür.

2. Yapılması Gereken İlk ve En Önemli İşlem

Birinci fıkrada belirtilen bu tür olaylardan biri yaşandığında, taşıyıcının yapması gereken **ilk işlem** ve en temel yükümlülük, doğru olarak belirttiğiniz gibi, gecikmeksizin hareket etmektir:

- Taşıyıcı, olayın gerçekleşmesinden **gecikmeksizin** (yani, *derhal*),
- **Eşyayı ve transit beyanının MRN numarasını,**
- O anda taşıma aracının bulunduğu bölgedeki **en yakın gümrük idaresine sunması gerekir.**

Bu gümrük idaresi, mevzuat dilinde "**olay kaydı gümrük idaresi**" olarak adlandırılır.

3. Olay Kaydı Gümrük İdaresinin Rolü

Taşıyıcının eşyayı ve MRN numarasını sunduğu olay kaydı gümrük idaresi, durumu sisteme kaydeder ve süreci yönetir:

- Olay kaydı gümrük idaresi, ilgili beyana ilişkin olay bilgilerini sisteme kaydederek, durumu **hareket gümrük idaresine bildirir**.
- Eğer bu gümrük idaresi aynı zamanda taşımada transit ya da varış gümrük idaresi olarak kayıtlı ise, önce olay kaydı gümrük idaresi rolüyle hareket eder ve ardından taşımada kayıtlı olduğu idare olarak işlem yapar.

4. Taşımanın Devamına İlişkin Karar

Olay kaydı yapıldıktan sonra, taşımanın akıbetine olay kaydı gümrük idaresi karar verir:

- Olay kaydı gümrük idaresi, taşımanın **devam edebileceğine karar verirse eşyanın sevkine izin verir**.
- Taşımanın devam edemeyeceği yönünde karar verilirse, olay kaydı gümrük idaresi, **varış gümrük idaresi olarak işlem yapar**.

Özetle: Taşıyıcının bir kaza sonucu aktarma yapması gerektiğinde, öncelik gümrük gözetimini sağlamaktır. Bu nedenle, eşyanın kontrolsüz kalmaması için atılacak **ilk yasal adım**, eşyayı ve kimlik numarasını (MRN) olarak durumu **gecikmeksizin** en yakın resmi makama (olay kaydı gümrük idaresi) bildirmektir. Bu bildirim, tüm sürecin yasal çerçevede devam etmesinin anahtarıdır.

Varış gümrük idaresi, eşyanın kendisine sunulduğunu hareket gümrük idaresine hangi mesaj ile bildirir?

- A) Kontrol Sonuçları [DES_CON (IE)]
- B) Durum Talebi [STD_REQ (IE)]
- C) Varış Bilgisi [ARR_ADV (IE)]
- D) Beklenen Varış Kaydı Talebi [AAR_REQ (IE)]

▼ Cevap

Cevap C

"**Variş Bilgisi [ARR_ADV (IE006)]**" doğrudur. Bu mesaj, Ortak Transit Rejimi (NCTS) veya Ulusal Transit Rejimi (TR) kapsamındaki elektronik işlemlerin kritik bir aşamasını temsil eder.

İşte bu konuya dair daha ayrıntılı bilgiler ve mesajın sistemdeki rolü:

1. ARR_ADV (IE006) Mesajının Rolü

"Variş Bilgisi" mesajı, bir transit işleminin başarıyla ve süresi içinde sonlandırılması sürecindeki ilk önemli adımdır.

- Variş gümrük idaresi, eşyanın kendisine **MRN (Ana Referans Numarası) ile birlikte sunulduğu gün gecikmeksizin** bu durumu hareket gümrük idaresine "**Variş Bilgisi**" mesajını **[ARR_ADV (IE006)]** kullanarak bildirir.

Bu mesajın gönderilmesiyle iki temel sonuç ortaya çıkar:

1. **Rejimin Sona Ermesi:** Eşyanın MRN ile birlikte variş gümrük idaresine sunulmasıyla **transit işlemi sonlanır** ve bu aşamada **asıl sorumlunun yükümlülüklerini yerine getirdiği kabul edilir**.
2. **Süre Kontrolü:** Hareket gümrük idaresi, bu mesajı aldıktan sonra, eşyanın transit için belirlenen süre sınırına uyup uymadığını teyit eder. Eğer hareket idaresi, eşyanın sunulması gereken süre sınırına kadar bu mesajı almazsa, araştırma usulünü başlatmak zorunda kalır.

2. Süreç İçindeki Konumu ve Sonuçları

ARR_ADV (IE006) mesajı, transit işleminin ibra (aklanma/kapatılma) sürecinin başlangıcını oluşturur, ancak tek başına ibra için yeterli değildir:

- **Variş Bilgisi Mesajı, İbra Kanıtı Değildir:** Ortak Transit Sözleşmesi'ne göre, bu "Variş Bilgisi" mesajı, rejimin usulüne uygun olarak **sonlandırıldığıının kanıtı olarak kullanılamaz**. Rejimin tam olarak ibra edilmesi için, variş idaresi ayrıca "**Kontrol Sonuçları**" **[DES_CON (IE018)]** mesajını da göndermelidir.
- **İbra (Discharge):** Hareket gümrük idaresi, ancak kendisindeki verilerle variş idaresinden gelen (ARR_ADV ve DES_CON) bilgileri karşılaştırarak rejimin doğru olarak sonlandırıldığını tespit ettiğinde, ortak transit rejimini **ibra eder**.

- **Araştırma Usulü Başlatılması:** Hareket idaresi, Varış Bilgisi mesajını aldıktan sonraki **altı gün içinde** "Kontrol Sonuçları" [DES_CON (IE018)] mesajını alamazsa, yine araştırma usulünü başlatır.

3. Varış İdaresi Değişikliğinde Kullanımı

Transit işlemi, beyannamede başlangıçta beyan edilen varış gümrük idaresinden **farklı bir idarede sonlandırılabilir** (fiili varış idaresi). Bu durumda da **ARR_ADV (IE006)** mesajı kullanılır:

- Yeni varış idaresi, varışı hareket idaresine **"Varış Bilgisi" [AAR_ADV (IE006)] mesajını kullanarak bildirir.**
- Hareket idaresi bu mesajı aldıktan sonra, başlangıçta beyan edilen ancak kullanılmayan varış idaresini **"İletilen Varış Bilgisi" [FWD_ARR (IE024)]** mesajı ile bilgilendirir.

Özetle, **ARR_ADV (IE006)** mesajı, NCTS sisteminde eşyanın fiziksel olarak gümrük gözetimine girmesini takiben **lojistik zincirin sona erdiğini ve yasal sürecin "ibra" aşamasına geçtiğini** gösteren dijital bir imzadır. Bu mesaj olmadan, hareket gümrük idaresi eşyanın kayıp olduğunu varsayar ve araştırma sürecini başlatır.

Hareket gümrük idaresi, transit rejiminin usulüne uygun olarak sonlandırılmadığına dair bir bildirim almazsa, araştırma usulünü başlatmadan önce sistem tarafından otomatik olarak hangi işlem yapılır?

- A) Doğrudan tahsilat işlemi [REC_COM (IE)] başlatılır.
- B) Kefile, rejimin ibra edilmediğine dair bildirim yapılır.
- C) Varış gümrük idaresine 'Durum Talebi' [STD_REQ (IE)] mesajı gönderilir.
- D) Doğrudan rejim hak sahibine 'Araştırma Mesajı' [REQ_MOV (IE)] gönderilir.

▼ Cevap

Cevap C

Ortak transit rejimi kapsamındaki bir işlem için, hareket gümrük idaresinin kefili yükümlülüklerinden kurtarmayacak şekilde, rejimin ibra edilmediğini en geç ne kadar süre içinde bildirmesi gerekir?

- A) Transit beyanının kabul tarihinden itibaren 3 yıl içinde
- B) Araştırma usulünün başlatıldığı tarihten itibaren 28 gün içinde
- C) Eşyanın varış gümrük idaresine sunulması gereken tarihten itibaren 9 ay içinde
- D) Eşyanın serbest bırakıldığı tarihten itibaren 6 ay içinde

▼ Cevap

Cevap C

Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme Ek I Madde 41 (Araştırma usulü), asıl sorumlunun ibra için bilgi sunması gereken süreyi belirtir:

- Hareket ülkesi yetkili makamları, araştırmayı başlattıktan sonra, rejimi ibra etmek için gerekli bilgileri asıl sorumludan talep edebilir.
- "Araştırma usulünün varış idaresi nezdinde başlatılmasından sonra **en geç yirmi sekiz gün içinde asıl sorumludan rejimin ibrası için gerekli bilgileri sunması istenir.**"

Özetle, 28 günlük süre şunlar için geçerlidir:

- **Kime:** Asıl sorumluya (rejim hak sahibine).
- **Ne Zaman:** Araştırma usulünün başlatılmasından sonra.
- **Ne İçin:** Rejimin ibra edilmesi (sonlandırılması) için gerekli kanıtları sunması için.

Bu süre, hareket gümrük idaresinin kefile yükümlülüklerini bildirmesi gereken 9 aylık yasal süre sınırı ile karıştırılmamalıdır. Kefile bildirim, asıl sorumludan bağımsız olarak, kefilin mali sorumluluğunun devam etmesi için kanunen zorunlu olan son süreyi ifade eder.

Kefil, transit rejiminde doğabilecek borcu asıl sorumlu ile birlikte müştereken ve müteselsilen ödemeyi yazılı olarak üstlenen üçüncü kişidir. Bu nedenle, kefilin yükümlülüğünün kalkmaması için 9 aylık bildirim süresi hayati öneme sahiptir.

Benzetme

Bu durumu, bir bankanın (kefil) bir müşterisine (asıl sorumlu) verdiği kredi garantisine benzetebiliriz. Müşteriniz (asıl sorumlu), krediyi ödeyeceğini kanıtlamak için bankanın (gümrük idaresinin başlattığı araştırma) talebine 28 gün içinde cevap vermelidir. Ancak, eğer müşteri ödemeyi yapmazsa,

bankanın (gümrük idaresinin) sizi (kefil) sorumlu tutabilmesi için, yasal olarak belirlenen uzun bir süre (9 ay) içinde durumu resmi olarak size bildirmesi gerekir. Bu bildirim yapılmazsa, yasal yükümlülüğünüz sona erer. 28 günlük süre, borçluyu kanıt sunmaya zorlarken; 9 aylık süre, teminat vereni yasal sorumluluk altında tutan süredir

Bir sevkiyatın aynı hareket ve varış gümrük idareleri arasında taşınmasına rağmen iki farklı taşıma aracına bölünmesi durumunda beyan nasıl yapılır?

- A) Her bir taşıma aracı için ayrı transit beyanı verilir.
- B) Tek bir transit beyanı verilir ve araç plakaları beyannameye eklenir.
- C) İlk araç için beyan verilir, ikinci araç için ek bir belge düzenlenir.
- D) Tek bir beyan verilir ve taşıma belgesinde araçların bölündüğü belirtilir.

▼ Cevap

Cevap A

Doğru yanıt: **"Her bir taşıma aracı için ayrı transit beyanı verilir."**

Bu konuyla ilgili ayrıntılı bilgi ve dayanaklar aşağıdadır:

Transit Rejiminde Beyanın Temel Kuralı

Kaynaklar, bir transit beyanının normalde tek bir taşıma aracı ve tek bir varış idaresi ile sınırlı olduğunu açıkça belirtmektedir:

1. Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi) (Seri No: 4), Madde 20 (7) fıkrası, durumunuzla birebir örtüşen kuralı içermektedir: "Bir sevkiyatın iki veya daha fazla taşıma aracına bölünmesi halinde eşyanın tamamı aynı hareket ve varış gümrük idareleri arasında taşınsa bile her bir taşıma aracı için ayrı transit beyanı verilir."

Bu kural, sevkiyatın bütünlüğünden ziyade, **taşıma aracının** tek bir beyana esas teşkil etmesini gerektirir.

Beyanların Kapsamı ve Taşıma Aracının Rolü

Transit işlemlerindeki beyanların kapsamına ilişkin temel hükümler de bu yaklaşımı desteklemektedir:

- **Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme, Ek I Madde 20 (1)**, bu kuralın uluslararası dayanağını gösterir: "Her transit beyanı sadece **tek bir**

hareket idaresinden tek bir varış idaresine taşıma için tek bir taşıma aracına yüklenen ya da yüklenecek eşyayı kapsar."

İstisnalar ve Özel Durumlar

Kuralın netliğini pekiştirmek amacıyla, kaynaklar transit beyanının ne zaman ayrılması gerektiğini de belirtmektedir:

- Bir taşıma aracına **birden fazla hareket gümrük idaresinde eşya yüklenmesi** durumunda, her bir hareket gümrük idaresinde, bu idarede yüklenen eşyayı kapsayacak şekilde transit beyanında bulunulur.
- Bir taşıma aracında **farklı varış gümrük idarelerine** gönderilecek eşya bulunması halinde de her bir varış gümrük idaresi için ayrı transit beyanı verilir.

Sizin durumunuzda (aynı hareket/varış, farklı araçlar), **Madde 20 (7)** kuralı doğrudan uygulanır ve her bir araç için ayrı beyan zorunluluğu doğar.

Uygulama Mekanizması

Taşıma aracının tanımı, transit beyannamesi üzerindeki bilgilerin girilmesiyle yakından ilişkilidir:

- Transit beyanı, eşyanın doğrudan yüklendiği taşıma aracının (karayolu taşıma aracı, gemi, demiryolu vagonu, hava taşıtı) kayıt numara(lar)ı veya adı gibi kimlik bilgilerini içermek zorundadır.
- Birden fazla taşıma aracının kullanıldığı kombine taşımacılık durumunda, hareketli taşıma aracı tüm kombinasyonu hareket ettiren araçtır (örneğin, gemiye yüklenmiş kamyonunda hareketli taşıma aracı gemidir). Ancak bu kural, tüm sevkiyatın tek bir beyan kapsamında kalmasına izin verirken, sizin sorunuzdaki temel kural (sevkiyatın **bölünmesi**) öncelikli olarak uygulanmaktadır.

Sonuç:

"Her bir taşıma aracı için ayrı transit beyanı verilir," doğru ve bu kural, Gümrük Genel Tebliği ve Ortak Transit Sözleşmesi'nin temel taşıma hükümlerine dayanmaktadır. Bir sevkiyatın iki farklı araca bölünmesi, gümrük takibinin her bir araç özelinde ayrı ayrı yapılmasını gerektirir, böylece her bir araç, kendine ait bir transit işlemi ve referans numarası (MRN) üzerinden denetlenir.

Ortak transit rejimi kapsamında sisteme tanımlı bir teminat mektubunun iade edilebilmesi için, tüm beyannamelerin nihai statüye getirilmesi koşuluna ek olarak hangi şartın gerçekleşmesi gerekir?

A- Rejim hak sahibinin yazılı olarak iade talebinde bulunması

B-İlgili GRN'nin sistemde kullanıma kapatıldığı tarihten itibaren 10 ay geçmiş olması

C-Tüm kapsamlı teminat sertifikalarının teminat gümrük idaresine iade edilmesi

D-Teminat mektubunun kabul tarihinden itibaren 6 ay geçmiş olması

▼ Cevap

Cevap B

Doğru yanıt, Ortak Transit Rejimi'nde kullanılan kapsamlı teminat mektuplarının (GRN – Teminat Referans Numarası) iade edilmesine ilişkin özel ve kritik bir zaman çizelgesine işaret etmektedir.

Doğru yanıt: **"İlgili GRN'nin sistemde kullanıma kapatıldığı tarihten itibaren 10 ay geçmiş olması"**

Bu yanıt doğrudur ve bunun dayanağı, **Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi) (Seri No: 4)**'ün 13. maddesinin 2. fıkrasında açıkça belirtilmiştir:

Teminat Mektuplarının İadesi İçin Gerekli Şartlar

Ortak transit rejimi kapsamında sisteme tanımlı bir teminat mektubunun iade edilebilmesi için iki temel koşulun gerçekleşmesi gerekir:

- 1. Tüm beyannamelerin nihai statüye getirilmiş olması:** Bu, teminat mektubu kapsamında işlem yapılan tüm transit beyannamelerinin usulüne uygun olarak sonlandırılmış ve ibra edilmiş olması anlamına gelir.
- 2. GRN'nin sistemde kullanıma kapatıldığı tarihten itibaren 10 ay geçmiş olması:** Bu, ikinci ve ilave şarttır.

Bu iki koşulun tamamlanmasıyla birlikte, ek olarak, Ulusal Transit Rejimi'nde aranan şu şartların da sağlanması beklenir (Ortak Transit Rejimi için bu şartlara ilave olarak 10 aylık süre eklenir):

- Teminat mektubu kapsamında işlem yapılan transit beyannamelerine ilişkin olarak **tahsil edilmesi gereken gümrük vergileri ve diğer yükler ile gecikme faizi ve gecikme zammı bulunmaması**.
- İlgili kapsamlı teminat sertifikalarının (varsa) teminat gümrük idaresine iade edilmesi.

10 Aylık Sürenin Önemi ve İstisnalar

10 aylık bekleme süresi, özellikle Ortak Transit Rejimi (OTR) için belirlenmiş bir güvenlik mekanizmasıdır. Bu süre, teminatın kapsamındaki işlemlerin kesinleşmesi ve olası bir sonradan kontrol veya gümrük yükümlülüğünün doğup doğmadığının kesinleşmesi için tanınan ek bir süreyi temsil eder.

Ancak, bu 10 aylık süre kuralına ilişkin bir istisna mevcuttur (Teminattan Vazgeçme İzni olan firmalar için):

- **Teminattan vazgeçme izni** (Dördüncü Düzey Kapsamlı Teminat Kullanıcısı) verilmesini müteakip teminat mektubunun iadesi talep edildiğinde, bu durumda **iznin verildiği tarihten itibaren 10 ay geçmiş olması** gerekir. Bu durumda, GRN'nin sistemde kullanıma kapatıldığı tarihe değil, iznin verildiği tarihe bakılır.

Ayrıca, 10 aylık sürenin geçmesi, teminatın kesinlikle iade edileceği anlamına gelmez. İlgili GRN kapsamında bir gümrük yükümlülüğünün doğduğu veya ödenmesi gereken ya da gerekebilecek gümrük vergileri ve diğer yüklerin bulunduğu yönünde kefile usulüne uygun olarak bir bildirim yapılmış olması durumunda, **teminat mektubunun iade edilmesi kefilin yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz**.

İlgili Kavramlar

- **GRN (Teminat Referans Numarası):** Teminat gümrük idaresince kabul edilen kapsamlı teminat mektubu için sistem tarafından verilen referans numarasıdır.
- **Kapsamlı Teminat:** Birden fazla transit işlemini kapsayan teminat şeklidir.
- **Kapsamlı Teminatın Geçerlilik Süresi:** Sistemde tanımlı GRN'ler, teminat mektubunun kabul tarihinden itibaren **beş yıl** geçerli olacak şekilde tanımlanır. İade süreci ise, GRN'nin kullanıma kapatılması sonrasında başlar.

Özet

Söz konusu 10 aylık süre, Ortak Transit Rejimi'nin uluslararası doğası gereği, kefilin mali yükümlülüğünün tamamen ortadan kalktığından emin olmak ve idareye potansiyel borçları sonradan tahsil etme şansı tanımak için belirlenmiş bir "güvenlik penceresidir". Bu süre zarfında, kefile herhangi bir borç bildirimi yapılmamış ve tüm beyannameler ibra edilmişse, teminat iade edilir.

Aşağıdakilerden hangisi, gümrük idaresinin transit rejimine tabi eşyayı mühürlemekten vazgeçebileceği bir durumu ifade eder?

- A) Rejim hak sahibinin 'İzinli Gönderici' statüsüne sahip olması
- B) Eşya tanımının, eşyanın kolayca tanınmasına imkan vermesi
- C) Eşyanın dökme olarak taşınıyor olması
- D) Taşıma aracının uluslararası sözleşmelere göre onaylanmış olması

▼ Cevap

Cevap B

Bu soru transit rejiminde eşyanın ayniyetinin tespiti ve mühürleme yükümlülüğünün istisnaları konusuna odaklanmaktadır.

Detaylı olarak açıklayalım:

1. Doğru Yanıtın Dayanağı: Mühürlemeden Vazgeçme Şartları

Transit rejiminde eşyanın ayniyetini sağlamak temel kural olarak mühürleme ile yapılır. Ancak, gümrük idaresinin mühürleme yapmaktan vazgeçebileceği durumlar kesin olarak belirlenmiştir.

Doğru yanıt olan "**Eşya tanımının, eşyanın kolayca tanınmasına imkan vermesi**" ifadesi, bu istisnanın ana dayanağıdır:

- **Gümrük Yönetmeliği, Madde 223 (1)** bu durumu açıklar: "Ulusal ve ortak transit rejimi altında taşınan eşyanın ayniyeti genel kural olarak mühürleme ile sağlanır. Ancak, diğer ayniyet önlemleri dikkate alınarak, **eşyanın tanımının, eşyanın kolayca tanınmasına yeterli açıklıkla imkân vermesi** ve transit beyanının eşyanın miktarı ile cinsi ve eşyanın seri numarası gibi belirleyici özelliklerini içermesi koşuluyla, hareket idaresince eşyanın mühürlenmeksizin sevkine karar verilebilir."

Dolayısıyla, eşyanın fiziksel veya ticari özelliklerinin (cinsi, miktarı, seri numarası) transit beyanında detaylıca belirtilmesi ve bu bilgilerin eşyanın

kolayca tanınmasını sağlaması durumunda, gümrük idaresi mühürleme zorunluluğundan vazgeçebilir.

"Rejim hak sahibinin 'İzinli Gönderici' statüsüne sahip olması" ifadesi, transit işlemlerinde bir basitleştirme sağlamakla birlikte, **mühürleme yükümlülüğünü doğrudan ortadan kaldıran tek şart değildir.**

- **İzinli Gönderici Statüsü:** Bu statü, kişilere transit beyannamesine konu eşyayı **hareket idaresine sunmaksızın** ortak transit işlemleri gerçekleştirme yetkisi verir. Bu, gümrük işlemlerinin hızlanmasını sağlar.
- **İzinli Göndericinin Mühürleme Yükümlülüğü:** İzinli gönderici, eşyayı sevk etmeden önce gümrük idaresi adına eşyayı mühürlemekle veya ayniyet önlemlerini uygulamakla yükümlü tutulabilir. Yani statü, kişiyi mühürleme görevinden tamamen muaf tutmaz; aksine, **bu kişinin gümrük idaresi yerine mühürleme yapmasına** izin verir.

Mühürleme yapmaktan vazgeçilmesi (mühürsüz sevke izin verilmesi) durumu, izinli gönderici statüsüyle ilişkili olsa bile, bu vazgeçmenin yasal gerekçesi, izinli gönderici olmak değil, **eşyanın tanımının ayniyet tespiti için yeterli olması** şartına bağlıdır. Eğer eşyanın tanımı yeterliyse, izinli gönderici de mühürlemeden muaf tutulabilir, ancak temel neden eşyanın tanımının yeterliliğidir.

Özetle Fark:

Mühürleme zorunluluğunun doğrudan kaldırılması (vazgeçme), eşyanın kendisinin ve tanımının doğasından kaynaklanır (kolay tanınabilirlik).

İzinli Gönderici olmak ise, bir firmanın **basitleştirilmiş usullerden** yararlanma statüsüdür. Bu statü, firmaya genellikle **kendi tesislerinde mühürleme yapma** yetkisi verir, ancak mühürleme ihtiyacını tamamen ortadan kaldıran bir durum değildir; mühürlemeden vazgeçme, eşyanın mühürlenmeye ihtiyaç duymayacak kadar kolay tanınabilir olması durumunda gerçekleşir.

Doğru Yanıtın Güçlü Dayanağı:

Ayniyet, normalde mühürleme ile sağlanır, ancak ayniyet başka yöntemlerle (örneğin, detaylı eşya tanımı) yeterince sağlanabiliyorsa mühürleme şartı aranmaz.

--

Kavramsal Analoji:

Gümrük idaresinin mühürlemeden vazgeçmesi, bir bankanın değerli bir paketi (eşya) göndermenize izin vermesi gibidir. Banka normalde paketleri kilitler ve mühürler (mühürleme).

- **Doğru neden:** Paketin içeriği o kadar büyük, benzersiz ve detaylı bir şekilde tanımlanmış (örneğin, içinde seri numarası olan dev bir heykel), ki paketi açmadan onun ne olduğunu herkes biliyor. Bu durumda banka "içeriği zaten belli, mühürlemeye gerek yok" der (Eşya tanımının kolayca tanınmaya imkan vermesi).
- **Yanlış neden:** "İzinli Gönderici" olmanız, size, paketi evinizde paketleyip (kendi tesisinizde transit işlemi yapma) ve bankaya getirmeden önce kilitleyip mühürleme yetkisi verir (gümrük idaresi yerine sizin mühür uygulamanız). Bu durum, size kolaylık sağlar ancak paketin kilitlemesi (mühürlenmesi) zorunluluğunu ortadan kaldırmaz. Mühürlemeden tamamen vazgeçilmesi, sadece paketin (eşyanın) doğası gereği mümkünse gerçekleşir.

Gümrük Yönetmeliği'ne göre, transit rejiminde aşağıdaki taşıma türlerinden hangisinde teminat aranmaz?

- A. TIR Karnesi kapsamı taşımacılık
- B. Karayolu taşımacılığı
- C. Boru hattı taşımacılığı
- D. ATA Karnesi kapsamı taşımacılık

▼ Cevap

Cevap C

"Boru hattı taşımacılığı" doğrudur. Gümrük mevzuatımız, transit rejiminin temel kuralı teminat zorunluluğu olmasına rağmen, belirli taşıma türleri için bu şartı kaldırmaktadır. Boru hattı taşımacılığı, doğası gereği yüksek güvenli ve izlenebilir bir taşıma modu olduğu için bu istisnalar arasında yer alır.

Aşağıda, bu konuya ilişkin mevzuat hükümleri ve detaylı açıklamalar bulunmaktadır:

Teminat Aranmayan Taşıma Türlerinin Yasal Dayanağı

Transit rejiminde teminat aranmayan haller, hem Gümrük Kanunu hem de Gümrük Yönetmeliği'nde açıkça belirtilmiştir:

1. **Gümrük Kanunu, Madde 85 (1)** uyarınca, transit eşyası için teminat verilmesi zorunlu olmakla birlikte, aşağıdaki taşımalarda yönetmelikle belirlenen haller dışında teminat aranmaz:

- Havayoluyla.
- **Boru hattıyla.**
- Demiryoluyla.
- Denizyoluyla.

2. **Gümrük Yönetmeliği, Madde 222 (1)** bu hükümleri teyit eder ve detaylandırır: "Transit rejimi kapsamında taşınan eşya için tahakkuk edebilecek gümrük vergilerinin ödenmesini garanti altına almak amacıyla teminat verilmesi zorunludur. Ancak; a) Havayolu, b) **Boru hattı**, c) Denizyolu, ç) 235 inci madde çerçevesinde basitleştirilmiş usulde demiryolu, **ile yapılan taşımalarda teminat aranmaz.**".

Ortak Transit Rejimi'nin uluslararası dayanağı olan **Ortak Transit Rejimine İlişkin Sözleşme, Madde 10 (1)** de boru hattıyla taşımalarda teminat verilmesine gerek olmadığını belirtir.

Boru Hattı Taşımacılığının Özel Durumu

Boru hattı taşımacılığı, transit rejiminde bir dizi basitleştirmeden yararlanır. Teminat aranmamasının yanı sıra, bu taşıma türünün işleyişine dair özel hükümler mevcuttur:

- **Rejim Hak Sahibi:** Boru hattıyla transit rejiminde, **rejim hak sahibi (asıl sorumlu) boru hattı işletmesidir.**
- **İzin Şartı Muafiyeti:** Boru hattı ile yapılan taşımalarda, rejim hak sahipleri basitleştirme izni için aranan **başvuru ve izin koşullarına tabi değildir.**
- **Rejimin Sonlanması:** Transit rejimi, eşyanın gönderildiği kişinin işletmesine ulaşıp **kayıtlarına geçmesiyle** son bulur.
- **Beyan Kolaylığı:** Sabit taşıma tesisleri (boru hatları) ile taşımada, beyannameye taşıma aracının **kayıt numarası ve kayıtlı olduğu ülkeye ilişkin herhangi bir bilgi yazılmaz.**

Teminat zorunluluğunun kaldırılması, boru hatlarının, eşyanın kontrolsüz giriş veya çıkışını neredeyse imkansız kılan fiziksel yapısından ve işletmecinin gümrük idaresine karşı tutmak zorunda olduğu eksiksiz muhasebe kayıtlarından (izlenebilirlik) kaynaklanan doğal güvenlik avantajları nedeniyle tanınan bir kolaylaştırmadır.

Diğer Teminat İstisnaları (Karşılaştırma)

Yönetmelikte ve Kanunda teminat aranmayan diğer taşıma türleri şunlardır:

- **Havayolu:** Havayolu ile taşımalarda genellikle teminat aranmaz.
- **Denizyolu:** Denizyolu ile taşımalarda genellikle teminat aranmaz.
- **Demiryolu:** Teminat istisnası, yalnızca **basitleştirilmiş usulde** demiryolu ile yapılan taşımalar için geçerlidir. (Demiryolu, standart işlemlerde genellikle Kanun'da istisna olarak sayılsa da, Yönetmelik bunu basitleştirilmiş usule bağlar.)

"Boru hattı taşımacılığı" yanıtı, transit rejiminde teminat aranmayan dört temel taşıma modundan biri olduğu için doğrudur. Bu istisna, eşyanın boru hattı işletmesinin tesislerine kabulüyle transit rejiminin sonlanması gibi, bu taşıma türüne özgü basitleştirilmiş usullerle desteklenmektedir.

Gümrük Yönetmeliği'ne göre, aşağıdakilerden hangisi transit beyanı olarak kullanılamaz?

- A. ATA Karnesi
- B. TIR Karnesi
- C. Form 302
- D. Menşe Şahadetnamesi

▼ Cevap

Cevap D

Doğru yanıt: **Menşe Şahadetnamesi**

1. Transit Beyanı Olarak Kabul Edilen Belgeler

Transit beyanı için standart TİB (Tek İdari Belge) kullanılır, ancak bazı belgeler transit beyanı hükmünde kabul edilir:

- **TİB:** Transit, ihracat veya ithalat beyannamesi olarak kullanılır.

- **Taşıma Belgesi/Fatura:** Belirli koşullarda T2L belgesi hükmündedir. TR transfer notu da transit beyannamesi sayılır.
- **Kumanya Listesi:** Deniz ve hava taşıtlarına verilen kumanya için beyanname yerine kullanılır.
- **ATA Karnesi:** Transit rejiminde beyan olarak kabul edilir.
- **Sözlü Beyan Formu:** Ticari nitelikte olmayan, düşük kıymetli eşyalar için kullanılır.
- **Başka Tasarruf Yoluyla Beyan:** Yeşil hat geçişi veya EK 22/A formu beyan sayılır.

2. Menşe Şahadetnamesi Neden Transit Beyanı Değildir?

Menşe Şahadetnamesi transit beyanı olarak kullanılamaz:

- **Amaç:** Eşyanın menşeyini kanıtlayan destekleyici bir belgedir.
- **Kullanım:** Serbest dolaşıma girişte, ticaret politikası önlemleri ve vergi uygulaması için istenir.
- **Transit'teki Rolü:** Transit eşyanın taşınmasını düzenler; menşe bilgisi değil, serbest dolaşım durumu önemlidir.

Sonuç: Menşe Şahadetnamesi menşe ispat belgesidir, gümrük rejimi beyannamesi değildir.

Ulusal transit rejimi altında taşınan serbest dolaşımda olmayan eşyanın varış gümrük idaresindeki kontrolünde beyana göre eksik çıkması ve bu eksikliğin sebebinin rejim hak sahibi tarafından ispat edilememesi durumunda hangi işlem uygulanır?

- A. Gümrük vergileri ve diğer yükler tahsil edilir, ayrıca eşyanın gümrük vergilerinin iki katı idari para cezası uygulanır.
- B. Eşyanın tamamı için gümrük vergilerinin iki katı idari para cezası uygulanır.
- C. Eksik çıkan eşya için takibat yapılmaz ve rejim ibra edilir.
- D. Sadece gümrük vergileri ve diğer yükler tahsil edilir, ek bir ceza uygulanmaz.

▼ Cevap

Cevap A

Ulusal Transit Rejimi kapsamında taşınan serbest dolaşımda olmayan eşyanın (T1 statüsündeki eşyanın) varış gümrük idaresinde **eksik çıkması** ve bu eksikliğin rejim hak sahibi tarafından **ispat edilememesi** durumunda uygulanacak yaptırımlarla ilgilidir.

doğru yanıt: "**Gümrük vergileri ve diğer yükler tahsil edilir, ayrıca eşyanın gümrük vergilerinin iki katı idari para cezası uygulanır.**"

Bu yanıt, Gümrük mevzuatında ulusal transit rejimine özel olarak belirlenmiş ceza hükümlerine tam olarak uygundur.

İşte bu konuya ilişkin ayrıntılı bilgi ve mevzuat dayanağı:

1. Yasal Dayanak

Uygulanacak işlem, doğrudan **Gümrük Yönetmeliği, Madde 239 (1)(a)** fıkrasında belirtilmiştir:

- **Ulusal transit rejimi altında taşınan serbest dolaşımda olmayan eşyanın**, varış gümrük idaresince yapılan kontrol ve muayenesi sonucunda **beyana göre eksik çıkması** halinde:
 - Varış gümrük idaresince, eksik çıkan miktar üzerinden hareket gümrük idaresine uyumsuzluk bildirilir.
 - Eksikliğin sebebinin (eksik yükleme veya yanlış beyan) rejim hak sahibi tarafından hareket gümrük idaresine **28 gün içerisinde ispat edilmesi** gerekir (yazılı başvuru halinde 28 gün daha uzatılabilir).
 - **Eksikliğin sebebinin süresi içerisinde ispat edilememesi halinde, gümrük vergileri ve diğer yüklerin tahsil edilmesinin yanı sıra, Kanunun 235 inci maddesinin beşinci fıkrasının (c) bendi uyarınca eşyanın gümrük vergilerinin iki katı idari para cezası uygulanır** ve hareket gümrük idaresince rejim ibra edilir.

2. Uygulanacak Yaptırımlar (İspat Edilememe Durumunda)

Rejim hak sahibinin süresi içinde ispat yükümlülüğünü yerine getirememesi, gümrük yükümlülüğünün doğmasına ve cezai yaptırım uygulanmasına neden olur:

1. Gümrük Yükümlülüğü: Eksik çıkan eşyaya ilişkin **gümrük vergileri ve diğer yükler tahsil edilir**. Bu, serbest dolaşımda olmayan eşyanın (ithalat vergilerine tabi eşya) yasalara aykırı olarak rejimden çıkarılmış sayılması ve bu nedenle gümrük yükümlülüğünün doğması anlamına gelir.

2. **Cezai Yaptırım:** Tahsil edilen bu gümrük vergilerinin yanı sıra, **eşyanın gümrük vergilerinin iki katı idari para cezası** uygulanır (Bu cezanın yasal dayanağı Kanun'un 235. maddesinin 5. fıkrasının (c) bendidir).

3. Eksiklik İspatlanırsa Ne Olur?

Eğer rejim hak sahibi, eksikliğin mahrecindeki eksik yüklemekten veya yanlış beyandan kaynaklandığını belirtilen süre (28 gün, uzatmayla 56 gün) içinde ispat edebilirse, **işlemler tamamlanır ve hareket gümrük idaresince rejim ibra edilir**; bu durumda ceza uygulanmaz.

4. Alternatif İşlem (Rejim Hak Sahibinin Tespitten Önce Ödeme Yapması)

Rejim hak sahibinin, eksiklik tespit edildikten sonra (ancak kontrol sonucu sisteme girilmeden), varış bildirimini müteakip **üç gün içinde** gümrük vergilerini, diğer yükleri ve **iki katı idari para cezasını** ödemek istemesi durumunda da rejim hak sahibinin talebi kabul edilir, ilave bilgi/belge aranmaksızın rejim ibra edilir.

--

Sonuç:

"**Gümrük vergileri ve diğer yükler tahsil edilir, ayrıca eşyanın gümrük vergilerinin iki katı idari para cezası uygulanır**", rejim hak sahibinin eksikliğin nedenini yasal süre içinde **ispat edemediği** (veya ceza ile vergiyi kendiliğinden ödemeyi talep ettiği) durum için uygulanan nihai cezai hükümdür. Bu hüküm, Gümrük Yönetmeliği'nin 239. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendinde açıkça yer almaktadır

Gümrük Yönetmeliği'ne göre "rejim hak sahibi" (asıl sorumlu) kimdir?

- A. Eşyanın gümrük işlemlerini yürüten gümrük müşaviridir.
- B. Transit rejimi beyanında bulunan veya hesabına beyanda bulunulan ve gümrük idaresine karşı mali olarak sorumlu olan kişidir.
- C. Eşyanın varış noktasındaki alıcısıdır.
- D. Sadece eşyayı fiilen taşıyan nakliyecidir.

▼ Cevap

Cevap B

Rejim Hak Sahibi Gümrük mevzuatında yer alan temel tanımlardan biri olup, **rejim hak sahibi** veya transit rejimindeki özel adıyla **asıl sorumlu** kişinin yetki ve yükümlülüklerini kusursuz bir şekilde özetlemektedir.

Bu konuda daha ayrıntılı bilgi edinmek için, bu tanımın yasal dayanaklarını ve asıl sorumlunun görevlerinin detaylarını inceleyelim:

1. Rejim Hak Sahibinin Yasal Tanımı (Gümrük Yönetmeliği)

Tanımın eksiksiz hali Gümrük Yönetmeliği'nde ve Gümrük Kanunu'nda yer almaktadır:

- **Gümrük Yönetmeliği, Madde 212 (2) (f) fıkrasına göre:** "Rejim hak sahibi (asıl sorumlu): Transit rejimi beyanında bulunan veya hesabına transit rejimi beyanında bulunulan ve transit rejimi kapsamında gümrük idaresine karşı mali olarak sorumlu olan kişiyi," ifade eder.

Bu tanım, asıl sorumlunun rolünü iki temel unsurda birleştirir:

1. **Beyan Rolü:** Transit beyanını fiilen yapan kişi veya bu beyanın yapıldığı kişi olmak.
2. **Mali Sorumluluk:** Gümrük idaresine karşı, rejimden doğabilecek yükümlülükler (vergiler ve diğer yükler) açısından mali sorumluluk taşıyan kişi olması.

2. Gümrük Kanunu ve Ortak Transit Sözleşmesi'ndeki Karşılığı

Bu tanım, Gümrük Kanunu ve uluslararası Sözleşme hükümleriyle de desteklenmektedir:

- **Gümrük Kanunu'na göre:** "Asıl sorumlu" deyimini, **transit rejiminde rejim hak sahibini** ifade eder. Genel tanımda ise "Rejim hak sahibi", kendi adına ve hesabına gümrük beyanını yapan veya hesabına gümrük beyanı yapılan kişi veya bu kişilere ait bir gümrük rejimi ile ilgili hakların ve yükümlülüklerin devredildiği kişidir.
- **Kanunda Mali Sorumluluk Vurgusu:** Gümrük Kanunu, Madde 86 (3) uyarınca, bir gümrük yükümlülüğü doğduğunda, **asıl sorumlu, transit rejimine tabi tutulan eşya ile ilgili olarak gümrük idaresine karşı mali olarak sorumludur.**
- **Ortak Transit Sözleşmesi'ne göre:** "Asıl sorumlu", ortak transit rejimi beyanında bulunan veya adına ortak transit rejimi beyanında bulunulan kişidir.

3. Asıl Sorumlunun Diğer Başlıca Yükümlülükleri

Asıl sorumlu, sadece mali olarak değil, aynı zamanda operasyonel süreçte de bir dizi yükümlülüğe sahiptir:

- **Eşyanın Sunulması:** Asıl sorumlu, eşyayı öngörülen süre içerisinde ve gümrük idareleri tarafından eşyanın ayniyetinin tespiti amacıyla alınan önlemlere uymak suretiyle, **varış gümrük idaresine sağlam ve noksansız olarak sunmakla** yükümlüdür.
- **Bilgi ve Belge Sağlama:** Kontrolden sorumlu yetkili makamlarca talep edildiğinde ve belirlenen süre içinde gerekli tüm bilgi ve belgeleri sunmak ve gerekli tüm yardımı sağlamakla yükümlüdür.
- **Beyan Sorumluluğu:** Beyannamenin tescil edilmesi, asıl sorumluyu (veya doğrudan temsil durumunda adına hareket edilen kişiyi):
 - Beyanda verilen bilgilerin doğruluğundan,
 - Sunulan belgelerin gerçekliğinden,
 - Transit rejimine tabi tutulan eşya ile ilgili yükümlülüklerle uyulmasından sorumlu kılar.

4. Beyan Sahibi ve Temsil İlişkisi

Asıl sorumlu (rejim hak sahibi), gümrük işlemlerini bizzat yapabilir veya bir temsilci tayin edebilir.

- Transit beyanı, rejim hak sahibi adına ve hesabına **doğrudan temsil** yoluyla veya rejim hak sahibi hesabına olmak üzere **dolaylı temsilci** tarafından da yapılabilir.
- Dolaylı temsil durumunda, beyanname kendi adına ancak başkasının (rejim hak sahibinin) hesabına hareket eden dolaylı temsilci tarafından verilir. Bu durumda dahi mali sorumluluk esas olarak asıl sorumluya aittir.

Özetle, sorunun doğru yanıtı olan "**Transit rejimi beyanında bulunan veya hesabına beyanda bulunulan ve gümrük idaresine karşı mali olarak sorumlu olan kişidir,**" ifadesi, rejim hak sahibinin (asıl sorumlunun) beyan yükümlülüğünü ve bu rejimin uygulanmasından doğan mali yükümlülükleri üstlenme rolünü yasal çerçevede tam olarak karşılamaktadır

Transit rejiminde basitleştirme izni başvurusunda bulunanlarda aranan genel koşullardan biri aşağıdakilerden hangisidir?

- A. Başvuru sahibinin Türkiye Gümrük Bölgesinde yerleşik olması
- B. Başvuru sahibinin en az 1000 transit beyannamesi kapsamında eşya transit etmiş olması
- C. Başvuru sahibinin herhangi bir usulsüzlük cezası almamış olması
- D. Sermayesinin tamamının bir iktisadi devlet teşekkülüne ait olması

▼ Cevap

Cevap A

transit rejiminde basitleştirme izni (özellikle kapsamlı teminat kullanma izni gibi izinler) başvurusunda aranan **genel koşullar** ile ilgili bir ayrımı anlamayı gerektirmektedir.

1. Doğru Yanıtın Dayanağı: Genel Koşullar

Transit rejiminde basitleştirme izni başvurusunda (örneğin kapsamlı teminat izni) aranan koşullar ikiye ayrılır: **Genel Koşullar** ve **Ek/Özel Koşullar**.

Doğru yanıt olan "**Başvuru sahibinin Türkiye Gümrük Bölgesinde yerleşik olması**" ifadesi, basitleştirme izni için aranan **temel ve genel bir şarttır**:

- **Gümrük Yönetmeliği, Madde 230 (1) (a)** fıkrası, basitleştirmelere ilişkin izinlerin verilebilmesi için başvuru sahibinde aranan ilk şartı açıkça belirtir: "**Türkiye Gümrük Bölgesinde yerleşik olmak**".
- Bu genel koşul, Kanun'da da temel izin şartlarından biri olarak yer alır. Örneğin, **Gümrük Kanunu, Madde 85 (3) (a)**, kapsamlı teminat izninin sadece "**Türkiye Gümrük Bölgesinde yerleşik olan**" kişilere verileceğini hükme bağlar.
- Ortak Transit Sözleşmesi de bu yerleşik olma şartını onaylar: Ortak transit rejimi kapsamında basitleştirmeler için izinler sadece "**Kapsamlı teminat kullanma izninin sadece teminatın verildiği ülkede yerleşik kişilere verilebileceği hükmüne istinaden bir Akit Tarafıta yerleşik bulunan**" kişilere verilir.

Bu koşul, transit rejiminin doğru uygulanmasını sağlamak ve olası bir gümrük yükümlülüğü doğduğunda mali sorumlunun coğrafi olarak yetkili makamlar tarafından erişilebilir olmasını garanti etmek için aranan temel bir şarttır.

2. Ek/Özel Koşullar

"Başvuru sahibinin en az 1000 transit beyannamesi kapsamı eşyayı transit etmiş olması" ifadesi, temel basitleştirme izni (kapsamlı teminat) için aranan genel bir koşul değil, bu teminatın tutarından **indirim** veya **teminattan vazgeçme** gibi **ileri düzey basitleştirmeler (özel koşullar)** için aranan bir ticari geçmiş şartıdır.

- **Gümrük Genel Tebliği (Transit Rejimi) (Seri No: 4), Madde 11 (4) (b)** fıkrası, teminat tutarında indirim (İkinci Düzey Kapsamlı Teminat Kullanıcısı) izni verilmesi için aranan ek koşullardan birini belirtir: "Son bir yıl içerisinde başvuruya konu GRN kapsamında **en az 1000 transit beyanı ile taşıma yapılmış olması**".
- Daha da ileri düzey basitleştirmeler (Üçüncü Düzey Kapsamlı Teminat Kullanıcısı) için bu şart **en az 2000 transit beyanına** ve en üst düzey basitleştirme olan teminattan vazgeçme izni için ise **en az 4000 transit beyanına** çıkar.

Özetle:

Basitleştirme izni başvurusunda aranan **genel koşullar** arasında yerleşik olma, geçmişte ceza almamış olma ve mali yeterliliğe sahip olma gibi temel kriterler bulunur.

Ancak **1000 transit beyannamesi** şartı, halihazırda kapsamlı teminat iznine sahip olan bir firmanın (Birinci Düzey Kapsamlı Teminat Kullanıcısı) **teminat tutarında indirim (İkinci Düzey)** talep edebilmesi için gerekli olan **özel bir performans kriteridir**, genel bir başvuru koşulu değildir. Bu nedenle, genel koşullardan biri olarak kabul edilmesi yanlıştır.

Ortak Transit Sözleşmesi'ne göre "T1" rejimi neyi ifade eder?

- A. Sadece demiryolu ile yapılan transit işlemlerini
- B. Topluluk dışı eşya için ortak transit rejimini kapsayan transit beyanını
- C. Hassas eşyalar için uygulanan özel transit rejimini
- D. Topluluk eşyasının bir Akit Taraf topraklarından geçerek taşınmasını

▼ Cevap

Cevap B

Ortak Transit Sözleşmesi'ne göre "T1" rejiminin ne anlama geldiği sorusuna verdiğiniz yanıt, kaynaklarda yer alan tanımla tamamen uyumludur ve doğrudur.

doğru yanıt: **"Topluluk dışı eşya için ortak transit rejimini kapsayan transit beyanını"**

Bu konuda daha ayrıntılı bilgi edinmenize yardımcı olmak amacıyla, T1 ve T2 rejimlerinin tanımlarını ve Ortak Transit Sözleşmesi'ndeki (bundan sonra Sözleşme olarak anılacaktır) yasal dayanaklarını aşağıda detaylı olarak inceliyoruz:

1. T1 Rejiminin Tanımı ve Kapsamı

T1 rejimi, Ortak Transit Rejimi'nin temelini oluşturan iki ana rejimden biridir ve **Topluluk dışı (serbest dolaşımda olmayan) eşyanın taşınması için kullanılır.**

- **Sözleşme, Madde 2 (1)** uyarınca, Ortak transit rejimi, duruma göre **T1 rejimi veya T2 rejimi** olarak tanımlanır.
- **Sözleşme, Madde 2 (2)**, T1 rejiminin kapsamını belirtir: **"T1 rejimi, Madde 1(1)'e uygun olarak taşınan her türlü eşyaya uygulanabilir."**. Madde 1(1) ise, eşyanın cinsine ve menşesine bakılmaksızın Topluluk ve EFTA ülkeleri arasında veya EFTA ülkeleri arasında transit olarak taşınmasına uygulanacağını belirtir.
- **Ek III İlave A2 Kısım 6** (Önceki Belge Kodu), T1 kodunun tanımını kesinleştirir: **"T1 = Topluluk dışı eşya için ortak transit rejimini kapsayan transit beyanı"**.

Dolayısıyla, T1 rejimi, **Topluluk dışı** (serbest dolaşımda olmayan) eşya için uygulanan ortak transit rejimini ifade eder.

2. T2 Rejimi ile Karşılaştırma (Topluluk Eşyası)

Ortak transit rejiminin diğer ana türü olan T2 rejimi, Topluluk statüsündeki eşyanın taşınması için kullanılır ve T1 rejiminden bu yönüyle ayrılır:

- **Sözleşme, Madde 2 (3) (a)** uyarınca, **T2 rejimi**, Madde 1(1)'e uygun olarak taşınan eşyaya, **"Topluluk içinde, sadece eşya Topluluk eşyası olduğunda uygulanır."**
- **Ek III İlave A2 Kısım 6**, T2 kodunun tanımını verir: **"T2 = Topluluk eşyası için ortak transit rejimini kapsayan transit beyanı"**.

3. Transit Beyanında Kullanılan Semboller

Ortak transit rejiminde kullanılan beyanlar, bu rejim türünü belirtmek için spesifik semboller taşır:

- Ortak transit rejimi için transit beyanında duruma uygun **"T1" veya "T2" sembolü** kullanılır.
- T2 rejiminde ayrıca **"T2F"** sembolü de kullanılır. **Ek I, Madde 3 (d)**'de T2 rejiminin, transit beyannamesinde **"T2" veya "T2F"** sembolü ile gösterildiği belirtilir. (T2F, KDV ile ilgili Topluluk kurallarının uygulanmadığı Topluluk Gümrük Bölgesinden giden ve bu Bölgeye gelen Topluluk eşyası için kullanılır).
- Bir sevkiyatın **hem T1 hem de T2 rejimi** kapsamında taşınması gereken eşyayı içermesi durumunda, beyannamede **"T" sembolü** kullanılır ve her bir eşya kalemi için ayrı ayrı **"T1" veya "T2"** sembolü belirtilir. Bu durum, **karışık sevkiyat** olarak adlandırılır.

Ulusal transit rejimi kapsamında taşınan, serbest dolaşımda olmayan eşyanın varış gümrüğünde yapılan kontrolünde beyana göre fazla çıkması ve fazlalığın sebebinin ispat edilememesi durumunda ne işlem yapılır?

- A. Fazla çıkan eşya için ek gümrük vergileri ödenerek serbest dolaşıma girişine izin verilir.
- B. Fazla çıkan eşya için rejim hak sahibine sadece usulsüzlük cezası kesilir.
- C. Fazla çıkan eşya tasfiye edilir ve Kanunun 235. maddesinin beşinci fıkrasının (d) bendi uyarınca işlem yapılır.
- D. Fazla çıkan eşya derhal mahrecine iade edilir.

▼ Cevap

Cevap c

Soru ulusal transit rejiminde karşılaşılan ve **beyan fazlalığının ispat edilememesi** durumunda uygulanan katı yaptırımları içermektedir. Bu durum, Gümrük mevzuatında fazla çıkan eşya için belirlenen hem cezai hem de idari tasfiye hükümlerini bir arada barındırmaktadır.

Aşağıda, bu işlemin yasal dayanağı ve neden bu yaptırımın uygulandığına dair ayrıntılı bilgiler yer almaktadır:

Yasal Dayanak ve Uygulanacak İşlem

Fazla çıkan eşyanın akıbeti ve uygulanacak yaptırım, **Gümrük Yönetmeliği'nin 239. maddesinin ikinci fıkrasının (a) bendi** ile **Gümrük Kanunu'nun 235. maddesinin beşinci fıkrasının (d) bendine** dayanmaktadır.

Yönetmeliğe Göre Süreç (GY Madde 239/2-a)

Ulusal transit rejimi altında taşınan serbest dolaşımda olmayan eşyanın varış gümrük idaresinde **beyana göre fazla** çıkması durumunda izlenen adımlar şunlardır:

- 1. Eşyanın Alıkonulması:** Fazla çıkan eşya öncelikle geçici depolama yeri veya antrepoya alınır.
- 2. İspat Yükümlülüğü:** Fazlalığın, mahrecindeki **fazla yüklemekten** veya **yanlış beyandan** kaynaklandığının, rejim hak sahibi tarafından varış gümrük idaresine uyuşmazlık bildiriminden itibaren **28 gün içinde ispat edilmesi** gerekir (bu süre yazılı başvuru ile 28 gün daha uzatılabilir).
- 3. İspat Edilememe Durumu (Cezai İşlem):** Fazlalığın sebebi **süresi içerisinde ispat edilememesi halinde**, doğrudan Kanun'un ilgili hükmü uygulanır.

Kanun Hükmü ve Yaptırım (GK Madde 235/5-d)

İspat yükümlülüğünün yerine getirilememesi durumunda başvuru Kanunun 235. maddesinin beşinci fıkrasının (d) bendi, uygulanacak yaptırımı net olarak tanımlar:

"Beyana göre fazla olduğunun tespit edilmesi hâlinde, **fazla çıkan eşyanın gümrük vergileri kadar idari para cezası verilir ve fazla çıkan eşya 177 ile 180 inci madde hükümlerine göre tasfiyeye tabi tutulur.**"

Dolayısıyla, bu yasal hükmün gerektirdiği iki temel eylemi (tasfiye ve cezai işlem) doğru bir şekilde özetlemektedir:

- 1. Tasfiye İşlemi:** Fazla çıkan eşya, Gümrük Kanunu'nun 177 ile 180. maddelerinde belirtilen usullere göre **tasfiyeye** (satış, tahsis veya imha) tabi tutulur. Kanunun 177. maddesi, antrepolarda yapılan sayım sonucunda fazla çıkan eşyanın tasfiye edileceğini teyit etmektedir.
- 2. Para Cezası:** Fazla çıkan eşyaya ilişkin **gümrük vergileri kadar idari para cezası** uygulanır.

İspat Durumunda Alternatif İşlem

Eğer rejim hak sahibi süresi içinde fazlalığın nedenini (fazla yükleme veya yanlış beyan) **ispat edebilseydi**, cezai işlem ve tasfiyeye gerek kalmayacaktı. Bu durumda, fazla eşyaya ilişkin **rejim beyanında bulunulmasına izin verilir** (örneğin serbest dolaşıma giriş veya antrepo rejimi). Ancak ispatın sağlanamaması, bu eşyanın yasal olarak gümrük gözetiminden çıkarılma riskini taşıdığı varsayımını güçlendirir ve en ağır idari yaptırımlardan biri olan tasfiyeyi tetikler.

--

Gümrük Yönetmeliği'nin 241. maddesine göre, transit rejimindeki serbest dolaşımda olmayan eşyanın kontrolü sonucunda tespit edilen eşya ile beyan edilen eşyanın 6'lı tarife alt pozisyonunun aynı olduğu durumda nasıl işlem yapılır?

- A. Kanunun 235. maddesi uyarınca eşyanın gümrük vergilerinin iki katı ceza uygulanır.
- B. Eşyanın beyan edilen cinsten farklı olduğu kabul edilerek işlem yapılır.
- C. Kanunun 241. maddesinin birinci fıkrası uyarınca usulsüzlük cezası uygulanır.
- D. Herhangi bir ceza uygulanmaz, beyannamede düzeltme yapılır.

▼ Cevap

Cevap C

Bu test sorusu, transit rejiminde **eşya cinsi/tanımı farklılıklarının** ceza hukuku açısından nasıl değerlendirildiğini anlamanız açısından kritik bir noktaya değinmektedir.

1. Doğru Yanıtın Yasal Dayanağı ve Uygulanan Ceza

Doğru yanıt olan "**Kanunun 241. maddesinin birinci fıkrası uyarınca usulsüzlük cezası uygulanır.**" ifadesi, Yönetmeliğin, **6'lı tarife alt pozisyonu**

aynı olan ancak beyana göre farklılık taşıyan durumları spesifik olarak usulsüzlük cezası kapsamına aldığını göstermektedir.

Bunun dayanağı şöyledir:

- **Gümrük Yönetmeliği, Madde 241 (3) (a)** fıkrası, mühürlerin sağlam olduğu ve Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu ihlalinin tespit edilmediği hallerde uygulanacak cezayı netleştirmektedir:
- **Kanunun 241. Maddesi Birinci Fıkrası Uyarınca İşlem:** Bu madde, 60 TL (ve yeniden değerlendirme oranında artırılmış hali) olarak belirlenen **usulsüzlük cezasını** ifade eder.

Yani, transit rejiminde tespit edilen eşya beyan edilen eşyadan **farklı** olmasına rağmen, bu eşyaların 6'lı Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) alt pozisyonunun aynı olması (yani teknik olarak aynı tarifiede sınıflandırılabilmesi), durumu **vergi kaybına neden olan kaçakçılık veya eksiklik/fazlalık cezası** kapsamından çıkarıp, daha hafif bir ceza olan **usulsüzlük cezası** kapsamına sokar.

1. Cezadan Muafiyet Yoktur: Gümrük işlemlerinde beyan ile tespit edilen arasında bir **farklılık** tespit edildiği anda, bu durum bir mevzuat ihlali (beyanın doğru yapılmaması) teşkil eder ve bu, en azından Kanun'un 241. maddesi (usulsüzlük) kapsamında cezalandırılır. Tamamen cezasız kalmak için eşyanın beyana göre **eksiksiz/fazlasız** ve **farklı cinsten olmaması** gerekirdi (veya ispat mekanizmalarının işletilmiş olması gerekirdi).

2. Farklılık Tespiti: Bu durumda beyan edilen eşya ile tespit edilen eşyanın **farklı** olduğu belirtilmiştir. Yönetmelik, "beyanda belirtilen cinsine uygun" ifadesini, tespit edilen eşya ile beyan edilen eşyanın **6'lı tarife alt pozisyonunun aynı olması durumu** olarak anlar. Soru, 6'lı GTİP'in aynı olduğunu, ancak **eşyanın farklı** olduğunu varsaymaktadır. Bu durum, beyan yükümlülüğünün (beyanın içeriğinin doğru olması) ihlali anlamına gelir ve usulsüzlük cezası uygulanır.

3. Önemli Kavramsal Ayrım: Cins Farklılığı ve Vergi Kaybı

Bu madde, gümrük cezaları hiyerarşisinde önemli bir ayrım yaratır:

- **Vergi Kaybına Neden Olan Cins Farkı (GK 235):** Eğer tespit edilen eşyanın 6'lı GTİP alt pozisyonu, beyan edilen eşyanın 6'lı GTİP alt pozisyonundan **farklı** olsaydı, bu "belirgin bir şekilde farklı cinsten eşya" olarak kabul edilirdi. Bu durum, genellikle daha ağır cezaları (Gümrük

Kanunu 235. madde cezaları, verginin bir veya iki katı gibi) gerektirir ve vergi kaybı riski yüksek demektir.

- **Usulsüzlük Cezası Olan Cins Farkı (GK 241):** Eğer 6'lı GTİP alt pozisyonu aynı ise, bu, beyan edilen ve tespit edilen eşyanın vergi oranları, ticaret politikası önlemleri ve Gümrük Yönetmeliği'nin amaçları bakımından "aynı cins" kabul edildiği anlamına gelir, ancak beyan sırasında yapılan bir hata (örneğin, ticari tanım, marka/model, GTİP'in alt açılımları arasındaki farklılık) nedeniyle usulsüzlük cezasına tabi tutulur.

Bu nedenle, 6'lı GTİP alt pozisyonunun aynı olması durumu, Kanunun 235. maddesinde belirtilen ağır cezaları engeller, ancak **Kanunun 241. maddesinde belirtilen usulsüzlük cezasının uygulanmasını gerektirir**

Gümrük Yönetmeliği'ne göre boru hattı ile yapılan transit işlemlerinde rejim hak sahibi aşağıdakilerden hangisidir?

- A. Eşyanın gönderici
- B. Boru hattı işletmesi
- C. Gümrük idaresi
- D. Eşyanın alıcısı

▼ Cevap

Cevap B

soru, Gümrük mevzuatının özel taşıma yöntemlerine uyguladığı basitleştirilmiş usullerle ilgilidir.

Doğru yanıt: **"Boru hattı işletmesi"**

Aşağıda, bu konuya ilişkin ayrıntılı bilgi ve yasal dayanaklar bulunmaktadır:

Boru Hattı Transit İşlemlerinde Rejim Hak Sahibinin Tanımı

Gümrük Yönetmeliği, boru hattı ile yapılan transit işlemlerinde "rejim hak sahibi" (asıl sorumlu) tanımına özel bir istisna getirmiştir:

1. Gümrük Yönetmeliği, Madde 238 (2) fıkrası uyarınca: "Boru hattı ile transit rejiminde, rejim hak sahibi, boru hattı işletmesidir."

2. Bu tanım, Ortak Transit Rejimine ilişkin Sözleşme'de de desteklenmektedir. **Ortak Transit Sözleşmesi, Madde 113 (3)** uyarınca: "İkinci fıkrada belirtilen eşyanın Akit Tarafların topraklarına girdiği ülke toprakları üzerinden geçen veya taşımanın başladığı ülkede bulunan **boru hattı işleticisi bu eşya için asıl sorumludur**".

Dolayısıyla, bu özel taşıma modunda, transit beyanını fiilen yapan kişi veya kurum yerine, **altyapıyı işleten tüzel kişilik (boru hattı işletmesi)** doğrudan rejim hak sahibi (asıl sorumlu) olarak kabul edilir ve bu rejimin uygulanmasından doğabilecek mali yükümlülüklerden sorumlu tutulur.

Boru Hattı Transit İşlemlerine İlişkin Diğer Basitleştirmeler

Boru hattı ile yapılan transit işlemleri, doğası gereği yüksek güvenlik ve düşük sapma riski taşıdığı için gümrük mevzuatında birçok basitleştirmeden yararlanır:

- **İzin Şartı Muafiyeti:** Boru hattı ile yapılan taşımalarda, rejim hak sahipleri (boru hattı işletmeleri), transit rejimindeki diğer basitleştirmeler için aranan **başvuru ve izin koşullarına tabi değildir**.
- **Teminat Aranmaması:** Bu taşıma türünde, doğabilecek gümrük vergilerinin ödenmesini garanti altına almak amacıyla **teminat aranmaz**. Bu durum, aynı zamanda havayolu, denizyolu ve basitleştirilmiş usulde demiryolu taşımacılığı için de geçerlidir.
- **Rejimin Sona Ermesi:** Transit rejimi, eşyanın **gönderildiği kişinin işletmesine ulaşip kayıtlarına geçmesiyle son bulur**.
- **Beyan ve Bilgi İçermeme:** Sabit taşıma tesisleri (boru hatları) ile taşımada, beyannameye taşıma aracının **kayıt numarası veya kayıtlı olduğu ülkeye ilişkin herhangi bir bilgi yazılmaz**.
- **Özet Beyan Muafiyeti:** Boru hattı ile gelen eşya için **özet beyan aranmaz**.

Sonuç olarak, boru hattı taşımacılığı, eşyanın fiziki kontrolünün ve mühürlenmesinin zorunlu olmadığı sabit bir sistem olduğu için, taşıma zincirindeki en sorumlu ve daimi kurum olan **Boru Hattı İşletmesi**, Gümrük Yönetmeliği tarafından doğrudan rejim hak sahibi olarak atanmıştır.

Ortak transit rejimi kapsamında Türkiye Gümrük Bölgesine orijinal mührü sağlam olarak gelen bir taşıttaki eşyanın varış gümrüğünde yapılan muayenesinde eksik çıkması halinde ne yapılır?

- A. Derhal vergi ve ceza tahsilatı için işlem başlatılır.
- B. Varış gümrük idaresince eksik çıkan miktar üzerinden transit işlemi sonlandırılır ve hareket gümrük idaresine uyuşmazlık bildirilir.
- C. Rejim hak sahibinden eksikliğin sebebini 28 gün içinde ispat etmesi istenir.
- D. Taşıtın Türkiye Gümrük Bölgesinden çıkışına izin verilmez.

▼ Cevap

Cevap B

Soru, **Ortak Transit Rejimi (OTR)** kapsamında taşınan eşyanın, Türkiye Gümrük Bölgesine giriş yaptıktan sonra, **orijinal mührün sağlam** olmasına rağmen varış gümrük idaresinde yapılan kontrolde **eksik** çıkması durumunda uygulanacak prosedürle ilgilidir.

Doğru yanıt olan "**Varış gümrük idaresince eksik çıkan miktar üzerinden transit işlemi sonlandırılır ve hareket gümrük idaresine uyuşmazlık bildirilir,**" Ortak Transit Rejimi hükümlerine dayanmaktadır.

Bu konuda ayrıntılı bilgi ve yasal dayanakları aşağıda bulabilirsiniz:

1. Yasal Dayanak: Mührün Sağlam Olmasının Sonuçları

Ortak transit rejiminde, eşyanın ayniyetinin tespitinde ve güvenliğinde en kritik rolü mühürler oynar. Mührün sağlam olması, taşıma aracına yetkisiz müdahale veya eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesi içinde çalınması/kaybolması riskinin oluşmadığını varsayar.

İlgili hüküm, **Gümrük Yönetmeliği, Madde 240 (1) (a)** fıkrasında açıkça belirtilmiştir:

- Ortak transit rejimi kapsamında, Türkiye Gümrük Bölgesine mühürlü olarak gelen ve varış gümrük idaresine sevk edilen serbest dolaşımda olmayan eşyanın, varış gümrük idaresince yapılan muayenesi sonucunda eşyanın beyanda belirtilen cinsine uygun olmakla birlikte **beyana göre eksik çıkması halinde:**
 - **Hareket/transit gümrük idaresinde tatbik edilen orijinal mührün sağlam olması durumunda,** varış gümrük idaresince **eksik çıkan miktar üzerinden transit işlemi sonlandırılır ve hareket gümrük idaresine, çözümünün beklenmediği belirtilerek uyuşmazlık bildirilir.**

Bu prosedür, eksikliğin taşımanın Türkiye Gümrük Bölgesindeki bölümünde değil, transit rejiminin **başlatıldığı ülke** (hareket ülkesi) veya **Türkiye'ye**

gelmeden önceki bir aşamada (örneğin eksik yükleme) meydana geldiğini varsayar. Mührün sağlam olması, asıl sorumluya ait yükümlülüğün, eksikliğin Türkiye'de doğmasından kaynaklanmadığını kanıtlama imkanı sunar.

2. Uygulama Detayları

Eşyanın eksik çıkması durumunda transit işleminin sonlandırılması ve uyuşmazlık bildiriminin yapılması süreci, Ortak Transit Sözleşmesi'nin işleyişindeki karşılıklı tanıma ilkesine dayanır:

- **İşlemin Sonlandırılması:** Varış gümrük idaresi, eksik çıkan miktar üzerinden transit işlemini **sonlandırır** ve "Varış Bilgisi" mesajını hareket gümrük idaresine gönderir.
- **Uyuşmazlık Bildirimi:** Varış idaresi, eksiklik durumunu hareket gümrük idaresine bildirir. Bu bildirimde, uyuşmazlığın çözümünün varış idaresince beklenmediği belirtilir.
- **Tahsilat Sorumluluğu:** Mührün sağlam olduğu bu senaryoda, gümrük yükümlülüğünün (vergilerin) doğup doğmadığını ve gerekiyorsa tahsilat işlemini başlatma sorumluluğu **hareket gümrük idaresine** (rejimi başlatan idareye) aittir. Eksiklik, Türkiye'de doğmuş bir gümrük yükümlülüğü olarak kabul edilmez.

3. Mühür Sağlam Olmasaydı Ne Olurdu? (Karşılaştırma)

Eğer tam tersi bir durum gerçekleşseydi, yani **mühür sağlam olmasaydı** (kopmuş, sökülmüş olsaydı) veya eşyanın Türkiye Gümrük Bölgesi içinde boşaltıldığına/değiştirildiğine dair kanaat oluşsaydı, uygulanacak prosedür değişirdi:

- **Cezai İşlem:** Gümrük vergileri ve diğer yüklerin tahsil edilmesine yönelik tahsilat işlemi başlatılır ve Kanunun 235. maddesinin beşinci fıkrasının (c) bendi uyarınca **eşyanın gümrük vergilerinin iki katı idari para cezası** uygulanır.
- **Tahsilat Yetkisi:** Bu durumda, gümrük yükümlülüğü Türkiye Gümrük Bölgesinde doğmuş sayılır ve varış gümrük idaresi tahsilat işlemlerini başlatır.

Soruda mührün **orijinal ve sağlam** olması, cezai yaptırımı varış idaresine yükleyen bu ikinci senaryoyu devre dışı bırakır ve sadece eksik çıkan miktar üzerinden işlemin sonlandırılarak, konunun takibi için hareket idaresine bildirilmesi gerektiğini kesinleştirir.

Canlı 7/24