

Otomotiv Sektöründe Gündem

2018 Ocak-Mart

2018



EY

Building a better
working world



Serdar Altay
EY Türkiye
Otomotiv Sektör Lideri
Ortak

Sercan Bahadır
EY Türkiye
Ortak

Murat Demir
EY Türkiye
Kıdemli Müdür

Özgür Doğan
EY Türkiye
Kıdemli Müdür

Dursun Berk
EY Türkiye
Müdür



Serdar Altay
EY Türkiye
Ortak, YMM
Vergi Hizmetleri

Değerli Otomotiv Sektörü İlgilileri,

2018'in ilk çeyreğinde otomobil satışlarındaki %5,5 artış, geçtiğimiz yılın ilk çeyreğine kıyasla %1,50 artış göstermekte olup, yaklaşık 158.430 adet olarak gerçekleşmiştir. Ancak, aynı artış hafif ticari araç pazarında, 2018 Ocak-Mart döneminde geçerli olmamakta ve bu pazarda %9,99 bir küçülme görülmektedir.

Gerek FED'in ve Avrupa Merkez Bankası'nın uygulayacağı para politikaları, gerekse Brexit kararı ve Çin ekonomisindeki yavaşlama gibi dış faktörlerden etkilenecek olan 2018 yılı otomotiv satışlarının, yıl sonunda hedeflenen rakamlara ulaşip ulaşmayacağıının genel olarak sektörde merak uyandırdığı görülmektedir. Satışları etkileyecek olan yerel faktörlerin arasında ise, TCMB'nin para politikası ve enflasyonla mücadele kararlılığı, cari işlemler açığındaki gelişim gibi noktaları da dikkate aldığımızda yıl sonu satış rakamlarını tahmin etmek daha da güç olacaktır.

Öte yandan dergimizin bu sayısında, Tek Pencere Sistemi (TPS) kapsamında ithalat bedellerinin banka aracılığıyla yapılmasında ortaya çıkan KKDF sorunu ele alınmaktadır. En çok ithalat yapan şirketlerin otomotiv şirketleri olduğunu göz önünde bulundurduğumuzda, bu sorunun çözümü kritik önem taşımaktadır. Bu sebepten ötürü de finans kuruluşlarınca verilen banka transfer yazılarının elektronik ortama aktarılması yönünde bir takım düzenlemeler yapılmıştır.

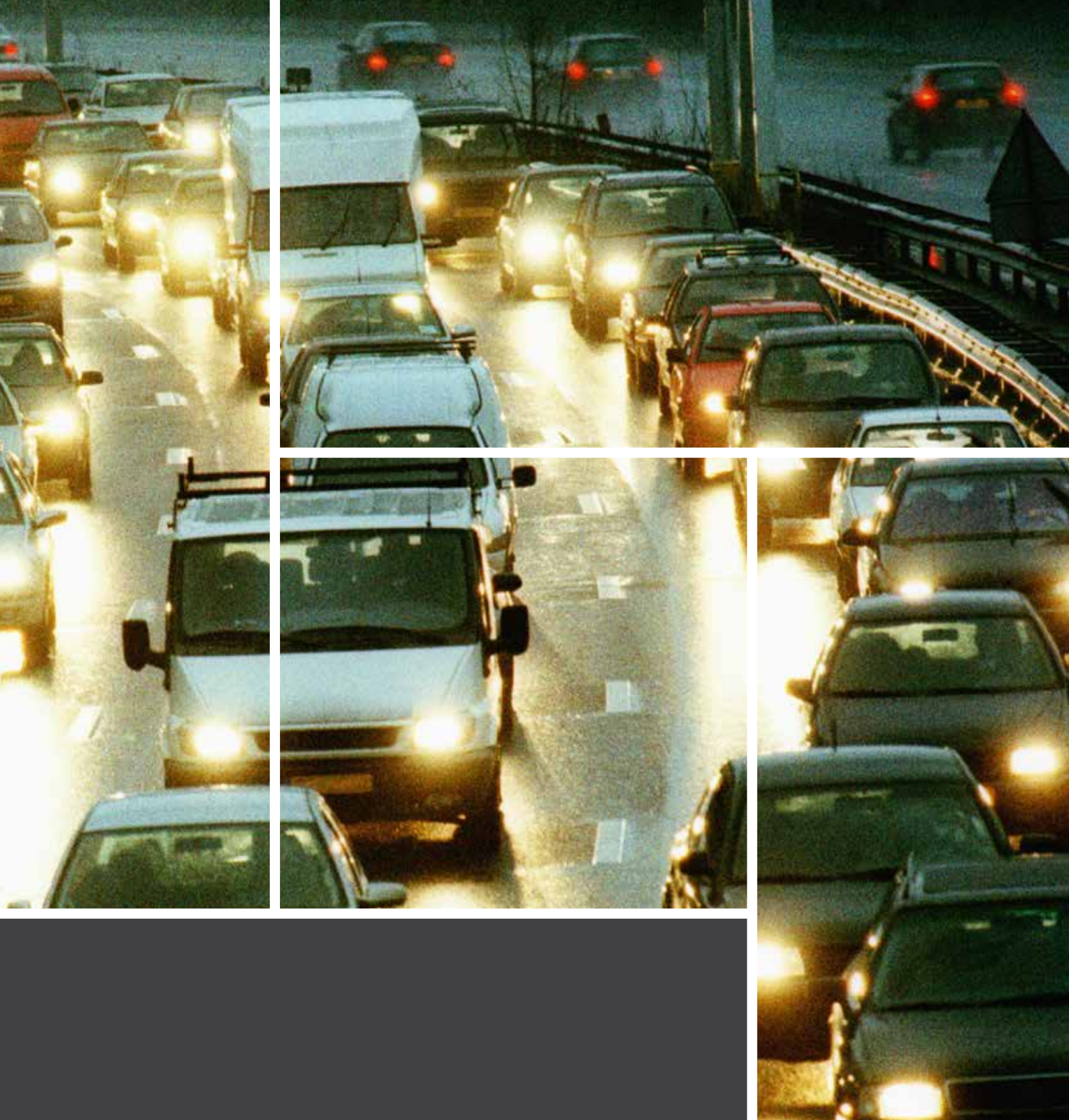
Dergimizin bu sayısında değinilen bir başka konu ise, şirketimizin destek verdiği, önde gelen lastik üreticileri için imalat ve dağıtımda global tedarik zinciri performans parametreleri üzerinde durulan, lastik endüstrisi açısından önemli bulguları vurgulayan bir işbirliğidir.

Ayrıca, dergimizin bu sayısında otomobil sektörünün 2018 yılında nelerle karşılaşabileceğine ilişkin "2018 Yılında Otomobil Sektörü İçin Sekiz Öngörü" başlıklı çalışmamıza da yer verilmiştir.

Otomotiv sektörü ile ilgilenen tüm okuyucularımız için faydalı olacağını düşündüğümüz bu sayımıza göstermiş olduğunuz ilgi için EY Türkiye Otomotiv Sektörü sorumluları olarak teşekkür ederiz.

Serdar Altay
EY Türkiye Otomotiv Sektör Lideri

I. Rakamlarla Türkiye Otomotiv Sektörü

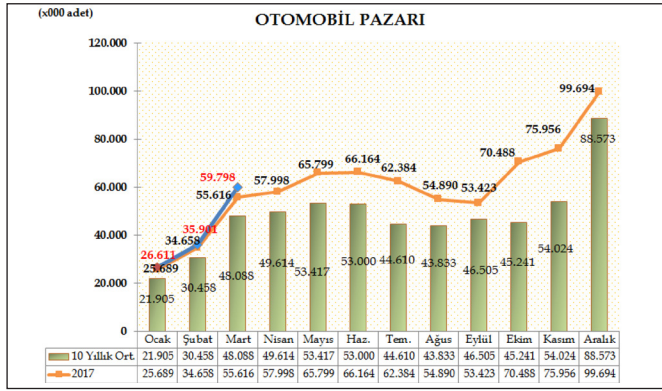


► 2017-2018 Mart Ayı İtibarıyla Otomobil Satış Miktarları

Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin yapmış olduğu pazar değerlendirmesine göre, Türkiye otomotiv pazarında, 2018 yılı ilk çeyreğinde otomobil satışları bir önceki yılın aynı dönemine göre %5,47 artarak 122.310 adede yükseldiği görülmekte olup, geçen sene aynı dönemde 115.963 adet satış gerçekleşmiştir.

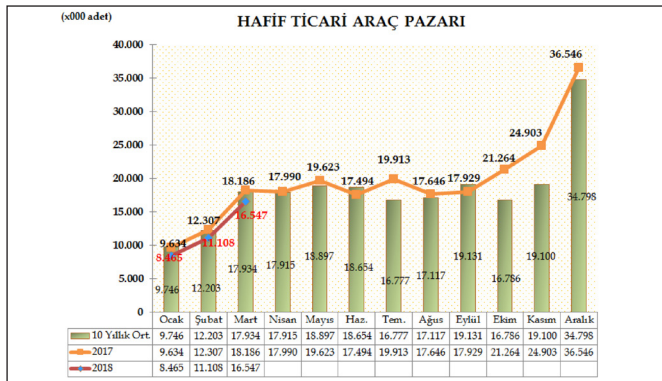
2017 yılı Mart ayında 55.616 adet satış gerçekleştirilen otomobil satışları, 2018 yılı Mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,52 artarak 59.798 adede yükselmiştir.

Otomobil pazarı, 10 yıllık Mart ayı ortalama satışlara göre %18,11 artış gösterdiği anlaşılmaktadır.



► 2017-2018 Mart Ayı İtibarıyla Hafif Ticari Araç Satış Miktarları

Türkiye otomotiv pazarında, hafif ticari araç pazarı 2018 yılı Ocak-Mart döneminde geçen yılın aynı dönemine göre %9,99 oranında azalarak 36.120 adede gerilediği görülmekte olup, geçen sene aynı dönemde 40.127 adet satış gerçekleşmiştir.



Hafif ticari araç pazarı 2018 yılı Mart ayında geçen yılın aynı ayına göre %9,01 oranında azalarak 16.547 adet seviyesinde gerçekleştiği sonucuna ulaşılmaktadır. Geçen sene Mart ayında 18.186 adet satış gerçekleşmiştir.

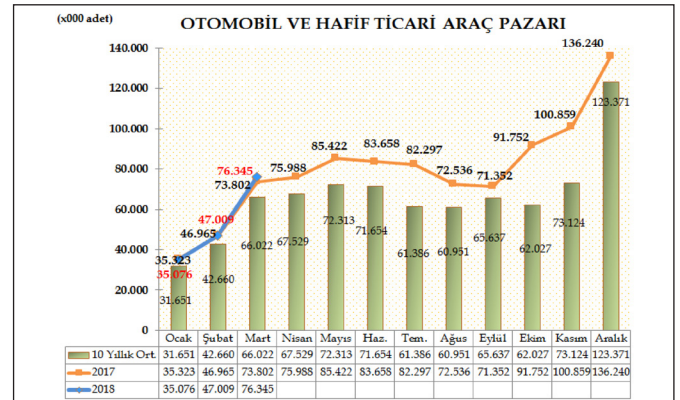
Hafif ticari araç pazarı, 10 yıllık Mart ayı ortalama satışlara göre %7,73 oranında azaldığı görülmektedir.

► 2017-2018 Mart Ayı İtibarıyla Otomobil ve Hafif Ticari Araç Satış Miktarları

Türkiye otomotiv pazarında 2018 yılı ilk çeyreğinde otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı 158.430 adet olarak gerçekleşmiştir. 156.090 adet olan 2017 yılı aynı dönem otomobil ve hafif ticari araç pazar toplamına göre satışlar %1,50 oranında artmıştır.

2018 yılı Mart ayı otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı 76.345 adet oldu. 73.802 adet olan 2017 yılı Mart ayı otomobil ve hafif ticari araç pazar toplamına göre satışların %3,45 oranında büyüdüğü anlaşılmaktadır.

Otomobil ve hafif ticari araç pazarının, 10 yıllık Mart ayı ortalama satışlara göre yapılan analizlerde %15,64 artış gösterdiği sonucuna ulaşılmaktadır.



► 2017-2018 Mart Ayı İtibarıyla Otomobil Pazarı

2018 yılı Mart sonu otomobil pazarı motor hacmine göre incelendiğinde, en yüksek paya %95,96 oranıyla yine 1600cc altındaki otomobillerin 117.363 adet ile sahip olduğu görülmektedir. Ardından %2,83 pay ile 1600-2000cc aralığındaki otomobiller ve %0,29 pay ile 2000cc üstü otomobiller yer almıştır. 2017 yılı Mart ayı sonuna göre 1600cc altındaki otomobil satışlarında %5,2; 1600-2000cc aralığında motor hacmine sahip otomobil satışlarında %5,3 artış olurken, 2000cc üstü otomobillerde ise %31,4 azalış görüldü. 2018 yılı Mart sonu itibarıyla 85kW altı 36 adet ve 121kW üstü 12 adet, toplam 48 adet elektrikli otomobil satışı gerçekleştiği görülmektedir.

Aşağıdaki tablodan görüleceği üzere, 2018 yılı Mart ayı sonunda 1600cc altı 147 adet, 1601cc<=1800cc (>50 kW) aralığında 885 adet, 1801cc-2000cc aralığında 2 adet, 2001cc-2500cc (>100KW) aralığında 52 adet ve 2500cc üstü 3 adet hibrit otomobil satışı gerçekleştiği görülmektedir. 2018 Mart sonunda toplam 1.089 adet hibrit otomobil satışı gerçekleşmiştir.

Motor Hacmi	Motor Cinsi	2017' Mart Sonu		2018' Mart Sonu		Değişim	ÖTV %	KDV %
		Adet	Pay	Adet	Pay			
≤ 1600cc	B/D	111.595	%96,23	117.363	%95,96	%5,2	45, 50, 60	18
1601cc - ≤ 2000cc	B/D	3.287	%2,83	3.460	%2,83	%5,3	100, 110	
≥ 2001 cc	B/D	510	%0,44	350	%0,29	-%31,4	160	
≤ 85kW	Elektrik	1	%0,00	36	%0,03	%3500,0	3	
86kW - ≤ 120kW	Elektrik	0	%0,00	0	%0,00		7	
≥ 121kW	Elektrik	2	%0,00	12	%0,01	%500,0	15	
<=1600cc	Hibrit	43	%0,04	147	%0,12	%241,9	60	
1601cc - <=1800cc (<=50KW)	Hibrit	0	%0,00	0	%0,00		110	
1601cc - <=1800cc (>50KW)	Hibrit	491	%0,42	885	%0,72	%80,2	60	
1801cc - <=2000cc	Hibrit	14	%0,01	2	%0,00		110	
2001cc - <=2500cc (<=100KW)	Hibrit	0	%0,00	0	%0,00		160	
2001cc - <=2500cc (>100KW)	Hibrit	17	%0,01	52	%0,04	%205,9	110	
> 2500cc	Hibrit	3	%0,00	3	%0,00	%0,00	160	
Toplam		115.963	%100,00	122.310	%100,00	%5,47	VERGİ ORANLARI	

Kaynak: ODD

II. 2018 yılında otomobil sektörü için sekiz öngörü



2018 yılında otomobil sektörü için sekiz öngörü

Geçtiğimiz yıl otomobil sektörü için hareketli bir seneydi. 2017 yılında, hem firmalar hem de oyun bozucular yeni bir hizmet olarak mobilitedeki gelişmeler, çevreye duyarlı gelecek için güzel konseptler ve akıllı, sürücüsüz araçlardaki gelişmeler ile adımlar attılar. 2018 yılının da sektör için yine hareketli ve oldukça heyecanlı bir sene olacağına inanıyoruz. Öne çıkan hususlardan bazılarını sizler için aşağıda listeledik.

1 | 2018'de araç talebi 2017 yılındakinden daha hızlı büyüyecek - bu büyüme Avrupa (Birleşik Krallık hariç), toparlanan Brezilya, Rusya ve diğer gelişmekte olan piyasalardan gelecek olup, ABD ve Çin'deki talepte önemli bir değişiklik olmayacaktır.

2 | SUV'lar (spor amaçlı araçlar) ve CUV'lar (crossover araçlar) ana akım haline geliyor - farklı ve özellikli bir talep olarak ortaya çıkıp, şu anda her markada ister premium ister ekonomik çeşitli ve çok sayıda rekabetçi ürünlerin sunulduğu bir segment olmuştur. Tüketiciler seçenekler arasında zorlanmaya başladıkça fiyatlandırma ve karlılık üzerindeki baskı artacaktır. Rekabet arttıkça markaların fiyatlandırma stratejileri izlemeye değer olacaktır.

3 | Elektrikli Araçlar - Geçtiğimiz on yıl içerisindeki birçok talihsiz başlangıç sonrasında elektrikli araçlar bu defa arkalarındaki mevzuat ve sektör destekleri hiçbir zaman olmadığı kadar güçlü bir şekilde geri dönmüşlerdir. İçten yanmalı motorlar mevzuat tarafından zorlanmaya başlarken, hibrid ve elektrikli araçlar 2017 yılında teşviklerden faydalanmışlar ve hatta bazı dizel müşterilerine karşı zafer elde etmişlerdir. Tüketiciler, orijinal ekipman üreticileri (OEM), piyasaya yeni giren oyuncular elektrikli araçları yollarda görmek için yarışmaktadırlar. 2018 yılı ve sonrasında CUV'lar dahil olmak üzere, tüm kategorilerde birçok ürün tanıtımı beklenmektedir. 2018 yılında elektrikli araçların önümüzdeki 5-10 yıl artan bir grafikte hareket edeceğine dair iki gösterge beklemekteyiz - bunlardan ilki Çin'in NEV (yeni enerjili araçlar) politikasının en büyük elektrikli araç piyasası üzerindeki etkisi, ikincisi ise OEM'lerin elektrikli araçlar için yenilikçi finansman paketleri sunmalarındaki kabiliyetleri olacaktır.

4 | Kanuni düzenlemeler ve şehirler - 2017 yılında, tüketicilerin ulaşım tercihlerini etkilemeye, çevreyi kirleten araçları ortadan kaldırmaya ve bazı durumlarda tüm özel araçların şehir merkezlerine girişlerini yasaklamaya yönelik çeşitli şehirlerde bugüne kadarki en fazla tedbire tanıklık edilmiştir. Bu momentumun 2018 yılında da daha fazla şehrin benzer tedbirleri uygulamaya başlamasıyla artacağını tahmin etmekteyiz. Doğal olarak otomobil üreticileri ve ulaşım sağlayıcılarının şehirlerin spesifik ulaşım ihtiyaç ve zorluklarını ele alan somut ve ölçeklendirilebilir teklifler ile çözümler üretmeleri acil bir ihtiyaç haline gelmiştir.

5 | Online mı yoksa offline mı? - müşterilerin karar verme süreçlerinde dijitalin rolü "eğer" veya "ne zaman"dan "ne kadar yakın"a dönüşmüştür. Bayilerin artık sadece OEM'lerden gelen online teklifler ile değil, ayrıca müşterilere erişimi olan yeni araçlar ve satın alma opsiyonlarını değerlendirmek için başvurulacak olan yeni fiyat toplayıcı platformlar ile de rekabet etmeleri gerekecektir.

6 | Ekosistemler veri ve dijital teknolojiler sayesinde canlanıyor - akıllı, paylaşımlı ve çevreye duyarlı olmaktan sürücüsüz araçlara kadar mobilitenin geleceği için her vizyon, bu tür modelleri sürdürmek için kazanan bir formül telaffuz edilmeksizin bir ekosisteme yapılan atıflar içermektedir. Bazı mevcut oyuncular ve yeni girişimciler, blockchain başta olmak üzere teknolojileri geliştirerek ekosistemleri çalışır hale getirmek için ticari sınırlamaların ötesine bakmakta ve Genel Veri Koruma Yönetmeliği türündeki mevzuat kısıtlamaları dahilinde veriyi kazanca çevirmenin yollarını aramakta oldukları için "gelişimin habercisi" olmaktadır.

7 | Araç çağırma ve mobilite hizmeti düzenleyiciler tarafından mercek altına alınıyor - Avrupa Adalet Divanı'nın, örneğin Uber gibi "Araç Çağırma Hizmeti"nin ulaşım sektörü mevzuatı kapsamında düzenleneceğine dair en son duyurunun, söz konusu hizmet sağlayıcılarına zarar vereceği neredeyse kesin olmakla birlikte; bu durum ticari rekabet ve kısa/orta vadede ölçeklendirme kabiliyetleri zarar görürse geçerli olacaktır. 2018 yılı bu tür iş modelleri için artan gelirler üzerindeki baskı ile çetrefilli bir yıl olabilir. Fakat iş yapılarını ve süreçlerini yerel mevzuatlara uyumlu hale getirmeleri durumunda kendilerini toparlayacaklarına dair herhangi bir şüphe bulunmamaktadır.

8 | Mobilite ve yenilikçilik yatırımlarında sektör dönüşümüne dair ipuçları - 2017 yılında, mobilite ekosisteminde, anlık mobilite ve araçlarda yenilikçilikten dijital mobilite ve ulaşım altyapısına kadar çeşitli alanlarda yaklaşık olarak 68 milyar \$ tutarında bir yatırım yapılmıştır. Finansal yatırımcılar ve teknoloji yatırımcıları yeni girişimlerden otomobil tedarikçilerine kadar farklı varlıklara yatırım yaparak yarışı önde sürdürmüşlerdir. Fakat otomobil üreticileri ve tedarikçileri de bu yarışta çok arkada kalmamışlardır. 2018 yılında daha büyük yatırımların yapılması beklenmektedir.

2017 yılı, dönüşümde olan otomotiv sektörü için en heyecanlı yıl olmuştur ve tüm göstergeler daha fazla olmasa bile en az 2017 yılı kadar heyecanlı bir 2018 yılını işaret etmektedir.

EY'nin Otomotiv & Ulaşım sektörünün geleceği hakkındaki görüşleri için lütfen EY.com/Automotive adresini ziyaret ediniz.

III. Otomotiv sektöründe TPS ve KKDF sorunu



Otomotiv sektöründe TPS ve KKDF sorunu

Dış ticaret rakamlarına baktığımızda en çok ithalat ve ihracat yapan şirketlerin otomotiv şirketleri olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. Özellikle üretici şirketlerin hedefleri ve talepleri karşılama adına çok yoğun bir ithalat işlemi ve mesaisi ayırmaktadır. Beyanname sayısı ve beyannamedeki kalem sayısı sektörün yoğunluğu bunun ana göstergesi. Bu yoğunluğa ilave olarak bazı düzenlemeler de bir ilave maliyet olarak şirketlerin önüne gelebiliyor. Bunun en son örneği Tek pencere Sistemi (TPS) kapsamında ithalat bedellerinin banka aracılığıyla yapılmasında ortaya çıkan KKDF sorunu.

Bakanlıklarınca yayımlanan 03.11.2017 tarihli ve 2017/20 sayılı Genelge ile ithalat bedelinin yurt dışına transferinin tevsiki amacıyla ilgili finans kuruluşlarınca verilen banka transfer yazılarının elektronik ortama aktarılması yönünde bir takım düzenlemeler yapıldı.

Bu konuda ortaya çıkabilecek usulsüzlüklerin önüne geçilmesi ve kamu gelirlerinin eksiksiz toplanması adına son derece olumlu katkılar yapacağı değerlendirilen bu düzenlemeler, aynı zamanda yanlış anlaşılmalara sebep olabilecek mahiyette oldu.

Şöyle ki;

Anılan Genelge'nin "Beyanname Ödeme Şekillerinin ve KKDF'nin Beyanı" başlıklı (Ç) bölümünün 4'üncü maddesinde şu düzenleme yer almaktadır:

"Genel bilgiler ekranındaki ödeme şekilleri içinde peşin ve vadeli olarak farklı ödeme türlerinin olması diğer bir ifadeyle ithalat bedelinin bir kısmının peşin bir kısmının ise vadeli olması halinde; eşya bedelinin vadeli kısmı (KKDF matrahı) üzerinden hesaplanan KKDF tutarının beyanname tüm kalemlerine fatura tutarları oranında dağıtılarak beyanı zorunludur."

Söz konusu düzenlemenin lafzına sadık kalınarak yapılacak bir değerlendirmede, esasında KKDF mevzuatıyla uyumlu olmayan sonuçlara varılıyor. Bu husus bir örnek ile şöyle açıklanabilir.

İthalatçı Firma adına tescil edilen bir adet giriş beyannameyle, A firmasından peşin bedelle satın alınarak serbest dolaşıma sokulan ve vadeli ithalatı %6 oranında KKDF'ye tabi olan eşyanın kıymetinin 70.000 TL, B firmasından vadeli satın alınarak dahilde işleme rejimine tabi tutulan eşyanın kıymetinin ise 30.000 TL olduğunu varsayalım.

Bugün itibarıyla, ithalatçı firma tarafından A firmasına peşin ödeme yapılması ve yapılan ödemenin usulüne uygun şekilde tevsik edilmesi kaydıyla, bahse konu beyanname kapsamındaki her iki eşyanın gümrük işlemleri KKDF ödenmeksizin tamamlanabilmektedir.

Zira, A ürününün peşin bedelle ithal edilmesi, B ürününün ise dahilde işleme rejimine tabi tutulması nedeniyle, mevcut yasal düzenlemeler doğrultusunda KKDF doğmamaktadır.

Oysa anılan Genelge'nin lafzına sadık kalınarak yapılacak bir değerlendirmede; vadeli ithale konu olan eşyanın kıymeti (30.000 TL) üzerinden hesaplanacak olan 1.800 TL (30.000 TL x 0,06) KKDF tutarının her iki kalem arasında ve kalem kıymetleri ile orantılı olarak dağıtılması halinde, ilgili A ürünü gerçekte peşin ödeme yöntemine göre ithal edilmesine rağmen, bu ürüne verilecek olan 1.260 TL KKDF payının Gümrük İdaresine ödenmesi gerekecektir.

Öte yandan, yukarıda verilen örnekteki A ve B ürünlerinin İlgili Genelge'deki esas ve usullere uygun olarak 2 farklı gümrük beyanname ile ithal edilmesi halinde ise KKDF doğmayacaktır.

Sonuç olarak; bahse konu eşyanın ödeme şeklinde herhangi bir değişiklik olmamasına rağmen;

- ▶ Mevcut durumda KKDF doğmayan bir işlemin Genelge'nin lafzına sadık kalınması halinde KKDF ödenecek duruma gelmesi,
- ▶ Aynı eşyanın 2 farklı beyanname ile beyan edilirken KKDF doğmaz iken bu eşyanın gümrük mevzuatına uygun olarak tek beyanname ile beyan edilmesi halinde KKDF doğacak hale gelmesi

hususlarının, mevcut yasal düzenlemelere aykırılık teşkil edeceği değerlendirilmektedir.

Öte yandan, Genelge ekinde yer alan kimi örnekler de, mezkur Genelge'nin yanlış anlaşılmaya açık olduğuna işaret ediyor.

Şöyle ki;

Genelge ekindeki 3 no.lu örnek, toplam fatura tutarı 1.000 USD ve ödeme şekli %50 peşin, %50 mal mukabili (vadeli) olan, kıymeti 700 USD olan 1213 pozisyonunda ve kıymeti 300 USD olan 8517 pozisyonundaki eşyanın ödeme şeklinin beyanı konusunu ele alıyor.

Genelge'nin yukarıdaki düzenlemesi bu örneğe uygulandığında, vadeli ithalata tekabül eden KKDF tutarının kalemler arasında kalem kıymetleri ile orantılı olarak dağıtılması gerekiyor.

Oysa, 3 no.lu örnekte 2 farklı durum gösterilmekte ve beyan sahibinin bu durumlar arasında tercih yapabileceğini gösteren ifadeler kullanılıyor.

Bu çerçevede, uygulamada yaşanabilecek tereddüt ve mağduriyetlerin önüne geçilmesi adına, bahse konu Genelge'nin yukarıda yer verilen maddesinde yeniden düzenlemeye gidilmesi gerekiyor.

IV. MTKV (Motorlu Taşıtlar Vergisi) Düzenlemesi



MTKV Düzenlemesi

27.03.2018 tarihinde 2.mükerrer Resmi Gazete'de yayımlanan 7103 sayılı Vergi Kanunları ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanunu'nun 18 ve 19'uncu maddeleriyle 197 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun 5 ve 6'ncı maddelerinde düzenlemelere gidilmiş olup, söz konusu Kanun'a ekli (I) ve (II) sayılı listelere aşağıdaki ibareler eklenmiştir.

(I) SAYILI TARİFE							
Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıt Değeri (TL)	kW	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)				
			1-3 yaş	4-6 yaş	7-11 yaş	12-15 yaş	16 ve üzeri
1- Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri							
1300 cm ³ ve aşağısı	40.000'i aşmayanlar	70 kW'ı geçmeyenler	743	518	290	220	78
	40.000'i aşıp 70.000'i aşmayanlar		817	570	319	242	86
	70.000'i aşanlar		892	622	348	264	94
1301 - 1600 cm ³ 'e kadar	40.000'i aşmayanlar	70 kW'ı geçen fakat 85 kW'ı geçmeyenler	1.294	970	563	398	153
	40.000'i aşıp 70.000'i aşmayanlar		1.423	1.067	619	437	168
	70.000'i aşanlar		1.553	1.164	675	477	183
1601 - 1800 cm ³ 'e kadar	100.000'i aşmayanlar	85 kW'ı geçen fakat 105 kW'ı geçmeyenler	2.512	1.964	1.156	705	274
	100.000'i aşanlar		2.741	2.142	1.262	770	299
1801 - 2000 cm ³ 'e kadar	100.000'i aşmayanlar	105 kW'ı geçen fakat 120 kW'ı geçmeyenler	3.957	3.048	1.792	1.067	421
	100.000'i aşanlar		4.317	3.326	1.955	1.164	459
2001 - 2500 cm ³ 'e kadar	125.000'i aşmayanlar	120 kW'ı geçen fakat 150 kW'ı geçmeyenler	5.936	4.309	2.692	1.609	637
	125.000'i aşanlar		6.476	4.701	2.937	1.755	695
2501 - 3000 cm ³ 'e kadar	250.000'i aşmayanlar	150 kW'ı geçen fakat 180 kW'ı geçmeyenler	8.276	7.200	4.498	2.420	888
	250.000'i aşanlar		9.029	7.854	4.907	2.640	969
3001 - 3500 cm ³ 'e kadar	250.000'i aşmayanlar	180 kW'ı geçen fakat 210 kW'ı geçmeyenler	12.603	11.340	6.831	3.410	1.251
	250.000'i aşanlar		13.749	12.371	7.452	3.720	1.365
3501 - 4000 cm ³ 'e kadar	400.000'i aşmayanlar	210 kW'ı geçen fakat 240 kW'ı geçmeyenler	19.815	17.111	10.077	4.498	1.792
	400.000'i aşanlar		21.617	18.666	10.994	4.907	1.955
4001 cm ³ ve yukarısı	475.000'i aşmayanlar	240 kW'ı geçenler	32.431	24.320	14.403	6.474	2.512
	475.000'i aşanlar		35.379	26.531	15.713	7.062	2.741
2-Motosikletler							
100 - 250 cm ³ 'e kadar		6 kW'ı geçen fakat 15 kW'ı geçmeyenler	139	105	77	49	19
251 - 650 cm ³ 'e kadar		15 kW'ı geçen fakat 40 kW'ı geçmeyenler	288	218	139	77	49
651 - 1200 cm ³ 'e kadar		40 kW'ı geçen fakat 60 kW'ı geçmeyenler	739	440	218	139	77
1201 cm ³ ve yukarısı		60 kW'ı geçenler	1.791	1.184	739	587	288

(II) SAYILI TARİFE

Taşıt Cinsi ve Oturma Yeri	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)			
Azami Toplam Ağırlık	kW	1 - 6 yaş	7 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
1) Minibüs		888	587	288
2) Panel van ve motorlu karavanlar (Motor Silindir Hacmi)				
1900 cm ³ ve aşağısı	115 kW'ı geçmeyenler	1.184	739	440
1901 cm ³ ve yukarısı	115 kW'ı geçenler	1.791	1.184	739
3) Otobüs ve benzerleri (Oturma Yeri)				
25 kişiye kadar		2.241	1.339	587
26 - 35 kişiye kadar		2.687	2.241	888
36 - 45 kişiye kadar		2.991	2.537	1.184
46 kişi ve yukarısı		3.587	2.991	1.791
4) Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (Azami Toplam Ağırlık)				
1.500 kg'a kadar		797	529	260
1.501 - 3.500 kg'a kadar		1.611	935	529
3.501 - 5.000 kg'a kadar		2.421	2.014	797
5.001 - 10.000 kg'a kadar		2.687	2.283	1.071
10.001 - 20.000 kg'a kadar		3.229	2.687	1.611
20.001 kg ve yukarısı		4.039	3.229	1.877

Aynı düzenlemeye göre, "(I) sayılı tarifenin "1- Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri" başlıklı bölümünde yer alan ve sadece elektrik motoru olan taşıtlardan, motor gücü; bu taşıtlara ilişkin tarifede taşıt değerlerine ve yaşına isabet eden vergi tutarlarının %25'i oranında vergilendirilir."

"(II) sayılı tarifenin "2) Panel van ve motorlu karavanlar (Motor Silindir hacmi)" başlıklı bölümünde yer alan ve sadece elektrik motoru olan taşıtlardan, motor gücü bu taşıtlara ilişkin tarifede yaşları itibarıyla yer alan vergi tutarlarının %25'i oranında vergilendirilir.

(II) sayılı tarifedeki minibüs, otobüs, kamyonet, kamyon, çekici ve benzeri taşıtlardan sadece elektrik motoru olanlar, bu taşıtlara ilişkin tarifede yaşları itibarıyla yer alan vergi tutarlarının %25'i oranında vergilendirilir." ifadeleri 01.01.2019 tarihinden itibaren yürürlüğe girmek üzere kanuna eklenmiştir.

V. Lastik sanayii için küresel tedarik zinciri kıyaslama çalışması



Dönüşümün giderek artan hızı ve lastik sanayiinin rekabetçi yapısı, lastik üreticilerini sürekli olarak inovasyon yapmaya ve esnek bir tedarik zinciri oluşturmaya yöneltmektedir. EY performans iyileştirmede bir atılım kaydedebilmek için önde gelen global lastik üreticileriyle işbirliği yapmış ve sektör genelindeki tedarik zinciri meselelerini belirleyip ele alan bir çalışma yürütmüştür. Bu çalışmada önde gelen lastik üreticileri için imalat ve dağıtımda global tedarik zinciri performans parametreleri üzerinde durulmuştur. Büyük üreticilere bu sektördeki performanslarını değerlendirme imkanı verilmesinin yanı sıra, onların tedarik zinciri iyileştirmede uygun girişimlerde bulunmalarına da destek olmuştur. Bu doküman, lastik endüstrisi açısından önemli bulguları vurgulayan çalışmanın yönetici özeti niteliğindedir.

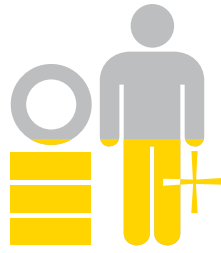
Global katılımcıların pazar payı

Genel katılım



%35

Katılımcıların toplam global pazar payları



%44

Katılımcıların Kuzey Amerika ve Avrupa pazarlarında gerçekleşen toplam lastik satışlarındaki pazar payları



Çalışmanın temel bulguları

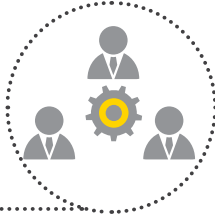


Özellikle dağıtım merkezi düzeyinde, tahminlerdeki doğruluk oranının düşük oluşu yerel bilgi talebinin eksikliğini işaret etmektedir.

Tarihsel olarak sektör, marka tahmin doğruluğunu önemli bir ölçüt olarak alır ve buna odaklanır. Ancak, doğru bir talep algısı elde edebilmek için, bölgesel ve yerel faktörleri dikkate almak zorunludur. Tahmin doğruluğunun iyileştirilmesi, lastik üreticileri için doğru lastiği üretip stok seviyelerinin sürekli kontrol altında tutulabilmesi için stratejik önem taşır.

Sektörel odak tavsiyelerimiz

İyileştirilmiş talep planı, satış ve operasyon planlaması (S&OP)



Talepleri şekillendiren varsayımların sürece eklenmesi

S&OP sürecinde gerçekleştirilen düzeltici eylemlerin iyileştirilmesi



%50

Binek otomobil ve kamyonet değiştirme işi için konum seviyesinde medyan tahmin doğruluğu





Üretim planına uyumun düşmesi stok belleğinde artışa da neden olmaktadır.

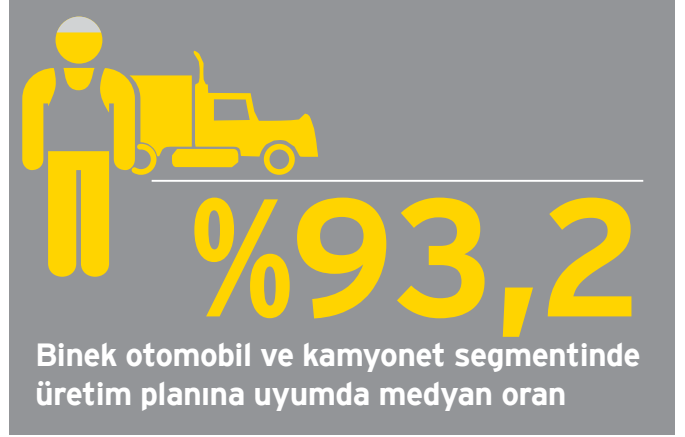
Lastik sanayiinde, özellikle Kuzey Amerika ve EMEA bölgelerinde üretim planlarına uyumda azalma görülmekte ve bu da stok belleklerinde artışa sonuçlanmaktadır.

Üretim planına düşük uyum oranlarının olası nedenleri



Düşük hızdaki SKU'ların halihazırda çok sayıda bulunan stok saklama birimlerine (SKU) göre önceliklendirilmesi

Orijinal ekipman dağıtımının, programa uyum üzerindeki etkileri



Yüksek stok seviyeleri ve lojistik maliyetlerine rağmen, lastik sanayiinde nispeten yüksek sipariş hareketleri gözlenmektedir.

Arz ve talep değişiminin yanı sıra, uzayan üretim koşulları sektör için yükselen stok seviyeleriyle sonuçlanmaktadır. Bu durum dikkate alındığında, sektörün beklenenden daha uzun bir sipariş döngü süresi oluşmaktadır.

Bu da, planlamada karmaşıklığın, ekipmandaki uzun değişim sürelerinin ve kilit üretim tesislerinde esneklik olmamasının göstergesidir.





Stok saklama birimi (SKU) sayısının yüksek oluşu, talepte değişkenliği ve karmaşıklığı temsil etmektedir.

En üstte yer alan çeyrek, çok sayıda SKU'nun varlığıyla birlikte sektörün gelecekteki durumunu temsil etmektedir. Bu karmaşıklık söz konusuysen, lastik üreticilerinin birbirinden çok farklı tedarik zincirlerini yönetmeleri gerekecek ve bu durumda doğru sayıda üretim yapmak giderek zorlaşacaktır. Ayrıca, çevreci yeşil lastiklerin kullanımını daha yüksek bir seviyeye getirmek, stok seviyelerinin yönetilebilir kılınması açısından daha da önemli bir hale gelecektir. Bu nedenle, çevik tesislerini de içeren bir imalat stratejisi, daha karmaşık bir gelecekte başarılı olabilmek için gereklidir.



Yüksek lojistik maliyetleri, sektörün karmaşık dağıtım stratejisini yansıtmaktadır.

Son derece karmaşık bir dağıtım stratejisi ve nispeten daha düşük kamyon kullanım oranları, replasman segmentinde, özellikle de EMEA bölgesinde ulaştırma maliyetlerinin yüksek oluşunun muhtemel nedenleri arasındadır. Ayrıca, dağıtım merkezi seviyesinde daha düşük tahmin doğruluk oranı da, daha yüksek stok dengeleme maliyetine neden olduğundan genel maliyetlerde artışı tetikleyen unsurlardan olabilir. Tedarik zincirlerinin dijital varlık izleme ve lojistik süreç optimizasyonu yoluyla güçlendirilmesi gerektiği açıktır.



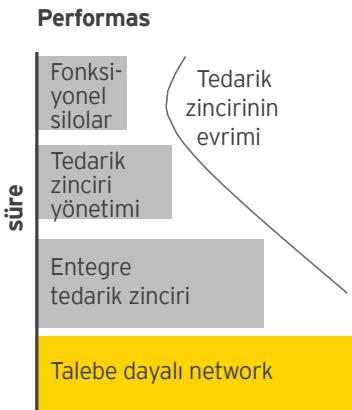
Mevcut tedarik zincirinin talep öncülüğündeki bir network felsefesi etrafında yeniden şekillendirilmesi gerekmektedir.

Lastik üreticilerinin tedarik zincirleri, sektörün diğerlerinden ayrılan karakteristik özellikleri nedeniyle kendine has güçlüklerle karşı karşıyadır. Bu çalışma, yetersiz stok yönetimine neden olan zayıf görünürlük ve tahmin mekanizmaları da dahil lastik sanayii genelinde görülen açıklara dikkat çekmektedir. SKU karışımındaki doğal bir karmaşık (daha büyük jant boyutları ve zengin özellikli lastikler için talep) ve dağıtımın daha yüksek maliyetlerle sonuçlandığı görülmektedir. Ayrıca, lastik üreticileri Asya gibi gelişmekte olan bölgelerde küresel olarak genişledikçe, pazar lideri tedarik zinciri uygulamalarından yararlanarak optimal tedarik zinciri için önemli bir destekleyici haline gelebilecektir.

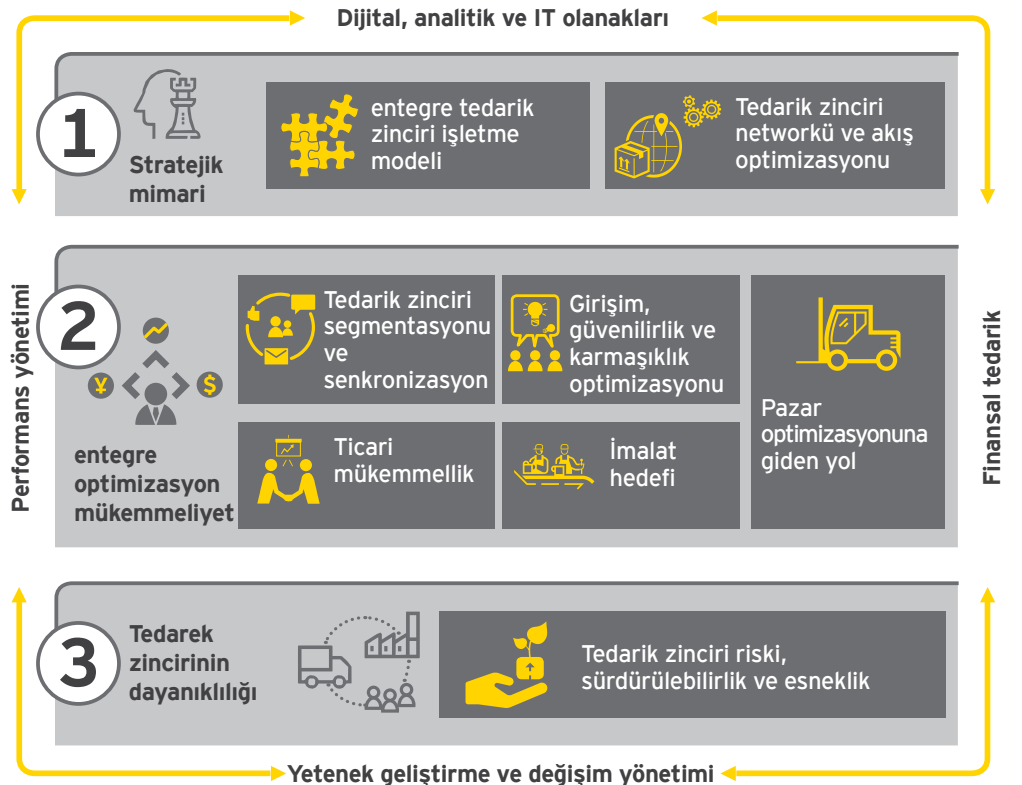
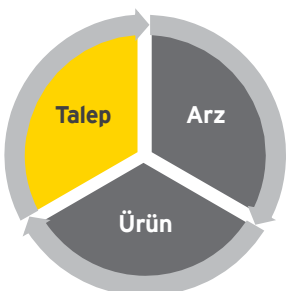
Lastik üreticileri çeşitli bölgelerde ve pazar segmentlerinde çeşitli tedarik zinciri sorunlarıyla karşılaşmakta ve geleneksel "hepsi için tek çözüm" yaklaşımı bu noktada işe yaramamaktadır. Tedarik zincirinin yerel talep karşısında yüksek bir duyarlılığının olması, hemen yanıt verebilecek durumda olması, aynı zamanda çeviklik ve maliyet arasındaki dengeyi de iyi kurması gerekmektedir. EY stratejik varlıklardan tam bir getiri elde edebilmeleri ve rekabet avantajı sağlayabilmeleri için müşterilerine tedarik zincirini ve operasyonlarını yeniden şekillendirmelerinde destek olmaktadır. Bu desteği ise en iyi know-how'ı sağlayan özel ittifaklar tarafından desteklenen derin analitik, operasyon, değişim yönetimi ve finansal yetenekler yoluyla gerçekleştirmektedir.

Geleneksel tedarik zincirleri artık amaç için uygun değil.

EY'nin talep yanıt networkü (DRN) tedarik zinciri dönüşüm çerçevesi



Yeni bir DRN ortaya çıkıyor.



EY Hakkında

EY bağımsız denetim, vergi, kurumsal finansman ve danışmanlık hizmetlerinde bir dünya lideridir. Anlayışımız ve kaliteli hizmetlerimiz dünya ekonomisi ve sermaye piyasalarında güvenin oluşmasına katkıda bulunmaktadır. EY, güçlü yönetim ekibiyle tüm paydaş gruplarına verdiği sözleri yerine getirmekte ve bu şekilde çalışanları, müşterileri ve içinde yer aldığı diğer çevreler için daha iyi bir çalışma hayatı oluşturulmasında önemli bir rol üstlenmektedir.

EY adı küresel organizasyonu temsil eder ve Ernst & Young Global Limited'in her biri ayrı birer tüzel kişiliğe sahip olan, bir veya daha çok, üye firmasını temsil edebilir. Sınırlı sorumlu bir Birleşik Krallık şirketi olan Ernst & Young Global Limited müşteri hizmeti sunmamaktadır. Daha fazla bilgi için lütfen ey.com adresini ziyaret ediniz.

© 2018 EY Türkiye.
Tüm Hakları Saklıdır.

Sadece genel bilgi verme amacıyla sunulan bu yayın muhasebe, vergi veya diğer profesyonel hizmetler alanında geçerli bir kaynak olarak kullanılması amacıyla hazırlanmamıştır. Belirli bir konuya ilişkin olarak ilgili danışmana başvurulmalıdır.

ey.com/tr
vergidegundem.com
facebook.com/ErnstYoungTurkiye
instagram.com/eyturkiye
twitter.com/EY_Turkiye