

OTOMOBİL TALEBİ SENARYOLARI

Türkiye’de 2008 yılında otomobil satışlarına uygulanan vergiler Tablo 1’de gösterilmiştir. Buna göre, otomobil satış fiyatı üzerinden, motor silindir hacmi 1600 cm³’den az olan otomobillerde özel tüketim vergisi (ÖTV) oranı %37, motor silindir hacmi 1601-2000 cm³ arası olan otomobillerde ÖTV oranı %60 ve motor silindir hacmi 2000 cm³’ü geçen otomobiller için ÖTV oranı %84 vergi alınmaktadır. ÖTV oranı eklenmiş fiyat üzerinden ayrıca %18 katma değer vergisi (KDV) alındığı için söz konusu gruplar için toplam vergi oranları sırasıyla %61,7; %88,8 ve %117,1’e çıkmaktadır. Türkiye’de son dört yılda satılan toplam otomobillerin %86’sı birinci gruba, yani %61,7’lik vergi oranına; %10’luk kısmı ikinci gruba ve %4’lük kısmı üçüncü gruptaki vergi oranına tabi olmaktadır.

Tablo 1: Otomobil Satışına Uygulanan Vergi Oranları ve Otomobil Satışlarının Segmentlere Göre Dağılımı

Vergi Türü	2008	Segment Dağılımı
KDV (Temel Oran %)	18	
ÖTV 1600 cm ³ ’den az (%)	37	%86
Toplam Vergi Yükü	61,7	
ÖTV 1601–2000 cm ³ arası (%)	60	%10
Toplam Vergi Yükü	88,8	
ÖTV 2000 cm ³ ’ü geçenler (%)	84	%4
Toplam Vergi Yükü	117,1	

Türkiye’de yeni otomobil satışına uygulanan toplam vergi yükü, Danimarka’dan sonra Avrupa’da ikinci en yüksek orandır. Türkiye’deki vergi yükleri, Avrupa Birliği üyesi ülkelerle Tablo 2’de karşılaştırılabilir. Tablo 2’de ilk sütunda yer alan ülkelerde yeni otomobil satışından sadece KDV alınmaktadır. İkinci sütunda yer alan diğer AB ülkelerinde ise, yeni araç satışında KDV’ye ilave olarak “tescil vergisi” adı altında sabit bir oranda veya miktarda vergi alınmaktadır. Tablo 2’de gösterilmeyen diğer AB ülkelerinde ise KDV’ye ilave olarak değişen oranlarda tescil vergisi alınmaktadır. Tescil vergisi oranları genellikle otomobillerin karbondioksit emisyonları ve/veya motor hacmi-yakıt tüketimleri dikkate alınarak belirlenmektedir. Bununla birlikte, bu ülkelerin vergi yükleri, Danimarka hariç, yine

de Türkiye'deki vergi yüklerinin altındadır. Satın alma gücü paritesine göre Danimarka'nın 2007 yılı kişi başına milli geliri 35.961 ABD doları ve Türkiye'nin 2007 yılı kişi başına milli geliri 12.074 ABD doları olduğu göz önüne alındığında, kişi başına gelire oranla Avrupa'daki en yüksek vergi yükünün Türkiye'de olduğunu söylemek hatalı olmaz.

Tablo 2: AB Ülkeleri'nde Otomobil Satışına Uygulanan Vergi Oranları

Sadece KDV		KDV+Tescil Vergisi	
ÜLKE	Oran (%)	ÜLKE	Oran (%)
Lüksemburg	15	Romanya	22.5
İngiltere	17.5	Fransa	23
Estonya	18	İtalya	23
Litvanya	18	Belçika	25
Çek Cum.	19	Polonya	25
Almanya	19	İspanya	26
Slovakya	19	Slovenya	29
Bulgaristan	20	Avusturya	30
İsveç	25		

Kaynak: Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği (ACEA Tax Guide 2008)

Kalıcı bir vergi indiriminin otomobil talebi üzerindeki etkilerini tahmin edebilmek için sektör için yaptığımız genel çalışmada elde edilen otomobil talebi öngörülerini yine bu çalışmada tahmin edilen talep esneklik katsayıları kullanılacaktır. Aşağıdaki tabloda verilen öngörüler, uzun dönemli eğilimin ve var olan ekonomik ve mali koşulların devam edeceği varsayımıyla bulunmuştu.

YIL	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ÖNGÖRÜ	352,263	360,663	369,064	377,464	385,865	394,265	402,666

Esneklik katsayıları değişkenlerden herhangi birinde (örneğin fiyatta) %1'lik bir artış (azalış) olması durumunda talebin yüzde ne kadar azalacağını (artacağını) gösterir. 1994–2008 yıllarını kapsayan aylık verilerle tahmin edilen talep fonksiyonundan aşağıdaki tablodaki esneklik katsayıları elde edilmişti. Otomobil talebinin fiyat ve gelir esneklik katsayıları kısa dönemde elastik olmakla birlikte uzun dönemde daha da elastiktir.

	Kısa Dönem	Uzun Dönem
Fiyat Esnekliği	-1,96	-4,58
Gelir Esnekliği	1,99	4,64
Akaryakıt Fiyat Esnekliği	-0,16	-0,39
Döviz Kuru Esnekliği	-0,14	-0,34

16 Mart - 15 Haziran 2009 arasında geçici olarak ÖTV oranı %37'den %18'e indirilmiştir. ÖTV indirimi uygulaması ile en düşük gruptaki toplam vergi yükü %61.7'den %39.2'ye inerek otomobil fiyatları ortalama %13,9 ucuzlamıştır. 16 Haziran-30 Eylül 2009 tarihleri arasında ise ÖTV oranı %27 olarak belirlenmiştir. Otomobil fiyatlarında vergi indiriminden kaynaklanan ucuzluk, etkisini satış rakamlarında hemen göstermiştir. Aşağıdaki tabloda da gösterildiği gibi, 2009 yılı Mart, Nisan, Mayıs ve Haziran ayları toplam otomobil satışları bir önceki yılın aynı aylardaki toplam satışlarına göre %30 artmıştır. Üstelik, 2009 yılının ilk yarısındaki ekonomik durgunluğa rağmen bu sonuçlara ulaşılması, vergi indirimi uygulamasından çok önce tahmin edilen esneklik katsayılarının doğruluğunu ortaya koymaktadır.

	2008	2009	Artış
Mart	34.147	40.622	%19.0
Nisan	30.313	36.202	%19.4
Mayıs	31.477	44.188	%40.4
Haziran	28.724	41.019	%42.8
TOPLAM	124.661	162.031	%30.0

Kaynak: Otomotiv Distribütörleri Derneği Aylık İstatistikleri

Yapılan bir çok araştırmada gelişmiş ülkeler (özellikle ABD) için fiyat ve gelir esneklik katsayıları uzun dönemde daha düşük (inelastik) olarak bulunmuştur. Fiyat ve gelir esnekliklerinin uzun dönemde ülkemiz için daha esnek olması, Türkiye'de otomotiv piyasasının henüz doyumluk düzeyinin çok altında olduğunun bir kanıtıdır. Türkiye'de bin kişiye yaklaşık 95 otomobil düşerken, bir çok gelişmiş ülkede bu sayı 500'ün üzerindedir. Bu farkın en önemli nedeni kişi başına gelir farklılığına dayanmaktadır. Örneğin Dünya Bankası verilerine göre 2007 yılında yüksek gelirli OECD ülkelerinde kişi başına gayri safi gelir 39.158 dolar iken, Türkiye'de kişi başına gayri safi gelir 8.030 dolardır. Kısaca, gelir farklılığı

neredeysen aynı oranda bin kişiye düşen otomobil sayılarında da görülmektedir. Fakat Türkiye'nin genç ve dinamik nüfusu ile hızla büyüyen ekonomisi dikkate alındığında kişi başına gelirdeki artışa paralel olarak otomobil talebinin uzun yıllar boyunca artmaya devam edeceğini kestirmek güç olmaz.

Burada öngörülecek dönem 2010-2015 yıllarını kapsayacağı için tahmin edilen esneklik katsayılarının bu dönem boyunca fazla değişmeyeceğini varsaymaktayız. Tablolardaki öngörüler ve parametreler kullanılarak, çeşitli vergi indirimi oranları için karşılaşılabilecek talep düzeyleri ile devletin vergi gelir veya kayıplarını (sadece fiyatların düşmesinden kaynaklanan ve zaman boyunca artacak olan tüketici gelirinin de talep üzerindeki etkisinden kaynaklanan toplam etkiyi) gösteren senaryolar aşağıda gösterilmiştir.

SENARYO 1: ÖTV İNDİRİMİNİN DEVAM ETMESİ DURUMU

16 Mart 2009'da geçici olarak ÖTV oranı %37'den %18'e indirilmiştir. 15 Haziran 2009'da sona eren %18 ÖTV uygulamasının devam etmesi durumunda olası otomobil talebi bu senaryoda incelenmektedir. ÖTV oranının %18'e indirilmesi en düşük gruptaki toplam vergi yükünü %61.7'den %39.2'ye indirmektedir. Bu durumda otomobil fiyatları ortalama %13,9 ucuzlamaktadır. Bu senaryoda 2010-2015 döneminde %18 ÖTV uygulamasının devam etmiş olması durumunda olası talebin ne olabileceği öngörülmektedir. Kişi başına milli gelir in reel anlamda ortalama her yıl %3 büyüyeceği, döviz ve akaryakıt fiyatlarında önemli bir değişiklik olmayacağı varsayılarak şu sonuçlar elde edilmektedir:

YIL	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SENARYO 1a (%18 ÖTV)	480.000	590.000	730.000	860.000	940.000	1.020.000
VERGİ GELİRİ (Sadece Fiyat Etkisi)	-%6	%5	%15	%21	%21	%21
VERGİ GELİRİ (Gelir Artış Etkisi Dahil)	-%2	%18	%42	%64	%75	%87

ÖTV oranının %27 olarak devam ettirilmesi durumunda en düşük gruptaki toplam vergi yükü %61.7'den %50'ye inmektedir. Bu durumda otomobil fiyatları ortalama %7,3 ucuzlamaktadır. Bu senaryoda 2010-2015 döneminde %18 ÖTV uygulamasına devam edilmesi durumunda olası talep incelenmektedir. Kişi başına milli gelirin reel anlamda ortalama her yıl %3 büyüyeceği, döviz ve akaryakıt fiyatlarında önemli bir değişiklik olmayacağı varsayımları burada da yapılarak şu sonuçlar elde edilmektedir:

YIL	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SENARYO 1b (%27 ÖTV)	435.000	515.000	630.000	740.000	820.000	900.000
VERGİ GELİRİ (Sadece Fiyat Etkisi)	%0	%6	%13	%16	%16	%16
VERGİ GELİRİ (Gelir Artış Etkisi Dahil)	%5	%22	%45	%67	%81	%95

ÖTV indiriminin sürekli hale gelmesi durumunda vergi gelirlerinde ilk yıl küçük bir kayıp yaşanmakla birlikte izleyen yıllarda artan talep sonucunda vergi gelirlerinde artış da öngörülmektedir. Ancak, senaryolarda hesaplanan vergi geliri (veya kayıpları) devletin sadece otomobil satışlarından elde ettiği vergi gelirlerini göstermektedir. Artan otomobil satışları sonucunda Motorlu Taşıtlar Vergisi ile akaryakıt, yağ vb. ürünlerin satışı üzerinden alınan vergi gelirleri de artacaktır. Ayrıca artan otomobil satışları otomotiv sektörünü daha da büyüteceği için devletin bu sektörden aldığı Gelir ve Kurumlar Vergisi gelirleri de artacaktır. Bu nedenle, tabloda gösterilen vergi artışı daha büyük boyutlarda olacaktır.

SENARYO 2: HURDA OTOMOBİL ÖTV İNDİRİMİ

2001 krizinin olumsuz yönde etkilediği otomotiv sektörünü canlandırmak amacıyla 2003 Ağustos ile 2004 Aralık ayları arasında Türkiye’de 20 yaşın üzerindeki araçları hurdaya çıkararak yeni araç alanlara ÖTV indirimi getiren yasa uygulanmıştı. Yasayla, 2003 yılı sonuna kadar 3.5 milyar lira, 2004’te de 4.5 milyar liralık ÖTV indirimi öngörülmüştü. Ancak gerek suiistimallerin artması gerekse artan yabancı otomobil ithalatından dolayı dış ticaret dengesinin bozulduğu gerekçesiyle Mayıs 2004’te 4.5 milyar liralık indirim tutarı 2 milyar 250 milyon liraya düşürülmüştü. 1994 Ocak-2003 Ağustos yılları arasında aylık ortalama 331 aracın kaydı silinirken, hurda otomobil için ÖTV indiriminin uygulandığı 2003 Ağustos ile 2004 Aralık ayları arasında aylık ortalama 20.105 otomobilin kaydı silinmiştir. Bu dönemde otomobil talebinde önemli bir canlanma görülmektedir. Bu uygulama sonrasındaki 2005-2008 döneminde ise aylık ortalama 2.296 otomobilin kaydı silinmiştir. Bir başka ifadeyle hurda otomobil ÖTV indiriminin uygulandığı dönemde toplam yaklaşık 322.000 otomobilin kaydı silinmiş ve bunun önemli bir kısmı hurda araç indiriminden yararlanmıştır.

2009 yılı başında hurda araç için ÖTV indirimi yeniden gündeme gelmiş, fakat bunun yerine 16 Mart 2009’da geçici olarak ÖTV oranında indirim uygulamasına gidilmişti. ÖTV oranında indirim yerine eğer 16 yaşın üzerindeki araçları hurdaya

çıkarak yeni araç alanlara ÖTV indirimini (kısaca hurda indirimini) uygulanmış olsa idi otomobil talebi nasıl etkilenirdi? Bu varsayımsal senaryoda;

a.) Net 3.500 TL tutarında ÖTV indirimine kalıcı bir şekilde gidilmesi durumunda olası otomobil talebi aşağıda incelenmiştir.

Türkiye'deki otomobil parkının yaklaşık üçte biri 16 yaşın üzerindedir ve yaklaşık 2.170.000 adet civarındadır. Bu durumda, hurda otomobil indirimini sınırlı sayıda tüketici kitlesine avantaj sağlayabilecektir. Ayrıca basında yer aldığı gibi 3500 TL'lik bir vergi indirimini, 2003-2004 yıllarındaki vergi indirimini tutarının reel olarak altındadır, dolayısıyla etkisinin sınırlı olacağı düşünülmektedir. Motor silindir hacmi 1600 cm³'den az olan otomobiller için vergiler dahil ortalama satış fiyatınının 35.000 TL olduğu varsayılırsa 3500 TL'lik ÖTV indirimini ortalama otomobil fiyatında yaklaşık %10'luk bir indirim anlamına gelmektedir. Fakat indirim miktarı sabit tutulursa, enflasyondan dolayı artan otomobillerin cari fiyatı karşısında ÖTV indirim oranı her yıl azalacak demektir. Son beş yıllık enflasyon ortalaması yaklaşık %9'dur. Gelecek 5 yılda da yıllık enflasyonun %9 olacağını varsayıyoruz. Ayrıca, diğer senaryolarda olduğu gibi kişi başına milli gelirin reel anlamda ortalama her yıl %3 büyüyeceği, döviz ve akaryakıt fiyatlarında önemli bir değişiklik olmayacağı varsayılırsa, aşağıdaki öngörülere ulaşılmaktadır.

YIL	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SENARYO 2 a (3.500 TL Hurda İndirimi)	450.000	540.000	650.000	750.000	810.000	880.000
VERGİ GELİRİ (Sadece Fiyat Etkisi)	%14	%21	%26	%28	%26	%25
VERGİ GELİRİ (Gelir Artış Etkisi Dahil)	%20	%39	%63	%86	%100	%115

Hurda otomobil için ÖTV indiriminin olası etkilerini öngören Senaryo 2.a'da otomobil satışları Senaryo 1.a ve 1.b'ye göre daha düşüktür. Bunun nedeni, hurda otomobil için ÖTV indiriminin sınırlı sayıda tüketici kitlesine hitap etmesidir. Hurda otomobil için ÖTV indirimini uygulamasında devletin hurda otomobil indiriminden yararlanan otomobil başına 3500 TL vergi kaybına uğradığı düşünülebilir. Fakat, böyle bir uygulamanın olmadığı durumla kıyaslandığında, hurda otomobil için ÖTV indiriminden dolayı oluşan ilave otomobil talebi nedeniyle devletin vergi gelirlerinin daha çok arttığı varsayıldığı için tablodaki vergi gelirlerinde önemli bir artış ortaya çıkmaktadır.

b.) Net 5.000 TL tutarında ÖTV indirimine kalıcı bir şekilde gidilmesi durumunda olası otomobil talebi aşağıda incelenmiştir.

Motor silindir hacmi 1600 cm³'den az olan otomobiller için vergiler dahil ortalama satış fiyatının 35.000 TL olduğu varsayılırsa 5000 TL'lik ÖTV indirimi ortalama otomobil fiyatında yaklaşık %14,3'lük bir indirim anlamına gelmektedir. Fakat indirim miktarı sabit tutulursa, enflasyondan dolayı artan otomobillerin cari fiyatı karşısında ÖTV indirim oranı her yıl azalacak demektir. Son beş yıllık enflasyon ortalaması yaklaşık %9'dur. Gelecek 5 yılda da yıllık enflasyonun %9 olacağını varsayıyoruz. Ayrıca, diğer senaryolarda olduğu gibi kişi başına milli gelirin reel anlamda ortalama her yıl %3 büyüyeceği, döviz ve akaryakıt fiyatlarında önemli bir değişiklik olmayacağı varsayılırsa, aşağıdaki öngörülere ulaşılmaktadır.

YIL	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SENARYO 2.b (5.000 TL Hurda İndirimi)	480.000	580.000	700.000	805.000	870.000	940.000
VERGİ GELİRİ (Sadece Fiyat Etkisi)	%-7	%1	%7	%9	%6	%3
VERGİ GELİRİ (Gelir Artış Etkisi Dahil)	%-3	%14	%34	%51	%59	%68

Hurda otomobil için 5000 TL ÖTV indiriminin olası etkilerini öngören Senaryo 2.b'de otomobil satışları Senaryo 2.a'ya göre daha yüksek olmakta fakat devletin vergi gelirlerinde görece olarak bir azalma olmaktadır. Bunun nedeni, hurda otomobil için ÖTV indiriminin sınırlı sayıda tüketici kitlesine hitap etmesidir.

SENARYO 3: KDV'NİN %18'DEN %8'E İNDİRİLMESİ DURUMU

Katma değer vergisinin diğer bazı ürünlerde olduğu gibi %8'e indirilmesi, yeni otomobil satışları üzerinden alınan %37 ÖTV'ye ilave olarak, bu değer üzerinden %8 KDV alındığında toplam vergi yükü %48 olacaktır. Toplam vergi yükünün %61.7'den %48'e düşmesi reel otomobil fiyatlarının %8.5 ucuzlamasına neden olacaktır. Diğer senaryolarda olduğu gibi, kişi başına milli gelirin reel anlamda ortalama her yıl %3 büyüyeceği, döviz ve akaryakıt fiyatlarında önemli bir değişiklik olmayacağı varsayıldığında, aşağıdaki öngörülere ulaşılmaktadır.

YIL	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SENARYO 3	440.000	530.000	645.000	760.000	840.000	920.000
VERGİ GELİRİ (Sadece Fiyat Etkisi)	-%1	%7	%14	%18	%18	%18
VERGİ GELİRİ (Gelir Artış Etkisi Dahil)	%4	%22	%45	%67	%81	%95

Bu senaryoya göre otomobil talebi vergi indiriminden kaynaklanan fiyat indirimi nedeniyle otomobil talebi artmasına karşılık, devletin vergi gelirleri de artmaktadır.

SENARYO 4: KDV İNDİRİMİ VE HURDA OTOMOBİL ÖTV İNDİRİMİ DURUMU

Senaryo 3'te incelenen 16 yaşın üzerindeki araçları hurdaya çıkararak yeni araç alanlara 3500 TL ÖTV indirimini etkisinin sınırlı olacağı belirtilmişti. Öte yandan KDV oranının azaltılması ise çok daha geniş tüketici kitlesini ilgilendirdiği için otomobil talebi üzerinde daha büyük etkiye sahiptir. Bu nedenle, KDV oranının %18'den %8'e indirilmesinin yanı sıra verimsiz ve sera gazları salınımları yüksek olan eski otomobillerin yeni ve daha etkin otomobiller ile ikamesini teşvik etmek amacıyla hurda otomobil için ÖTV indirimini birlikte alan durum analiz edilerek aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır. Otomobil talebini etkileyen diğer faktörlerin diğer senaryolardaki gibi olacağı varsayılmıştır.

YIL	2010	2011	2012	2013	2014	2015
SENARYO 4	510.000	630.000	770.000	900.000	965.000	1.040.000
VERGİ GELİRİ (Sadece Fiyat Etkisi)	%14	%27	%40	%46	%44	%43
VERGİ GELİRİ (Gelir Artış Etkisi Dahil)	%19	%43	%71	%96	%107	%119

Bu senaryoya göre hem otomobil talebinde hem de devletin vergi gelirlerinde önemli bir artış olacağı öngörülmektedir.

DEĞERLENDİRME

Burada dört farklı şekilde yapılması olası vergi indirimlerinin otomobil talebi ve devletin otomobil satışlarından elde ettiği vergi gelirleri üzerindeki etkileri ayrı ayrı

incelenmiştir. Her altı senaryoda da diğer koşulların aynı kaldığı varsayılmıştır. Tahmin edilen sonuçlar karşılaştırıldığında, hem otomobil satışları hem de devletin vergi gelirlerindeki değişim dikkate alınarak, en uygun sonucun dördüncü senaryoda, yani KDV oranının %8'e düşürülmesi ile birlikte hurda otomobil için ÖTV indirimi uygulamasında elde edilmektedir. Bu senaryoya göre hem otomobil talebinde hem de devletin vergi gelirlerinde önemli bir artış olacağı öngörülmektedir.

OTOMOTIV SEKTÖRÜ ÇEVRE SENARYOLARI

Türkiye, Kyoto protokolüne taraf olan bir ülke olarak emisyon kazancı için devlet politikalarında yeni düzenlemeler yapmak durumundadır. Bu kapsamda, öncelikli olarak yapılması gereken düzenlemeler; **endüstri, motorlu taşıtlar ve ısıtmadan kaynaklanan sera gazı miktarını azaltmaya yönelik mevzuatların yeniden düzenlenmesi, daha az enerji ile ısınma, daha az enerji tüketen araçlarla uzun yol alma, daha az enerji tüketen teknoloji sistemlerini endüstriye yerleştirmenin sağlanması, ulaşımda çevreciliğin temel ilke olmasının sağlanması, fazla yakıt tüketen ve fazla karbon üreten daha fazla vergi alınması** olarak sıralanabilir.

Bu rapor kapsamında, ulusal sera gazı emisyonlarımızın (CO₂, CH₄, N₂O, CO, HC ve NO_x) azaltılması için ulaşım sektöründe önemli yer tutan taşıtlarda, yapılması muhtemel farklı senaryolar üretilmiş ve her senaryo için emisyon artışı veya azalışı hesaplanmıştır. Sera gazı emisyon tahminleri 6 farklı senaryo dikkate alınarak yapılmıştır (Tablo 1). 6 senaryo için tahmin edilen emisyonlar, mevcut koşullar (mevcut ekonomik ve mali koşulların devam etmesi durumu) ile karşılaştırılmıştır. Tahmin edilen emisyonların mevcut koşullara göre değişim oranları Tablo 2'de verilmiştir.

Tablo 1: Emisyon Tahminlerinde dikkate alınan senaryolar

	Açıklama
MEVCUT KOŞULLAR	Mevcut ekonomik ve mali koşulların devam etmesi
1. SENARYO	ÖTV'nin kaldırılması
2.SENARYO	Hurda Otomobil ÖTV indirimi
3.SENARYO	KDV'nin %18'den %8'e indirilmesi
4.SENARYO	KDV indirimi ve Hurda Otomobil ÖTV indirimi durumu
5.SENARYO	Hurda Araçların (16 yaş üstü) tamamının kaydının silinmesi
6.SENARYO	Hibrid araçların araç parkında %5 oranında bulunması

Bulunan sonuçlara göre yapılan değerlendirme aşağıda verilmiştir:

- Mevcut koşulların geçerli olması durumunda, 2010 - 2015 yılları için tahmin edilen CO₂ emisyonlarında bir önceki yıla göre ortalama % 3-4 arasında emisyon artışı meydana gelecektir. Otomobil sektöründen kaynaklanan (hafif ticari araç ve otomobil) doğrudan sera gazları (CO₂, N₂O ve CH₄), CO₂ eşdeğeri olarak ifade edildiğinde mevcut koşullarda 2015 yılında 18,29 milyon ton olacaktır.
- ÖTV indiriminin kaldırılması durumunu gösteren 1.Senaryoda ve %10'luk KDV indiriminin olması durumunu gösteren 3.Senaryoda araç satış rakamlarındaki artış nedeniyle sera gazı emisyonlarında bir artış söz konusudur.

Tablo 2: Hurda Kanunu'nun çıkarılması halinde farklı yaklaşımlar için 2009-2015 yıllarında tahmin edilen emisyon azalmaları ve artışları (%)

Sera Gazları	Yıllar	Her bir Senaryodaki Mevcut duruma kıyasla Emisyon Artışı(+) ve Azalışı(-)					
		1.S	2.S	3.S	4.S	5.S	6.S
CO ₂	2010	+1,4	+0,2	+0,9	-0,5	-1,7	-0,28
	2015	+18,6	+6,4	+14,7	+1,8	-8,3	-0,57
CH ₄	2010	+0,1	-1,7	0,0	-4,4	-7,5	
	2015	+1,4	-19,9	+1,1	-47,8	-64,7	
N ₂ O	2010	+0,5	-0,4	+0,3	-1,4	-2,6	
	2015	+9,1	-1,1	+7,2	-9,0	-21,1	
NO _x	2010	+0,3	-1,5	+0,2	-4,2	-7,3	-0,04
	2015	+2,4	-19,0	+1,9	-45,7	-62,9	-0,10
HC	2010	+0,1	-2,4	+0,1	-6,2	-10,6	-0,03
	2015	+1,0	-29,7	+0,8	-69,2	-91,0	-0,07
CO	2010	0,0	-2,3	0,0	-6,0	-10,2	-0,02
	2015	+0,5	-28,6	+0,4	-66,5	-87,8	-0,05

S:Senaryo

- 2. Senaryoda (Hurda otomobil ÖTV indirimi) kaydı silinen hurda araç sayısındaki artış nedeniyle (Hurda araçların %30'unun kaydı silindiği yaklaşımı yapılmıştır) CO₂ emisyonlarındaki artış daha azdır, CH₄ ve N₂O emisyonlarında ise kazanım meydana gelmiştir. 4.Senaryoda ise (KDV indirimi ve Hurda otomobil ÖTV indirimi) hurda araçların %60'ının kaydının silindiği yaklaşımı ile yapılan hesaplamalarda ilk yıllarda CO₂ emisyonunda bir kazanımın olduğu, 2015 yılında ise satış rakamlarındaki artış nedeniyle %1.8 oranında CO₂ emisyonunda artış olduğu görülmüştür ve 2015 yılında sera gazı toplam

emisyonu CO₂ eşdeğeri 18,53 milyon ton olarak hesaplanmıştır. Bu sonuçlar değerlendirildiğinde, 2010 - 2015 döneminde Sera gazı emisyonlarında bir kazanımın ancak kirletici emisyonları yüksek 16 yaş üstü araçların trafikten çekilmesi ile mümkün olacağı söylenebilir.

- 16 yaş üstü otomobillerin ulaştırma kaynaklı emisyonlar içindeki payını ortaya koymak amacıyla 5. senaryoda 16 yaş üstü araçların tümünün trafikten silindiği yaklaşımla hesaplama yapılmıştır. 5. Senaryonun sonuçlarına göre CO₂, CH₄ ve N₂O sera gazı emisyonlarındaki kazanımlar 2015 yılında sırasıyla %8,3, %64,7 ve %21,1 olarak bulunmuştur. 16 yaş üstü tüm hurda araçların trafikten çekilmesi durumunu gösteren 5.senaryonun gerçekleşmesi, sera gazı emisyonlarının 18,29 milyon ton'dan 16,68 milyon tona düşmesini sağlayacaktır. Sadece otomotiv sektörü kaynaklı emisyonlarda meydana gelecek %8,8'lik kazanım, diğer taşıt türlerinin de hurda kapsamında olduğu düşünüldüğünde % 17'nin üzerinde bir CO₂ eşdeğeri emisyon kazanımı sağlanacağı söylenebilir. Bu sonuçlar ulaştırma sektöründen meydana gelen sera gazlarının azaltılmasında hurda araçların trafikten çekilmesini sağlayacak yasal düzenlemelerin önemini ve gerekliliğini açıkça ortaya koymaktadır. Hurda araçlarla ilgili yasal düzenlemenin emisyon kazanımındaki önemi 2003 ve 2004 yıllarında tanınan vergi avantajı ile ortaya çıkmıştır. Bu yasal düzenleme ile otomobil satışlarındaki artışa rağmen hurdaya çıkarılan 320 000 taşıtın CO₂ emisyonlarında %4,87 azalma sağladığı belirlenmiştir.
- Alternatif yakıtlı araçlardan biri olarak kabul edilen Hibrid araçların araç parkında %5 oranında olması durumunu gösteren 6.senaryoda 2015 yılında CO₂ emisyonunda %0.57'lik bir kazanım olacağı belirlenmiştir. Hurda araçlarla ilgili etkin yasal düzenlemeler yanında ulusal araç parkımızdaki Hibrid araçların oranının artırılması ile emisyon kazanımının daha çok olacağı açıktır.

HURDA PİYASASI İLE İLGİLİ DÜZENLEMELER

- Gelişmiş ülkelerin otomobil üretim piyasaları ile bu piyasaların hurda piyasası dahil alt piyasaları zaman içinde birbirlerine dayanarak gelişmiş ve belirli bir olgunluk düzeyine ulaşmışlardır. Bu nedenle de Türkiye gibi “gelişmekte olan” ülkelerde, önce “montaj” üretimi olarak başlamış, daha sonra da orijinal sayılabilecek üretim hatlarına ulaşılmış bir sektörde alt-piyasaların entegrasyonu tam olarak sağlanamamıştır. Bu piyasalardan biri de “hurda piyasasıdır”.
- Etkin bir hurda piyasasının varlığı otomobil piyasasındaki yeni otomobil talebini canlandıracak en önemli etkenlerden biridir. Bu nedenle de hurda piyasasının

varlığı yalnızca çevrenin kirlenmesini önlemek, sanayiye yeni girdiler sağlamak bakımlarından değil, aynı zamanda otomobile yeni talep yaratmak ve yeni otomobil teknolojileri üretmek bakımlarından da vazgeçilmezdir. Bir başka deyişle etkin bir hurda piyasasının varlığı canlı bir otomobil talebinin varlığının da önkoşuludur.

- Bu nedenle de etkin bir “hurda piyasası” oluşturmak Türkiye sanayii açısından vazgeçilmez bir öneme sahiptir. Bir piyasa, o piyasa için gerekli “insentifler” yoksa ya da yeterli değilse kendiliğinden oluşamaz. Bir başka deyişle yok olan bir piyasanın kendiliğinden oluşmasını beklemek çok uzun zaman alır ve maliyetlidir. Oysa piyasa oyuncuları içinde en “credible”, yani en “güvenilir” oyuncu olan devlet bu eksikliği giderebilir.
- Bu çalışmada, devletin stratejik davranabilme yeteneği en gelişmiş piyasa oyuncusu olarak ÖTA niteliğini almış eski araçların varlığı üzerinden giderek uygulayacağı bir “hurda teşviği”nin sektörün talep artışı üzerinde olduğu kadar, demir çelik sektörüne “ithal ikamesi” etkisi yaratacak bir sanayi politikası olacağı iddia edilmiştir. Ana tamamızın “kriz” olması özellikle bu nokta üzerinde durmamızı gerektirmiştir ama böyle bir politikanın “çevre” gibi bir başka hayati konu üzerinde de çok önemli olacağı açıktır.
- Hurda piyasası oluşturmak için izlenecek model, “Araç Muayene İstasyonları”nın oluşumunda izlenmiş olan model olabilir. Yani, hurda piyasasının etkin bir biçimde örgütlenmesi işi belirli bir süreliğine (örneğin 10 yıl) ihale yoluyla özel bir şirkete verilebilir. Bir başka yöntem ise bu görevi belirli bir bedel karşılığında hurda piyasasının temel aktörlerinin (otomotiv, demir çelik, yedek parça ve plastik sektörleri gibi) temsil edildiği bir girişime verilmesi olabilir. Kanaatimizce böyle bir girişim zamanımızın “katılımcı” yönetim anlayışına da uygun olacaktır.
- Son olarak, yukarıda önemini altını çizdiğimiz hurda piyasası olmaksızın uygulanacak herhangi bir devlet teşviki, yaşanmakta olan krizden çıkmada geçici olarak olumlu bir katkı yapabilir ama uzun dönemli kalıcı bir dönüşüme izin vermez. Oysa yukarıda da altını çizdiğimiz gibi “etkin bir hurda piyasasının varlığı canlı bir otomobil talebinin varlığının da önkoşuludur”.

HURDA PİYASASININ TAHMİNİ BÜYÜKLÜĞÜ

Sökücü, öğütücü ve metal dışı sökücünün yaratacağı hasılatlar da dikkate alınarak aşağıda iki tahmini değer üzerinden hurdaya ayrılacak otomobillerin yaratacağı hurda piyasasının muhtemel büyüklüğü dolar cinsinden tahmin edilmeye çalışılmıştır. Bu işlem süresince hurda piyasasının aktörlerine ait

fiyatlarda bir değişiklik olmayacağı varsayılmıştır.

Yıl	Adet	I.Tahmin			II.Tahmin	
		Sökücü 200\$/araç	Öğütücü [1] 1000\$/Ton	Toplam [2]	Öğütücü [1] 1200\$/Ton	Toplam [2]
2010	100.528	20.105.600	75.396.000	95.501.600	90.475.200	110.580.800
2011	131.304	26.260.800	98.478.000	124.738.800	118.173.600	144.434.400
2012	156.690	31.338.000	117.517.500	148.855.500	141.021.000	172.359.000
2013	165.990	33.198.000	124.492.500	157.690.500	149.391.000	182.589.000
2014	157.426	31.485.200	118.069.500	149.554.700	141.683.400	173.168.600
2015	149.348	29.869.600	112.011.000	141.880.600	134.413.200	164.282.800

[1] Bir adet oto 750 kg hesabıyla

[2] Hurda işlemlerinden elde edilecek olan tahmini gelir

Bu hesabı yaparken “sökücü”nün araç başına sökme işi için 200\$, “Öğütücü”nün ise ton başına 1000\$ gelir elde ettiğini varsaydık. Burada metal parçaları 100\$/ton demir çelik piyasasına, metal dışı parçaları ise 900\$/ton metal dışı parça alıcılarına sattığını varsaydık. II.Tahmin’de ise bu değerleri sırasıyla 300\$/ton ve 900\$/ton olarak aldık. Tabloda ayrıca araç sayısı içine her yıl için 30 bin adet normal olarak trafikten kaydı silinen araçlar dahil edilmiştir.

I. ÖMRÜ TÜKENMİŞ ARAÇLARIN GERİ DÖNÜŞÜMÜ PAZARLARINDA REKABETİN TESİSİ

Ömrü tükenmiş araçların (Kısaca: ÖTA) geri dönüşümünde üç farklı pazar seviyesinde faaliyet gösterilmektedir. Bunlardan ilki sistemlerdir. Sistemler ömrü tükenmiş araçların toplanması ve geri dönüştürülmesi işini organize etmektedir. Bu çerçevede bir sistem birden fazla araç üreticisi veya ithalatçısı şirketin katıldığı kolektif bir yapı arz edebileceği gibi, sadece tek bir teşebbüs tarafından da kontrol edilebilir. Örneğin bir araç üreticisi kendi üretmiş olduğu ancak ömrü tükenmiş olan araçların geri dönüşümünü sağlamak üzere bir sistem geliştirebilir. Sistemler topladıkları ömrü tükenmiş araçları demonte edilmek ve öğütülmek üzere işleme adı verilen ikinci pazar seviyesinde faaliyet gösteren teşebbüslere teslim edilmesinden sorumludur. İkinci pazar seviyesinde demonte edilen ve/ veya öğütülen parçalar aynı zamanda sınıflandırılmaktadır. Belirtilen işlemlerden geçen ÖTA’ların daha sonra geri dönüştürülmek üzere üçüncü pazar seviyesinde faaliyet gösteren teşebbüslere teslim edilmesinden de yine sistemler sorumludur. ÖTA’lardan çıkarılan ve geri dönüştürülen maddeler daha sonra tekrar hammadde olarak kullanılmak üzere sistemlere iletilmektedir.

Avrupa Komisyonu'nun 22 Eylül 2005 tarihinde yayınlamış olduğu atık yönetim sistemlerine ilişkin bağlayıcı olmayan raporu (22 Eylül 2005) ilgili pazarların ne şekilde işlenmesi gerektiğine ilişkin teşebbüsler için kilit nitelikli bazı bilgiler vermektedir.

Rapor uyarınca birinci pazar seviyesi olan sistemler ve çözümler ile ilgili olarak şu tespitlerde bulunulabilir:

1. Türkiye genelinde birden fazla sistem kurulabilir.
2. Sistemlere sadece üreticiler ve ithalatçılar değil, ayrıca dağıtıcılar, sigorta şirketleri, toplayıcılar, söküçüler, öğütücüler, geri kazandıranlar ve diğer işleme faaliyetinde bulunan teşebbüsler de üye olabilir.
3. Yalnızca üretici ve ithalatçılardan oluşan bir sistem gelecekte ÖTA'lardan elde edilen kaynak pazarının sadece araç üreticileri tarafından kontrol edilmesine neden olacak ve rekabet endişelerini beraberinde getirecektir. Bu nedenle kolektif sistemlerin sadece üretici ve ithalatçılardan oluşmaması önerilir.
4. Ayrıca Türkiye genelinde tüm araç üreticilerinin ve ithalatçılarının dahil olduğu tek bir sistem kurulması yerine, ilgili teşebbüslerin kurulacak birden fazla sisteme dağıtılması ve bir sistemdeki araç üreticisi ve ithalatçısı teşebbüslerin motorlu taşıtlar pazarındaki toplam Pazar paylarının % 40'ı aşmaması önerilir.
5. Eğer bir sistemde yer alan üretici ve ithalatçı teşebbüslerin motorlu araçlar pazarındaki toplam Pazar payları % 40'ı aşarsa sistem hakim durumda sayılabilir.
6. Hakim durumdaki sistemin ise üyelik kriterlerini ve ücretlerini şeffaf ve ayrımcı olmayacak şekilde belirlemesi gerekir.
7. Nihayet hakim durumdaki sistemlerin kendilerine üye olmak isteyen teşebbüsleri tüm atıkları için sözleşme yapmaya zorlamamaları, sözleşmelerinde "ya hep ya hiç" şartı getirmemeleri gerekir.

Rapor uyarınca ikinci ve üçüncü pazar seviyeleri olan toplama, sınıflandırma (kısaca işleme) ve geri dönüşüm ile ilgili şu tespitlerde bulunulabilir:

1. Bu seviyede aracın ekonomik değeri olan motor, lastik gibi parçalar çıkarılıp sınıflandırılacak, geri kalan kısımları (özellikle gövdesi) öğütücüler tarafından ezilecektir.
2. Öğütücüler bağımsız şirket olabilecekleri gibi işleme şirketleri ile dikey entegre olabilirler.

3. Araç üreticisi kendi araçları için bireysel sistem kurar ise, bu araçlar bakımından toplama ve işleme pazarı da ayrı olabilir.
4. Toplama, sınıflandırma pazarı bölgesel veya ulusal olabilir. Türkiye'nin büyük bir ülke olduğu göz önünde bulundurulursa birden fazla bölgede farklı toplama ve sınıflandırma şirketlerinin kurulması gerekeceği ve pazarın bölgesel olacağı ifade edilebilir.
5. Sistemlerin belirli bir bölgedeki toplama, sınıflandırma şirketi ile veya geri dönüşüm firması ile münhasır sözleşmeler akdetmesi ilgili sözleşmelerin süresinin belirli süreyi (üç yıl veya beş yıl) aşmaması ve/ veya münhasır çalışılacak şirketin ihale yöntemi ile belirlenmesi koşulları ile mümkün olabilecektir.
6. Araç üreticilerinin kendi araçlarından elde edilen geri dönüştürülmüş, ikincil maddeleri kullanmak konusunda menfaatleri olabilir. Geri dönüşüm şirketlerinin ürettiği ikincil maddelerin serbest ticareti bu amaçla sınırlandırılabilir.

II. ÖTA'LARIN GERİ DÖNÜŞTÜRÜLMESİNDE DİKKAT EDİLMESİ GEREKEN HUSUSLAR

Öncelikle belirtilmelidir ki Avrupa mevzuatı uyarınca Ömrü Tükenmiş Araç kapsamına M1, N1 kategorisindeki araçlar ile iki veya üç tekerlekli motorlu araçlar girmektedir. Yolcuların taşınması amacı ile kullanılan ve sürücü dahil 8'den fazla koltuk içermeyen araçlar M1; malların taşınması amacı ile kullanılan ve ağırlığı 3.75 bin kilogramı geçmeyen araçlar N1 kategorisindedir.

ÖTA'lara ilişkin Avrupa mevzuatında benimsenen ve aynı şekilde Türkiye'de de uygulanması gerektiği düşünülen bazı kilit noktalar aşağıda ilginize sunulmaktadır:

1. Bir aracın ne zaman ÖTA sayılacağına, yani atık sayılacağına ilgili kendi politikası çerçevesinde devlet karar vermelidir.
2. ÖTA'ların çevreye zarar vermeden işlenmesi için gereken her türlü demontaj bilgisini araç üreticileri işleme teşebbüslerine sağlamalıdır.
3. Üreticiler demontajda materyallerin tanınmasına yardımcı olacak bir kodlama standardı oluşturmalıdır.
4. Araçlar dizayn edilirken tehlikeli atık kullanımı azaltılmalı, yeni araçlar ağır metal içermemelidir.
5. Araç üretiminde geri dönüşmüş materyal kullanımı arttırılmalıdır. Hedef, 2015 yılında yeni üretilmiş aracın % 95'inin geri dönüşmüş malzemeler kullanılarak üretilebilmesi olmalıdır.
6. Kirleten öder kuralı uyarınca ÖTA'ların toplanması maliyetine üretici ve ithalatçı

- teşebbüsler katlanmalıdır. Buna ücretsiz geri alma prensibi de denilmektedir.
7. ÖTA işleme tesisine gittiğinde ilgili şirket tarafından ücretsiz olarak imha sertifikası verilmelidir. İmha sertifikasının sunulması üzerine aracın sicil kaydı terkin edilmelidir.
 8. Yeni araç alan tüketici geri dönüşüm konusunda üretici tarafından bilgilendirilmelidir.
 9. Araçları gereken izinleri almış, lisanslı işletmeler hurda haline getirmelidir.
 10. Sadece metaller değil diğer maddeler de (örn: cam, plastik) geri dönüştürülmelidir.
 11. Üretici- demontajcı arasında çıkan uyuşmazlıkların çözümünde arabuluculuk yapacak idari merciler tesis edilmelidir. Avrupa'da bu görevi takas odaları üstlenmektedir.
 12. Eğer devlet hem sistem hem de işleyici olacak ise bu işi yapacak tüzel kişinin tekel hakkının olmaması gerekir. Böyle bir ihtimalde sistemin her yeni tescil edilen araçtan matbu bir ücret alınarak finanse edilmesi mümkündür. Örneğin sistem ilk kurulduğunda Hollanda'da her bir yeni araç başına 45\$ alınmış, daha sonra bu ücret 15\$'a düşürülmüştür.

III. AKÜLERİN VE ATIK YAĞLARIN GERİ DÖNÜŞTÜRÜLMESİNDE DİKKAT EDİLMESİ GEREKEN HUSUSLAR

Akülere ve atık yağlara ilişkin Avrupa mevzuatında benimsenen ve aynı şekilde Türkiye'de de uygulanması gerektiği düşünülen bazı kilit noktalar aşağıda ilginize sunulmaktadır:

1. Aküler belirli oranlardan fazla ağır metal içermemeli (civa %0,0005, kadmiyum % 0,0002, kurşun) içerdikleri ağır metaller de geri dönüştürülmelidir.
2. Akülerin içerdikleri nikel, kobalt, gümüş gibi değerli madenlerin de geri dönüşümü sağlanmalıdır.
3. Aküler ağır metal içerdikleri gösterilecek şekilde işaretlenmelidir.
4. Akülerin toplanma oranı hedefi 2012'de % 45 olmalıdır.
5. Aküler üreticiler tarafından ücretsiz olarak geri alınmalı, nihai kullanıcılar atık aküleri satış noktalarına bırakabilmelidir.
6. Akülerin toplanması, işlenmesi, geri dönüştürülmesi maliyetlerine ve bu amaçla yapılacak kampanyaların maliyetlerine üreticiler katlanmalıdır.
7. Araçlar akülerin kolaylıkla çıkarılabileceği şekilde dizayn edilmelidir.
8. Akülerin 2012'ye kadar ortalama ağırlıklarının % 50'si geri dönüştürülmelidir.

9. Akülerin toprak altında depolanması veya yakılması yasaklanmalıdır.
10. Atık yağların işlenmesinde yeniden üretime öncelik verilmelidir.
11. Atık yağların ülke içindeki yüzey sularına, yer altı sularına, kara sularına, drenaj sistemlerine, toprağa boşaltılması yasaklanmalıdır.
12. Atık yağ toplama işinin izne tabi olması ve bu işle iştigal eden teşebbüslerin kayıt altına alınarak devletin sıkı gözetimi altında olması gerekir.
13. Atık yağların klorlu hidrokarbonlar (PCB, PCT) veya toksik tehlikeli atıklar ile karışımları engellenmelidir.
 1. Güvenlik ve çevre performansını arttıran teknoloji projeleri için düşük faizli ve devlet garantili krediler verilmelidir.
 2. Kriz süresince yeşil, yakıt verimli (CO₂ emisyonu az) teknolojilere yatırım yapılmalıdır.
 3. Yeni araç talebini arttırmak, eski araçların yenileri ile değiştirilmesini sağlamak için, tescil ücreti ve motorlu taşıtlar vergisi düşük CO₂ emisyonlu araçlar için azaltılmalıdır.
 4. Eski araçların hurdalaştırılması teşvik edilmelidir.
 5. Yerel idarelerin ve diğer kamu kuruluşlarının otobüs, minibüs gibi motorlu araç taleplerinin karşılanmasında çevre dostu teknolojilere öncelik tanınmalıdır. (Filo yenileme projeleri)
 6. Vasıflı işgücü elde tutulmalıdır. Bunların kalıcı olarak işsiz kalmaları engellenmelidir. Vasıflı işçileri işten çıkarmak yerine; geçici ve/ veya kısa süreli sözleşmelerin yenilenmemesi, boşalan yerlere yeni eleman alınmaması, tatillerin genişletilmesi, bazı haftalarda üretimde bulunulmaması, çalışma haftasının ve saatlerinin kısaltılması, üretimin düşük araç talebine göre uyarlanması gibi alternatifler değerlendirilmelidir.
 7. Genel harcamalar ve çevre dostu teknolojiler için gerekli AR- GE yatırımları dışında kalan yatırım harcamaları kısımlıdır.

Otomotiv Sektörü ile İlişkili Vergiler

Otomotiv sektörü, Türk ekonomisinin son dönemde lokomotif sektörlerinden biri olmuş hatta toplam ihracat hacminin 1/5'ni tek başına gerçekleştirir hale gelmiştir. Türk ekonomisinde bu denli büyük bir üretim ve istihdam potansiyeli yaratan otomotiv sektörü üzerinden doğrudan ya da dolaylı olarak alınan vergilerin de toplam vergi gelirleri içindeki payı da doğal olarak büyüktür. Türkiye'de elde edilen toplam vergi hasılatının yaklaşık 1/3'ünü doğrudan ya da dolaylı bir biçimde otomotiv sektörü sağlamaktadır. Türkiye'de otomotiv sektöründen doğrudan ya da dolaylı bir biçimde alınan vergileri;

- Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV),
- Motorlu taşıt satışı üzerinden alınan ÖTV ve KDV,
- Otomotiv sektöründe üretim yapan üreten firmaların karları üzerinden alınan Kurumlar Vergisi ve kar dağıtımı üzerinden alınan Gelir Vergisi stopajı,
- Otomotiv sektöründe iş yapan yan sanayide üretim yapan firmaların karlarından alınan Gelir ve Kurumlar Vergisi, oto yedek parça alım-satımı yapan kişi veya firmalardan, tamir, bakım ve onarım yapan kişi veya firmalardan alınan Gelir veya Kurumlar Vergisi ve hatta KDV,
- Otomotiv sanayi ve yan sanayinde çalışan işçi ve yöneticilerin gelirleri üzerinden alınan Gelir Vergisi,
- Otomotiv satışı ile uğraşan distribütör, bayii ve acentelerin karlarından alınan Gelir ve Kurumlar Vergisi,
- Otomotiv satışı ile uğraşan distribütör, bayii ve acentelerin çalıştırdıkları işçi ve yöneticilerin gelirleri üzerinden alınan Gelir Vergisi.
- Akaryakıt, yağ vb. ürünlerin satışı üzerinden alınan ÖTV, KDV ile bu sektörde alım-satım yapan kişi veya kurumların kazançlarından alınan Gelir ve Kurumlar Vergisi ile bu sektörlerde çalışan işçi ve yöneticilerin gelirleri üzerinden alınan Gelir Vergisi.
- İkinci el motorlu araç alım-satımı için noterde yapılan işlemler üzerinden alınan harçlar olarak sıralandırılabilir.

MTV, gerçek veya tüzel kişilerin, motorlu taşıta sahip olması sonucunda, ödeme gücünün bir göstergesi olarak, servet üzerinden alınan bir vergidir. Türkiye’de alınan MTV, spesifik nitelikte olup aracın cinsi (kara, hava, deniz taşıtı olması ya da ticari amaçlı veya binek amaçlı kullanılması), yaşı, ağırlığı veya kalkış ağırlığı, silindir hacmi veya beygir gücü, aracın sahip olduğu koltuk sayısı gibi ölçütler üzerinden vergi hesaplanmaktadır.

Otomotiv sektörü de bu dolaylı vergilerden fazlasıyla nasibini alan bir sektördür. Özellikle otomobil satışı üzerinden alınan ÖTV ve KDV ile akaryakıt ve türevleri üzerinde alınan ÖTV ve KDV gelirleri, toplam vergi gelirleri içinde önemli bir paya sahiptir. Türkiye hem otomobil satışı üzerinden alınan vergiler hem de akaryakıt üzerinden alınan vergiler açısından dünyanın en yüksek vergisini alan ülkelerinden birisidir. Nitekim, akaryakıt üzerinden alınan vergiler açısından dünyada birinci sırada yer alan Türkiye, aldığı vergiler nedeniyle akaryakıt fiyatı açısından da dünya birincisidir.

Türkiye’de sadece akaryakıt satışından elde edilen ÖTV’nin; sayısı 700 bine yaklaşmış kurumlar vergisi mükellefinin ödediği toplam verginin yaklaşık

iki katından fazla olması düşündürücüdür. Akaryakıttan alınan vergilerin toplamı, akaryakıt fiyatının 3/4'nü oluşturmakta, söz konusu oran nedeniyle Türkiye dünyanın en pahalı benzinini tüketmektedir.

Otomotiv Vergileri Bakımından Bazı Sorunlar

Motorlu Taşıtlar Vergisi Yönünden

- Binek otomobil ve jeeplerin MTV'sinin (Taşıt kiralama faaliyeti ile uğraşan işletmeler dışında) gider yazılamayışı,
- Sıfır yaşındaki araçla, 3 yaşındaki aracın satış fiyatları farklı olmasına rağmen MTV'sinin aynı oluşu,
- Silindir hacmine dayalı MTV'nin adil olmayışı,
- Türkiye'de, yabancı ülkelerde alınan MTV'nin 5-10 katının alınması,
- Temmuz 2008 ayında alınan taşıt ile 31 Aralık 2008 günü alınan taşıttan aynı verginin alınması.

ÖTV Yönünden

- AB'ye uyum gerekçesiyle ÖTV getirilmesine rağmen, AB üyesi ülkelerde otomobillerden ÖTV alınmayışı,
- Türkiye'de, taşıt alımında yabancı ülkelerin 3-5 katı vergi alınıyor ve toplamda yüzde 117.1'i buluyor. Bu bir "dünya rekoru". Yüzde 117.1'lik oran AB dışındaki ülkelere ithal edilen araçlarda yüzde 10 daha artıyor,
- Verginin de vergisi yani ÖTV'nin de KDV'sinin alınması, vergileri artırıyor.
- Üretimde kullanılan ağır yağ, müzik seti vb. donanım, başka bir firmadan alınıyorsa, ÖTV'si indirilemiyor.

KDV Yönünden

- Binek otomobillerde KDV (araç kiralayanlar dışında) indirilemiyor.
- ÖTV'den de ayrıca KDV alınıyor.

Gelir-Kurumlar Vergileri Yönünden

- Otomobillerde amortisman hesaplamasında kıst dönem uygulanıyor. Oysa kamyon, minibüs, otobüs vs.de kıst dönem uygulanmıyor.
- Ödenen Motorlu Taşıtlar Vergisinin gider yazılması bakımından, binek otolarda sorun var. Gider yazılamıyor.

Vergi Politikası Bağlamında Yapılması Gerekenler

Genel Olarak

Çalışmamızda aktarılan bilgiler, Türk Vergi Sisteminin önemli eksikliklerinin olduğunu, bunun ise izlenen ve izlenmeye devam eden yanlış vergi politikalarından kaynaklandığını ortaya koymaktadır. Buna göre uygulanan vergi politikalarının, yeniden gözden geçirilerek küresel dünya düzenine ayak uydurabilecek, vergi adaletini sağlayan, üretim ve istihdam artışını engellemeyen ve teşvik eden bir yapıya uydurulması gerekmektedir. Bu çerçevede;

- Çağdaş ülkelerin çoğunda olduğu gibi, kayıt dışı yollardan edinilen servetin, kaynağı sorgulanabilmeli. Vergi mükellefleri için “gider bildirim” esas getirilmelidir,
- Nakit para kullanımı azaltılmalıdır,
- İstihdam üzerindeki yükler aşağı çekilmelidir,
- Hamiline işlemler sınırlandırılmalıdır,
- Düşük bedelle gayrimenkul satışı önlenmelidir,
- Gider yazılacak harcamaların kapsamı genişletilmelidir,
- Kaldırılan vergi iadesi belge alış-verişini olumsuz yönde etkiledi. Kazı-kazan ya da kredi kartı ile yapılan ödemelere prim gibi alternatifler düşünülmelidir,
- Vergi sistemi ve vergi yasaları basit ve anlaşılabilir olmalıdır,
- Yüksek vergi oranları (özellikle kaçakçılığın yaygın olduğu sigara, alkollü içki ve akaryakıtta) aşağı çekilmelidir,
- Odacı, kapıcı, amele, bulaşıkçı, alkolik gibi kişilerin, şirket yöneticisi ve denetçisi olabilmesi, yasa ile engellenmelidir,
- Denetim etkinleştirilmeli. Vergi denetim kadrolarının yüzde 65’i yıllardır boş, kadrolar, zaman içinde doldurulmalıdır,
- Vergi tarifesi yeniden gözden geçirilmeli, tarifedeki dilim sayısı artırılmalı, dilimler arası uzunluk farkı ve yükseklik farkı azaltılarak, vergi yükünün daha adil dağılımı sağlanmalıdır,
- Teşvik sistemi gözden geçirilmeli ve yeniden yapılandırılarak, ihtiyaca ve çağın gereklerine uygun bir teşvik sistemine geçilmelidir.

Otomotiv Sektörü Açısından Yapılması Gerekenler

Otomotiv sektörünün Türkiye açısından ne denli önemli bir sektör olduğuna çalışmamızın ilgili kısımlarında dikkat çekilmişti. Kamu kesimi strateji ve politikalarını oluştururken bu önemi dikkate almak durumundadır. Böylesine önemli

bir sektörün özellikle kriz dönemlerinde canlı tutulmasının önemi ortadadır.

Vergiler bağlamında bir süredir gündeme gelen oran indirimi konusunda Maliye Bakanlığı'nın tutumunu anlamak mümkün değildir. Üstelik kendi yaptırmış oldukları çalışmada¹; kayıt dışı ekonominin temel nedeni olarak vergi oranlarının yüksekliği vurgulanmasına ve mükelleflerin % 71,7'sinin vergi oranlarında yapılacak indirimlerin vergi ödemeyi teşvik edeceğine ilişkin ampirik bir araştırma olmasına karşın oranlarda indirim yapılmayacağına açıklanması tarafımızca anlamsız olarak değerlendirilmektedir.

Yakın bir geçmişte kurumlar vergisi oranının düşürülmesinin kurumlar vergisi hasılatında ortaya çıkardığı artış bu konuda önemli bir deneyim niteliğindedir. Ayrıca, 2001 krizinde vergi oranlarındaki indirimin hem vergi hasılatına yapmış olduğu katkı ve hem de ekonomiye sağladığı canlılık hafızalardan silinmemiştir.

Bütün bu gerçekler ortadayken, öncelikle satışlara uygulanan ÖTV ve KDV oranlarının indirilmesi gerektiği açıktır.

Önce satış canlandırılmalı ki, buna bağlı olarak üretim ve istihdam canlılığı yaşanabilsin.

Bütün dünyayı etkisi altına alan krizden Türkiye'nin de etkileneceği geç de olsa yetkililerce de kabul edilmektedir. Her ülke krize karşı alacağı kamusal önlemleri kendi öznel koşullarına göre belirlemektedir. Türkiye'nin önlemlerini belirleyip uygulamaya koyarken uluslar arası finans kuruluşlarının dayattığı politikalar yerine; kendi özel koşullarına göre oluşturulmuş politikalara öncelik vermesi gerekmektedir.

Bu bağlamda, içeride "kemer sıkarak" ticaret fazlası oluşturma ve oluşan bu fazlayı ihraç ederek "kağıt üzerinde" iyi bir görüntü sağlayan ekonomik modelin modasının geçtiğini düşünüyoruz. Buna ilişkin iki temel gerekçe ortaya koyabiliriz. İlk olarak, bu politikalarla uzun yıllardır geldiğimiz ekonomik tablo ortada...

İkinci olarak ise dışsatım olanaklarında yaşanacak daralmanın böyle bir politikanın başarı şansını en azından kısa vadede ortadan kaldırması...

Yıllardır uygulanan monetarist politikalar yerine Keynezyen yöntemler uygulanması gerektiği görüşündeyiz. Kaldı ki, bütün dünya şu anda bu politikalara dönmüş durumdadır.

Parasalcı politikaların aksine Keynezyen politikalarda amaç talebi canlı tutmaktır. Bunun doğrudan ya da dolaylı yolları vardır. Bazı odakları doğrudan

fonlayabilirsiniz. Ki, bu KOBİ'lere "can suyu" adı altında yapıldı ve daha da sürmesi bekleniyor. Böylesi desteklerin kuralsız olması işlevini önemli ölçüde azaltır. Bu noktada, destek kredisinin istihdam ve üretime ilişkin bazı kurallara bağlanması yerinde olur.

İkinci olarak, devlet doğrudan para aktarmak yerine; alacağı gelirin bir kısmından vazgeçerek de talebi canlandırabilir. Bu yöntem vergiler nedeniyle fiyatlar genel seviyesindeki yüksekliği aşağıya çektiği için talep artışı ortaya çıkarır. Kanımızca bu yöntem daha etkin sonuç verebilecektir. Bu çerçevede otomotiv satışında ve akaryakıt satışındaki vergi oranlarının öncelikli olarak düşürülmesi gerektiği düşüncesindeyiz.

Bunların dışında ortaya konulan aksaklıkların ve çelişkilerin acilen giderilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, Motorlu Taşıtlar Vergisi tarifesinde değer esasına geçilmesi yerinde olacaktır. Ayrıca kıst amortisman uygulamasından vazgeçilerek talebin canlı tutulması yerinde olacaktır.

Türkiye'nin kendine özgü gerçekleri dikkate alındığında bazı vergilerin kaldırılması kısa vadede mümkün görünmemektedir. Ancak, bu vergiler makul düzeye indirilerek "dünya rekorunu" başka ülkelere devretmemiz gerektiği açıktır.

Unutulmamalıdır ki, bu yüksek vergi düzeyi toplanan vergilerin giderek azalmasına hatta giderek erimesine yol açacaktır. Bu bizim iddia ya da tespitimiz değil, dünyaca ünlü Fransız maliyeci **Paul Leroy BEAULIEU**'nun atasözü haline gelmiş tespiti: "**Fazla vergi vergiyi öldürür.**" Nitekim son aylara ilişkin vergi gelirleri verileri bu hususu açıkça teyit etmektedir.

NIHAİ DEĞERLENDİRME VE ÖNERİLER

1. Türkiye'de otomobil talebini etkileyen en temel iki faktör tüketici gelirindeki artış ve otomobil fiyatlarıdır. Buna göre önümüzdeki yıllarda gelire bağlı talep artışı Türkiye'nin ekonomik gelişmesine paralellik gösterecektir. Lokomotif sektör olarak tanımlanan, yatırım ve istihdam imkanlarıyla Türkiye'nin gelişmesine önemli katkılar sağlayan bu sektörün gelişmesini hızlandırmak otomobil fiyatlarının aşağı çekilmesiyle mümkündür. Reel otomobil fiyatları uluslar arası koşullardan kaynaklanan rekabet, girdi fiyatları ve benzer etkiler dikkate alınarak belirlenmektedir. Türkiye'de otomobil fiyatlarının yüksek oluşunun temel nedeni yüksek vergi oranlarıdır. Bu oranlar nedeniyle otomobil talebi düşük seyretmektedir. Yukarıda yer alan çeşitli senaryolarda vergi oranlarının düşürülmesiyle otomobil talebinde meydana gelen artış net bir

- şekilde görülmektedir. Bu durumda Türkiye’de otomobil ticaretinin gelişmesine engel olan vergi oranlarının düşürülmesi birinci gündem maddesi olarak değerlendirilmelidir.
2. Vergi oranlarının düşürülmesinin vergi gelirleri üzerinde olumsuz etki yaratacağı varsayımının yanlış olduğu yine bu hesaplamalardan net bir şekilde görülmektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde vergi oranlarının düşürülmesi ekonomik canlanmayı sağladığı gibi vergi gelirlerinde de artış yaratmaktadır.
 3. Hurda piyasasına bağlı olarak bir hurda teşvikinin çıkarılmasının da yaratacağı katma değer yukarıda verilen tablolarda açık olarak görülmektedir. İkinci gündem maddesi hurda piyasasının kurulmasına yönelik çalışmalardır. Bu konuda önerilen modelin, demir çelik sektörü, plastik sektörü, kimyasal atık sektörü ve benzeri atık işleyen sektör aktörleriyle bir araya gelerek geliştirilmesi ve kamuoyuna sunulması gerekmektedir.
 4. Karbon emisyonlarında Kyoto Protokolü’nün imzalanması nedeniyle taahhüt edilen oranlarda bir indirim sağlanması da ekonomik ömrünü tamamlamış araçların piyasadan çekilmesiyle mümkün olabilmektedir. Bir başka gündem maddesi olarak hurda araçların piyasadan çekilmesinin yarattığı etkinin başta Çevre Bakanlığı olmak üzere ilgili kuruluşlara anlatılması düşünülmelidir.
 5. Otomobil piyasasının gelişmesi toplam satışların 1. milyon üzerinde gerçekleşmesi ticaretin organizasyonu ile ilgili olarak yatırım ve istihdam artışı sağlayacaktır. Servis ve satış organizasyonunun 1 milyon üzerinde bir araç satışına yönelik olarak düzenlenmesi yeni satış sonrası hizmet istasyonları ile satış noktalarının oluşturulması ile ilgili olarak yeni yatırımların yapılmasını sağlayacaktır. Ayrıca ek istihdam olanakları da yaratılacaktır.
 6. Sektörün daralmasının yaratacağı işsizlik sigortası ve eksik çalışma ödeneği ödemeleri de dikkate alındığında otomotiv sektöründe talep sorununun çözülmesinin önemi ortaya çıkmaktadır.

