

Türkiye’de Otomotiv Piyasasındaki Özel Tüketim Vergisi İndirimlerinin Maliye Sosyolojisi Açısından Analizi

Duran BÜLBÜL
duranbulbul@gazi.edu.tr

Işıl Fulya ORKUNOĞLU
iforkunoglu@gazi.edu.tr

Fiscal Sociology of Excise Tax Deductions on Automotive Market in Turkey

Abstract

In recent years, there aren't many studies about production, import, export and taxation of Turkish Automotive Sector. This paper's aim is to observe and evaluate quantity of production and foreign trade of the automotive sector in Turkey, which is applicable right after the excise tax incentive. However in this study, used the data of Automotive Sector Society (ODD) and prepared hand-made tables. This tables consists of re-calculating of some automobiles excise tax and value added taxes.

Key Words : Automotive Sector, Production, Import and Export of Automotive Sector.

JEL Classification Codes : C12, C20, F14, F23.

Özet

Türk Otomotiv Sektörü'nün imalatı, ithalatı, ihracatı ve vergilendirilmesi ile ilgili son yıllarda pek fazla çalışma yapılmadığı görülmüştür. Bu doğrultuda çalışmamızda son dönemde Türkiye’de otomotiv gibi çeşitli sektörlere getirilen ÖTV indirimleri sonrasında, otomobil üretim, ihracat ve ithalat rakamlarına değinilmektedir. Çalışmada Otomobil Distribütörleri Derneği'nin verileri ile ÖTV ve KDV rakamlarından önce arındırıp, sonra yeniden hesaplama yaparak oluşturduğumuz tablolardan yararlanılmaktadır.

Anahtar Sözcükler : Otomotiv Sektörü, Otomotiv Sektörü İmalatı, İhracatı, İthalatı.

1. Giriş

2008 yılında yaşanan küresel mali krizin etkilerinin minimize edilebilmesi için iç piyasanın canlandırılması ve stokların eritilmesi amacıyla Hükümet bilgisayarda, mobilyada, beyaz eşyada ve bazı kara taşıtlarında vergi indirimlerine gitmiştir. Ekonomide son aylarda yaşanan ihracat ile üretimdeki düşüşü izleyen iç talepteki daralmanın önlenmesine yönelik alınan bu tedbirler öncelikle 16 Mart 2009’da başlamış, üç aylık kısa vadeli birer çözüm olarak uygulanmışlardır. Ancak daha sonra bu uygulamaların süreleri 2009 yılı Eylül Ayı’nın sonuna dek uzatılmıştır. Bu nedenle çalışmada belirtilen üç aylık sürecin ve uzatılan indirimlerin; üretim, ihracat, gelir ve mükellefler üzerindeki etkisi ile ilerleyen süreçte yaratabileceği olası etkiler dikkate alınmaktadır.

2. Teoride ve Uygulamada Otomobilin Vergilendirilmesi

2.1. Vergi Teorisinde Özel Tüketim Vergisi ve Otomobilin Vergilendirilmesi

Pek çok ekonomist benzin vb. yakıt gibi enerji ile ilintili ürünlerin vergilendirilmesinde yüksek vergilerden yanadır. Bunun nedeni sözü edilen ürünlerden elde edilecek yüksek vergi gelirlerinin ekonomideki çeşitli dışsallıkların düzenlenmesinde yardımcı fonksiyon görebileceğidir. Bu görüş uzun yıllar önce Pigou tarafından savunulmuştur (Mankiw, 2009: 14–23). Ancak vergi gelirleri ile vergi oranları arasındaki ilişkiyi inceleyen Laffer’in teorisine göre; vergi oranlarındaki azalışlar firmaların yatırım ve üretim kararlarında olumlu etkiler meydana getirir (Karabulut, 2003: 370–376). Daha fazla üretim yapan firmalar, daha çok kazanç elde eder ve vergi gelirleri de kurum kazançları ile doğru orantılı olarak artış gösterir. Bu bağlamda getirilecek vergi indirimlerinin ekonomiye olumlu yönde etkide bulunacağı ileri sürülmektedir. Dolayısıyla bu iki yaklaşım arasında, özellikle de kayıt dışının yüksek olduğu ülkelerde, kriz dönemlerinde, ekonomilerdeki konjoktüre bağlı olarak, ince ayarlı bir dengenin kurulmasının gerekli olduğu düşünülmektedir. Nitekim Maliye Teorisinde yer alan ödeme gücüne göre vergileme ilkesine göre de, kişilerin kendisi ve ailesinin asgari düzeyde yaşamını sürdürmeye yetecek miktarın üzerindeki gelir kısmı vergilendirilmelidir. Bu yaklaşımda vergilendirmenin, gelirin sübjektifleştirilebilme kolaylığı nedeniyle gelir odaklı şekilde tespiti esası benimsenmiştir. Buna karşın, harcamalar da gelirler gibi ödeme gücünün birer göstergesidirler. Otomobil alımı gibi vatandaşların bütçelerinde büyük yer tutan harcamalar ise bu nedenle değerleri göz ardı edilmeden vergilendirilmelidir.

2.2. Vergi Uygulamalarında Otomobilin Vergilendirilmesi

Ülkemizde hurda araçlardan daha düşük oranda vergi alınmaktadır. Diğer yabancı ülkelerde ise hurda araçlardan çevreye verdikleri zarar düşünülerek diğer araçlara oranla çok daha yüksek oranda vergi alınmaktadır. Bunun yanında çevreye verilen zararın indirgenmesini sağlamada AB'ye uyum doğrultusunda küresel ısınmaya neden olan karbon salınımının kontrol altına alınmasına yönelik olarak benzinli motorlardaki zararlı emisyon değerleri ile dizel araçlardaki farklı egzoz kirliliğinin düşürülmesine çalışılmaktadır. Bu kapsamda Avrupa Parlamentosu tarafından 2006'da arabaların karbonmonoksit bazlı vergilendirilmesine yönelik direktif oylanmıştır (ACEA, 2006: 1–3). 2009 itibariyle pek çok AB ülkesinde Bununla birlikte günümüzde hibrit motorlu araçlar da artık seri üretime girmiş bulunmaktadır. Petrol rezervlerinin gün geçtikçe azalması, hızlandırılan alternatif yakıt ve enerji teknolojilerinin AR-GE çalışmaları doğrultusunda ilerleyen yıllarda güneş enerjisi ile çalışan araçların üretiminin maliyeti düşürülerek, bu araçların üretimleri artırılmak istenilmektedir.

Son yıllarda gelişmiş ülkelerde motorlu taşıtların vergilendirilmesinin karbon monoksit salınımlarından ayrı değerlendirilmediği görülmektedir. Bu doğrultuda alınmış yasal düzenlemeler, Finlandiya, Portekiz, İspanya, Fransa, Kıbrıs, Hollanda, İrlanda, Romanya, Almanya, İngiltere gibi ülkelerde uygulanmaktadır (ACEA, 2009: 1–2). Örneğin; Avusturya'da motorlu taşıtlarda 120 kg'dan az gaz salınımı yapan araçlar maksimum 300€ bonus ile 180 kg'dan fazla gaz salınımı yapan araçlar ise 25€ ceza ile karşı karşıya bulunmaktadır. İrlanda'da 1 Temmuz 2008'den itibaren kilometrede 120 gram ile 225 gram karbon salınımı yapan araçlar için %14-%36 arasındaki oranlarda vergiye tabi tutulmaktadır. Bunun yanında hibrid ya da esnek yakıtlar (flexible fuel) ise 2500 € vergi indirimi bulunmaktadır. Almanya'da 1 Ocak 2009'da yürürlüğe giren yasaya göre ise 100 gr/km altında olmalıdır. Finlandiya'da 60gr/km ile 360 gr/km karbon salınımı yapan araçlar %10 - %40 oranları arasında karbon monoksit bazlı vergilendirmeye tabidir (ACEA, 2008: 1–2).

Ancak ülkelerin zaman zaman diğer ülkelerden otomobil ithalatını caydırıcı hale getirmek bakımından uyguladıkları çeşitli vergilerle karşılaşabilmektedir. Avrupa Topluluğu Adalet Divanı kararı ile tespit edilene dek Fransa'da 1600cc'nin üstünde otomobil üretiminin yapılmaması nedeniyle bu ülkenin 1600cc'nin üzerindeki otomobil alımlarında, bu konuda uyguladığı en yüksek vergiden beş misli daha fazla vergi uygulaması bu duruma örnek gösterilebilir (Bilici, 2007: 5–6).

Binek oto ya da diğer bir deyişle otomobilin alınması dolayısıyla ortaya çıkan mali yükler; Motorlu Taşıtlar Vergisi, Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisinden oluşur. Buna göre; Motorlu Taşıtlar Vergisi motorlu taşıta sahip olunması dolayısıyla, I sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi tarifesinde yer alan otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletler için taşıtın yaşı ve motor silindir hacmine göre değişen

tutarlarda olmak üzere, II sayılı tarifede ise taşıtın cinsi, ağırlığı, oturma yeri ve yaşlarına göre belirlenen tutarlarda, tahsil edilmektedir. Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi ise motorlu taşıt alımı sırasında iktisap nedeniyle ödenmektedir. Vergi sistemimizde Katma Değer Vergisi, mal ve hizmet alımı sırasında yüklenen finansal yük olup ay içinde tahsil edilen Katma Değer Vergisinin indirilmesinden sonra bu yük elde edilmektedir. Ancak bu mali yükün indirilmesi binek oto olması durumunda mümkün olamamaktadır. Elde edilen binek oto işletilmek dışında başka bir sebeple alınıyorsa, bu yüklenen Katma Değer Vergisinin indirimi mümkün değildir.

3. Türkiye’de Otomobilden Alınan Özel Tüketim Vergisinde Yapılan İndirimler

Ekonomide dördüncü tedbir paketi olarak yapılan indirimler, *Bazı Mallara Uygulanacak Katma Değer Vergisi İle Özel Tüketim Vergisi Oranlarının Belirlenmesine İlişkin Kararın Yürürlüğe Konulması Hakkında Karara* (B.K.K. 2009/14802) göre; 16 Mart 2009 - 15 Haziran 2009 arasında uygulanmak üzere yürürlüğe girmiştir. Buna göre; 1600cc’den küçük motor hacmine sahip olan otomobillerdeki Özel Tüketim Vergisi %37’den %18’e düşürülmüştür. 1601–2000cc arasındaki motora sahip otomobillerde Özel Tüketim Vergisi %60’dan %54’e; 2000cc’ den büyük motor hacmine sahip otomobillerdeyse %84 olan Özel Tüketim Vergisi %80’e düşmüştür. Öte yandan ticari araçlarda Özel Tüketim Vergisinin %10’dan %1’e; kamyon ve otobüslerde %4’ten %1’e; motosikletlerde de %22’den %11’e düşürülmesi öngörülmüştür.

Bazı Mallara Uygulanacak Katma Değer Vergisi ile Özel Tüketim Vergisi Oranlarının Belirlenmesine Dair Bakanlar Kurulu Kararına göre; getirilen Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi indirimlerinin süresi 3,5 ay uzatılmıştır. Bu karara göre; 1600cc ve altındaki otomobillerde %37 iken %18’e indirilen Özel Tüketim Vergisi oranının 16 Haziran - 30 Eylül arasında %27 olarak uygulanması öngörülmüştür. Yük taşımaya mahsus üstü kapalı ticari araçlardaki Özel Tüketim Vergisinin ise 15 Haziran’a kadar %1, 30 Eylül’e kadar da %3 olacağı; çekiciler, midibüsler, özel amaçlı taşıtlar ve kamyonlarda %4’ten %1’e indirilen Özel Tüketim Vergisi oranının 30 Eylül’e kadar aynı şekilde uygulanmaya devam edeceği; minibüslerde %9’dan %2’ye indirilen Özel Tüketim Vergisinin 30 Eylül’e kadar %4 olarak uygulanacağı; motor hacmi 250cc’nin altında olan motosikletler için %22’den %11’e indirilen Özel Tüketim Vergisinin 30 Eylül’e kadar %16 olarak uygulanacağı öngörülmüştür.

4. Yapılan Vergi İndirimlerinin Üretime ve İhracata Etkisi

Otomotiv Sanayii Derneği’nin “Otomotiv Sanayii Dış Ticaret Raporu - Mart 2009” çalışması (O.D.D., 2009a: 3-4)’na göre, toplam ana sanayide otomotiv ihracatı %58 azalarak 4 milyar 413 milyon dolardan 1 milyar 831 milyon dolara inerken, bu grup içinde

yer alan otomobil ihracatı %52 azalarak 2 milyar 204 milyon dolardan 1 milyar 66 milyon dolara düşmüştür. Otomotiv sektörünün yan sanayi ihracatı ise %46 gerilemiştir. Ülkemizin yıllara göre otomotiv sektörü üretim miktarlarına ilişkin veriler incelenmek istenildiğinde; Türkiye İstatistik Kurumu'nun yalnızca Sanayi Üretim Endeksi'nin alt gruplarında bulunan motorlu kara taşıtlarının bir önceki yılın aynı ayına göre üretim yüzdesindeki değişimi veren bir endeks çalışmasının bulunduğu görülmüştür. Bu nedenle öncelikle sektöre ilişkin baz verilerin bulunduğu Otomobil Distribütörleri Derneği'nin raporlarındaki verilerden yararlanılmıştır. Tablo: 1'de motorlu kara taşıtları sektörünün, on yıllık üretim, ihracat ve ithalat miktarları yer almaktadır. Sektörün 1998'de 239.937 olan üretimi, 2008'de 621.567'ye yükselmiştir. Toplam otomotiv pazarında otomobilin payının %70'lerden %54'e düştüğü görülmektedir. İthalat ve ihracat rakamlarına bakılacak olursa; her ikisinde de yıldan yıla yükseliş eğiliminin sürdüğü, 2001 yılının kırılma noktası olduğu, bu sektörde ithalata bağlı olarak ihracatın yükseldiği ve 2008 toplam ithalat rakamının %58, ihracat rakamının ise %79 olduğu görülmektedir.

Tablo: 1
Motorlu Kara Taşıtları Üretimi (1998–2008)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Otomobil	239.937	222.041	297.476	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682	634.883	621.567
Ticari Araç	104.564	75.815	133.471	95.342	142.367	239.556	376.256	425.789	441.898	464.530	525.543
Toplam	344.501	297.856	430.947	270.685	346.565	533.672	823.408	879.452	987.580	1.099.413	1.147.110
Otomobil Payı (%)	70	75	69	65	59	55	54	52	55	58	54
Toplam Pazarda İthalat	183.721	175.437	341.664	93.887	83.027	222.984	430.204	436.033	382.460	355.752	306.087
İthalat (%)	38	44	52	48	48	56	58	57	57	56	58
Toplam Pazarda İhracat	37.926	92.051	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078	706.402	829.879	920.763
İhracat (%)	9	28	22	71	73	64	60	61	69	73	79

Kaynak: ODD, 2009a: 5–6.

2009 Ocak-Mart döneminde üretim, küçük kamyonca %91, büyük kamyonca %88, midibüste %85, kamyonette %68, minibüste %64 ve otobüste %15 oranında azalmıştır. Traktör üretimi ise %56 azalarak 3 bin 266 adet olmuştur. Otomobil pazarında Şubat ayına göre 26 bin artışa karşılık üretimdeki artış 7 bin adet olmuştur. Toplam satışlardaki 33 bin artış ise üretimde ancak 14 bin adet artış sağlamıştır(O.D.D., 2009b: 4–5). 2009 yılı Mart ayı üretim verileri, Şubat ayı ile kıyaslandığında, Özel Tüketim Vergisi indiriminin, daha çok 1600cc altındaki araçların yurt içi satışlarını hızlandırarak, mevcut stokların satılması dışında, üretim üzerindeki etkisinin sınırlı olduğu görülmüştür.

Nitekim Türkiye İstatistik Kurumu 2009 Nisan ayı İmalat Sanayi Üretim Endeksi alt gruplarının 2009 yılı Nisan ayında 2008 yılı aynı ayına göre yüzde değişim oranları incelendiğinde, en yüksek düşüş oranının %50,2 ile motorlu kara taşıtı, römork ve yarı römork imalatında gerçekleştiği görülmektedir (TÜİK, 2009a: 1–2).

Otomotiv Distribütörleri Derneği’nin Mayıs 2009 tarihli raporu (O.D.D., 2009c: 1-3)’na göre; son üç ayda otomotiv şirketlerinin ellerindeki stoklar tükenmiştir. Üretime ara veren firmalar, artan talebi karşılayabilmek için yeniden üretime başlamıştır. Özel Tüketim Vergisi indiriminin desteği ile indirimin getirildiği üç ayda pazarda toplam 170 bin 942 araç satılmıştır. Satılan araçların 100 bin 137 adedi ithal, 70 bin 805 adedi ise yerli araçlardan oluşmaktadır. Satışlarda ithal araçlar önde olsa da, ithal-yerli arasındaki farkın önceki dönemlere göre kapandığı görülmektedir. Satışlarda pazar lideri 27 bin 491 adet araç satışı ile FİAT olmuştur. FİAT’ı 21 bin 929 adet satışla RENAULT, FORD ve HYUNDAİ izlemiştir. Otomotiv sektöründe genellikle nihai mamullerde dış ticaret fazlası, taşıt aksam ve parçalarında ise dış ticaret açığı verilmektedir. Otomotiv sektörü 2007 yılında 1 milyar dolar civarında dış ticaret fazlası vermiştir. 2007 yılındaki bu gelişmede taşıt araçları ihracatı etkili olmuştur, 2006 yılında 9,8 milyar dolarlık taşıt araçları ihracatı yapılmışken, 2007 yılında ihracat 13 Milyar dolara yükselmiştir. 2007’de çoğu otomotiv firması yatırımlarını tamamlayarak işletmeye dâhil etmiştir. Kapasite artırımlarının tamamlanması, ihracata yönelik yeni modellerin üretilmeye başlanması ve “al ya da öde anlaşmaları” nedeniyle 2008 ve 2009’da sektör ihracatında hareketlenme gerçekleşmiştir (Yükseler ve Türkan, 2008: s.51–53). Ancak getirilen düzenlemede ilk 5 ayda satışları %50’den fazla gerileyen ağır ticari araç sektörüne yönelik hiçbir karar alınmaması eleştirilmektedir. Nitekim belirli süre geçerliliği olan ÖTV indirimi, özellikle binek otomobil pazarında stokları eritmeye ve nakit girişi sağlamaya yönelik önemli bir adımdır. Ancak küresel krizden binek otomobillere oranla daha fazla etkilenen ticari araç pazarına istenen düzeyde katkı sağlayamamıştır. Buna karşılık Türkiye’nin en büyük otomotiv ihracat kalemini oluşturan ve büyük oranda istihdam sağlayan ticari araçları destekleyecek uygulamalara ihtiyacı bulunmaktadır. Bu nedenle, getirilen düzenlemede ticari araç satışlarının dolayısıyla da kamyon, ağır kamyon gibi ticari araç fabrikalarının üretimlerinin vergi teşviki ile desteklenmemesi yerinde bir uygulama olarak görülmemektedir.

2009 yılı Ocak-Mart döneminde ihracat ise, 2008 yılı aynı dönemine göre %52,9 oranında azalarak 3,4 milyar dolar olmuştur. Pek çok sektörü derinden etkileyen kriz ortamından otomotiv sanayi de oldukça etkilenmiştir. Buna rağmen, otomotiv sanayi, 2009 yılı Ocak-Mart dönemi ihracat sektör sıralamasında birinci sırasında yer almıştır. Otomotiv sanayinin, toplam ihracattaki payı %16 düzeyinde gerçekleşmiştir. 2009 yılı Ocak-Mart döneminde toplam taşıt aracı ihracatı, 2008 yılı aynı dönemine göre yüzde 56 azalarak 121 bin adet olmuştur. 2009 yılı Ocak-Mart döneminde otomobil ihracatı, %47,4 düşüş ile 80 bine, ticari araç ihracatı ise %66 azalarak 41 bin adede gerilerken, traktör ihracatı %13 azalarak 2 bin 938 adet düzeyinde gerçekleşmiştir (TÜİK, 2009b: 1–3).

5. Vergi İndirimlerinin Gelir Etkisi

Maliye Bakanlığı Muhasebat Genel Müdürlüğü verileri (M.B., 2009: 1-2)’ne göre, Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi indirimlerinin maliyeti yaklaşık 600-700 milyon lira civarındadır. 1 Haziran 2009’a kadar, geçen yılın aynı dönemine göre

satışlarda %33'lük artış gerçekleşmiştir. Hafif ticari araçların satışında daralma oranı yüzde 2'ye gerilemiştir. Bunların yanı sıra Özel Tüketim Vergisi indirimi kamu maliyesine ek vergi geliri kazandırmıştır. Ocak ayında motorlu taşıtlardan 178 milyon 262 bin lira, Şubat'ta ise 164 milyon 523 bin lira Özel Tüketim Vergisi alınmıştır. Ay ortasında indirimlerin devreye girdiği Mart'ta ise bu rakam 263 milyon 39 bin liraya yükselmiştir. Nisan'da 253 milyon 162 bin lira, Mayıs'ta ise 270 milyon 586 bin lira Özel Tüketim Vergisi geliri elde edilmiştir. Ancak, son 3 ayda yaşanan artışa karşın krizin getirdiği durgunluk geçen yıl elde edilen rakamların yakalanmasını engellemiştir. 2008'in ilk 5 ayında motorlu taşıtlardan tahsil edilen 1 milyar 681 milyon 774 bin liralık Özel Tüketim Vergisi geliri, 2009'un aynı döneminde 1 milyar 129 milyon 572 bin liraya düşmüştür.

6. Vergi İndirimlerinin Mali Sosyolojisi

Özel Tüketim Vergisi indiriminden sonra mükelleflerin 20.000 TL'lik bir araçta yaklaşık 5.000 TL. civarında kârının olacağı hesabı yapılmıştır. Ancak uygulamada indirimler mükelleflere gerektiği biçimde yansıtılmamıştır. Örneğin, 2008'de alınan sıfır km. Renault Clio marka bir aracın indirimli (kampanyalı) fiyatı 26.000 TL. iken; aynı araç 2009 Nisan'da 31.000 TL. fiyatla satılmaktadır. Getirilen Özel Tüketim Vergisi indirimine göre aynı aracın fiyatı Haziran 2009'da 24.101 TL'ye olması gerekirken gerçekleşen fiyat daha yüksekte kalmıştır. Vergi indirimlerinin fiyatlara yansıtılmaması durumunda tüketiciler mağdur olmakta; vazgeçilen vergi otomotiv üreticilerine haksız kazanç haline dönüşmektedir. Bu noktada bayilerin fiyat listelerinin kamuya duyurulması ve tüketici derneklerinin ve sivil toplum kuruluşlarının listelerde belirtilen satış fiyatlarını denetlemesi büyük önem taşımaktadır. Böylelikle otomobil satıcılarının elde ettiği haksız rantların önüne geçilebilecek, tüketicilere ise belirtilen indirimlerin fiyata yansımış tutarlarından yararlanma imkânı tanınmış olacaktır.

Bununla birlikte firmalar Özel Tüketim Vergisi indiriminin yürürlüğe girmesinden önce liste fiyatları üzerinden %2-%5 arasında indirim yapmaktaydılar. Ancak daha sonra bu indirim tutarlarını fiyatlarına tam olarak yansıtmadılar. Bayiler daha önceden yapmış oldukları çeşitli kampanyaları da yapmaktan vazgeçtiler. Bunun nedeni satışların nasıl olsa hızlanmış olması şeklinde açıklanabilir. Bu durum beklenenin aksine pek çok firmanın araç satış fiyatlarını artırmasına neden olmuştur. Bu tedbir paketinden önce turizm ve tekstil sektöründe de Katma Değer Vergisi indirimleri gerçekleştirilmişti. Buna benzer şekilde Katma Değer Vergisinin %18'den %8'e düşürülmesine rağmen birçok satıcı etik davranarak bu indirimi tüketiciye yansıtırken, birçok satıcı da bu krizi fırsat bilerek etik davranmamış ve indirimleri tüketiciye yansıtılmamıştır. Aynı durum otomobilde de geçerlidir. Dolayısıyla Özel Tüketim Vergisi indirimi bayilerin kârlarına kâr katmıştır.

Tablo: 2'de 16 Mart 2009'da plazaların verdikleri ortalama fiyatlar üzerindeki Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi tutarları arındırılarak baz fiyatlara ulaşılmıştır. Buradan da 1600cc altı otomobillerin Özel Tüketim Vergisi indirim tutarları

ile Katma Değer Vergisi tutarları eklenerek, olmaları gereken piyasa satış bedelleri hesaplanmıştır. Baz fiyatların hesaplanmasında izlenen yol şöyledir. Örneğin; Renault Symbol Authentique’in 19.000 TL’lik değerinden;

- (1) $19.000 \text{ TL} / 1.18 = 16.101 \text{ TL}$ (Özel Tüketim Vergisi Dâhil Katma Değer Vergisi Hariç Eski Fiyat)’a ulaşılmıştır.
- (2) $16.101 \text{ TL} / 1.37 = 11.753 \text{ TL}$ (Vergisiz Eski Satış Fiyat)’ına ulaşılmıştır. (BAZ FİYAT)
- (3) Özel Tüketim Vergisi: $11.753 \text{ TL} \times \%27 = 3.173 \text{ TL}$
- (4) $11.753 \text{ TL} + \%27 \text{ Özel Tüketim Vergisi} = 14.926 \text{ TL}$ (Özel Tüketim Vergili Yeni Fiyat)
- (5) Katma Değer Vergisi: $14.926 \text{ TL} \times \%18 \text{ Katma Değer Vergisi} = 2.686 \text{ TL}$
- (6) TOPLAM: $11.753 + 3.173 + 2.686 = 17.612 \text{ TL}$ (Katma Değer Vergisi Dâhil Edilmiş Satış Fiyatı)

Tablo: 2

Bazı Otomobillerin Mart 2009 Öncesi ve Sonrası Fiyatları ile Özel Tüketim Vergisi ile Katma Değer Vergisi İndirimi Sonrası Olması Beklenen Fiyatlar

Firma Adı Modeli 2009	16 Mart 2009 Liste Fiyatları (1)	Ulaşılan Baz Fiyatlar	Oto -Satıcıların İndirim Sonrası İlan Ettikleri Liste Fiyatları (2)	İndirimi Sonrası Beklenen Fiyatlar (3)*	İlan Edilen Fiyatlarla Beklenen Fiyatlar Arasındaki Fark (3)-(2)
Renault Yeni Symbol Authentique 1.2 16V 75 bg	19.000	11.753	22.950	17.612	5.338
Hyundai Accent Era Eco klm	19.800	12.248	21.050	18.355	2.695
Dacia Sandero Ambiance 1.4	14.250	8.815	18.200	13.210	4.990
Dacia Logan Sedan Faz2 1.4	13.000	8.042	16.950	12.051	4.899
Fiat Albea Sole 1.4 Fire Active	17.000	10.515	19.630	15.757	3.873
Fiat Linea 1.4 Fire Active Dab Abs Ac	23.000	14.227	28.130	21.320	6.810
Lada Kalina(1.6 8v)	13.000	8.042	17.083	12.051	5.032
Kia Cerato Cerato 1.6 Lx Gsl Sedan Basic	26.000	16.083	29.375	24.102	5.273
Seat Leon(1.6 102 hp style)	30.000	18.557	35.750	27.809	7.941

Peugeot 206 Comfort Ac - 1.4 75 hp - MANUEL	20.000	12.371	22.410	18.539	3.871
Volkswagen Polo(1.4 80 hp)	22.300	13.794	24.200	20.671	3.529
Ford Focus Trend 5k 1.6 115ps	30.200	18.681	33.235	27.995	5.240
Mercedes c180(1,6) (Euro)	36.000	22.268	38.760	33.370	5.390
Volvo s40(1.6)dizel (Euro)	22.600	13.979	25.042	20.948	4.094
Subaru İmpreza hb awd 1.5 5mt comfort	31.000	19.176	36.858	28.737	8.121
Tata İndigo 1.4 tdi trend	13.874	8.582	17.300	12.861	4.439

Tablo: 2'ye göre; galerilerin ve/veya plazaların Özel Tüketim Vergisi indirimi sonrası ilan ettikleri fiyatlar ile hesaplamalarımıza göre ilan etmeleri gereken fiyatlar arasındaki farkın yukarıda belirtilen pek çok araçta minimum 2.695 TL tutarında bir fark olduğu görülmektedir. Bu nedenle vergilendirmenin mükellefler üzerindeki “mali anestezi etkisinin” bayiler tarafından fırsatçılık ile kullanılarak fiyatlara yeterince yansıtılmayan vergi indirimleri ile vergi idarelerinin getirilen yasal düzenlemelerin uygulanmasını sağlamaktaki yetersizliğinin topluma etkisinin olumsuz yönde olduğu söylenebilir.

Ancak vergi indirimleri ile ortaya çıkan otomobil, beyaz eşya - ev aletleri, mobilya ve bilişim mal gruplarında fiyat indirimlerinin, Mart ve Nisan döneminde büyük ölçüde tüketicilere yansıtıldığını savunan bir çalışmaya göre; Mart ayında otomobil mal grubunda %80, beyaz eşya ve ev aletleri mal grubunda ise bire bir yansıma (%100) gözlemlendiği, Mart'a göre Nisan'da ise; vergi otomobil madde grubunda %64, beyaz eşya mal gruplarında %73 civarında bir yansıma derecesi göze çarptığı, Nisan'da yansıma derecesindeki göreceli düşüklüğün, firmaların stoklarını eritme imkânına kavuşmaları nedeniyle fiyatlama davranışlarında kazandıkları kısmi esneklikten kaynaklandığı ileri sürülmüştür (Türkan, 2009: s. 6–7).

Konu satışlar boyutu ile incelendiğinde ise Tablo: 3'de; binek otomobil pazarında motor hacmi bazında, 2009 yılı Ocak-Mayıs döneminde 123.472 adetle en yüksek paya %83 ile 1600cc altındaki araçların sahip olduğu görülmektedir. Bu bağlamda belirtilen dönem için %37'den %18'e inen Özel Tüketim Vergisi ile en yüksek teşvikin 1600cc altındaki araçlara yapılması, 1600-2000cc arası araçlarda Özel Tüketim Vergisinin yalnızca %60'dan %54'e, 2000cc üzeri araçlarda da %84'den %80'e düşürülmesinin satışların Tablo: 2'deki şekilde 1600cc'nin altı araçların satış yüzdesindeki yüksek artışla sonuçlanmasına neden olduğu düşünülmektedir. Nitekim 2000cc üzerinde motor hacmine sahip araçlar %2 pay ile 3.318 adet satılmıştır.

Tablo: 3
Binek Otomobillerin Satış Hacimlerindeki Değişim (Mayıs 2008/2009)

Motor Hacmi	2009 Mayıs Sonu		2008 Mayıs Sonu		Değişim (%)	Vergi Oranları	
	Adet	Pay (%)	Adet	Pay (%)		ÖTV/08 (%)	ÖTV/09 (%)
1600cc altı	123.472	83	109.209	81	13	37	18*
1600cc-2000cc arası	21.887	15	20.898	15	5	60	54
2000cc üzeri	3.318	2	5.533	4	-40	84	80
Toplam	148.677	100	135.721	10	-10	*15 Haziran - 30 Eylül 2009 arası %27 olarak uygulanacaktır.	

Kaynak: O.D.D., 2009d: s. 5

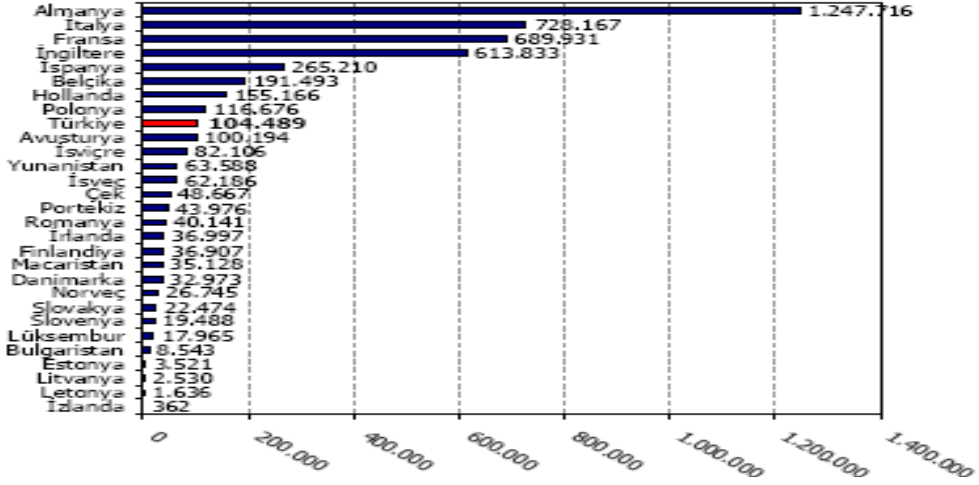
Hafif ticari araç pazarındaki gelişim incelendiğinde ise, geçen yılın Mayıs ayına göre hafif ticari araç satışları geçen yıla oranla %21,5 düşüşle 81.005 adetten 63.613 adete düşmüştür (O.D.D., 2009c, s.3-4).

7. Avrupa Araç Pazarında Daralma

ACEA (European Automobile Manufacturers’ Association)’nın “Avrupa Binek Otomobilleri Satış İstatistikleri” (European Car Sales Statistics)’e göre; Nisan 2009’da 30 Avrupa ülkesinde otomobil satışları bir yıl öncenin aynı ayına göre %12,3 oranında azalmıştır. Belirtilen dönemde Almanya satışını yüzde 18,4 oranında artırmıştır. Diğer Avrupa ülkelerinde satışlar büyük oranda gerilemiştir. Satışlar İngiltere’de %28,5, İtalya’da %16,3, İspanya’da %43,7, Yunanistan’da %40,7, Portekiz’de %40,3 oranında düşmüştür. Türkiye’de ise %1,2 oranında artmıştır. Türkiye’de Nisan ayında geçen yılın Nisan ayına göre %19,4 oranında bir artışla 36 bin 202 binek otomobil satılmıştır.

Şekil: 1’e göre; 2009 yılı Ocak-Nisan binek otomobil satışları ile Türkiye, Avrupa binek otomobil satışlarında 9. sırada yer almıştır.

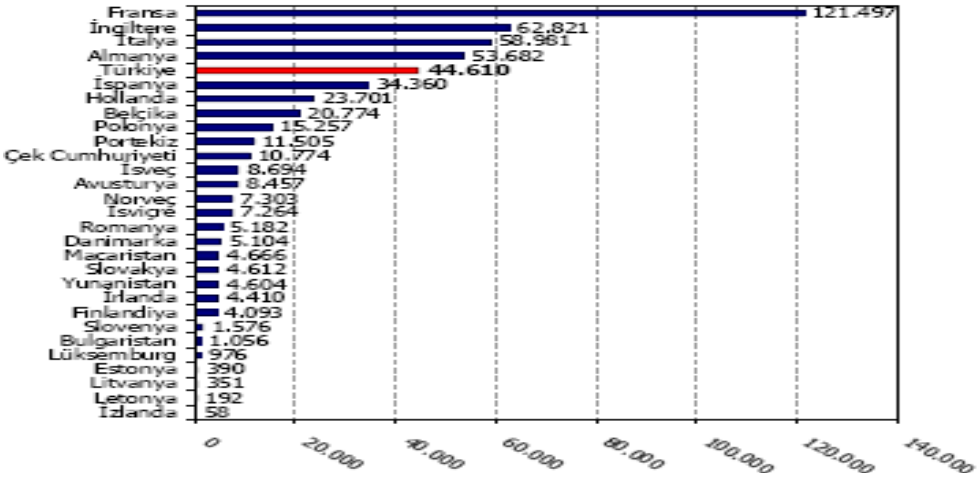
Şekil: 1
Avrupa Binek Otomobil Pazarı (2009 Ocak-Nisan)



Kaynak: ACEA, 2009b: 5-6.

Şekil: 2’de ise Avrupa hafif ticari araç pazarında Türkiye’nin 44.460 adetlik satışla Fransa, İngiltere, İtalya ve Almanya’dan sonra 5. sırada yer aldığı görülmektedir.

Şekil: 2
Avrupa Hafif Ticari Araç Pazarı (2009 Ocak-Nisan)



Kaynak: ACEA, 2009b: s. 5

8. Sonuç

Mart 2009 ve Mayıs 2009 tarihlerinde Türkiye’de hükümet tarafından yapılan Özel Tüketim Vergisi indirimlerinin plazalar, galeriler ve/veya firmalar tarafından yeterince fiyatlara ve dolayısı ile vatandaşlara yansıtılmadığı görülmektedir. Bu durumla ilgili olarak ilerleyen süreçte yapılması planlanan ekonomik tedbir paketlerinde vergi indirimleri söz konusu olduğunda, Maliye Bakanlığı ile Sanayi ve Ticaret Bakanlığı’nın ortak akıl çerçevesinde hareket etmesi ve sivil toplum kuruluşları ile özellikle tüketici derneklerinin konuya gereken hassasiyeti göstermesi yerinde olacaktır. Kaldı ki piyasalardaki bu tür depresif dönemlerde firmaların ve/veya satıcıların etik davranmayarak, baz fiyatlarını eskisinden daha yüksek belirleyerek vazgeçilen vergileri devlet hazinesi yerine kendi kazançlarına eklemeleri sosyal devlet anlayışını da zedelemekte ve gelir dağılımını bozmaktadır.

Kaynakça

- ACEA European Automobile Manufacturers’ Association (2006), *Global Warming: European Automobile Industry Supports CO2-based Car and Alternative Fuels Taxation*, <<http://www.acea.be/images/uploads/pr/20061573att01.pdf>>, Brussels, 5 September, 20.06.2009.
- ACEA European Automobile Manufacturers’ Association (2009a), *Motor Vehicle Taxation EU Summary*, <http://www.acea.be/.../20080327_ACEA_Tax_Guide_2008_Introduction.pdf>, Tax Guide, 18.06.2009, s. 1–2,
- ACEA European Automobile Manufacturers’ Association (2008), *Overview of CO2 Based Motor Vehicle Taxes in the EU*, <http://www.acea.be/images/.../20080302_CO%20%20tax%20overview.pdf>, 22 February, 23.06.2009.
- ACEA European Automobile Manufacturers’ Association (2009b), *European Car Sales Statistics*, <http://www.acea.be/images/uploads/files/20090416_PRPC-FINAL-0903.pdf>, April, 16.06.2009.
- Bilici, Nurettin (2007), “Türk Vergi Sisteminin AB ile Uyumunu”, *TİSK İşveren Dergisi*, Eylül.
- Karabulut, T., “Laffer Etkisinin Türkiye Uygulaması (1980-2003)”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, <http://www.sosyalbil.selcuk.edu.tr/sos_mak/makaleler/Tahsin%20KARABULUT/KARABULUT,%20Tahsin.pdf>, s. 370, 28.05.2009.
- Mankiw, N. G.(2009), “Smart Taxes: An Open Invitation to Join the Pigou Club”, *Eastern Economic Journal*, , 35, s. 14–23.

- Otomobil Distribütörleri Derneği (ODD) (2009a), *Otomotiv Sanayi Dış Ticaret Raporu*, Mart 2009, Mart, s. 3–4.
- Otomobil Distribütörleri Derneği (ODD) (2009b), “Otomotiv Sektöründe Ocak-Mayıs Döneminde Üretim, İhracat ve Toplam Pazarda Daralma Devam Etti”, *2009 Mayıs Ayı Otomotiv Üretim ve İhracat Raporu*, 22 Haziran.
- Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) (2009c), *Otomotiv Pazarı*, <http://www.odd.org.tr/frontside1/sortial.aspx?primary_id=70&target=productialdbl&detail=double&type=17&sp_table_extra=>>, Mayıs.
- Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) (2009d), *Otomotiv Pazarı, Ocak-Mayıs 2008/2009*, <<http://www.odd.org.tr/folders/2837/productialdbldocs/770/Mayis%202009%20Pazar%20Degerlendirmesi.pdf>>, 04.06.2009, s.5
- TÜİK Türkiye İstatistik Kurumu (2009a), *Aylık Sanayi Üretim Endeksi*, Nisan, Sayı 96.
- TÜİK Türkiye İstatistik Kurumu (2009b), *Dış Ticaret İstatistikleri*, <http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?tb_id=12&ust_id=4>, 2008–2009 Yılları, 30.06.2009.
- Maliye Bakanlığı, Muhasebat Genel Müdürlüğü (2009), *2009 Yılı Merkezi Bütçe Yönetim Gelirlerinin Ay İçi Gerçekleşmeleri*, <<http://www.muhasebat.gov.tr/mbulten/2009meryon.php>>, Mayıs, 24.05.2009.
- Habertürk (2009), *ÖTV İndirimli Otomobil Fiyatları*, <<http://www.haberturk.com/ekonomi/haber/134655-tumyorumlar-Iste-OTV-indirimli-otomobil-fiyatları.aspx>>, 23.06.2009.
- Otomagazin (2009), *ÖTV İndirimden Sonra otomobil Fiyatları!*, <<http://www.otomagazin.net/haber/872-oto-haber-otv-indirimden-sonra-otomobil-fiyatları.html>>, 21.03.2009.
- Türkan Ercan (2009), *Son Vergi Düzenlemeleri ile Ortaya Çıkan Fiyat İndirimleri Tüketicilere Yansıtıldı mı?*, <http://www.tcmb.gov.tr/yeni/iletisimgm/ercan_turkan_vergi.pdf>, Mayıs, ss. 6–7.
- Yükseler, Z. ve Türkan E. (2008), “Türkiye’nin Üretim ve Dış Ticaret Yapısında Dönüşüm: Küresel Yönelimler ve Yansımalar”, TÜSİAD, *Küresel Ekonomiye Entegrasyon Sürecinde Büyüme Seminer Notları*, 28 Şubat, İstanbul, s. 51.