

# OTOMOBİLDE VERGİ SORUNSALI

## TAX PROBLEMATIC IN CAR



Numan GÜLDALİ\*

### öz

Otomobil sektörünün ortaya çıkardığı katma değer ve bundan doğan vergi yükü ülkeler açısından büyük öneme sahiptir. Kimi ülkeler bu vergiyi etkin bir maliye politikası aracı olarak kullanırken; kimi ülkeler de negatif dışsallıklarla mücadele aracı olarak kullanmaktadır.

25.11.2016 tarihinde yapılan ve binek otomobillerin büyük bir çoğunluğunu ilgilendiren ÖTV düzenlemesiyle birlikte otomobil üzerinden alınan verginin Türkiye’de etkin bir maliye politikası aracı olarak kullanma niyetinin tekrarı niteliğinde olduğunu ortaya çıkarmıştır.

Otomobil üzerinden alınan verginin ne kadar etkin bir maliye politikası aracı olduğu netlik kazanmamıştır. Bu amaçla sektörün ekonomi içerisindeki payından hareketle analizler yapılarak, kayıt dışı ekonomiyi hesaba katarak, sonuçlar üzerine odaklanılması gerekmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Otomotiv Sanayi, Katma Değer, Vergilendirme, Vergi Yükü.

### ABSTRACT

The added value of the automobile industry and the tax burden resulting from it carry importance for countries. While some countries use this tax as an effective fiscal policy instrument, some use it as a means of combating negative externalities.

We can say that, with the regulation of SCT made in On 25.11.2016, which deals with a large majority of passenger cars, SCP is intended to be used as an effective financial policy instrument in Turkey.

It is not clear if a tax assessed from cars is an effective fiscal policy. For this purpose, it is necessary to focus on the results by analyzing the share of the sector within the entire economy and considering the informal economy .

**Keywords:** Automotive Industry, Value Added, Taxation, Tax Burden

\* Vergi Müfettiş Yardımcısı

M.G.T.: 22.02.2017 / M.K.T.: 25.04.2017

## 1- GİRİŞ

Otomobil üretimine dayanan otomotiv sanayinin ortaya çıkardığı katma değer, istihdam ve diğer sanayi kollarıyla olan etkileşimi ekonomik gelişme ve kalkınmışlıkta büyük bir öneme sahiptir.<sup>1</sup>

Otomotiv sektörünün yukarıda yer alan sebeplerle ekonomi alanında büyük öneme sahip olması; sektörü vergilendirme alanında da önemli bir konuma getirmektedir. Vergilendirme “*Adam Smith’in görünmez elinin düzenlediği bir piyasayı devletin görünür eliyle hizaya çekme hareketinin adıdır*” aslında. Bütün bu sebeplerle birlikte bir otomobilin imalatında, alım satımında ve kullanılmasında vergi alınması; otomobil üzerindeki vergilendirme kapasitesinin çok geniş olduğuna işaret etmektedir. Türkiye’de ve dünyada hükümetler ekonomik genişleme ve daralma dönemlerinde otomobil üzerinden alınan vergileri bir maliye politikası aracı olarak da kullanabilmektedir. Peki hükümetler otomobil üzerinden alınan vergileri sadece maliye politikası aracı olarak mı kullanıyor? Elbette bu sorumuzun cevabı hayır olacaktır. *Zira “C40 Kentleri olarak da bilinen “Büyük Kentler İklim Liderlik Grubu” tarafından yapılan açıklamaya göre, zirveye katılan Paris, Meksiko, Madrid ve Atina belediye başkanları yayımladıkları ortak bildiriyle dizel yakıtlı araçları 2025 itibarıyla trafikten tamamen men etmeyi taahhüt etti.”*<sup>2</sup> haberi bize otomobil üzerinden alınan vergilerin sadece maliye politikası aracı olamayacağına işaret ediyor. Çünkü hükümetler çevre kirliliğinde mücadele aracı olarak da vergi oranlarında değişiklik, muafık ve istisna getirebilmektedir. Türkiye’de ise satışta olan elektrikli araçlardan büyük bir çoğunluğundan özel tüketim vergisinin düşük oranda tahsilatı ve motorlu taşıtlar vergisinin alınmayışı da otomobil üzerinden alınan verginin sadece maliye politikası aracı olarak kullanılmayacağına örnek teşkil etmektedir.

## 2- OTOMOBİL ÜZERİNDEKİ VERGİ YÜKÜNÜN SEBEPLERİ

### 2.1- Negatif Dışsallıkla Mücadele

Negatif dışsallık, kişinin ya da kurumun aldığı bir kararın başka bir ekonomik birime zarar verme durumunun tanımıdır. Pigou tarafından da savunulan görüşe göre enerji ile alakalı ürünler de yüksek vergi daha etkindir. Çünkü ekonomide çeşitli dışsallıkların düzenlenmesinde yardımcı olma fonksiyonunu yerine getirir. 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.<sup>3</sup> Bu iki zıt görüşü dikkate alarak otomotiv sektöründe etkin bir maliye politikası önerisi mümkün değildir. Özellikle Türkiye gibi kayıtdışılığın yüksek olduğu ülkelerde ekonominin konjonktürüne bağlı olarak maliye politikası araçlarını kullanarak ince ayarlı bir dengenin kurulması gerekmektedir.

### 2.2- Ödemeler Dengesi

Ödemeler dengesi, bir ülkenin vatandaşları ile geri kalan tüm ülke vatandaşları arasındaki tüm işlemlerin sistematik kayıdır. Dış ticarete ilişkin bir amaç olan ödemeler dengesi, dış ödemeler bilançosunun eşitliğine dayanır.

<sup>1</sup> Ö. Saygın, (2013). Otomobiller Üzerinden Alınan Vergilerin Ampirik Analizi. Vergi Sorunları Dergisi. İstanbul, syf.180-181

<sup>2</sup> NTV: 2016

<sup>3</sup> I.F. Orkunoğlu, (2009). Türkiye’de Otomotiv Piyasasındaki Özel Tüketim Vergisi İndirimlerinin Maliye Sosyolojisi Açısından Analizi. Sosyoekonomi Dergisi. Ankara, syf.97-98

Günümüzde otomotiv sanayinin toplam imalat sanayii içerisindeki payının yaklaşık %8 olduğu düşünülürse otomotiv sektörünün ülke ekonomisi açısından önemi daha net anlaşılacaktır.<sup>4</sup> Bu oran gerek otomobil ihracatı yapan ülkeler açısından, gerekse otomobil ithalatı yapan ülkeler açısından ödemeler dengesi bakımından bize önemli bir ipucu vermektedir. Otomobil ihracatı yapan ülkelerin otomobil vergi oranlarında indirim gitmesi ödemeler dengesi üzerinde olumlu etki yaparken; otomobil ithalatı yapan ülkeler açısından vergi oranlarında artırım ödemeler dengesi açısından olumlu bir etki yapmaktadır.

Ekonomiyi, piyasayı basit matematik mantığıyla düşündüğümüz zaman ülkelerin ekonomisinde %8 gibi önemli bir paya sahip olan otomotiv sektörü ülkelerin önemli maliye politikası araçlarından birisi olabilir; ama gerçekte durum böyle değildir. Konuyu Türkiye açısından ele alırsak, ithal ara malına bağımlılık ödemeler dengesi üzerindeki bütün hesapları alt üst etmektedir. İthal ara malına bağlı olarak üretilen ihraç malı ve vergileme sorunsalı burada ortaya çıkmaktadır. İthal ara malının ve sonuçta üretilen ihraç malının farklı tarifelerde vergiye tabi tutulması vergi mevzuatını, uygulamasını ve denetimini daha karmaşık hale getirecektir. Otomotiv sektörü üzerinde nasıl bir vergileme politikası olsun da hem kamu gelirlerinde artış, hem dışsallıkla mücadele, hem de ödemeler dengesi üzerinde olumlu bir etkide bulunsun?

### **2.3- Vergi Gelirlerinde Artış ve Denk Bütçe Politikası**

Bütçe, hükümetlerin ülke vatandaşlarına verdiği bir sözdür, evdeki hesabın çarşıya uyacağıın teminatıdır, en önemli politika aracıdır. Bu sebeple hükümetler uygulayacağı para, maliye ve diğer politika araçlarını bütçe kısıtı altında belirlerler. Peki, kamu harcamaları ile kamu gelirleri arasında bir denklik fonksiyonel olarak birbirine bağlı şekilde kurulabilir mi? Kanaatimce bu iki kavram birbirleriyle sanıldığı kadar ilişkili değildir. Her ikisi birbirinden bağımsız ve uzun vadede değişiklik gösteren unsurlardır. *Baghestani ve McKnown da kamu kesiminin tahsis ve vergileme işlevlerinin tamamen ayrı işlevler olması nedeniyle, kamu harcamaları ve gelirleri arasında herhangi bir nedensellik ilişkisinin olamayacağını öne sürmektedir.* Baghestani ve McKnown, kamu harcama ve gelirlerinin bütçe dengesine uyumlarının, bu iki değişkenin gayri safi milli hasıla ile olan uzun dönem ilişkileri çerçevesinde ortaya çıktığını ifade etmektedir.<sup>5</sup> Bu bakımdan denk bütçeyi tutturabilmek için ekonomide büyük bir paya sahip olan otomotiv sektöründe uygulanan vergi oranlarını değiştirmesi anlamsız bir politika haline gelecektir. Çünkü kamu gelirleri üzerine nüfuz edecek bir vergilendirme politikasının meyvelerini aynı yıl içerisinde vermesi Baghestani ve McKnown belirttiği gibi Gayri Safi Milli Hasıla ile olan uzun dönem ilişkileri çerçevesinde olması sebebiyle imkansızdır. Bütçenin de yıllık olması prensibini hesaba kattığımızda otomotiv üzerinden yapılan vergilendirme politikası aracının bütçe dengeliği üzerindeki etkisi belirsizdir.

## **3- TÜRKİYE'DE OTOMOBİLDE VERGİ YÜKÜ**

### **3.1- Özel Tüketim Vergisi**

2002 yılında 4760 sayılı Kanunla kabul edilen Özel Tüketim Vergisi 1 Ağustos 2002 tarihinden

<sup>4</sup> Ö. Saygın, (2013). Otomobiller Üzerinden Alınan Vergilerin Ampirik Analizi. Vergi Sorunları Dergisi. İstanbul, syf. 180-181

<sup>5</sup> T. Çavuşoğlu, (2008). Türkiye'de Kamu Gelirleri ve Harcamaları Arasındaki İlişki Üzerine Ekonometrik Bir Analiz. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. Kütahya, syf. 144-145

itibaren yürürlüğe girmiştir. Bu Kanun'la birlikte 16 farklı vergi, harç ve fon yürürlükten kaldırılmıştır. Ülkemizde 4 farklı cetvel ile uygulanan ÖTV'nin birinci cetvelinde yer alan akaryakıtın vergi konusuna dahil edilmesi ve ikinci cetvelinde yer alan otomobil, motosiklet, uçak, helikopter, yat ve kotranın birinci elden alım satımında vergi konusuna dahil edilmesi itibarıyla otomotiv sektörünü doğrudan ilgilendirmektedir.<sup>6</sup>

### 3.2- Katma Değer Vergisi

1984 yılında 3065 sayılı Kanun'la kabul edilen Katma Değer Vergisi 1 Ocak 1985 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. İlgili Kanun'un 1. maddesine göre verginin konusunu her türlü mal ve hizmet ithalatı ile ticari, sınai, zirai veya mesleki faaliyet kapsamında yapılan veya maddenin 3'üncü fıkrasında ismen zikredilen teslim ve hizmetler oluşturmaktadır.

Ülkemizde sıfır otomobil üzerinde katma değer vergisi uygulamasında öncelikle özel tüketim vergisi uygulanmakta ve ortaya çıkan bu değer üzerinden katma değer vergisi %18 olarak uygulanmaktadır. Bu bakımdan özel tüketim vergisi yüklü değer üzerinden katma değer vergisinin alınması vergi adaletine uymayan literatürde *verginin piramitleşmesi* denilen unsurun ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. ÖTV oranlarında en ufak bir değişiklik KDV'ye tabi olan değeri de değiştirmektedir.

### 3.3- Motorlu Taşıtlar Vergisi

Vergi tabanını genişletmek ve araç kullanımının doğurduğu kamu harcamalarını finanse edebilmek için ortaya çıkmış olan bir vergi türüdür. Vergi tarifeleri oluşturulurken; verginin kapsamına giren taşıtların yaşı, cinsi, kullanılış şekli, oturma yeri, motor silindir hacmi ve azami kalkış ağırlığı gibi parametreler dikkate alınmaktadır.<sup>7</sup>

Ülkemizde otomobil üzerinden alınan motorlu taşıtlar vergisinde motor hacmi ve yaş kriteri dikkate alınmaktadır.

## 4- OTOMOBİLDEN ALINAN ÖTV ORANLARININ SON YILLARDAKİ DEĞİŞİMİ ve 25/11/2016 TARİHLİ ÖTV DÜZENLEMESİ

Türkiye'de binek otomobil üzerinden alınan vergilerde en önemli pay ÖTV'ye aittir. Bu bakımdan yukarıda da bahsettiğimiz gibi ekonominin daralma ve genişleme dönemlerinde otomobil üzerindeki ÖTV oranı bir maliye politikası aracı olarak kullanılabilir. <sup>6</sup>

Yakın dönemde yaşadığımız 2008 yılı küresel ekonomik krizde her ülke gibi Türkiye'de ekonomik krizin olumsuz etkilerini minimize edebilmek için bir dizi tedbir almıştır. Türkiye krizle birlikte ekonomide talep yetersizliğini telafi edebilecek politika olarak otomobil üzerindeki ÖTV oranlarını 16/03/2009 – 15/06/2009 tarihleri arasında uygulanmak üzere şu şekilde değiştirmiştir:

<sup>6</sup> Ö. Saygın, (2013). Otomobiller Üzerinden Alınan Vergilerin Ampirik Analizi. Vergi Sorunları Dergisi. İstanbul,183-184

<sup>7</sup> İ. Sugözü, (2014). Vergi Adaleti Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Analizi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. Konya, 116

Motor silindir hacmi	Eski Oran (%)	Yeni Oran (%)
Motor silindir hacmi 1600 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	37	18
Motor silindir hacmi 1600 cm <sup>3</sup> 'ü geçen fakat 2000 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	60	54
Motor silindir hacmi 2000 cm <sup>3</sup> 'ü geçenler	84	80

Oranların tablodaki gibi revize edilmesi görünürde otomobil fiyatlarında indirimdir; fakat pratikte otomobil satıcısı şirketlere ilave kar olarak dönmüştür. Bunu bir örnekle açıklayalım:

*“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 yüksek kalmıştır. Vergi indirimlerinin fiyatlara yansıtılmaması durumunda tüketiciler mağdur olmakta; vazgeçilen vergi otomotiv üreticilerine haksız kazanç haline dönüşmektedir.”<sup>8</sup>*

Otomobildeki ÖTV oranlarının azalması kişilerin tüketim eğilimini değiştirerek otomobil talebini olumlu yönde değiştirmiştir; fakat sonuç olarak bu indirim tüketicilerin tüketim eğilimlerini değiştirmesinin asıl sebebi olan “ucuz otomobil” satın alma amacına hizmet etmemiştir.

**Tablo 1:** 25/11/2016 Öncesi

Motor silindir hacmi	Oran (%)
Motor silindir hacmi 1600 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	45
Motor silindir hacmi 1600 cm <sup>3</sup> 'ü geçen fakat 2000 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	
Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 50 KW'ı geçip motor silindir hacmi 1800 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	45
Diğerleri	90
Motor silindir hacmi 2000 cm <sup>3</sup> 'ü geçenler	
Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 100 KW'ı geçip motor silindir hacmi 2500 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	90
Diğerleri	145
Sadece elektrik motorlu olanlar	
Motor gücü 85 kW 'ı geçmeyenler	3
Motor gücü 85 kW'ı geçen fakat 120 kW'ı geçmeyenler	7
Motor gücü 120 kW'ı geçenler	15

<sup>8</sup> I.F. Orkunoğlu, (2009). Türkiye’de Otomotiv Piyasasındaki Özel Tüketim Vergisi İndirimlerinin Maliye Sosyolojisi Açısından Analizi. Sosyoekonomi Dergisi. Ankara, 102

**Tablo 2:** 25/11/2016 Sonrası

Motor Silindir Hacmi	Oran (%)
Motor silindir hacmi 1600 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	60
- ÖTV matrahı 40.000 TL'yi aşmayanlar için*	45
- ÖTV matrahı 40.000 TL'yi aşmış, 70.000 TL'yi aşmayanlar için*	50
Motor silindir hacmi 1600 cm <sup>3</sup> 'ü geçen fakat 2000 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	
- ÖTV matrahı 100.000 TL'yi aşmayanlar için*	100
- Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 50 KW'ı geçip motor silindir hacmi 1800 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	60
-- ÖTV matrahı 50.000 TL'yi aşmayanlar için*	45
-- ÖTV matrahı 50.000 TL'yi aşmış, 80.000 TL'yi aşmayanlar için*	50
- Diğerleri	110
Motor silindir hacmi 2000 cm <sup>3</sup> 'ü geçenler	
Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 100 KW'ı geçip motor silindir hacmi 2500 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	110
Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 100 KW'ı geçip motor silindir hacmi 2000 cm <sup>3</sup> ile 2500 cm <sup>3</sup> arasında olanlardan ÖTV matrahı 100.000 TL'yi aşmayanlar için*	100
Diğerleri	160
Sadece elektrik motorlu olanlar	
Motor gücü 85 kW 'ı geçmeyenler	3
Motor gücü 85 kW'ı geçen fakat 120 kW'ı geçmeyenler	7
Motor gücü 120 kW'ı geçenler	15

2016 yılı Kasım ayında ÖTV oranlarında yine değişikliğe gidilmiştir. Bu defa amaç, silindir hacmi aynı olup da fiyat olarak daha yüksek araçların vergi oranını fiyatı daha düşük olan araçların vergi oranından ayırarak olmuştur. Bu açıdan 2009 yılındaki gibi vergi gelirlerini düşürerek talep yetersizliğini gidermek gibi bir amaç güdülmemiştir; aksine vergi gelirlerinin artırılması amaçlanmıştır. Bu kapsamda yukarıda Tablo 1 ve Tablo 2'yi karşılaştırıp örneklemeimizi 1600 cm<sup>3</sup> motor hacminin altında tuttuğumuzda şu sonuçlara ulaşılabilir:

- Motor hacmi 1600 cm<sup>3</sup>'ün altında ve ÖTV matrahı 40.000,00 TL'yi aşmayan otomobiller bakımından hiçbir değişiklik olmamıştır.
- Motor hacmi 1600 cm<sup>3</sup>'ün üzerinde ve ÖTV matrahı 40.000,00 TL'yi aşan 70.000,00 TL'yi aşmayan otomobiller bakımından %5'lik bir ÖTV artışı ve buna bağlı olarak KDV matrahında artış gerçekleşmiş.
- Motor hacmi 1600 cm<sup>3</sup>'ün üzerinde ve ÖTV matrahı 70.000,00 TL'yi aşan otomobiller bakımından %15'lik bir artış ve buna bağlı olarak KDV matrahında artış gerçekleşmiş.

2016 yılında yapılan ÖTV düzenlemesinin temel amacı vergi gelirlerini artırmaktır. ÖTV oranlarının artacağına beklentisi bile, Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin verilerine göre, otomobil satışları 2016 Kasım ayında 2015 yılının aynı ayına göre %44, 57 oranında artmıştır. Kişilerin tüketim eğilim-

lerini zaman bakımından etkilemiştir. Kişiler gelecekte yapacakları otomobil tüketimlerini erkene alarak bu noktadaki vergi gelirlerini kısa süreliğine artırmıştır.

Peki revize edilen yeni ÖTV oranları kişilerin tüketim eğilimleri üzerinde bundan sonra nasıl bir etkide bulunacaktır?

Bu noktada bulunduğumuz cari dönem içerisinde bir yorumda bulunmak çok zordur; ama tahmin edilen, kişiler tercihlerini 70.000,00 TL'nin altında ÖTV matrahına sahip 1600 cm<sup>3</sup> motor hacminin altında olan araçlarda yoğunlaşacağı yönündedir. Firmalar da kişilerin bu tercihlerini hesaba katarak Türkiye için üretimlerini bu aralıkta yoğunlaştırarak pazarlama stratejisini bu yönde belirleyecektir. Tahminimiz doğru çıkarsa bu maliye politikası aracının da etkin bir politika olamayacağı, kısa vadeli bir çözüm üretmekten öte hiçbir amaca hizmet etmeyeceği sonucu ortaya çıkacaktır.

## 5- SONUÇ

Otomobilde daha doğrusu otomotiv sektöründe vergi sorunsalı Türkiye açısından son derece önemlidir. Bu sorunun temelinde dolaylı vergilere olan bağımlılık yatmaktadır. 2016 yılı verilerine göre ekonomide kayıt dışılık %28,72 gibi bir orana sahiptir. Bu oran OECD ülkeleri içinde en yükseğidir. Bu açıdan ÖTV, KDV gibi dolaylı vergi tarifelerinde değişiklik yaparak kısa vadeli çözümlerle zaman geçirmektense; etkin bir vergi sistemini, vergi mevzuatını hayata geçirerek tedbirler alınmalıdır.

Ekonomi içinde %28,72 oranında bir kayıt dışılık varken, %8 gibi bir oran teşkil eden otomotiv sektöründe dolaylı vergi tarifesinde değişikliğin, uzun vadede kişilerin tercihlerini, tüketim ve tasarruf eğilimlerini değiştirmekten öte hiçbir çözüm sunamayacağı aşikardır.

Baghestani ve McKnown'un da görüşlerinde belirttiği gibi kamu harcamalarıyla kamu gelirleri arasında nedensellik ilişkisi kurmadan, kamu harcama ve gelirlerinin bütçe dengesi uyumlarının Gayri safi milli hasıla ile olan uzun dönem ilişkileri çerçevesinde ortaya çıkması gerekmektedir. Bunun çözümü de kayıt dışı ekonomiyle daha fazla mücadele etmek, etkin bir vergi mevzuatı reformu ve etkin bir vergi denetimi sistemini hayata geçirmek olacaktır.

## KAYNAKÇA

- ÇAVUŞOĞLU, T. (2008). Türkiye'de Kamu Gelirleri ve Harcamaları Arasındaki İlişki Üzerine Ekonometrik Bir Analiz. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. Kütahya
- ORKUNOĞLU, İ.F. (2009). Türkiye'de Otomotiv Piyasasındaki Özel Tüketim Vergisi İndirimlerinin Maliye Sosyolojisi Açısından Analizi. Sosyoekonomi Dergisi. Ankara
- SAYGIN, Ö. (2013). Otomobiller Üzerinden Alınan Vergilerin Ampirik Analizi. Vergi Sorunları Dergisi. İstanbul
- SUGÖZÜ, İ. (2014). Vergi Adaleti Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Analizi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. Konya
- [http://www.ekodialog.com/konular/odem\\_deng.html](http://www.ekodialog.com/konular/odem_deng.html), Erişim Tarihi: 1 Aralık 2016
- [http://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/mevzuatek/otv\\_oranlari\\_tum/ozeltuketimoranlari-OpenPage.htm#](http://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/mevzuatek/otv_oranlari_tum/ozeltuketimoranlari-OpenPage.htm#), Erişim Tarihi: 10 Aralık 2016
- <http://www.ntv.com.tr/otomobil/dunyanin-dort-kentinde-dizel-aracayasad,hydp5nZlTEKBGAp0aFqlpg>, Erişim Tarihi: 2 Aralık 2016
- <http://www.sabah.com.tr/otomobil/2016/12/02/otv-zammi-telasiyla-otomotivde-rekor-kirildi>, Erişim Tarihi: 2 Aralık 2016