

**KARA TAŞITLARI SANAYİNİN BAKANLIKLAR
NEZDİNDEKİ SORUNLARI**

2017 yılındaki toplu iş sözleşmesine yönelik risklerin sağlıklı yönetilmesi sektörümüz açısından kritik önemdedir

(Adalet Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı)

Otomotiv sektöründe ilk kez 3 yıl süre ile imzalanmış olan ve 1 Eylül 2014’de yürürlüğe giren Grup Toplu İş Sözleşmesinin (TİS) geçerlilik dönemi 31 Ağustos 2017’de sona erecektir. Yeni TİS için süreç Mayıs 2017’de “yetki onayı” süreci ile başlayacaktır.

Yeni TİS sürecinde, sendikal rekabet çerçevesinde, 2016 yılının ikinci yarısıyla birlikte yasadışı işçi hareketleri görülebilir. İş hukukunun iş mahkemeleri tarafından yorumlanmasına ilişkin tecrübeler, önümüzdeki sürece ilişkin bir adli risk olduğunu da göstermektedir. Davanın içeriğinden bağımsız olarak kategorik olarak işverenin haksız bulunduğu durumlar görülebilmektedir. Bu gibi sonuçlar TİS süreçleri dışındaki yasadışı işçi hareketlerini adeta yasal zırha kavuşturmakta, ülkemizin “üretimin aksamayacağı” ülke imajını zedelemektedir.

Mayıs 2015’deki yasadışı iş bırakma sürecinde görülen üretim kaybı, önümüzdeki risklerin maliyet potansiyeli konusunda fikir verecektir. Bu risklerin gerçekleşmesi halinde doğacak sosyal ve ekonomik sonuçlar kayıtsız kalınamayacak kadar büyüktür. Bu nedenle kamu idaremizle iş dünyası ve işçi temsilcileri arasında sağlıklı bir iletişim pratiğinin geliştirilmesi önemlidir.

Hükümetimizin 2016 Yılı Eylem Planında taahhüt edilen “iş mahkemeleri reform süreci” kritik bir dinamiktir; “zayıfın korunması ön kabulüyle” işverenin neredeyse kategorik olarak haksız görüldüğü mevcut adli mekanizmanın sağlıklı bir dönüşümünün sağlanması, önüne koyulan hedeflere yakınsamak için yeni yatırım çekmek zorunda olan otomotiv sektörü tarafından yakından takip edilmektedir.

Anayasamızda garanti altına alınan “sosyal hukuk devleti” anlayışının rekabetçiliğimizin önemli unsurlarından olan “iş barışının” teminatı olduğuna otomotiv sektörümüz de inanmaktadır. Ancak, bugün küresel rekabette sendikal hareketler sınırlar ötesinden manipüle edilebilmekte, ülkelere yönelik algı operasyonları yürütülebilmektedir; Mayıs 2015’de yaşananlar bunun tehlikeli bir manifestosudur. Kamu idaremizin istihdam piyasalarına ve iş hukuku mekanizmasına yönelik reformist girişimlerinde ülkemizin rekabet gücü gerçeklerinin ve önümüzdeki küresel stratejik risklerin (TTIP gibi) gözetilmesi önemlidir. Bu çerçevede, Hükümetimizin Eylem Planında öngördüğü reforma ilişkin yasal düzenleme çalışmaları sırasında, yaşanan tecrübeler ışığında sektörün görüşlerini sunmak ve hem iş barışının korunmasına hem de hakkın haklıya zamanında teslim edileceği sağlıklı bir mekanizmanın oluşmasına katkı verebilmek istiyoruz.

Transatlantik Ticaret ve Yatırım Ortaklığı (TTIP) süreci üst düzeyde takip edilmelidir

(Ekonomi Bakanlığı)

AB ile ABD arasında müzakereleri yürütülen TTIP anlaşmasının hayata geçmesi durumunda, dünyanın toplam ürün ve hizmet ticaretinin üçte birini ve dünya hasılasının yarısını oluşturan iki ekonomik blok birleşmiş olacaktır. Yapılan istişarelerden anlaşıldığı kadarıyla, yeni ABD Başkanının seçilmesiyle birlikte 2017 yılında TTIP anlaşmasının imzalanması ve 2018 yılında da yürürlüğe girmesi hedeflenmektedir.

Halihazırda AB ve ABD ile ticari entegrasyonu olup TTIP ortaklığının dışında kalması olası Türkiye gibi ülkeler için ciddi ticari sapma riskleri ortaya çıkmıştır. Çeşitli varsayımlar altında yapılan analizlerin neredeyse tamamında, TTIP dışında kalmamız halinde olumsuz sonuçlarını en fazla hissedecek sektörün otomotiv olacağı anlaşılmaktadır. TTIP’in gelecekte küresel ticaret ve yatırım kurallarını yeniden belirleyecek ana eksen olacağı düşünüldüğünde, en önemli dış ticaret

sektörümüz olan otomotiv için önemi anlaşılabilir. TTIP, sadece mevcut ticaretimizi değil, gelecekteki potansiyel ticaretimizi de etkileyecek bir oluşumdur. TTIP'in dışında kalacak bir Türkiye karşısında Doğu Avrupa genişleyecek pazar erişimiyle daha da rekabetçi bir üretim üssü haline gelebilir.

Tüm bu nedenlerle, AB ile ABD arasındaki TTIP müzakerelerinin özellikle otomotiv sektöründe tartışılan hususlar (standartların karşılıklı tanınması, vb.) çerçevesinde düzenli takibinin yapılması gerekmektedir. Ayrıca, farklı senaryolar altında TTIP'in otomotiv sektörümüz üzerindeki potansiyel etkilerinin ayrıntılı olarak değerlendirilmesi de ihtiyatlı bir yaklaşım olacaktır.

AB tarafı Gümrük Birliğinin güncellenmesi çalışmaları sonrasında Ülkemizin TTIP'e katılımında gerekli desteği sağlamayı taahhüt etmiştir. Ancak, mutlaka ikna edilmesi gereken ABD tarafının bu konuda sıcak mesajlar verdiği söylenemez. Türkiye'nin Transatlantik eksenle (ABD-AB) son dönemde yeniden hız kazanan ortak hareket inisiyatifleri bu bağlamda yeni bir kaldıraç yaratabilir.

Bu konuda 2016 ve özellikle 2017 yıllarında hedefe odaklı stratejik ve çok yönlü (business to business, government to business to government, government to government) bir lobi çalışması yürütülmelidir.

Kullanılmış araç ithalatı riskine karşı sağlam bir ulusal pozisyon geliştirilmelidir.

(Ekonomi Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı)

Türkiye, Gümrük Birliğini tesis eden 1995 yılındaki TR-AB Ortaklık Konseyi Kararına motorlu taşıtlara ilişkin muğlak bir derogasyon maddesi ekletmeyi başarmış ve kullanılmış araçların ithalatına "belirli bir süre için" izin vermeyeceğini bildirmişti. Daha sonra bu derogasyon tüm kullanılmış mallar için diğer sektörlerde de genişletilmiştir (makine, ekipman, vs).

Ancak, o zamandan bu yana AB tarafı Türkiye'nin söz konusu yasağı kaldırmak üzere hiçbir adım atmadığını belirtmekte, "belirli bir süre" için alınan derogasyonunun bu ifadenin muğlaklığına sığınarak "açık uçlu istisnaya" dönüştürülmesini kabul etmeyeceğini vurgulamaktadır. Zira, AB mevzuatına göre Gümrük Birliği "tüm malların serbest dolaşımı" mantığına dayanır; sadece yeni üretilmiş mallarla sınırlandırılmaz. Bu nedenle, Türkiye ile AB arasında 2016 yılının ikinci yarısında başlaması öngörülen Gümrük Birliğinin güncellenmesi müzakereleri sırasında konunun AB tarafından masaya konulmasına kesin gözüyle bakılmaktadır.

Polonya gibi ülkelerde yıl bazında AB menşeli kullanılmış motorlu araç ithalatının yeni araç satışlarından iki kat fazla olduğu düşünülürse, kullanılmış araç ithalatının serbest bırakılması halinde araç satışlarımızın büyük darbe alacağı öngörülebilir. Ülkemizde araç sahipliği statü sembolü olarak görüldüğünden, mevcut ÖTV rejimi nedeniyle fiyatları sıfır araçlarımızın altında olan 0-5 yaş Avrupalı premium marka kullanılmış araçların tercih edileceği açıktır.

1995'de bahis konusu derogasyon alırken Gümrük Birliği sadece mal ticaretiyle sınırlıydı ve masadaki en hassas konu otomotiv sanayimizdi. Henüz gelişim sürecinin başında olan bu sektörü korumak için makul gerekçemiz bulunuyordu. Ancak, o zamandan bu yana Avrupa çapında bir güce ulaşan otomotiv sanayimiz, AB adaylık sürecinde ulusal yetkinliğimizi ispat için örnek gösterdiğimiz sektörlerin başında gelmektedir. Artık, sektörü korumak için yapısal bir gerekçe sunsak da, AB tarafından kabul edilme ihtimali azdır. Ayrıca müzakere masasında bu sefer hizmetler, tarım ve kamu alımları gibi ekonomik ve sosyal anlamda ülkemiz için daha hassas sektörler ve TTIP gibi mekanizmalara entegrasyon hedefi de bulunacaktır.

Yeni Gümrük Birliği mekanizmasında AB'nin tesis edilmesini şart koştuğu "uzlaşmazlıkların halli mekanizması" (yani tarafsız hakem kararlarının taraflarca kabulü) işlemeye başladığında, 20 yılı

aşkın süredir yürürlükte tutulan kullanılmış araç ithalatı yasağını “belirli süre” tanımını içinde savunmamız zor olacaktır.

Bu konuda, müzakerelerin ilerleyişine göre, “farklı politika önerilerinin de geliştirilmesi” de düşünülebilir. Statükonun savunulması imkansız olursa, Türkiye ile AB ülkeleri arasındaki fiyat farkını oluşturan ÖTV sisteminin motorlu araçlar için tedrici revizyonu mecburiyeti doğabilir. Bu noktada devletin gelir kaybını azaltacak ama araç fiyatlarının vergi nedeniyle şişmesini önleyecek “motorlu taşıtlar vergilerinin İngiltere’deki gibi artırılarak ÖTV yükünün araç fiyatından alınması ve yıllara yayılması” gibi olası pozisyonlar çalışılabilir.

OSD, bu ana başlık altında 2016 yılının ilk çeyreğinde bir etki analizi çalışması yürütecek ve sonuçlarını kamu idaremizle paylaşacaktır.

Konunun tüm yönleriyle ele alınması, savunulabilir ve alternatifli bir ulusal pozisyon benimsenmesi için, söz konusu etki analizinin sunulmasını müteakip Ekonomi Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ve sektör temsilcilerinden oluşan bir çalışma grubunun oluşturulmasında fayda görüyoruz.

Motorlu taşıtlar üzerindeki vergi yükünün, büyüme hedefleri ve Türkiye’nin AB sürecindeki gelişmeler de dikkate alınarak yeniden değerlendirilmesi önemlidir

(Maliye Bakanlığı)

2002’de ihdas edilen ÖTV Kanunu gerekçesinde, kapsam dahilindeki mallar için yürürlükten kaldırılan vergi, harç, fon ve payların oluşturduğu yükün muhafazasının amaçlandığı, ilave bir vergi yükü doğurmayacak oranlar tespit edilmesine özen gösterildiği belirtilmiştir. Ancak 2002’den bu yana ÖTV oranları 2000 cc üstünde %50’den %145’e; 1600-2000 cc araçlarda %46’dan %90’a; 1600 cc altında ise %27’den %45’e çıkmıştır. Devletin toplam vergi gelirleri içerisinde ÖTV’nin payı yaklaşık %20, motorlu taşıtlardan alınan ÖTV ise %3 kadardır.

Katma Değer Vergisinin (KDV) satış maliyetine ÖTV eklendikten sonra hesaplandığı, yani verginin vergisinin alındığı ülkemizde, motorlu araçlardaki toplam satış vergisi yükü 2000 cc üstünde araç maliyetinin %189’u; 1600-2000 cc için %124’ü; 1600 cc altında olanlar içinse %71’i düzeyindedir. Oysa bu yük AB ülkelerinde çok daha düşüktür.

Ülkenin uluslararası rekabetçiliğini ve dolayısıyla ihracat potansiyelini güçlendirecek yapısal reformlar henüz yeterince etkili olmadıgından, cari açıkla mücadelede vergilendirme özellikle otomobil gibi ithal ağırlıklı mallarda bir araç olarak kullanılmaktadır. Dolayısıyla kısa vadede kamu idaresinin bu politika aracını terk edememesi anlaşılabilir. Ancak, özellikle Gümrük Birliğinin güncellenmesi kapsamında kullanılmış mal ticaretinde serbestleşmeye yönelik olası AB baskıları, uzun dönemde ÖTV rejiminin gözden geçirilmesi zarureti doğurabilecektir. Yetkililerin otomotiv sektörü özelinde aşağıdaki hususları da değerlendirmeleri beklenir:

- i. Milli ekonominin büyüme projeksiyonlarında önüne önemli hedefler koyulan otomotiv sektöründe arzu edilen üretim ve ihracat rakamlarına yakınsanabilmesi için, mevcut üreticilerin kapasitelerini artırmalarının yanında yeni yatırımların da çekilebilmesi gerekmektedir.
- ii. Ancak yatırım projelerinin sadece ihracat imkanları düşünülerek hayata geçirilmediği, iç pazarın da önemli bir karar unsuru olduğu hatırlanmalıdır. Esasen, 4 kişiden sadece birinin trafiğe kayıtlı araç sahibi olduğu (1000 kişiye düşen otomobil/kamyonet sayısı ise 170’dir) ve çok yaşlı araç sayısı da fazla olan Türkiye pazarında önemli bir büyüme potansiyeli bulunmaktadır.

- iii. BRIC ülkelerinin önümüzdeki dönemde artırmaları beklenen Avrupa pazarı hedefli yatırımlarında üretim üssü olabilmek için Doğu Avrupa ülkeleri ile ciddi bir rekabet yaşanacaktır. Hal böyleyken iç pazarı potansiyelinin oldukça gerisinde bırakan vergi politikalarının yeni yatırımları cazip hale getirecek ve yerli üretimin rekabetçiliğini artıracak önlemlerle birlikte gözden geçirilmesi stratejik bir gereklilik halini almıştır.
- iv. Vergilerin makul bir geçiş takvimiyle AB ortalamalarına indirgenmesi, iç pazarın potansiyeline erişimini hızlandıracak ve çekilecek yeni yatırımlarla birlikte üretime, istihdama ve dolayısıyla ihracata da katkıda bulunacaktır.
- v. Böylelikle büyüyecek sektör ve iç pazar üzerinden tahsil edilecek vergilerin kamunun kayıplarını da fazlasıyla telafi edebileceği düşünülmektedir.
- vi. Tek seferlik satış vergilerinin yükünün bir kısmının zamana yaygın mülkiyet vergilerine kaydırılması alternatifi üzerinde çalışılabilir.

Motorlu taşıtların vergilendirilmesinde, otomotiv sanayimizin Ar-Ge perspektifini de dikkate alan çevreci kriterler benimsenmelidir

(Maliye Bakanlığı)

Ülkemizde motorlu taşıtların satış vergisi silindir hacmine göre hesaplanmaktadır. Ayrıca, yürürlükteki motorlu taşıtlar vergisi sistemi yaşlı araçlar için daha düşük vergi ödeme imkanı tanımakta; bu da teknolojileri nedeniyle emisyon değerleri kötü olan araçların trafikte kalmasını teşvik etmekte, dolayısıyla hem çevre hem ekonomik alanda hedeflenen sonuçların oluşmasına engel olmaktadır.

Ülkemiz, çevre duyarlılığının bir göstergesi olarak Kyoto protokolüne imza atmıştır. Ayrıca, gerek 2011-2014 dönemine ilişkin 'Otomotiv Sektörü Strateji Belgesinde', gerekse aynı stratejinin 2015-2018 dönemi için hazırlanan taslağında, düşük CO2 emisyonu ile çalışan çevreci araçların tüketiciler tarafından tercih edilmesi için gerekli destek mekanizmalarının hayata geçirilmesi gerektiği belirtilmektedir. Bu kapsamda, emisyonu esas alan bir vergilendirme sistemine geçiş için çalışmalar yapılması her iki stratejide de ifadesini bulmuştur. Aralık 2015'de sonuçlanan 21. BM İklim Değişikliği Taraflar Konferansı'nda (COP21) Türkiye'nin üstlendiği sera gazı emisyonlarının 2030 yılına kadar %21 azalma hedefi de bu yöndeki yeni bir dinamiktir.

İhracat ağırlıklı çalışan otomotiv sanayimizin ürettiği taşıtlar, AB'nin düşük emisyonu yönelik teknik düzenleme ve vergilendirme çerçevesi dikkate alınarak geliştirildiklerinden, ülkemizde de bu taşıtlar için imtiyazlı vergi oranlarının uygulanmasını sağlayacak bir rejime geçilmesi çok yönlü fayda sağlayacaktır.

Belirli araç parçaları ve ilk dolmuş yakıt ve yağları için ödenen mükerrer ÖTV uygulamasına son verilmesi ile ilgili öneriler

(Maliye Bakanlığı)

Araç üretiminde kullanılan ilk dolmuş yakıtları, ilk dolmuş yağları, radyolar, navigasyon cihazları gibi ürünler, ÖTV Kanunu I ve IV sayılı listeler uyarınca ÖTV'ye tabidir. Motorlu araç üreticileri, bu ürünleri tedarik ettiklerinde ÖTV ödemektedirler.

Motorlu araç satışları, ÖTV Kanunu II sayılı liste çerçevesinde ÖTV'ye tabidir. Üretilen aracın maliyetine yukarıdaki parçalar için ödenen ÖTV de yansıdığından, araç satışları sırasında bu unsurlar için bir kez daha ÖTV ödenmektedir. Bu durum, ÖTV Kanunu'nda belirtilen 'ÖTV'nin tek aşamalı bir vergi olması' anlayışına uygun değildir.

Kanunun ruhuna uygun olarak, motorlu araç üretiminde kullanılan parçalar ve ilk dolun yağ ve yakıtları için ÖTV ödenmemesi ya da ödense bile sonradan iadesini sağlayacak bir düzenlemenin hayata geçirilmesinin sağlandığı bir düzenleme yapılması önerilmektedir.

Binek taşıtlara kamu alımlarında sağlanan menşe imtiyazı ticari araçlara da genişletilmesi ile ilgili öneriler

(Maliye Bakanlığı, Kamu İhale Kurumu, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı)

2014/6425 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, yerli muhteva oranı yüzde 50'nin altında kalan araçları yabancı menşeli saymış ve listelenen istisnalar hariç olmak üzere yabancı menşeli "binek taşıt" edinimini yasaklamıştır.

İlgili Bakanlar Kurulu Kararı kamunun "ticari taşıt" edinimine ise menşe sınırlaması getirmemiştir; binek taşıtların aksine, yerli ticari taşıtlar için sağlanan bir "menşe avantajı" yoktur.

Yerli otomotiv sanayinin makul imtiyazlarla güçlendirilmesi, cari açıkla mücadele, istihdamın artırılması ve yavaşlayan büyümenin hızlandırılması gibi önemli ekonomik hedeflere hizmet edecektir. Örneğin, kamu idaremizin binekten sonra ticaride de sadece yerli araç kullanılacağını açıklaması, üretim teşvik politikalarının önemli bir manifestosu olacak, kamuoyu nezdinde de olumlu karşılanacaktır.

Yatırımlara yönelik kurumlar vergisi teşvikinin kullanımının hızlandırılmasına yönelik öneriler

(Maliye Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı)

Mevcut düzenlemede, yatırımcıların karşılaştığı en önemli sorun, hak ettikleri kurumlar vergisi teşvikinin kullanılma hızına yöneliktir. Özellikle, Otomotiv Sanayinde, hak edilen kurumlar vergisi teşvikinin kullanım süresi 15-20 yılı bulabilmektedir. Bu uzun süre, yatırımcıların yatırım iştahını azaltmakta ve teşvikten beklenen amaçlara ulaşmayı engellemektedir. Bu sorunu aşmak için üç yöntem önermek isteriz;

- i. Mevcut yöntemde, yatırımlardan elde edilen kazancı ayrıca tespit edemeyen şirketler için, yapılan yatırımların brüt sabit kıymet tutarına bölünmesi gerektiği önerilmektedir. 1970'lerde kurulan Türk otomotiv sanayii için, brüt sabit kıymetler oldukça geniş bir havuzu kaplamakta ve bu durum da kurumlar vergisi teşvikinin kullanımını yavaşlatmaktadır. Gerek ekonomik gerçekliğe daha uygun olması, gerekse kullanım süresini arttıran gerçek bir teşvik unsuru olmasından dolayı, mevzuatta bahsedilen bu şartın 'net sabit kıymetlere oranı' olarak düzenlenmesi gerektiğini düşünüyoruz.
- ii. Otomotiv Sanayii başta olmak üzere, çok karmaşık üretim sistemlerinin olduğu, eski ve yeni sabit kıymetlerin iç içe kullanıldığı üretim yapılarında, mevcut mevzuatın öngördüğü 'yeni yatırımlardan elde edilen kazancı ayrıca tespit etme' şartını yerine getirmek imkansızdır. Bu tür bir şart, ya çok karmaşık, varsayıma dayanan, sorgulanabilir ve eleştiriye açık hesaplamalar gerektirmekte ya da şirketleri 1. Maddede öngörülen 'toplam sabit kıymete bölme' yoluna itmektedir.

Üretim yatırımlarını arttırmak için, bu teşvik düzenlemesinin değiştirilmesi gerektiğini düşünüyoruz. Tıpkı geçmişteki 'yatırım indirimi' sisteminde olduğu gibi, yatırımlar için sağlanan devlet katkısının, şirketin elde ettiği her türlü kazanca, her zaman uygulanabilir olması gerektiğini düşünüyoruz.

- iii. Bu konuyla ilgili olarak önereceğimiz 3. yöntem, yatırımlar için sağlanacak devlet katkısının sadece kurumlar vergisine değil, diğer vergilere de kullanılabilir hale getirilmesinin sağlanmasıdır. Şirketler, özellikle yatırımlarının ilk yıllarında kar elde edemeyebilmekte ve bu nedenle kurumlar vergisi teşvikinden yararlanamamaktadır. Buna karşın, Devlet katkısının gelir vergisi, SGK, damga vergisi, KDV gibi diğer vergi yükümlülüklerinden de mahsup edilebilir olması, bu katkının hızlıca kullanımını sağlayabilecektir.

Garanti karşılık giderlerinin kanunen kabul edilebilir hale getirilmesi

(Maliye Bakanlığı)

Mevcut vergi uygulamalarında garanti gider karşılıkları kanunen kabul edilmeyen giderler arasında yer almaktadır. Günümüzde, garanti karşılıkları imalat sanayinin iş modelinin ana unsurlarından biri haline gelmiş ve satış sürecinin önemli bir bileşeni olmuştur. Finans ve sigorta sektörlerine münhasır bazı özel karşılıkların kanunen kabul edilmesi uygulamasının imalat sanayi için de gerekli olduğu düşünülmektedir. Bu kapsamda, imalat sanayi şirketlerinin bilançolarında yer alan garanti karşılıkları ile ilgili giderlerin kanunen kabul edilmesi ve vergi matrahından tenzil edilmesi önerilmektedir.

Endüstri 4.0 gereksinimlerine uyum için farkındalık yaratılmalı ve hazırlıklar teşvik edilmelidir

(Milli Eğitim Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı)

Almanya'nın başı çektiği bazı gelişmiş ülkeler, mevcut üretim pratiklerinin geçersiz kalacağı Endüstri 4.0 adı verilen yeni bir dönemin kapısını aralamış ve hızla buna yönelik adaptasyonlarını geliştirmektedirler. Bulut bilişimin hakim olduğu, robotik/otonom sistemlerin kullanıldığı "geleceğin fabrikalarıyla" otomotiv sektöründe %15'e varan verimlilik avantajları hedeflenmektedir. Bu sistemlere adapte olamayan üreticilerin küresel rekabet şansı olmayacaktır. Ancak, bu adaptasyon için şu anda başkalarınınca geliştirilmekte olan "Endüstri 4.0 paket çözümlerini satın almak", sadece yatırım maliyetleri düşünüldüğünde dahi ideal çözüm değildir. Bu nedenle Endüstri 4.0 için öncelikle yeterli farkındalık yaratılmalı, ardından sanayinin tüm sektörlerinde "adaptasyon stratejileri" oluşturulmalıdır. Bu kapsamda bilgi-işlem/yazılım ve elektronik sanayi, otomotiv sanayi, akademi işbirlikleriyle geliştirilecek "Yerli Endüstri 4.0 Projeleri"ne geliştirme ve yatırım teşvikleri verilmesi önemlidir.

Sektörümüze ilişkin eğitim politikalarının ve pratiklerinin önündeki temel perspektifin Endüstri 4.0 süreci olması gerektiğine inanıyoruz. Zira önünde durulamayacak bu süreçte insan kaynaklarını uygun şekilde adapte edemeyen ulusların rekabet şansı kalmayacaktır. Geleceğin fabrikalarında konvansiyonel üretim süreçlerindeki uzmanlıktan çok daha fazlasına ihtiyaç duyulacaktır. Almanya gibi nitelikli işgücüne sahip ülkeler dahi bu doğrultuda eğitim politikalarını yeniden şekillendirmektedirler. Endüstri 4.0 ile vasıfsız iş gücüne ihtiyaç belirgin şekilde azalacak; bilgi-işlem/otomasyon/yazılım konularında asgari bilgi seviyesi şart haline gelecektir. Bu amaçla, özellikle meslek liselerinde "Endüstri 4.0 uyumlu müfredat ve pratiklerin benimsenmesi" amacıyla, MEB ve BTSB'nin özel sektörle eşgüdümlü olarak yurt dışındaki örnekleri de dikkate alan özel bir çalışma başlatması önerilir.

Katma değeri yüksek üretim kalemleri için teşviklerin geliştirilmesi

(Ekonomi Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı)

Araç maliyetlerinde değişen katma değer yapısı çerçevesinde, katma değerinin önemli unsurları olan motor ve aktarma organları ile araç elektronik sistemlerinin yerli üretimleri için 2012/3305 ve 2013/4288 sayılı Bakanlar Kurulu Kararları çerçevesinde getirilen teşviklerin geliştirilmesi öngörülebilir. Bu çerçevede özellikle araç elektroniği alanında faaliyet gösteren tedarikçi firmaların ülkemize yatırım yapmalarının teşvik edilmesinin faydalı ve gerekli olduğu düşünülmektedir.

Kalıp üretiminin teşvikte öncelikli yatırımlar arasına alınması

(Ekonomi Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı)

Kalıpçılık katma değeri yüksek stratejik bir sektör olup, özel finansal stratejiler, yetkin işgücü ve teknolojik yatırımlar gerektirmektedir. Türkiye'deki kalıp üreten firmalar iş ölçeklerini genel olarak 400 ton altında pres gerektiren kalıpların üretimine yönelik olarak belirlemekte ve makina/ekipman yatırımlarını bu ölçekteki parçaların kalıplarına göre yapmaktalar. Ancak bu noktada ana sanayinin ihtiyaçları ile yan sanayinin olanakları örtüşmemektedir. Bu nedenle özellikle dış gövde gibi büyük ebatlı parçaların kalıpları yurtdışına sipariş edilmektedir.

Bu kapsamda kalıpçılık sanayinin teşvikte öncelikli yatırımlar arasına alınarak, uygun vergi ve sigorta prim imtiyazlarından faydalandırılması, özel Eximbank desteğinin sağlanması, ihtisas OSB'leri kurularak büyük yatırım gerektiren ekipmanlar için ortak kullanım imkanlarının sağlanması, kalıp mühendisliğinin gelişimi için programlar tasarlanması gibi önlemlerin alınmasında, bahsi geçen katma değerün ülkemizde yaratılması, sanayimizin rekabetçiliği ve otomotiv sanayi için kritik bir alan olan kalıpçılığın ülkemizde ileri seviyelere ulaşması açısından fayda görülmektedir.

Ambalaj atıklarını bedelsiz verme zorunluluğu

(Çevre ve Şehircilik Bakanlığı)

"Ambalaj Atıklarının Kontrolü Yönetmeliği", 2010 yılında yapılan bir değişiklik sayesinde, sanayi işletmelerine ambalaj atıklarını lisanslı toplama-ayırma tesisine veya talep etmesi halinde belediyenin toplama sistemine "ücret karşılığı" verme imkanı sunuyordu. Ekonomik değeri olan ambalaj atıklarından elde edilen bu gelir sanayi işletmelerinin diğer atıklarının bertarafı için katlandıkları maliyetleri de azaltıyordu. Ayrıca, bu gelirin elde edilebilmesi ambalaj atığının diğer atıklardan ayrı olarak biriktirilmesi şartına bağlıyor ve böylece çevreci amaçlara da hizmet ediliyordu.

Ancak, Türkiye Belediyeler Birliği tarafından bu yönetmeliğin ilgili maddelerine karşı açılan davada Danıştay 14'üncü Dairesi ambalaj atıklarının "bedelsiz olarak" toplanacağını hükme bağlamıştır. Bu durum Çevre ve Şehircilik Bakanlığının (Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü - Belediye ve Ambalaj Atıkları Şube Müdürlüğü) 20.06.2014 tarih ve 7928 sayılı resmi yazısı ile tüm taraflara duyurulmuştur.

Ciddi ekonomik değeri olan ambalaj atıklarının bertarafında yürürlükte olan mevcut düzenleme "mülkiyet" kavramına hanel getirmektedir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığının bu konuda sanayinin pozisyonunu desteklediği bilinmektedir; zira Bakanlık 2009 yılında tüm tarafları biraraya getirerek bir Ambalaj Komisyonu oluşturmuş ve söz konusu atıkların bedel karşılığı toplanmasını sağlayan 2010 tarihli Yönetmelik değişikliğini kaleme almıştı. Danıştay 14'üncü Dairesinin kararına yönelik temyiz süreci devam etmektedir. Bu nedenle şimdilik belediyelerin talebi halinde ambalaj

atıklarının bedelsiz teslim edilmesi gerekmektedir, ancak Bakanlığın yeni bir yasal düzenleme yapılmasını planladığı da anlaşılmıştır. Bakanlığın yeni düzenleme sürecini takip etmek gerekmektedir.

Kamu idaresi ile otomotiv sektörü arasında üst düzey istişare zirveleri düzenlenmelidir

(Kalkınma Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ekonomi Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı)

Otomotiv sektörü gerek üretim gerekse ihracat performansı ile milli ekonominin can damarlarından biridir. Bu çerçevede kamu idaresinin geleceğe ilişkin büyüme senaryolarında özel sorumluluk yüklediği sektörlerden biridir.

Kompleks bir tedarik zincirine dayalı olarak, sürekli geliştirilmesi gereken yüksek teknoloji üretim gerçekleştiren sermaye yoğun otomotiv sektörü, son derece sıkı bir rekabetin yaşandığı iç ve dış pazarlarda sınırlı karlılık oranlarıyla faaliyet gösterirken, kamunun pek çok alandaki hukuki ve idari düzenlemelerine uyum sağlamak durumundadır. Bu çerçevede, kamu idaresindeki ve sektördeki tüm paydaşların mümkün olan en üst düzey temsil ile bir araya gelecekleri bir istişare mekanizmasının tesisinin önemli olduğu düşünülmektedir.

Farklı yasal metinlerin (örn. Karayolları Trafik Kanunu, Karayolu Taşıma Kanunu ve ilgili vergi mevzuatı) özellikle tanımlar bölümlerinin örtüşmemesi ve bazen çelişmesi nedeniyle yoruma dayalı uygulamalar görülebilmekte, bu durum sektörde tereddütlere yol açmakta, ayrıca kamu idaresinin tutarlı istatistik üretmesini de engellemektedir. Farklı politika alanlarında da olsa, çeşitli yasal düzenlemelerde sektörümüze ilişkin olarak getirilen tanımların, ürettiğimiz araçların teknik standartlarıyla sınıflarını ayrıntılarıyla belirleyen ve iç hukukumuza da aktardığımız AB mevzuatı çerçevesine oturması gerektiği kanaatindeyiz. Yukarıda önerilen istişare mekanizması, örneğin mevzuat kaynaklı bu gibi sıkıntıların tespitine ve giderilmesine imkan yaratacak, uygulamayı hem sanayi hem de kamu idaresi açısından kolaylaştıracaktır.

Mevcut bazı platformlar kullanılarak veya tercihen yeni bir inisiyatif alınarak senelik veya altı aylık sektörel zirveler şeklinde düzenlenebilecek istişare toplantılarında, güncel sorunların belirlenmesi ve giderilmesi amaçlı görüş alışverişinde bulunulabileceği gibi, Otomotiv Sektörü Strateji Belgesindeki daha uzun vadeli hedeflere yönelik gerçekleştirmelerin takibinin yapılarak uygulamaların hızlandırılması da sağlanabilir. Bu zirve, ülkemiz açısından stratejik önemi haiz TTIP sürecine ve Gümrük Birliğinin güncellenmesi çalışmalarına ilişkin olarak sektörle kamu idaresinin yakın çalışmasının temin edileceği bir mekanizma olarak da önemli bir görev ifa edebilir.