

ÖTV ORANLARINDA OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK OLARAK YAPILAN DÜZENLEMELERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

EVALUATION OF REGULATIONS MADE IN SPECIAL CONSUMPTION
TAX RATES FOR THE AUTOMOTIVE SECTOR



Fatih SARAÇOĞLU*

ÖZ

Otomotiv sektöründe ÖTV oranlarının yeniden belirlenmesine yönelik yasal düzenlemeler yapılmıştır. Bu çerçevede çeşitli kriterleri dikkate alarak vergi oranlarını belirleme yetkisi, Bakanlar Kuruluna verilmiştir. ÖTV oranlarının hesaplanmasında motor silindir hacminin yanı sıra fiyat kriteri de devreye alınmıştır. Taşıtlar motor gücüne göre 3 dilime ayrılmış, hibrit araçlarda vergi oranları ayrıca belirlenmiştir.

Düzenlemenin temel amacı, vergiden kaynaklanan bozucu yapıyı değiştirmek ve daha adaletli, araçların özelliklerini dikkate alan bir vergileme sistemi oluşturulması olarak açıklanmıştır.

Yapılan düzenlemeler, otomotiv sektörünün gelişimi, müşteriler ve vergi tekniği açısından bazı sorunları beraberinde getirmiştir.

Anahtar Kelimeler: Özel Tüketim Vergisi, Vergi Oranı, Hibrit, Emisyon, Motor Gücü.

ABSTRACT

Legal arrangements have been made in the automotive sector to decide rates for special consumption tax. In this context, the authority to decide tax rates by considering various criterions, is given to the Council of Ministers. In calculating the SCT rates, price criterion was also introduced as well as the engine cylinder capacity. The vehicles are divided into 3 groups according to their engine power, and the tax rates are also decided respectively in the hybrid vehicles.

The main purpose of the regulations is to change the pattern caused by taxation and to form a more fair tax system that considers the characteristics of the instruments. The regulations have led some problems in terms of the development of the automotive industry, the customer and the taxation technique.

Keywords: Special consumption tax, tax rate, hybrid, emission, engine power

* Doç. Dr., Gazi Üniversitesi İİBF Maliye Bölümü Öğretim Üyesi

M.G.T.: 24.02.2017 / M.K.T.: 24.05.2017

1- GİRİŞ

Bir taraftan vergi affı (ya da yeniden yapılandırma), diğer taraftan otomotiv sektörünün vergilendirilmesine yönelik düzenlemeler nedeniyle son dönemde vergileme hususu ülkemizin yoğun gündemi içinde önemini sürdürmektedir.

Vergi affından (yeniden yapılandırmadan) yararlanabilmek için müracaat süresinin sona erdiği 25 Kasım 2016 günü itibariyle otomotiv sektörünün dikkatle beklediği özel tüketim vergisi (ÖTV) oranları değişikliğine yönelik düzenlemeler de gerçekleştirilmiş bulunmaktadır.

Söz konusu düzenlemelerin 2016 yılı bütçesinin sonuna ve 2017 devlet bütçesinin hazırlanma sürecine denk gelmiş olması da dikkat çekmektedir.

24 Kasım 2016 tarihinde 6761 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nun (ÖTVK) 12/2-c maddesi değiştirilmiş ve 25 Kasım 2016 günü de otomobillerde yeni ÖTV oranlarına yönelik Bakanlar Kurulu Kararı yayımlanmıştır.

Bu çalışmada yapılan düzenlemeler ortaya konulduktan sonra, bunun özellikle fiyatlara yansımaları açıklanarak değerlendirilmesi yoluna gidilecektir.

2- YASAL DÜZENLEME ve BAKANLAR KURULU KARARI

Bir süredir gündemde olan otomotiv sektöründe ÖTV oranlarının yeniden belirlenmesine yönelik yasal düzenleme, 6761 sayılı Kamu Malî Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile gerçekleştirilmiştir.¹

Söz konusu Kanun ile ÖTVK'nın "Oran veya Tutar" başlıklı 12. maddesinin 2/c bendi değiştirilmiştir.

Yasal düzenlemeye bağlı olarak yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararıyla² da otomobillerde ÖTV oranları yeniden düzenlenmiştir.

6761 sayılı Kanunun 7. maddesi ile ÖTVK'ya ekli II sayılı listedeki (motorlu araçları içermektedir) mallar için belirlenen oranları;

- bir katına kadar artırmaya,
 - sıfıra kadar indirmeye,
 - bu sınırlar içinde kalmak şartıyla ÖTV matrahını esas alarak fiyat grupları oluşturmaya,
 - bu fiyat grupları ve malların cinsi,
 - sınıfı,
 - üst yapı gövde tanımı,
 - emisyon türü ve değeri,
 - istiap haddi ile
 - yolcu ve yük taşıma kapasitesi,
- itibariyle farklı oranlar belirlemeye;
- uygulanmakta olan oranları EURO normlarını sağlayan katalitik konvertör sistemi ile teçhiz edilmiş taşıtlarda yarısına kadar indirmeye,
 - kanunî oranına kadar çıkarmaya,
- Bakanlar Kurulu yetkili kılınmıştır.

¹ 24 Kasım 2016 tarih ve 29898 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

² 25 Kasım 2016 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Yapılan düzenleme ile binek otomobilde ÖTV oranlarının hesaplanmasında motor silindir hacminin yanı sıra fiyat kriteri de devreye alınmıştır.

24 Kasım 2016 tarihli ve 2016/9542 sayılı Kararnamenin eki kararlar belirlenmiş olan yeni ÖTV oranları aşağıda açıklanmıştır.

Karar ile taşıtlar motor gücüne göre 3 dilime ayrılmıştır. Hibrit araçlarda vergi oranları ayrıca belirlenmiştir.

Hibrit olmayan araçlar motor gücüne göre 3 dilime ayrılmış, alt dilimde motor gücü 1600 CC altında olan araçlara, orta dilimde motor gücü 1600 CC ile 2000 CC arasında olan araçlara, üst dilimde ise motor gücü 2000 CC üstünde olan araçlara yer verilmiştir.

Bu çerçevede fiyat kriteri de dikkate alınarak alt dilimdeki araçlar 3 kademeye (1. kademede çıplak fiyatı yani ÖTV matrahı 40.000 TL'nin altındaki araçlara, 2. kademede çıplak fiyatı 40.000 TL ile 70.000 TL arasında olan araçlara ve 3. kademede çıplak fiyatı 70.000 TL'nin üstündeki araçlara yer verilmiştir) ayrılmıştır.

Vergi oranları da 1. kademelikler için %45, 2. kademelikler için %50 ve 3. kademelikler için %60 olarak belirlenmiştir.

Orta dilimdeki araçlar ise fiyat kriterine göre 2 kademeye (1. kademede çıplak fiyatı 100.000 TL'nin altındaki araçlara ve 2. kademede çıplak fiyatı 100.000 TL'nin üstündeki araçlara yer verilmiştir) ayrılmıştır.

Orta dilimdeki araçlardan da 1. kademelikler için vergi oranı %100, 2. kademelikler için vergi oranı ise %110 olarak belirlenmiştir.

Üst dilimdeki araçlarda fiyat kriterine göre kademelendirme yapılmamıştır. Vergi oranı ise %160 olarak belirlenmiştir.

Tablo 1: Motor Gücüne Göre Yeni Vergi Oranları ve Vergi Oranlarındaki Değişim

MOTOR GÜCÜ	ÇIPLAK FİYATI	ÖTV ORANI (%)	VERGİ ORANINDA DEĞİŞİM
ALT DİLİM: 1600 CC'nin altı	1. KADEME: 40 bin TL'nin altı	45	Yok
	2. KADEME: 40-70 bin TL arası	50	+ 5 puan (önceden 45 idi)
(Pazar payı: %96)	3. KADEME: 70 bin TL'nin üstü	60	+15 puan (önceden 45 idi)
ORTA DİLİM: 1600 CC-2000 CC arası	1. KADEME: 100 bin TL altı	100	+10 puan (önceden 90 idi)
(Pazar payı: %3)	2. KADEME: 100 bin TL'nin üstü	110	+ 20 puan (önceden 90 idi)
ÜST DİLİM: 2000 CC üstü (Pazar payı: %1)	Fiyat aralığı belirlenmemiştir	160	+ 15 puan (önceden 145 idi)

Hibrit ya da melez, yani hem elektrikli hem konvansiyonel motora sahip otomobiller için ilk defa düzenleme yapılmıştır. Sektör açısından hibrit teknolojisi dünyada ve Avrupa'da büyümenin ana unsuru olarak görülmektedir.

Hibrit araçlar da alt ve üst dilim denilebilecek 2 dilime ayrılmış, alt dilimde motor gücü 1600 CC ile 2000 CC arasında olan elektrik motor gücü 50 KW'ı geçip motor silindir hacmi 1800 cm³'ü geçmeyenlere yer verilirken; üst dilimde motor gücü 2000 CC ile 2500 CC arasında olan elektrik motor gücü 100 KW'ı geçenlere yer verilmiştir.

Bu çerçevede fiyat kriteri de dikkate alınarak alt dilimdeki araçlar 3 kademeye (1. kademede çıplak fiyatı yani ÖTV matrahı 50.000 TL'nin altındaki araçlara, 2. kademede çıplak fiyatı 50.000 TL ile 80.000 TL arasında olan araçlara ve 3. kademede çıplak fiyatı 80.000 TL'nin üstündeki araçlara yer verilmiştir) ayrılmıştır.

Vergi oranları da 1. kademelikler için %45, 2. kademelikler için %50 ve 3. kademelikler için %60 olarak belirlenmiştir.

Üst dilimdeki araçlar da fiyat kriterine göre 2 kademeye (1. kademede çıplak fiyatı 100.000 TL'nin altındaki araçlara ve 2. kademede çıplak fiyatı 100.000 TL'nin üstündeki araçlara yer verilmiştir) ayrılmıştır. Bunlardan 1. kademelikler için vergi oranı %100, 2. kademelikler için vergi oranı ise %110 olarak belirlenmiştir.

Aşağıdaki tabloda hibrit araçlarda vergi oranları görülmektedir.

Tablo 2: Hibrit Araçlarda Vergi Oranları

DİLİM	MOTOR GÜCÜ	ELEKTRİK MOTOR GÜCÜ	ÇIPLAK FİYATI	ÖTV ORANI
ALT DİLİM	1600 CC - 2000 CC arası	Elektrik motor gücü 50 KW'ı geçip motor silindir hacmi 1800 cm ³ 'ü geçmeyenler	50 bin TL'nin altı	45
			50 – 80 bin TL arası	50
			80 bin TL üstü	60
ÜST DİLİM	2000 CC - 2500 CC arası	Elektrik motor gücü 100 KW'ı geçenler	100 bin TL altı	100
			100 bin TL üstü	110

3- ÖTV DÜZENLEMESİNİN AMAÇLARI

Vergilemenin amaçları, mali (fiskal) amaçlar ve mali olmayan (ekstrafiskal amaçlar) olarak iki kısımda incelenebilir. Bunlardan mali amaç, bütçe denkleğinin sağlanması ve kamu giderlerinin gerektirdiği finansman kaynaklarının elde edilmesini ifade etmekte olup, devlet hazinesinin ihtiyaç duyduğu gelirin sağlanması temel amaçtır.³

Verginin mali amacının yanısıra, ekonomik ve sosyal amaçları da önem taşımaktadır. Verginin gelir sağlamakdan başka amacının olmadığını düşünmek, olayları eksik görmektir. Mali amacın yanında ekonomik ve sosyal hedefleri gerçekleştirebilmek bakımından da vergilerden yararlanılmaktadır.⁴

ÖTV oranlarına ilişkin düzenlemenin temel amacı da Sayın Maliye Bakanı tarafından “doğrudan doğruya bütçeye gelir elde etmek değil, sektörün içindeki yatırımcı ve dağıtıcıların ifade ettiği sistemin mevcut bozucu yapısını değiştirmek, daha adaletli, piyasadaki araçların özelliklerini dikkate alan yeni bir vergileme sistemine geçmek” olarak ifade edilmiştir. Öte yandan yapılan düzenleme ile gelir etkisi ortaya çıktığına da dikkat çekilmiştir.⁵

³ Abdurrahman Akdoğan, Kamu Maliyesi, Gazi Kitabevi, Ankara 2011, s. 122-123.

⁴ Abdurrahman Akdoğan, a.ge.e, s. 123

⁵ <http://aa.com.tr/tr/ekonomi/maliye-bakani-agbal-otv-duzenlemesi-butceye-3-milyar-lira-gelir-getirecek/692836> Erişim tarihi: 25 Kasım 2016

Düzenlemenin asıl amacı, öncelikle sektördeki vergiden kaynaklanan bozucu yapıyı değiştirmek, daha adaletli, piyasadaki araçların özelliklerini dikkate alan bir vergileme sisteminin oluşturulması şeklinde açıklanmakla birlikte, bütçeye yaklaşık 3 milyar lira gelir sağlayacağı beklenmektedir.

Dolayısıyla vergilemenin mali olmayan amaçları ön planda tutulurken, mali amaç açısından da önemli bir sonuç ortaya çıkacağına dikkat çekilmektedir. Ancak düzenlemenin yapıldığı dönem ve oranlardaki değişim dikkate alındığında asıl amacın mali amaç olduğu düşünülebilecektir.

4- ÖTV ORANLARINDAKİ DÜZENLEMELERİN OTOMOBİL FİYATLARINA ETKİLERİ

Yukarıda Tablo 1'de görüldüğü üzere sadece alt dilimin 1. kademesinde yer alan otomobiller için vergi oranı değiştirilmemiş olup, diğer otomobillerde vergi oranları %5 ile %20 arasında değiştirilmiştir. Yani sadece çıplak fiyatı 40.000 TL altında olan otomobillerde ÖTV artışından kaynaklanan bir fiyat artışı olmamaktadır. Diğer otomobillerde ise (anahtar teslim fiyatı 68 bin 440 TL'nin üzerindeki tüm otomobiller) ÖTV ve artan ÖTV'nin KDV'si kadar fiyat artışı olacaktır.⁶ Bu ise anahtar teslim fiyatlarının 25 Kasım 2016 Cuma gününden itibaren %3,4 ile 10,5 arasında zamlanması demektir.

Aşağıda Tablo 3'te otomobillerin piyasa satış payları, yeni ÖTV oranlarıyla fiyatlarındaki değişim ve fiyatlarındaki artış oranı görülmektedir.

Tablo 3: Motor Gücüne Göre Otomobillerin Piyasa Satış Payları ve Fiyatlarındaki Değişim

MOTOR GÜCÜ	ÇIPLAK FİYATI	PIYASA SATIŞ PAYI (%)	FİYAT DEĞİŞİMİ	FİYAT ARTIŞ ORANI (%)
ALT DİLİM: 1600 CC'nin altı	1. KADEME: 40 bin TL'nin altı	42	Yok	0
(Pazar payı: %96)	2. KADEME: 40-70 bin TL arası	40	2360 TL ile 4130 TL arasında artış	3,4
	3. KADEME: 70 bin TL'nin üstü	17	12 bin 390 TL artış	10,3
ORTA DİLİM: 1600 CC-2000 CC arası	1. KADEME: 100 bin TL altı	34	11 bin 800 TL artış	5,2
(Pazar payı: %3)	2. KADEME: 100 bin TL'nin üstü	66	23 bin 600 TL artış	10,5
ÜST DİLİM: 2000 CC üstü	Fiyat aralığı belirlenmemiştir	-	26 bin 550 TL artış	6,1
(Pazar payı: %1)				

Tablodan anlaşılacağı üzere, alt dilim olarak nitelendiğimiz motor gücü 1600 CC altındaki otomobillerde 1. kademedekilerin piyasa satış payı %42, 2. kademedekilerin piyasa satış payı %40 ve 3. kademedekilerin piyasa satış payı %17'dir.

⁶ Nedim Türkmen, "Bindiğin Dalı Kesmek", Sözcü Gazetesi, <http://www.sozcu.com.tr/2016/yazarlar/nedim-turkmen/bindigin-dali-kesmek-1530381/> Erişim tarihi: 26 Kasım 2016.

Alt dilimdeki (1600 CC altındaki) otomobillerde çıplak satış fiyatı;

- 40.000 liranın altında ise vergi artışı olmamaktadır.
- 40.000 ile 70.000 lira arasında ise yaklaşık 2.360 lira ile 4.130 lira arasında vergi artışı olmaktadır ve bunun araç fiyatlarına oranı da yaklaşık %3,4'tür.
- 70.000 liranın üzerindeki otomobillerin fiyatında ise 12.390 lira artış meydana gelecektir ve bunun araç fiyatlarına oranı da yaklaşık %10,3'tür.

Orta dilim olarak nitelendiğimiz motor gücü 1600 CC ile 2000 CC arasındaki otomobillerde 1. kademeliklerin piyasa satış payı %34, 2. kademeliklerin piyasa satış payı %66'dır.

Orta dilimdeki (1600 CC – 2000 CC arasındakiler) otomobillerde çıplak satış fiyatı;

- 100.000 liranın altında ise 11.800 lira civarında bir artış meydana gelecektir ve bunun araç fiyatlarına oranı da yaklaşık %10,3'tür.
- 100.000 liranın üzerindeki otomobillerde ise 23.600 lira fiyat artışı olmaktadır ve bunun araç fiyatlarına oranı da yaklaşık %10,5'tir.

Üst dilimdeki (2000 CC üstündeki) otomobillerde ise;

- 26.550 lira fiyat artışı olmaktadır ve bunun da vergisiz satış fiyatı 150 bin lira olan araca etkisi artış %6,1'dir.

Öte yandan 2016 yılı Ekim sonu itibarıyla ODD verilerine göre motor gücü 1600 CC altında olan otomobillerin toplam satış payı %96,19 iken, 1600 – 2000 CC aralığındakilerin %3,10; 2000 CC olanların %0,58'dir. Dolayısıyla adet olarak çok az sayıda satılan otomobillere ilave vergi getirilmesi anlaşılması zor bir durumdur.⁷

Zaten bu otomobiller genellikle şirketler üzerinden alındığı için ÖTV ve KDV gider yazılmaktadır ve böylece kurumlar vergisi matrahı da düşmektedir.⁸

5- SEKTÖRÜN TEPKİLERİ

21 Kasım 2016'da sektör temsilcileriyle yapılan toplantı sonrası hemen artış yapılmayacağı, ÖTV artışının en azından 2017 yılında yapılacağı izlenimi oluşmuş; bu konuda Otomotiv Yetkili Satıcıları Derneği (OYDER), Otomotiv Sanayii Derneği (OSD) ve Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD) yetkilileri olumlu açıklamalar yapmışlardır.⁹

Ancak daha bir hafta bile geçmeden artış yapılmıştır. Yeni düzenleme sektör genelinde ortalama yüzde 3,5 oranında artışa yol açmaktadır. Buna karşı sektörden gelen ilk tepkiler, bu dönem olmaması gerektiği yönündedir. Zaten kur artışı nedeniyle fiyatlar artacağı için zamanlama doğru değildir.

Öte yandan düzenlemeyle yerli modellerin korunmaya çalışıldığı ve bunlarda fiyat artışı olmadığına dikkat çekilmektedir. Hibrit modellerle ilgili teşviğin devam etmesi de memnun edici görülmektedir.

6- DÜZENLEMENİN DEĞERLENDİRİLMESİ ve SONUÇ

ÖTV uygulamasında tescile tabi motorlu kara, deniz ve hava taşıtları ile tescile tabi olmayan bazı taşıtlar (II) sayılı liste kapsamına girmekte olup; bu mallara dikkatli bakıldığında fiyat talep esnekliği

⁷ Nedim Türkmen, "Bindiğin Dalı Kesmek", Erişim tarihi: 26 Kasım 2016.

⁸ Nedim Türkmen, "Bindiğin Dalı Kesmek", Erişim tarihi: 26 Kasım 2016.

⁹ Emre Özpeynirci, "Gece Şoku", Hürriyet Gazetesi, <http://www.hurriyet.com.tr/gece-soku-40288711>, Erişim: 26 Kasım 2016.

yüksek mallar olduğu görülmektedir.¹⁰ Dolayısıyla (II) sayılı cetvelde yer alan malların “ters esneklik kuralı”¹¹ açısından düşük oranda vergilendirilmesi gerekmektedir. (II) sayılı listede yer alan binek otomobiller üzerinden motor silindir hacmi ve otomobil değerine göre artan oranlı bir vergileme yapılmaktadır. Dolayısıyla (II) sayılı listede yer alan mallar üzerinden hem, fiyat talep esnekliği yüksek olmasına rağmen, yüksek oranda vergi alınması ve hem de negatif dışsallık özelliği taşımamaları açısından KDV yanında bir de ÖTV alınmış olması optimal vergi teorisi açısından hiç uygun değildir¹². Ancak bu mallar üzerinden kamu finansmanına katkı sağlamak temel amacıyla, yani vergilemenin mali amacı ön planda tutularak ÖTV alınmaktadır.

Vergi sistemlerinin etkin ve adil olmadığı ülkelerde kişi başına gelir düzeyinin düşüklüğü, gelir dağılımındaki adaletsizlikler, kayıt dışılığın yaygınlığı, vergi bilincinin yetersizliği gibi nedenlerle dolaylı vergilere ağırlık verilmekte; bu tür vergilerin mali anestezi etkileri, hızlı ve kolay tahsil edilebilmeleri idare tarafından tercih edilmeleri sonucunu doğurmaktadır¹³. Bu açıdan otomotiv sektörü de önemli bir vergi kaynağı olarak ortaya çıkmakta; çeşitli şekillerde sektörü ilgilendiren vergiler özellikle mali amaçlı olarak uygulanmaktadır.

Otomotiv sektörü ihracat açısından önemli bir sektör olup, sektörün büyümesini ve gelişmesini sağlayacak adımlar atılması önem taşımaktadır. Bu açıdan gerek kur artışları, gerek stoklar gerekse sektördeki vergi yükü dikkate alınarak düzenlemeler yapılmalıdır. Yıl sonunda yapılan ÖTV artışları sektörün geleceğe yönelik planlarını olumsuz etkileyerek daralmasına neden olabilecektir.

Sektörde yılın son dönemi itibarıyla ciddi bir stoktan söz edilmektedir. Ayrıca ÖTV ve KDV gibi vergilerin de etkisiyle önemli bir vergi yüküyle karşı karşıya iken halen ÖTV oranlarının artırılmasının doğruluğu tartışılabilir. Bu açıdan ÖTV oranlarını artırmak değil, azaltarak stokun satılmasını sağlamak ve bu şekilde bir vergi hasılatı artışı sağlamak daha uygun olabilirdi.

Yeni ÖTV oranları ve kurlardaki artış ile birlikte özellikle lüks araçların fiyatları aşırı derecede yükselmektedir. Dolayısıyla lüks segmentteki modellerden orta segmentlere doğru bir yönelme yaşanabilir.¹⁴

ÖTV artışında yerli üretim ve hibrit modeller nispeten korunmaya çalışılmıştır. Bu durum olumlu değerlendirilebilir. Zira hibrit otomobillerin amacı benzin tüketimini azaltmak olup; bu amaçla sıkışık trafikte, düşük hızlarda benzin motoru yerine elektrik motorunu kullanmakta ve bu sayede kısmen 0 emisyon salınımı sağlamaktadırlar. Elektrik motorunun çalışması için gerekli enerji, benzin motoru çalıştırıldığı zamanlarda ya da frenleme sırasında akülere şarj edilmekte, dolayısıyla bu araçların elektrikle bağlanarak şarj edilmesi gibi bir gereksinim bulunmamaktadır.¹⁵

¹⁰ Ufuk Selen, “Refah İktisadi Bağlamında Optimal Vergileme Arayışı ve Türk Vergi Sisteminin Analizi”, Yrd. Doç. Dr. Yaşar Methibay’a Armağan, Editör: Fatih SARAÇOĞLU – Muharrem ÇAKIR, Gazi Kitabevi, Ankara 2017, s. 358.

¹¹ Ters esneklikler kuralı, talebin fiyat esnekliğine bağlı ters yönlü bir vergi oranının kullanılmasıyla; verginin talep, dolayısıyla fiyat üzerindeki olumsuz etkisinin en aza indirilebileceğini ortaya koymuştur. “Ters esneklikler kuralı” veya “Ramsey Kuralı” olarak bilinen bu vergileme yaklaşımıyla talep esnekliği yüksek mallara düşük oranda vergi uygulanırken, talep esnekliği düşük olan mallara ise yüksek oranda vergi uygulanması ile aşırı vergi yükünü en aza indirebileceği kabul edilmiştir (SELEN, a.g.m., s. 339).

¹² Ufuk Selen, a.g.m., s. 358.

¹³ Cem Barlas ARSLAN: Akaryakıt Üzerindeki Vergi Yükü, Gazi Kitabevi, Ankara 2015, s. 51.

¹⁴ Emre Özpeynirci, “Gece Şoku”, Erişim tarihi: 26 Kasım 2016.

¹⁵ [https://tr.wikipedia.org/wiki/Hibrit_\(otomobil\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Hibrit_(otomobil)) Erişim tarihi: 25 Kasım 2016

Dizel araçlar, vergi matrahı daha yüksek olduğundan vergi oranları yükselmektedir. Bu durum yakıt açısından da önemli avantajları kalmamış olan dizel araçların talebini olumsuz etkileyebilir. Dolayısıyla vergi kanunlarının piyasadaki rekabeti bozmamasına ve piyasadaki aktörlere eşit mesafede olmasına dikkat edilmelidir.

Hibrit araçların emisyon salınımı açısından olumlu yönü dikkate alındığında bu tür çevreye duyarlı araçların üretimine yönelik yatırımların teşvik edilmesini sağlayacak vergi düzenlemeleri yapılmalıdır.

Vergi tekniği açısından da izleyen dönemlerde bir sorunla karşılaşılabilir. Zira motor gücü yanında fiyat kriterinin de dikkate alınması, fiyat aralıklarının sürekli yeniden belirlenmesini gerektirebilir. Kur artışları da dikkate alındığında, fiyat artışları, her ay vergi dairelerine ve otomobil firmalarına sistemlerini yeniden güncelleme anlamında iş yükü getirecektir¹⁶. Bu durum müşteriler açısından da model ve fiyat karşılaştırması konusunda zorluklara neden olabilecektir.

Sonuç olarak, ÖTV oranları konusundaki düzenlemenin temel amacı, sektörde vergiden kaynaklanan bozucu yapıyı değiştirmek, daha adaletli, piyasadaki araçların özelliklerini dikkate alan bir vergileme sisteminin oluşturulması ise yapılan düzenleme ile özellikle zaten yüksek olan vergi oranlarının daha da yükselmiş ve fiyatlara yansımış olduğu, vergi matrahının fiyata da bağlı olarak belirlenmesinin yaratacağı sakıncalar değerlendirilerek uygulama gözden geçirilmelidir.

KAYNAKÇA

- AKDOĞAN, A. (2011). Kamu Maliyesi, Gazi Kitabevi, Ankara.
- ARSLAN, C. B. (2015). Akaryakıt Üzerindeki Vergi Yükü, Gazi Kitabevi, Ankara.
- ÖZPEYNİRCİ, E. (2016). “Gece Şoku”, <http://www.hurriyet.com.tr/gece-soku-40288711>, Erişim tarihi: 26 Kasım 2016.
- SELEN, U. (2017). “Refah İktisadi Bağlamında Optimal Vergileme Arayışı ve Türk Vergi Sisteminin Analizi”, Yrd. Doç. Dr. Yaşar Methibay’a Armağan, Editör: Fatih SARAÇOĞLU – Muharrem ÇAKIR, Gazi Kitabevi, Ankara 2017.
- TÜRKMEN, N. (2016). “Bindiğin Dalı Kesmek”, Sözcü Gazetesi, <http://www.sozcu.com.tr/2016/yazarlar/nedim-turkmen/bindigin-dali-kesmek-1530381/> Erişim tarihi: 26 Kasım 2016.
- <http://aa.com.tr/tr/ekonomi/maliye-bakani-agbal-otv-duzenlemesi-butceye-3-milyar-lira-gelir-getirecek/692836> Erişim tarihi: 25 Kasım 2016.
- [https://tr.wikipedia.org/wiki/Hibrit_\(otomobil\)](https://tr.wikipedia.org/wiki/Hibrit_(otomobil)) Erişim tarihi: 25 Kasım 2016.

¹⁶ Emre Özpeynirci, “Gece Şoku, Erişim tarihi: 26 Kasım 2016.