taysad

LOJİSTİK VE GÜMRÜK RAPORU

2026 III. Çeyrek Değerlendirmesi

TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu tarafından hazırlanmıştır.



Sayı: 011/2026



Lojistik ve Gümrük Raporu

3 **Küresel Otomotiv Tedarik Zincirinde Yeni Dönem**

Bülent Yazıcı
TAYSAD YK Üyesi ve Lojistik Çalışma Grubu Lideri
Ecoplas Yönetim Kurulu Başkan Vekili

6 **Yeni Yıl Öncesinde Lojistik ve Gümrük Müşavirlik Sözleşmelerini Gözden Geçirmek**

Erkin Aparı
TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi
PwC Kıdemli Müdürü

8 **İthalatta İndirilemeyen KDV: Yeni Düzenlemeler, Yükümlülükler ve Şirketler Açısından Riskler**

Murat Kutlu
PwC Dolaylı Vergiler Direktörü

Küresel Otomotiv Tedarik Zincirinde Yeni Dönem



Bülent Yazıcı
TAYSAD YK Üyesi ve
Lojistik Çalışma Grubu Lideri
Ecoplas Yönetim Kurulu Başkan Vekili

Önümüzdeki dönemde başarı; yalnızca daha fazla üretmek veya daha fazla ihracat yapmakla ölçülmeyecek. Kritik girdilere erişim, üretim verimliliği, lojistik güvenilirlik, dijitalleşme ve teknolojik dönüşüm de belirleyici olacak.

Türkiye İçin Riskler, Fırsatlar ve 2030 Stratejisi

Küresel otomotiv sanayisinde rekabetin kuralları değişiyor. Artık yalnızca en düşük maliyetle üretmek yeterli değil; doğru ürünü, doğru zamanda, kesintisiz ve rekabetçi maliyetle müşteriye ulaştırabilmek gerekiyor. Türkiye'nin önündeki fırsat, güçlü üretim altyapısını dayanıklı, esnek ve yüksek katma değerli bir tedarik zinciriyle birleştirmektir.

Üretimden Tedarik Zinciri Dayanıklılığına

Küresel otomotiv sanayisi; jeopolitik gerilimler, ticaret politikalarındaki değişimler, enerji maliyetleri, kritik ham madde ve elektronik bileşenlere erişim sorunları ile elektrikli araç dönüşümünün etkisi altında yeniden şekilleniyor.

Pandemi döneminde yaşanan üretim kesintileri ve yarı iletken tedarikinde ortaya çıkan darboğazlar, küresel üretim ağlarının kırılganlıklarını açıkça gösterdi. Bugün otomotiv üreticileri ve tedarikçileri yalnızca fiyatı ve kaliteyi değil, tedarik sürekliliğini, alternatif kaynaklara erişimi ve lojistik riskleri de dikkate almak zorunda.

Bu değişim, lojistiğin rolünü yeniden tanımlıyor. Lojistik artık yalnızca taşıma ve depolama maliyetlerinden oluşan bir faaliyet değil; üretim sürekliliğini, müşteri memnuniyetini ve şirketlerin rekabet gücünü belirleyen stratejik bir yetkinliktir.

Yeni dönemin temel sorusu şudur: En düşük maliyetli tedarik zincirini mi kuruyoruz, yoksa en düşük toplam maliyetle kesintisiz çalışabilen tedarik zincirini mi?

Rakamlar Ne Söylüyor?

Türkiye otomotiv sanayisi, uluslararası üretim ağlarındaki önemini koruyor. Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) verilerine göre 2025 yılında Türkiye'de toplam 1,42 milyon araç üretildi. Otomotiv ihracatının değeri ise 41,5 milyar dolara ulaştı.



Ancak 2026'nın ilk dokuz ayındaki veriler, küresel ve bölgesel koşulların yakından izlenmesi gerektiğini gösteriyor. OSD'ye göre bu dönemde toplam otomotiv üretimi, geçen yılın aynı dönemine kıyasla yüzde 6 azalarak 971 bin 159 adet oldu. Otomotiv ihracatı adet bazında yüzde 11 gerilerken ihracat değeri yüzde 3 artarak 30,5 milyar dolara ulaştı.

Üretim ve ihracat adetleri gerilerken ihracat değerinin artması, miktar ile değerin farklı dinamiklerden etkilendiğini gösteriyor. Ürün karması, fiyatlar ve ihraç edilen ürünlerin bileşimi bu farkta rol oynayabilir.

Bu nedenle sektörün performansı yalnızca ihracat geliriyle değerlendirilmemeli; üretim hacmi, kapasite kullanımı, birim maliyetler ve lojistik performans da birlikte izlenmelidir.

TAYSAD'ın 2025 yılında 225 firmanın katılımıyla gerçekleştirdiği Rekabetçilik Anketi de sektörün maliyet baskısını ortaya koyuyor. Katılımcıların yüzde 92'si yüksek iş gücü maliyetlerini, yüzde 82,22'si baskılanan döviz kurunu, yüzde 46,67'si ise faiz yükünü ve krediye erişim zorluğunu önemli sorunlar arasında belirtti.

Bu sonuçlar, rekabet gücünün yalnızca işçilik maliyetleriyle açıklanamayacağını gösteriyor. Üretim verimliliği, finansman, enerji, ham madde ve lojistik maliyetleri bütüncül biçimde ele alınmalıdır.

Küresel Rekabet Yeniden Şekilleniyor

Avrupa otomotiv sanayisinin rekabet gücünü koruma çabaları ve Çin'in küresel üretimdeki ağırlığı, Türkiye'nin tedarik zincirindeki konumunu doğrudan etkiliyor.

Avrupa Otomobil Üreticileri Birliğinin (ACEA) 2025 yılı raporuna göre küresel otomobil üretimi 78,7 milyon adede ulaştı. Asya'nın küresel üretimdeki payı yüzde 62,1, Avrupa Birliği'nin payı ise yüzde 14,6 olarak gerçekleşti.

Bu tablo, üretim ve teknoloji rekabetinin giderek daha karmaşık hale geldiğini gösteriyor. Türkiye'nin Avrupa pazarına yakınlığı, mevcut tedarikçi ağı ve üretim deneyimi önemli avantajlar sunuyor. Ancak coğrafi yakınlık tek başına yeterli değil. Kalite, teslimat güvenilirliği, toplam maliyet, mühendislik yetkinliği ve teknolojik dönüşüm birlikte geliştirilmelidir.

Elektrikli araçlara geçiş de bu dönüşümün önemli bir parçası. Batarya sistemleri, elektrik motorları, güç elektroniği ve termal yönetim bileşenleri yeni fırsatlar yaratırken bazı geleneksel parça gruplarının gelecekteki talebini etkileyebilir.

Türk tedarikçiler açısından temel mesele, mevcut üretim yetkinliklerini korurken yeni ürünlere ve teknolojilere ne ölçüde uyum sağlayabilecekleridir.

Lojistikte Asıl Maliyet, Üretimin Durmasıdır

Otomotiv sanayisinde düşük taşıma maliyeti her zaman düşük toplam maliyet anlamına gelmez. Geciken bir sevkiyat; üretim planının bozulmasına, acil nakliye ihtiyacına, fazla mesaiye ve müşteri teslimat performansının düşmesine yol açabilir. Kritik bir parçanın bulunamaması ise çok daha büyük üretim kayıpları yaratabilir.

Bu nedenle lojistik kararları üç temel ölçütle değerlendirilmelidir:

- **Maliyet:** Taşıma, depolama, elleçleme, gümrükleme ve stok taşıma giderleri.
- **Hizmet seviyesi:** Teslimat süresi, zamanında teslimat ve kapasite esnekliği.
- **Dayanıklılık:** Alternatif güzergâhlar, tedarikçiler ve taşıma seçeneklerinin kullanılabilirliği.

Her malzeme için yüksek stok tutmak veya her sevkiyatta en hızlı taşıma yöntemini seçmek doğru yaklaşım değildir. Önemli olan, parçanın kritikliğine ve tedarik riskine uygun bir model oluşturmaktır.

Bir parçanın gerçek maliyeti, satın alma fiyatından ibaret değildir. O parçanın bulunamaması nedeniyle üretimin durması da maliyet hesabına dâhil edilmelidir.

Türkiye İçin Beş Stratejik Öncelik

Türkiye'nin 2030'a doğru otomotiv tedarik zincirindeki konumunu güçlendirmesi için beş alana odaklanması gerekiyor.

1. **Kritik girdilerde tedarik güvenliğini artırmak.** Tek tedarikçiye veya belirli bir coğrafyaya bağımlı parçalar belirlenmeli; alternatif kaynaklar teknik yeterlilik ve müşteri onaylarıyla doğrulanmalıdır.
2. **Yerli tedarik kapasitesini geliştirmek.** Türkiye'de rekabetçi biçimde üretilebilecek kritik parçalar belirlenmeli. Yerli üretim kararları maliyet, kalite, teknoloji ve ölçek analizlerine dayanmalıdır. Amaç her ürünü yerelleştirmek değil, stratejik öneme sahip alanlarda sürdürülebilir üretim kapasitesi oluşturmaktır.
3. **Üretim verimliliğini yükseltmek.** Çevrim süreleri, takım ve sarf malzemesi kullanımı, enerji tüketimi, hurda ve makine duruşları ölçülerek iyileştirilmelidir. Lojistik optimizasyonu, üretim verimliliğiyle birlikte ele alınmalıdır.
4. **Dijital veri paylaşımını güçlendirmek.** Ana sanayi, yan sanayi ve lojistik hizmet sağlayıcıları arasında sipariş, stok, sevkiyat ve teslimat bilgilerinin zamanında paylaşılması sağlanmalıdır. Doğru veri, gecikmelerin erken fark edilmesine ve kaynakların daha etkin kullanılmasına yardımcı olur.
5. **Yeni teknolojilere hazırlanmak.** Elektrikli ve hibrit araçlara yönelik ürün fırsatları, gerçek müşteri talebi ve teknik yeterlilik temelinde değerlendirilmelidir. Yeni yatırımların finansman ihtiyacı, beklenen getirisi ve uzun vadeli pazar koşulları birlikte analiz edilmelidir.

Bu önceliklerin hayata geçirilmesi yalnızca işletmelerin sorumluluğunda değildir. Ana sanayi, tedarikçiler, lojistik kuruluşları, üniversiteler ve kamu kurumları arasında kurulacak iş birlikleri; yerli tedarikçi geliştirme, ortak test altyapısı, dijitalleşme ve yeni ürün geliştirme çalışmalarını hızlandırabilir.

Sonuç: Türkiye Güvenilir Bir Stratejik Tedarik Ortağı Olmalı

Türkiye otomotiv sanayisinin güçlü üretim altyapısı, Avrupa ile ticari ilişkileri ve gelişmiş tedarikçi ağı önemli avantajlardır. Ancak küresel rekabetin yeni koşulları, bu avantajların sürekli geliştirilmesini gerektiriyor.

Önümüzdeki dönemde başarı; yalnızca daha fazla üretmek veya daha fazla ihracat yapmakla ölçülmeyecek. Kritik girdilere erişim, üretim verimliliği, lojistik güvenilirlik, dijitalleşme ve teknolojik dönüşüm de belirleyici olacak.

Bu nedenle sektörün hedefi, yalnızca küresel üretim ağlarının bir parçası olmak değil; bu ağlarda daha yüksek katma değer yaratan, kesintilere karşı hazırlıklı ve güvenilir bir stratejik tedarik ortağı haline gelmek olmalıdır.

2030'a giden yolda rekabet avantajı, yalnızca en düşük maliyetle üretim yapanların değil; doğru ürünü, doğru zamanda, doğru maliyetle ve kesintilere karşı hazırlıklı biçimde müşterisine ulaştırabilenlerin olacaktır.

Yeni Yıl Öncesinde Lojistik ve Gümrük Müşavirlik Sözleşmelerini Gözden Geçirmek



Erkin Aparı
TAYSAD Lojistik Çalışma Grubu Üyesi
PwC Kıdemli Müdürü

Gümrük müşavirliği ücretlerinde ilgili yılın asgari ücret tarifesi gözetilmelidir. Tarifede düzenlenmeyen veya sözleşmede açıkça tanımlanmayan hizmetler ile üçüncü taraf masrafları önceden yazılı onaya bağlanmalıdır.

Yıl sonu yaklaşırken otomotiv tedarik sanayisinde taşıma, depolama, antrepo ve gümrük müşavirliği sözleşmeleri yeniden değerlendirilmektedir. Bu görüşmelerde fiyat artışları ve ödeme vadeleri çoğunlukla ön plana çıkmaktadır. Ancak sözleşme hükümlerinin önemi, özellikle sevkiyat gecikmeleri, antrepo stok farklılıkları veya gümrük işlemlerinde ortaya çıkabilecek sorunlar sırasında daha açık şekilde anlaşılmaktadır. Bu nedenle yeni dönem teklifleri karşılaştırılırken hizmetlerin kapsamı ve uygulama esasları da gözden geçirilmelidir.

Nakliye bedeline dahil olan işlemler ile yükleme, boşaltma, bekleme, demuraj, detention ve ilave elleçleme giderleri sözleşmede açıkça tanımlanmalıdır. Kur ve yakıt farkına bağlı fiyat değişikliklerinin hangi koşullarda uygulanacağı önceden belirlenmelidir. Sözleşme kapsamı dışındaki hizmetler için bildirim ve yazılı onay mekanizması oluşturulmasının, sonradan ortaya çıkabilecek ücret uyuşmazlıklarının önlenmesi açısından faydalı olacağı düşünülmektedir.

Bu sözleşmelerin önemi ticari şartlarla sınırlı değildir; içerikleri gümrük beyanının doğruluğunu da doğrudan etkileyebilmektedir. Örneğin ithal eşyanın Türkiye'deki giriş yerine kadar taşınmasına ilişkin navlun ve sigorta giderleri, Gümrük Kanunu'nun 27'nci maddesi uyarınca ilgili koşullar çerçevesinde gümrük kıymetinin hesabına dahil edilmelidir. Faturalarda masraf kalemlerinin ayrıştırılmaması veya taşıma bilgilerinin gecikmeli iletilmesi eksik ya da hatalı beyan riskini artırmaktadır. Bu nedenle giderlerin belgelerde nasıl gösterileceği ve gümrük müşavirine ne zaman bildirileceği sözleşmede düzenlenmelidir.



Ardiye ve antrepo bedelleri de bu açıdan ayrıca değerlendirilmelidir. 3065 sayılı KDV Kanunu'nun 21'inci maddesi uyarınca, ithalat beyannamesinin tesciline kadar oluşan ve daha önce KDV'ye tabi tutulmamış ardiye giderleri, ilgili koşullar altında ithalatta KDV matrahına dahil edilmelidir. Bu giderlerin hangi döneme ait olduğunun fatura veya açıklayıcı belgeler üzerinden tespit edilebilmesi sağlanmalıdır. Antrepo hizmetlerinde ise stok hareketlerinin kaydı, sayım farklarının bildirilmesi, hasar ve olası usulsüzlüklerin belgelendirilmesi ile fiilî stok ve gümrük kayıtlarının uyumu sözleşmede açıkça düzenlenmelidir. Antrepo işleticisi ile kullanıcısının mevzuattan doğan sorumluluklarının, taraflar arasında yapılan sözleşmeyle ortadan kaldırılamayacağı da dikkate alınmalıdır.

Gümrük müşavirliği sözleşmeleri yenilenirken hizmet bedelinin yanı sıra müşavire verilen vekâletnameler de incelenmelidir. Özellikle eski tarihli vekâletnamelerde kapsamı geniş yetkiler bulunabilmektedir. İşlem yapmaya yetkili kişilerin kimler olduğu, yetkili kadrosundaki değişikliklerin şirkete nasıl bildirileceği ve hangi işlemlerde şirket onayı aranacağı belirlenmelidir. Vergi ve harç ödemeleri, nakdi teminatların çözülmesi, teminat mektuplarının geri alınması ve geri verme başvuruları gibi işlemlerde sınırsız yetkilendirme yerine yazılı onay şartı öngörülmeli; geri alınan tutarların şirkete aktarılması açıkça güvence altına alınmalıdır.

Uzlaşma işlemlerine ilişkin yetkiler ayrıca ele alınmalıdır. Gümrük Uzlaşma Yönetmeliği, müşavirin uzlaşma başvurusunda bulunması ve görüşmelerde tutanak imzalaması bakımından özel yetki öngörmektedir. Bununla birlikte, başvuru yapılması, görüşmelere katılım ve uzlaşma teklifinin kabulü aşamalarında şirketin bilgilendirilmesi ve onayının alınması sağlanmalıdır. Ceza tutarına göre farklı onay seviyeleri belirlenmesinin, yüksek tutarlı dosyalarda şirket temsilcisinin sürece katılmasının ve gerekli hallerde dosyaya özgü ayrı vekâletname düzenlenmesinin faydalı olacağı düşünülmektedir. Vekâletnamelerdeki yetki kapsamı ile şirket içi onay prosedürleri birbiriyle uyumlu olmalıdır.

Gümrük müşavirliği ücretlerinde ilgili yılın asgari ücret tarifesi gözetilmelidir. Tarifede düzenlenmeyen veya sözleşmede açıkça tanımlanmayan hizmetler ile üçüncü taraf masrafları önceden yazılı onaya bağlanmalıdır. Sözleşme ve vekâletnamelerin hukuk biriminin katılımıyla değerlendirilmesinin, mali ve hukuki riskleri azaltacağı düşünülmektedir.

İthalatta İndirilemeyen KDV: Yeni Düzenlemeler, Yükümlülükler ve Şirketler Açısından Riskler



Murat Kutlu
PwC Dolaylı Vergiler Direktörü

İthalatta indirilemeyecek KDV uygulaması artık yalnızca ithalat sırasında yapılan bir vergi hesaplamasından ibaret değildir. Şirketlerin gümrük operasyonlarını, muhasebe süreçlerini ve vergi uyum yükümlülüklerini birlikte yönetmesini gerektiren sürekli bir kontrol alanına dönüşmüştür.

Katma Değer Vergisi'nin (KDV) temel özelliği, mükelleflerin faaliyetleri kapsamında hesapladıkları ve borçlandıkları vergiden, mal ve hizmet alımları nedeniyle yüklenmiş olan verginin mahsuplaştırılmasıdır; nihai ve kesin ödenecek verginin belirlenebilmesi için bu arındırma işleminin doğru şekilde yapılması sistemin en önemli unsurlarındandır. İthalatta ödenen KDV, indirilecek KDV'nin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Ancak 24 Kasım 2023 tarihinde yürürlüğe giren 7846 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı ile ithalatta uygulanan belirli ticaret politikası önlemleri nedeniyle ödenen KDV'nin bir bölümünün indirim konusu yapılmayacağı hükme bağlanmıştır. Söz konusu düzenleme, özellikle gözetim, korunma önlemleri ve dampinge karşı vergi uygulamalarına tabi ürünleri ithal eden şirketler bakımından önemli bir maliyet artışı ve uyum yükümlülüğünü ortaya çıkarmıştır.

İthalatta gözetim uygulaması, belirli ürünlerin ithalatının izlenmesi amacıyla kullanılan bir dış ticaret politikası aracı olup bu uygulama kapsamında ilgili tebliğlerde belirlenen gözetim kıymetinin altında gerçekleştirilen ithalatlarda gözetim belgesi aranmaktadır. Uygulamada bazı ithalatçılar, gözetim belgesi sunmak yerine gümrük kıymetini gözetim seviyesine yükselterek gümrük işlemlerini gerçekleştirebilmektedir. 7846 sayılı Karar öncesinde, bu şekilde artırılan kıymet üzerinden ödenen KDV'nin de genel esaslar çerçevesinde indirilmesi mümkünken; yeni düzenlemeyle birlikte, gözetim nedeniyle beyan edilen ancak tevsik edilemeyen tutarlara isabet eden KDV'nin indirim hakkı kaldırılılarak, bu imkan ortadan kaldırılmıştır. Bu düzenleme ile ticaret



politikası önlemlerinin mali etkisinin güçlendirilmesinin amaçlandığını değerlendirmekteyiz.

Düzenleme ile ithalatta; gözetim uygulaması, korunma önlemleri ve haksız rekabetin önlenmesine ilişkin mevzuat kapsamında ortaya çıkan matrah farkı ve bu farklara ilişkin her türlü vergi, resim, harç ve paylar dolayısıyla ödenen KDV'nin indirim konusu yapılamayacağı hüküm altına alınmıştır.

Bununla birlikte, söz konusu önlemlere tabi ürünlerin ithalatı sırasında ödenen KDV'nin tamamı değil, yalnızca ilgili düzenleme kapsamında ortaya çıkan matrah artışına isabet eden KDV indirilemeyecek KDV olarak değerlendirilmektedir. İthal edilen malın gerçek ve tevsik edilebilir bedeline ve indirim kısıtlaması dışında kalan diğer matrah unsurlarına isabet eden KDV'nin genel hükümler çerçevesinde indirilmesi mümkündür. Örneğin, gerçek ithalat kıymeti 100 TL olan bir eşyanın gözetim uygulaması nedeniyle 150 TL kıymet üzerinden beyan edilmesi durumunda, "yurtdışı diğer gider" kalemi altında beyan edilip tevsik edilemeyen 50 TL'lik bu kıymet artışından kaynaklanan KDV indirim konusu yapılamayacaktır.

31 Ocak 2026 tarihinde yayımlanan 57 Seri No.lu KDV Genel Uygulama Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ ile uygulamanın hesaplama esasları açıklanmış ve ithalatçı şirketlere yeni bildirim ile raporlama yükümlülükleri getirilmiştir. Bu kapsamda, 7846 sayılı Karar'a tabi ithalat işlemlerinin takvim yılının altışar aylık dönemleri itibarıyla değerlendirilmesi gerekmektedir. 2026 yılı için ilgili ithalat bedeli toplamı 2.600.000 TL'yi aşmayan mükellefler, KDV'nin doğru şekilde indirim konusu yapılıp yapılmadığını izleyen ayın sonuna kadar bağlı oldukları vergi dairesine bildirmekle yükümlüdür. Söz konusu tutarın aşılması halinde ise işlemlerin doğruluğunun aynı süre içerisinde sunulacak Özel Amaçlı Yeminli Mali Müşavir (YMM) Raporu ile tevsik edilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, ilgili yıl için süresinde düzenlenmiş tam tasdik sözleşmesi bulunması ve tam tasdik raporunda bu işlemlere yönelik gerekli açıklamalara yer verilmesi durumunda mükelleflerden ayrıca Özel Amaçlı YMM Raporu istenmemektedir.

Burada dikkat edilmesi gereken önemli husus, 2.600.000 TL tutarının sadece YMM raporu düzenlenip düzenlenmemesine ilişkin bir eşik olmasıdır. Bahsi geçen kapsamda ithalatı bulunan her mükellefin, ilgili tutara göre ya bildirimde bulunma ya da YMM raporu sunma yükümlülüğünün bulunduğu unutulmamasıdır. Uygulamanın sağlıklı yürütülebilmesi ve herhangi bir vergi zıyaına sebebiyet verilmemesi için gümrük ve



muhasebe süreçlerinin birbirleriyle uyumlu şekilde bir arada çalışması gerekmektedir. İthalat sırasında gümrük müşavirleri tarafından hazırlanan beyannamelerde gözetim kıymet artışları, ticaret politikası önlemlerinden kaynaklanan vergiler ve diğer KDV matrah unsurları doğru şekilde belirlenmeli, bu bilgiler esas alınarak indirilebilecek ve indirilemeyecek KDV tutarları ayrıştırılmalı ve şirketin muhasebe kayıtları ile KDV beyannamelerine doğru aktarılmalıdır. Gümrük beyannamesi üzerinde KDV tutarının topluca tek bir kalem olarak gösterilmesi söz konusu mevzuat çerçevesinde indirilemeyecek KDV'nin ayrıca gösterilmemesi, bu ayrıştırmanın doğru şekilde yapılmasını güçleştirmektedir.

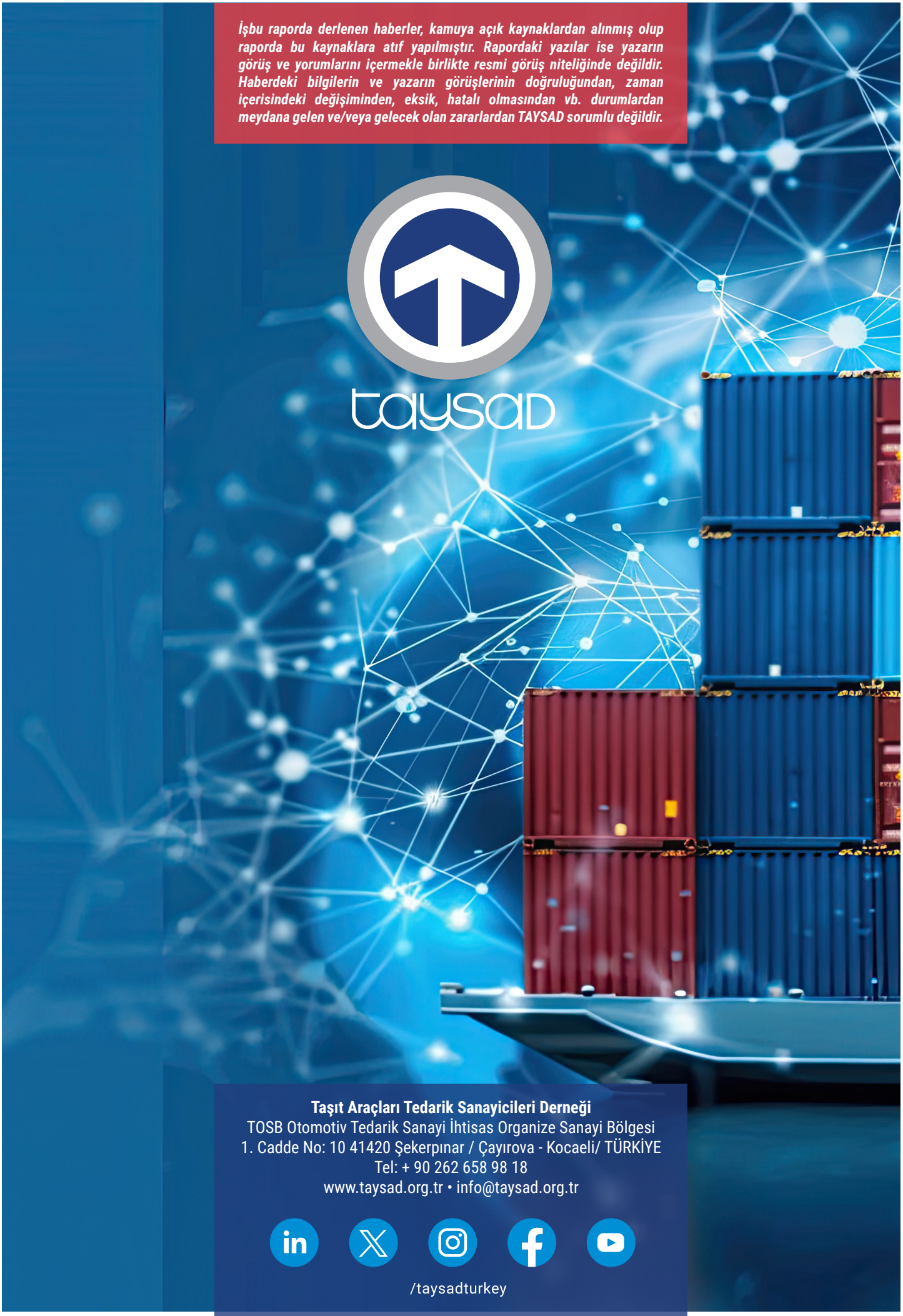
Bu noktada, gümrük müşavirleri işlemlere ilişkin verilerin hazırlanması ve hesaplamaların gerçekleştirilmesinde, şirketlerin mali işler ve vergi ekipleri ise bu verilerin muhasebe kayıtlarına ve beyannamelere doğru yansıtılmasında önemli rol üstlenmektedir. Bununla birlikte, KDV beyannamesinin doğruluğuna ve vergi yükümlülüklerinin yerine getirilmesine ilişkin asli sorumluluk ithalatçı mükellefe aittir.

Hesaplamaların hatalı yapılması iki yönlü risk doğurmaktadır. İndirilemeyecek KDV'nin eksik hesaplanarak fazla KDV indirimi yapılması ve bu nedenle ödenecek verginin eksilmesi halinde, vergi farkının yanı sıra genel olarak bir kat vergi ziyaı cezası ve gecikme faizi gündeme gelebilecektir. Hatanın yalnızca devreden KDV'yi etkilemesi durumunda ise vergi kaybının oluşup oluşmadığı ayrıca değerlendirilmelidir. Buna karşılık, indirilemeyecek KDV'nin gereğinden yüksek hesaplanması, şirketlerin indirim hakkından eksik yararlanmasına ve gereksiz vergi maliyetine katlanmasına neden olabilecektir. Diğer taraftan indirilemeyen KDV tutarları malların maliyetlerine eklendiğinden satılan mal maliyetinin yanlış hesaplanması dolayısı ile kurumlar vergisi tutarının yanlış beyan edilmesi de söz konusu olabilecektir.

Bu nedenle yalnızca altı aylık raporlama dönemlerinde kontrol yapılması yerine, gümrük beyannamelerinin ve müşavirler tarafından hazırlanan hesaplamaların aylık olarak gözden geçirilmesi önem taşımaktadır. Böylece olası hataların erken aşamada tespit edilmesi, muhasebe kayıtlarının doğru oluşturulması ve YMM raporlama süreçlerinin daha sağlıklı yürütülmesi mümkün olacaktır.

Sonuç olarak, ithalatta indirilemeyecek KDV uygulaması artık yalnızca ithalat sırasında yapılan bir vergi hesaplamasından ibaret değildir. Şirketlerin gümrük operasyonlarını, muhasebe süreçlerini ve vergi uyum yükümlülüklerini birlikte yönetmesini gerektiren sürekli bir kontrol alanına dönüşmüştür. Bu süreçte doğru veri yönetimi ve düzenli kontrol mekanizmalarının oluşturulması hem vergi risklerinin azaltılması hem de şirketlerin gereksiz maliyetlerle karşılaşmasının önlenmesi açısından önem taşımaktadır.

İşbu raporda derlenen haberler, kamuya açık kaynaklardan alınmış olup raporda bu kaynaklara atıf yapılmıştır. Rapordaki yazılar ise yazarın görüş ve yorumlarını içermekle birlikte resmi görüş niteliğinde değildir. Haberdeki bilgilerin ve yazarın görüşlerinin doğruluğundan, zaman içerisindeki değişiminden, eksik, hatalı olmasından vb. durumlardan meydana gelen ve/veya gelecek olan zararlardan TAYSAD sorumlu değildir.



taysad

Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği
TOSB Otomotiv Tedarik Sanayi İhtisas Organize Sanayi Bölgesi
1. Cadde No: 10 41420 Şekerpınar / Çayırova - Kocaeli/ TÜRKİYE
Tel: + 90 262 658 98 18
www.taysad.org.tr • info@taysad.org.tr

/taysadturkey