

NCTS 5

FAZ 5 GEÇİŞİ

TOBBUND BRIDGING
BORDERS

NCTS'in Önemi ve Avantajları

Avrupa Birliği (AB) ve Ortak Transit Sözleşmesi (CTC) üyesi ülkeler arasında eşyanın transit geçişini sağlayan, 2004 yılında Avrupa Komisyonu tarafından devreye alınan, 2005 yılında hem Birlik hem de Ortak Transit için zorunlu hale gelen, Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi (NCTS) aşamalı olarak uygulanmış ve 2009 yılında Faz 4 devreye girmiştir.

Ülkemiz, 2012 yılında Ortak Transit Sistemine üye olarak, Faz 4 modu ile NCTS üzerinden işlemler yapmış, şu anda 17 Kasım 2024 tarihinde geçiş yapılan Faz 5, 21 Ocak 2025'te tam mod uygulamasıyla devreye girmiştir.

NCTS Faz 5'e Geçiş ve İş Süreçlerine Etkisi

NCTS Faz 5, önemli yenilikler sunmaktadır. Bu yenilikler arasında, Birlik Gümrük Kodu (UCC) veri gereksinimleriyle bilgi alışverişinin uyumlu hale getirilmesi, sistem arayüzlerinin güncellenmesi ve yeni işlevlerin eklenmesi yer almaktadır. Bu güncellemeler, transit süreçlerinin daha verimli ve güvenli bir şekilde işlemesine katkı sağlayacaktır.



NCTS Faz 5 Uygulama Adımları

Uygulama süreci iki aşamadan oluşmaktadır. İlk aşama, NCTS'in temel işlevlerini kapsar. Bu aşamada transit beyanları, izinli gönderici/alıcı, düzeltme ve iptal mesajlarının gönderilmesi gibi işlemler yer alır. İkinci aşama ise yeni işlevlerin uygulanmasını içerir. Bu yenilikler arasında AES (Otomatik İhracat Sistemi) uyumlu arayüzler, daha az veri setiyle beyanlar ve transit sırasında yaşanan olayların raporlanması gibi gelişmeler bulunmaktadır.

Faz 5 Transit Beyanı Yapısı

Faz 5'te transit beyanı yapısı dört seviyeden oluşmaktadır:

- **Beyanname Seviyesi**
- **Sevkiyat Seviyesi**
- **Alt Sevkiyat Seviyesi**
- **Alt Sevkiyat Kalem Seviyesi**

21 Ocak 2025 tarihinden itibaren birden fazla gönderici veya alıcı olduğunda, her bir gönderici ve alıcı grubu için alt sevkiyat eklenebilecektir.

NCTS Faz 5'teki Önemli Yenilikler

- Ortak Transit Rejimine dahil edilecek eşyanın 6'lı tarife pozisyonu olarak bildirilmesi.
- Yeni bir veri modeli geliştirilerek, beyannamenin transit operasyon, sevkiyat ve alt sevkiyat olarak düzenlenmesi.
- TAD dokümanı formatının değiştirilmesi ve yeni alanların eklenmesi.
- Olay Gümrük İdaresi rolünün eklenmesi.
- Arz zinciri aktörü olarak konsolidatör, nakliye komisyoncusu, üretici ve depo sahibi/depo işletmecisi bilgilerinin eklenebilmesi.

Faz 5 geçişinin 21 Ocak 2025 tarihinde tamamlanmasıyla birlikte, 2025 yılı içinde Faz 6 devreye alınacak olup, transit beyannameleri güvenlik bilgilerini sağlayacak şekilde düzenlenecektir.



GÜMRÜK KANUNU'NUN 235/5. MADDESİ KAPSAMINDAKİ

CEZALAR VE UYGULAMALARI

TOBBUND
BRIDGING BORDERS

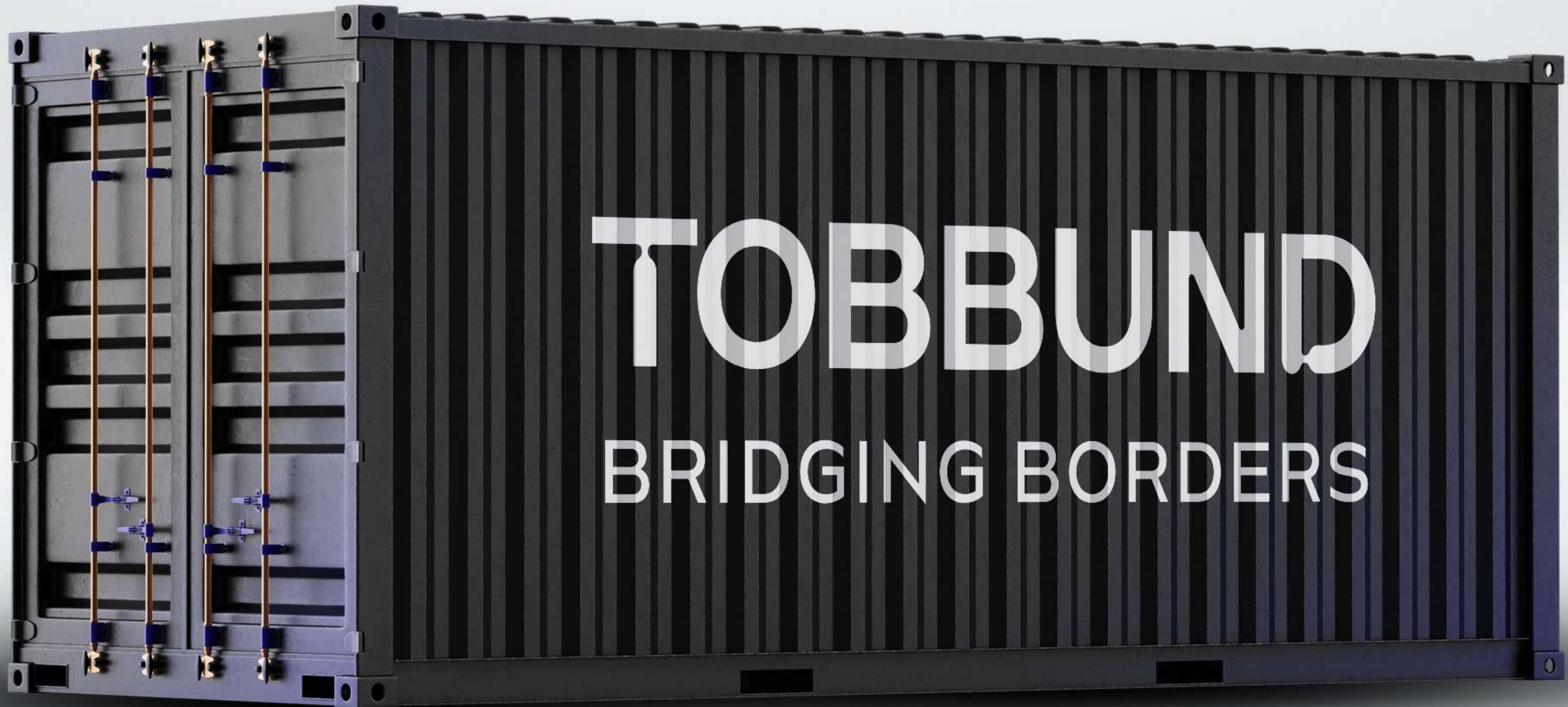
GÜMRÜK KANUNU'NUN 235/5. MADDESİ KAPSAMINDAKİ CEZALAR VE UYGULAMALARI

Gümrük Kanunu'nun 235. maddesinin 5. fıkrası, esasen kaçakçılıkla mücadele amacıyla getirilen bir düzenleme olup, beyan edilen eşyanın fiili muhteviyatı ile farklılık göstermesi durumunda idari para cezası uygulanmasını öngörmektedir. Ancak uygulamada, bu madde kapsamında kesilen cezalar, tarife hataları, operasyonel yükleme farklılıkları ve hatta transit rejime tabi eşyalar için dahi büyük mali yüklere sebep olmaktadır.

Mevcut Durum ve Sorunlar

Gümrük Kanunu'nun 235/5. maddesi, kaçakçılık faaliyetlerini önleme amacı taşımakla birlikte, uygulamada şu temel sorunlar ortaya çıkmaktadır:

- **Transit Rejime Tabi Eşyalara Uygulanan Cezalar:** Ülkemizden sadece transit olarak geçiş yapacak eşyalar için bile haksız cezalar kesilebilmektedir. Oysa bu eşyalar, Türkiye'de serbest dolaşıma sokulmayacak olup, bir başka ülkede gümrükleme işlemlerine tabi tutulacaktır.
- **Tarife ve Operasyonel Hataların Ceza Kapsamına Alınması:** Basit tarife hataları veya lojistik operasyonlarından kaynaklanan farklılıklar nedeniyle fahiş cezalar uygulanabilmektedir. Bu durum, sektörde büyük maliyetlere ve yasal belirsizliklere yol açmaktadır.
- **Mühür Fekki Olmayan Durumlarda Dahi Ceza Uygulanması:** Araçlarda herhangi bir mühür fekki tespit edilmemesine rağmen, farklı eşya çıkması halinde cezalar uygulanabilmektedir. Bu durum, lojistik firmaları ve teminat sağlayıcılar açısından öngörülemeyen büyük riskler doğurmaktadır.
- **Uluslararası Uygulamalarla Uyumsuzluk:** Avrupa Birliği mevzuatında, eksiklik veya fazlalık tespit edilmesi halinde idari para cezası yerine eksiklik/fazlalık takibi yapılmaktadır. Ancak Türkiye'de kara yolu ile taşınan yüklenmelerde fahiş cezalar uygulanırken, deniz ve hava yolu taşımacılığında daha esnek kurallar geçerlidir.



Sektöre Etkileri

Bu durum, lojistik firmalarının operasyonel maliyetlerini artırmakta ve Türkiye'yi uluslararası transit ticarete rekabet dezavantajına sürüklemektedir. Özellikle, Orta Koridor Projesi gibi stratejik lojistik hedeflere ulaşılmasında bu cezalar büyük bir engel teşkil etmektedir.

Sonuç ve Öneriler

Gümrük Kanunu'nun 235/5. maddesi kapsamında uygulanan cezaların daha ölçülü hale getirilmesi, tarife hataları ve operasyonel farklılıklar için daha makul bir yaptırım mekanizmasının benimsenmesi gerekmektedir. Bu kapsamda:

- Transit rejime tabi eşyaların cezai sorumluluğunun gözden geçirilmesi
- Basit tarife ve yükleme hatalarına idari para cezası yerine düzenleyici önlemler getirilmesi
- Beyan harici eşya tespiti halinde diğer taşıma modlarında olduğu gibi özet beyan eksik/fazlalığı hükümlerinin uygulanması
- Mühür fekki olmayan durumlarda ceza uygulanmaması
- Uluslararası standartlara uyumlu bir mevzuat yapısının benimsenmesi

Sektörün beklentisi, kamu otoriteleri ve özel sektör arasında daha etkin bir iş birliği ile bu sorunlara çözüm üretmektir. Şeffaf, öngörülebilir ve rekabet gücünü artıracak bir gümrük rejimi, hem lojistik sektörünün hem de Türkiye'nin uluslararası ticaretteki rolünü güçlendirecektir.



İZİNLİ GÖNDERİCİ

TOBBUND
BRIDGING BORDERS

İzinli Gönderici Nedir?

İzinli Gönderici, Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği'nin 3. maddesinde, transit rejimine tabi eşyayı hareket gümrük idaresine sunmaksızın sevk etmeye yetkilendirilmiş olan ve bu kapsamda yapılan işlemlerde transit beyanında bulunarak transit işlemlerinden sorumlu olan kişi olarak tanımlanmıştır. Bu yetki, transit rejimi kapsamında taşıma yapan firmalara, iç gümrüklerde zaman kaybetmeden ve gümrük idaresine uğramadan, belirlenen şartlar çerçevesinde kendi tesislerinden transit işlemlerini başlatma imkânı sunar.

TOBBUND Kolay Transit Merkezi ve İzinli Gönderici Yetkisi

TOBBUND, 10 yılı aşkın tecrübesiyle Türkiye'de **İzinli Gönderici Yetkisine** sahip ilk kuruluştur. 2022 yılında, İG 22005 yetki numaralı belgeye sahip olmuştur.

Edirne'de konumlanan **Kolay Transit Merkezi (KTM)**, Kapıkule, Hamzabeyli ve İpsala sınır kapılarına yakınlığı sayesinde uluslararası karayolu taşımacılığı yapan firmalara transit işlemlerini hızlandırma fırsatı sunmaktadır.

İzinli Gönderici Yetkisinin Avantajları:

- **Zaman Tasarrufu:** İç gümrüklerde bekleme zorunluluğunu ortadan kaldırarak, ihracat yüklerinin Kolay Transit Merkezi'nde yaklaşık **1 saat içinde** beyanname, tescil ve mühürleme işlemlerini tamamlanması
- **Trafikten Kaçınma:** Araçların Muratbey ve Erenköy gibi iç gümrüklerde karşılaştıkları **8 ila 72 saatlik** beklemeleri ortadan kaldırılarak, çıkış sürelerinin **15-24 saate** düşürülmesi
- **İhracat Süreçlerinde Kolaylık:** Gümrük çalışma düzeninde herhangi bir aksama olmadan, mesai ve ek ödemelere maruz kalmaksızın transit beyannamelerinin hazırlanması
- **Güzergah Avantajı:** Takograf problemleri yaşanmadan, araçların şehir içi trafik sorunlarıyla karşılaşmadan doğrudan sınır kapılarına yönlendirilmesi



2024 YILINDA TOBBUND Kolay Transit Merkezi:

- Tesis, 2022 yılında 14.000 m² Alana kurulmuştur. 2024 yılında Nakliyecilerin büyük ilgisi doğrultusunda **24.574,59 m²'ye** genişletilmiştir.
- **670 firma** ile iş birliği sağlanmış,
- **51.000'i aşkın işlem** başarıyla tamamlanmıştır.

TOBBUND, **İzinli Gönderici Yetkisi** ile ihracat süreçlerini hızlandırarak teslim sürelerini **1 güne kadar** düşürmekte ve Türkiye'nin ihracat kapasitesine katkıda bulunmaktadır.

2025 YILINDA HEDEFLER:

TOBBUND, Kolay Transit Merkezi kapsamında İzinli Gönderici hizmetlerini daha da geliştirmek ve taşımacılık süreçlerini hızlandırmak amacıyla yeni projelerini hayata geçirecektir. Çok yakında Çeşme, Mersin ve Çatalca'da hayata geçirilecek projelerle birlikte, ilerleyen dönemde farklı lokasyonlarda da yeni projeler hayata geçirilecektir. Bu sayede lojistik operasyonlar daha verimli ve etkin hale gelecektir.



AÇIK TRANSİT BEYANNAMELERİ

RİSKLER VE ÇÖZÜMLER

TOBBUND
BRIDGING BORDERS

Açık Transit Beyannameleri: Riskler ve Çözümler

Transit beyannamelerinin (T1/T2/TR), normal şartlarda 7-15 gün içerisinde varış gümrüğünde işlemleri tamamlanarak kapanması gerekir. Ancak transit beyannamesi transit süresi içinde usulüne uygun olarak kapanmaz ve süreç takip edilmez ise tahsilat riski doğar.

Bu Risk Hangi Durumlarda Ortaya Çıkar?

- Varış bildirimi yapılmazsa,
- Kontrol sonuçları girilmezse,
- Mükerrer beyan açılmış ve eşya bu beyan ile işlem görmüşse,
- Teknik aksaklıklar yaşanırsa.

Beyanname statüsünü nasıl kontrol edebilirsiniz?

1. NCTS Hub sisteminde "Açık Beyanlar" modülüne girerek beyanname bazında statü kontrolü yapabilirsiniz.
2. Europa Web sağlayıcısının "MRN Follow-up" sorgulamasından beyannamenin son durumunu kontrol edebilirsiniz.

• Varış Bildirimi veya Kontrol Sonucu Bulunan Açık Beyanlar:

Varış bildirimi bulunan açık beyanınızı varış gümrük idaresindeki yetkili muayene memuru aracılığı ile kapattırmanız gerekmektedir.

1. Kontrol sonucu bulunduğu halde beyannameniz açık ise eşyada uyuşmazlık tespit edilmiş olabilir:
- Kap/kilo farkı nedeniyle kontrol sonuçları "uygun değil" girildiği için beyannameniz açık kalmış olabilir.

T1/T2/TR



Uyuşmazlık Varsa:

Gümrük Yönetmeliği'nin 239 ve 240. maddelerinde yer alan eksiklik veya fazlalık durumlarında, beyana aykırılığın ispatı gerekmektedir.

Eşyanın hiç yüklenmediği, eksik ya da fazla yüklendiği, yanlışlıkla başka yere boşaltıldığı, kaza, avarya, kayıp ya da hırsızlık nedeniyle eksildiği gibi durumları açıklamalıdır.

Bu durumlara ilişkin belgeler;

Liman idaresi, çıkış acentesi, taşıyıcı (kamu kurumuysa), ihracatçı ya da yüklemeyi yapan kuruluş tarafından düzenlenebilir.

Ancak bu belgelerin, **limandaki en büyük mülki amir, gümrük idaresi, ticaret ve sanayi odası ya da liman başkanlığı** tarafından resmi olarak onaylanmış olması gerekir.

Uyuşmazlık Yoksa:

Teknik bir aksaklık söz konusu olabilir. Gümrük idaresi ile iletişime geçilmesi gerekir.

• Varış Bildirimi Bulunmayan Açık Beyanlar:

En riskli açık beyan grubudur, aşağıdaki statülere göre aksiyon alınmalıdır.

1. "REL-TRA"(Released at Departure -Hareket Gümrüğünde Serbest Bırakıldı):

o Aynı eşya için açılan mükerrer beyan olup olmadığı kontrol edilmeli veya alıcıdan eşyanın ıslak kaşeli imzalı ithalat beyannamesi talep edilmelidir.

2. "Notification of Crossing Frontier" (Sınır Geçiş Bildirimi):

o Eşya varış gümrüğüne ulaşmamışsa, alıcıdan alternatif kanıt yerine geçen belgeler (İthalat beyanı, Antrepo beyanı, Gümrük kaşeli CMR) temin edilmelidir.

Alternatif Kanıt Nedir, Ne Değildir?

Transit beyannamesinin usulüne uygun olarak sonlanmadığı durumlarda, eşyayı tanımlayan ve eşyanın varış gümrük idaresine sunulduğunu gösteren bir belge (kanıt) sunulması gerekmektedir. Bu tür belgelere "alternatif kanıt" denir.

• Geçerli Alternatif Kanıtlar:

- o Onaylı (Gümrük Kaşeli) Transit Refakat Belgesi,
- o Islak kaşeli ithalat beyannamesi,
- o Gümrük vergilerinin varış ülkesinde tahsil edildiğini gösterir belge,
- o Onaylı antrepo belgesi,
- o Onaylı CMR (CMR üzerinde gümrük kaşesi yoksa alternatif kanıt sayılmaz!)

• Geçersiz Alternatif Kanıtlar:

- o TC 11 (Alındı)Belgesi
- o Kaşesiz CMR,
- o Fatura.

Riskler ve Çözümler

1. Mükerrer Beyan Riski:

Aynı eşya için iki adet beyan açılmışsa, birinin açık kalma ve tahsilat gelme riski yüksektir. Bu durumda mükerrer beyanın kopyasıyla gümrüğe gecikmeksizin dilekçe verilmesi önem arz eder. Çözüm olarak ayrıca, mükerrer beyan açılmadan yeni düzenlenen beyannameye önceki evraklar bölümüne açık kalacak beyanın numarasının belirtilmesi tahsilat riskini ortadan kaldırır.

2. Öngörülemeyen Koşullar: Eşyayı taşıyan aracın kaza yapması vs. durumlarında ne yapılmalı?

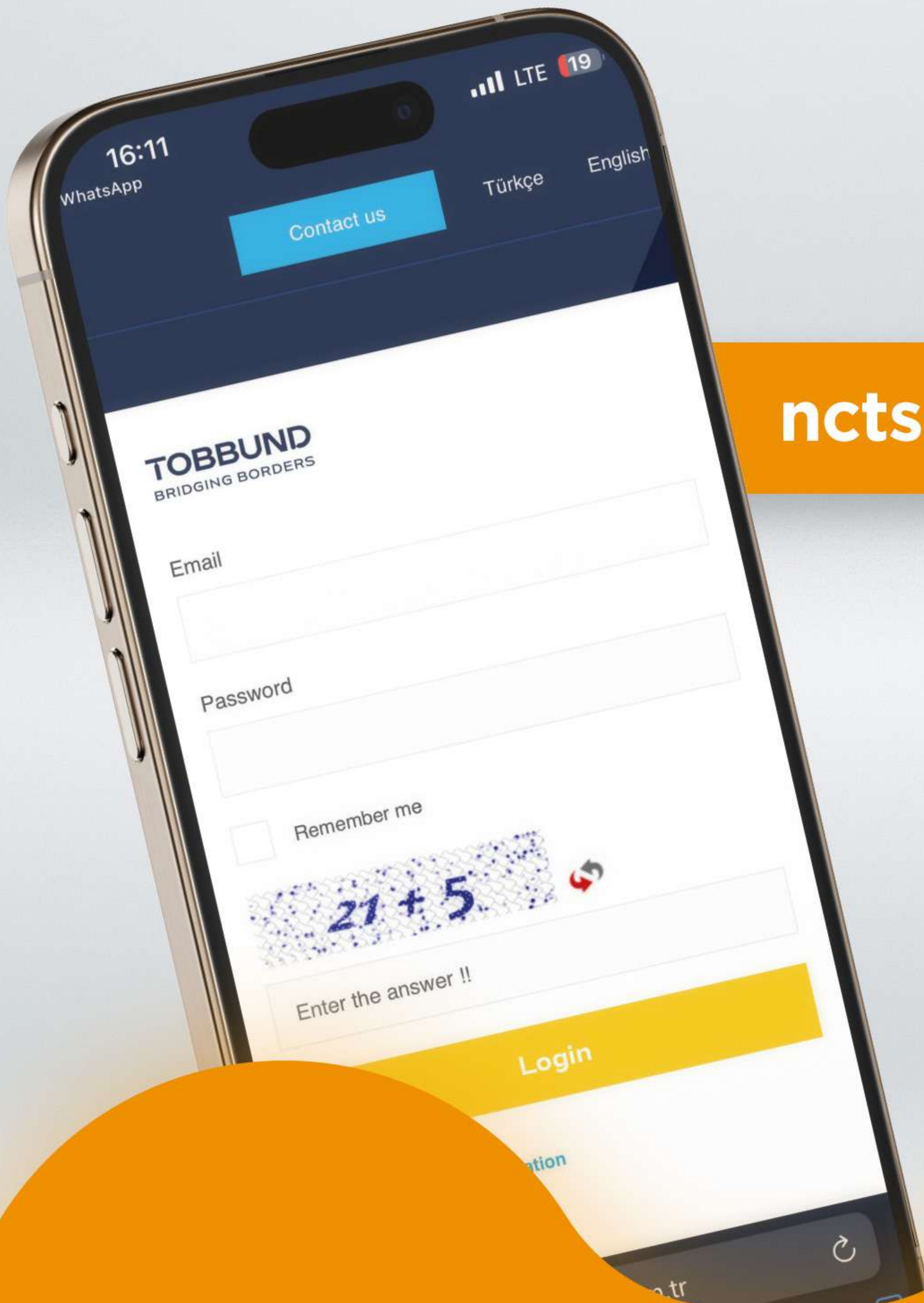
Gümrük Yönetmeliği'nin 228. maddesine göre, transit rejimi altındaki eşya mücbir sebep veya beklenmeyen olaylar nedeniyle **telef olur ya da kaybolursa**, bu durum **resmi belgelerle ispatlandığında** gümrük vergileri aranmaz. Geçerli belgeler şunlardır:

- **Hırsızlık:** Savcılık belgesi
- **Doğal afet vb. olaylar:** Mülki idare amirinden alınan belge
- **Trafik kazası:** Kaza raporu ve gümrük tespiti evrakı

Önemli Uyarılar

- Firmalar, açık beyanları **15 günde bir** kontrol etmelidir.
- Gümrük Takibat Birimi temsilcinizle süreç koordineli takip edilmelidir.
- Belgelerin **orijinal kaşeli** olması şarttır.
- **NCTS Hub** aktif kullanılmalıdır.

"Açık beyanlar, zamanında müdahale ile risksiz kapatılabilir. Proaktif takip, tahsilatı önler."



ncts.com.tr

TRANSİT SÜREÇLERİNDE TAM DESTEK

TOBBUND HİZMETLERİYLE TANIŞIN

TOBBUND
BRIDGING BORDERS

Transit Süreçlerinde Tam Destek: TOBBUND Hizmetleriyle Tanışın

TOBBUND Lojistik Yatırım A.Ş., uluslararası taşımacılık ve gümrük operasyonlarını dijitalleştirerek lojistik süreçleri daha güvenli, hızlı ve etkin hale getirmeyi amaçlayan teknoloji odaklı bir kuruluştur. Şirketimizin temel önceliği, sınır ötesi taşımacılıkta karşılaşılan zorluklara akılcı ve yenilikçi çözümler sunmaktır.

Başlıca sunduğumuz hizmetler,

- **T1-T2-TR-ENS:**

Tobbund T1, T2 ,TR rejimleri kapsamında lojistik firmalarına ortak teminat sistemi üzerinden entegre ve dijital transit çözümleri sunar. Türkiye ve Avrupa'daki taşımalarda NCTS altyapısını kullanarak beyanların hızlı ve güvenli şekilde oluşturulmasını, elektronik ortamda takibini ve varış gümrüklerinde kapanış süreçlerinin sorunsuz tamamlanmasını sağlar. Ortak teminat sayesinde firmalar bireysel teminat mektubu sunmadan işlemlerini gerçekleştirebilirken, Tobbund'nin sağladığı teknik destek, süreç danışmanlığı ve gümrüklerle koordinasyon hizmetleri sayesinde transit işlemleri hız kazanır, maliyetler düşer ve operasyonel güvenlik artar.

- **ICS2-ENS (Özet Beyan):**

AB'ye giriş yapacak ürünlerin güvenlik kontrolleri ve risk değerlendirmesi kapsamında, mallar daha Avrupa sınırlarına ulaşmadan önce dijital ortamda iletilmesi gereken özet giriş beyannamesi (ENS), süreçte kritik bir adımdır.

Biz, Tobbund olarak ICS2-ENS işlemlerinizin güncel mevzuata uygun, eksiksiz ve doğru bilgiyle hazırlanmasını sağlıyoruz. Beyanlarınızı, ilgili süre sınırları içinde yetkili makamlara ileterek, ürünlerinizin gümrük geçişlerinde gecikme yaşamadan ilerlemesini temin ediyoruz.

T1 - T2 - TR



- **Tobbund Kolay Transit Merkezi (KTM) İzinli Gönderici Hizmeti:**

Uluslararası karayolu taşımacılığı yapan firmalar, iç gümrüklerde transit işlemleri için süre harcamadan, İstanbul trafiğine girmeden, Kapıkule, Hamzabeyli ve İpsala sınır kapılarına çok yakın mesafede bulunan "Kolay Transit Merkezi'ne doğrudan gelerek, Tobbund'nin sahip olduğu izinli gönderici yetkisi sayesinde transit beyannamesi işlemlerini hızlı, kolay ve etkin bir şekilde tamamlayabilmekteler. Kolay Transit Merkezinde beyanname, tescil ve mühürleme işlemlerini yaklaşık 1 saat içerisinde tamamlayarak sınır kapısına gidebilmekte ve öncelikli geçiş hakkı ile bekleme sürelerini en aza indirgemektedir. Tesis 365 gün 7/24 hizmet vermektedir.

- **Border Pass Kart (POAŞ):**

Petrol Ofisi A.Ş. iş birliğiyle geliştirdiğimiz TOBBUND Border Pass Kart ile, Kapıkule ve İpsala sınır kapılarındaki POAŞ istasyonlarından vergisiz akaryakıt alımınızı kolaylaştırıyoruz. Nakit taşıma zorunluluğunu ortadan kaldıran bu kart sayesinde, anlaşmalı istasyonlardan vadeli ödeme imkânıyla hızlı ve güvenli şekilde akaryakıt temin edebilirsiniz.

- **TIR Karne Hizmeti:**

4 Nisan 2023 itibariyle TIR Karnesi dağıtımına başlamış bulunmaktayız. TIR Karnelerini Tobbund Kapıkule, Edirne Kolay Transit Merkezi ve Mersin şubemizden temin edebilmektedir.

- **Beyanname yazım hizmeti:**

Alanında uzman ekibimizle haftanın 7 günü 24 saat kesintisiz olarak T1, T2 ve TR beyanname yazım hizmeti sunuyoruz. Bu sayede transit işlemlerinizin her aşamasında hızlı, güvenilir ve sorunsuz bir operasyon süreci yürütmenizi sağlıyoruz.

- **NCTS Firma Teminatlı İşlem Modülü:**

NCTS Firma Teminatlı İşlem Modülü ile, sahip olduğunuz teminat mektubunu TOBBUND NCTS portalına tanıtarak işlemlerinizi pratik ve kullanıcı dostu arayüz üzerinden kolayca yönetebilirsiniz. Portalın sağladığı kullanım kolaylığı sayesinde, NCTS sistemiyle uyumlu şekilde beyan açma ve takip süreçlerini hızlı ve etkin biçimde gerçekleştirebilirsiniz.

- **Gümrük Takibat Desteği (Açık Beyan):**

Gümrük Takibat Desteği kapsamında, TOBBUND teminatıyla açılan beyannamelerin kapanmaması durumunda, uzman ekibimizle sürecin başından sonuna kadar iş ortaklarımıza tam destek sağlıyoruz. Açık beyanların kapatılabilmesi için gerekli takip, bildirim ve koordinasyon adımlarını titizlikle yürüterek olası cezai risklerin önüne geçilmesine yardımcı oluyoruz.

AVRUPA BİRLİĞİ'NDE

ELEKTRONİK BEYAN DÖNÜŞÜMÜ

TOBBUND
BRIDGING BORDERS

Avrupa Birliği'nde Elektronik Beyan Dönüşümü

Avrupa Birliği (AB), uluslararası ticarete güvenliği artırmak, gümrük süreçlerini hızlandırmak ve tedarik zincirinde şeffaflığı sağlamak amacıyla dijitalleşme yönünde önemli adımlar atmaktadır. Bu dönüşüm, İthalat Kontrol Sistemi 1 (ICS1) ile başlamış, ardından ICS2 ile daha gelişmiş bir yapıya ulaşmıştır. Sürece eş zamanlı olarak EFTI (Electronic Freight Transport Information) düzenlemesi ve yeni nesil NCTS 6 sistemi entegre edilerek kapsamlı bir dijital altyapı oluşturulmuştur.

ICS1 – ICS2 Nedir? Uygulama Süreçleri Nelerdir?

ICS1, AB'ye giriş yapan eşyalara ilişkin temel güvenlik kontrollerini sağlayan ilk ön bildirim sistemiydi. Ancak ticaret hacmindeki artış ve tedarik zincirlerinin karmaşıklığı, daha kapsamlı ve çok paydaşlı bir sisteme olan ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Bu doğrultuda geliştirilen ICS2, daha fazla veri paylaşımını, gerçek zamanlı işleyişi ve yüksek güvenlik standartlarını esas alarak hayata geçirilmiştir. ICS2, ICS1'in yerine geçerek daha etkin ve bütünleşik bir ticaret ağı oluşturmayı hedeflemektedir.

Denizyolu taşımacılığı için uygulama tarihi: 3 Haziran 2024

Kara ve demiryolu taşımacılığı için uygulama tarihi: 1 Nisan 2025

Kara taşıyıcıları için geçiş süresi son tarihi: 1 Eylül 2025

ICS2 kapsamında, AB'ye mal getiren veya transit geçiş yapan tüm ekonomik operatörlerin, "Giriş Özeti Beyanı (ENS)" aracılığıyla güvenlik ve emniyet verilerini zamanında ve eksiksiz olarak iletmeleri zorunludur. Bu sistem sayesinde yüksek riskli gönderiler önceden tespit edilerek yasal ticaretin akışı kesintisiz sürdürülebilmektedir.

EFTI Düzenlemesi

ICS2 ile eş zamanlı olarak geliştirilen EFTI düzenlemesi, AB'ye yük taşıyan firmalar için taşımacılık belgelerinin dijitalleştirilmesini zorunlu hale getiren önemli bir düzenlemedir. EFTI'nin temel hedefi, belgelerin kâğıt ortamından dijital platformlara taşınarak süreçlerin hızlandırılmasıdır.

Bu düzenleme; taşıyıcılar, lojistik firmaları ve yetkili otoriteler arasında bilgi paylaşımını kolaylaştırmakta, ICS2 gibi elektronik ön bildirim sistemlerinin etkinliğini artırmaktadır. Özellikle AB sınır kapılarında belge uyumsuzluklarını azaltarak zaman ve maliyet avantajı sağlamaktadır.



NCTS 6 ile Gelecek Perspektifi

Avrupa Birliği'nin elektronikleşme vizyonunun önemli ayaklarından biri olan NCTS 6 (Yeni Bilgisayarlı Transit Sistemi - Versiyon 6) uygulaması, transit süreçlerinde dijital dönüşümün temel yapı taşlarından biri olarak öne çıkmaktadır. NCTS 6 ile birlikte, transit beyannamelerinde veri kalitesi ve paylaşımı önemli ölçüde artırılmakta; ICS2 (Güvenlik Açıklamaları Sistemi) ve EFTI (Elektronik Taşımacılık Bilgi Değişimi) düzenlemeleriyle uyumlu bir elektronik beyan altyapısı hedeflenmektedir.

Önümüzdeki yıllarda, ICS2 sisteminin tam anlamıyla devreye alınması, EFTI belgelerinin yaygınlaşması ve NCTS 6'nın uluslararası transit süreçlerine entegrasyonu ile birlikte, lojistik sektöründe tamamen dijitalleşmiş bir gümrük ve taşımacılık altyapısına geçilmesi öngörülmektedir. Bu bağlamda, AB ve ilişkili ülkelerde faaliyet gösteren tüm ekonomik operatörlerin elektronik beyan altyapılarını güçlendirmeleri ve dijital dönüşüme hazır hale gelmeleri kritik bir önem taşımaktadır.

Bu dönüşüm yalnızca yasal yükümlölüklerin yerine getirilmesini değil; aynı zamanda taşımacılık süreçlerinde hız, şeffaflık ve operasyonel verimlilik gibi stratejik avantajların elde edilmesini de beraberinde getirmektedir. Artık taşımacılık sektöründe dijitalleşme bir seçenek değil, rekabet gücünü korumanın ve artırmanın temel şartı haline gelmiştir.

Hedef

ICS2, EFTI ve NCTS 6 uygulamaları, birbirini tamamlayan dijitalleşme adımları olarak Avrupa taşımacılık ve gümrük süreçlerinin geleceğini şekillendirmektedir. Güvenlik, hız, şeffaflık ve dijital uyum kavramları, tüm lojistik operatörlerinin stratejik öncelikleri arasında yer almaktadır. Bu dönüşüme zamanında uyum sağlayan firmalar, yalnızca regölasyonlara uygun hareket etmiş olmayacak; aynı zamanda uluslararası rekabette önemli avantajlar elde edecektir.



ORTAK TRANSİT REJİMİ AMAÇLARI VE AVANTAJLARI

T1,T2 VE TR REJİMLERİ

Ortak Transit Rejimi, Amaçları ve Avantajları Nelerdir?

T1-T2 ve TR Rejimleri

Küresel ticaretin dinamikleri artık yalnızca üretim kapasitesiyle değil; lojistik çeviklik, gümrükler arası iş birliği ve dijital denetim altyapılarının olgunluğu ile şekilleniyor. Bu gereksinimlere çözüm oluşturmak üzere doğan ve bugün uluslararası ticaretin omurgasını oluşturan en kritik yapılardan biri: Ortak Transit Rejimi.

Ortak Transit Rejimi

1987’de Avrupa Ekonomik Topluluğu ile EFTA ülkeleri arasında imzalanan Ortak Transit Sözleşmesi’ne dayanan Ortak Transit Rejimi, farklı gümrük bölgeleri arasında yapılan taşımaları tek beyanname ve tek teminatla yürütebilmeyi hedefleyen çok taraflı bir gümrük iş birliği mekanizmasıdır.

Rejimin başlıca amaçları şunlardır:

- Sınır kapılarındaki bekleme ve operasyonel gecikmeleri asgariye indirmek,
- Her ülke için ayrı teminat verme zorunluluğunu ortadan kaldırmak,
- Kâğıda dayalı işlemleri dijital ortama aktarmak,
- Risk bazlı, veriodaklı kontrol ve denetim altyapısı oluşturmak.

Bu yönüyle sistem, gümrük otoriteleri arasında ‘karşılıklı güven’ esasına dayalı, tamamen entegre bir dijital ekosistem sunar.

Türkiye’nin Katılımı: Stratejik Bir Adım

Türkiye, AB mevzuatına uyum çalışmaları çerçevesinde 1 Aralık 2012 tarihinde Ortak Transit Rejimi’ne tam taraf olmuş ve fiili işlemlere başlamıştır. Türkiye, AB üyesi olmamasına karşın sözleşmeye ‘EFTA statüsü’ ile dahil edilmiştir.

Katılımın sektöre yansımaları:

- 35’e yakın ülke ile gerçek zamanlı veri paylaşımı sayesinde transit işlemlerinde kesintisiz görünürlük,
- Jeostratejik konumunu lojistik üs olarak pekiştiren hız ve maliyet avantajı,
- İhracatçı ve lojistik operatörlerine rekabet gücü kazandıran sadeleştirilmiş gümrük süreçleri.



Ortak Transit Rejimi Neden Kurulmuştur?

Çok sayıda sınır geçişi barındıran karayolu ve intermodal taşımalar, kümülatif gecikme ve maliyet riskini artırır. Ortak Transit Rejimi, bu riskleri azaltmak üzere tek tip beyanname (T1/T2) ve ortak teminat kullanımı ile süreçleri sadeleştirir; kaçakçılıkla mücadeleyi güçlendirir ve lojistik sürekliliği garanti altına alır.

- Tek belge / tek teminat yapısıyla operasyonel süreçlerin sadeleştirilmesi,
- Transit süresinin ve dolayısıyla stok taşıma maliyetlerinin düşürülmesi,
- Üye ülkeler arası veri paylaşımıyla izlenebilirliğin artırılması,
- Kaçakçılığın önlenmesi ve vergi kayıplarının minimize edilmesi.

Taraf Ükelere Faydaları

Sistemin çok paydaşlı yapısı; taşımacıları, gümrük idarelerini, ihracatçı-ithalatçı firmaları ve nihai tüketicileri kapsar:

- Zaman Kazancı: Tek beyan - tek teminat ilkesiyle sınır geçişleri hızlanır; bekleme maliyetleri azalır.
- Operasyonel Maliyet Avantajı: Çoklu teminat ihtiyacı ortadan kalktığı için özellikle transit odaklı firmalar için nakit blokajı düşer.
- Dijital Takip ve Şeffaflık): New Computerised Transit System ile beyanlar 'MRN Followup' portalından anlık takip edilir.
- Risk Yönetimi: Veri paylaşımı sayesinde yüksek riskli sevkiyatlar hedefe yönelik denetlenir; kaçakçılık riski azalır.
- Şeffaflık & Güven: Ülkeler arası standartlaşmış mesaj setleri (IE006, IE018 vb.) ile süreçler belgelenir ve takip edilir.
- Uluslararası İş Birliği: Ortak platform, gümrük idareleri arasında hızlı geri bildirim ve problem çözümü sağlar.
- E-faturalaşma ve dijitalleşmeye uyum kolaylaşır.

T1 / T2 / TR Rejimleri Nedir? Neden Ayrım Yapılmıştır?

Rejim kodu seçimi, eşyanın AB'de serbest dolaşım statüsüne ve taşımayla ilişkili vergi riskine göre belirlenir:

- T1 Rejimi: Topluluk dışı (AB dışı) eşyaların AB veya ortak transit ülkeleri arasında taşınması için kullanılır.
- T2 Rejimi: AB menşeli veya AB'de serbest dolaşımdaki eşyaların ortak transit ülkeleri içinde taşınmasında kullanılır.
- TR Rejimi: Türkiye Gümrük Bölgesi içinde başlayıp biten, yani ulusal transit işlemlerini ifade eder.

T1 – T2 – TR

Sonuç olarak;

Ortak Transit Rejimi, sadece bir belge düzenleme sistemi değil, uluslararası güven hız ve maliyet avantajı sunan stratejik bir yapıdır. Türkiye'nin bu yapıya entegre olması, lojistik sektörüne ve ihracatçılarımıza global pazarda yeni bir hareket kabiliyeti kazandırmıştır.

Türkiye, bu sistemde sadece bir kullanıcı değil, coğrafi konumunu lojistik avantaja dönüştürme hedefinde stratejik bir oyuncudur. Her T1 belgesiyle Türkiye'den geçen her taşıma, aslında bu coğrafyanın potansiyelini uluslararası zemine taşıyan bir adımdır.

Gümrük artık yalnızca beyan alınan bir nokta değil; dijital entegrasyonun, sınır ötesi iş birliğinin ve rekabetçi taşımacılığın merkezidir. Ve bu merkez; sağlam adımlarla sade çözümlerle, güçlü bir vizyonla ilerlemektedir.



**ICS2 İLE AB GÜMRÜK
SÜREÇLERİNDE**

YENİ DÖNEM

TOBBUND
BRIDGING BORDERS

ICS2 Nedir?

1 Eylül 2025 itibarı ile tüm taşıma modlarında varış öncesi ENS verilerinin Avrupa Birliği Gümrük İdarelerine sunulması zorunlu olacaktır. Söz konusu işlemler, TOBB UND yazılımı olan ncts.com.tr üzerinden yapılabilecektir.

Import Control System 2 (ICS2), uluslararası mal taşımacılığı ve tedarik zincirinde güvenliği artırmak amacıyla geliştirilmiş ileri düzey bir bilgi sistemidir. Avrupa Birliğine taşıma yapan veya AB üzerinden transit geçiş yapan tüm Ekonomik Operatörler (EO), ICS2 sistemi aracılığıyla Giriş Özet Beyanı (ENS) yoluyla güvenlik ve emniyet verilerini bildirmekle yükümlüdür.

ENS verileri temel alınarak, tüm gönderiler güvenlik ve emniyet risk analizine tabi tutulur ve gerekli kontroller gerçekleştirilir. ICS2, yüksek risk taşıyan gönderilerin tespit edilmesini ve tedarik zincirinin en uygun noktasında müdahale edilmesini sağlar.

ICS2'de EORI Zorunluluğu

ICS2 kapsamında beyan sunacak tüm firmaların EORI (Economic Operators Registration and Identification) numarasına sahip olması zorunludur. ENS beyannamesinde aşağıdaki taraflara ait EORI numaralarının belirtilmesi zorunludur:

- Beyan sahibi,
- Temsilci,
- Taşıyıcı,
- Gönderici (eğer bir EORI numarası verilmişse),
- Alıcı (eğer bir EORI numarası verilmişse).



ENS Beyanı Verme Zorunluluğu

- AB'ye (ayrıca İsviçre, Norveç ve Kuzey İrlanda) gelen tüm eşyalar için, varıştan önce bir Giriş Özet Beyanı (ENS) sunulması gerekmektedir.
- Bu zorunluluk, AB üzerinden transit geçen eşyalar için de geçerlidir.
- Eşya AB'ye giriş yapıp çıktıktan sonra tekrar giriş yapıyorsa, bu eşya için yeni bir ENS beyanı sunulmalıdır.

Örnek: Türkiye-Bulgaristan-Sırbistan-Macaristan güzergahında, ENS beyanı hem **Bulgaristan** hem de **Macaristan** için verilmelidir.

Ro-LA ve Ro-Ro taşıma modlarında yapılan komple taşımalarda (refakatli taşımalar), denizyolu ve demiryolu ENS bildirimi yapan tarafın, aynı zamanda **karayolu ENS bildirimi yapma zorunluluğu** bulunmaktadır.

Önemli Not: ICS2 sisteminde her bir ana taşıma sözleşmesi (master transport contract) için yalnızca bir adet ENS (Giriş Özet Beyanı) sunulmasına izin verilir. Yani, aynı ana taşıma belgesi numarasına sahip taşıma kapsamında bir ENS düzenlenebilir. Ancak, ana taşıma belgesi numarası farklılaşırsa, her bir sevkiyat için **ayrı bir ENS beyanı sunulması** gerekecektir.

Beyan Süreleri

Beyanların, taşıma moduna göre belirlenmiş süreler içinde yapılması zorunludur:

Konteynerli yük (kısa mesafeli deniz taşımacılığı hariç)

→ Yükleme işleminden **en geç 24 saat önce**

Dökme veya parça yük (kısa mesafeli deniz taşımacılığı hariç)

→ Geminin AB'deki ilk varış limanına ulaşmasından **en geç 4 saat önce**

Grönland, Faroe Adaları, İzlanda, Baltık, Kuzey, Karadeniz ve Akdeniz limanları, Fas limanları, Birleşik Krallık limanları (Kuzey İrlanda hariç), Kanal Adaları ve Man Adası bölgelerinden hareket eden tüm yükler

→ Geminin AB'deki ilk varış limanına ulaşmasından **en geç 2 saat önce**

AB Gümrük Bölgesi dışından gelen ve aşağıdaki yerlere giden gemiler:
Fransız denizaşırı toprakları, Azorlar, Madeira, Kanarya Adaları
(Seyahat süresi 24 saatten az ise)

→ Geminin AB'deki ilk varış limanına ulaşmasından **en geç 2 saat önce**

- **Kara Yolu:** ENS beyanı, eşyanın ilk giriş gümrük idaresinin yetkili olduğu yere varışından **en geç 1 saat önce** sunulmalıdır.
- **Demiryolu:**

Tren, üçüncü bir ülkedeki tren istasyonundan ilk giriş gümrük idaresine 2 saatten kısa sürede ulaşıyorsa

→ Eşyaların ilgili gümrük idaresinin yetkili olduğu yere varışından **en geç 1 saat önce**

Diğer tüm durumlarda

→ Eşyaların ilgili gümrük idaresinin yetkili olduğu yere varışından en geç 2 saat önce

Ancak, sistemimizde risk değerlendirme süreci nedeniyle, transit beyannamesi tescil almadan önce ENS beyannamesinin sunulması tavsiye edilmektedir.

ENS beyanı AB ülkelerine giriş yapıldığı durumlarda, **ilk giriş gümrüğüne** sunulmalıdır. İlk giriş gümrüğünün ENT (İlk Giriş Gümrük) rolünün olması gerekmektedir. Gümrük ofislerin rolleri https://ec.europa.eu/taxation_customs/dds2/rd/rd_consultation_reference.jsp?Lang=en sayfasından kontrol edilmektedir.

Zamanında hazır olmazsanız ne olur?

- AB gümrük idareleri, eksik doldurulmuş ENS beyannamelerini reddedebilir veya beyan sahibinden eksik ya da hatalı bilgileri tamamlamasını talep eden risk azaltıcı yönlendirmelerde bulunabilir.
- Veri gerekliliklerine uyulmaması halinde idari yaptırımlar uygulanması da gündeme gelebilir.



“ncts.com.tr” üzerinden bildirim aşağıdaki şekilde yapılır:

1. Transit beyannamesi veya ENS beyanı düzenlendikten sonra beyanname ekranında “ICS2 Gönder” butonu ile ekran açılır.
2. Tahmini varış ve kalkış tarihleri ve saatleri girilir.
3. Eğer araç Avrupa Birliğine yeniden giriş yapacaksa AB’ye yeniden giriş 1 olarak seçilmelidir. Aksi halde 0 seçilmelidir.
4. Eşyanın kabul ve teslim yerleri girilmelidir.
5. Taşıma sırasında kullanılan aracın türüne göre araç türü seçimi yapılmalıdır.
6. Eğer konteyner seçimi yapılmışsa, ENS beyanında mutlaka konteyner boyutu, konteyner durumu ve konteyner sağlayıcısı seçilmelidir.
7. Avrupa Birliğine ilk giriş gümrüğü seçilmelidir. İlk giriş gümrüğünün ENT (İlk Giriş Gümrük) rolünün olması gerekmektedir.
8. Beyanname düzenlenirken seçilen karayolu ve demiryolu taşıma modlarında sistem otomatik olarak ICS2 mesaj türünü atamaktadır. Ayrıca, düzenlemeniz gereken ENS beyannameleri için mesaj türünü seçmeniz gerekmektedir.
9. Gerekli bilgiler doldurulduktan sonra “Gönder” butonu ile ENS beyanı sunulmalıdır.

The screenshot shows the 'ICS2 Gönder' form in the ncts.com.tr system. The form is titled 'ICS2 Gönder' and contains several fields for data entry. The fields are numbered 1 through 9, corresponding to the steps in the list above. The fields are: 1. 'İCS2 Gönder' button (highlighted in red). 2. '(Tahmini) Varış Tarihi/Saati' (highlighted in red). 3. '(Tahmini) Kalkış Tarihi/Saati' (highlighted in red). 4. 'AB'ye Yeniden Giriş:' (highlighted in red). 5. 'Kabul Yeri:' (highlighted in red). 6. 'Teslim Yeri:' (highlighted in red). 7. 'Araç Türü:' (highlighted in red). 8. 'Konteyner Boyut:' (highlighted in red). 9. 'Konteyner Durum:' (highlighted in red). 10. 'Konteyner Sağlayıcı:' (highlighted in red). 11. 'İlk Giriş Gümrük:' (highlighted in red). 12. 'Mesaj Türü:' (highlighted in red). 13. 'Gönder' button (highlighted in red). 14. 'Vazgeç' button (highlighted in red). The form also includes a 'Transit Son Gümrük:' field and a 'Gönderici' field. The background shows a blurred image of a port with a ship and a truck.



TRANSİT REJİMİNDE

RİSK YÖNETİMİ NEDİR?

TOBBUND
BRIDGING BORDERS

Transit Rejiminde Risk Yönetimi Nedir?

Transitte risk yönetimi, gümrük idarelerinin transit rejimi kapsamındaki eşya ve taşımalarda ortaya çıkabilecek güvenlik sorunları ve yasa dışı faaliyetler (kaçakçılık, terörizm vb.) ile gümrük kurallarına aykırı durumları (belge sahteciliği, yanlış beyanlar vb.) önceden tespit ederek, bu riskleri daha etkin bir kontrol mekanizması ile yönetmeyi amaçlayan süreçtir.

Türkiye’de Ortak Transit Rejiminde tüm işlemler NCTS (New Computerised Transit System) üzerinden yürütülmekte, böylece şeffaflık ve izlenebilirlik sağlanmaktadır. Bu yapı, risklerin daha yönetilebilir hale gelmesini ve olası sorunlara hızlı müdahale edilmesini kolaylaştırmaktadır.

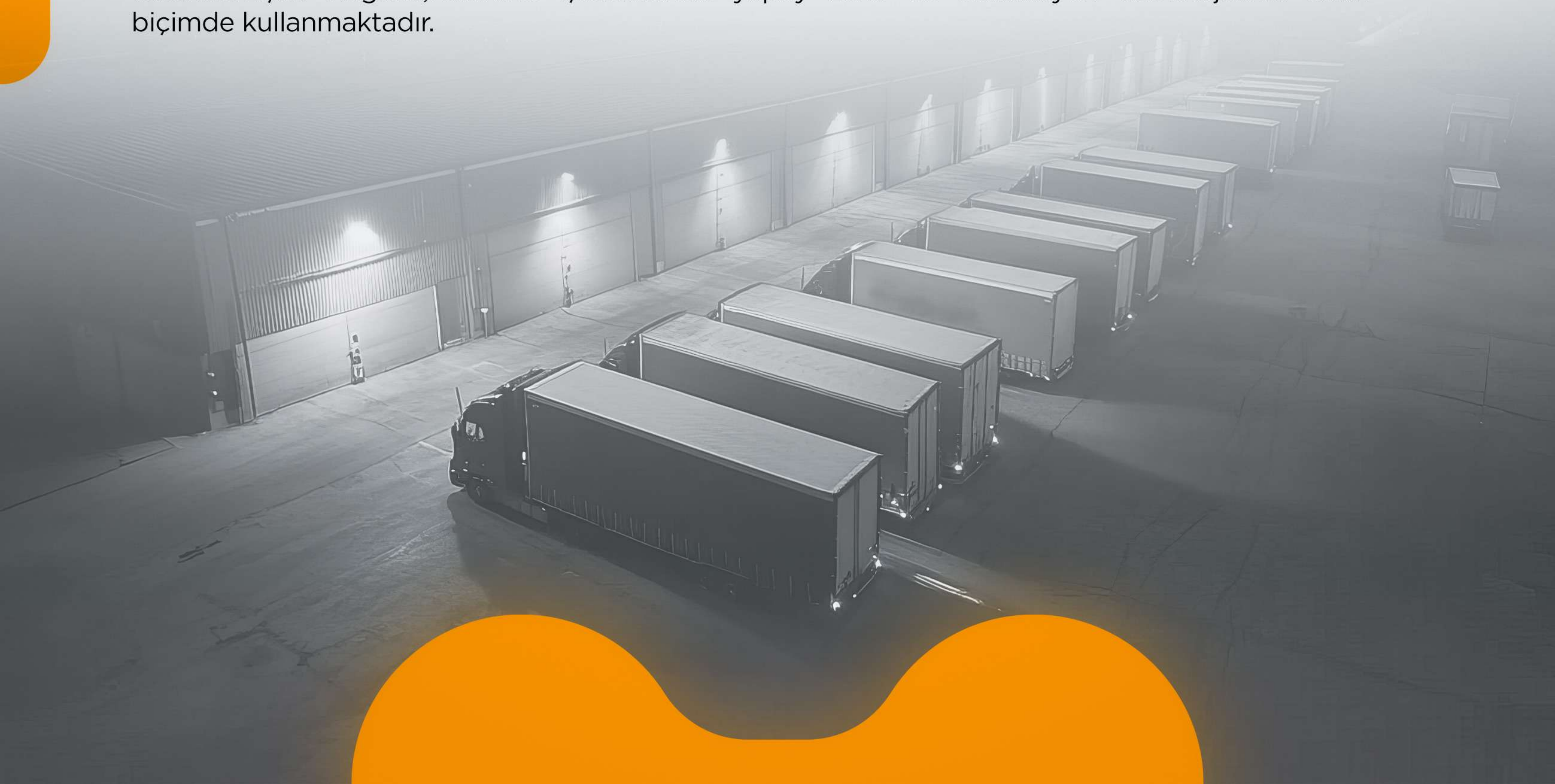
Kısacası risk yönetimi, ticaretin hızını korurken güvenliğin ve mali çıkarların korunmasını sağlayan bir denge mekanizması olup, teminat sistemi de doğabilecek mali yükümlülükleri garanti altına alarak bu dengeyi baştan itibaren güvence altına almaktadır.

Tobbund’de Risk Yönetimi Süreçleri

- Operasyonel Risk Yönetimi
- Günlük beyan taleplerinin sistematik olarak analiz edilmesi ve risk seviyelerine göre ayrıştırılması.
- GTİP, gönderici, alıcı, taşıyıcı, güzergâh, işlem sıklığı, saha istihbaratı ve açık beyan kontrolü gibi kriterler üzerinden veri analizi yapılarak sürecin değerlendirilmesi.
- Riskin Ortaya Çıkması Durumunda Alınan Aksiyonlar
- Olası zararlara karşı alınacak önlemler ve uygulanacak adımların belirlenmesi.
- Riskli eşyalara yönelik ek maliyet/ücretlendirme, ek bilgi ve belge uygulanması.
- Teminat sağlanmayan işlemlerin ayrıca değerlendirilmesi ve risk planına dahil edilmesi.

Risk Yönetimi Süreçlerinde Yapay Zekanın Rolü

Regista, 2024 yılında Tobbund tarafından geliştirilmiş bir yapay zeka çözümüdür. Süreç verimliliğini artırmak, iş gücünü optimize etmek ve maliyet avantajı sağlamak amacıyla tasarlanmıştır. Regista,Tobbund işlemlerinde yapay zeka ve otomasyon teknolojilerini etkin biçimde kullanmaktadır.



Regista'nın risk yönetimi iş akışındaki başlıca işlevleri:

- **Risk Analizi Değerlendirmesi**

Regista; risk mail havuzuna düşen riskli pozisyonları istatistiki verilere dayanarak analiz eder; risk blokesinin kaldırılıp kaldırılmayacağına ilişkin belirlenen diğer kriterlerle birlikte kontrolleri gerçekleştirir ve sonuçları Tobbund kullanıcısına bildirir.

- **GTİP mevzuatındaki güncellemeleri izlemek**

Regista, Resmi Gazete'de yayımlanan transit ve gümrük mevzuatındaki tüm gelişmeleri anlık olarak takip eder, ilgili kişileri bilgilendirir ve gerekli kontrollerin ardından güncellemelerinin (ör. GTİP ve vergi değişiklikleri) sisteme entegre edilmesini sağlar.

- **Mevzuata dayalı teminat hesaplamalarını otomatikleştirmek**

Regista, ÖTV, damping ve gözetim gibi vergi türlerini içeren GTİP kodlarının teminat hesaplamalarını mevzuat ve külliyat programları üzerinden gerçekleştirir ve ilgili kişilere bildirir. Böylece, gümrük kontrolleri sırasında beyanlarda vergi eksikliği veya fazlalığı olmadan işlemlerin doğru şekilde tamamlanması sağlanır.

Risk Yönetiminin Avantajları Nelerdir?

- Risk analizine göre sadece gerekli kontroller yapıldığından, düşük riskli yükler hızlı geçiş sağlar.
- Teminat sistemi sayesinde doğabilecek vergi ve gümrük yükümlülükleri garanti altına alınır.
- Kaçakçılık, yasa dışı ticaret, terör ve benzeri tehditler önceden tespit edilerek engellenir.
- Elektronik sistemler (örn. NCTS) ile işlemler takip edilerek hem otorite hem de firma açısından güven sağlanır.
- Risk yönetimi, AB ve diğer ülkelerle ortak uygulamalar sayesinde entegrasyonu kolaylaştırır.
- Riskli durumlar anında tespit edilip, sorun büyümeden önlenir.





DAMGA VERGİSİ KAPSAMI

KOLAY TRANSİT MERKEZLERİ



TOBBUND
BRIDGING BORDERS

Kolay Transit Merkezleri Nedir?

Gümrük İşlemlerinin Kolaylaştırılması Yönetmeliği'nin 3'üncü maddesi çerçevesinde oluşturulan Kolay Transit Merkezleri, **transit rejimine tabi eşyaya ilişkin gümrükleme işlemlerinin 'İzinli Gönderici Yetkisi' ile gerçekleştirilebildiği özel alanlardır.**

TOBBUND, 10 yılı aşkın tecrübesiyle Türkiye'de İzinli Gönderici Yetkisine sahip ilk kuruluş olma özelliğini taşımaktadır. 2022 yılında İG 22005 yetki numaralı belgeyi alarak bu yetkiye hak kazanmış, ardından Kolay Transit Merkezlerini faaliyete geçirmiştir.

İzinli Gönderici Yetkisi ile ihracat süreçlerini hızlandırarak **teslim sürelerini 1 güne kadar** düşürmekte ve Türkiye'nin ihracat kapasitesine katkıda bulunmaktadır.

Neden Kolay Transit Merkezleri?

Kolay Transit Merkezleri, sundukları **hız, kolaylık ve güvenilirlik** sayesinde nakliyeciler için öncelikli bir tercih haline gelmiştir. Nakliyeciler, işlemlerin kısa sürede ve öngörülebilir şekilde sonuçlanmasından, operasyonel süreçlerin sadeleşmesinden ve maliyet avantajlarından son derece memnundur.

Sahadan gelen geri bildirimler, Kolay Transit Merkezleri'nin yalnızca işlem süresini kısaltmakla kalmadığını, aynı zamanda taşımacılık zincirinin tümünde verimlilik ve planlanabilirlik sağladığını göstermektedir.

2025 Yılında Kolay Transit Merkezleri:

• Edirne Kolay Transit Merkezi

- Tesis, 2022 yılında 14.000 m² alana kurulmuştur. Nakliyecilerin büyük ilgisi doğrultusunda 24.574,59 m²'ye genişletilmiştir.
- 2022 yılında haftalık ortalama yalnızca 5 işlemle başlayan süreç, 2023 yılında 194'e, 2024 yılında ise 983'e ulaşmıştır. 2025 yılının 39. haftası itibarıyla haftalık ortalama işlem sayısı 1.289'a yükselerek dikkat çekici bir artış oranı ortaya koymuştur.

• Mersin Kolay Transit Merkezi

- 10.000 m² üzerine kurulacak Kolay Transit Merkezinin inşaat süreci tamamlanmıştır.
- Yetkilendirme sürecinin tamamlanması aşamasındayız. İlk işlemlerin Kasım ayı içerisinde gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.
- Mersin'in, dış ticaret hacmi ve lojistik yoğunluğu açısından büyük bir potansiyele sahip olması, bu merkezin açılışını stratejik açıdan son derece önemli kılmaktadır.

• Çatalca Kolay Transit Merkezi

- 11.000 m² üzerine kurulacak Kolay Transit Merkezinin inşaat süreci tamamlanmıştır.
- Yetkilendirme süreci tamamlanmış olup ilk işlemlerin Kasım ayı içerisinde gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.
- Firmalar, özellikle Edirne KTM'de elde edilen başarılı sonuçların benzer şekilde Çatalca KTM'lerde de yaşanacağını öngörerek büyük bir beklenti içindeler.

• İzinli Gönderici İş Modelleri:

- İzinli Gönderici Projesi kapsamında hayata geçirilen yeni iş modeli sayesinde, Kolay Transit Merkezlerimiz yanı sıra ihracat alanında lider firmalarla stratejik iş birlikleri oluşturarak ülkemizin dış ticaret performansını güçlendirmekteyiz.



2026 Yılında Hedefler:

TOBBUND, Kolay Transit Merkezleri kapsamında İzinli Gönderici hizmetlerini daha da geliştirmek ve taşımacılık süreçlerini hızlandırmak amacıyla yeni projelerini hayata geçirecektir. Hedefimiz, ülkemizde ve Avrupa'da bulunan stratejik konumlarda yeni merkezler açarak hizmet ağıımızı genişletmek ve nakliyecilerin her bölgede aynı hız ve kolaylıktan faydalanmasını sağlamaktır.





Damga Vergisi Kanunu Kapsamında Kâğıtların Niteliği Ve Gümrük İşlemlerinde Damga Vergisi Uygulaması

1. Giriş

Damga Vergisi, Türkiye’de mali sistemin en eski dolaylı vergi türlerinden biridir. 488 sayılı **Damga Vergisi Kanunu**, yazılı belgeler üzerinden alınan bu verginin kapsamını, mükellefini ve uygulama esaslarını düzenlemektedir.

Bu çalışmada, Kanun’un özellikle ticari işlemler ve gümrük uygulamaları bakımından yorumlanması ele alınacak, ayrıca resmi dairelerin bu vergiyi arama yükümlülüğü incelenecektir.

2. Damga Vergisinin Konusu ve Kapsamı

488 sayılı Kanun’un 1’inci maddesi uyarınca, **Kanuna ekli (1) sayılı tabloda yazılı kâğıtlar** Damga Vergisine tabidir.

Kanun metninde “kâğıt” kavramı; yazılıp imzalanan veya imza yerine geçen bir işaret konmak suretiyle düzenlenen, **herhangi bir hususu ispat veya belli etmek için ibraz edilebilecek belgeler ile elektronik imza** kullanılarak elektronik ortamda oluşturulan belgeleri de kapsamaktadır.

Bu tanım, günümüz dijital dönüşüm süreciyle birlikte, damga vergisinin yalnızca fiziki evraklarla sınırlı olmadığını göstermektedir.

3. Mükellefiyet ve Vergi Sorumluluğu

Kanun’un 3’üncü maddesi, **damga vergisi mükellefini kâğıtları imza eden kişiler** olarak tanımlar.

Resmi dairelerle kişiler arasında düzenlenen kâğıtlarda, vergiyi **kişilerin ödeyeceği** açıkça hüküm altına alınmıştır.

Bu yönüyle damga vergisi, hem kamu kurumlarının düzenlediği belgelerde hem de özel sektör işlemlerinde doğrudan tarafların sorumluluğunda ortaya çıkmaktadır.

4. Kâğıdın Mahiyetine Göre Vergilendirme

Kanun’un 4’üncü maddesi, damga vergisinin **belgenin mahiyetine** göre belirleneceğini ifade eder.

Bir kâğıtta başka bir belgeye atıf yapılmışsa, **atıf yapılan belgenin niteliği** dikkate alınarak vergilendirme yapılır.

Bu düzenleme, özellikle ticari sözleşmeler ve gümrük işlemleri gibi çok belgeli süreçlerde doğru vergi tespitinin yapılması açısından büyük önem taşır.

5. Gümrük İşlemlerinde Damga Vergisi

Kanuna ekli (1) sayılı tablonun;

- **III. bölümünün 2/f fıkrası:** Gümrük idarelerine verilen **özet beyan formları**,
- **IV. bölümünün 2/c fıkrası:** Gümrük idarelerine verilen **beyannameler**,
için **maktu damga vergisi** uygulanacağını düzenlemektedir.

Bu hükümler doğrultusunda, ithalat ve ihracat süreçlerinde düzenlenen gümrük beyannameleri ile özet beyanlar, işlem türüne bakılmaksızın belirli tutarda damga vergisine tabi olmaktadır.

Bu durum, gümrük idarelerinin damga vergisi açısından hem işlem tarafı hem de kontrol mercii olarak rolünü güçlendirmektedir.

6. Resmi Dairelerin Yüklümlülüğü (Madde 26)

Damga Vergisi Kanunu'nun 26'ncı maddesi, resmi dairelere denetim yüklümlülüğü getirmektedir. Buna göre, ilgili memurlar kendilerine ibraz edilen belgelerin damga vergisinin ödenip ödenmediğini arama, eksik veya hiç ödenmemişse tutanak düzenleme veya vergi dairesine bildirme yüklümlülüğündedir.

Bu madde, damga vergisinin tahsilatında idarenin gözetim sorumluluğunu pekiştirmektedir.

7. Sonuç ve Değerlendirme

Damga Vergisi Kanunu, hem kamu hem de özel sektör işlemlerinde belge düzenini ve vergi disiplini sağlayan önemli bir yasal çerçevedir.

Gümrük işlemlerinde ise bu vergi türü, ticari belgelerin resmiyetini ve mali denetimini güçlendirir.

Elektronik belge uygulamalarının yaygınlaşmasıyla birlikte, damga vergisinin dijital ortamlara da uyarlanması, vergi güvenliği açısından kritik hale gelmiştir.

Sonuç olarak, damga vergisinin doğru uygulanması, hem kamu gelirlerinin korunması hem de belge güvenliğinin sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır.

