

T.C.
BİLECİK ŞEYH EDEBALI ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE'DE VERİLEN VERGİ TEŞVİKLERİ ve BUNLARIN
EKONOMİYE ETKİSİ: OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İLKNUR KORKMAZ ARAS

Tez Danışmanı

Doç. Dr. YASİN ACAR

BİLECİK, 2021

10215127

T.C.
BİLECİK ŞEYH EDEBALI ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI

**TÜRKİYE'DE VERİLEN VERGİ TEŞVİKLERİ ve BUNLARIN
EKONOMİYE ETKİSİ: OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

İLKNUR KORKMAZ ARAS

Tez Danışmanı

Doç. Dr. YASİN ACAR

BİLECİK, 2021

10215127

BEYAN

Türkiye’de Verilen Vergi Teşvikleri ve Bunların Ekonomiye Etkisi:Otomotiv Sektörü Örneği adlı yüksek lisans hazırlık ve yazımı sırasında bilimsel ahlak kurallarına uyduğumu, başkalarının eserlerinden yararlandığım bölümlerde bilimsel kurallara uygun olarak atıfta bulunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, tezin herhangi bir kısmının Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

Bu çalışmam, Bilimsel Araştırmalar Projeleri (BAP), TÜBİTAK veya benzeri kuruluşlarca desteklenmesi durumunda; projenin ve destekleyen kurumun adı proje numarası ile birlikte beyan edilmelidir.	
DESTEK ALINMIŞTIR	DESTEK ALINMAMIŞTIR <input checked="" type="checkbox"/>
Destek alındı ise;	
Destekleyen Kurum:	
Desteğin Türü	Proje Numarası
1- BAP (Bilimsel Araştırma Projesi)	
2- TÜBİTAK	
Diğer;	

İlknur KORKMAZ ARAS

26/07/2021

ÖNSÖZ

Bu tez çalışmasının yazılmasında, çalışmamın her aşamasını takip eden, beni yönlendiren ve çalışmam süresince her türlü desteğini üzerimden esirgemeyen değerli danışmanım Sayın Doç. Dr. Yasin ACAR'a değerli katkı ve emekleri için teşekkürlerimi ve saygılarımı sunarım.

Her daim bana destek olan ve hiçbir zaman hakkını ödeyemeyeceğim eşim Hacı Bekir ARAS'a çok teşekkür ederim.

İlknur KORKMAZ ARAS

26/07/2021

ÖZET

TÜRKİYE’DE VERİLEN VERGİ TEŞVİKLERİ ve BUNLARIN EKONOMİYE ETKİSİ: OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÖRNEĞİ

Otomotiv sektörü, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerin ekonomilerinde birden çok sektör ile ilişkili olduğundan dolayı kritik bir öneme sahiptir. Ülkemizde de özel bir öneme sahip olan otomotiv sektörü, orta vadeli programlar içerisinde yer alan makroekonomik politikalarda öncelikli sektör olarak değerlendirilmekte ve çeşitli vergi politikaları ile desteklenmektedir. Bir maliye politikası aracı olarak kullanılan vergi teşvikleri, her ülkenin sosyo- ekonomik yapısı, gelişmişlik düzeyi ve makroekonomik hedeflerine uygun olarak farklı şekillerde uygulanmaktadır. Vergi teşvikleri, bir sektörün gelişmesi, Ar-Ge faaliyetlerinin artırılması, üretim ve istihdam hacminin genişletilmesi, ihracatın artırılması ve dolayısıyla ülke ekonomisine katkı sağlaması amacıyla verilebileceği gibi, bölgesel dengesizliklerin giderilmesi, yatırım hacminin artırılması amacıyla da verilebilmektedir.

Türkiye’de otomotiv sektörünü kapsayan vergi teşvikleri genel olarak, otomotiv pazarında meydana gelen daralmalar neticesinde gündeme gelmektedir. Daralmanın yaşandığı dönemlerde sağlanan vergisel avantajlar ile tüketicilerin taleplerini ve dolayısıyla satış miktarları artırılarak daralmanın meydana getirdiği olumsuz etkilerin ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır. Çeşitli makroekonomik değişkenlere bağlı olarak otomotiv sektörünün daralması ile birlikte uygulanan vergi teşvik politikaları, uygulandıkları dönem itibariyle satış miktarlarını ve otomotiv pazar payının artmasına katkı sağlayarak sektör üzerinde olumlu etkiler yaratmıştır.

Anahtar Kelimeler: Otomotiv Sektörü, Vergi Teşvikleri, Vergi İndirimi, Satış Miktarı

ABSTRACT

TAX INCENTIVES GIVEN IN TURKEY AND ITS EFFECT ON THE ECONOMY: THE CASE OF AUTOMOTIVE INDUSTRY

The automotive sector has critical importance as it is associated with multiple sectors in the economies of both developed and developing countries. The automotive sector, which also has particular importance in Turkey, is considered as a priority sector in macroeconomic policies included in medium-term programs and is supported by various tax policies. Tax incentives used as a fiscal policy tool have been implemented differently according to their economic structure, level of development, and macroeconomic targets. Tax incentives can be given for the development of a sector, increasing R&D activities, expanding the volume of production and employment, increasing exports, and thus contributing to the country's economy, eliminating regional imbalances, and increasing investment volume.

In Turkey, tax incentives covering the automotive sector generally come to the fore due to the contractions in the automotive market. With the tax advantages provided in the periods of contraction, it is aimed to eliminate the adverse effects of the contraction by increasing demands of consumers and thus the sales volumes. The tax incentive policies implemented together with the shrinkage of the automotive sector due to various macroeconomic variables had positive effects on the sector by contributing to the increase in sales volumes and automotive market share in the period they were implemented.

Keywords: Automotive Sector, Tax Incentives, Tax Reduction, Sales Volume

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
İÇİNDEKİLER.....	iv
TABLolar LİSTESİ	vi
ŞEKİLLER LİSTESİ	vii
SİMGELER ve KISALTMALAR LİSTESİ	ix
1. GİRİŞ.....	1
2. OTOMOTİV SEKTÖRÜ.....	3
2.1. Otomotiv Sektörü Tanımı.....	3
2.2. Otomotiv Sektörünün Kapsamı	3
2.3. Sektörün Ekonomi İçerisindeki Yeri	4
2.4. Türkiye’de Otomotiv Sektörü	5
2.4.1. Otomotiv Sektöründe Üretim	5
2.4.2. Otomotiv Sektöründe Üretim Kapasitesi ve Kapasite Kullanım Oranı	7
2.4.3. Otomotiv Sektöründe İstihdam	10
2.4.4. Otomotiv Sektöründe Dış Ticaret	12
2.4.4.1. İhracat	12
2.4.4.2. İthalat.....	16
2.4.5. Motorlu Araç Parkı.....	18
2.4.6. Araç Yaş Ortalaması.....	20
2.5. Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Sorunları	21
2.5.1. Ana ve Yan Sanayi Arasındaki İşbirliği Eksikliği	21
2.5.2. Kapasite Fazlalığı	22
2.5.3. Yetersiz İç Talep	23
2.5.4. Satış Vergilerinin Yüksekliği.....	23
2.5.5. Sektördeki Diğer Sorunlar.....	24

3. VERGİ TEŞVİKLERİ	25
3.1. Vergi Teşvikinin Tanımı ve Kapsamı	25
3.2. Vergi Teşvikinin Amaçları.....	26
3.2.1. Ekonomik Amaç	26
3.2.2. Mali Amaç	28
3.2.3. Siyasi ve Sosyal Amaç	29
3.3. Otomotiv Sektörü Üzerinden Alınan Vergiler	29
3.3.1. Motorlu Taşıtlar Vergisi	29
3.3.2. Özel Tüketim Vergisi (ÖTV)	31
3.3.3. Katma Değer Vergisi (KDV)	32
3.3.4. Gümrük Vergisi	33
3.4. Otomotiv Sektörüne Verilen Teşvikler	35
3.4.1. Hurda Teşviki	35
3.4.2. Yatırım Teşviki	37
3.4.3. İhracat Teşvikleri	40
3.4.4. Ar-Ge Teşviki.....	41
3.4.5. Vergisel Teşvikler	43
3.5. Literatür Taraması.....	46
4. VERGİ TEŞVİKLERİNİN OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ	50
4.1. Hurda Teşvik Uygulamasının Etkileri.....	50
4.2. Vergi Teşvik Uygulamasının Satışlar Üzerindeki Etkisi.....	61
4.3. Ekonometrik Analiz	97
SONUÇ	100
KAYNAKÇA.....	106

TABLolar LİSTESİ

Tablo 2.1. Yıllar İtibariyle Üretim İstatistikleri	6
Tablo 2. 2. Kapasite, Üretim Miktarı ve Kapasite Kullanım Oranı (2006-2020).....	8
Tablo 2.3. Otomotiv Sektörü İstihdam	11
Tablo 2.4. Türkiye'de Toplam İhracat, Otomotiv İhracatı ve İhracat Payı.....	13
Tablo 2.5. Türkiye'de Toplam İthalat, Otomotiv İthalatı ve Otomotiv İthalatının Toplam İthalat İçerisindeki Payı (1.000.000\$)	16
Tablo 3.1. Yatırımlarda Bölgesel Teşvikler	38
Tablo 4.1. Tanımlayıcı İstatistikler.....	98
Tablo 4.2. Vergi Teşviklerinin Otomotiv Satışları Üzerindeki Etkisi	98

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1. Kapasite, Üretim Miktarları ve Kapasite Kullanım Oranı(2006-2020).....	10
Şekil 2.2. Otomotiv Sektöründe Ana Sanayi İhracatının Dağılımı (ABD \$).....	14
Şekil 2.3. Yan Sanayi İhraç Ürünleri (ABD \$)	15
Şekil 2.4. Otomotiv İhracatının Sektörler Arası Dağılımı	15
Şekil 2.5.Otomotiv Sektörü İthalatı ile Otomobil İthalatının Karşılaştırılması	17
Şekil 2.6. Yıllar İtibariyle Kaydı Yapılan ve Silinen Araç Sayıları.....	19
Şekil 2.7. Türkiye'de Motorlu Kara Taşıt Sayısı.....	20
Şekil 2.8. Türkiye'deki Araçların Yaş Ortalaması	20
Şekil 4.1. Toplam Kaydı Silinen Araç Sayısı ve Hurdaya Ayrılan Araç Sayısı (2004-2007)	51
Şekil 4.2. Toplam Kaydı Silinen Araç Sayısı ve Hurdaya Ayrılan Araç Sayısı (2008-2013)	52
Şekil 4.3. Toplam Kaydı Silinen Araç Sayısı ve Hurdaya Ayrılan Araç Sayısı (2010-2014)	54
Şekil 4.4. Toplam Kaydı Silinen Araç Sayısı ve Hurdaya Ayrılan Araç Sayısı (2015-2019)...	56
Şekil 4.5. Otomobil Araç Satışlarının Silindir Hacmine Göre Sınıflandırılması(2017-2019)	60
Şekil 4.6. Otobüs Satış Miktarları (2000-2005).....	62
Şekil 4.7. Midibüs Satış Miktarları (2000-2005)	64
Şekil 4.8. Minibüs Satış Miktarları (2000-2005)	65
Şekil 4.9. Otomobil Satış Miktarları (2000-2005)	67
Şekil 4.10. Kamyonet Satış Miktarları (2000-2005).....	68
Şekil 4.11. Kamyon Satış Miktarları (2000-2005).....	70
Şekil 4.12. Otomotiv Sektörü Toplam Pazar Hacmi (2001-2004).....	71
Şekil 4.13. Otobüs Satış Miktarları (2007-2010).....	75
Şekil 4.14. Midibüs Satış Miktarları (2007-2010)	77
Şekil 4.15. Minibüs Satış Miktarları (2007-2010)	79
Şekil 4.16. Otomobil Satış Miktarları (2007-2010)	81
Şekil 4.17. Kamyonet Satış Miktarları (2007-2010).....	83
Şekil 4.18. Kamyon Satış Miktarları (2007-2010).....	85
Şekil 4.19. Motosiklet Satış Miktarları (2007-2010)	87

Şekil 4.20. Otomotiv pazarı pay (2007-2009).....	88
Şekil 4.21. Motosiklet Satış Miktarları (2009-2013)	89
Şekil 4.22. Otomobil Satış Miktarları (2016-2019)	92
Şekil 4.23. Kamyonet Satış miktarı (2016-2019)	94
Şekil 4.24. Motosiklet Satış Miktarları (2017-2019)	96
Şekil 4.25. Toplam Pazar Payı (2017-2019)	97

SİMGELER ve KISALTMALAR LİSTESİ

GİB: Gelir İdaresi Başkanlığı

G.T.İ.P: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon Kodları

ISIC: Uluslararası Endüstri Sınıflandırması

KDV: Katma Değer Vergisi

OSD: Otomotiv Sanayi Derneği

ODD: Otomotiv Distribütörler Derneği

ÖTV: Özel Tüketim Vergisi

1. GİRİŞ

Otomotiv sektörü Dünya'daki tüm ülkelerin ekonomilerinde gereksinim duyulan motorlu taşıtları üreten bir sektör olmanın dışında, tüm sektörlerle dinamik bir ilişki içerisinde olmasından dolayı lokomotif sektör olarak tanımlanmaktadır. Otomotiv sanayi, demir-çelik, petro-kimya vb. ana sanayi ürünlerinin temel alıcısı olması, teknolojik gelişmeler ile diğer sektörlerin gelişimine öncülük etmesi, yüksek katma değerli ürünlerin üretilmesi, üretim ve istihdam hacmine önemli katkılar yaratan bir sektör olmasından dolayı ülke ekonomilerinde stratejik bir öneme sahiptir. Dolayısıyla sektörde meydana gelen değişimler, ekonomiyi bir bütün olarak yakından etkilemektedir. 1960'lı yıllarda ithal ikame amacıyla kurulan otomotiv sektörü, teknolojik gelişim ve yenilikler ile birlikte ihracata yönelik bir sanayiye dönüşmüştür. Ürettiği ürünlerin yaklaşık %80'ini ihraç eden sektör, zaman içerisinde gösterdiği gelişim ile en yüksek ihracat yapan sektör konumuna gelerek ülkemizin sanayileşmesi ve ekonomik kalkınmaya önemli katkılar sağlamıştır.

Küresel pazarın bir parçası olan ve ekonomiler içerisinde stratejik bir öneme sahip olan otomotiv sektöründe yatırımların, üretimin ve ihracatın artması, teknolojinin gelişmesi ve sektördeki katma değerın sürdürülebilir hale gelmesi amacıyla çeşitli vergi teşvik politikaları ile desteklenmektedir. Bu kapsamda, otomotiv sektörünün büyümesine ve gelişimine destek olmak amacıyla, Ar-Ge teşviki, yatırım teşviki, ihracat teşviki alanlarında yasal düzenlemeler yapılmaktadır. Sağlanan teşviklerden, ekonomide yer alan diğer sektörlerde dolaylı olarak etkilenmekte ve çarpan etkisiyle ekonomi üzerindeki olumlu etkisi daha fazla olmaktadır. Bu teşviklerin yanı sıra, otomotiv pazarında toplam talebin artmasına katkı sağlayacak çeşitli vergi teşvik politikalarının da uygulanması oldukça önemlidir. Örneğin; vergi oranlarında indirim uygulanabileceği gibi, bir ülkenin sahip olduğu motorlu araç parkının gençleştirilmesi için uygulanacak bir hurda teşviki ile hem insan ve çevre açısından tehlikeli olan araçların kara yollarından çekilmesine hem de otomotiv pazarında talep miktarını arttıracaktır. Talep miktarındaki bu artış, üretimden satış sonrası hizmete kadar sektörün ilişkili olduğu tüm sektörleri dolaylı olarak etkilemektedir. Ayrıca yeni araç alımı ile birlikte, devletin elde edeceği vergi gelirleri de artmaktadır.

Ekonomik konjonktürdeki dalgalanmalara karşı duyarlılığı yüksek olan otomotiv sektörü, hem yurt içi hem de yurt dışında meydana gelen olumsuzluklardan doğrudan etkilenen kırılgan bir yapıya sahiptir. Bu nedenle de, ulusal veya küresel anlamda otomotiv pazarında yaşanan daralmaların ortaya çıkaracağı olumsuz etkileri gidermek amacıyla, daralma dönemlerinde genel olarak toplam talebi ve dolayısıyla satış miktarını arttırmak için vergi indirimi şeklinde sağlanan teşvikle sektöre destek olunmaktadır.

Bu çalışmanın birinci bölümünde, otomotiv sektörünün tanımı ve kapsamı hakkında bilgi verilip, ekonomik öneminden bahsedilmiştir. Ayrıca Türkiye’de otomotiv sektörü hakkında bilgi vermek amacıyla üretim, üretim kapasitesi, istihdam, dış ticaret gibi makroekonomik değişkenlerin etkileri ayrı başlıklar altında değerlendirilmiş ve bu değişkenlerde yıllar itibariyle meydana gelen değişimler nedenleriyle birlikte açıklanmıştır. Söz konusu değişkenlerde meydana gelen gelişmeler ile birlikte, ekonomimiz için kritik öneme sahip otomotiv sektörünün yıllar içerisindeki gelişimleri grafiksel olarak gösterilmiştir.

İkinci bölümde, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerin sıklıkla başvurduğu maliye politikası aracı olan vergi teşviklerinden bahsedilmiştir. Bu kapsamda, vergi teşviklerinin tanımı, kapsamı ve amaçları ile birlikte, otomotiv sektörüne verilen teşvikler teorik olarak ele alınmıştır.

Üçüncü bölümde ise, otomotiv sektörüne verilen teşviklerin etkisi ve etkinliğini analiz etmek amacıyla, otomotiv sektörüne 2003-2004, 2009, 2018 ve 2019 yıllarının belirli dönemlerinde ve şartlarında uygulanan vergi teşviklerinin otomotiv pazarı üzerindeki etkileri, teşvik kapsamındaki her bir araç için ayrı değerlendirilmiştir. Otomotiv sektörüne sağlanan vergisel teşvik kapsamında yer alan motorlu araçların satış miktarları ve pazar payında meydana gelen değişimler teşvikin uygulandığı dönem ile teşvikin uygulanmadığı dönemler karşılaştırılmış ve vergi teşvikinin etkisi ortaya koyulmaya çalışılmıştır. Ayrıca otomotiv sektörüne verilen bir diğer önemli bir teşvik olan hurda teşvikinden bahsedilmiş, farklı içeriklerde belirli dönemlerde uygulanan hurda teşvikinin etkisini analiz edebilmek amacıyla toplam trafikten kaydı silinen araç sayısı içerisinde yer alan hurda araç sayısına ait yıllık veriler teşvikin geçerli olduğu ve geçerli olmadığı dönemler itibariyle karşılaştırılarak etkinliği değerlendirilmiştir.

2. OTOMOTİV SEKTÖRÜ

2.1. Otomotiv Sektörü Tanımı

Otomotiv sektörünün literatürde herkes tarafından kabul edilen küresel bir tanımı bulunmamaktadır. Bunun temel sebebi, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde otomotiv sektörlerin kapsamaları ile üretilen araçların niteliğinin farklı olmasından kaynaklanmaktadır. Otomotiv sektörü en genel tanımıyla, bir ülkenin yük ve yolcu taşıma ihtiyacını karşılayabilmek amacıyla motorlu araçları tasarlayarak üreten, zaman içerisinde geliştiren ve pazarlayan bir sektör olarak tanımlanabilir (Şah, 2007:5).

Uluslararası Endüstri Sınıflandırması (ISIC) kapsamında otomotiv sanayi; çekici, kamyon, kamyonet, karavan, midibüs, minibüs, otomobil, otobüs, treyler, iki ve üç tekerlekli araçlar ve yan sanayi ürünlerini kapsayan, karayolu veya motorlu taşıtları imalatı sanayi olarak tanımlanmıştır.

2.2. Otomotiv Sektörünün Kapsamı

Armonize sisteme göre, Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon Kodları (G.T.İ.P) baz alınarak oluşturulan otomotiv sektörü, ana sanayi ve yan sanayi olarak iki ayrı şekilde ürün tanımlaması yapılarak sınıflandırılmıştır (T.C. Ekonomi Bakanlığı, 2016:1)

Ana sanayi, motorlu karayolu taşıtları, yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, yük veya yolcu taşımak amacıyla belirli bir teknik mevzuata göre üretilmiş bulunan dört veya daha fazla lastik tekerlekli taşıt araçları üreten sanayiye ifade etmektedir. Ana sanayi sınıflandırması içerisinde yer alan ürün grupları; binek otomobil, kamyon, kamyonet, otobüs, midibüs, minibüs, traktör olarak tanımlanmıştır.

Yan sanayi ise, ana sanayi tarafından üretilen taşıt araçlarının teknik dokümanlarına ve motorlu kara taşıtları mevzuatına uyumlu olacak şekilde aksam, parça, modül ve sistem üreten sanayi kolu olarak tanımlanmıştır (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2014:1)

Yan sanayi kapsamında üretilen parça, aksam ve komponentler;

- Komple motor ve parçaları
- Aktarım organları
- Fren sistemleri ve parçaları
- Hidrolik ve pnömatik aksamlar
- Süspansiyon parçaları
- Emniyet aksamları

- Kauçuk ve plastik aksamlar
- Şasi aksam ve parçaları
- Dövme ve döküm parçaları
- Elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemleri
- Akü
- Oto cam ve koltukları olarak özetlenebilir (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2019:9).

Otomotiv sektöründe birbirini tamamlayıcı özellikte olan ana ve yan sanayinin varlığı, güçlü ve rekabet edebilir bir sektörün varlığı için olmazsa olmazdır. Özellikle yan sanayi, teknolojik açıdan sürekli gelişen dinamik bir yapıya sahip bir sanayi kolu olması nedeniyle, birçok sektörün gelişimine öncülük etmektedir. Bu sebeple, yan sanayi üretimlerinde meydana gelen üretim artışları, çarpan etkisi ile ilişkili olduğu diğer sektörleri doğrudan veya dolaylı olarak etkileyerek talep yaratmaktadır. Bu talep ise hem sektörlerin hem de ülkenin üretim, istihdam ve katma değer artışlarına olumlu katkılar sağlamaktadır (TÜBİTAK, 2002:4).

2.3. Sektörün Ekonomi İçerisindeki Yeri

Otomotiv sektörü teknolojik ilerlemeyi ve gelişmeyi hızlandıran yeniliklerin varlığı doğrudan veya dolaylı olarak birçok sektörde yarattığı istihdam, katma değeri yüksek ürünlerin üretimlerinin gerçekleştirilmesi ve özellikle ülke ekonomilerine ihracat alanında gerçekleştirdiği olumlu katkılardan dolayı 20. yüzyıldan bu yana ekonomilere en yüksek katkıyı sağlayan önemli sektör olmuştur (T.C. Bilim ve Sanayi Bakanlığı, 2016:1).

Otomotiv sektörü, gerek üretimde kullanılan girdiler örneğin; sanayi, demir-çelik, petrokimya, lastik gibi sanayi dallarının temel alıcısı olması, gerekse pazarlaması ve pazarlama sonrası bayi, servis, sigorta gibi sunduğu hizmetler bakımından birçok sanayi kolu ile yakından ilişkilidir (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2018:1). Bu yapısal özellikleri sebebiyle, birçok sektörde talep yaratıcı sektör konumundadır. Teknolojinin yoğun olarak kullandığı otomotiv sektöründeki gelişmeler ve ilerlemeler, başta savunma sanayi olmak üzere ekonomide ilişkili olduğu tüm sektörleri etkileyerek, sanayinin gelişmesine öncülük etmekte ve üretim artışı, geniş bir iş hacmi ve istihdam alanı sağlamaktadır. Ayrıca küreselleşen dünya ekonomisinde hızlı değişim gösteren pazar ve rekabet şartları sebebiyle sürekli ve dinamik bir gelişim içerisinde olmasından dolayı, dünya ekonomilerinde lokomotif sektör olarak adlandırılmaktadır (Bedir, 1999:10).

Lokomotif sektör olarak adlandırılan otomotiv sektörü, üretim ve istihdamda yaratmış olduğu artışın yanı sıra ihracattaki artış nedeniyle de ekonomi içerisinde önemli bir yere sahiptir

(Gülçiçek, 2013:4). Özellikle 1960'lı yıllardan itibaren rekabetçi bir yapı kazanan sektör, ürettiği katma değere sahip ürünleri ihraç ederek ekonomilere döviz girişi sağlayarak dış ticaret dengesinin üzerinde olumlu katkılar yapmaktadır. Yıllar içerisinde yapılan yatırımlar, teknolojinin gelişmesi ve yüksek kalite standartlarına uygun ürünlerin üretilmesiyle sektörün ihracat payı istikrarlı olarak artmış ve sektörler içerisinde en fazla ihracat yapan birincil sektör konumuna gelmiştir (Başkol, 2011:69).

Üretimden pazarlama sürecine kadar geçen süreç içerisinde sektör faaliyetleri kayıt altına alındığından, otomotiv sektörü kamu maliyesi açısından önemli bir vergi geliri kaynağını oluşturmaktadır (Görener ve Görener, 2008a:1123). Birçok sanayi kolu ile ilişkili olması, vergilendirilen kaynakların çeşitli ve sayıca fazla olmasına neden olmuştur. Türkiye'de otomotiv sektöründen doğrudan veya dolaylı olarak Özel Tüketim Vergisi (ÖTV), Katma Değer Vergisi (KDV), Kurumlar Vergisi ve Gelir Vergisine tabidir. Ayrıca otomobil için tamamlayıcı mal niteliğinde olan akaryakıt, yağ vb. ürünlerin satışı üzerinden ÖTV ve KDV alınırken, sektörde istihdam edilen kişilerin elde ettikleri ücret gelirlerinin üzerinden Gelir Vergisi alınmaktadır. Özellikle satış üzerinden tahsil edilen KDV ve ÖTV oranlarının yüksek olması talebi olumsuz etkilediğinden, otomotiv sanayinin gelişmesine ve ekonomiye olumlu katkı sağlamasını sınırlandırmaktadır (Görener ve Görener, 2008a:1226).

2.4. Türkiye'de Otomotiv Sektörü

2.4.1. Otomotiv Sektöründe Üretim

Türkiye'de motorlu araçların üretimini gerçekleştiren otomotiv sektörü, üretim alanında küresel firmalar ile yapılan entegrasyon sonucunda ihracata yönelik rekabetçi bir yapı kazanmış ve devam ettirmiştir. Ayrıca sağlanan AR-GE olanakları ve teşvikleri ile birlikte üretim yöntemleri ve teknolojisini geliştirerek ekonomimize en yüksek katkı sağlayan sektör haline gelmiştir (ASO, 2017:5).

Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon Kodları (G.T.İ.P) kapsamında yer alan ana sanayi ürünleri; otomobil, kamyon, kamyonet, otobüs, minibüs, midibüs ve traktör olarak tanımlanmıştır. Türkiye'de otomotiv sektörünün 2009-2020 yılları arasında firmalar tarafından ürünlerin toplam adetleri ve üretimin araç cinsine göre dağılımı Tablo 2.1.'de gösterilmiştir.

Tablo 2.1. Yıllar İtibariyle Üretim İstatistikleri

Yıllar	Otomobil	Kamyon	Kamyonet	Otobüs	Minibüs	Midibüs	Traktör	Toplam
2006	545.682	37.426	369.862	6.019	20.728	8.263	38.441	1.026.421
2007	634.883	34.544	391.737	6.946	21.999	9.305	33.518	1.132.932
2008	621.567	36.800	449.434	7.526	21.123	10.660	24.807	1.171.917
2009	510.931	8.246	330.044	5.931	11.829	2.624	14.861	884.466
2010	603.394	23.851	442.408	5.268	16.978	2.658	30.425	1.124.982
2011	639.734	37.396	479.110	6.907	22.475	3.509	45.506	1.234.637
2012	577.296	29.129	426.633	6.427	29.335	4.158	42.255	1.115.233
2013	633.604	30.082	410.556	8.345	37.750	5.197	40.509	1.166.043
2014	733.439	29.909	359.911	6.442	35.420	5.324	48.403	1.218.848
2015	791.027	35.838	468.933	8.789	47.078	7.131	51.238	1.410.034
2016	950.888	17.374	461.837	8.083	44.415	3.330	50.746	1.536.673
2017	1.142.906	23.502	462.389	8.166	55.036	3.732	53.841	1.749.572
2018	1.026.461	25.537	429.361	8.541	56.934	3.316	37.686	1.587.836
2019	982.642	19.003	386.245	9.199	61.629	2.526	23.899	1.485.143
2020	855.043	23.226	358.182	7.896	51.464	2.043	38.103	1.335.957

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler kullanılarak tarafınca oluşturulmuştur.

Tabloyu incelediğimizde, 2006 yılında 1.026.421 adet üretim gerçekleşmiş iken 2008 küresel krizin etkilerinin görüldüğü son çeyrek dönemde ve 2009 yılında üretim miktarlarında azalma meydana gelmiştir. Bu dönemde yaşanan talep düşüşü ile birlikte üretim miktarlarında da azalma göstermiştir. 2009 yılından sonra ise, üretim adetleri 2012 yılı hariç yıllar içerisinde artış göstermiş ve 2017 yılında en yüksek üretim düzeyi gerçekleşmiştir. 2019 yılında, üretim bir önceki yıla göre %6 oranında azalarak 1.485.143 adet olarak gerçekleşmiştir. Meydana gelen değişim, küçük kamyonlarda %47, midibüslerde %24, büyük kamyonlarda %23, kamyonette %10, traktörde %37 oranında üretimde meydana gelen azalıştan; minibüs ve otobüste %8 oranındaki artıştan kaynaklanmaktadır. 2020 yılında ise üretim hacmi bir önceki yıla göre %10 azalış göstermiştir. Üretim miktarında meydana gelen bu değişim; kamyonetlerde %7, minibüste %17, otobüste %14, midibüste %19, otomobilde %13 oranında azalıştan; büyük kamyonlarda %20, küçük kamyonlarda %47, traktörde %59 oranında meydana gelen artıştan kaynaklanmaktadır. Gerek üretim miktarlarında gerekse araç tiplerinin üretimlerinin yıllar itibariyle değişkenlik göstermesi otomotiv sektörünün talebini belirleyen gelir, fiyat, kredi faiz oranları gibi mikro ekonomik etmenlerin yanı sıra yürütülen para ve

maliye politikası, ulusal ve uluslararası ekonomilerde konjunktürde meydana gelen dalgalanmalara karşı duyarlı olmasından kaynaklanmaktadır.

Tablo 2.1.'i incelediğimizde, toplam üretim içerisinde otomobil üretim miktarının yıllar itibariyle değişmeden ağırlığını koruduğu görülmektedir. 2013 yılından itibaren otomobil üretiminin ağırlığı, toplam üretim içerisinde giderek artan oranda artmış ve üretim miktarının en fazla olduğu 2017 yılında 1.142.906 adet ile en yüksek seviyeye ulaşmıştır. Toplam üretim içerisinde otomobilden sonra yıllar içerisinde en fazla ağırlığa sahip olan kamyonet, 2011 yılında 479.110 adet ile en yüksek üretime sahip olmuştur. 2011 yılından sonraki yıllarda kamyonetin üretim miktarlarında düşüş gerçekleşmiş olsa da, toplam üretim içerisindeki ağırlığını kaybetmemiştir. Diğer araç tiplerinin üretim içerisindeki ağırlıkları sırasıyla; traktör, kamyon, minibüs, otobüs ve midibüs şeklinde gerçekleşmiştir.

Dünya'da motorlu araç üreten diğer ülkelere baktığımızda toplam motorlu araç üretiminde ağırlıkları farklılıklar göstermektedir. Uluslararası Motorlu Araç İmalatçıları Örgütü (OICA) tarafından yayınlanan 2019 istatistiklerine göre, dünya otomobil üretiminde 1. sırada yer alan ABD toplam 10.880.019 adet üretiminin içerisinde üretilen otomobilin sayısı 2.512.780 adet iken, ağırlığı oluşturan ticari araç sayısı 8.367.239 adettir. 2. sırada yer alan Japonya ise, toplam 9.684.298 adet üretimi içerisinde otomobil üretimi 8.328.756 adet ile otomobil ağırlıklı, 3. sırada yer alan Almanya ise toplam 4.661.328 adet tamamı otomobil üretimi olarak gerçekleşmiştir. Dünya otomobil üretiminde ilk 15'te olan ülkelerden örneğin; Meksika, Brezilya, İspanya, Çin, Fransa, Tayland ve Rusya'da toplam araç üretimi içerisinde ticari araçların ağırlıkları fazla iken; Hindistan, Fas, Güney Kore, Kanada gibi ülkelerde ise otomobil ağırlığı fazladır.

1960'lı yıllarda otomotiv sektörü için gerekli olan tüm parça ve aksamlar, ana sanayi içerisinde üretilmekteyken, sektördeki değişimler, yan sanayiye olan yatırımların gelişmesi, kapasitelerin artması gibi sebeplerden dolayı sektörde önemli ve ağırlığı olan yan sanayi meydana gelmiştir. Günümüzde yan sanayide üretim gerçekleştiren firmaların sayısı yaklaşık 500.000 adettir (T.C. Ekonomi Bakanlığı, 2016:5). Yan sanayi kapsamında üretilen ürünler, ana sanayiye tamamlayıcı niteliğe sahip olmaları ve özellikle ihraç edilebilen ürünlerden dolayı önemi giderek artan bir sanayi kolu haline gelmiştir.

2.4.2. Otomotiv Sektöründe Üretim Kapasitesi ve Kapasite Kullanım Oranı

Kapasite, bir ekonomide sahip olunan kaynaklar ve teknoloji ile üretilebilecek üretim adedini ifade etmektedir. Bir ekonominin sahip olduğu kaynakları, veri teknoloji üzerinden tam

ve etkin bir biçimde kullanıldığında, o ekonomide maksimum düzeyde mal veya hizmet üretimi gerçekleşmektedir (Ünsal, 2014:45).

Üretim kapasitesi ise firmaların belirli bir süre kapsamında sahip olduğu üretim faktörlerini rasyonel bir şekilde kullanması sonucunda meydana gelen üretim miktarını ifade etmektedir (Bozkurt ve Güngör, 2011:440). Firmalar çeşitli nedenlerden dolayı mevcut kapasitenin tamamını kullanamazlar. Sahip olunan toplam üretim kapasitesinin ne kadarının etkin kullanıldığını gösteren iktisadi bir kavram olan kapasite kullanım oranı, gerçekleşen üretim kapasitesinin potansiyel üretim kapasitesine oranlanması ile bulunmaktadır (Abdioğlu, 2013:5298).

Kapasite kullanım oranı, talep, yatırım ve sektörün üretim gücü gibi ekonomik değişkenler hakkında bilgi veren önemli bir ekonomik kavramdır. Kapasite kullanım oranındaki artış trendi talep ve sanayi üretimindeki artışı, tersi söz konusuysa talep ve sanayi üretimindeki azalışı ifade etmektedir (Eğilmez, 2012). Ayrıca kapasite kullanım oranlarının etkin olarak kullanılmaması, sektör yatırımları içerisinde kapasite artırıcı yatırımlarda bir azalışa sebep olmaktadır. 2019 yılında talep yetersizliği nedeniyle otomotiv sektöründe yaşanan daralma ile üretim miktarlarında meydana gelen düşüş kapasite kullanım oranı etkin olarak kullanılamamıştır.

Aşağıdaki Tablo 2.2.'de yıllar itibariyle üretim, kapasite ve kapasite kullanım oranları karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.

Tablo 2. 2. Kapasite, Üretim Miktarı ve Kapasite Kullanım Oranı (2006-2020)

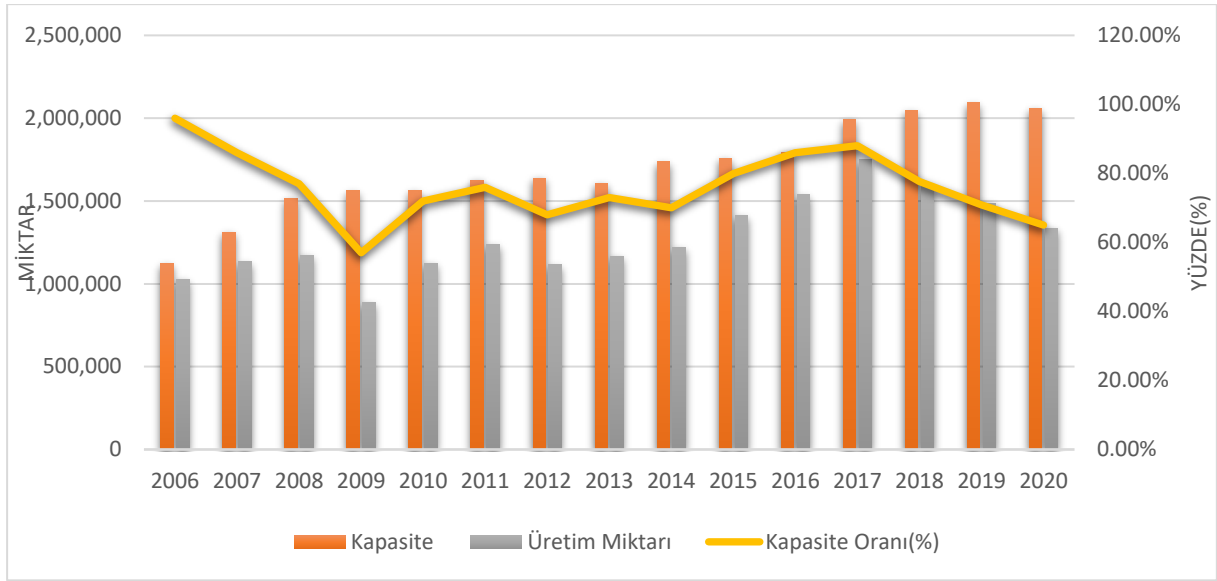
Yıllar	Kapasite	Üretim Miktarı	Kapasite Kullanım Oranı (%)
2006	1.120.600	1.026.421	%96
2007	1.311.108	1.132.932	%86
2008	1.515.696	1.171.917	%77
2009	1.562.400	884.466	%57
2010	1.561.164	1.124.982	%72
2011	1.626.360	1.234.637	%76
2012	1.637.940	1.115.233	%68
2013	1.608.087	1.166.043	%73
2014	1.736.088	1.218.848	%70
2015	1.758.900	1.410.034	%80

2016	1.795.392	1.536.673	%86
2017	1.992.432	1.749.572	%88
2018	2.046.420	1.587.836	%77,6
2019	2.093.868	1.485.143	%70,9
2020	2.055.744	1.355.957	%65

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler kullanılarak tarafimca oluşturulmuştur.

Yukarıdaki tabloda yer alan verileri incelendiğinde, 2006 yılında toplam üretim kapasitesinin %96'sının kullanılarak üretim gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu oran kapasitenin neredeyse tamamının etkin bir şekilde kullanılarak üretim yapıldığını göstermektedir. Daha sonraki yıllarda ise, üretim miktarında azalış meydana gelmiş ve kapasite kullanım oranı önceki yıllara göre azalış göstermiştir. Özellikle 2008 yılında yaşanan küresel ekonomik kriz ve etkilerinin görüldüğü 2009 yılında, ekonomik konjonktürde meydana gelen olumsuzluklar, üretim miktarı ve dolayısıyla kapasite kullanım oranında ciddi bir azalışa sebep olmuştur. 2010 yılında ise üretimde meydana gelen artışla birlikte kapasite kullanım oranında %15 oranında bir artış yaşanmış ve kapasite kullanım oranı %72 oranında gerçekleşmiştir. Daha sonraki yıllarda dalgalanmalar göstermiştir. 2017 yılına gelindiğinde ise üretimde meydana gelen artış sebebiyle %88 oranında gerçekleşen kapasite kullanım oranı, 2006 yılından sonraki en yüksek kapasite kullanım oranı olmuştur. Kapasite kullanım oranı 2017 yılına göre; 2020 yılında %23 oranında azalış göstermiştir. Bu azalışın temel sebebi, sektörde ekonomik nedenlerden dolayı meydana gelen iç talep daralması, tüm dünyada etkisini gösteren Covid-19 pandemisi nedeniyle derinleşmiş ve bu durum hem üretimi hem de kapasite kullanım oranlarının düşmesine neden olmuştur.

Şekil 2.1.'de üretim miktarı, kapasite ve kapasite kullanım oranı karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 2.1. Kapasite, Üretim Miktarları ve Kapasite Kullanım Oranı(2006-2020)

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler kullanılarak tarafımca oluşturulmuştur.

Üretim miktarı ile ilişkili olan kapasite kullanım oranının yüksek veya artış trendinde olması, firmalarda üretilen mal ve hizmetlere olan talebin arttığını ifade etmektedir. Artan talep ile firmalar üretim miktarını arttırmaları. Ekonomik konjonktürdeki dalgalanmalar sebebiyle, talep miktarında olumsuz yönde meydana gelecek değişimler sonucunda firmalar, üretim miktarlarını azaltarak düşük kapasite ile üretime devam etmektedirler (Aşarkaya, 2017:11). Üretim miktarı ve dolayısıyla kapasite kullanım oranında meydana gelen azalışlar ise temelde, otomotiv sektörünü talebinin fiyata karşı duyarlılığının yüksek olmasından ve sektörde stok maliyetlerinin yüksek olmasından kaynaklanmaktadır. Ayrıca ekonomide gerçekleşen olumsuzlukların dışında, genel olarak mevcut üretim kapasitesinin tamamının etkin olarak kullanılmaması sektörün en önemli problemlerinden birisidir.

2.4.3. Otomotiv Sektöründe İstihdam

Türkiye’de otomotiv sektörü, ana sanayiden yan sanayiye kadar geniş bir iş hacmi yarattığından istihdam yaratan en önemli sektör konumundadır. Sektör motorlu taşıt araç, aksam ve parça üretimi, hammadde, üretim ve bakım araçları, üst yapı ve aksesuar vb. farklı sanayi üretim kolları alanlarında yaygın bir istihdam sağlamaktadır. Ayrıca üretilen ürünlerin, yetkili bayi ve servisler, serbest satıcılar, yedek parça satıcıları gibi ticaret kesiminde; sigorta, lojistik, akaryakıt ve yağ dağıtımı, otomobil sürücü kursları, taşımacılık vb. hizmet sektörlerinde, kamu kesiminde ise trafik güvenlik, sağlık, yol bakım, kayıt, tescil ve noterlik hizmetleri ile istihdama doğrudan veya dolaylı olarak katkı sağlamaktadır (Bedir, 1999:10).

Otomotiv sektöründe doğrudan veya dolaylı olarak yaratılan istihdam çalışmalarında, sektördeki doğrudan istihdamın dolaylı istihdama oranı 1/20 olarak hesaplanmıştır. Bunun anlamı ise, sektörde 1 kişinin doğrudan istihdam edilmesi, 20 kişiye dolaylı olarak istihdam sağlanması anlamına gelmektedir (Kargül ve Erol, 1994:96). Günümüzde ise otomotiv sektörü doğrudan istihdama %5, dolaylı istihdama ise %15 oranında istihdam alanı yaratmaktadır (Başbuğ ve Evlimoğlu, 2020:139-140). 2014 yılında yayınlanan Otomotiv Sanayiciler Derneği (OSD) tarafından Otomotiv Sanayi Firmalarının İlk 500 Sanayi Kuruluşları adlı raporda, otomotiv sektöründe istihdamının sektörler arası dağılımını gösterilmiştir. İstihdamın sektörler arası dağılımı sırasıyla, %15 gıda, %11 otomotiv, %10 tekstil ve %64'ü diğer sektörden oluşmaktadır. Aşağıdaki Tablo 2.3.'te ana sanayide faaliyet gösteren firmalardaki istihdam sayıları gösterilmektedir.

Tablo 2.3. Otomotiv Sektörü İstihdam

Yıllar	İşçi	Büro Personeli	İdareci	Mühendis	İdareci Mühendis	Toplam
2008	36.149	3.685	701	3.596	1.022	45.153
2009	31.321	3.298	543	3.363	1.059	39.584
2010	32.220	3.513	476	3.393	1.236	40.838
2011	35.274	4.250	546	3.480	1.346	44.896
2012	34.681	3.835	776	3.958	1.405	44.655
2013	32.331	3.777	590	4.191	1.441	42.330
2014	33.238	3.893	458	4.481	1.613	43.683
2015	37.554	4.210	1.355	4.198	1.431	48.748
2016	41.860	4.320	1.355	4.198	1.431	48.748
2017	42.722	4.340	1.081	4.853	1.549	54.595
2018	40.259	4.484	1.069	4.745	1.509	52.066
2019	38.673	3.792	1.115	4.974	1.550	50.104

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler kullanılarak tarafımca oluşturulmuştur.

Otomotiv sektöründe istihdam verileri incelendiğinde, 2008 küresel ekonomik kriz ve etkilerinin görüldüğü 2009 yılı ile 2013 ve 2019 yılında talep miktarında meydana gelen olumsuz dalgalanmaların yaşandığı yılları haricinde sektördeki istihdam sayısı sürekli artış göstermiştir. Toplam araç üretiminin en fazla olduğu 2017 yılında ise, üretim artışına paralel olarak istihdam sayısı 54.595 ile en yüksek seviyesine ulaşmıştır. 2018 yılında otomotiv pazarında meydana gelen daralma sebebiyle üretimde meydana gelen azalış beraberinde

istihdamı da olumsuz etkilenmiş ve bir önceki yıla göre meslek gruplarında ortalama %3,35 oranında azalış meydana gelmiştir. 2019 yılında ise pazardaki daralma devam etmiş ve buna bağlı olarak meslek grupları arasından işçi ve büro personeli istihdam edilen sayıları, bir önceki yıla göre sırasıyla yaklaşık %4 ve %15,5 oranında azalış göstermiştir. İdareci, mühendis ve idareci mühendis istihdam sayılarında ise bir önceki yıla göre artış yaşanmıştır.

Toplam istihdam içerisindeki ağırlığı ise işçi olarak tanımlanan meslek grubu oluşmaktadır. Sektörün büyümesi ve ileri teknoloji kullanılarak üretim yapmasından dolayı zamanla idareci, mühendis, büro personeli gibi nitelikli işgücüne de talep arttığından bu meslek gruplarında istihdam edilen kişi sayısı yıllar itibariyle artış görülmüştür. Sektörde nitelikli iş gücü, firmalar açısından ciddi bir maliyet unsuru olduğundan işgücünün sürekliliği diğer sektörlerle göre daha önemlidir. Çünkü otomotiv sektöründe küresel pazarda rekabet edilebilirliği belirleyen, üretim ve yönetimde nitelikli insan gücünün varlığı sektör için olmazsa olmaz olarak kabul edilmektedir (T.C. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2016:12).

Otomotiv sektöründe talep miktarları ekonomideki koşullardaki değişimlerden doğrudan veya dolaylı olarak etkilenmektedir. Özellikle kriz dönemlerinde ve sektörde yaşanan iç talepte meydana gelen dalgalanmalar üretimi ve dolaylı olarak istihdamı etkilemekte olsa da, sektörde nitelikli işgücünün istihdamın korunmasına önem verilmektedir.

2.4.4. Otomotiv Sektöründe Dış Ticaret

Ülkemizde dış ticaret üzerinde önemli bir yere sahip olan otomotiv sektörü, ileriye dönük bağlantı etkilerine sahip olması ve yerli/ithal ürünlerin seçimi arasında ikame esnekliğinin yüksek olmasından dolayı sektör faaliyetleri dış ticareti doğrudan etkilemektedir (Aktaş, 2007:149-162). Ayrıca Türkiye’de yerleşik dünyaca ünlü markaların ürettikleri ürünleri diğer ülkelere ihraç etmeleri, ihracatımızın artmasına ve ithalatımızda ise bir azalma sağlayarak dış ticaretimize olumlu yönde katkılar sağlamaktadır (Başbuğ ve Evlimoğlu, 2020:140).

2.4.4.1. İhracat

Otomotiv sektörü, yüksek katma değerli ürünler üreten bir sektör olmasından dolayı, dış ticaret içerisindeki payı zaman içerisinde artmış ve en fazla ihracat yapan sektör haline gelmiştir (Ustabaş, 2014: 270). 2020 yılı itibariyle toplam ihracat değeri %6 oranında azalış göstermiştir. Toplam ihracat içerisinde otomotiv sektörünün ihracatı %17 ve otomotiv sektörü kapsamında olan otomobil ihracatı ise %28 oranında azalış göstermiştir. Bu azalışa rağmen 2006 yılından itibaren ihracat yapan sektörler arasında en fazla paya sahip olan sektör, 2020 yılında da toplam

ihracat içerisinde %13'lük pay ile en yüksek paya sahip olan sektör olarak 15.yılda da ihracat sıralamada yerini korumuştur (OSD, 2020:27).

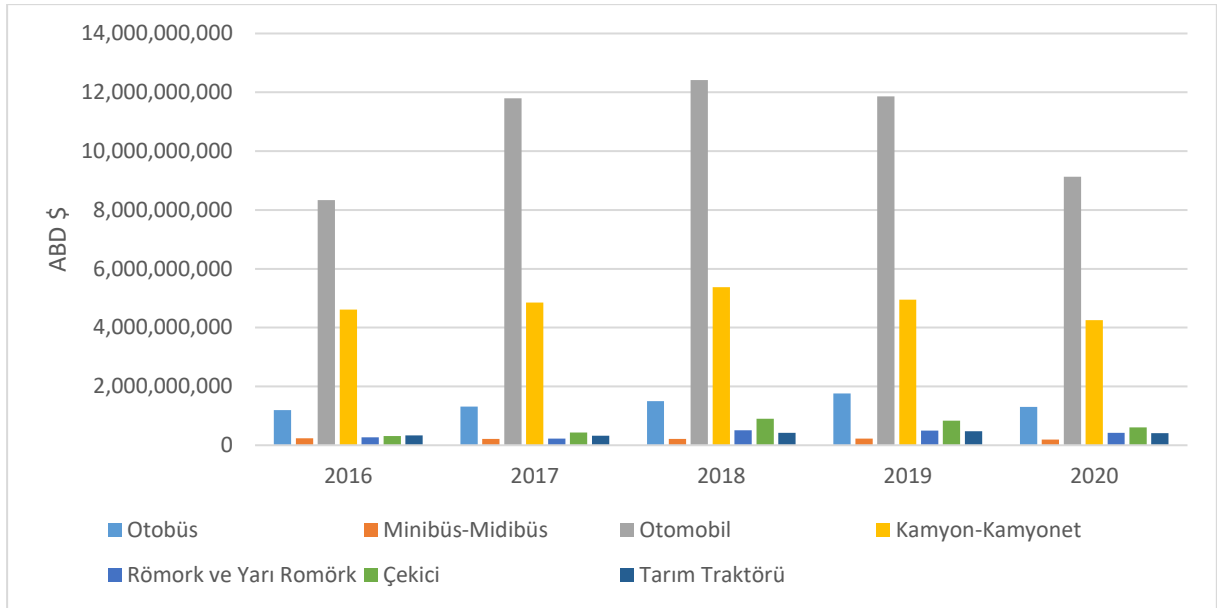
Aşağıdaki Tablo 2.4.'te Türkiye'nin toplam ihracatı ve bu ihracat içerisindeki otomotiv sektörünün payı gösterilmiştir.

Tablo 2.4. Türkiye'de Toplam İhracat, Otomotiv İhracatı ve İhracat Payı

Yıllar	Toplam İhracat	Otomotiv İhracatı	Otomotiv İhracatının Toplam İhracat İçerisindeki Payı(%)
2009	102.142.613	12.251.734	12,0
2010	113.883.219	13.812.677	12,1
2011	134.906.869	15.803.438	11,7
2012	152.461.737	15.148.114	9,9
2013	151.802.637	17.000.250	10,9
2014	157.610.158	18.063.448	11,5
2015	143.838.871	17.462.631	12
2016	142.529.584	19.801.974	13,7
2017	156.992.940	23.940.852	15
2018	167.933.943	26.758.596	15,5
2019	171.471.038	26.175.170	14,9
2020	169.669.203	25.548.566	13,0

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan dış ticaret raporlarında yer alan veriler kullanılarak tarafınca oluşturulmuştur.

Türkiye'de otomotiv ihracatının, yıllar içerisinde toplam ihracat içerisindeki payının artması, otomotiv üretimini gerçekleştiren uluslararası nitelikteki üreticilerin, üretim sahalarını Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelere yöneltmesinden kaynaklanmaktadır (Özdamar, 2010:4). Otomotiv sektörünün ihracatı, ana sanayide üretilen taşıtların ve yan sanayi kapsamında üretilen ürünlerin ihracatlarının toplamından oluşmaktadır. Ana sanayi ihraç edilen taşıtların, araç cinslerine göre dağılımı Şekil 2.2.'de gösterilmiştir.



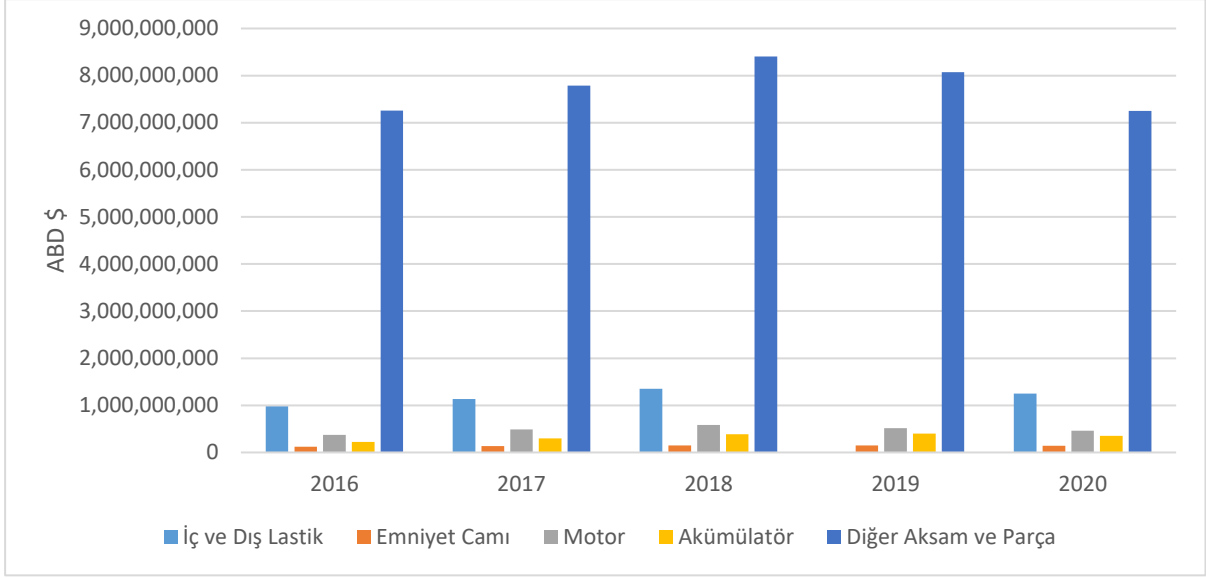
Şekil 2.2. Otomotiv Sektöründe Ana Sanayi İhracatının Dağılımı (ABD \$)

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan dış ticaret verileri kullanılarak tarafımca oluşturulmuştur.

Şekli incelediğimizde, ana sanayi ihracatı içerisinde en büyük payı otomobilin oluşturduğu görülmektedir. 2020 yılı itibariyle toplam motorlu araç üretiminin %71'i ihraç edilmiştir. Bu dönem içerisinde gerçekleşen ihraç miktarı, bir önceki yıla göre %27 oranında azalış göstermiştir. Bu azalış, bir önceki yıla göre; otomobil %28, otobüs %23,50, kamyon %30,30, midibüs %48,6, minibüs %22,30 ve traktörde ise %15 oranında ihracat miktarlarında meydana gelen azalıştan kaynaklanmaktadır.

Otomotiv sektörünün içerisinde yer alan ve sektörün tamamlayıcısı nitelikte olan yan sanayi kapsamında ihraç edilen ürünler arasında yer alan; iç ve dış lastik, emniyet camı, motor, akümülatör ve diğer parça ve aksesuarlarının ihracat değerleri Şekil 2.3.'te gösterilmiştir.

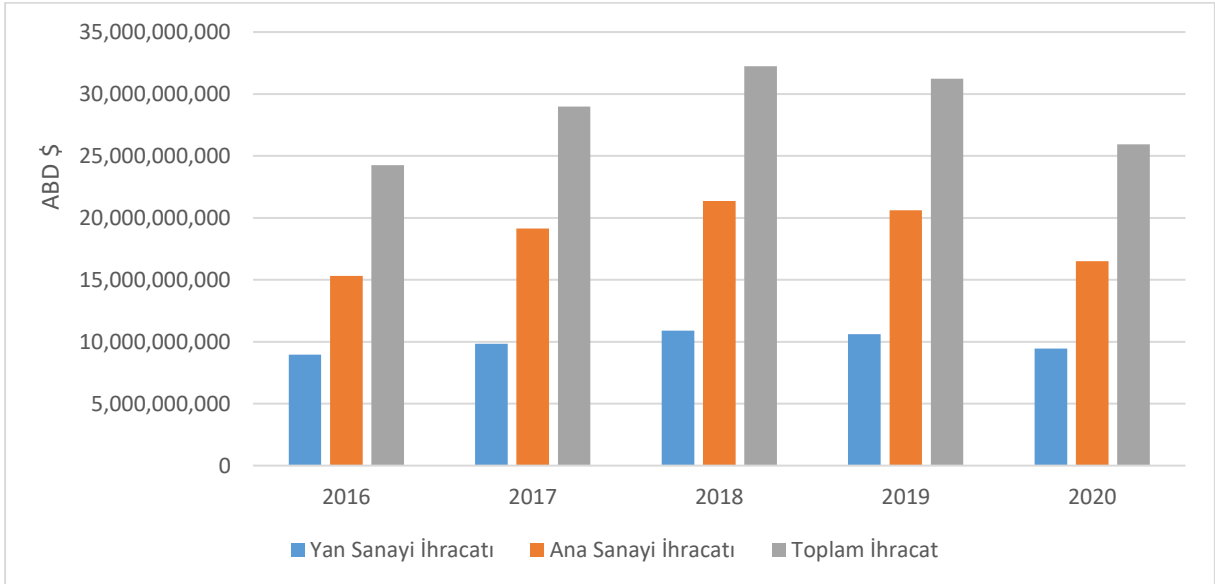
Şekli incelediğimizde, otomotiv sektörü ihracatı içerisinde, yan sanayinin ihracatı yıllar itibariyle artış gösterdiği görülmektedir. Ayrıca şekilde, yan sanayi ihracatı içerisinde yer alan ürün grupları içerisinde yıllar itibariyle diğer parça ve aksesuar grubunun payının ağırlıklı olduğu görülmektedir. 2020 yılında bir önceki yıla göre yan sanayi ihracatımızda %11 oranında bir azalış meydana gelmiştir. Bu durum iç ve dış plastikte %16, emniyet camında %7, motorda %11, akümülatörde %11, diğer aksesuar ve parçalarda %10 oranında meydana gelen azalıştan kaynaklanmaktadır.



Şekil 2.3. Yan Sanayi İhraç Ürünleri (ABD \$)

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler kullanılarak tarafimca oluşturulmuştur.

Şekil 2.4'te ise otomotiv sektörünün toplam ihracatı içerisinde ana ve yan sanayi ihracat değerleri yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir. Otomotiv sektöründe toplam ihracatın büyük çoğunluğu ana sanayi kapsamında üretilen ürünlerin ihracatından oluştuğu görülmektedir.



Şekil 2.4. Otomotiv İhracatının Sektörler Arası Dağılımı

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler kullanılarak tarafimca oluşturulmuştur.

Türkiye’de otomotiv sektörünün ihracat yaptığı ülkelere baktığımızda 2020 yılı itibariyle en fazla ihracatı 1.435.578.000 dolar ile Birleşik Krallık ile gerçekleştirmiştir. 2020 yılı içerisinde otomotiv sektörü açısından ihracat yaptığımız ilk 5’te yer alan ülkeler ve ihracat değerleri sırasıyla; Fransa ile 1.367.951.000 dolar, İtalya ile 1.117.265.000, Slovenya ile 1.009.596.000 dolar ve Belçika ile 832.898.000 dolar olarak gerçekleşmiştir. Sektörde ihracat/üretim oranının yüksek olması, ihracat yapılan ülkeler içerisinde, özellikle en fazla ağırlığı oluşturan ilk 5 ülkenin çoğunun Avrupa ülkesi olması üretimi Avrupa’daki talep koşullarına bağımlı hale getirmektedir.

2.4.4.2. İthalat

Bir ülkede ithalat miktarı, milli gelir, döviz kuru, tüketicinin zevk ve tercihleri, politik tercihler gibi birçok siyasal ve ekonomik faktör tarafından etkilenmektedir. Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin, özellikle yapısal özelliklerinden dolayı enerji ve üretim amaçlı ara malı ithal girdilere bağımlı olması, tüketicilerin ithal araçlara olan talebinin yüksek olması gibi nedenlerle ithalatın yüksek olmasına yol açmaktadır (Türkiye İhracatçılar Meclisi, 2014:104).

2020 yılı itibariyle otomotiv sektöründe ithalat miktarı bir önceki yıla göre %52,8 oranında artış ile 15.292.000 dolar olarak gerçekleşmiştir. Otomotiv ithalatı içerisinde en büyük payı otomobil ithalatı oluşturmaktadır. Otomotiv sektörü ithalatı içerisinde, otomobil sektörünün ithalat payı bir önceki yıla göre %124,20 oranında artış 7.927.000 dolar değerinde gerçekleşmiştir. 2018 ve 2019 yılında otomotiv sektöründe ithalat miktarlarında meydana gelen azalış temelde döviz kurlarının yükselmesi dolayısıyla satış fiyatlarındaki değişimlerin tüketici taleplerini olumsuz etkilemesinden kaynaklanmaktadır (Yücel, 2006:51-52). Bu durum devam etmesine rağmen 2020 yılı içerisinde tekrar ithal olan otomobillere talep önceki dönemlerde olduğu gibi artış göstermiştir.

Aşağıdaki Tablo 2.5.’te Türkiye’nin toplam ithalatı içerisinde otomotiv sektörünün ithalat miktarı ve oransal olarak payı gösterilmiştir.

Tablo 2.5. Türkiye’de Toplam İthalat, Otomotiv İthalatı ve Otomotiv İthalatının Toplam İthalat İçerisindeki Payı (1.000.000\$)

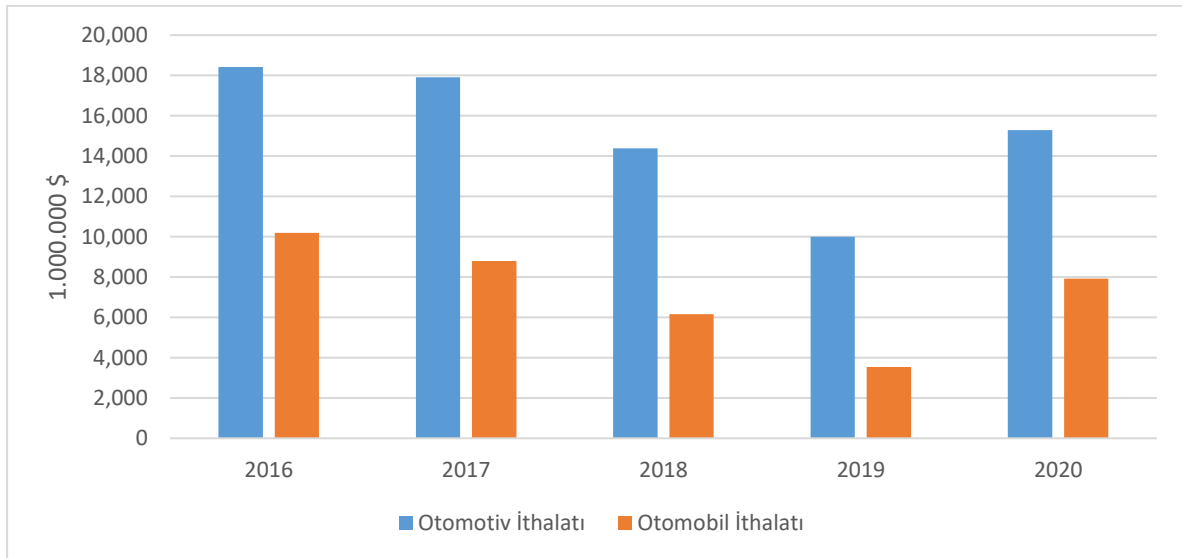
Yıllar	Toplam İthalat	Otomotiv İthalatı	Otomotiv İthalatının Toplam İthalat İçerisindeki Payı(%)
2009	140.928	8.975	6,4
2010	185.544	13.419	7,2
2011	240.84	17.184	7,1

2012	236.545	14.514	6,1
2013	260,823	17.765	6,8
2014	251.142	16.656	6,5
2015	213.619	18.320	8,6
2016	149.247	18.416	9,1
2017	238.715	17.914	7,5
2018	231.152	14.386	6,2
2019	210.345	10.008	4,8
2020	219.510	15.292	7,0

Kaynak: OSD Dış Ticaret İstatistiki raporlarındaki veriler tarafından derlenerek hazırlanmıştır.

Tablo 2.5'i incelediğimizde, otomotiv sektöründeki ithalat miktarı gerek ekonomik krizlerin ve etkilerinin ortaya çıktığı yıllar gerekse otomotiv sektöründe daralmanın yaşandığı yıllar hariç olmak üzere otomotiv ithalatının toplam ithalat içerisindeki payı artış göstermiştir. Özellikle 2018 ve 2019 yılında döviz kurlarında meydana gelen ani değişimlerin fiyatlar üzerindeki olumsuz etkisi sebebiyle talep miktarında düşüş meydana gelmiştir. Bu sebeple, talep ve ithalat hacminde yaşanan düşüş, incelenen 10 yıllık dönem içerisinde en düşük paya sahip olmuştur. Ancak bu durum 2020 yılında değişmiş ve ithalat hacmi bir önceki yıla göre %52,8 oranında artış göstermiştir.

Aşağıdaki Şekil 2.5.'te otomotiv sektörü ithalat miktarı içerisinde otomobil ithalatını gösterilmiştir.



Şekil 2.5. Otomotiv Sektörü İthalatı ile Otomobil İthalatının Karşılaştırılması

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler kullanılarak tarafınca hazırlanmıştır.

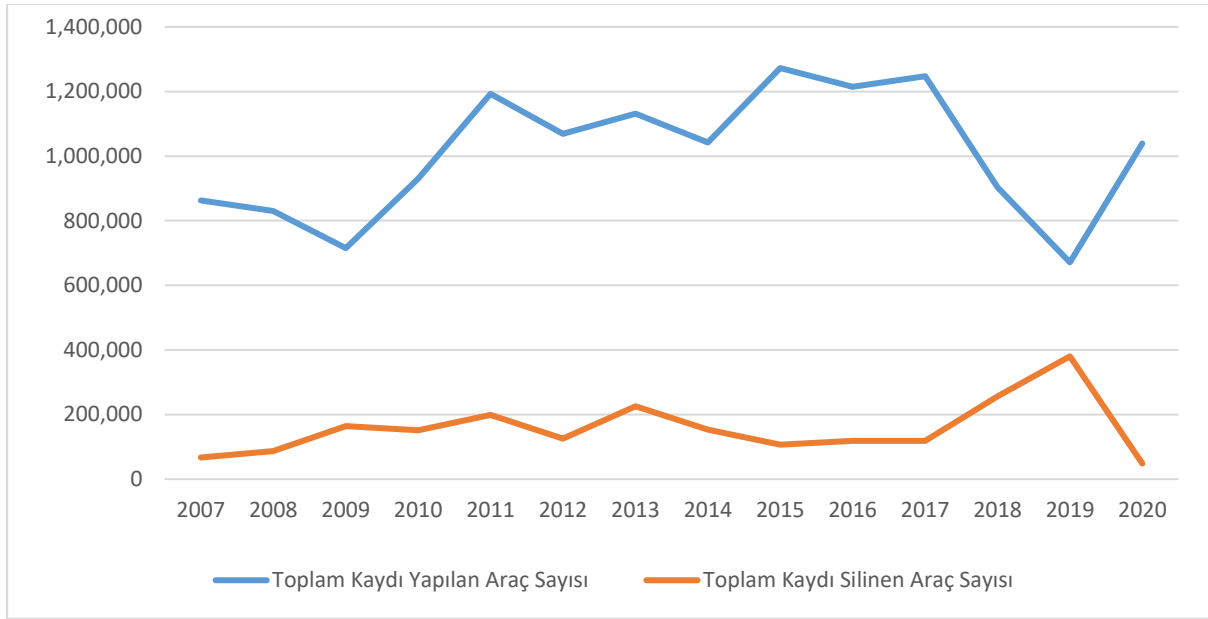
Otomotiv ithalatı içerisinde yer alan otomobilin ithalatının büyük bir paya sahip olduğu görülmektedir. Ekonomide yaşanan gelişmeler, beklentiler vb. birçok ekonomik faktör tarafından etkilenen otomobil ithalatı yıllar itibariyle istikrarsız bir seyir izlemiştir. 2016 yılı içerisinde otomotiv ithalatı içerisinde yer alan otomobil ithalatı %55,20 oranı ile en yüksek seviyeye ulaşmıştır. İzleyen dönemlerde ise bu oran azalış eğilimi göstermiştir. 2019 yılı içerisinde %35,10 oranına gerileyerek son 10 yılın en düşük payının gerçekleştiği yıl olmuştur. 2020 yılı içerisinde toplam otomotiv sektörü ithalatı ve otomobil ithalatı bir önceki yıla göre artış göstermiştir.

2019 yılı içerisinde otomotiv sektörü ihracatında %2,2 ve ithalatında %30,6 oranında meydana gelen azalış, otomotiv sektöründe dış ticaret fazlasının 2019 yılında bir önceki yıla göre %28,60 artarak 16.893.000.000 dolar fazla vermesine sebep olmuştur. Özellikle otomobil ithalatında meydana gelen %43 oranındaki azalış dış ticaret fazlasının verilmesindeki önemli bir rol oynamıştır. Ancak 2020 yılı içerisinde otomotiv sektöründe ithalat miktarlarının artması ile birlikte bu dış ticaret fazlası azalmış ve bir önceki yıla göre %59,7 oranında azalış ile 6.807.000.000 dolar olarak gerçekleşmiştir.

Sektör dış ticaret dengesi, 2013 ve 2015 yıllarında ithalat miktarlarında meydana gelen artış sebebiyle dış ticaret açığı vermiş, bu yıllar dışında daima dış ticaret fazlası veren bir sektör olmuştur. Dış ticaret dengesi üzerinde, ihraç edilen malın ithal edilen mal miktarından ne kadar az ya da fazla olduğunu gösteren ithalatın ihracatı karşılama oranı sektörün ekonomiye katkısını göstermesi açısından önemli bir göstergedir (Telatar, 2011:24; Şahbaz, 2011:418). Sektörde ithalat miktarlarının ihracat miktarından daha fazla düşmesi nedeniyle 2019 yılında ithalatın ihracatı karşılama oranı artarak %2,69 ile son 10 yılın en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Bu oranın yüksek olması, ithal edilen maldan daha fazla mal ihraç ettiğimizi göstermekte ve bu durumda dış ticaret dengemiz üzerinde olumlu yönde etki sağlamaktadır. Ancak bu olumlu durum 2020 yılında sektörde yaşanan ithalat artışı sebebiyle bir önceki yıla göre %46,2 oranında azalarak %1,45 düzeyine gerilemiştir.

2.4.5. Motorlu Araç Parkı

Türkiye 2006 yılında yaklaşık 6 milyonu otomobilden oluşan 12,2 milyonluk araç parkına sahipken, zaman içerisinde bu rakam sürekli artış göstermiş ve 2019 yılında yaklaşık 12,5 milyonu otomobilden oluşan 19,7 milyona ulaşmıştır. Aşağıda yer alan Şekil 2.6.'da Türkiye'de yıllar itibariyle trafiğe kaydı yapılan ve silinen araçlar gösterilmiştir.



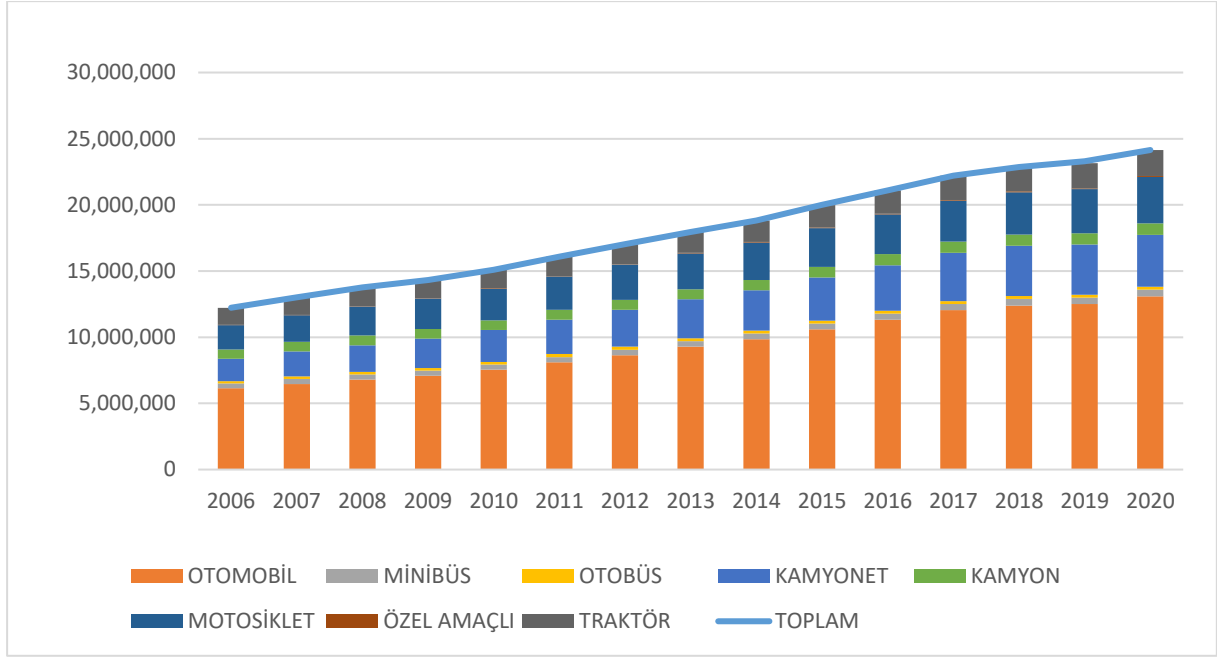
Şekil 2.6. Yıllar İtibariyle Kaydı Yapılan ve Silinen Araç Sayıları

Kaynak: TÜİK tarafından sağlanan veriler kullanılarak tarafımca oluşturulmuştur.

Her yıl trafiğe kayıt olan araçların trafikten silinen araçlara göre daha fazla olmasından dolayı motorlu araç parkı yıllar itibariyle sürekli artış eğilimi göstermiştir. Ancak 2017 yılından itibaren kaydı yapılan araç sayısındaki azalışlar ve kaydı silinen araçların sayısındaki artıştan dolayı son yıllarda aradaki fark azalış göstermiştir. Araç parkında meydana gelen bu azalış, iç talepteki daralma sonucunda sektördeki satışların azalmasından kaynaklanmaktadır (KPMG, 2019:13). 2020 yılı itibariyle trafiğe kaydı yapılan araç sayısının artması, trafikten kaydı silinen araç sayısının ise azalmasıyla aradaki fark açılmıştır.

Şekli incelediğimizde, 2009 küresel finansal kriz ve 2019 otomotiv sektöründe yaşanan pazar daralmasının yaşandığı yıllar hariç olmak üzere kaydı yapılan araç sayısında artış görülmektedir. Bu durum otomotiv sektörü ve ilişkili olduğu tüm sektörlerde talebin canlı olduğunu göstermektedir. Kaydı yapılan araç sayısında yaşanan artışlar, otomotiv sektöründe pazarın genişlemesine katkı sağladığı gibi, gelecekte meydana gelecek olan talebin tahmin edilmesi açısından son derece önemlidir. Kaydı silinen araç sayısı ise farklı içerik ve kapsamlara sahip hurda teşvik politikalarının uygulandığı yıllarda bir önceki yıla oranla artmış olduğunu görmekteyiz. Örneğin; 2019 yılında uygulanan hurda teşvik politikası ile birlikte toplam kaydı silinen araç sayısı son 13 yılın en yüksek seviyesine ulaşmıştır.

Aşağıdaki Şekil 2.7.'de Türkiye'de trafiğe kayıtlı olan toplam kara taşıtlarının araç çeşitlerine göre dağılımları gösterilmiştir. Toplam araç sayısı içerisindeki en büyük payın otomobile ait olduğu görülmektedir.

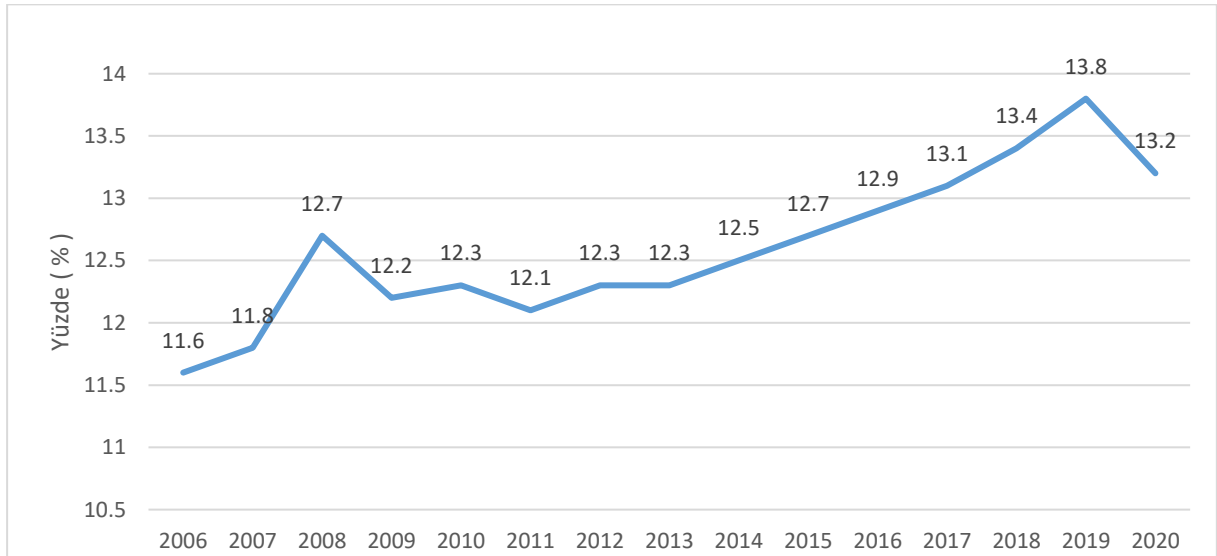


Şekil 2.7. Türkiye'de Motorlu Kara Taşıt Sayısı

Kaynak: TÜİK tarafından sağlanan veriler kullanılarak tarafımca oluşturulmuştur.

2.4.6. Araç Yaş Ortalaması

Ülkemizde trafiğe kayıtlı olan taşıtlar arasındaki yaş ortalaması, otomotiv sektöründe yeni araç satışı ve satış sonrasındaki pazarın durumunu analiz etme ve değerlendirme açısından oldukça önemli bir göstergedir (Rekabet Kurumu, 2011:32). Şekil 2.8.'de Türkiye'nin araç parkı yaş ortalaması gösterilmiştir.



Şekil 2.8. Türkiye'deki Araçların Yaş Ortalaması

Kaynak: TÜİK tarafından sağlanan veriler kullanılarak tarafımca oluşturulmuştur.

Şekli incelediğimizde, araç parkı yaş ortalaması yıllar itibariyle artma eğilimi göstermiştir ve 2020 yılı itibariyle yaş ortalaması 13,2 olarak hesaplanmıştır. Bu oran gelişmiş ülkelere göre yüksektir. Yüksek olmasının temel sebepleri ise belirli bir yaşın üzerindeki araçların yaygın olarak kullanılması, ikinci el otomotiv piyasalarında talebin canlı olması, araç yenileme hızının ve tüketicinin satın alma gücünün düşük olması, uygulanan para ve maliye politikalarının tüketici tercihlerine yansımaları gibi değişkenlerden kaynaklanmaktadır.

Türkiye’de araç parkının sahip olduğu yaş ortalamasının, gelişmiş ülkelere kıyasla daha yüksek olması gelecekte otomotiv sektöründe yeni araçların satışlarında bir artış olacağına da önemli bir göstergesidir. Yeni araçların satışlarında gerçekleşecek artış ile otomotiv sektörünün ilişkili olduğu sanayi kollarında örneğin; yetkili/bağımsız servis kuruluşları tarafından sunulan hizmetlerde, yedek parça üretim ve tedarikçilerine de olumlu yönde etkileyeceğinden sektörde hareketlilik sağlayacağı şeklinde yorumlayabiliriz (Pişkin, 2017:53).

Araç yaş ortalamasının yüksek olmasının beraberinde getirdiği birçok dezavantajı da bulunmaktadır. Yüksek yaş ortalaması, karayollarında emniyeti daha düşük olan, yüksek emisyon gaz salınımı nedeniyle çevreyi daha fazla kirleten ve enerji tüketimi fazla olması nedeniyle yakıt israfına neden olan araçların sayıca fazla olması anlamına gelmektedir. Bu durum ise karayollarında meydana gelebilecek risk ve tehlikeleri arttırmaktadır. Bu nedenle, oluşacak riskleri en aza indirmek amacıyla iç talebi ve dolayısıyla satışları olumlu etkileyecek çeşitli teşvik politikaları ile araç parkı gençleştirilmeye çalışılmaktadır. Örneğin; belirli bir yaşın üzerindeki araçların hurda teşvik sistemi kapsamına alınarak trafikten çekilmesi, satışlar üzerinden alınan vergilerin düşürülmesi veya kaldırılması gibi sıfır araç alımını teşvik eden vergi politikaları ülkeler tarafından kullanılan politikalarlardır.

2.5. Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Sorunları

2.5.1. Ana ve Yan Sanayi Arasındaki İşbirliği Eksikliği

Otomotiv sektörünün bütünü oluştururan ana sanayi ve yan sanayi arasındaki ilişki, stratejik olarak önem taşımaktadır. Bu nedenle de karşılıklı ilişkiler uzun vadeli, güven ve işbirliği esasına dayalı olmalıdır. Ana ve yan sanayi arasındaki güçlü bir ilişkinin varlığı, sektörde rekabeti arttırmakta ve bu durumu sağlayan ülkeler dünyadaki diğer ülkelere karşı üstün bir konuma gelmektedir. Nitekim gelişmiş ülkelerde otomotiv sanayideki bu işbirliğinin sağlıklı bir şekilde yürütüldüğü ve ön planda olduğu görülmekte iken Türkiye’de bu işbirliğinin tam olarak kurulamamasından dolayı, sektörler arası birtakım sorunları ortaya çıkarmaktadır.

Türkiye’de ana ve yan sanayi arasındaki işbirliğinin sağlanması ile ilgili olarak yapılan çalışmalarda ortaya çıkan sorunlar;

- Ana sanayi ve yan sanayi arasında verimlilik artışı, maliyeti düşürme ve ürün kalitesini geliştirmeye yönelik olarak birlikte yürütülen ortak faaliyetler istenilen yeterli düzeye ulaşamadığı görülmektedir.
- Otomotiv sektörü, gelişmiş ülkelerde ana sanayi ve yan sanayi arasındaki ilişkiler uzun süreli olarak yürütülmekte iken Türkiye’de bu ilişkiler, kısa süreli sözleşmelere dayalı olarak gerçekleştirilmektedir.
- Yan sanayi firması üretimlerinde ağırlık teşkil eden ürününde tek bir ana firmayla çalışmayıp, birçok firmaya ürün teslimatı gerçekleştirilmesi, ana sanayi ve yan sanayi arasındaki işbirliğine negatif etkileri olduğu düşünülmektedir.
- Yan sanayi seçiminde, ana sanayi firmalarının eskisine oranla az olsa da fiyat faktörü öncelikli olduğu ifade edilmektedir.
- Sözleşmelerin genellikle kısa süreli olması, verilen siparişlerin yatırım yapmayı gerektirecek büyüklükte olmayışı ve dinamik bir yapı arz etmesi, enflasyonist bir ortamda girdi fiyatlarındaki meydana gelen artışın bazen satış fiyatlarına yansıtma imkanının olmaması ve yapılması gereken ödemelerin zamanında yapılamamasından doğan gecikmeler yan sanayiye zor duruma sokmaktadır (Bedir, 2002:33-34).

Türkiye’deki otomotiv sektörünün güçlü bir yan sanayiye sahiptir. Sektör için önemli bir avantaj olan bu durum, ana ve yan sanayi firmaları arasında işbirliğinin sağlanması amacıyla kullanılabilir. Ayrıca ana sanayi ve yan sanayi arasındaki problemlerin ve iletişim eksikliğinin giderilmesi de işbirliğinin gelişmesine katkı sağlayacağı açıktır. İşbirliğinin sağlanması ile sektördeki rekabetin artmasına ve böylece ekonomiye olumlu yönde etkilemesine katkı sağlamaktadır (Görener ve Görener, 2008:314-315).

2.5.2. Kapasite Fazlalığı

Otomotiv sektöründe faaliyet gösteren firma sayısındaki artış ile birlikte üretim kapasitesi yıllar içerisinde artmıştır. Ancak var olan üretim kapasitesi; ithal edilen araçlara olan talebin fazla olması, iç talepteki yetersizlikler ve dalgalanmalar kapasitenin tam ve etkin olarak kullanılamamasına neden olmuştur.

2006 yılında üretim kapasitesinin yaklaşık %96’sı kullanılıyorken, 2008 küresel krizin etkileriyle bu oran 2009 yılında ciddi bir azalış göstererek %57 oranına gerilemiştir. 2010 yılında ise, krizin etkilerinin atlatılması ile birlikte üretim artmış ve kapasite kullanım oranları

da artış göstererek %72 oranında gerçekleşmiştir. Ekonomik konjonktürel dalgalanmalardan doğrudan etkilenen sektörün kapasite kullanım oranları yıllar itibariyle değişkenlik göstermiştir. 2017 yılında ise %88 ile 2006 yılından sonraki en yüksek kapasite kullanımı gerçekleştirilmiştir. Ancak 2018 yılının son çeyrek dönemi itibariyle otomotiv sektöründe meydana gelen daralmanın izleyen yıllarda da devam etmesi nedeniyle kapasite kullanım oranları azalmış ve 2020 yılı itibariyle %65 olarak gerçekleşmiştir.

Otomotiv sektörü 2006 yılı hariç yıllar üretim kapasitesini tam anlamıyla kullanamaması sektörün en önemli sorunlardan birisidir. Her yıl yapılan kapasite arttırıcı yatırımlardan dolayı artan kapasite, üretim artışı ile desteklenemediğinden, mevcut kapasitenin etkin ve verimli kullanılmaması sonucu firmaların üretim maliyetlerinde bir artış meydana gelmektedir. Maliyet artışlarının, satış fiyatlarına yansıtılması sonucunda araçların satış fiyatları yükselmektedir. Ayrıca mevcut kapasitenin tamamı kullanılmadığından yatırımlar için planlanan amortisman süresinin de uzatması sektörün rekabet gücünü negatif yönde etkilemektedir.

2.5.3. Yetersiz İç Talep

Kapasite kullanım oranlarının düşük olmasının nedenlerinden biri olan yetersiz iç talep, otomotiv sektöründe önemli bir sorun teşkil etmektedir. Bunun temel sebebi ise, mevcut talebin önemli bir kısmının ithal araçlara yönelmesinden kaynaklanmaktadır.

2020 yılı içerisinde otomotiv sektörü toplam pazarında 796.200.000 adet olarak gerçekleşen satış miktarlarının 369.172.000 adedi yerli araçlardan, 427.028.000 adedi ise ithal araçlardan oluşmaktadır. Toplam pazarın %53,60'ı ithal olan motorlu araçlardan oluşmaktadır. Toplam pazar içerisinde ithal edilen motorlu araçlarda en fazla pay %59,07 ile otomobillere aittir. (OSD, 2019:1). İç talebin önemli bir kısmının ithal araçlarla karşılanması, hem otomotiv sektöründeki firmaları hem de ülkemizin dış ticaret dengesini negatif yönlü olarak etkilemektedir.

2.5.4. Satış Vergilerinin Yüksekliği

Otomobil talebi, gelir ve fiyat değişimlerine karşı duyarlıdır. Bu nedenle, otomobil satışı üzerinden alınan vergi oranlarının yüksek olması otomobil talebini olumsuz yönde etkilemektedir. Türkiye’de otomobil satışında, KDV ve ÖTV vergileri tahsil edilmektedir. ÖTV oranları, aracın motor silindir hacmine göre değişkenlik göstermektedir. KDV ise her araç için %18 oranında uygulanmaktadır. Ödenecek satış vergisi, aracın fiyatına tahsil edilecek ÖTV miktarı hesaplanıp eklenir ve daha sonra bu tutara %18 oranında KDV oranının da eklenmesi

suretiyle hesaplanmaktadır. Motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçmeyen araçlar içerisinde; ÖTV matrahı 70.000 TL'yi aşmayanlar için %45, ÖTV matrahı 70.000 TL'yi aşp, 120.000 TL'yi aşmayanlar için %50, diğerleri %60 oranında uygulanmaktadır. Motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçen fakat 2000 cm³'ü geçmeyenler içinse, ÖTV matrahı 85.000 TL'yi aşmıyorsa %45, ÖTV matrahı 85.000 TL'yi aşp 135.000 TL'yi aşmıyorsa %50 ve Diğerleri için %60 oranında uygulanmaktadır (GİB, 2019).

Vergi oranlarının gelişmiş ülkelere göre çok daha yüksek olması, iç pazarı ve dolayısıyla sektörü olumsuz yönde etkilemektedir. Bu nedenle, hükümetler otomobil üzerinden alınan vergi oranlarını düşürme, matrah aralıklarını genişletme gibi teşvik edici politikalarla iç talebi canlandırarak sektörü olumlu yönde etkilemeye çalışmaktadırlar.

2.5.5. Sektördeki Diğer Sorunlar

Yukarıda bahsettiğimiz problemlerin dışında, Türkiye'de otomotiv sektörünün diğer sorunlarına kısaca şöyle sıralayabiliriz;

- Finansman yetersizliği
- Sektörün marka yaratamamış olması
- Üretim girdi fiyatlarının yüksek olması ve hammaddede dışa bağımlılık
- Ekonomik konjonktürdeki dalgalanmalara karşı duyarlı olması
- Nitelikli iş gücünün yetersiz olması ve son teknolojinin yaygın olarak kullanılamaması
- İzlenen politikaların kısa vadeli ve istikrarsız bir yapıya sahip olması
- Sektörün gelişmesine katkı sağlayacak AR-GE çalışmalarının yeterli düzeyde yapılamaması
- Çok uluslu şirketlerin ölçek ekonomilerinden yararlanarak düşük maliyetli ürünler üretmesi, ürünlerin üretiminde kullanılan ileri teknoloji sayesinde ürün çeşitliliği ve kalitesinin yerli üreticiyi olumsuz etkilemesi (Görener, 2008b:316).

3. VERGİ TEŞVİKLERİ

3.1. Vergi Teşvikinin Tanımı ve Kapsamı

Ekonomik literatürde teşvik kavramı, belirli ekonomik faaliyetlerin diğerlerine oranla öncelikli ve daha hızlı gelişmesine katkı sağlamak amacıyla, devlet tarafından yasal düzenlemeler ile genel veya sınırlı bir sektörü kapsayan gerek maddi gerekse gayri maddi olarak verilen çeşitli ayrıcalıkları kapsamaktadır (Saraçoğlu ve Gümüş, 2017:1363). Verilen teşvikler ile var olan kıt kaynakların etkin bir şekilde kullanılmasını, yatırımların belirli bölgelere kaydırılarak bölgesel dengesizliklerin giderilmesini, ekonomide itici güce sahip olan sektörlerin desteklenmesi ve bu sayede döviz gelirlerini artırılması yoluyla ihracatımızı arttırmak gibi birçok ekonomik amaç gerçekleştirilmeye çalışılmaktadır (İncekara, 1955:8).

Vergi teşvikleri ise, verginin mali, ekonomik ve sosyal amaçlarına uygun olarak, hedeflenen istekleri gerçekleştirilmek için, vergi mükelleflerini belirli tutum ve davranışları yönlendirmek amacıyla yapılan vergi kolaylıklarıdır. Bu vergi kolaylıkları; muaflık, istisna, vergi oranı indirimleri gibi vergisel uygulamalarla ile mükelleflerin özendirilmesi veya vergi mükellefi açısından yük olan unsurun, kapsam dışı bırakılması veya yumuşatılması şeklinde gerçekleştirilmektedir (Edizdoğan vd., 2013:233).

Vergi teşvikleri temelde kendi içerisinde birtakım özelliklere sahiptir. Bu özellikler;

- Teşvikler devlet tarafından uygulanmaktadır.
- Teşvikler, temelde özel kesime verilmekle birlikte kamu teşebbüslerine de verilebilmektedir.
- Teşvikler, bir kamu harcaması niteliğinde olduğundan devlet açısından bir maliyet unsuru iken yararlanan kişi veya kurumlar için vergisel avantaj olduğundan yararlananlara fayda sağlar.
- Teşvikler, yapılacak olan yatırımların maliyetini, bölge seçimini, sektörü, büyüklüğü ve zamanlamayı dolaylı veya dolaysız olarak etkilemek için kullanılır.
- Teşvikler, şarta bağlı olmaksızın doğrudan veya dolaylı olarak sunulabilir.
- Teşvikler, açık olarak verilebileceği gibi örtük (gizli) bir şekilde de verilebilir (Duran, 2003:7).

Bir ekonomide, sektörlerin ekonomiye ekonomik ve sosyal katkılar sağlayarak hedeflenen amaçlara ulaşılmasında etkili olması, yatırımcı ve firmaların yatırım ya da üretim gibi ekonomik faaliyetlerini desteklemek amacıyla bir maliye politikası aracı olarak kullanılan teşvikler, vergi indirimi, vergi muafiyet ve istisnası ve hatta devlet yardımı şeklinde

yapılmaktadır. Bütün ülkeler ekonomik, mali ve sosyal amaçları gerçekleştirmek için zaman zaman vergi teşviklerine uygulamaktadır. Ancak, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ekonomik ve yapısal özelliklerden dolayı uygulanan teşvik politikaları birbirinden farklı olmaktadır (Giray, 2012:28). Gelişmekte olan ülkelerde, tasarrufların yetersiz olması sebebiyle yatırımları desteklemek amacıyla yapılabileceği gibi, ekonomide birden fazla sektörü etkileyen ve itici bir güce sahip olan sektörlerin desteklemeye yönelik yapılan teşviklerle üretim, istihdam ve ihracat gelirleri dolaylı olarak arttırma amaçlanabilir (Korucuoğlu, 2006:59). Ayrıca yürütülen teşvik politikaları ile Araştırma ve Geliştirme (AR-GE) faaliyetlerinin arttırarak teknolojik gelişmiş düzeyini arttırmak ve uluslararası alanda rekabet edilebilirliği sağlayarak ekonomik istikrar ve sürdürülebilir bir büyümeyi sağlamak için vergi teşvikleri kullanılmaktadır (Eser, 2011:1).

3.2. Vergi Teşvikinin Amaçları

Bir ülkede vergi teşvikinin verilmesinin birçok amacı vardır. Gelişmiş ülkelerde yatırımların teşvik edilmesi amacıyla gelir vergisini kullanmakta iken bizim gibi gelişmekte olan ülkelerde mevcut kaynakların kıt olması, bölgeler arası dengesizliklerin varlığı, tasarrufların yetersizliği, teknoloji düzeyinin yeterli düzeyde olmaması, nitelikli işgücünün yokluğu vb. yapısal sorunlardan dolayı vergi teşviklerinin ekonomik niteliğinde ağır basmaktadır. Vergi teşvikleri ile tasarrufları arttırmak, yatırımcı için cazip olmayan bölgelere yatırımları yönlendirmek, vergilerin yatırımcılar üzerindeki yarattığı olumsuz etkiyi gidermek, istihdamı teşvik etmek, ihracatı arttırmak ve sürdürülebilir bir ekonomik büyümeyi sağlanmaya çalışılmaktadır. Devletin maliye politikası kapsamında ekonomik hayata müdahale etmek amacıyla vermiş olduğu teşviklerin kapsamı özel olmakla birlikte, temelde hedeflenen ülkenin refah düzeyinin arttırılmasıdır.

3.2.1. Ekonomik Amaç

Bir maliye politikası aracı olarak uygulanan vergi teşviklerinin en önemli amacı belirlenen ekonomik amaçların gerçekleştirilmesini sağlamaktır. Vergi teşvikinin ekonomik amaçları; tasarrufları, yatırımları, istihdamı ve üretimi arttırmayı teşvik etmek, bölgeler arası dengesizliği gidermek, verginin ekonomik birimlerin kararları üzerinde yarattığı olumsuz etkiyi gidermek, ihracatı ve döviz gelirlerini arttırarak ödemeler dengesini düzeltmek, ekonomide istikrarı sağlamak ve ülke içerisindeki yerli sanayinin uluslararası piyasada rekabet gücünü arttırmak olarak belirtilebilir (Giray, 2012:40).

Bir ülkenin vergi yapısı, firmaların yatırım kararlarını, kuruluş yerlerini ve üretim kararlarını doğrudan etkilemektedir (Çomaklı ve Doğruyol, 2013:159). Bu nedenle vergi teşvikleri ile yatırımların maliyetleri azaltmak, bölgeler arasındaki yatırım eşitsizliğini gidermek, yatırımlar için harcanacak olan fonların oluşmasına katkı sağlamak, firmaların vergileme sonrasında oluşan karını arttırmak, yapılacak yatırımları küresel piyasada rekabet gücünü arttırıcı önlemler alınarak sektörlerin veya bölgelerin yatırımları arttırması desteklenmektedir (Edizdoğan, 2000:59). Yatırım teşvikleri aynı zamanda bölgeler arası eşitsizliği gidermek için hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde sıklıkla kullanılan önemli bir vergi politikası aracıdır. Özellikle az gelişmiş ülkelerde ortaya çıkan bu olumsuz durum daha fazla olduğundan bu alana devlet müdahalesinin zorunlu olmasına neden olmaktadır (Dinler, 2014:271). Bir ülkede daha az gelişmiş bölgelere yapılacak yatırımlara sağlanan teşvikler ile gelişmiş bölgelerdeki nüfus yoğunluğunu ve bunun neden olduğu olumsuz dışsallıkları gidermek, gelişmiş bölgelerdeki çevresel kirliliği azaltmak, bölgeler arasındaki gelir dağılımı eşitsizliğini gidermek, kıt kaynakların rasyonel kullanımını gerçekleştirmek ile bölgesel refah seviyesinin arttırılması amaçlanmaktadır (Sarısoy, 2008:71). Yatırımların artması ve bölgeler arası dengeli dağılması, istihdamı da doğrudan etkilemektedir. Az gelişmiş ekonomilerde emek yoğun teknoloji ile çalışan işletmelere sağlanacak teşvikler ile firmaların yatırımları ve dolayısıyla istihdam talepleri artacaktır.

Gelişmekte olan ülkeler bakımından kalkınmanın gerçekleşebilmesi için gerekli olan yatırımları besleyecek olan tasarruflar, kişi başına düşen gelir düzeyinin düşük olması ve marjinal tüketim eğilimlerinin yüksek olması nedeniyle yeterli seviyede değildir (Ataç, 2013:304-305). Para ve sermaye piyasalarının yeterli düzeyde gelişmemiş olması nedeniyle, tasarrufları arttırmak ve bu tasarrufları rasyonel ve verimli olan yatırımlara kendiliğinden yönelmemesi bu alanlarda devlet müdahalesini zorunlu kılmıştır. Yatırımları finanse edecek tasarrufların düşük ve ekonomide sermaye faktörlerinin kıt olduğu az gelişmiş ekonomilerde sürdürülebilir kalkınmanın gerçekleştirilebilmesi için yabancı yatırımları teşvik edecek vergisel teşvikler uygulanmaktadır. Yabancı yatırımcılar, bir ülkede yatırım yapma kararı alırken bir fayda-maliyet analizi yaparlar. Bunu yaparken de o ülkedeki piyasa büyüklüğü ve yapısı, iş gücü piyasasının niteliği ve yapısı, yatırımın gerçekleştirilmeyi düşündüğü endüstriyel bölgelerin durumu, enerji maliyeti ve kullanılabilme imkanı, nakliye giderleri ve ulaşım olanakları, faiz oranı ve kredi imkanları, vergi sistemi, finansal piyasaların durumu vb. birçok değişkeni değerlendirerek yatırım kararlarını alırlar. Bu nedenle uygulanacak teşvik politikaları ile yabancı yatırımların açısından daha cazip hale getirilmektedir (Tatar Candan ve Yurdadoğ,

2017:159). Örneğin, Türk Vergi Sistemimizde yer alan Kurumlar Vergisi, diğer vergi türlerine göre içerisinde daha fazla istisna ve muafiyet içermektedir. Yatırımların karlılığını belirleyen bu durum, yabancı yatırımcıların yatırım kararları üzerinde doğrudan etkilidir.

Vergisel teşvikler belirli bölgelere yatırımların artması amacıyla verilebileceği gibi belirli sektörlerle yönelik olarak da verilmektedir. Ekonomide itici güç konumunda olan bazı sektörlerle verilen teşvikler ile üretim, istihdam ve ihracat miktarlarının artırılması amaçlanır. Böylece itici güç konumunda olan sektör ve ilişkili olduğu tüm sektörler bundan olumlu etkilenerek, ekonomik kalkınmaya katkı sağlamaktadır. İhracat yapan sektörlerin uluslararası piyasalarda rekabet edebilmesi için sağlanan teşvikler ile maliyetleri azaltmakta ve ihracat miktarı artmaktadır. İhracat miktarı ve dolayısıyla ihracattan elde edilen gelirlerin artması ödemeler dengesini iyileştirici bir etki sağlamaktadır (Giray, 2012:52).

3.2.2. Mali Amaç

Vergilemenin temel amacı, kamu harcamalarını finanse edecek geliri elde etmektir. Vergi teşvikleri, devlet tarafından özel kesime sunulan birtakım vergisel amaçlar ile devlete gelir kaybı nedeniyle bir maliyet yüklerken, yararlananların vergi yükünü azalttığından dolayı fayda sağlayan vergisel bir uygulamadır (Saraçoğlu ve Gümüş, 2017:1363). Bir vergi harcaması niteliğinde olan vergi teşvikleri ile devletler ekonomik, mali, sosyal ve idari amaçlarını gerçekleştirebilmek için elde edeceği vergi gelirinden vazgeçmektedir (Giray, 2002:28). Bölgesel dengesizliklerin giderilmesi, verimli alan ya da sektörlerle verilen vergisel avantajlar, vergi gelirlerinde her zaman kayıp olacağı anlamına gelmemektedir. Özellikle ekonomik amaçlı verilen teşviklerin yatırım, istihdam ve üretim gibi ekonomik faaliyetleri doğrudan veya dolaylı olarak olumlu yönde etkilemektedir. Uygulanan teşvik sisteminin etkinliği ise elde edilen faydanın, vazgeçilen vergi gelirlerinin maliyetinden daha büyük olması gerekmektedir (Akkaya, 2004:70). Devletlerin bugün vazgeçtiği vergi gelir ile ileride elde edecekleri vergi gelirlerini arttırmaktadırlar.

Vergi gelirlerinin artırılması için her zaman vergi oranlarının artırılması gerekmemektedir. Yüksek vergi oranlarının uygulanması ve arttırmaya devam edildiğinde ekonomik karar birimlerinin kullanılabilir gelirlerini azaltacağından, vergiden kaçınma ve vergi kaçakçılığına neden olmaktadır. Kayıt dışı faaliyetlere neden olan bu durum ile vergi toplama maliyetinde artışa neden olur. Tüm bu durumlar devletin elde edeceği vergi gelirlerini azaltmaktadır. Bir maliye politikası aracı olarak düşük vergi oranlarının uygulanması kısa dönemde devletin elde edeceği gelirlerde bir azalmaya neden olsa da uzun dönemde ekonomiye

olumlu katkılar sağlamaktadır. Sağlanan vergisel teşvikler ile belirli bölgelerde veya sektörlerde daha önce çeşitli nedenlerden dolayı ertelenmiş veya iptal edilmiş yatırımcıları etkileyerek vergi gelirlerini arttırmaktadır (Sarısoy, 2008:74). Düşük oranlı vergileme, vergi ödeme gücünü arttıracığından ekonomik birimlerin vergi davranışlarında olumsuz bir etkiye neden olmayacak, verginin maliyeti azalacak ve elde edilen vergi gelirleri artacaktır.

3.2.3. Siyasi ve Sosyal Amaç

Hemen hemen her ülkede yer alan çıkar grupları, politikacılar ve bürokratlar üzerinde baskı yaparak kendi lehlerine olan birtakım vergisel teşviklerin verilmesini veya verilmiş olan teşviklerin kapsamına dahil edilmek amacıyla kamusal karar alma süreci üzerinde etkili olmaktadır. Örneğin; bir ülkede sermaye alanında baskı ve çıkar grupları daha güçlüyse, verilen teşvikler sermaye alanında daha ağırlıklı olmaktadır (Kirmanoğlu, 2014:256). Siyasi karar alma otoriteleri, seçmen kitlesini kaybetmeme ve oy maksimizasyonunu göz önüne aldığından temsil edilen gruplar lehine siyasi amaçlı vergi teşvikleri verilebilmektedir.

Vergilemenin temelde sosyal amacı, piyasa mekanizmasında kendiliğinden gerçekleşmeyen adil bir gelir ve servet dağılımını, maliye politikası araçlarını kullanarak yerine getirmektir (Özkara, 2004:13). Bir ülkenin sosyal ve ekonomik yapısı üzerinde etkili sonuçlar doğurduğundan, vergi teşvik uygulamaları da sosyal amaca hizmet edecek şekilde uygulanmaktadır. Vergi teşviklerinin konusunun belirlenmesi, matrahının hesaplamasında ve uygulanacak olan oranların belirlenmesinde belirleyici olan sosyal amaç ülke refahını maksimize etmek açısından önemlidir (Özkara, 2004:30). Örneğin; yarı kamusal mal niteliğinde bulunan eğitim hizmeti kapsamında elde edilen kazançlar, Gelir Vergisi Kanunu'nun 20. maddesinde vergiden muaf tutulmuştur. İlgili maddede, okul öncesi eğitim, ilkokul, özel eğitim ve orta öğretim okullarının işletilmesi nedeniyle elde edilen kazançlar bu okulların faaliyete başladıkları vergi döneminden itibaren 5 vergilendirme dönemi boyunca vergiden muaf tutulmuştur. Eğitim alanında verilen bu teşvikin sosyal amacı faydasının tüm topluma yayılması sebebiyle yarattığı olumlu dışsallıktan kaynaklanmaktadır.

3.3. Otomotiv Sektörü Üzerinden Alınan Vergiler

3.3.1. Motorlu Taşıtlar Vergisi

Motorlu taşıtlar vergisi, 1957 yılında 6936 sayılı “Hususi Otomobil Vergisi” adıyla uygulanmaya başlanmış, 1963 yılında ise bu kanun yürürlükten kaldırılarak 197 sayılı “Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanunu” uygulanmaya başlanmıştır. 197 sayılı kanunda 1980 yılında yapılan düzenlemeler ile kara taşıtları ile birlikte motorlu deniz ve hava taşıtları da dahil

edilerek verginin kapsamı genişletilmiştir. Yapılan düzenlemeye uygun olarak da verginin adı “ Motorlu Taşıtlar Vergisi” olarak değiştirilmiştir (Arslan, 2007:331).

Verginin konusu, 18/02/1963 tarihli ve 11342 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 197 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanun’unun 1. maddesinde belirlenmiştir. Bu maddeye göre I numaralı tarifede yer alan otomobil, kaptıkaçtı, panel, arazi taşıtları ve benzerleri araçlar ile II numaralı tarifede yer alan minibüs, panel van, motorlu karavan, kamyon, kamyonet, çekici, otobüs ve benzeri araçların, Karayolları Trafik Kanun’una göre trafik şube ve bürolarına kayıt ve tescil edilmiş motorlu kara taşıtlarını; III numaralı tarifede belirtilen yat, kotra, motorlu özel teknelerin liman veya belediye siciline kayıt ve tescil edilmiş motorlu deniz taşıtlarını; IV tarifede yer alan uçak ve helikopter gibi Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’ ne kayıt ve tescil edilmiş olan motorlu hava taşıtlarını kapsamaktadır.

Motorlu taşıtlar vergisinde vergisinin mükellefi, söz konusu motorlu taşıtları kendi adına kayıt ve tescil ettiren gerçek ve tüzel kişilerdir. Vergi mükelleflerin kanunda belirlenen ilgili yerlere kayıt ve tescil işlemlerini tamamlaması ile vergiyi doğuran olay meydana gelmektedir. Motorlu taşıtlar vergisi, matrah itibariyle spesifik bir vergi çeşididir. Dolayısıyla vergi kapsamında olan motorlu araçlar için vergi tarifesi oluşturulurken, taşıtların yaşı, cinsi, ağırlığı, kullanım şekli, istiap haddi, yolcu adedi, motor gücü, kalkış ağırlığı gibi değişkenler göz önüne alınmaktadır (Akdoğan, 2001:368). Motorlu taşıtlar vergisi kapsamındaki araçlar için 4 ayrı tarife düzenlenmiştir. Bu tarifeye göre; I ve II numaralı tarifede yer alan araçlarda yaş ve motor silindir hacmi, III numaralı tarifede yer alan araçlar taşıt cinsi, motor gücü ve yaş, IV numaralı tarifede yer alan araçlar ise azami kalkış ağırlığı ve yaşı dikkate alınarak sınıflandırılmıştır. Tarifelerde, taşıtların motor gücü arttıkça ödeyecekleri vergi miktarı artmakta, yaşları arttıkça ise azalmaktadır. Vergi sistemimizdeki bu durumun ekonomik karar birimlerinin davranışları üzerinde doğrudan etkilidir. Motor silindir hacmi düşük ve belirli bir yaşın üzerindeki araçların daha düşük oranda vergi ödemesi, bu kategoride yer alan araçların yaygın olarak kullanılmasına ve daha düşük emniyete sahip araçların kullanılması ile yüksek gaz emisyonu sebebiyle çevresel kirliliğe neden olan enerji tüketimi açısından kaynak israfına yol açan araçların sebep olduğu insan ve çevre sağlığı üzerindeki tehlikeyi arttırmaktadır.

Vergi kapsamındaki araçların çeşitli değişkenler göz önüne alınarak hesaplanan vergi, her yıl Ocak ayında kendiliğinden tahakkuk etmektedir. Tahakkuk eden vergi mükellefe ayrıca tebliğ edilmez ve ödenecek vergi miktarı Ocak ve Temmuz aylarında iki eşit taksit halinde ödenmektedir (Alptekin, 2013:282). Motorlu taşıtlar vergisinin genel bütçe vergi gelirleri içerisindeki payı 2019 yılı itibariyle yaklaşık %1,58’dir. Genel bütçe içerisindeki payı düşük

olmasına rağmen, tahsilat/tahakkuk oranının yüksek olması, düşük maliyetle elde edilmesi, trafiğe çıkacak her aracın kayıt ve tescili zorunlu olduğundan vergi kaçakçılığına imkan yaratmaması, gelir ve servet dağılımında düzenleyici rol üstlenmesi sayesinde motorlu taşıtlar vergisi adaleti sağlama açısından vergi sistemimizdeki önemli bir vergi türüdür (Şenyüz, 2000:11).

3.3.2. Özel Tüketim Vergisi (ÖTV)

12/06/2002 tarihli ve 24783 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak 4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi yürürlüğe girmiştir. Yürürlüğe giren bu kanun ile birlikte, vergi sistemimizde yer alan 16 farklı vergi, harç ve pay tek bir vergi adı altında birleştirmiştir (Arslan, 2007:437).

Verginin konusuna giren ürünler, ilgili Kanun’a ekli 4 ayrı liste şeklinde ürün gruplarına göre sınıflandırılmıştır. I sayılı listenin A cetvelinde benzin, motorin, doğal gaz vb. petrol ürünleri ile B cetvelinde benzol, toluol, ksilol, solvent, çözücüler, incelticiler vb. ürünleri; II sayılı listede motorlu taşıt araçları, III sayılı listede alkollü ve alkolsüz içecekler ile tütün ve tütün grubu ürünleri, IV sayılı listede ise elektronik ürünler, beyaz eşyalar ve lüks tüketim mallarından oluşmaktadır. Vergiyi doğuran olay, kanunda belirtilen ürünlerin teslimi, ilk iktisabı veya ithalidir. Örneğin; II numaralı cetvelde yer alan motorlu taşıt araçların ilk iktisabı veya ithali ile imal veya inşa edenlerin teslimi özel tüketim vergisine tabidir. Ayrıca II numaralı cetvelde yer alan ürünlerin vergi mükellefleri, söz konusu motorlu taşıt araçların kayıt ve tescile tabi olmamasına göre farklılık göstermektedir. Verginin mükellefi, kayıt ve tescile tabi olmayan motorlu taşıt araçların üreticileri veya ithalatçıları; kayıt ve tescile tabi olan motorlu taşıt araçların ise kullanmak amacıyla ithal edenler ile motorlu araç ticaretini yapanlardır (Bilici, 2013:162-163).

Özel Tüketim Vergisi’nde vergilendirme dönemleri ve beyan süreleri listelerde yer alan ürün gruplarına göre farklılık göstermektedir. I sayılı cetvelde yer alan ürün grupları için 15 günlük vergilendirme dönemi belirlenmiş ve bu günü takip eden 10. günü akşamına kadar beyan ve ödeme süresi belirlenmiştir. Diğer cetvellere yer alan ürün grupları için vergilendirme dönemi takvim yılının birer aylık dönemleri olarak belirlenmiştir ve izleyen ayın 15. günü akşamına kadar beyan ve ödeme süresi belirlenmiştir. Ancak II sayılı listede yer alan kayıt ve tescile tabi olan motorlu araçlar için ilk iktisap işlemlerinin tamamlanmasından önce verginin mükellef tarafından beyan edilmesi ve ödemesi yapılmaktadır (Karadeniz, 2017:210). Listeler arasında verginin oranları veya tutarları arasında da farklılıklar mevcuttur. I sayılı ürünler maktu olarak, diğer cetvellere yer alan ürün grupları için ürün bedeli üzerinden belirli bir oran

olarak belirlenmiştir (Kalenderoğlu, 2013:210). 4670 sayılı Özel Tüketim Kanun'unun 12. maddesine göre, bu oranları belirlemeye ve verginin matrahının alt ve üst sınırlarını, bir katına kadar arttırmaya, sıfıra indirmeye, II sayılı listede yer alan motorlu taşıtların malların cinsi, sınıfı gibi değişkenleri göz önüne alarak farklı vergi oranları belirlemeye Cumhurbaşkanı yetkilidir.

ÖTV kapsamında yer alan ürünlerde vergi, üretimin ilk aşamasında alınan ve sadece bir kez uygulanan bir vergidir. İlgili kanunda, hangi ürün gruplarının vergiye tabi olacağı ayrıca belirtildiğinden, kanunda yer almayan ürün gruplarının bu vergiye tabi olması mümkün değildir. Dolaylı bir vergi olan ÖTV, lüks tüketimi vergilendirmek, ithalatı kısmak veya kontrol altına almak, faydalanma ilkesini uygulamak, sosyal maliyeti gidermek ve gelir sağlama amaçlarına hizmet etmektedir (Şen ve Sağbaş, 2016:220). Ancak bu vergi, kişilerin vergi ödeme gücünü dikkate almadığından, vergi eşitliği ve gelir dağılımı açısından olumsuz etkileri olan bir vergidir (Doğruyol ve Çomaklı, 2013:112).

ÖTV, talep veya tüketim düzeyini doğrudan etkilediğinden ekonomik, mali ve sosyal amaçları gerçekleştirebilmek için uygulanan önemli bir vergidir. 2020 yılı itibariyle genel bütçe gelirleri içerisindeki payı %20,13'dür. ÖTV gelirleri içerisinde II numaralı cetvelde yer alan motorlu taşıtlardan elde edilen ÖTV gelirin payı %22,47, petrol ve ürünlerinin %33,29, tütün ürünlerinin %29,81 ve alkollü içeceklerin %7,94 oranında paya sahiptir. ÖTV gelirleri içerisinde petrol ürünlerinden elde edilen vergi geliri diğer ürün gruplarına göre daha fazla olduğu görülmektedir. Bunun temel sebebi, ülkemizde petrol ürünleri hem yüksek oranda vergilendirilmekte hem de üretim faaliyetlerinde girdi olarak kullanılmasından kaynaklanmaktadır (Alcan,78:2014). Ayrıca ÖTV gelirlerinin vergi gelirleri içerisinde payının yüksek olması, içerisinde yer alan ürün gruplarının tüketimlerinin artması, ekonomik büyüme, nüfus artışı, motorlu taşıt sayısındaki artış ve sosyal gelişmeler vb. birçok ekonomik değişkenden kaynaklanmaktadır.

3.3.3. Katma Değer Vergisi (KDV)

02/11/1984 tarihli ve 18563 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanun'u ile yürürlüğe giren yayımlı bir muamele vergisidir. Bu kanunun yürürlüğe girmesi ile birlikte 8 farklı vergi çeşidi yürürlükten kaldırılmış ve vergilendirme yürürlüğe giren kanun kapsamına alınmıştır. Katma değer vergisinin konusu, üretim faktörlerinin süreç içerisinde yarattıkları katma değeri vergilendirmektedir. 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 1.'inci maddesinde verginin kapsamı belirtilmiştir. Verginin kapsamı; ticari, zirai

faaliyetler ile serbest meslek faaliyeti kapsamında yapılan mal ve hizmet teslimleri; her türlü mal veya hizmetin ithalatını ve diğer faaliyetlerden doğan teslim ve hizmetlerden oluşmaktadır. Verginin mükellefi ise, kanunda kapsamı belirtilen işlemleri gerçekleştirenlerdir.

3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 28. maddesinde, katma değer vergisinin oranı %10 olarak tespit edilmiştir. Ayrıca Cumhurbaşkanı bu oranı %1'e kadar indirmeye ve bu oranlar kapsamında muhtelif bazı mal ve hizmetler için perakende safhasında ve inşaatın yapıldığı arsanın veya konutun vergi değeri veya bulunduğu yeri esas alarak konut teslimleri için farklı vergi oranları tespit etmeye yetkilidir. Kanuni oran %10 iken, mal veya hizmetlere uygulanacak olan katma değer vergisi, ilgili kanunun ekli listelerde bulunan mal ve hizmet grupları için farklı oranlar belirlenmiştir. Buna göre, I sayılı listede yer alan teslim ve hizmetleri için belirlenen vergi oranı %1, II sayılı listede yer alan teslim ve hizmetler için %8 ve bu listelerde yer almayan teslim ve hizmetler için belirlenen vergi oranı %18 olarak uygulanmaktadır.

Katma değer vergisinin vergilendirme dönemi 1 ay olarak belirlenmiştir. Mükelleflerin beyanları üzerine tarh olunan vergi, vergilendirme dönemini izleyen ayın 1 ile 24'ü arasında beyan edilir ve beyannamenin verildiği ayın 26. günün akşamına kadar ödeme süresi öngörülmüştür (Bilici, 2013:142). 2019 yılı itibariyle genel bütçe içerisindeki payı %32,90'dır. Vergi payının yüksek olmasının nedeni, mükellef sayısının ve ürün sayısının fazla olması, her aşamada yaratılan katma değer üzerinden vergilendirilme yapılması vergi kaçakçılığını önlemesi gibi birçok neden tarafından etkilenmektedir (Edizdoğan ve Çelikkaya, 2010:209-210).

3.3.4. Gümrük Vergisi

Gümrük vergisi, bir ülkenin kara, deniz ve hava sahasına giren eşyaların ithalatında alınan bir vergi çeşididir (Alptekin, 2013:255). Vergiye tabi olduğu ilgili kanunda belirtilen ürünlerin, başka bir ülkenin gümrük bölgesine girmesi bu verginin konusunu oluşturmaktadır. İthalat üzerinden alınan bu verginin mükellefi, ithal edilen eşyanın sahibidir. Gümrük vergisinin matrahı bazı mallar için spesifik (miktar esaslı) bazı mallar için ise advalorem (değer esaslı) olarak uygulanmaktadır. Spesifik tarifeler, advalorem tariflere göre, uygulanmasının kolay olması, herhangi bir değerlendirme işleminin olmaması ve böylece değerinin altında beyanda bulunarak vergi kaybına yol açmaması avantajlara sahiptir. Genelde bu tarife fayda ilkesi gereğince akaryakıt ürünlerinde veya caydırıcılık amacı ön planda olan tütün gibi mallar için uygulanmaktadır. Ayrıca motorlu taşıtların matrahında da spesifik tarife uygulanmaktadır.

Gümrük vergisi dışında, ithal edilen mallar üzerinden ek vergi yükümlülükleri de uygulanmaktadır. 11/06/2018 tarihli ve 11973 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan “Amerika Birleşik Devletleri Menşeli Bazı Ürünlerin İthalatında Ek Vergi Yükümlülüklerinin Uygulanmasına Dair Karar” yayınlanmıştır. Alınan bu karar doğrultusunda, belirli bazı malların ithalatı üzerine ek vergi yükümlülüğü getirilmiştir. Ek yükümlülük, gümrük vergisi dışında ayrıca tahsil edileceği ve elde edilen gelirler genel bütçeye gelir olarak kaydedileceği kararlaştırılmıştır. Bu ürünler arasında yer alan binek otomobil ve yük taşıma amacına mahsus olan araçların ithalatında diğer vergilere ek olarak, %60 oranında vergi alınması kararlaştırılmıştır. 15/08/2018 tarihli ve 30510 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Cumhurbaşkanlığı Kararı ile toplamda 22 malın ithalatı üzerine farklı oranlarda getirilen ek vergi yükümlülükleri iki katına çıkarılarak uygulanmasına karar verilmiştir. Bu karar ile binek otomobil ve yük taşıma amacına mahsus olan araçların ithalatına ek vergi oranı %120 olarak uygulanmıştır. 22/05/2019 tarihli ve 30781 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 1130 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararı ile her bir ürün için ayrı ayrı belirlenen ek vergi oranları yarıya indirilerek uygulanmasına karar verilmiştir.

Gümrük vergisi, hazineye gelir sağlamak, yerli sanayiye korumak, ödemeler bilançosu ve dış ticaret hadlerini iyileştirme amaçlarına yönelik olarak uygulanmaz. Örneğin, otomobiller üzerinden alınan gümrük vergisi, temelde ülke içerisinde bulunan otomobil üreticilerini doğrudan, ilişkili olduğu diğer sektörleri ise dolaylı olarak etkilemektedir. Çünkü gümrük vergilerinin olması veya vergi tutarının yüksek olması yurtdışından yapılacak olan otomobil ithalatını azaltırken, fiyatlarının da artmasına neden olur. Otomobile olan talep, yüksek fiyatlardan dolayı ülke içerisinde üretilen otomobil satıcılarının ürünlerine doğru kayar ve bu durum da fiyat artışına neden olmaktadır. Böylece tüketiciler hem yüksek gümrük vergisi nedeniyle ithal edilen otomobillere hem de yurtiçinde üretilen otomobillere ödeyeceklerinden daha fazla fiyatı ödemek zorunda kalırlar (Edizdoğan ve Çelikkaya, 265:2010).

Türkiye’de otomotiv sektörü üzerinden elde edilen vergi oranlarının ve dolayısıyla tahsil edilen vergi gelirlerinin yüksek olması, sektörü ve sektörün ilişkili olduğu tüm sektörleri dolaylı olarak etkilemektedir. Vergisiz satış fiyatı üzerine üst üste eklenen vergiler, sektör üzerindeki vergi yükünü arttırarak sektörü olumsuz etkilemektedir. Örneğin; 2019 yılı itibariyle motor silindir hacmi 1600 cm³’e kadar olan araçlar için, matrahı 70.000 TL olan bir aracın fiyatı %50 oranında ÖTV uygulaması ile 35.000 TL eklenmektedir. Daha sonra ÖTV’li fiyat üzerinden uygulanan %18 oranında KDV uygulaması ile 18.270 TL eklenmektedir. Otomobilin satış fiyatı 123.900 TL’ye çıkmaktadır. Eğer bu araç ABD’den ithal edilen bir araç ise bu

vergilere ek olarak matrah üzerinden %60 oranında daha vergi eklenecek ve otomobilin satış fiyatı 144.900 TL olacaktır. Bunlara ek olarak, ödenecek olan Motorlu Taşıtlar Vergisini de eklediğimizde sektörün vergi yükünün oldukça yüksek olduğunu söyleyebiliriz.

3.4. Otomotiv Sektörüne Verilen Teşvikler

3.4.1. Hurda Teşviki

Ülkemizde, belirli bir yaşın üzerindeki araçların yaygın olarak kullanılması araç yenileme hızının düşük olmasına neden olmaktadır. Araç parkı yaş ortalamasının yüksek olmasına neden olan bu durumun meydana getirdiği olumsuzlukları bertaraf edebilmek ve ömrünü tamamlamış araçların ekonomiye kazandırılmasını sağlamak amacıyla otomotiv sektöründe bir teşvik politikası olarak hurda teşviki uygulanmaktadır. Hurda teşviki, belirli bir yaşı tamamlamış araçların gerek çevresel olumsuz etkilerinden dolayı gerekse içerdikleri malzemelerin geri dönüştürülebilir ve yeniden kullanılabilen ekonomik bir değer taşıması nedeniyle uygulanmaktadır.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkındaki Yönetmelik 30/12/2009 tarih ve 27488 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren yönetmeliğin amacı şöyle tanımlanmıştır:

“ Çevre ve insan sağlığının korunması için araçlardan kaynaklanan atıkların oluşumunu engellemek, ömrünü tamamlamış araçlar ve bunlara ait parçaların yeniden kullanım, geri dönüşüm ve geri kazanım işlemleri ile bertaraf edilecek atık miktarını azaltmak, ekonomik operatörlerin ve geçici depolama alanlarının tabi olacakları standartları ve yükümlülükleri belirlemektir. “

Otomotiv endüstrisinde sürdürülebilirlik açısından kullanılan parçaların geri dönüşümü, sökülen parça ve malzemelerin yeniden kullanımı veya ikinci el pazarlarda satışa konu olması, başka bir sektörde tekrar hammadde olarak kullanılarak işlenebilmesi nedeniyle oldukça önemlidir. Genel olarak ömrünü tamamlamış bir araca bakıldığında %85’nin geri dönüştürülebilir ve yeniden kullanılabilen parçalardan oluştuğu görülmektedir (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı). Ayrıca belirli bir yaşın üzerindeki araçların aktif olarak kullanımı, insan ve çevre sağlığı üzerindeki tehlikeleri de arttırmaktadır.

Ülkemizde hurda teşviki uygulaması yıllar itibari ile farklı şekillerde gerçekleştirilmiştir. Örneğin; 2003 ve 2004 yılları ile 2018 ve 2019 yıllarında motorlu araçların cinsi ve motor hacmine göz önüne alınarak farklı tutarlarda ÖTV indirimi sağlanmış iken, 2010 ve 2012 yıllarında, araçların model yılları ve ağırlıkları baz alınarak belirlenen kilogram fiyatı

üzerinden nakdi ödemeler yapılmıştır. 2012 ve 2017 yıllarında ise hurdaya ayrılan motorlu araçların ödenmemiş vergi borçları, gecikme faizi ve zammı ile faizleri terkin edilmek suretiyle farklı bir hurda teşviki uygulanmıştır.

Belirli bir yaşın üzerindeki araçların yararlanabildiği bu teşvikte, aracın yaşının hesaplanması oldukça önemlidir. Temelde hurdaya çıkartılan araçları yaşı, tescil işleminin yapıldığı yıl dikkate alınmaksızın, tescil belgesinde yazılı olan model yılında aracın 1 yaşında olduğu kabul edilmek üzere hesaplanmaktadır. Örneğin, tescil belgesinde 1992 model olarak tanımlanmış bir aracın 2019 yılındaki yaşı hesaplanırken, 1992 yılında 1 yaşında olduğu kabul edilerek 28 yaşında olduğu hesaplanır. Hurda indiriminden yararlanacak araçların yaşı ile ilgili standart bir düzenleme bulunmamaktadır. Örneğin; 2003 ile 2004 yılları arasında verilen hurda teşvikinden 20 ve üzeri yaşındaki araçlar, 2018 yılında ise 16 ve üzeri yaşındaki araçların teşvik kapsamından yararlanacağı yayınlanan kararlarda belirtilmiştir. Hurda teşvikinin hangi araçları kapsadığı konusu da değişkenlik göstermekte ve indirimin yayınlandığı kanun veya Cumhurbaşkanı Kararnamesi'nde kapsamı ayrıca belirtilmektedir.

Hurdaya çıkartılan araçların motor silindir hacmi ile ilgili genel bir sınırlama yoktur. Ancak hurda teşviki, yeni araç alımında ÖTV indirimi şeklinde uygulanacak ise birtakım sınırlamalar mevcuttur. Söz konusu teşvikten yararlanabilmek için, hurdaya çıkan araç cinsi ile yeni alınacak araç cinsinin aynı olması gerekmektedir. Örneğin; hurdaya ayrılan araç eğer otobüs cinsi ise, yeni alınacak aracın da otobüs cinsi bir araç olması gerekmektedir. Eğer hurdaya çıkarılan araç cinsi otomobil ise ÖTV indiriminden yararlanabilmesi için yeni alınacak otomobilin motor silindir hacminin 1600 cm³ ve onun altında olması gerektiği ifade edilerek bir sınırlama getirilmiştir. Ayrıca hurdaya çıkartılacak olan araçların, belirlenen ihracatçılara veya tespit edilen hurda teslim yerlerine fiilen ve araç bütünlüğünü koruyacak şekilde teslim edilmesi gerekir. Örneğin; bir motorlu taşıtta önemli aksamlardan olan motor, şanzıman gibi bütünleyici parçaların teslim anında bulunuyor olması gerekmektedir.

Hurda teşviki politikasının uygulanmasından beklenen çeşitli yararlar vardır. Belirli bir yaşın üzerindeki araçların yararlanabildiği bu teşvik sayesinde trafikte insan ve çevre sağlığı tehlikesi, karayollarının güvenliği ve yakıt israfı vb. durumlar engellenmeye çalışılır. Teşvik uygulamasının başarılı olması halinde sektördeki talebi doğrudan etkilediği gibi sektörle ilişkili diğer sektörleri de dolaylı olarak etkileyerek üretim, ihracat, istihdam, satış gibi ekonomik değişkenleri olumlu yönde etkileyerek ekonomide canlanma yaşanmasına neden olmaktadır. Sektörde satışların artması, devletin yeni araç alımında elde ettiği hem dolaylı hem de dolaysız vergilerde bir artış meydana getirmektedir. Örneğin; ülkemizde uygulanmakta olan Motorlu

Taşıtlar Vergisi'ne göre hangi taşıt için ne kadar vergi ödeneceği otomobil ve motosikletlerde motor silindir hacmi ve yaşa, otobüste ise bunlara ilave olarak koltuk sayısı dikkate alınmaktadır. Taşıtların ödeyecekleri vergi miktarı motor silindir hacmi arttıkça artmakta iken aracın yaşı arttıkça azalmaktadır (Bilici, 2013:181). Dolayısıyla daha düşük oranda vergi ödeyen yaşlı araçların yerine yeni araçların gelmesi ile devletin tahsil ettiği vergi miktarı artacaktır.

3.4.2. Yatırım Teşviki

Bir ekonomide üretken alanların belirlenerek sağlanan yatırım teşvikleri ile gerçekleştirilmesi planlanan birtakım amaçlar mevcuttur. Ülkemizde 15/06/2012 tarihli ve 3305 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan “ Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkındaki Karar” ile en kapsamlı yatırım teşvikleri düzenlenmiştir. Bu karar ile kalkınma ve yıllık planlarda belirlenen hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için tasarrufları katma değeri yüksek olan yatırımlara yönlendirmek, üretim ve istihdamı arttırmak, bölgeler arası gelişmişlik farkını azaltmak, uluslararası doğrudan yatırımları ve rekabeti arttırmak, araştırma- geliştirme faaliyetleri yüksek, bölgesel ve büyük ölçekli yatırımların özendirilmesi amaçlanmıştır (Altay ve Karabulut, 2017:194-195). Yatırımların büyüklüğü ve niteliği itibariyle cari açığı azaltıcı, üretim ve istihdamı arttırıcı, bölgesel dengesizliklerin giderilmesine yönelik olarak stratejik öneme sahip yatırımlara teşvik verilmektedir (Baştaş, 2018:929). 2012 yılı itibariyle uygulanmaya başlayan yatırım teşvik sisteminde öncelikli sektörler belirlenmiş ve belirlenen sektörlerin teşvikler sayesinde yatırımlarını arttırması amaçlanmıştır. Tüm dünya ülkelerinde olduğu gibi ülkemizde de lokomotif sektör olarak anılan otomotiv sektörü, birden çok sektör ile ilişkili olması, yüksek katma değerli ürünler üretmesi ve dolayısıyla ihracatımıza yaptığı önemli katkılardan dolayı belirlenen öncelikli sektörler arasında yer almaktadır.

3305 sayılı Karar'ın 17. maddesinde, öncelikli olarak belirlenen sektör ve yatırım konuları, nerede yapıldığına bakılmaksızın 5. Bölge kapsamındaki bölgesel teşviklerden yararlanacağı karara bağlanmıştır. Bu teşvikler ise KDV istisnası, Gümrük vergisi muafiyeti, 7 yıl süreyle sigorta primi işveren hissesi desteği, %40 yatırıma katkı oranı ile %80 oranında vergi indirimi, 700 bin TL'ye kadar faiz desteği ve yatırım yeri tahsisidir.

Aşağıdaki Tablo 3.1.'de farklı yatırım bölgelerine ait teşvikler karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.

Tablo 3.1. Yatırımlarda Bölgesel Teşvikler

	1.Bölge	4.Bölge(*)	5.Bölge(**)
Gümrük Vergi Muafiyeti	✓	✓	✓
KDV Muafiyeti	✓	✓	✓
Yatırıma Katkı Oranı	%15	%30	%40
Vergi İndirim Oranı	%50	%70	%80
SGK İşveren Desteği	2 Yıl	6 Yıl	7 Yıl
SGK İşveren Desteği Sınırı (Yatırım x %)	10	25	35
Faiz Destek Puanı -TL/Döviz	-	4/1	5/2
Faiz Desteği Üst Sınırı	-	600.000	700.000
KDV İadesi	✓	✓	✓
Yatırım Yeri Tahsisi	✓	✓	✓

(*) Orta- Yüksek Teknoloji Sınıfı Yatırımı (**)Öncelikli yatırım

Kaynak: Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, Otomotiv Sektöründe Gündem, 2018, 27.

Öncelikli yatırım kapsamında yer alan otomotiv yatırımları, motorlu kara taşıtları üreten ana sanayi kapsamında gerçekleştirilen asgari yatırım 300 milyon TL, motor yatırımları asgari 75 milyon TL ve otomotiv elektroniğine yönelik asgari 20 milyon TL ise öncelikli yatırımlar kapsamında sağlanan teşviklerden yararlanabileceği kararlaştırılmıştır. Ayrıca verilen teşviklerin kapsamı içerisine sektör bakımından önem arz eden test merkezleri, rüzgar gülleri vb. yatırımlarda öncelikli yatırımlar kapsamında belirlenmiştir. Yatırımlar için düzenlenmesi gereken teşvik belgelerinde yer alan asgari yatırım büyüklüklerinde de değişiklikler gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda, büyük ölçekli ana sanayi yatırımlarında gerekli olan yatırım büyüklüğü 200 milyon TL ve yan sana yatırımları büyüklüğü ise 50 milyon TL olarak belirlenmiştir. Bölgesel teşvik kapsamı açısından ise yan sanayi yatırımlarının asgari yatırım büyüklüğü 1 milyon TL olarak belirlenmiştir. Asgari yatırım büyüklüklerinin düşürülmesi ile daha fazla yatırımcının teşvikten yararlanması hedeflenmiştir.

Otomobil üretimini desteklemek amacıyla birtakım şartların gerçekleşmesi ile yatırımlarda belli segmentlerde otomobil için gümrüksüz ithalat yapma hakkı verilmiştir. Bu

kapsamda, otomobil üretimine yönelik olarak asgari 100.000 adet kapasiteye sahip bir yatırımın yapılması veya mevcut yatırımların 100.000 adet artırılması gerekmektedir. Ayrıca teşvik belgesinde kayıtlı bulunan sabit yatırım tutarının %20'sinin de gerçekleşmesi gerekmektedir. Gümrüksüz ithaline izin verilen segmentlerde yer alan otomobiller (1600 cm³ altındaki), teşvik belgesinde belirlenen kapasitenin %15'ini aşamaz. Ancak teşvik belgesinde motor üretimi mevcutsa motor üretim kapasitesinin %15'i kadar otomobil ithalatına izin verilmiştir.

Yürürlükte bulunan mevcut teşvik sisteminin dışında, bazı yatırımların proje yatırımı adı altında teşvik verilmesi amacıyla 07/07/2016 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan 6745 Sayılı Yatırımların Proje Bazında Desteklenmesi ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun çıkarılmıştır. Bu kanun ile arz devamlılığı sağlamak, ithalata bağımlılığımızı minimuma indirmek, üretim sistemlerinde teknolojik gelişim ve değişimi sağlamak amacıyla Ar-Ge faaliyetlerini geliştirmek ve katma değerli ürün yaratan projeleri desteklemek amaçlanmıştır. Proje bazlı teşvik sistemi, 2012/3305 sayılı kararda belirlenen teşvik unsurlarına bazı teşvik kalemleri eklenmiştir. Eklenen bu teşvikler; yatırım bölgesinin nerede olduğuna bakılmaksızın gelir vergisi stopajı, nitelikli personel ve hibe desteği, enerji ve alt yapı desteği, sermaye katkısı ve kamu alım garantisidir. Proje bazlı verilen destekten yararlanmaya hak kazanan otomotiv sektörü projelerine örnek vermek gerekirse, hibrit araç üretimi motor, batarya ve alüminyum motor bloklarının üretimini gerçekleştirecek Oyak Renault projesine, ürün çeşitlendirmesi kapsamında 4 yıllığına verilmiştir. 110 adet istihdam, 63 adet nitelikli personelin istihdam edileceği projeye yaklaşık 133.000.000 Dolar sabit sermaye yatırımı yapılmıştır. Bu proje ile Oyak Renault'a proje destek sistemi kapsamında verilen destekler ise KDV İadesi ve istisnası, Gümrük Vergisi istisnası, 10 yıl boyunca Gelir Vergisi Stopaj Desteği ve sosyal sigortalar işveren destek primi, nitelikli personel kapsamında en fazla 42.000.000 TL olarak sağlanan destek, en az 10 yıl boyunca %50 enerji desteği ve Kurumlar Vergisi iadesi açısından vergi indirim oranı %100, yatırım katkı oranı %80 olarak sağlanmıştır.

Yatırımlarda vergisel teşviklerin sağlandığı dönemlerde belge adetlerinde, yatırım tutarlarında, istihdamda bir önceki yıllara göre ciddi oranda artışlar meydana gelmiştir. 2017 yılında bir önceki yıla göre teşvik belgeleri %47, öncelikli yatırım tutarları %76 ve öngörülen istihdamda %72 oranında artış gerçekleşmiştir. 2019 yılında ise sırasıyla %23, %29 ve %16 oranında azalma gerçekleşmiştir. 2019 yılı itibarıyla en yüksek sabit yatırım öngörülen yatırımlar içerisinde ilk 10'da yer alan otomotiv sektöründe 1.183 milyon TL tutarında motorlu kara taşıtı üretimi yatırımı gerçekleşmiştir.

3.4.3. İhracat Teşvikleri

İhracat teşvikleri, yurtdışına yapılan satışların kolaylaştırılması ve daha karlı hale getirilmesi amacıyla kullanılan bir teşvik politikasıdır (Şahbazov ve İnci, 2000:176). İhracat bir ekonomide üretim ve istihdam artışı sağlaması, ülkeye döviz kazandırması, piyasalarda rekabette kendini geliştirme imkanı sağlayan, yeni kaynaklara ulaşabilmeyi kolaylaştırması nedeniyle stratejik bir konuma sahiptir (T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2019).

Ticaret Bakanlığı tarafından yürütülmekte olan otomotiv ihracat teşvikleri, genel destek programları ve marka programları olmak üzere 2'ye ayrılmaktadır. Marka destek programları, marka destek programları ve Turquality destek programları olarak iki farklı şekilde sağlanmaktadır. Genel destek programları ile sağlanan teşvikler ise;

- ✓ Fuar katılımlarının desteklenmesi
- ✓ Yurtdışı birim, marka ve tanıtımın desteklenmesi
- ✓ Pazar araştırması ve pazara girişi desteği
- ✓ Küresel tedarik zinciri desteğinden oluşmaktadır (Giray, 2012:122-123).

Genel destek programlarından biri olan fuar katılımlarının desteklenmesi, Türkiye'de yerleşik ve faaliyette bulunan şirketlerin ürettikleri ürünlerin tanıtımı için katıldıkları yurt dışı fuar organizasyonlarında gerçekleştirmiş oldukları giderler hibe yolu ile bu destek altında sağlanmaktadır. Destek verilecek tutarlar, fuarların nitelikleri ve kiralanılan fuar alanı göz önüne alınarak, her fuar için ayrı bir destek tutarı hesaplanmak suretiyle gerçekleştirilmektedir (Cumhurbaşkanlığı Yatırım Ofisi, 2018:32). 2018 yılı itibariyle genel nitelikli fuarlara destek üst limiti 56.000 TL, prestij fuar ise 284.000 TL olarak belirlenmiştir. Sektörel nitelikli fuarlar ise, destek üst limiti 85.000 TL olarak belirlenmiş olup, diğerlerinden farklı olarak bu desteğe %50 oranında harcama destek oranı ve hedef ülkelerde gerçekleştirilirse %70 oranında harcama destek oranı verilmiştir.

Türkiye'de faaliyet gösteren firmaların yurtdışı birim, marka ve tanıtımın desteklenmesi desteğini hibe yoluyla sağlanmaktadır. Eğer Türkiye'de faaliyet gösteren yerleşik firmalar veya bu firmaların %51'den fazlasına sahip olanlar, yurtdışında açılan showroom, ofis, depo gibi iş yerlerinin kira harcamalarını, ürettiği ürünlerin tanıtımını sağlamak amacıyla yapmış olduğu reklam giderlerini, Türkiye'de tescil kapsamındaki markanı yurtdışında tescil edilmesi amacıyla yapılan harcamalar hibe yoluyla desteklenmektedir. 2018 yılı itibariyle sağlanan

destekler; kira harcamalarının %40-70, tanıtım harcamalarının %70'ini ve marka tescil faaliyetleri için yapmış olduğu harcamaların %50'si desteklenmektedir.

Pazar araştırması kapsamında yurtdışı pazar araştırmaları kapsamında yapılan harcamalar ile yurtdışından firma alımına yönelik olarak danışmanlık harcamaları destek kapsamındadır. Bu destekler hibe yoluyla gerçekleştirilmekte olup 2018 yılı itibariyle yurtdışı pazar araştırma desteği %70 oranında desteklenmektedir. Ancak bu destek için pazar araştırma gezisi başına 5.000\$ üst limit belirlenmiştir. Yurtdışı şirket alım desteği ise %60 oranında belirlenmiş ve üst limit 200.000\$ olarak belirlenmiştir. Türkiye'de yerleşik firmalara pazar giriş belgelerinin desteklemek amacıyla Ticaret Bakanlığı tarafından belirlenen kalite ve standart belgeleri ile ilgili olarak yapılan gider harcamalarının %50 oranında destek sağlanmıştır. Ayrıca bu destek kapsamında belge başına yıllık destek miktarı için en fazla 250.000\$ olarak belirtilmiştir. Küresel tedarik zinciri kapsamında verilen destekler ile Türkiye'de üretim yapan ve küresel bir markaya tedarikçi olan ya da olabilecek durumda olan firmaların üretimlerini ve dolayısıyla ihracat hacimlerini genişletmek için verilmektedir. Bu amaçla yaptıkları makine ve teçhizat alımları, eğitim ve danışmanlık harcamaları, yazılım ürünlerinin satın alınması, test cihazlarının satın alınması gibi üretimin kalitesini arttırmaya yönelik harcamaların %50'si destek kapsamına alınmıştır.

Türkiye'de yerleşik olan ve markalaşma potansiyeline sahip olan firmaların, üretimlerinden satış sonrası sunulacak hizmetlere kadar geniş kapsamlı bir şekilde sağlanan marka teşviki ile Türk firmalarının küresel pazarda markalarını oluşturmaları ve pazardan pay almaları desteklenmektedir. Bu destek kapsamındaki firmalara, tanıtım giderleri, yurtdışında açmış oldukları birimlere ilişkin giderleri, marka veya patent tescil işlemleri, marka oluşumu sürecinde yapılan giderler için farklı oranlarda hibe yoluyla destek sağlanmıştır.

Türkiye'de en fazla ihracat yapan sektör olan otomotiv sektörüne yönelik verilen teşvikler ile ürettikleri ürünleri küresel piyasaya sunmak ve markalaştırmak için önemli destekler sağlanmıştır. Bu amaçta yapılacak gider harcamalarının belli oranlarının hibe yoluyla desteklenmesi, firmaların pazar arayışı, küresel pazarda rekabete katılması, marka oluşturması ile uzun vadede ihracatı, ihracattan elde edilen dövizin artmasının dışında, üretimin ve dolayısıyla da istihdamın arttırılmasını olumlu yönde etkilemektedir.

3.4.4. Ar-Ge Teşviki

28/02/2008 tarihli ve 26814 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren "Araştırma, Geliştirme ve Tasarım Faaliyetlerinin Desteklenmesi Hakkındaki Kanun" 1.

maddesinde Ar-Ge faaliyetlerinin amacı belirtilmiştir. İlgili maddeye göre, Ar-Ge gelişimi ve yenilik yoluyla ülke ekonomisinin uluslararası düzeyde rekabetçi bir yapıya ulaşması için gerekli olan teknolojik bilgi üretilmesini sağlamayı amaçlamaktadır. Bu kapsamda, gerek ürünlerde gerekse üretim süreçlerinde yenilik yapılarak, ürün kalitesinin artırılması, verimliliğin yükseltilmesi, üretim maliyetlerinin azaltılması, teknolojik bilginin ticarileştirilmesini ve teknoloji yoğun üretimin gerçekleştirilmesi, girişimciliği ve Ar- Ge'ye yönelik doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının ülkeye girişini arttırmak, nitelikli iş gücü istihdamını yükseltmek için teşvik verilmektedir.

10/08/2016 tarihli ve 29797 sayılı Resmi Gazete'de Bilim ve Sanayi Bakanlığı tarafından yayınlanan yönetmelik ile birlikte, mevzuatta yapılan düzenlemeler ve değişiklikler ile Ar- Ge faaliyetlerinin kapsamı genişletilmiştir. 5746 sayılı Kanunda 2016 yılında Bakanlar Kurulu Kararıyla yapılan düzenleme ile Ar-Ge merkezi belgesi için tam zamanlı Ar-Ge personel sayısı 30'dan 15'e indirilmiştir. Tasarım merkezleri için ise 10 personel olarak belirlenmiştir. Ancak Avrupa Topluluğunda Ekonomik Faaliyetlerin İstatistiki Sınıflandırması kapsamında imalat başlığı altında bulunan otomotiv sektöründe personel sayısı 30 kişi olarak uygulanacağı ifade edilmiştir. Ar-Ge faaliyetlerini desteklemek ve genişletmek amacıyla Ar-Ge veya tasarım merkezlerinde yapılan çalışmalar teşvik sistemine dahil edilmiştir. Buna ilaveten personelin eğitim amaçlı geçirdiği süreler gelir vergisi stopajı teşviki içerisinde değerlendirilmiştir. Yapılan bir diğer düzenleme ile istihdam alanında bir teşvik sağlanmıştır. Bu teşvike göre, Ar-Ge merkezlerine Ar-Ge personeli istihdam edenlere, bu kişilere ödenen aylık ücretin, asgari ücretin brüt tutarı kadar 2 yıl boyunca Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı bütçesinden karşılanacağı ifade edilmiştir.

Ar-Ge ve tasarım merkezlerinde yapılan harcamaların tamamı kurum kazancı üzerinden indirim konusu yapılabilmektedir. Bu indirim konusu harcama bir sonraki yıla yeniden değerlendirme oranı kapsamında devredilebilmektedir. Eğer Ar-Ge tasarım ve merkezlerinde;

- ✓ Ar-Ge kapsamında yapılan harcamaların toplam ciro içerisindeki payı
- ✓ Ulusal veya uluslararası patent sayısı
- ✓ Toplam araştırmacıların Ar-Ge personeline oranı
- ✓ Ar-Ge faaliyetleri neticesinde meydana gelen yeni ürünlerden elde edilen ciro
- ✓ Lisansüstü dereceli araştırmacıların sayısı toplam Ar-Ge personeli sayısına oranı bir önceki yıla göre asgari %20 oranında bir artış göstermesi durumunda, bir önceki yıla göre meydana gelen artış tutarının %50'si ticari kazancın tespitinde indirim konusu yapılabilmektedir.

Ar-Ge veya tasarım merkezlerinde çalışanların, çalışmaları karşılığında elde ettikleri gelirler doktoralı ve temel bilimler alanlarında en az yüksek lisans derecesine sahip olanlardan %95, yüksek lisans mezunu ve temel bilimler alanında lisans derecesine sahip olanlardan %90 ve diğerleri %80 oranında gelir vergisinden muaf tutulmuştur. Ayrıca bu kişilerin işveren sigorta primlerinin %50'si Hazine ve Maliye Bakanlığı'nın bütçesinden karşılanmaktadır. Ar-Ge çalışmaları kapsamında kullanılmak amacıyla edinilen mal veya hizmetlerden gümrük vergisi, düzenlenen kağıtlardan Damga Vergisi, makine ve teçhizat alımlarında ise Katma Değer Vergisi'nden istisna edilmiştir.

Kurumlar Vergisi Kanunu 5/b maddesine göre, Türkiye'de gerçekleştirilen Ar-Ge yenilik ve yazılım faaliyetleri sonucunda meydana gelen buluşların, kiralanması, devredilmesi, seri üretime geçilerek pazarlanması sonucunda ortaya çıkan kazancın %50'si istisna tutulmuştur.

Ar-Ge faaliyetlerinin geliştirilmesi ve ilerlemesi için sağlanan teşvikler ile bu faaliyetleri yürüten merkezlerin maliyetlerinin büyük bir kısmı devlet tarafından karşılanmaktadır. Bu sayede otomotiv sektöründe Ar-Ge merkezi sayısı, teknoloji geliştirme bölgelerindeki şirketlerin sayısı ve Ar-Ge projeleri artış göstermektedir. Otomotiv sektörüne sağlanan teşvikler, ekonomide ilişkili olduğu diğer sektörleri de beraberinde değişmesine neden olacaktır (Karaçetin, 2015).

2019 yılının Nisan ayı itibariyle, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı toplam 1.156 işletmeye Ar-Ge Merkezi Belgesi verilmiştir. Otomotiv sanayi 143 ARr-Ge merkez kuruluşu ile işletmeler arasında 2. sırada yer almaktadır. Kurulan merkezlerin 21'i ana sanayi şirketleri, 117'si yan sanayi şirketlerinde ve 5'i ise Otomotiv Tasarım ve Mühendislik şirketlerinden oluşmaktadır (T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2019:14).

3.4.5. Vergisel Teşvikler

Ülkemizde otomotiv sektörüne yönelik olarak sağlanan vergisel teşviklerin bir kısmı, ekonomik şartlar göz önünde bulundurularak belirli bir dönemlerde hedeflenen amaçları gerçekleştirmek üzere uygulanırken, bazı teşvikler ise ilgili kanunun metninde belirtilerek herhangi bir süre şartı bulunmaksızın uygulanmaktadır. 4670 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanun'unun 6. ve 7. maddelerinde süre şartı bulunmayan söz konusu istisna ve muafiyetleri içermektedir. Bu maddelerde; diplomatik istisna, engelli ve malul bireylerin motorlu araç alımında uygulanacak istisna, petrol arama faaliyetlerinde uygulanacak istisna ve belirtilen kamu kurumlarının yararlanabileceği istisnalar yer almaktadır.

4670 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanun'un 6. maddesinde; II sayılı listede yer alan kayıt ve tescile tabi olan malların, karşılıklı olmak koşulu ile görevleri itibariyle Türkiye'de olan yabancı devletlerin diplomatik temsilci, konsoloslukları ve uluslararası anlaşmalar çerçevesinde vergi muafiyeti kapsamında olan uluslararası kuruluşlarda diplomatik haklara sahip kişilerin ihtiyaçları dahilinde ilk iktisabı, ithali veya bunlara teslimi vergiden muaf tutulduğu ifade edilmiştir. Böylece karşılıklı olmak koşulu ile diplomatik temsilciler vergiden muaf tutulmuştur.

Ülkemizde engelli bireylerin hakları Anayasa başta olmak üzere çeşitli yasalar ve uluslararası sözleşmeler ile koruma altına alınmıştır (Işık, 2013:1). Engele sahip bireylerin yaşamını kolaylaştırmak ve dış dünya ile iletişimlerine destek olmak amacıyla vergi sistemimizde birtakım ayrıcalıklar tanımlanmıştır. Bu ayrıcalıklar ile kişi kendi aracını kullanabilecek yeterliliğe sahipse satın alarak aracın aksamalarında düzenlemeler yapılmakta, eğer kendi aracını kullanamayacak durumda ise bu durumda, birinci dereceden üçüncü dereceye kadar olan kan hısımları veya kişiye ulaşım hizmeti sağlayacak şoförlük yapan bir kişi verilen vergisel teşvik kapsamında ÖTV indiriminden yararlanarak araç satın alabilme imkanı sağlanmıştır.

4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nun 7. maddesinde söz konusu istisnalar belirtilmiştir. İlgili maddeye göre;

a) II sayılı listede yer alan kayıt ve tescile tabi olan araçlardan binek otomobiller (motor silindir hacmi 1600 cm³ aşanlar hariç) yük taşımaya mahsus olan kamyonet, kamyon vb. araçlar (motor silindir hacmi 2800 cm³ aşanlar) ile motosikletlerin, engellilik derecesi %90 veya daha fazla olan malul ya da engelliler tarafından,

b) Aynı araçlara, engelliliğine uygun olarak özel hareket ettirici tertibat yaptıran malul ve engelliler tarafından beş yılda bir defa olmak üzere ilk iktisap ÖTV'den istisna tutulduğu belirtilmiştir. Ayrıca bu araçların ilk iktisabından sonra deprem, sel vb. doğal afetler nedeniyle kullanılmaz hale gelip hurdaya çıkarıldığında 5 yıllık sürenin dolması beklemeden tekrar araç alabilmektedirler.

Engellilere yönelik taşıt alımında ÖTV istisnası, bireylerin engel oranlarına dikkate alınarak iki farklı istisna uygulanmaktadır. Bunlardan birincisi, %90 ve daha fazla engel derecesine sahip olan ve satın alınan araçta herhangi bir özel donanım yapılmasına gerek bulunmayanlara yönelik istisna, ikincisi ise engel derecesi %90'dan daha az olan engelli bireylerin kendi kullandıklarına uygun olarak hazırlanan özel donanımlı araçları satın almaları

halinde uygulanan istisnadır (Ozonsoy, 2012:62) .Engel derecesi %90 ve daha fazla malul ve engellilerin ÖTV istisnasından faydalanabilmesi için, aracı bizzat kullanmaları ve özel bir donanımına sahip bir araç alma şartı bulunmamaktadır. İstisna uygulamasından yararlanabilmek için sağlık kuruluşları tarafından verilen sağlık kurul raporunun aslı veya noter onaylı örneğinin motorlu aracı satın aldığı kişi veya kurum aracılığıyla vergi dairesine verilecek olan ÖTV beyannamesinin içerisine eklenmesi gerekmektedir. Engel derecesi %90'ın altında olan engelli bireylerin ÖTV istisnasından faydalanabilmesi için, satın alınacak olan motorlu taşıta özel bir donanım yaptırması zorunluluğu bulunmaktadır. Ayrıca bu bireyler, sağlık kuruluşlarından aldıkları sağlık kurulu raporunun aslı veya noter onaylı örneğinin yanı sıra, engelli bireylerin kendisine uygun yaptırılan aracı kullanabileceğine dair yetkili sağlık kuruluşlarından alınan sağlık kurulu raporunun aslı veya noter onaylı örneği, aracın engelliliğe uygun olarak yapılan değişiklikleri gösteren teknik belge raporunun aslı veya noter onaylı örneği ve alıcının H sınıfına ait sürücü belgesinin verilmesi zorunludur. Bu belgeler ÖTV beyannamesi içerisine eklenerek istisnadan yararlanabileceklerdir (GİB, 2010).

27/12/2017 tarihli ve 30283 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Özel Tüketim Vergisi II Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair (Seri No:3) Tebliği ile %90 ve altında engeli bulunan bireylerin ÖTV indiriminden yararlanma şartlarında değişiklikler yapılmıştır. Bu tebliğ ile vergiden istisna tutulan araçlar için belirlenen motor silindir hacmi (1600 cm³ ve altındaki araçlar) sınırlaması kaldırılmıştır. Yeni düzenleme ile birlikte satın alınan motorlu araçların motor silindir hacimlerine bakılmaksızın hesaplanması gereken özel tüketim vergisi ve diğer vergiler dahil olmak üzere toplam bedeli 200.000 TL altında olan araçlar şeklinde değiştirilmiş ve aracın fiyatı baz alınarak farklı ÖTV oranları belirlenmiştir. Buna göre, bir aracın fiyatı 45.000 TL'nin altında ise %45, 40.000 TL ile 70.000 TL arasında ise %50, 70.000 TL ve üzerindeki araçlar için %60 oranında indirim uygulanacağı belirlenmiştir. Ancak kredi faizleri, döviz fiyatlarının artışı gibi çeşitli ekonomik nedenlerden dolayı artan araç fiyatları, bu tutarın güncellenmesini zorunlu kılmıştır. Ekonomideki şartlara uyum sağlamak ve istisnadan yararlanacak engelli bireylerin satın alma güçlerini korumak ve araç alımlarında kolaylık sağlamak amacıyla parasal tutar ile ilgili yeni bir düzenleme yapılmıştır. 31/12/2018 tarihli ve 30642 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Özel Tüketim Vergisi II Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ ile engelli bireylerin ÖTV indiriminden yararlanacağı parasal tutar her türlü vergi dahil toplam satış bedeli arttırılarak 247.400 TL olarak güncellenmiştir. Böylece artan motorlu taşıt fiyatları karşısında, istisna kapsamındaki engelli bireylerin taşıt alımlarına destek sağlanmıştır.

İlgili kanunun Ekli II numaralı listede yer alan mallardan, Cumhurbaşkanlığı merkez teşkilatı bakımından ilk iktisabı ve listede yer alan motorlu araç taşıtlarından sadece uçak ve helikopter hava motorlu araçlarının Türk Hava Kurumu tarafından ilk iktisabı vergiden istisna tutulmuştur. Ayrıca petrol arama faaliyetlerinde kullanılmak üzere kanunda belirtilen motorlu araçların ilk iktisabı da vergiden istisna tutulmuştur. Vergi istisnası kapsamındaki motorlu araçlar, yarı römork çekiciler, eşya taşımaya mahsus motorlu araçlar, insan veya eşya taşımak için imal edilmiş olanlar hariç özel amaçlı motorlu araçlar ve fabrika, antrepo, liman veya hava limanlarında kısa mesafe eşya taşımaya mahsus olan ve kaldırma tertibatı bulunan kendiliğinden hareketli yük arabaları ile demiryolu istasyon platformlarında kullanılan çekiciler olarak belirtilmiştir.

3.5. Literatür Taraması

Alper ve Serdar (2000), 1996-1999 dönemleri arasında Türkiye otomotiv sektöründe otomobil talep fonksiyonu tahmini ileri sürmüş ve 2005 yılında 1000 kişi başına düşen otomobil sayısının öngörüsünde bulunmuştur. Yapılan çalışmada otomobil talebinin fiyata görece daha esnek olduğu ortaya çıkmıştır. Otomobillerin menşeleri dikkate alınmadığında fiyatlarda meydana gelecek %10'luk bir düşüşün satışlarda %12'lik bir artışa menşeleri dikkate alındığında ise fiyatlardaki %10'luk düşüş talebi %16,8 artışa yol açtığını saptamıştır. Ayrıca yapılan çalışma sonucunda otomobil satışlarını arttırmak amacıyla uygulanan vergi indiriminin vergi gelirlerini arttıracığı yönünde güçlü bulgular bulunamamıştır.

Abu-Eiesheh ve Mannering (2002), 1971-1998 dönemleri arasında Filistin yıllık verilerini kullanarak Eşanlı Denklem Modelleri ve Üç Aşamalı En Küçük Kareler(3SLS) yöntemini kullanarak nüfusun, istihdamın, ekonomik büyümenin, döviz kurlarının, petrol fiyatlarının ve otomobil ithalatına yönelik olarak hükümet tarafından yürütülen politikaların otomobil talebi üzerinde nasıl bir etkiye sahip olduğunu incelemişlerdir. Araştırmalarından elde edilen sonuca göre, otomobil sahipliğinin Gayri Safi Yurtiçi Hasıla(GSYH)'ya bağlı olarak gelişme gösterdiği ve hükümet tarafından yürütülen politikaların otomobil sahipliği üzerinde önemli bir etkiye sahip olduğu sonucuna ulaşmışlardır.

Bülbül ve Orkunoğlu (2009), 2008 ile 2009 yıllarında uygulanan özel tüketim vergisi indirimlerinin firma, galeri ve plazalar tarafından tüketiciye yansıtılma durumunu araştırmışlardır. Yapılan çalışma sonucunda, özel tüketim vergisinde uygulanan indirimlerin fiyatlara yansımadığını ifade etmişlerdir.

Engin ve Polat (2010), küresel finansal krizin Türkiye otomotiv sektörü üzerindeki etkisini 1996-2009 yıllarında sektörün toplam pazar, toplam üretim, dış ticaret ve kapasite kullanım oranları verilerini göz önüne alarak incelemiştir. Elde edilen sonuca göre, özel tüketim vergisinin otomotiv sektöründeki canlanmayı olumsuz yönde etkilediğini saptamıştır.

Albayrak (2011), tarafından yapılan çalışmada Türkiye’de finansal krizin etkilerini gidermek amacıyla uygulanan dolaylı vergi politikalarının etkileri 2004-2009 yıllarını karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Çalışma sonucunda, 2004 yılına göre 2009 yılında talebi canlandırmak amacıyla uygulanan ÖTV ve KDV indirimlerinin daha çok üst gelir gruplarının lehine yönelik olarak bir dağılıma neden olduğu ve vergilerin mevcut regresif etkisinin arttırdığı sonucuna ulaşmıştır.

Gülçiçek (2013), yapmış olduğu çalışmada motorlu araçlar üzerinden alınan özel tüketim vergisi oranlarının otomotiv sektöründe satış hacmini etkilediğini ifade etmiştir. ÖTV oranlarında yapılan artışların özellikle hafif ticari araç pazarında daralmanın yaşandığını belirtmiştir. Ayrıca geçmiş dönemleri göz önüne alarak yapmış olduğu değerlendirmede, vergisel teşviklerinin sadece kriz dönemlerinde otomotiv sektöründe canlanma sağlanmak amacıyla belirli bir süre içerisinde verildiğini, bunun dışında vergi oranların genel olarak artış eğiliminde olduğunu dile getirmiştir.

Buhur (2017), tüketim üzerinden alınan ÖTV ve KDV indirimlerinin firmaların satışları üzerindeki etkilerini incelemiştir. Çalışma sonucunda, fiyat içerisinde önemli bir yere sahip olan tüketim vergilerinde yapılan indirimin satışları olumlu yönde etkilediğini tespit etmiştir. Ortaya çıkan tüketim artışının, o alanda veya sektördeki girişimcilerin üretim hacimlerini arttırarak daha fazla üretime teşvik ettiği sonucuna ulaşmıştır.

Şanver vd. (2017), yaptıkları çalışmada 2016 ve 2017 yıllarında özel tüketim vergisinde yapılan değişikliklere karşı mükelleflerin tutumunu ölçmek amacıyla olasılığa dayalı olmayan kolayda örnekleme yöntemi ile anket çalışması yapılmıştır. Çalışma sonucuna göre, katılımcıların özel tüketim vergisi konusu ve yapılan değişikliklerin farkında olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bunun yanı sıra, katılımcılar lüks otomobillere yapılan vergi zammını adil bulmuş, ÖTV oranlarındaki zammın otomobil tercihlerini etkilediğini ve ikinci el veya daha düşük motor silindir hacmine yöneleceği gözlemlenmiştir.

Yavuz (2017), tarafından yapılan çalışmada sıfır binek otomobil alımında ÖTV’nin etkisini analiz edebilmek ve otomobil sahiplerinin ÖTV bilincini ortaya koymaya çalışmıştır. Bu amaç ile 2014-2017 yılları arasında sıfır otomobil satın alan kişilere anket çalışması

uygulanmıştır. Çalışma sonucunda, ankete katılanların çoğunluğunun ÖTV oranlarını yüksek bulduğu, verginin adaletsiz olduğunu ve tüketicilerin kararları üzerinde etkili olduğunu sonucuna ulaşmıştır.

Pişkin (2017), çalışmasında toplam otomobil pazarı verileri motor silindir hacmine göre sınıflandırılarak VAR analizi yapmış ve ÖTV oranında yapılan artışlara olan tepkisi araştırmıştır. Modelin kurulmasında 2006:Q1-2016:Q10 döneminde aylık bazda otomobil satışları, ÖTV oranları, sanayi üretimi, TL/Döviz kuru ve taşıt kredi faizleri zaman serileri kullanılmıştır. VAR analizinde etki-tepki fonksiyonunu sağlamak için ilgili değişkenlerin en küçük AIC değişkenleri bulunmuş ve fonksiyonların tahmini bulunan en uygun gecikmeli değer ile yapılmıştır. Çalışma sonucunda, otomobil pazarının ÖTV artışına verdiği tepki istatistiksel olarak anlamlı ve negatif yönlü tepki verdiği saptanmıştır. Segmentlere göre değerlendirdiğinde ise, 1600 cm³'den küçük motor hacmine sahip araçların ÖTV artışına verdiği tepki negatif yönlü, 1601-2000 cm³ motor hacmindeki araçların negatif yönlü ve güçlü tepki, 2000 cm³'den daha yüksek motor hacmine sahip araçların diğer kategorilere göre daha kısa süreli ve zayıf tepki verdiğini tespit etmiştir.

Önder ve Şahin (2018), çalışmada Türkiye'de üretimi yapılan araçlara yönelik talep fonksiyonunun ÖTV oranlarında uygulanan değişimin etkilerini araştırmak amacıyla Ocak 2014-Şubat 2017 dönemi aylık verilerini kullanarak panel eşbütünleşme yöntemi ile araştırmışlardır. Modele uygulanan Pedroni ve Kao eşbütünleşme testi sonucuna göre, modellerde eşbütünleşme ilişkisinin bulunduğu ve uzun dönemde binek otomobil talebi ile otomobil fiyatları, faiz oranları, yakıt fiyatları ve ÖTV oran değişikliği arasında ilişki olduğu saptanmıştır. Ayrıca yapılan çalışmada hem ÖTV oranlarının hem de borçlanma maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle otomobil iç pazar talebini olumsuz etkilediği ifade edilmiştir. Bu olumsuz durumların ortadan kaldırılması için tüketim vergilerinin hanehalkı üzerindeki baskısının azaltılması ve borçlanma maliyetlerinin düşürülmesinin eşanlı olarak uygulanması gerektiğinden bahsetmiştir.

Tabar ve Tokatlıoğlu (2018), yaptıkları çalışmada küresel kriz dönemlerinde Türkiye'de uygulanan vergi politikalarının etkilerini incelemiştir. Harcama vergilerinde (ÖTV ve KDV) yapılan indirim krizden en çok etkilenen otomotiv, beyaz eşya, mobilya ve inşaat sektörlerini kapsamaktadır. Çalışma sonucuna bakıldığında, sağlanan vergi indirimi söz konusu sektörlerin satışları ve/veya üretimlerini arttırıcı etkiye sahip olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca bu çalışmada, ülkelerin kamu maliyesi ne kadar güçlü olursa karşılaştıkları ekonomik krizler karşısında uyguladıkları politikaların daha başarılı sonuçlar elde edeceği vurgulanmıştır.

Coşkun ve Çömlekçi (2021), bu çalışmada lokomotif sektör olarak tanımlanan otomotiv sektörüne sağlanan vergisel teşviklerin etkileri incelenmiştir. Çalışma kapsamına toplam pazar payı %77,7 olan 9 firma dahil edilmiş ve nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Çalışma sonucunda, otomotiv sektörüne sağlanan vergi teşviklerinin faydalı olduğu ancak tek başına yeterli olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca şehit yakınları ve engelli vatandaşlara yönelik uygulanan ÖTV muafiyet uygulamalarının talebi canlandırarak satışları olumlu yönde etkilediği ifade edilmiştir.

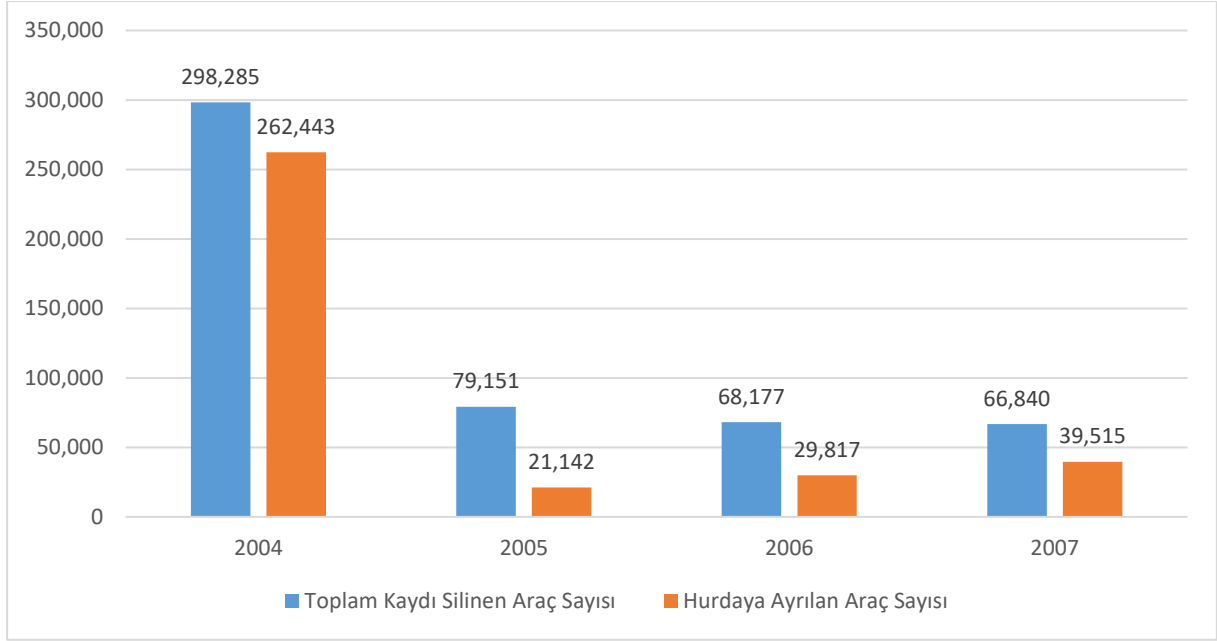
4. VERGİ TEŞVİKLERİNİN OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

4.1. Hurda Teşvik Uygulamasının Etkileri

Hurda teşviki, belirli bir yaşı tamamlamış olan araçların hem çevre ve insan sağlığı üzerinde yaratmış olduğu olumsuz dışsallıkları önlemek hem de otomotiv sektörü açısından ekonomik değeri olan geri dönüştürülebilen parça ve aksamlardan oluşmasından dolayı uygulanan önemli bir politikadır. Ülkemizde farklı zamanlarda ve farklı şekillerde uygulanan bu teşvik politikası, otomotiv ve ilişkili olduğu tüm sektörleri etkileyerek sektörel ve ekonomik canlanmanın gerçekleşmesine katkı sağlamaktadır.

Ülkemizde ilk defa 2003 yılında hurda teşviki uygulanmıştır. 12/08/2003 tarihli ve 25197 Sayılı Resmi Gazete’de 4 Seri No’lu Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği yürürlüğe girdiği tarihten 31/12/2004 tarihine kadar geçerli olmak üzere kayıt ve tescile tabi 20 yaş ve üzeri motorlu taşıtlar hurda teşviki kapsamına alınmıştır. Bu kapsamda Tebliğ’de belirlenen tarihler arasında gerekli şartları taşıyan motorlu taşıtların hurdaya ayrılması ve hurdaya ayrılan araç ile aynı olmak şartıyla yeni bir taşıtın alınması halinde uygulanacak ÖTV indirimini uygulanmasına dair usul ve esaslar belirtilmiştir. Yarı römork çekiciler, otomobiller (motor silindir hacmi 1600 cc’yi geçmeyenler), kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs ve otobüslerden 20 veya daha büyük yaştaki araçların hurdaya çıkarılması halinde aynı cinsten yeni bir aracın satın alınmasında durumunda hesaplanacak ÖTV 2003 yılı için 3.500.000.000, 2004 yılı için ise 4.500.000.000 lira indirim uygulanmasına karar verilmiştir. Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) ve TÜİK arasında 12/04/2004 tarihinde imzalanan protokol gereği, iki kurum arasında motorlu kara taşıtları ve karayolları trafik kaza istatistikleri elektronik ortamda veri transferi sağlanmasına karar verilmiş ve ilgili veri girişleri 2004 yılından itibaren başladığından 2003 yılına ait verilere ulaşılamamıştır. Dolayısıyla hurda teşviki ile birlikte 2003 yılına ait toplam kaydı silinen araç sayısı ve bunların ne kadarının hurda araç kapsamında değerlendirildiğine dair bir veri olmasa da bu yıl içerisinde otomotiv sektöründe motorlu araçların satışında yaşanan artışlar ile etkin bir uygulama olduğunu ifade edebiliriz.

Aşağıdaki Şekil 4.1.’de hurda teşvikinin uygulanmaya devam edildiği 2004 yılı ile teşvikin geçerli olmadığı diğer yıllar karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.1. Toplam Kaydı Silinen Araç Sayısı ve Hurdaya Ayrılan Araç Sayısı (2004-2007)

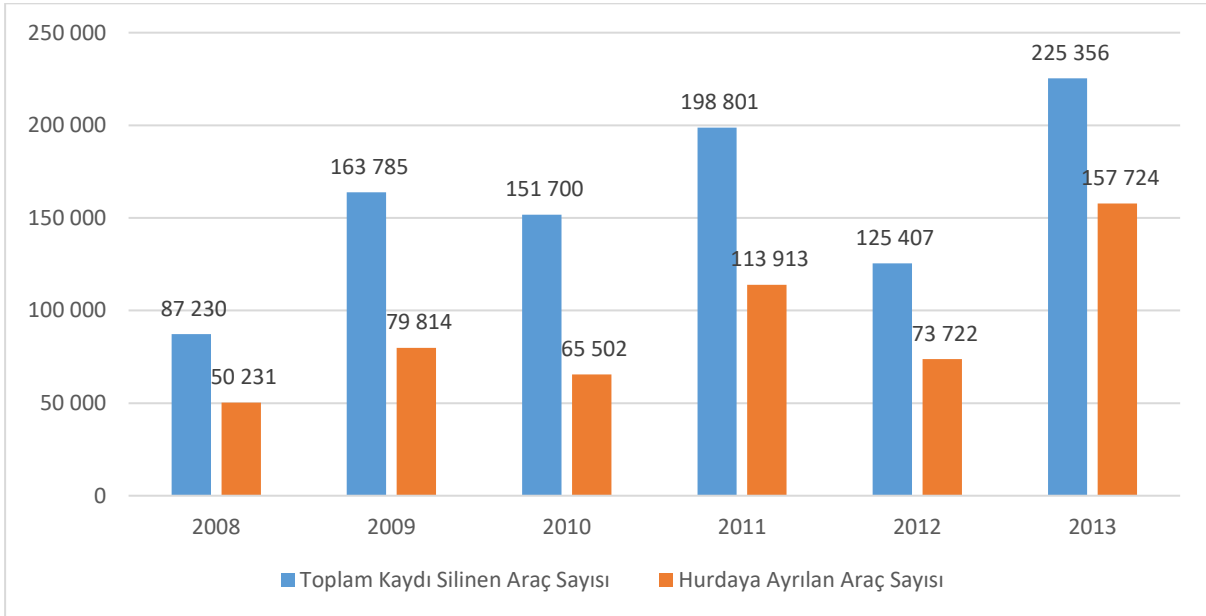
Kaynak: TÜİK tarafından sağlanan veriler doğrultusunda tarafınca oluşturulmuştur.

Hurda indiriminin uygulandığı 2004 yılında toplam kaydı silinen araç sayısı ve bu araçlar içerisinde hurdaya ayrılan araç sayısı, hurda teşvikinin olmadığı diğer yıllara göre önemli bir artış gerçekleştiği gözlemlenmektedir. 2004 yılında toplam kaydı silinen araç sayısı içerisinde hurdaya ayrılan araç sayısı hem miktar olarak hem de oransal olarak ciddi bir artış gerçekleşmiştir. Hurda teşvik politikası uygulaması bir yıllık bir zaman dilimi içerisinde uygulanması ve kapsamının geniş olması uygulanan teşvik politikasının başarısının artmasına katkı sağlamıştır. Hurdaya ayrılan araçlar içerisinde motorlu araçların dağılımına baktığımızda en yüksek sırasıyla otomobil, kamyon ve kamyonetlerin yüzdesel olarak daha fazla olduğu görülmektedir. Bu dönemde sağlanan teşvik ile sağlanan vergi indirimi sayesinde tüketicilerin otomotiv ürünlerine olan taleplerinin artmasına ve dolayısıyla otomotiv pazarının satış hacminin artmasına önemli bir katkı sağlamıştır.

Uygulanan ilk hurda teşvikinin hem belirli bir yaşın üzerindeki araçlar piyasadan çekilmesi hem de otomotiv sektörünün satışlarında artış yaşanmasına katkı sağlamıştır. Ülkemizde araç parkı yaş ortalamasının yüksek olması ve bu kapsamdaki motorlu araçların ekonomik bir değeri ifade etmesi nedeniyle 4 Kasım 2010 tarihli ve 27749 Sayılı Resmi Gazete’de Bir Kısım Motorlu Kara Taşıtlarının Piyasadan Çekilmesine İlişkin Tebliğ ile hurda teşviki kararı yayınlanmıştır. Bu tebliğ kapsamında motorlu araçların model yılı 1985 ve daha önceki yıllara ait olan azami ağırlığı 3.5 kilogramdan fazla olan ve yük taşıma amacına hizmet eden kamyon, tanker ve çekici cinsi araçlar ile sürücüsü dahil 16 ve daha fazla oturma

kapasitesine sahip olan otobüs cinsi taşıtlar için nakdi olarak hurda teşviki verilmiştir. Teşvik kapsamı önce 30/06/2011 tarihi olarak belirlenmiş daha sonra ise 31/12/2011 tarihine kadar uzatılmıştır. Belirlenen tarihler arasında hurda teşviki kapsamına alınan motorlu araç cinsleri için taşıtların ağırlığı model yılları baz alınarak kilogram fiyatı 0,70 TL ile 1,30 TL arasında belirlenmiştir. Ortalama bir motorlu aracın ağırlığını 1.000 kg alındığında verilen nakdi teşvik miktarı 700 TL ile 1300 TL arasında gerçekleşmiştir.

Aşağıda yer alan Şekil 4.2.'de yıllar içerisinde 2010/27749 Sayılı Karar ile uygulanan hurda teşvikinin etkilerini analiz edebilmek amacı ile hurda teşvikinin geçerli olduğu yıllar ile teşvikin olmadığı diğer yıllar içerisinde toplam kaydı silinen araç sayısı ve bunun içerisinde hurdaya ayrılan araç sayıları karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.2. Toplam Kaydı Silinen Araç Sayısı ve Hurdaya Ayrılan Araç Sayısı (2008-2013)

Kaynak: TÜİK tarafından sağlanan veriler doğrultusunda tarafımca oluşturulmuştur.

4 Kasım 2010 tarihi ile birlikte uygulanmaya başlanılan hurda teşviki ilgili yılda uygulama süresinin kısa olmasından dolayı toplam kaydı silinen araçlar üzerinde önemli bir değişime yol açmamıştır. 2010 yılı içerisinde hurdaya ayrılan araç sayısı bir önceki aya göre değerlendirildiğinde Kasım ayında 3.818 adet ile %19,41 oranında azalış yaşansa da hurda teşvikinin uygulandığı Aralık ayında 8.784 adet ile bir önceki aya göre %130,06 oranında artış gerçekleşmiştir. Aralık ayında hurdaya ayrılan araç sayısında ciddi bir artış olmasına rağmen 2010 yılındaki yıllık rakamlarda uygulama süresinin kısa olmasına bağlı olarak hurdaya ayrılan toplam araç sayısı üzerinde belirgin bir etki görülmemektedir. 2010 yılında toplam kaydı silinen araçlar içerisinde, hurdaya ayrılan araç sayısı bir önceki yıla göre %17,93 azalış ile 65.502 adet

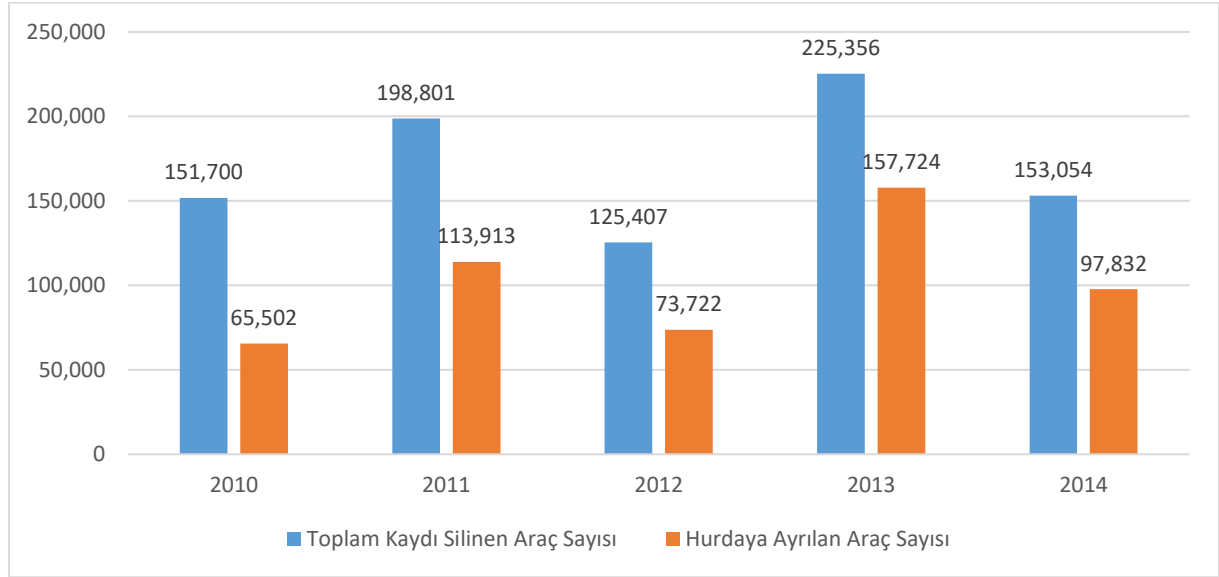
gerçekleşmiştir. 2011 yılı içerisinde bir yıllık süre boyunca uygulanan hurda teşviki uygulaması, toplam kaydı silinen araçlar içerisinde yer alan hurdaya ayrılan araç sayısını bir önceki yıla göre %73,90 oranında artarak önemli bir artış gerçekleşmiştir. Tebliğin kapsamında belirtilen araçlardan yük taşıma amacına hizmet eden ve hurdaya ayrılan motorlu araç sayısı bir önceki yıla göre %80,26 oranında bir artış gözlemlenmiştir. Tebliğ kapsamında belirtilen bir diğer motorlu araç türü olan otobüsün ise bir önceki yıla göre %223,37 oranında artış yaşanmıştır.

Otobüs ve yük taşıma amacına hizmet eden motorlu araçlardan 26 yaş ve daha büyük yaştaki araçları kapsayan hurda teşviki ile birlikte hurdaya ayrılan araç sayısı hem yıllık olarak hem de belirlenen motorlu araçlar bazında önemli artış gözlemlenmiştir. Nakdi bir destek olarak uygulanan hurda teşviki ilgili yıllar içerisinde başarıya ulaşmıştır. Uygulama ile birlikte çevresel faktörlerin yanı sıra içerdikleri geri dönüştürülebilir malzemelerin ekonomik değerinden dolayı da hurda teşvikinin başarılı olması son derece önemlidir.

2012 yılına gelindiğinde ise içerik ve kapsamı farklı iki ayrı karar ile hurda teşviki uygulanmıştır. Bu kararlardan ilki, 04/08/2012 tarihli ve 28374 Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Motorlu Araçlar Genel Tebliği (Seri No:41) ile model yılı 1990 ve daha önceki yıllara ait olan motorlu araçları en geç 31/12/2014 hurdaya ayrılması halinde belirlenen tarihe kadar tahakkuk etmiş fakat ödenmemiş olan motorlu taşıtlar vergisi ile bu vergiye ait faiz, ceza, gecikme zammı ve faizi ile 28/02/2009 tarihine kadar olan idari para cezalarının terkin edileceği belirtilmiştir. Bu teşvik ile motorlu araç sahiplerinin vergisel yüklerinden kurtulmalarına katkı sağlayarak belirli bir maliyet yüklenmeden araçlarını hurdaya çıkarmalarında kolaylık sağlanmıştır. Bir diğer teşvik kararı ise 17/12/2012 tarihli ve 28470 Sayılı Resmi Gazete’de Bir Kısım Motorlu Kara Taşıtlarının Piyasanın Çekilmesine İlişkin Tebliğ model yılı 1990 ve daha önceki yıllara ait olan kamyon, tanker, çekici vb. yük taşımak için imal edilen motorlu araçlar ile otobüs, minibüs gibi insan taşımak için imal edilen araçlar için nakdi hurda teşviki verilmiştir. 31/12/2013 tarihine kadar teşvik kapsamına alınan motorlu araçlar için model yılı baz alınarak belirlenen kilogram fiyatı 0,80 TL ile 1,50 TL olarak ilan edilmiştir. Ortalama bir aracın ağırlığını 1000 kg olarak alındığında verilen nakdi teşvik miktarı ise 800 TL ile 1500 TL arasında gerçekleşmiştir. Bu teşvik uygulaması, özellikle 2011 yılındaki olumlu etkisinden dolayı verilen nakdi destek artırılarak tekrar uygulanmasına karar verilmiştir.

Aşağıda yer alan Şekil 4.3.’te 2012 yılında alınan iki farklı hurda teşvik uygulamasının etkisini analiz edebilmek amacıyla hurda teşvikinin uygulanmadığı 2010 yılı ile alınan

kararlarda belirtilen yıllar arasında toplam kaydı silinen araç sayıları içerisinde yer alan hurda araç sayıları karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.3. Toplam Kaydı Silinen Araç Sayısı ve Hurdaya Ayrılan Araç Sayısı (2010-2014)

Kaynak: TÜİK tarafından sağlanan veriler doğrultusunda tarafınca oluşturulmuştur.

Şekli incelediğimizde, 2011 yılında otobüs ve yük taşıma amacına hizmet eden motorlu araçlara sağlanan hurda teşvikinin sona ermesiyle birlikte 2012 yılında toplam kaydı silinen araçlar içerisinde yer alan hurdaya ayrılan araç sayısı bir önceki yıla göre %35,28 oranında azalış ile 73,722 adet olarak gerçekleşmiştir. 2012/28470 Sayılı Resmi Gazete’de sağlanan hurda teşviki ile sağlanan nakdi destek, uygulandığı 13 günlük zaman dilimi içerisinde geçerli olmasına rağmen Aralık ayı içerisinde hurdaya ayrılan araç sayısı bir önceki aya göre %49,11 oranına artış göstermiştir. Ancak teşvik süresinin kısa bir süreyi kapsamasından dolayı 2012 yılının toplam kaydı silinen araçlar içerisinde yer alan hurdaya ayrılan araç sayısında belirgin bir artışa yol açmamıştır. 2013 yılına gelindiğinde ise bir önceki yıla göre toplam kaydı silinen araç sayısı %79,69 ve hurdaya ayrılan araç sayısı %113,94 oranında artış göstererek 157.724 adet olarak gerçekleşmiştir. Yük ve yolcu taşıma amacına hizmet edenlerin yararlanacağı bu teşvikte, belirtilen motorlu araçlardan hurdaya ayrılanların sayısı bir önceki yıla göre otobüslerde %141,54; minibüslerde %36,08 ve kamyonlarda %168,89 oranında artış gerçekleşmiştir. Hurda teşviki, özellikle hurdaya çıkarılan otobüs ve kamyonet sayısında ciddi bir artışa sebep olmuştur. Ancak 2013 yılında hurdaya ayrılan araç sayısında önemli bir artış gerçekleşmiş olsa da iki farklı hurda teşvikinin uygulandığı ortak bir dönem olmasından dolayı oluşan etkide hangi kararın daha etkili olduğunu net bir şekilde söylemek mümkün değildir. Yine de 2012/28374 Tebliğ’in süresi 2014 yılının sonuna kadar olmasından dolayı bu teşvikin

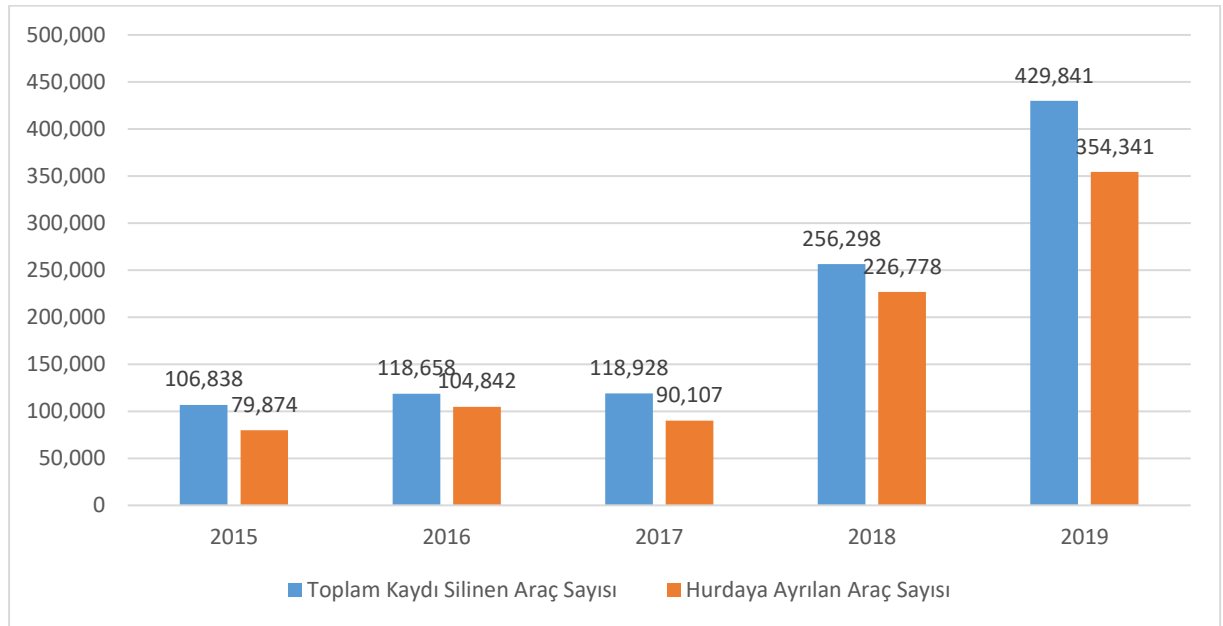
net etkisini 2014 yılı üzerinden değerlendirmemizi sağlamaktadır. 2014 yılında toplam kaydı silinen araçlar içerisinde yer alan hurda araç sayısı, bir önceki yıla göre % 37,97 oranında azalış gerçekleşmiştir. 2014 yılında gerçekleşen miktarları 2012 yılı ile karşılaştırıldığında toplam kaydı silinen araç sayısı %22,04 ve hurdaya ayrılan araç sayısında %32,70 oranında artış gerçekleşmiştir. Motorlu araç sınırlamasının olmadığı bu teşvikte sahip olunan motorlu araç üzerindeki her türlü vergi, ceza ve faizin silineceği teşvik uygulaması başarılı olsa da diğer hurda teşviki uygulamalarında ortaya çıkan yüzdesel artışın gerisinde kalmıştır.

2013 yılında içeriği ve kapsamı farklı iki hurda teşvik uygulamasının uygulandığı bir dönem olmuş ve hurdaya ayrılan taşıt sayısı önemli artış göstermiştir. 2013 yılında hurda araç sayısında meydana gelen artışın hangi hurda teşvik uygulamasından kaynaklandığını analiz edebilmek için ilgili yıllarda hurdaya ayrılan motorlu araçların cinslerini karşılaştırdığımızda, 2013 yılında hurdaya ayrılan otobüs sayısı %141,54; minibüs sayısı %36,08 ve kamyon sayısı %168,39 oranında artış göstermiştir. 2014 yılında ise hurdaya ayrılan otobüslerde %58,50; minibüsler %36,70 ve kamyonlarda %77,50 oranında azalış gerçekleşmiştir. Dolayısıyla 2013 yılında belirlenen motorlu araçların sayısındaki ciddi artış yaşanması 2012/28470 Sayılı Tebliğ'in yani nakdi destek şeklinde verilen hurda teşvikinin daha etkili olduğunu söyleyebiliriz. 2013 yılında hurdaya ayrılan diğer motorlu araç türlerinde önemli bir artış gözlemlenmemiş olması da bu hurda teşvikinin daha etkili olduğunun bir kanıtıdır. Ayrıca 2012/28374 Sayılı Tebliğ'inin uygulama süresinin 2014 yılını da kapsamaması ve bu yıl içerisinde farklı bir hurda teşviki uygulamasının olmaması bu tebliğin uygulamadaki başarısını analiz etmemize katkı sağlamaktadır. 2014 yılında hurdaya ayrılan araç sayısında bir önceki yıla göre meydana gelen azalışın temel sebebi 2013 yılında belirli araç türlerini kapsayan uygulamanın sona ermesi ile birlikte bu araç türlerinden hurdaya ayrılanların sayısındaki azalmadan kaynaklanmaktadır. Bir motorlu aracın sahibi için her türlü vergi, ceza, gecikme faizi ve zammın silineceği şeklinde uygulanan hurda teşvikinde herhangi bir araç sınırlaması olmaksızın uygulanan hurda teşviki hurdaya ayrılan araç sayısında bir artış meydana getirmiş olsa da bu etki sınırlı olmuştur. Nakdi destek şeklinde uygulanan hurda teşviki 2010 yılının son ayı ve 2011 yılında hurdaya ayrılan araç sayısını arttırdığı gibi 2013 yılında da belirlenen motorlu araçların hurdaya ayrılanlar sayısını arttırmasına katkı sağlamıştır.

2017 yılında yeniden hurda teşviki uygulaması gündeme gelmiş, 2010 ve 2011 yıllarında uygulanan hurda teşviki içerik ve kapsamında değişiklikler yapılarak tekrar uygulanmasına karar verilmiştir. Bu kapsamda 20/07/2017 tarihli ve 30136 sayılı Resmi Gazete'de Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği (Seri No: 48) ile 7020 Sayılı Kanun'un Geçici

1. maddesinin uygulanmasına ilişkin usul ve esaslarda değişikliğe gidilmiştir. İlgili maddede, trafik tescil ve kayıt altında bulunan, model yılı 1997 ve daha eski olan motorlu taşıtların, 31/12/2018 tarihine kadar mevzuata uygun olarak kayıt ve tescillerinin silinmesi ve hurdaya çıkarılması için il özel idaresi veya büyükşehir belediyelerine herhangi bir bedel ödemeksizin teslim edecek olan gerçek veya tüzel kişilere hurda teşviki sağlanmıştır. Bu teşvik kapsamında hurdaya çıkarılan araçla ilgili olarak 31/12/2018 tarihine kadar tahakkuk etmiş ve ödenmemiş olan motorlu taşıtlar vergisi ve bu vergiye bağlı olarak kesilen faiz, vergi cezaları, gecikme zammı ve gecikme faizi ile 31/12/2016 tarihine kadar tescil plakasına kesilen ve ödenmeyen idari para cezalarının silineceğine karar verilmiştir. Yayınlanan tebliğde teşvik kapsamındaki motorlu taşıtlar; otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları, minibüs, otobüs, motosiklet, karavan, kamyon, kamyonet ve çekici şeklinde belirtilmiştir. Bu teşvik ile belirli bir yaşın üzerindeki araçların trafikten çekilmesi, insan ve çevre sağlığı, geri kazanabilir parça ve aksesuarların dönüştürülmesi amaçlanmıştır.

Aşağıda yer alan Şekil 4.4.'de hurda teşvikinin uygulandığı yıllar ile hurda teşvikinin uygulanmadığı 2016 yılında toplam kaydı silinen araçlar ve bu araçların içerisinde yer alan hurda araç sayısı karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.4. Toplam Kaydı Silinen Araç Sayısı ve Hurdaya Ayrılan Araç Sayısı (2015-2019)

Kaynak: TÜİK tarafından sağlanan veriler doğrultusunda tarafımca oluşturulmuştur.

20/07/2017 tarihi ile uygulanmaya başlanılan hurda teşviki ile birlikte hurdaya ayrılan araç sayısını bir önceki yıla göre %14,05 oranında bir azalış göstermiştir. Hurda teşvikine rağmen hurdaya ayrılan araç sayısı teşvik verilmeyen bir önceki yılda gerçekleşen sayının

altında kalmıştır. Uygulandığı yılda 6 aylık bir süre dilimi içerisinde, özel amaçlı araçlar ile traktörler dışındaki motorlu araçları kapsayan geniş bir araç yelpazesine rağmen uygulandığı yılda başarılı olamamış, hurdaya ayrılan araç sayısını arttırmadığı gibi bir önceki yılda gerçekleştirilen düzeye de ulaşamamıştır. Hurda teşviki son uygulama tarihi 31/12/2018 tarihi olarak belirlenmiş iken ilgili ikinci çeyreğinde hurda teşviki ile ilgili yeni bir karar alınmıştır. 11/06/2018 tarihli ve 60448 sayılı Resmi Gazete’de 7103 Sayılı Vergi Kanunları ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanununun Geçici 1. Maddesinin Uygulanmasına İlişkin Genel Tebliğ ile bu yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 31/12/2019 tarihine kadar geçerli olmak üzere, belirli motorlu araçlara hurda teşvikinden yararlanarak ÖTV indirimi uygulanmasına yönelik usul ve esaslar belirlenmiştir. Bu kapsamda yönetmelikte belirtilen araçlardan yarı römork çekiciler, otomobiller (motor silindir hacmi 1600 cc’ yi geçmeyenler) , kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs ve otobüslerden 16 veya daha büyük yaştaki araçların hurdaya çıkarılması halinde aynı cinsten yeni bir aracın satın alınmasında tahsil edilecek ÖTV 10.000 Türk Lirasını aşmamak üzere aracın cinsi ve özelliklerine göre Bakanlar Kurulu tarafından tespit edilen kısım kadar indirim yapılacağı belirtilmiştir. Alınan bu karar ile 2018 yılında otomotiv sektöründe meydana gelen daralmanın önlenmesi amacıyla sıfır araç alımını cazip hale getirilmesi amaçlanmıştır. 2003-2004 hurda teşviki ile benzer uygulamaya sahip olan bu hurda teşvikinde de ödenecek ÖTV miktarından belirlenen tutar kadar indirim uygulanması yapılmıştır. Bu kapsamda, 18/05/2018 tarihli ve 30425 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 2018/11750 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi Eki Kararın 5. maddesinin 1. fıkrasında hurdaya çıkartılacak araçla aynı cinsten yeni bir aracın satın alınmasında terkin edilecek ÖTV tutarı şöyle belirtilmiştir.

- ✓ Otomobiller için,
 - Matrahı 46.000 TL’yi aşmayanlar için 10.000 TL
 - Matrahı 46.000 TL’yi aşıp 80.000 TL’yi aşmayanlar için 8.000 TL
 - Matrahı 80.000 TL’yi aşanlar için 3.000 TL
- ✓ Diğer Araçlar için 10.000 TL olarak belirtilmiştir.

Yeni araç alımında tahakkuk eden ÖTV’nin otomobil cinsi araçlarda ÖTV matrahı dikkate alınarak farklı tutarlar uygulanıyor iken teşvik kapsamındaki diğer araç tiplerinde herhangi bir matrah şartı olmaksızın 10.000 TL terkin edileceği belirlenmiştir. Vergisiz fiyatları ifade eden yukarıdaki matrahlara vergileri ilave ederek indirimden yararlanmak için satın alınan aracın fiyatının ne olması gerektiği hesaplanabilir. Buna göre vergisiz hali 46.000 TL ve altında olan otomobillerin 10.000 TL’lik indirimden yararlanabilmesi için satış fiyatı en fazla 78.000

TL ve altı olmalıdır. Vergisiz hali 46.000 TL'yi aşıp 80.000 TL'yi aşmayanların 8.000 TL'lik indirimden yararlanabilmesi için satış fiyatı 78.000 TL'den fazla ve 140.000 TL'den az, vergisiz fiyatı 80.000 TL'yi aşanların ise satış fiyatı 140.000 TL'den fazla olması gerekmektedir.

Şekil 4.4.'ü incelediğimizde, 2018/60448 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan hurda teşviki ile birlikte 2018 yılında hurdaya ayrılan araç sayısı bir önceki yıla göre %151,67 oranında artış göstermiştir. 2018 yılının son 6 ayında uygulanan hurda teşviki kısa sürede hurdaya ayrılan araçları ve dolayısıyla motorlu araç satışını arttırarak pazardaki daralmanın derinleşmesini önlemiştir. 2018 yılının Haziran ayında hurdaya ayrılan araç sayısı bir önceki aya göre %81,62 oranında önemli bir artış yaşanmış ve ilgili yıl içerisinde bu oran artan oranlarda yıl sonuna kadar devam etmiştir. Ancak bu teşvikte ÖTV indiriminden yararlanabilmesi için belirlenen matrahların düşük olması bu indirimin kapsamından yararlanacak araçların sayısını kısıtlamaktadır. Örneğin; 10.000 TL'lik bir indirimden yararlanabilmek için satış fiyatı 78.000 TL'nin altında olan araçlar oldukça sınırlıdır. Artan döviz kurlarının etkisi ile otomobil fiyatlarındaki artış göz önüne alındığında verilen teşvikin uygulanma alanını daraltmakta ve tüketicileri motorlu araçları satın alınması konusunda zorlamaktadır. Bu olumsuz etkiden dolayı 30/04/2019 tarihli ve 30761 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan 1013 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile 2018/11750 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının Eki Kararının 5. maddesinin 1. fıkrasında belirlenen matrahlarda değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklik ile birlikte;

✓ Otomobiller

- Matrahı 70.000 TL'yi aşmayanlar için 10.000 TL
- Matrahı 70.000 TL'yi aşıp 120.000 TL'yi aşmayanlar için 8.000 TL
- Matrahı 120.000 TL'yi aşanlar için 3.000 TL

✓ Diğer Araçlar için 10.000 TL olarak değiştirilmiştir.

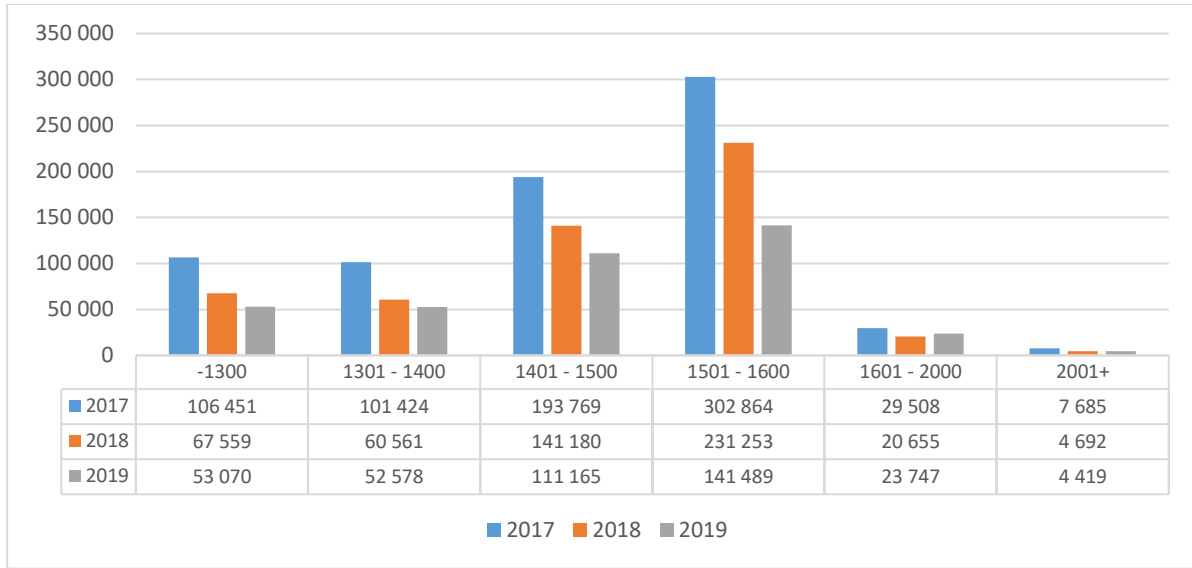
Faiz ve kur nedeniyle artan otomobil fiyatlarındaki artış göz önüne alınarak yapılan matrah artırımını ile hurda indiriminden yararlanacak tüketici sayısı ve araçların çeşitliliği artacağından teşvik politikasının başarısını arttırması amaçlanmıştır. 2018 yılı içerisinde uygulanan hurda teşviki ile birlikte, hurdaya ayrılan araçların sayısı ciddi bir oranda artmıştır. Uygulamanın başarısı göz önüne alınarak hurdaya ayrılan araç sayısının ve dolayısıyla da otomotiv sektöründe satışları arttırmak amacıyla tekrar bir düzenlemeye gidilmiş ve matrah tutarları yeniden tespit edilmiştir. Ayrıca bu düzenlemenin yanı sıra otomotiv sektöründe

daralmayı önlemek ve canlanmasına destek olmak amacıyla yeniden bir düzenleme yapılarak terkin edilen ÖTV tutarları arttırılmıştır. Bu kapsamda 15/06/2019 tarihli ve 30802 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 1148 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile 7103 sayılı Kanun’un Geçici 1. Maddesinin 1. fıkrasında yer alan ve hurdaya ayrılan araçlar için terkin edilecek ÖTV indirim tutarlarında değişiklik yapılmış ve bu değişiklik yayınlandığı tarihte yürürlüğe girmiştir. Bu değişiklik ile birlikte,

- ✓ Otomobiller için
 - Matrahı 70.000 TL’yi aşmayanlar için 15.000 TL
 - Matrahı 70.000 TL’yi aşıp 120.000 TL’yi aşmayanlar için 12.000 TL
 - Matrahı 120.000 TL’yi aşanlar için 0 TL
- ✓ Diğer Araçlar için 15.000 TL olarak değiştirilmiştir.

Yapılan değişiklik ile birlikte, matrahı 70.000 TL’yi aşmayan ve 70.000 TL’yi aşıp 120.000 TL’yi aşmayan otomobiller için terkin edilecek ÖTV tutarı 10.000 TL’den 15.000 TL’ye çıkarılmıştır. Matrahı 120.000 TL’yi aşan araçlar için ise daha önce 3.000 TL olarak uygulanan indirim kaldırılmış ve bu kategoride yer alan araçlar teşvik kapsamından çıkarılmıştır. Ayrıca otomobil dışındaki diğer teşvik verilen araçlardan indirilecek tutarda 10.000 TL’den 15.000 TL’ye çıkarılmıştır.

2019 yılında yapılan düzenlemelerin hurda araç sayısı üzerindeki etkisi Şekil 4.4.’te görülmektedir. 2019 yılı itibariyle hurdaya ayrılan araç sayısı bir önceki yıla göre %56,25 oranında artış gerçekleşmiştir. 2019 yılında hurda araç sayısında meydana gelen artış hurda teşvikinin geçerli olmadığı 2016 yılı ile karşılaştırıldığında artış oranı %237,97 olarak gerçekleşmiştir. 2019 yılı itibariyle hurdaya ayrılan araçların içerisinde en yüksek payı %77,41 ile binek otomobillere aittir. Dolayısıyla hurda teşvikinden yararlananların çoğu binek otomobil sahipleri olmuştur. Ayrıca yeni düzenleme ile birlikte matrahı 120.000 TL ve üzerindeki araçların teşvik kapsamından çıkarılması ile üst segment grubunda yer alan ve çoğunlukla ithal olan araçların satışının azaltılması amaçlanmıştır. 2018 yılında uygulanmaya başlanılan politika, oranların ve terkin edilecek miktarların düzenlenmesi ile birlikte hurdaya ayrılan araç sayısında önemli bir artışa yol açmıştır. 2018 ve 2019 yılında uygulanan teşvikin, binek otomobiller üzerindeki etkisini analiz edebilmek amacıyla Şekil 4.5.’te düzenlenmiştir. Bu şekilde trafiğe kaydı yapılan binek otomobillerin motor hacmine göre sınıflandırılması teşvik verilen 2018 ve 2019 yılları ile teşvik verilmeyen 2017 yılına ait satış miktarları karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.5. Otomobil Araç Satışlarının Silindir Hacmine Göre Sınıflandırılması(2017-2019)

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımca hazırlanmıştır.

Şekilde yer alan verileri incelediğimizde, 2018 yılı içerisinde gerçekleşen otomobil satışları bir önceki yıla göre 1300 cm³ altındaki araçlar için %36,53; 1301-1400 cm³ araçlar için %40,28; 1401-1500 cm³ arasındaki araçlar için %27,14; 1501-1600 cm³ arasındaki araçlar için %23,64 oranında azalış gerçekleşmiştir. 2018 yılı itibariyle otomobil ve dolayısıyla otomotiv sektöründe meydana gelen daralma otomobil satışları düşürmüştü, hurda teşvikinin olumlu etkilerine rağmen satışlar bir önceki yılda gerçekleşen seviyeye ulaşmada yetersiz kalmıştır. 2019 yılında ise bir önceki yıla göre belirli motor hacmine göre sınıflandırılan araç sayısındaki azalış 1601-2000 cc³ kategorisindeki araçlar hariç azalmaya devam etmiştir. 2019 yılı içerisinde gerçekleşen otomobil satışları bir önceki yıla göre 1300 cm³ altındaki araçlar için %21,44; 1301-1400 cm³ araçlar için %13,18; 1401-1500 cm³ arasındaki araçlar için %21,26; 1501-1600 cm³ arasındaki araçlar için %38,81 oranında azalış gerçekleşmiştir.

2018 ve 2019 yılında uygulanan hurda teşviki ile birlikte hurdaya ayrılan araç sayısında önemli bir artış gözlemlenmiştir. Ancak otomotiv piyasasında meydana gelen daralma ile birlikte değerlendirildiğinde, hurda teşviki olmasına rağmen satışlar teşvik verilmeyen dönemlerde gerçekleşen düzeyin altında kalmıştır. Hurda teşvikinin olumlu etkisi ile birlikte özellikle otomobil piyasasında meydana gelen daralma kısmen önlenmiştir. Bu teşvik ile birlikte otomobil alımını daha cazip hale getirecek ve tüketicilerin satın alma güçlerini arttıracak amacıyla eşanlı olarak uygulanacak para ve maliye politikaları ile birlikte uygulanarak sektörde meydana gelen daralma erdirerek satışlar artış ivmesi kazanmalıdır.

Yıllar içerisinde belirli dönemlerde farklı içerik ve kapsama sahip olarak uygulanan hurda teşviki uygulaması, uygulama dönemleri boyunca hurdaya ayrılan araç sayısında yaratmış olduğu artış ile başarıya ulaşmıştır. Uygulanan teşvik politikaları karşılaştırıldığında ödenecek ÖTV miktarı üzerinde yapılan indirim ile nakdi destek şeklinde uygulanan politikaların hurdaya ayrılan araç sayısı üzerinde daha yüksek oranda bir artış yaşanmasını sağladığı görülmektedir. Özellikle vergi indirimi şeklinde uygulanan hurda teşviki hem hurdaya ayrılan araç sayısını arttırarak ekonomik değeri olan aksam ve parçaların geri dönüştürülmesine önemli bir katkı sağlamakta hem de otomotiv sektöründe satışları olumlu yönde etkileyerek otomotiv pazarının satış hacminin arttırmaktadır. Bu durum ise sektörün doğrudan veya dolaylı olarak ilişki içerisinde olduğu tüm sektörleri etkilemektedir. Ekonomide çarpan etkisi yaratılması ile birlikte meydana gelen bu olumlu gelişmelerin ekonomi üzerinde hissedilen olumlu etkisini arttırmaktadır.

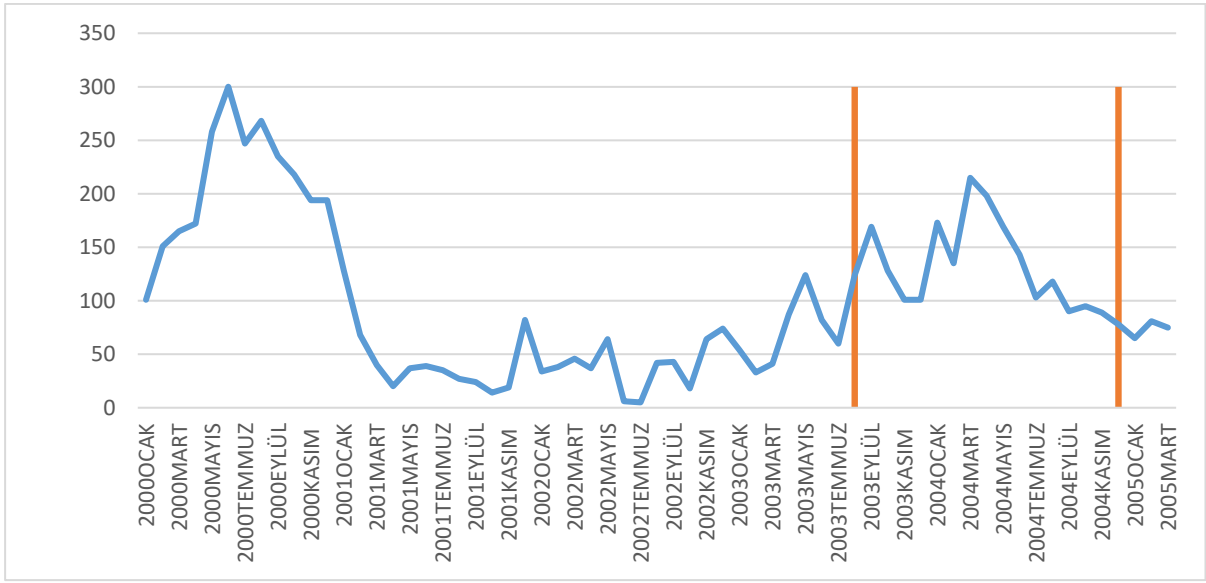
4.2. Vergi Teşvik Uygulamasının Satışlar Üzerindeki Etkisi

Bir ekonomide büyüme hızının düşmesi, bireylerin beklentilerinin değişmesi, beklenen enflasyon oranlarının artması, ulusal paranın değer kaybetmesi, faizlerin yükselmesi vb. birçok ekonomik faktör ekonomide her sektörü etkilediği gibi otomotiv sektörünü de etkilemektedir. Ancak diğer sektörlerle göre otomotiv sektörünün diğer sektörlerle sıkı ilişkide olması meydana gelen etkinin daha fazla hissedilir olmasından dolayı sektöre destek verilmesini zorunlu kılmaktadır. Talebin gelir ve fiyat esnekliğinin yüksek olduğu otomotiv sektöründe, ekonomide yaşanan her türlü gelişme üretimden satışa kadar ve hatta satıştan sonraki hizmetleri de doğrudan veya dolaylı olarak etkilemektedir. Bu nedenle de ekonomide bir kriz, durgunluk, resesyon yaşanması ve bu durumların sektörde hissedilmesinin yaratacağı olumsuz sonuçların etkisi daha büyük olacağından maliye politikası araçları kullanılarak otomotiv sektörüne destek verilmektedir. Aşağıda otomotiv sektörünün etkilendiği ulusal veya küresel kriz dönemlerinde ya da otomotiv piyasalarında talep yönlü daralmanın yaşandığı dönemlerde satışları arttırmak amacıyla sağlanan vergi teşvikleri ile bu teşviklerin etkileri yorumlanmıştır.

2000 yılının son çeyrek dönemi içerisinde hissedilmeye başlanılan ve izleyen yılda da ekonomi üzerindeki etkileri derinleşen ekonomik kriz her sektör olduğu gibi otomotiv sektörünü de olumsuz yönde etkilenmiştir. 2001 yılında talep azalması sonucunda otomotiv sektörü pazarı bir önceki yıla göre %70,28 oranında daralma meydana gelmiştir. İzleyen yılda da bu daralma %10,58 oranında artış göstermiş ve pazardaki daralma derinleşmiştir. 2001 krizinin etkileri ile birlikte otomotiv sektöründe meydana gelen daralmanın ortaya çıkardığı olumsuz etkileri bertaraf edebilmek amacıyla 12/08/2003 tarihli ve 25197 Sayılı Resmî

Gazete’de 4 Seri No’lu Özel Tüketim Vergisi Genel Tebliği yayınlanmıştır. Bu tebliğ ile belirli şartlara sahip olan araçların hurdaya ayrılması ve yine aynı cins araç satın alınması koşuluyla ÖTV indirimi uygulanmasına karar verilmiştir. Ödenecek ÖTV vergisi üzerinden yapılacak vergi indirim tutarı 2003 yılı için 3.500.000.000 lira, 2004 yılı için ise 4.500.000.000 lira olarak belirlenmiştir.

2003/25197 Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan ilgili tebliğ kapsamında yer alan motorlu araçlardan G.T.İ.P 87.02 kategorisinde yer alan otobüse ait satış miktarları yıllar itibariyle aylık olarak Şekil 4.6.’da gösterilmiştir.



Şekil 4.6. Otobüs Satış Miktarları (2000-2005)

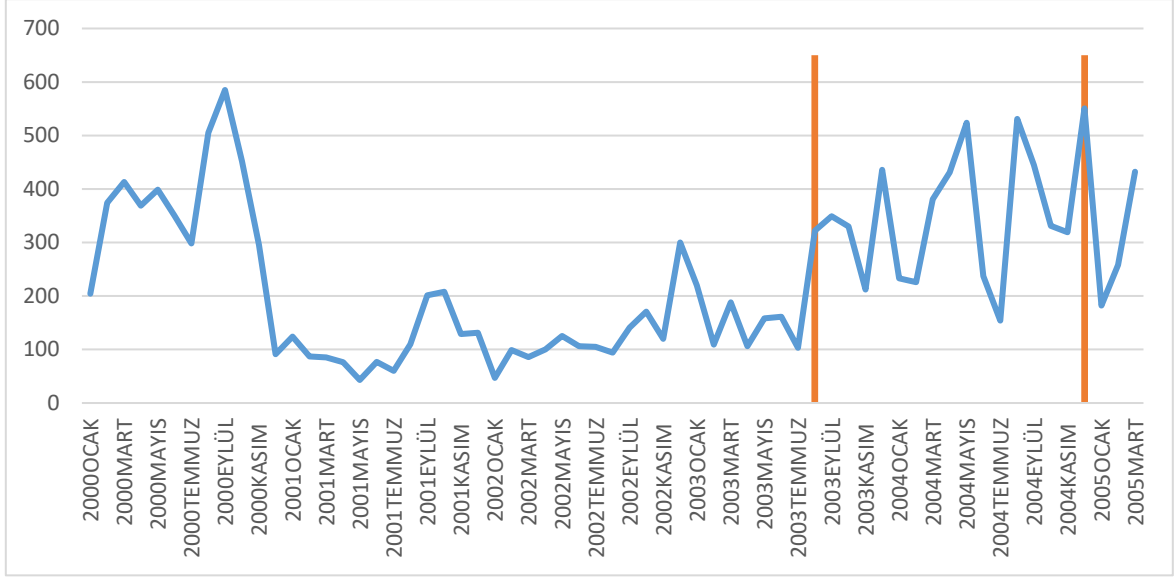
Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafınca hazırlanmıştır.

Türkiye ekonomisinde yaşanan 2001 krizinin olumsuz etkileri neticesinde otobüs pazarı bir önceki yıla göre %78,70 oranında ciddi bir daralma meydana gelmiştir. Bu durum izleyen yılda %11,63 oranında daha da artarak devam etmiştir. 2003 yılı içerisinde talep miktarındaki kısmi artışlar ile satış miktarları pazar trendine uygun olarak değişim göstermiştir. İlgili yılda vergi indiriminin geçerli olmadığı Ocak-Temmuz dönemi içerisinde gerçekleşen satış hacmi bir önceki yıla göre %109,13 oranında bir artış meydana gelmiştir. Otobüs talebinde meydana gelen bu artış, satış hacmi üzerinde etkisi sınırlı olmuş ve otobüs pazarının payı krizin etkilerinin olmadığı yılların oldukça altında kalmıştır. Ancak yine de vergi indirim uygulaması öncesinde satış miktarlarında yaşanan artışlar, vergi indirimi uygulaması ile artış göstermiştir. Vergi indiriminin uygulandığı ilk ay olan Ağustos ayında satış miktarı, bir önceki aya göre %106,66 oranında artmış ve bu artış Kasım ayı hariç vergi indirim dönemi boyunca farklı oranlarda devam etmiştir. Otobüs satış fiyatları üzerinde azaltıcı bir etkiye sahip olan vergi

indirimi, bu dönemde talep miktarında yaratmış olduğu artış ile satış hacmi bir önceki yılın aynı dönemine göre %158,50 oranında artış gerçekleşmiştir. 2003 yılı içerisinde otobüs satış miktarında meydana gelen değişimler ile 5 ay uygulanan vergi indiriminin yaratmış olduğu talep artışı otobüs satış miktarının bir önceki yıla göre %134,39 oranında artış yaşanmasına katkı sağlamış ve otobüs pazarında krizin neden olduğu daralma önemli ölçüde engellenmiştir. 2004 yılında ise vergi indirim tutarının arttırılarak yıl boyunca uygulanmasıyla birlikte satış hacmi Haziran ayına kadar krizin etkilerinin hissedildiği dönemlerde gerçekleşen satış miktarlarının üzerinde bir artış gerçekleşmiştir. Ancak Haziran ayından itibaren satış hacmindeki artış oranı ilgili yıl içerisinde azalarak devam etmiştir. Bu azalışa rağmen gerçekleşen satış miktarları önceki dönemlerdeki satış miktarlarının üzerinde gerçekleşmiştir. 2004 yılı içerisinde yaşanan talep artışı ile gerçekleşen satış miktarları bir önceki yıla göre %45,47 oranında daha artış yaşanarak otobüs pazar payının kriz öncesi döneme yaklaştırmıştır.

2000 yılından sonraki dönemlerde krizin etkilerine bağlı olarak tüketicilerin otobüs taleplerini ertelemeleri izleyen iki yıl devam etmiştir. 2003 yılının ilk iki çeyrek dönemi içerisinde tüketicilerin ertelenen otobüs taleplerinde bir canlanma meydana gelmiştir. Bu dönemde toplam otobüs satış miktarında meydana gelen artış vergi indiriminin otobüs fiyatları üzerindeki azaltıcı etkisi ile birlikte artan miktarda devam etmiştir. 2003 yılı içerisinde hem ertelenen otobüs taleplerinin ekonomik koşullarda yaşanan iyileşmeler hem de vergi indirimi nedeniyle artış ile otobüs pazar payında bir artış meydana gelmiştir. Yaşanan artışlar otobüs pazarında aylık olarak dalgalanma göstermiş olsa da otobüs pazarında meydana gelen daralmanın derinleşmesi önemli ölçüde engellenmiştir. Uygulanan indirim tutarının arttırılarak 2004 yılında uygulanması ise otobüs pazarının satış hacmi bir önceki yıla göre daha yüksek oranda artış göstermesine katkı sağlamıştır. Böylece otobüs pazarında krizin neden olduğu pazar payındaki daralma kriz öncesi dönem ile karşılaştırıldığında %35,83 oranına gerilemiştir. Vergi indiriminin uygulanması ile birlikte otobüs pazarında gerçekleşen satış hacimlerinde bir canlanma yaşanmış ve bu dönemlerde otobüs pazarının payının artmasına katkı sağlamıştır.

2003/25197 Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan ilgili tebliğ kapsamında yer alan motorlu araçlardan G.T.İ.P 87.02 kategorisinde yer alan midibüs ait satış miktarları yıllar itibariyle aylık olarak Şekil 4.7.’de gösterilmiştir.



Şekil 4.7. Midibüs Satış Miktarları (2000-2005)

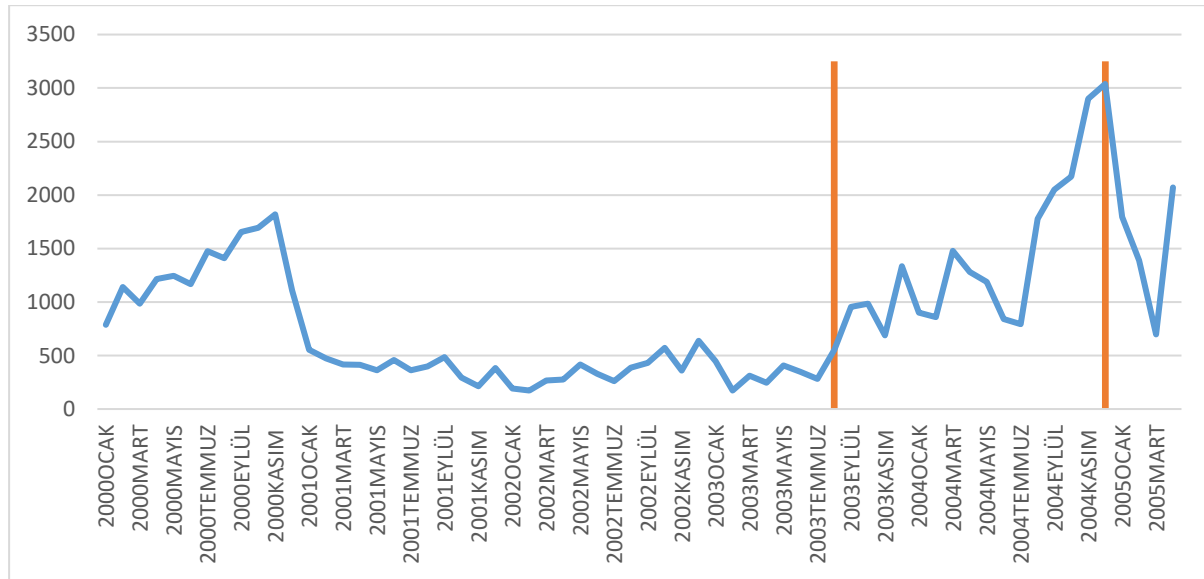
Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımca hazırlanmıştır.

Şekli incelediğimizde, 2000 yılının Kasım ve Aralık satış miktarlarında meydana gelen ani azalma ile başlayan satış hacmindeki azalışlar izleyen yılda da devam etmiş ve midibüs pazarı bir önceki yıla göre %69,30 oranında daralma gerçekleşmiştir. 2002 yılında satış hacminde meydana gelen %12,24 oranındaki azalış ile midibüs pazarındaki daralma daha da derinleşmiştir. 2003 yılına gelindiğinde ise tüketicilerin ertelenen midibüs talepleri, ekonomide yaşanan olumlu gelişmeler ile birlikte artış göstermiş ve vergi indiriminin uygulanmadığı Ocak-Temmuz ayları içerisinde gerçekleşen satış miktarları bir önceki yıla göre %56,43 oranında bir artış göstermiştir. Vergi indiriminin Ağustos ayı içerisinde uygulanmaya başlamasıyla birlikte bu ayda midibüs pazarının satış trendine uygun olarak yaşanan artış eğilimi, vergi indiriminin uygulanmasıyla birlikte artış göstermiş ve satış miktarını bir önceki aya göre %212,62 oranında ciddi bir artış göstermiştir. Vergi indiriminin uygulandığı Ağustos-Aralık dönemi içerisinde midibüs satış miktarları Kasım ayı hariç artış göstermiştir. Vergi indirim döneminde gerçekleşen midibüs satış miktarları bir önceki yılın aynı dönemine göre %99,63 oranında artış sağlamış ve bu durum 2003 yılında toplam pazarın bir önceki yıla göre %80,32 oranında artmasına katkı sağlamıştır. 5 aylık kısa bir sürede uygulanan vergi indirimi ile birlikte midibüs talebinde yaşanan artışlar pazardaki daralmayı önemli ölçüde engellemiştir. 2004 yılında ise vergi indirim tutarının arttırılarak uygulanmaya devam edilmesiyle birlikte satış miktarları daha yüksek oranda artış göstermiştir. Özellikle Nisan, Mayıs, Ağustos ve Aralık aylarında gerçekleşen satış miktarları, krizin etkilerinin geçerli olmadığı yıllardaki satış miktarlarının üzerine çıkmıştır. Vergi indiriminin toplam talep üzerindeki canlandırıcı etkisi ile satış

miktarlarında yaşanan artışlar, toplam satış miktarının bir önceki yıla göre %61,95 oranında daha artmasına katkı sağlamıştır. Hem vergi indirim tutarının artırılarak uygulanması hem de uygulama süresinin daha uzun olması sebebiyle satış hacminde meydana gelen artışlar, midibüs pazarındaki daralmayı sona erdirmiş ve midibüs pazarı kriz öncesi dönemlere göre %4,75 oranında bir büyüme sağlamıştır.

2002 yılından itibaren midibüs pazarında gerçekleşen satış hacimlerinde yaşanan düşük oranlı artışlar, vergi indiriminin uygulanması ile birlikte artış göstermiş ve uygulandığı dönem içerisinde midibüs pazarındaki daralmayı önlemekle kalmamış pazar payının artmasına da katkı sağlamıştır. Dolayısıyla ödenecek ÖTV üzerinden yapılacak indirim tutarı midibüs talebini canlandırmış, satış miktarlarını arttırarak pazar payının artmasını sağlayarak amacına ulaşmıştır.

2003/25197 Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan ilgili tebliğ kapsamında yer alan motorlu araçlardan G.T.İ.P 87.02 kategorisinde yer alan minibüse ait satış miktarları yıllar itibariyle aylık olarak Şekil 4.8.’de gösterilmiştir.



Şekil 4.8. Minibüs Satış Miktarları (2000-2005)

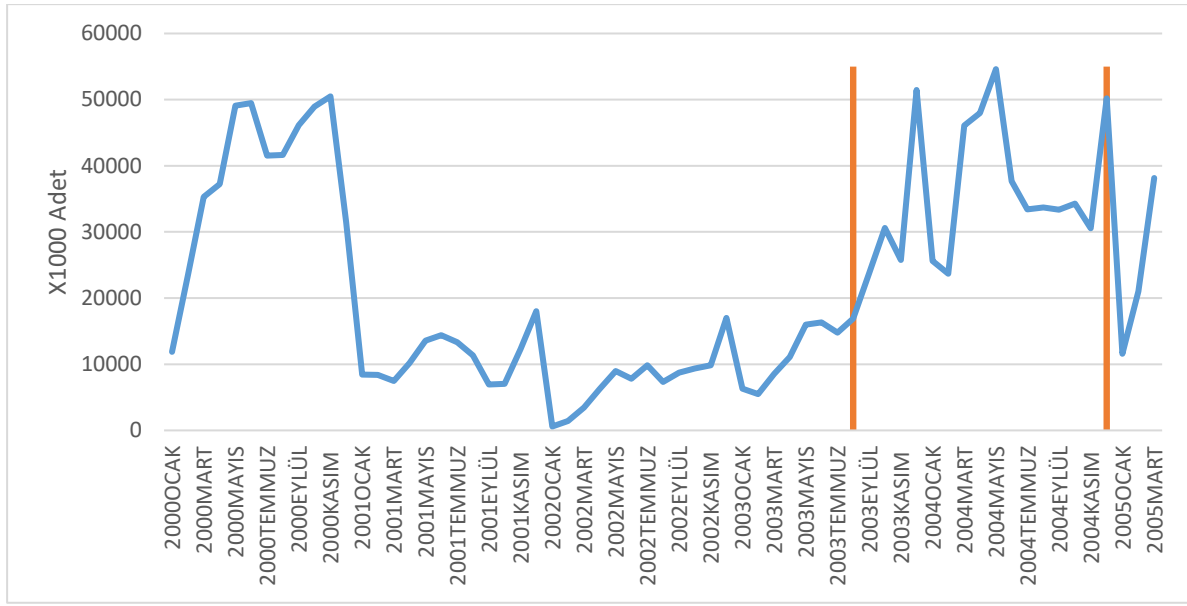
Kaynak: TÜİK tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımca hazırlanmıştır.

Şekil incelendiğinde, 2000 yılının son iki ayında satış miktarlarında meydana gelen önemli bir düşüş gerçekleştiği görülmektedir. Bu düşüş ile satış hacminde meydana gelen daralma izleyen yıllarda da devam etmiştir. Vergi indiriminin uygulandığı 2003 yılının Ağustos ayına kadar olan süre zarfında ilgili yıllarda aylık bazda gerçekleşen satış miktarlarında meydana gelen değişimler benzerlik göstermiş ve satış hacminde meydana gelen azalma ile

minibüs pazarı %72,59 oranında daralma yaşanmıştır. Vergi indiriminin uygulandığı ilk ay olan Ağustos ayında minibüs pazarının satış trendine göre yaşanan artış eğiliminin oranı artmış ve bir önceki aya göre %96,09 oranında artış gerçekleşmiştir. Vergi indirimin uygulanması ile birlikte aylık satış miktarlarında meydana gelen artış Kasım ayı hariç ilgili yılın sonuna kadar devam etmiştir. 2003 yılı içerisinde Ağustos-Aralık tarihlerinde uygulanan vergi indirimi döneminde gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılın aynı dönemine göre karşılaştırıldığında %89,23 oranında artış gerçekleşmiştir. Vergi indiriminin minibüs talebi üzerinde yarattığı olumlu etki sayesinde toplam minibüs satış miktarı bir önceki yıla göre %56,37 oranında artış yaşanmasına katkı sağlamıştır. 5 aylık kısa bir zamanda uygulanan vergi indirim sayesinde, krizin minibüs pazarında yaratmış olduğu olumsuz etki hafifletilmiş ve pazarda meydana gelen daralma kısmi olarak önlenmiştir. 2004 yılına gelindiğinde vergi indiriminin satışlar üzerindeki olumlu etkisi, vergi indirim tutarının arttırılmasıyla birlikte artan oranlarda devam etmiştir. Özellikle Temmuz ayından sonra minibüs satış miktarlarında meydana gelen artış eğilimi ilgili yılın sonuna kadar devam etmiş ve vergi indiriminin uygulandığı yıllar içerisinde en yüksek satış miktarlarının gerçekleştiği aylar olmuştur. Minibüs satış miktarı bir önceki yıla göre %186,46 oranında ciddi bir artış göstermiştir. Bu yılda gerçekleşen satış miktarı, krizin etkilerinin tam hissedilmediği 2000 yılındaki toplam satış miktarı ile karşılaştırıldığında %22,77 oranında artış gösterdiği görülmektedir.

Vergi indiriminin uygulanması ile birlikte satış miktarlarında yaşanan artışlar, toplam satış miktarlarının ve dolayısıyla minibüs pazar artmasına katkı sağlamıştır. Sağlanan vergi indirimi ile minibüs pazarında daralma ortadan kaldırılmış ve satış miktarları krizin etkilerinin hissedilmediği dönemlerde gerçekleşen satış miktarlarının üzerine çıkmıştır. Dolayısıyla uygulanan politika amacına ulaşmış ve minibüs pazar payının artmasını sağlayarak krizin olumsuz etkilerini gidermiştir.

2003/25197 Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan ilgili tebliğ kapsamında yer alan motorlu araçlardan G.T.İ.P 87.03 kategorisinde yer alan otomobile ait satış miktarları yıllar itibariyle aylık olarak Şekil 4.9.’da gösterilmiştir.



Şekil 4.9. Otomobil Satış Miktarları (2000-2005)

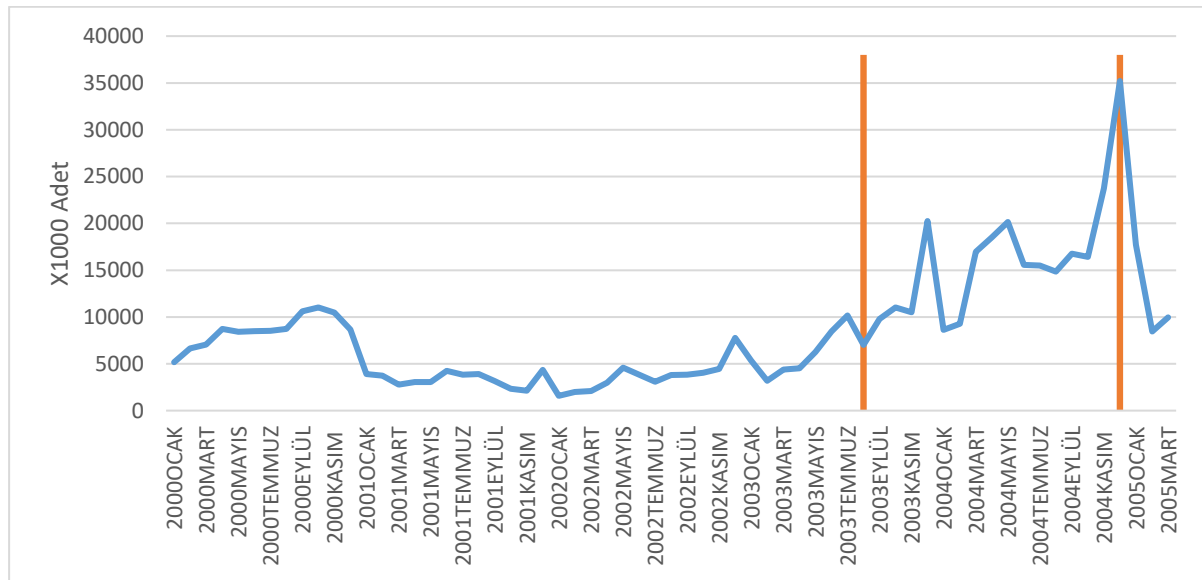
Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımca hazırlanmıştır.

Otomobil pazarında 2001 yılında satış miktarları azalışlar nedeniyle bir önceki yıla göre otomobil pazarı %71,83 oranında bir daralma gerçekleşmiştir. Bu daralma izleyen yılda %31,05 oranında artış göstererek devam etmiştir. 2003 yılında ise aylık satış miktarlarında meydana gelen değişimler ile birlikte özellikle Mart ayından itibaren otomobil pazarı satış trendine uygun olarak artış göstermiştir. İlgili yıl içerisinde vergi indiriminin olmadığı Ocak-Temmuz dönemi içerisinde gerçekleşen satış miktarları bir önceki yılın aynı dönemine göre %104,85 oranında artış göstermiştir. Yaşanan bu artışlar, vergi indiriminin uygulanmaya başlandığı Ağustos ayındaki satış miktarlarını bir önceki aya göre %14,44 oranında arttırmış ve ilgili yılın sonuna kadar farklı oranlarda artmaya devam etmiştir. Vergi indiriminin uygulanmaya başlandığı dönem içerisinde gerçekleşen satış miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine göre %184,04 oranında ciddi bir artış gerçekleşmiştir. Kısa bir süre içerisinde uygulanan vergi indirimi ile talep miktarında yaşanan bu artış, ilgili yıl içerisinde toplam otomobil pazarının bir önceki yıla göre %155,05 oranında artış yaşanmasını sağlayarak pazarda meydana gelen daralmayı önemli ölçüde engellemiştir. Vergi indiriminin satışlar üzerindeki bu olumlu etkisi, 2004 yılı içerisinde hem vergi indirim tutarının artırılması hem de 1 yıllık bir süre içerisinde uygulanmasından dolayı artan oranlarda devam etmiştir. Özellikle Mart-Haziran dönemi içerisinde gerçekleşen satış miktarları incelenen yıllar içerisinde gerçekleşen satış miktarlarından daha fazla artış göstermiştir. 2004 yılı içerisinde aylık bazda gerçekleşen satış miktarları değişkenlik göstermiş olsa da toplam otomobil satışı bir önceki yıla göre %98,73 oranında artış göstermiştir. Otomobil

satış miktarında meydana gelen bu artış, otomobil pazar payını daralma öncesi döneme yaklaştırmıştır.

2003 yılı içerisinde otomobil satış miktarlarında meydana gelen artışlar, vergi indiriminin Ağustos ayı itibariyle uygulanmasıyla artan oranlarda devam etmiş ve 5 aylık zaman içerisinde talep miktarında yaşanan önemli artış otomobil pazarındaki daralmayı büyük ölçüde engellemiştir. Daha sonraki dönemde ise, satış miktarlarında yaşanan artışların devam etmesiyle birlikte pazar hacmi genişlemiş ve krizin olumsuz etkilerinin hissedilmediği önceki dönemlerdeki seviyelerine ulaşmıştır. Uygulanan vergi indirimi, otomobil talebini arttırarak satış miktarlarını ve dolayısıyla pazar payının artmasına önemli katkı sağlamıştır.

2003/25197 Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan ilgili tebliğ kapsamında yer alan motorlu araçlardan bir diğeri olan kamyonete ait satış miktarları yıllar itibariyle aylık olarak Şekil 4.10.’da gösterilmiştir.



Şekil 4.10. Kamyonet Satış Miktarları (2000-2005)

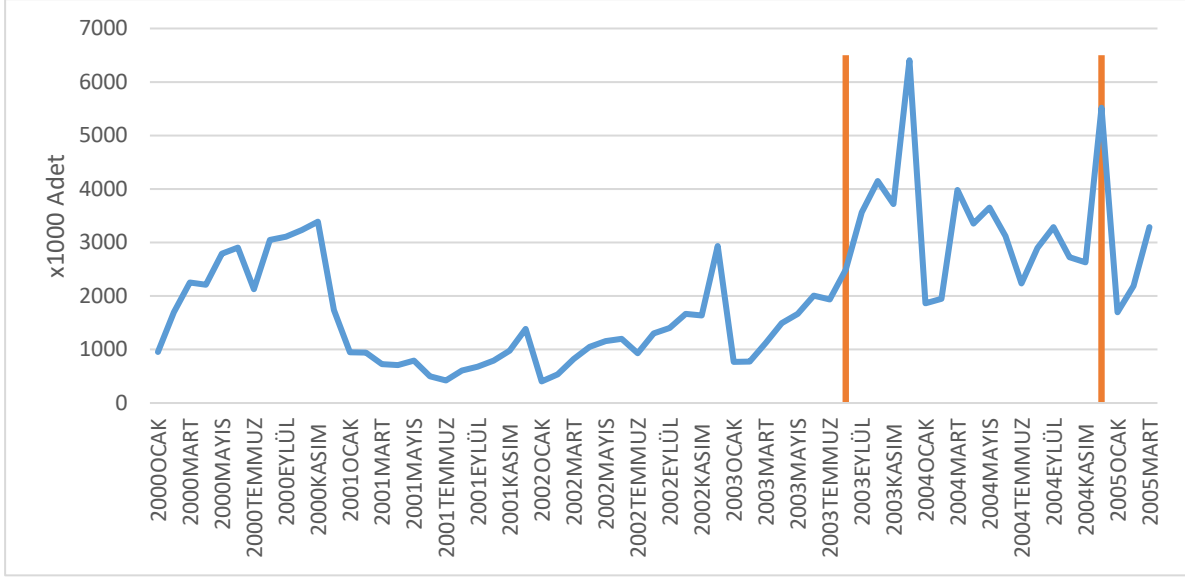
Kaynak: TÜİK tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımca hazırlanmıştır.

Kamyonet satış miktarlarında 2000 yılının Kasım ve Aralık aylarında meydana gelen azalma, izleyen iki yıl içerisinde de devam etmiş ve kamyonet pazarında yaklaşık %57 oranında daralma meydana gelmiştir. 2003 yılının Ağustos ayına kadar olan süre içerisinde, uzun süredir ertelenen kamyonet talebi ve ekonomik koşullarda yaşanan gelişmelere nedeniyle aylık olarak artış eğilimi göstermiş ve bu dönemde gerçekleşen satış miktarı bir önceki yılın aynı dönemine göre %110,10 oranında artış göstermiştir. Şekil 4.10’da vergi indiriminin geçerli olduğu Ağustos ayı içerisinde gerçekleşen satış miktarı bir önceki aya göre %31 oranında azalış

gösterdiği görülmektedir. Vergi indiriminin ilk ayı içerisinde satış miktarındaki bu düşüşün temel sebebi, TÜİK tarafından elde edilen verilerin bir aylık gecikme ile tutulmasından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla bu ayda gerçekleşen satış miktarındaki azalış eğilimi, gerçekte bir azalış eğilimini ifade etmemektedir. Eylül ayı itibariyle satış miktarlarında meydana gelen artış eğilimi vergi indirimi dönemi içerisinde artan oranlarda ilgili yılın sonuna kadar devam etmiştir. 2003 yılı içerisinde Ağustos-Aralık döneminde vergi indirimi nedeniyle talep miktarında yaşanan artışlar, kamyonet satış miktarının bir önceki yılın aynı dönemine göre %144,90 oranında artmasına katkı sağlamıştır. 2003 yılı içerisinde aylık bazda satış miktarları dalgalanmalar göstermiş olsa da toplam kamyonet satış miktarı bir önceki yıla göre %129 oranında artış göstermiştir. İlgili yıl içerisinde satış hacminde yaşanan bu artış, vergi indirimi ile birlikte daha fazla artmış ve toplam kamyonet satış miktarı daralma etkilerinin görülmediği 2000 yılında gerçekleşen miktara ulaşmıştır. 5 aylık bir süre içerisinde satış miktarında yaşanan bu olumlu etki sayesinde kamyonet pazarında meydana gelen daralma ortadan kalkmıştır. İzleyen yılda ise vergi indirim tutarının arttırılmasına bağlı olarak talep ve dolayısıyla satış hacmindeki artışlar devam etmiştir. Toplam talep ve dolayısıyla satış hacminde meydana gelen bu artışlar, vergi indiriminin süresinin daha uzun uygulanması sebebiyle toplam kamyonet pazarı üzerindeki olumlu etkisi daha yüksek oranda gerçekleşmiştir. 2004 yılı içerisinde gerçekleşen satış miktarı bir önceki yıla göre %109,54 oranında artmış ve kamyonet pazarında daralma yaşanmadığı 2000 yılına göre %106,36 oranında artış göstererek en yüksek seviyeye ulaşmıştır.

2003 yılı itibariyle kamyonet pazarında meydana gelen talep canlanması ile satış miktarlarında yaşanan artışlar, vergi indiriminin uygulanması ile birlikte önemli ölçüde artmıştır. Vergi indiriminin uygulandığı dönemler itibariyle satış miktarlarında yaşanan bu artışlar pazardaki daralmayı ortadan kaldırmış ve 2004 yılında yaşanan artışlar ile kamyonet pazar payının artmasını sağlamıştır. Uygulanan vergi indirimi politikası, kamyonete olan talebi canlandırmış ve satışlar üzerinde bir artış yaşanmasını sağlayarak kamyonet pazarının payının artmasına katkı sağlamıştır.

2003/25197 Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan ilgili tebliğ kapsamında yer alan motorlu araçlardan G.T.İ.P 87.04 kategorisinde yer alan kamyonu ait satış miktarları yıllar itibariyle aylık olarak Şekil 4.11.’de gösterilmiştir.



Şekil 4.11. Kamyon Satış Miktarları (2000-2005)

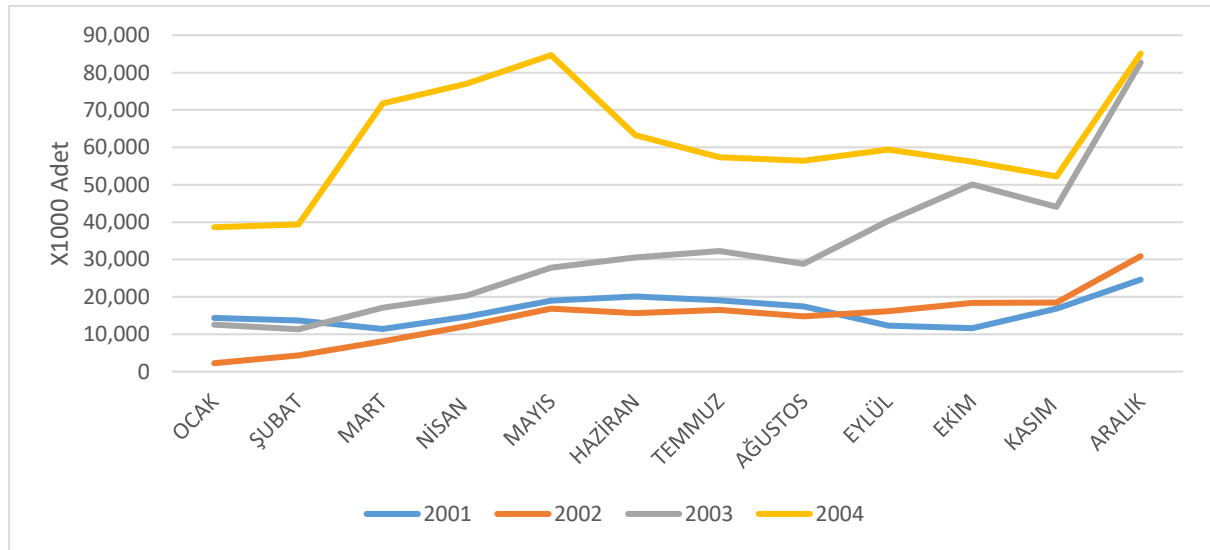
Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımca hazırlanmıştır.

Şekil 4.11’de 2001 yılında gerçekleşen satış miktarında bir önceki yıla göre yaşanan %67,82 oranındaki azalış, izleyen yılda satış hacminde meydana gelen artışa bağlı olarak %48,96 oranına gerilemiştir. 2003 yılında ise kamyon satışları, Mart ayından itibaren artış eğilimine girmiş ve vergi indiriminin geçerli olmadığı Ocak-Temmuz ayı içerisinde gerçekleşen satışlar bir önceki yılın aynı dönemine göre %60,42 oranında bir artış meydana gelmiştir. Vergi indiriminin uygulandığı ilk ay olan Ağustos ayında ise satış miktarı bir önceki aya göre %28,81 oranında meydana gelen artış, ilgili yılın sonuna kadar farklı oranlarda devam etmiştir. Vergi indiriminin uygulandığı Ağustos-Aralık dönemi içerisinde gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılın aynı dönemine göre %127,41 oranında önemli bir artışa yol açmıştır. İlgili yıl içerisinde satış hacminde yaşanan artışların, vergi indirimi ile birlikte artan oranlarda devam etmesi ile birlikte toplam kamyon pazarı bir önceki yıla göre %100,26 oranında artış yaşanmasına katkı sağlamıştır. Bu yılda toplam satış hacmi ve pazar payı, kamyon pazarında daralmanın olmadığı 2000 yılına göre %2,21 oranında üzerinde gerçekleşmiştir. 2003 yılının son 5 ayı içerisinde uygulanan vergi indirimi, kamyon talebini ve dolayısıyla satış miktarlarını ciddi oranda artmasını sağlamış ve kamyon pazar payının artmasını katkı sağlamıştır. 2004 yılı içerisinde arttırılarak uygulanan vergi indirimi, kamyon satış hacmini Ocak-Eylül döneminde bir önceki yılın aynı aylarında gerçekleşen satış miktarlarının üzerinde satış gerçekleşmiş ve kamyon pazar payının daha da genişlemesine katkı sağlamıştır. Ancak ilgili yılın son çeyrek döneminde satış hacminde meydana gelen azalışlar ile aylık satış miktarları değişkenlik göstermiştir. Bu dönemde gerçekleşen satış miktarları bir önceki yılın aynı aylarına göre daha

az miktarda gerçekleşmiştir. 2004 yılı içerisinde toplam kamyon satış miktarı bir önceki yıla göre %23,62 oranında artış meydana gelmiştir. Bu artış oranı, son çeyrek dönemde kamyon talebinde ve dolayısıyla satış miktarında yaşanan azalmalara bağlı olarak daha az bir oranda gerçekleşmiştir. Ancak yine de gerçekleşen toplam kamyon satış hacmi ve dolayısıyla pazar payı vergi indirimi öncesine göre karşılaştırıldığında en yüksek seviyede olduğu görülmektedir.

Vergi indirimi öncesinde başlayan satış miktarındaki artışlar, vergi indirimi ile birlikte artış göstermiştir. İlgili yıllar içerisinde satış miktarında aylık bazda dalgalanmalar yaşanmış olsa da toplam kamyon satış miktarı ve dolayısıyla kamyon pazarı artış göstermiştir. Vergi indirimi uygulaması ile talepte yaşanan canlanma neticesinde pazardaki daralma önlendiği gibi pazar payı vergi indirimi öncesine göre artış göstermiştir. Dolayısıyla ekonomide yaşanan olumsuz durumların kamyon pazarı üzerindeki etkisi, uygulanan vergi politikaları ile giderilmiştir.

12 Ağustos 2003-31 Aralık 2004 zaman dilimi içerisinde uygulanan vergi indiriminin kapsamında olan motorlu taşıtların satış miktarlarını artırmış ve otomobil pazarında krizin etkileri sebebiyle meydana gelen daralmanın olumsuz etkilerini bertaraf etmiştir. Aşağıda yer alan Şekil 4.12.'de otomotiv pazarının toplam pazar hacminde meydana gelen değişimler, teşvikin verildiği yıllar ile teşvikin verilmediği yıllar itibariyle aylık bazda gösterilmiştir.



Şekil 4.12. Otomotiv Sektörü Toplam Pazar Hacmi (2001-2004)

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafınca hazırlanmıştır.

Otomotiv sektörünün toplam pazar hacmi, 2003 yılının Ağustos ayı itibariyle uygulanan vergi indirimi ile birlikte satış miktarlarında meydana gelen artış eğilimi, 2004 yılında vergi indirim tutarının artırılması ile birlikte artan oranlarda artmıştır. 2004 yılının toplam pazar

hacmi, vergi teşvikinin uygulanmadığı 2002 yılının toplam pazar hacmi ile karşılaştırıldığında %279,96 oranında önemli bir artış gerçekleşmiştir. Tüketicilerin vergi indirimi kapsamında yer alan motorlu taşıtlara olan talebinin artması sonucunda otomotiv sektöründe krizin neden olduğu olumsuz etkileri bertaraf etmiş ve toplam pazar payının kriz öncesi dönemlere göre en yüksek seviyeye ulaşmasını sağlamıştır. Dolayısıyla bu dönemde uygulanan vergi politikası amacına ulaşmış ve otomotiv sektörünün büyüyüp gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır.

Küreselleşme ile birlikte bir ülkenin ekonomisinde yaşanan herhangi bir olumsuz durumun diğer ülkelerin ekonomilerini gerek doğrudan gerekse dolaylı olarak etkilenme oranını arttırmıştır. Dolayısıyla daha kırılgan hale gelen ekonomi veya sektörler diğer ülkelerde uygulanan ekonomi politikalarından, yaşanan krizlerden olumsuz yönde etkilenebilmektedir. Örneğin, 2008 yılında yaşanan krizin etkileri tüm ülkeleri farklı seviyelerde etkilemiştir. 2008 küresel krizin etkilerinin Türkiye’de görülmeye başladığı Eylül ayından itibaren otomotiv sektörü de dahil olmak üzere tüm sektörlerde yüksek oranda talep daralması meydana gelmiştir. 2008 yılı Eylül ayı itibariyle, özellikle bankaların faiz koşulları konusunda yaşadıkları güçlüklerle ilgili olarak, tüketici kredileri taleplerini karşılayamamaları, yurt içi pazarda otomotiv pazarında Ekim ayında %19,01, Kasım ayında %39,98 ve Aralık ayında ise %58 oranında daralma gerçekleşmiştir (Deniz, 2009:10). Tüm dünya ülkelerinde olduğu gibi, ülkemizde de otomotiv ürünlerine olan talep azalmaya devam etmiştir. 2008 yılının son çeyreğinde sektörde meydana gelen bu daralma, üretim, satış, ihracat, istihdam gibi birçok ekonomik değişkeni olumsuz etkilemiştir.

Krizin etkisinin otomotiv sektörü ve ilişkili olduğu diğer sektör üzerindeki olumsuz etkisinin hissedilmesi ve 2009 yılının ilk iki ayında da etkilerinin görülmesi birtakım önlemler alınmasını gerekli kılmıştır. T.C. Merkez Bankası, tüketimi canlandırmak amacıyla 2009 yılında bir süre faiz indirimine giderek pazarlarda meydana gelen daralmanın derinleşmesini engellemiştir. Bunun yanı sıra, otomotiv sektöründe talebini arttırmak ve dolayısıyla üretim, istihdam, ihracat gibi ekonomik değişkenlerdeki daralmayı önlemek amacıyla motorlu araçların ilk satın alınması sırasında ödenen özel tüketim vergisi oranlarında indirim yapılarak krizin etkilerini bertaraf edilmeye çalışılmıştır. Bu amaçla, 16/03/2009 tarihli ve 27171 sayılı Resmi Gazete’de 14802 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı yayınlanmıştır. Bu karar ile 15/06/2009 tarihine kadar 4560 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanun’unun Ekli II sayılı listede yer alan bazı malların vergi oranlarında indirim gerçekleştirilmiştir. Yapılan düzenlemeye göre;

- ✓ 87.02 G.T.İ.P kategorisinde yer alan, 10 veya daha fazla kişi taşımaya mahsus motorlu taşıtlar içerisinde yer alan araçların vergi oranları;

- Otobüs satışı üzerinden alınan vergi oranı %1'den %0'a
 - Midibüs satışı üzerinden alınan vergi oranı %4'ten %1'e
 - Minibüs satışı üzerinden alınan vergi oranı %9'dan %2'ye indirilmiştir.
- ✓ 87.03 G.T.İ.P kategorisinde yer alan binek otomobiller ve esas itibariyle insan taşımak için imal edilmiş diğer motorlu araçlar için;
- Yük taşımak için imal edilmiş bulunan ve azami ağırlığı 3,5 tonu aşmayan araçların iktisap haddi ve motor silindir hacmi sınırlaması olmaksızın ilgili kategoride yer alan araçların vergi oranları %10'dan %1'e
 - Binek otomobiller için belirlenen vergi oranları;
 - motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçmeyenlerin vergi oranları %37'den %18'e,
 - motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçen ancak 2000 cm³'ü geçmeyenler için belirlenen vergi oranı %60'dan %54'e,
 - motor silindir hacmi 2000 cm³'ü geçenler için belirlenen vergi oranı ise %84'den %80'e indirilmiştir.
- ✓ 87.04 G.T.İ.P kategorisinde yer alan eşya taşımaya mahsus ve azami ağırlığı 4700 kg geçmeyen araçlar için;
- Motor silindir hacmi 3000 cm³'ü geçmeyenler için vergi oranı %10'dan %1'e
 - Motor silindir hacmi 3000 cm³'ü geçip 4000 cm³'ü geçmeyenler için vergi oranı %52'den %47'ye
 - Motor silindir hacmi 4000 cm³'ü geçenler için %5'den %71'e
 - Kapalı kasa olup istinap haddi 620 kg altında olan araçlar için ise %10'dan %1'e
 - Diğer araçların vergi oranları da %4'ten %1'e indirilmiştir.
- ✓ 87.11 G.T.İ.P kategorisinde yer alan motosikletler ve bir yardımcı motoru bulunan tekerlekli taşıtlar için;
- Motor silindir hacmi 250 cm³'ü geçmeyenler için vergi oranı %22'den %11'e
 - Motor silindir hacmi 250 cm³'ü geçenler için vergi oranı %37'den %32'ye indirilmiştir.

Motorlu taşıtların fiyatları içerisinde, belirli bir ağırlığa sahip olan özel tüketim vergisi oranlarında indirim yapılması, ilgili araç kategorilerinde yer alan araçların satış fiyatlarında meydana gelecek bir azalma ile otomotiv sektöründeki satış miktarlarının artırılması amaçlanmıştır. 2009/14082 Sayılı Karar ile belirlenen araç türlerinde ve farklı oranlarda yapılan indirimin otomotiv sektöründeki daralmayı kısmen de olsa önlediğinden dolayı, vergi indirimi

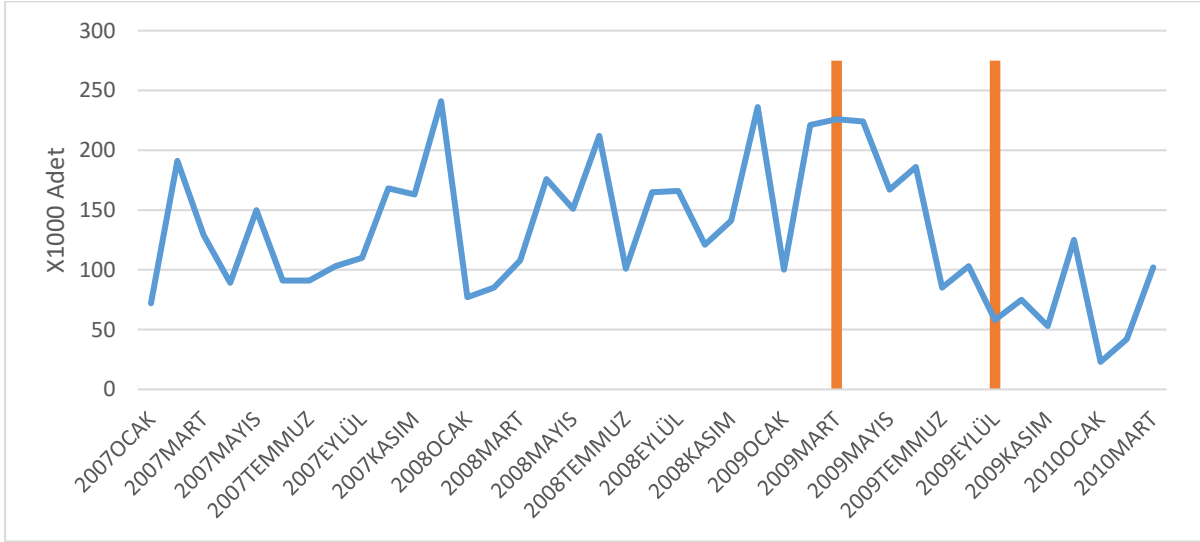
15/06/2009 tarihli ve 27260 (Mükerrer) sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan 15081 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile vergi indiriminin oranı ve kapsamı üzerinde değişiklikler yapılarak 30/09/2009 tarihine kadar uygulanmasına karar verilmiştir. Bu karar ile;

- ✓ 87.02 G.T.İ.P kategorisinde yer alan, 10 veya daha fazla kişi taşımaya mahsus motorlu taşıtlar içerisinde yer alan araçların
 - Otobüs ve midibüs satışı üzerinden alınan vergi oranındaki indirimin aynen uygulanmaya devam edilmiş
 - Minibüs satışı üzerinden alınan vergi oranı %2’den %4’e yükseltilmiştir.
- ✓ 87.03 G.T.İ.P kategorisinde yer alan binek otomobiller ve esas itibariyle insan taşımak için imal edilmiş diğer motorlu araçlar için;
 - Yük taşımak için imal edilmiş bulunan ve azami ağırlığı 3,5 tonu aşmayan araçların iktisap haddi ve motor silindir hacmi sınırlaması olmaksızın ilgili kategoride yer alan araçların vergi oranları %1’den %3’e
 - Binek otomobiller için belirlenen vergi oranları;
 - motor silindir hacmi 1600 cm³’ü geçmeyenlerin vergi oranları %18’den %27’ye,
 - motor silindir hacmi 1600 cm³’ü geçen ancak 2000 cm³’ü geçmeyenler ile motor silindir hacmi 2000 cm³ ‘ü geçenler için belirlenen vergi indirim uygulamalarına son verilmiştir.
- ✓ 87.04 G.T.İ.P kategorisinde yer alan eşya taşımaya mahsus ve azami ağırlığı 4700 kg geçmeyen araçlar için;
 - Motor silindir hacmi 3000 cm³’ü geçmeyenler için vergi oranı %1’den %3’e
 - Motor silindir hacmi 3000 cm³’ü geçip 4000 cm³’ü geçmeyenler için, motor silindir hacmi 4000 cm³’ü geçenler için uygulanan indirim sona etmiştir.
 - Kapalı kasa olup istinap haddi 620 kg altında olan araçlar için ise %1’den %3’e yükseltilmiştir.
- ✓ 87.11 G.T.İ.P kategorisinde yer alan motosikletler ve bir yardımcı motoru bulunan tekerlekli taşıtlar için;

- Motor silindir hacmi 250 cm³'ü geçmeyenler için vergi oranı %11'den %16'ya yükseltilmiş, 250 cm³'ü geçenler için uygulanan indirim ise son verilmiştir.

Otomotiv sektörüne belirli dönemler itibariyle farklı içerik ve oranlara sahip vergi indirimlerinin satışlar üzerindeki etkisini analiz edebilmek amacıyla, teşvik kapsamındaki motorlu araçların satış miktarları, vergi teşvikinin geçerli olmadığı yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır.

2009/14802 Sayılı Karar ve 2009/15081 Sayılı Karar ile uygulanmaya başlanılan vergi indirimi kapsamındaki motorlu araç olan 87.02 G.T.İ.P kategorisinde yer alan otobüse ait satış miktarları yıllar itibariyle aylık olarak Şekil 4.13.'de gösterilmiştir.



Şekil 4.13. Otobüs Satış Miktarları (2007-2010)

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafınca hazırlanmıştır.

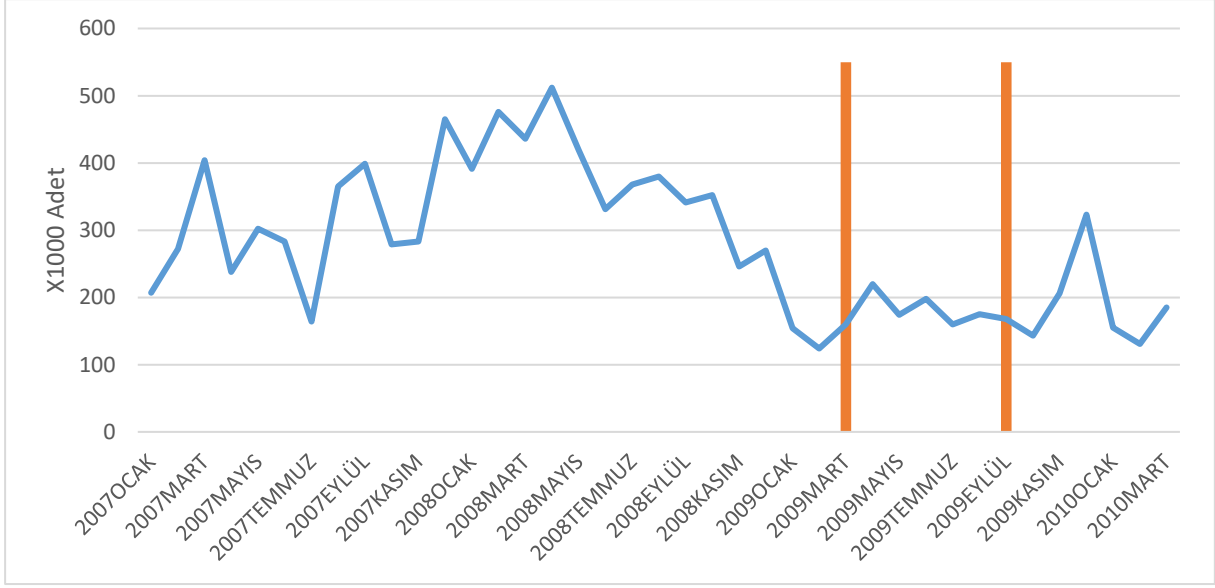
Şekil incelendiğinde, 2008 krizinin etkilerinin görüldüğü son çeyrekte satış miktarlarında bir önceki yılın aynı ayına göre Ekimde %27,94, Kasımda %13,49 ve Aralıkta %2,07 oranında azalma meydana geldiği görülmektedir. Bu dönemde otobüs pazarının satış trendine uygun olarak satış miktarında yaşanan bu azalış sonrasında, izleyen yılın ilk iki ayı içerisinde satış miktarlarını tekrar artış göstermiştir. Vergi indiriminin uygulanmadığı Ocak-Şubat ayında gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılın aynı dönemine göre %98,14 oranında bir artış yaşanmıştır. 2009/14082 Sayılı Karar ile 15 Mart-15 Haziran tarihleri arasında geçerli olan vergi indirimi öncesinde satış miktarlarında yaşanan artışlar, Mart ayında vergi indiriminin uygulanması ile birlikte bir önceki aya göre %2,36 artış ile ilgili yıl içerisinde en yüksek satışın gerçekleştiği ay olmuştur. Vergi indiriminin geçerli olduğu Nisan ve Mayıs aylarında ise

gerçekleşen satış miktarları, ilgili yıl içerisinde azalış göstermiş olsa da bir önceki yılın aynı ayına göre sırasıyla %27,27 ve %10,59 oranında artış yaşanmıştır.

15 Haziran 2009 tarihi ile sona eren vergi indiriminin, 2009/15081 Karar ile vergi indirim oranında herhangi bir değişiklik yapılmaksızın uygulama süresinin uzatılmasıyla birlikte Haziran ayı içerisindeki satış miktarı bir önceki aya göre %11,37 oranında artmıştır. Ancak Haziran ayından itibaren satış miktarında meydana gelen azalışlar, vergi indiriminin sona erdiği Eylül ayının sonuna kadar devam etmiştir. Haziran-Eylül döneminde uygulanmasına devam edilen vergi indirimi satış hacminin artmasını ve pazarın daralmasını önleyememiştir. Bu dönemde gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılın aynı dönemlerine göre %35,44 oranında azalış göstermiştir. Vergi indiriminin sona ermesiyle birlikte, son çeyrekte satış miktarlarındaki azalma ve dolayısıyla pazardaki daralma devam etmiştir.

Otobüs pazarında vergi indirimi öncesinde satış miktarlarındaki yüzdesel artış oranları, vergi indiriminin uygulandığı dönem içerisinde yaşanmamıştır. Ancak yine de, Mart-Haziran dönemi içerisinde otobüs satış miktarları, küresel kriz öncesindeki aynı dönemlerle karşılaştırıldığında %24,11 oranında artış yaşanmıştır. Bu artışın devam etmesi ve pazardaki daralmanın önlenmesi amacıyla süresi uzatılan vergi indirimi, Haziran-Eylül döneminde satışlarda beklenen artışı göstermemiştir ve bu dönemde satış miktarı bir önceki yılın aynı dönemine göre %35,44 oranında azalış göstermiştir. Vergi indiriminin geçerli olduğu son ay olan Eylül ayında ise, satış miktarı bir önceki yıla göre %65,06 azalış ile pazardaki daralmanın en derinleştiği ay olmuştur. Vergi indiriminin sona ermesiyle birlikte, son çeyrekte gerçekleşen satış miktarlarında meydana gelen azalış otobüs pazarındaki daralmayı derinleştirmiştir. Vergi indiriminin geçerli olduğu dönemde gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılın aynı dönemlerine göre %2,78 oranında azalış göstermiştir. İlgili yıl içerisinde 7 aylık bir süre içerisinde uygulanan vergi indirimine rağmen toplam satış miktarları ise, bir önceki yıla göre %6,67 azalış göstermiştir. Vergi indirimi, uygulandığı dönem itibariyle otobüs piyasasında satış trendinde bir değişikliğe yol açmamış ve tüketicilerin otobüs taleplerini arttırmalarını sağlayamamıştır. Tüketicilerin taleplerinde bir artışa yol açarak satış miktarlarında bir sıçrama yaşanmamasının sebebi, otobüs satışı üzerinden alınan verginin oranının satış fiyatı içerisinde küçük bir paya sahip olmasından dolayı tüketicilerin taleplerini canlandırmada yeterince etkili olmamasından kaynaklandığını söyleyebiliriz.

2009/14802 Sayılı Karar ile uygulanan vergi indirimi kapsamındaki 87.02 G.T.İ.P kategorisinde yer alan bir diğer motorlu araç olan midibüsün aylık satış miktarları Şekil 4.14.'de yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.14. Midibüs Satış Miktarları (2007-2010)

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımca hazırlanmıştır.

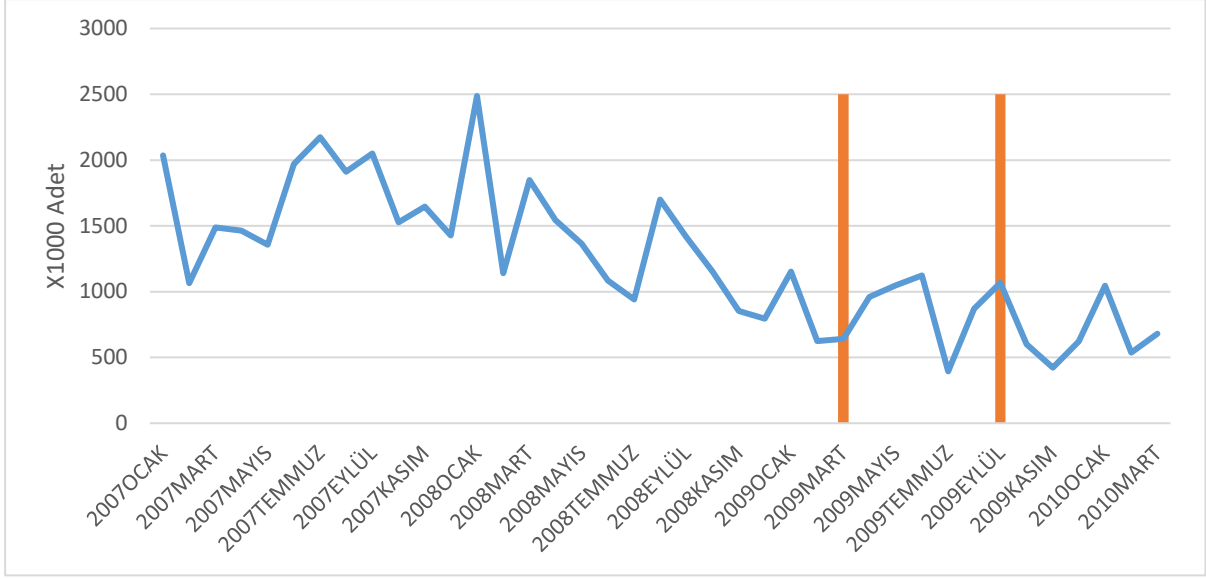
Midibüs pazarında, 2008 yılının son çeyrek dönemi hariç diğer aylarda gerçekleşen satış miktarları bir önceki yılın aynı aylarına göre artmış ve toplam midibüs satış miktarı bir önceki yıla göre %23,51 oranında artış göstermiştir. Ancak 2008 krizin etkisinin hissedildiği özellikle Kasım ve Aralık aylarında gerçekleşen satış miktarları bir önceki yılın aynı aylarında gerçekleşen satış miktarlarının altında kalmıştır. Bu azalış eğilimi, izleyen yılın ilk iki ayında da artarak devam etmiş ve bir önceki yılın aynı aylarına göre sırasıyla %60,61 ve %73,94 oranında ciddi bir azalma meydana gelmiştir. Midibüs pazarında satış miktarlarının ciddi oranda düşmesi ve dolayısıyla pazar hacminde meydana gelen bu daralmayı önlemek amacıyla uygulanan vergi indirimi ile Mart ayında, 15 günlük bir süre içerisinde satış miktarında bir önceki aya göre %29,03 oranında bir artış sağlamıştır. Mart ayında gerçekleşen satış miktarında bir önceki aya göre meydana gelen bu artış, incelenen diğer yılların aynı dönemleri ile karşılaştırıldığında artış oranının daha az arttığı görülmektedir. Ancak yine de kısa bir süre içerisinde satış miktarındaki azalış eğilimini sonlandırmıştır. Nisan ayı içerisinde satış miktarında %37,50 oranında artış ile vergi indiriminin uygulandığı aylar içerisinde en yüksek midibüs satışının gerçekleştiği ay olmuştur. Nisan ayından itibaren vergi indiriminin son ayına kadar satış miktarları dalgalanmalar göstermiştir. Mart- Haziran dönemi içerisinde uygulanan vergi indirimi, Nisan ayı hariç diğer aylarda satış miktarı üzerindeki etkisi sınırlı olmuştur. Bu dönemlerde gerçekleşen satış miktarları değişkenlik göstermiş ve kriz öncesi dönemlerde gerçekleşen miktarların oldukça altında kalmıştır. Bu dönem içerisinde vergi indiriminin

midibüs talebi ve satış hacmi üzerinde bir artışa yol açmadığından, midibüs pazarı bir önceki yılın aynı dönemine göre %55,71 oranında daralma gerçekleşmiştir.

15 Haziran 2009 tarihi ile sona eren vergi indiriminin, 2009/15081 Karar ile vergi indirim oranında herhangi bir değişiklik yapılmaksızın uygulama süresinin uzatılmasıyla birlikte Haziran ayı içerisinde gerçekleşen satış miktarı bir önceki aya göre %13,79 oranında artış göstermiştir. Daha sonraki aylarda midibüs satış miktarlarında meydana gelen dalgalanmalar, vergi indirim uygulamasının son ayına kadar devam etmiştir. Haziran-Eylül döneminde gerçekleşen satış miktarlarında beklenen artış sağlanamamış ve bir önceki yılın aynı dönemine göre %50,63 oranında azalış gerçekleşmiştir. Vergi indiriminin sona ermesiyle birlikte satış miktarları Ekim ayından itibaren artma eğilimi göstermiş ve ilgili yılın Aralık ayında en yüksek satış miktarı gerçekleşmiştir. Aralık ayında satış miktarında yaşanan artışın gerçek bir artış olup olmadığını anlamak için, krizin etkilerinin olmadığı 2007 yılının Aralık ayında gerçekleşen satış miktarı ile karşılaştırıldığında, satışın %30,53 oranında daha az gerçekleştiği görülmektedir. Dolayısıyla bu ayda gerçekleşen satış miktarı, ilgili yıl içerisinde yüksek bir artış ifade etse de önceki yıllara göre gerçek anlamda bir artış ifade etmemektedir.

2009 yılı içerisinde uygulanan vergi indirimi, uygulandığı aylar itibariyle satış miktarlarında değişkenlik göstermiş olsa da vergi indiriminin olmadığı aylara göre karşılaştırıldığında satış miktarlarında artış meydana gelmiştir. Ancak bu artışlar, bir önceki yılın aynı ayları ile karşılaştırıldığında oransal olarak daha az artış gerçekleşmiş olduğu görülmektedir. Dolayısıyla vergi indirim uygulaması pazardaki daralmayı tam anlamıyla önleyememiş olsa da daralmanın derinleşmemesine katkı sağlamıştır. Vergi indirimine rağmen toplam midibüs satış miktarı bir önceki yılda gerçekleşen miktarın %51,23 oranında altında kalmıştır. Vergi indiriminin midibüs talebini ve dolayısıyla satış hacmini krizin etkilerinin görülmediği dönemlerdeki satış miktarlarına ulaştırmada yeterli olmamasının sebebi, ekonomik belirsizliklerin tüketici taleplerinin ertelenmesine ve midibüs satışı üzerinden alınan vergi oranlarının, satış fiyatı üzerinde etkileyici bir paya sahip olmamasından kaynaklanmaktadır.

2009/14802 Sayılı Karar ile uygulanan vergi indirimi kapsamındaki 87.02 G.T.İ.P kategorisinde yer alan bir diğer motorlu araç olan minibüsün aylık satış miktarı Şekil 4.15.'te yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.15. Minibüs Satış Miktarları (2007-2010)

Kaynak: TÜİK tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımca hazırlanmıştır.

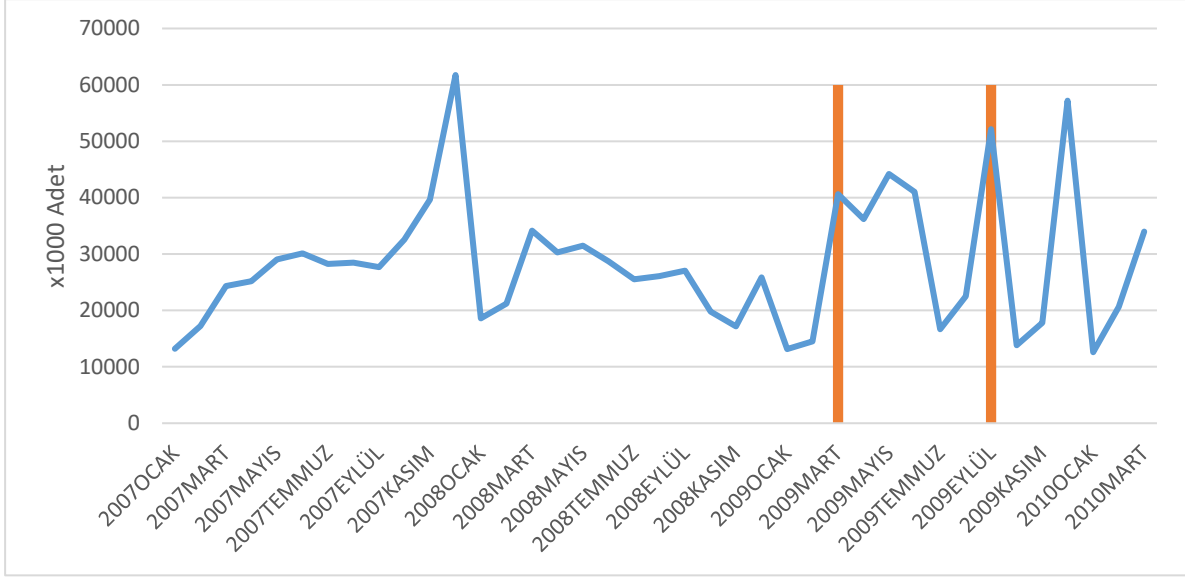
Şekil 4.15 incelendiğinde, 2008 yılının Haziran ayı itibariyle gerçekleşen satış miktarları bir önceki yıla göre daha az gerçekleşmesi, minibüs pazar hacminin daralmasına sebep olduğu görülmektedir. Krizin etkilerinin son çeyrek dönem itibariyle hissedilir olması ile satış miktarlarındaki azalışlar meydana gelmiş ve bu durum satış hacmi daha da daralmıştır. 2008 yılında satış miktarında meydana gelen bu değişiklikler, ilgili yılda gerçekleşen satış miktarının bir önceki yıla göre %18,86 oranında azalmasına neden olmuştur. İzleyen yılın ilk iki ayı içerisinde gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılların aynı aylarında gerçekleşen satış miktarlarının altında kalmıştır. Vergi indiriminin geçerli olmadığı Ocak ve Şubat aylarında gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılın aynı aylarına göre %27,82 oranında azalış gerçekleşmiştir. Minibüs piyasasında yaşanan bu daralmayı önlemek amacıyla uygulanan vergi indirimi, Mart ayı içerisinde 15 günlük zaman dilimi içerisinde satış miktarını bir önceki aya göre %2,72 oranında artış meydana getirmiştir. Ancak satış miktarlarında meydana gelen değişimler, vergi indiriminin sona erdiği Haziran ayına kadar minibüs pazarında satış trende paralel olarak gerçekleşmiş olup sadece satış hacmi azalmıştır. Vergi indirimi uygulandığı dönem itibariyle hem minibüs pazarı satış trendi üzerinde bir değişime yol açmamış hem de satış miktarlarını arttırmada yeterli olmamıştır. Mart-Haziran dönemi içerisinde minibüs pazarında bir önceki yılın aynı dönemine göre %35,32 oranında daralma meydana gelmiştir.

15 Haziran itibariyle sona eren vergi indiriminin, 2009/15081 Karar ile vergi indirim oranının yükseltilerek uygulanmasına karar verilmiştir. Haziran ayı içerisinde gerçekleşen satış miktarını bir önceki yılın aynı ayına göre %3,78 oranında artış ile vergi indiriminin uygulandığı

dönemi içerisinde en yüksek satış miktarının gerçekleştiği ay olmuştur. Ancak bu ay içerisinde, iki farklı vergi oranı uygulanması satışlar üzerinde hangi vergi oranının daha etkili olduğunu söylemek zor olsa da, vergi indirimi bu ayda tüketici taleplerinin canlandırmada etkili olduğunu söyleyebiliriz. Temmuz ayında ise, minibüs satış miktarları pazar trendi ile uyumlu bir şekilde azalış gerçekleşmiştir. Ancak bu azalış, hem ekonomik krizin etkilerinin sektör üzerinde yaratmış olduğu olumsuz etki hem de vergi indirim oranlarında yapılan artış sebebiyle pazarda meydana gelen daralma oranının artmasına sebep olmuştur. Ağustos ve Eylül aylarında ise, satış miktarlarında yine pazar trendine uygun olarak artış eğilimi göstermiş olsa da, satış miktarları incelenen diğer yılların aynı aylarındaki miktarların altında kalmıştır. Haziran-Eylül döneminde vergi indirimi satışlar üzerinde bir artışa yol açmamış ve satış miktarları bir önceki yılın aynı dönemine göre %35,78 oranında azalış göstermiştir. Vergi indiriminin sona ermesiyle birlikte, minibüs piyasası vergi indirim döneminde olduğu gibi pazar trendine uygun olarak değişkenlik göstermiş ve gerçekleşen satış miktarları kriz öncesi dönemdeki miktarların altında kalmıştır.

Vergi indirimi uygulandığı dönem itibariyle sadece Haziran ayı içerisinde satış miktarlarında hem ilgili yıl içerisinde hem de bir önceki yılın aynı ayına göre oransal olarak artış göstermiştir. Diğer aylarda ise satış hacmi üzerindeki bir artışa yol açmamış ve ilgili dönemde satış miktarındaki değişiklikler minibüs pazarının trendine uyumlu olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca vergi indirim oranında yapılan düzenleme ile birlikte, satış miktarlarını olumsuz yönde etkilemiş ve satış miktarlarının daha da azalmasına neden olmuştur. Dolayısıyla vergi indirimi, uygulandığı dönem itibariyle talebi canlandırmada ve satış miktarlarını arttırmada etkili olmadığından, minibüs pazarı bir önceki yıla göre %41,62 oranında daralma gerçekleşmesini engelleyememiştir.

2009/14802 Sayılı Karar ile uygulanan vergi indirimi kapsamındaki 87.03 G.T.İ.P kategorisinde yer alan otomobillerin aylık satış miktarı Şekil 4.16.'da yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.16. Otomobil Satış Miktarları (2007-2010)

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımca hazırlanmıştır.

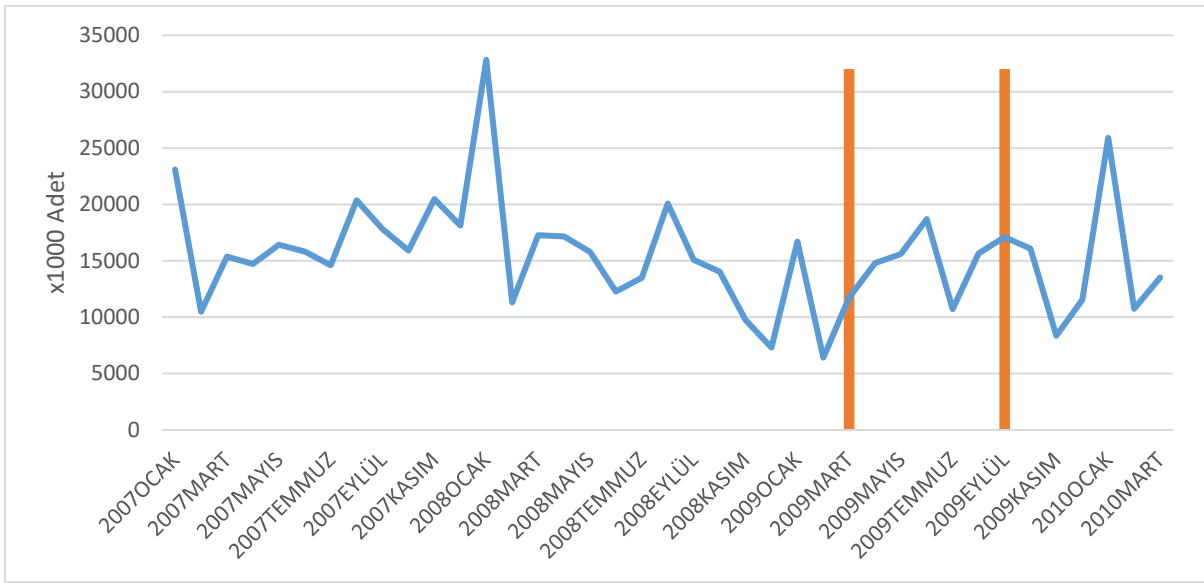
Şekilde otomobil satış miktarları, 2008 küresel finansal krizin etkilerinin Eylül ayı itibariyle hissedilmeye başlanması ile birlikte satış miktarlarında bir önceki yılın aynı aylarına göre azalma meydana gelmiş ve bu durum ilgili yılın sonuna kadar devam ettiği gözlemlenmektedir. 2008 yılının son çeyrek döneminde gerçekleşen otomobil satış miktarları, bir önceki yılın aynı ayına göre Ekim ayında %39,24, Kasım ayında %56,51 ve Aralık ayında %58,08 oranında azalış meydana gelmiştir. Otomobil satış miktarında meydana gelen azalış, izleyen yılın ilk iki ayında da devam etmiş ve bir önceki yılın aynı ayları ile karşılaştırıldığında Ocak ayında %26,22, Şubat ayında ise %31,62 oranında daha az satış gerçekleşmiştir. Otomobil pazarındaki bu daralmayı önlemek amacıyla uygulanan 2009/14082 Sayılı Karar ile Mart ayında 15 günlük kısa bir zaman diliminde satış miktarlarında ciddi bir artışa yol açmıştır. Mart ayında gerçekleşen satış miktarı, bir önceki aya göre %180,30 ve bir önceki yılın aynı ayına göre ise %18,96 oranında artış gerçekleşmiştir. Vergi indiriminin satışlar üzerindeki bu olumlu etkisi, teşvik kapsamında belirlenen aylar itibariyle de devam etmiştir. Mayıs ayında bir önceki yıla göre satış miktarı %40,38 oranında artış göstermiş ve ilk 6 ay içerisinde en yüksek satış miktarının gerçekleştiği ay olmuştur. 15 Haziran'a kadar geçerli olan vergi indirimi, uygulandığı aylarda otomobil talebini ve dolayısıyla satış miktarlarında önemli miktarda artış yaşanmasına katkı sağlayarak otomobil pazarda meydana gelen daralmayı önlemiştir. Mart-Haziran dönemi içerisinde otomobil satış miktarı bir önceki yılın aynı dönemine göre %29,97 oranında artış göstermiştir. Uygulanan vergi indirimi, otomobil pazarında satış hacminin ve pazar payının genişlemesine katkı sağlamıştır.

Vergi indiriminin satışlar ve otomobil pazar payı üzerindeki yaratmış olduğu bu olumlu etkiyi devam ettirebilmek amacıyla, 2009/15081 Sayılı Karar ile vergi indiriminin kapsamı ve içeriğinde önemli değişiklikler yapılmıştır. Bu değişiklikler ile motor silindir hacmine göz önüne alınarak kapsamının daraltılmış ve uygulanan vergi indirim oranı arttırılmıştır. İlgili yılın Haziran ayı içerisinde ilk 15 gün ile son 15 günlük zaman zarfında, farklı içeriğe ve orana sahip iki ayrı vergi indirim kararı uygulanmıştır. Yayınlanan verilerin aylık bazda olması, Haziran ayı içerisinde gerçekleştirilen satış miktarları üzerinde hangi kararın daha etkili olduğunun tespit edilmesine imkan vermemektedir. Ancak yine de vergi indiriminin geçerli olduğu Haziran ayında gerçekleşen satış miktarı, bir önceki yılın aynı ayına göre %42,80 oranında artış yaşanmıştır. 2009/15081 Sayılı Kararının uygulandığı Temmuz ve Ağustos aylarında gerçekleşen satış miktarları, vergi indiriminin uygulandığı diğer aylara göre satış miktarında azalışlar meydana gelmiştir. Satış miktarındaki bu azalışlar, bir önceki yılın aynı aylarında gerçekleşen satışların da sırasıyla %34,83 ve %13,65 oranında altında kalmıştır. Vergi indiriminin geçerli olduğu bu aylarda, satış miktarlarında meydana gelen azalış hem uygulanan vergi indirimi oranının arttırılarak uygulanmasından hem de kapsamının daraltılarak yararlanacak motorlu araç ve tüketici sayısının azaltmasından dolayı satışlar üzerindeki etkisini sınırlandırmıştır. Vergi indiriminin sona ereceği Eylül ayında ise, satış miktarında ciddi bir artış meydana gelmiş ve ilgili yıl içerisinde vergi indiriminin uygulandığı aylar itibariyle en yüksek satış miktarı gerçekleşmiştir. Gerçekleşen satış miktarı, bir önceki yılın aynı ayına göre %92,82 oranında artış göstermiştir. Satış miktarında meydana gelen bu artış, vergi indiriminin sona ermesiyle birlikte otomobil fiyatlarında meydana gelen artıştan etkilenmek istemeyen tüketicilerin, otomobile olan taleplerini arttırmalarından kaynaklanmaktadır. Vergi indiriminin geçerli olduğu Haziran-Eylül dönemi içerisinde gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılın aynı dönemine göre %23,22 oranında artış yaşanmıştır.

Vergi indiriminin sona ermesiyle birlikte, izleyen iki ayda gerçekleşen satış miktarlarında azalmalar meydana gelmiştir. Özellikle Ekim ayında satış miktarında meydana gelen ciddi düşüş, krizin etkilerinin derinden hissedildiği bir önceki yılın aynı ayında gerçekleşen satış miktarının bile %30,11 oranında altında gerçekleşmiştir. Bu azalışın yaşanmasının temel sebebi, vergi indiriminin sona ermesiyle birlikte otomobil fiyatlarının artması ve bu durumun tüketicilerin otomobil talebini olumsuz etkilemesinden kaynaklanmaktadır. 2008 yılında otomobil pazarında yaşanan %14,39 oranında daralma, 2009 yılı Mart-Eylül döneminde farklı içerik ve oranlara sahip vergi indirimlerinin uygulanması ile önlenmeye çalışılmıştır. Vergi indirimlerinin otomobil fiyatları üzerindeki azaltıcı etkisi, satış

miktarlarını arttırarak pazardaki daralmayı önlemiş ve otomobil pazarı bir önceki yıla göre %20,85 oranında artış yaşanmasını sağlamıştır. Bu artış, krizin etkilerinin görülmediği 2007 yılı ile karşılaştırıldığında, otomobil pazarının %3,45 oranında artış yaşandığı görülmektedir. Sağlanan vergi indirimleri ile krizin yaratmış olduğu etkileri bertaraf edildiği gibi, satışlar üzerindeki olumlu etkisi ile otomobil pazar payının artmasına katkı sağlamıştır.

2009/14802 Sayılı Karar ile uygulanan vergi indirimi kapsamındaki 87.03 G.T.İ.P kategorisinde yer alan kamyonetlerin aylık satış miktarı Şekil 4.17.'de yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.17. Kamyonet Satış Miktarları (2007-2010)

Kaynak: TÜİK tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımca hazırlanmıştır.

Kamyonet pazarında 2008 küresel finansal krizin etkilerinin hissedildiği Eylül ayından itibaren kamyonet satış miktarlarında azalışlar meydana gelmiştir. Son çeyrekte talep yetersizliğinden kaynaklanan bu azalışlar bir önceki yılın aynı dönemine göre %42,94 oranında azalış gerçekleşmiştir. Satış miktarlarında meydana gelen bu azalış, kamyonet pazar hacminin daralmasına neden olmuştur. Bu durum izleyen yılın ilk iki ayında da devam etmiş ve vergi indiriminin olmadığı Ocak ve Şubat ayında satış miktarı bir önceki yılın aynı aylarına göre %47,61 oranında azalış göstermiştir. Kamyonet pazarı satış trendine uyumlu olarak bu aylarda satış miktarında meydana gelen azalışlar, krizin etkileriyle satış miktarları üzerindeki olumsuz etkisi sebebiyle oransal olarak daha yüksek olmuştur. Satış miktarı ve dolayısıyla pazar hacminin daralmasına engellemek amacıyla 2009/14802 Sayılı Karar ile uygulanan vergi indirimi ile Mart ayından Haziran ayına kadar satış miktarlarında artış meydana gelmiştir. Mayıs ayı içerisinde gerçekleşen satışlar bir önceki yılın aynı ayına göre yaklaşık olarak aynı

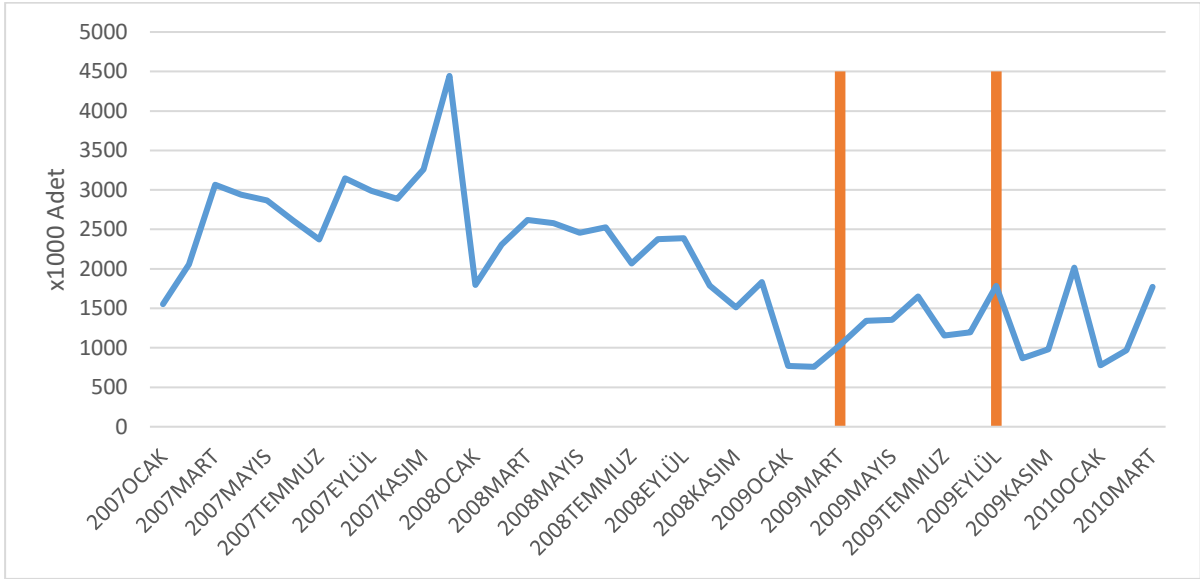
miktarda satış gerçekleşmiştir. Vergi indirimi kamyonet talebi ve dolayısıyla satış miktarları üzerinde bir artışa yol açarak pazardaki daralmanın derinleşmesini engellemiştir.

15 Haziran itibariyle sona eren vergi indirimi, satışlardaki artış eğilimi göz önüne alınarak, 2009/15081 sayılı Karar ile vergi indiriminin kapsamı ve içeriğinde önemli değişiklikler yapılmıştır. Bu değişiklikler ile motor silindir hacmine göz önüne alınarak kapsamı daraltılmış ve uygulanan vergi indirim oranı arttırılmıştır. 15 Haziran itibariyle uygulanmaya başlanılan karar ile ilgili ayda iki farklı içeriğe ve vergi oranlarına sahip karar uygulandığından dolayı Haziran ayında satış miktarında gerçekleşen artışın hangisinin etkisinin ne kadar olduğu saptanamamaktadır. Ancak Haziran ayında gerçekleşen satış miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre %52,32 oranında artış gerçekleşmiştir ve vergi indiriminin geçerli olduğu aylar içerisinde en yüksek satış miktarının gerçekleştiği ay olmuştur. Temmuz ayında ise, kamyonet pazarındaki azalış trendine uygun olarak satış miktarında meydana gelen azalış, vergi indiriminde yapılan değişiklik ile daha fazla olmuştur. Bu ayda gerçekleşen satış miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre %20,63 oranında azalmıştır. Temmuz ve Ağustos aylarında ise kamyonet pazarı satış miktarlarındaki artış trendi devam etmiştir. Ancak gerek vergi indiriminin oranının arttırılması gerekse kapsamının daraltılması sebebiyle satış hacmi bir önceki yılın aynı aylarında gerçekleşen satış miktarlarının altında kalmıştır. Vergi indiriminin geçerli olduğu son ay olan Eylül ayında ise, gerçekleşen satış miktarları bir önceki yılın aynı ayına göre %13,28 oranında artış göstererek vergi indiriminin olduğu dönemde en yüksek satışın gerçekleştiği ikinci ay olmuştur. Eylül ayında satış miktarında meydana gelen bu artışın sebebi, vergi indirim uygulaması sonucunda kamyonet fiyatlarında meydana gelen değişimlerden etkilenmek istemeyen tüketicilerin ertelenmiş taleplerinin canlanmasından kaynaklanmaktadır.

Vergi indiriminin uygulandığı Mart-Haziran dönemi içerisinde gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılın aynı dönemin göre %2,65 oranında azalmıştır. Vergi indiriminin satış miktarları üzerinde yaratmış olduğu olumlu etki sayesinde kamyonet pazarında meydana gelen daralma önemli ölçüde engellenmiştir. Vergi indirim uygulamasının 15 Haziran-30 Eylül dönemi içerisinde uygulanmaya devam edilmesine rağmen gerek kapsamının daraltılması gerekse indirim oranının arttırılması satış miktarları üzerindeki olumlu etkisinin azalmasına yol açmıştır. Dolayısıyla, Mart- Haziran döneminde vergi indiriminin satışlar üzerindeki net etkisi Haziran- Eylül döneminden daha fazla olmuştur. Bu dönemde gerçekleşen satış miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine göre %10,70 oranında azalış göstermiştir. Hafif ticari araç kapsamında yer alan kamyonet satış miktarları, vergi indirimi ile birlikte satış miktarlarında

artış yaşanmıştır. Özellikle Haziran ve Eylül aylarında gerçekleşen satış miktarları incelenen yılların aynı aylarına göre en yüksek satış miktarlarının yaşandığı aylar olmuştur. Vergi indiriminin satışlar üzerindeki bu olumlu etkisi sayesinde, kamyonet pazarı bir önceki yıla göre %12,34 oranında azalış gerçekleşmiş ve pazardaki daralma önemli ölçüde engellenmiştir.

2009/14802 Sayılı Karar ile uygulanan vergi indirimi kapsamında olan bir diğer motorlu araç olan 87.04 G.T.İ.P kategorisinde yer alan kamyonun, aylık satış miktarları Şekil 4.18.'de yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.18. Kamyon Satış Miktarları (2007-2010)

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafimca hazırlanmıştır.

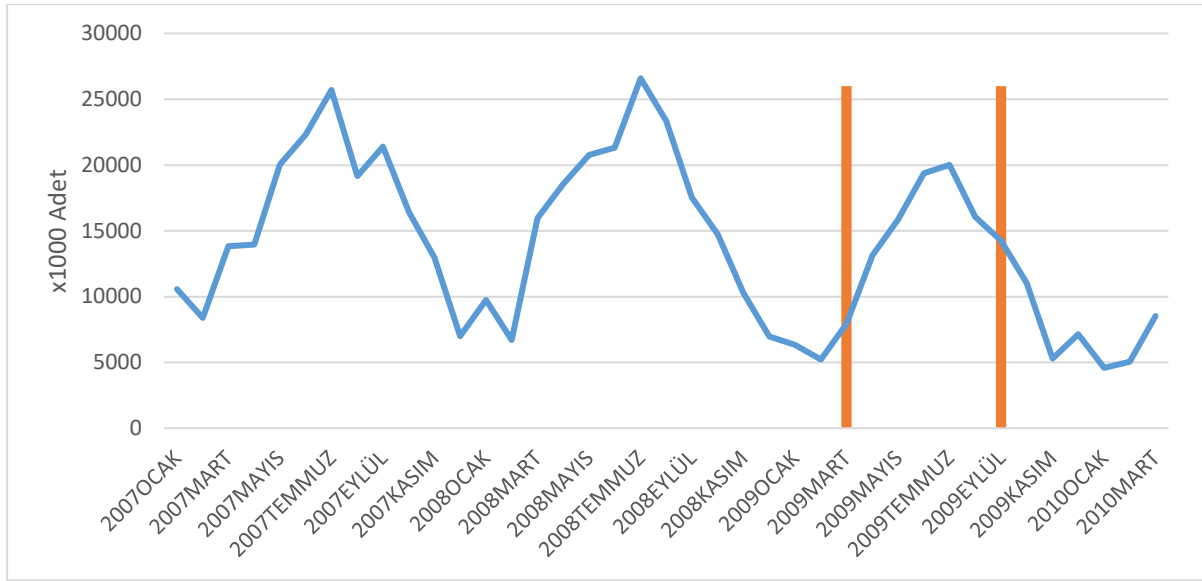
Şekil incelendiğinde, 2008 yılının son çeyrek dönemi itibariyle satış miktarlarında meydana gelen azalış, bir önceki yılın aynı dönemine göre Ekim ayında %37,97, Kasım ayında %53,59 ve Aralık ayında ise %58,73 oranında azalış yaşandığı görülmektedir. Küresel finansal krizin son çeyrek dönemde ortaya çıkardığı bu etki izleyen yılda da devam etmiş ve vergi indiriminin olmadığı Ocak ayında %57,09, Şubat ayında ise %62,12 oranında meydana gelen azalışlar kamyon pazarının daralmasına yol açmıştır. Bu daralmayı önlemek ve satışları krizin etkilerinin hissedilmediği dönemlerde gerçekleşen satış miktarları seviyesine ulaşabilmek için 2009/14802 Sayılı Karar ile uygulanan vergi indiriminin Mart ayında gerçekleşen satış miktarı bir önceki aya göre %36,23 oranında artış göstermiştir. Ancak bu artış, kamyon pazarının satış trendinden kaynaklanmakta ve incelenen diğer yılların Mart ayında gerçekleşen artış oranı ile karşılaştırıldığında oldukça düşük bir oranda artış gerçekleştiği görülmektedir. Bu durum vergi indiriminin son dönemine kadar benzer şekilde devam etmiştir. Vergi indiriminin uygulandığı Mart-Haziran döneminde gerçekleşen satış miktarları bir önceki yılın aynı dönemine göre

%47,15 oranında azalış göstermiştir. Bu dönemde uygulanan vergi indirimi hem satış miktarlarının artmasını sağlayarak pazarın daralmasını önleyememiş hem de kamyon pazar trendinde bir değişikliğe yol açmamıştır. Ancak yine de satış miktarında yaratmış olduğu artışlar ile kamyon pazarındaki daralmanın derinleşmesini önlemiştir.

Vergi indirimi, tüketicilerin kamyon taleplerini arttırmada yetersiz kalması ve vergi indirimine rağmen pazarda yaşanan daralmanın önlenememesi nedeniyle, 2009/15081 sayılı Karar ile vergi indiriminin uygulamaya devam edilmiştir. Ancak vergi indirim oranının artırılması ve kapsamının daraltılması kamyon talebini olumsuz etkilemiştir. Haziran ayında iki farklı içerik ve orana sahip vergi indirim uygulanması nedeniyle satışlar üzerindeki net etkisini söylemek zor olsa da, bu ayda da kamyon satış trendine uygun olarak satış miktarı bir önceki aya göre %21,84 oranında artış göstermiştir. Temmuz ve Ağustos aylarında gerçekleşen satış hacmi, vergi indirimi uygulamasında yapılan değişiklikler nedeniyle daha da azalmış ve bu durum pazardaki daralmanın artmasına neden olmuştur. Vergi indiriminin son ayı olan Eylül ayında ise, kamyon satış miktarı vergi indirim dönemi içerisinde en yüksek satış miktarının gerçekleştiği ay olmuştur. Bu ayda satış miktarındaki oransal artış kamyon pazarı trendinde bir değişime yol açmıştır. Bu değişimin temel sebebi, vergi indirimi sonrasında fiyat değişikliklerinden etkilenmek istemeyen tüketicilerin kamyon taleplerinin artmasından kaynaklanmaktadır. Eylül ayında satış miktarındaki bu olumlu artışa rağmen pazardaki daralmayı önlemede yeterli olmamış ve Haziran-Eylül döneminde gerçekleşen satış miktarları bir önceki yılın aynı dönemine göre %38,16 oranında azalma gerçekleşmiştir.

Vergi indiriminin uygulandığı dönem itibariyle satış miktarlarında aylık olarak meydana gelen değişimler, kamyon pazarı satış trendine paralel bir şekilde gerçekleşmiştir. Sağlanan vergisel indirimle rağmen tüketici taleplerinde ve satış miktarlarında incelenen dönem itibariyle ani bir artışa yol açmamıştır. Mart-Eylül dönemi içerisinde gerçekleşen satış hacmi, bir önceki yılın aynı dönemi ile karşılaştırıldığında %44,06 oranında azalma gerçekleşmiştir. Krizin olumsuz etkilerinin sektör üzerindeki etkisinin hissedilmesiyle satış hacminde meydana gelen azalmalar vergi indirimi ile telafi edilememiş ve kamyon pazarında bir önceki yıla göre %43,21 oranında daralma yaşanmıştır.

2009/14802 Sayılı Karar ile uygulanan vergi indirimi kapsamında olan bir diğer motorlu araç olan 87.11 G.T.İ.P kapsamında yer alan motosikletin, aylık satış miktarları Şekil 4.19.'da yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



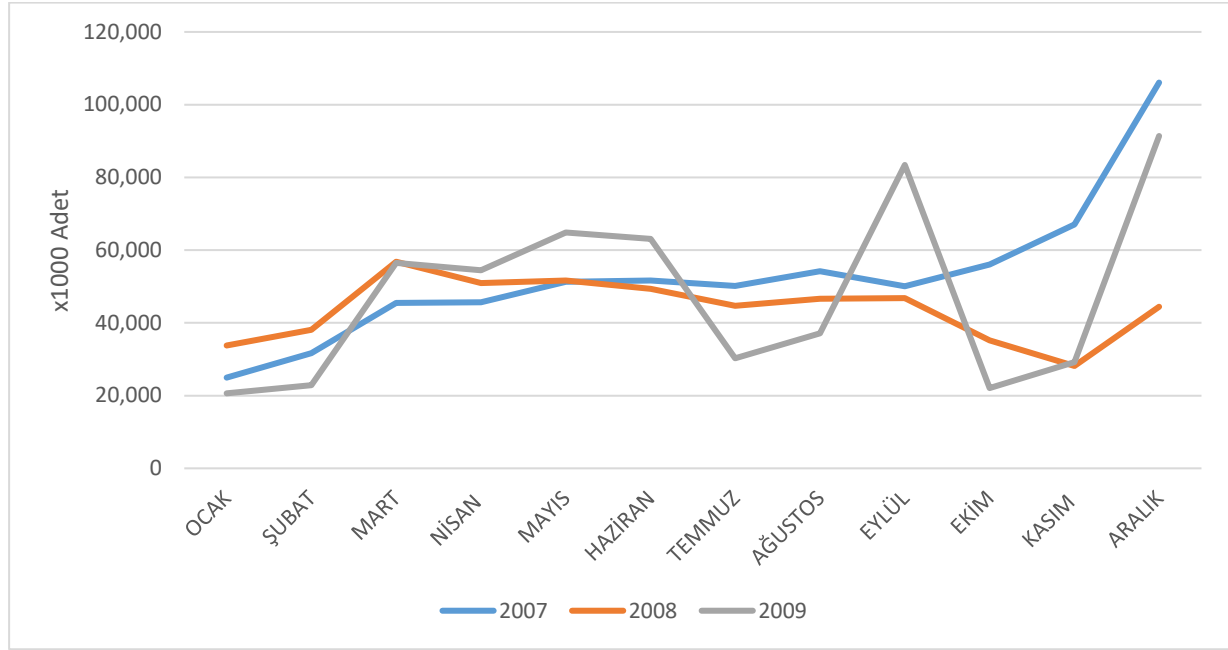
Şekil 4.19. Motosiklet Satış Miktarları (2007-2010)

Kaynak: TÜİK tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımızca hazırlanmıştır.

Şekli incelediğimizde, otomotiv pazarında satıma konu olan her motorlu araç gibi, motosikletlerin de 2008 yılının son çeyreğinde krize bağlı olarak satış hacminde meydana gelen azalmadan etkilenmesinden dolayı 2009/14802 Sayılı Karar ile vergi indirimi kapsamına alınmıştır. Vergi indiriminin uygulandığı dönemde aylar itibariyle gerçekleşen satış miktarları bir önceki yılın aynı aylarına göre azalma göstermiş olsa da satış trendi değişmediği görülmektedir. Dolayısıyla Mart-Haziran döneminde uygulanan vergi indirimi satış hacminde bir artışa yol açmamış ve motosiklet pazarında bir önceki yılın aynı dönemine göre %26,53 oranında daralma gerçekleşmiştir. 15 Haziran itibariyle vergi indiriminin sona ermesiyle, satış hacminde meydana gelen daralmaların derinleşmesini önlemek amacıyla 2009/15081 sayılı Kararı ile vergi indiriminin kapsamının daraltılmış ve indirim oranı arttırılmıştır. Haziran-Eylül dönemi içerisinde satış miktarlarında meydana gelen değişiklikler pazar trendi ile uyumlu bir şekilde gerçekleşmiş ve satış hacminde azalmalar meydana gelmiştir. Bu dönemde gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılın aynı dönemine göre %21,47 oranında azalma gerçekleşmiştir. İlgili yıl içerisinde belirli bir dönem uygulanan vergi indirimine rağmen, krizin etkilerinin satış miktarları üzerinde ortaya çıkardığı olumsuz etkiyi ortadan kaldırmada yeterli olmamış ve motosiklet pazarı bir önceki yılın aynı dönemine göre %26,42 oranında daralma gerçekleşmiştir.

2009 yılının Mart- Eylül dönemi içerisinde uygulanan vergi indiriminin kapsamında olan motorlu taşıtların satış miktarlarında meydana gelen değişimlerin otomotiv pazarındaki

etkisini görebilmek amacıyla Şekil 4.20.'de teşvikin verildiği yıllar ile teşvikin verilmediği yıllar itibariyle aylık bazda gösterilmiştir.



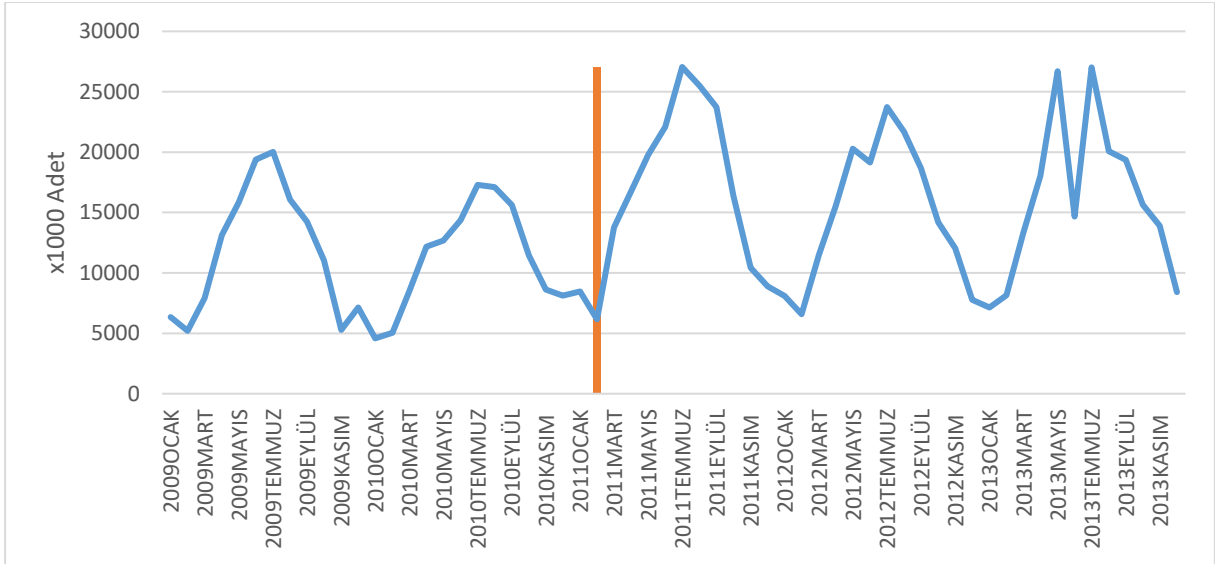
Şekil 4.20. Otomotiv pazarı payı (2007-2009)

Kaynak: TÜİK tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımızca hazırlanmıştır.

Şekilde yer alan otomotiv pazar payları incelediğimizde, 2009 yılında otomotiv pazarı vergi oranlarında yapılan indirimle ilgili olarak uygulandığı aylarda talep üzerinde canlandırıcı bir etki yaratmış ve ilgili yılda gerçekleşen toplam satışlar 2008 yılına göre %9,4 oranında artış yaşandığı görülmektedir. Temmuz ayında, vergi politikalarında yapılan düzenlemeler nedeniyle satış hacminde meydana gelen daralma etkisi geçici olmuş ve bu aydan sonra satış miktarları artış göstermiştir. Özellikle Eylül ayı içerisinde yaşanan satış miktarındaki ciddi artışlar ile pazar payı yaklaşık %78 oranında artış göstererek incelenen yıllarda en yüksek satışın gerçekleştiği ay olmuştur. Vergi indiriminin sona ermesiyle sektörde yaşanan canlanma sona ermiş, toplam pazar payı krizin etkilerinin görülmediği dönemlere göre azalış göstermiştir. Uygulanan vergi politikası satışlar üzerindeki etkisi sektörde bir canlanma yaşanmasına katkı sağlayarak firmaların stoklarını eritmesine katkı sağlamıştır. (Engin ve Polat, 2010: 4)

2011 yılında ise, sadece ÖTV II sayılı listede yer alan 87.11 G.T.İ.P kapsamında yer alan motosikletlere vergi indirimi yapılmıştır. 25/02/2011 tarihli ve 1435 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanun' una Ekli I, II ve III Sayılı Listelerde Yer Alan Mallarda Uygulanacak Özel Tüketim Vergisi Tutarlarının Belirlenmesi İle Bazı Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Karar ile motor silindir hacmi 250 cm³'ü

geçmeyen motosikletler üzerinden alınan vergi oranı %22'den %8'e indirilmiş ve belirlenen oran günümüze kadar uygulanmıştır. 2011/1435 Sayılı Karar ile uygulanan vergi indiriminin satışlar üzerindeki etkisi Şekil 4.21'de aylık bazda yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.21. Motosiklet Satış Miktarları (2009-2013)

Kaynak: TÜİK tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımızca hazırlanmıştır.

2011 yılının Şubat ayında yapılan vergi indirimi ile birlikte, motosiklet pazarında satış hacminde artış meydana gelmiştir. Bu artış motosiklet pazarının satış trendi doğrultusunda bir önceki yılların aynı aylarına göre gerçekleşen satış miktarlarını artıran oranlarda artış yaşanmasını sağlamıştır. 2011 yılı içerisinde vergi indiriminin uygulandığı aydan itibaren yılsonuna kadar gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılın aynı dönemine göre %46,43 oranında artış göstermiştir. Vergi indirimi ile birlikte, satış fiyatlarında meydana gelen azalma tüketicilerin taleplerinin ve dolayısıyla satış miktarlarının artmasına katkı sağlamıştır. 2012 yılında ise, ilgili yıl içerisinde gerçekleşen satış miktarı bir önceki yıla göre %9,97 oranında azalış gerçekleşmiş olsa da, vergi indiriminin geçerli olmadığı 2010 yılı ile karşılaştırıldığında satış miktarının %32,16 oranında bir artış gözlemlenmektedir. Dolayısıyla vergi indirimi ile 2012 yılında da motosiklet pazarında artış gözlemlenmiştir. 2013 yılında gerçekleşen satış miktarları bir önceki yıla göre %7,74 oranında artış göstermiştir.

Şekilde görüldüğü gibi, vergi indiriminin uygulandığı dönemden itibaren satışlar üzerinde meydana gelen bu olumlu etki incelenen döneme kadar devam etmiş ve motosiklet pazar payı satışlarda meydana gelen artışlar sebebiyle vergi indiriminin olmadığı dönemlere göre artış eğilimi göstermiştir. Vergi indiriminin satış fiyatları üzerindeki etkisine tüketicilerin

talepleri üzerinde canlandırıcı bir etkiye sahip olmakla birlikte, indirim kalıcı süreyle yapılmış olması tüketicilerin motosiklet talepleri üzerindeki artışın daha yüksek oranlarda olmasının önünde bir engel oluşturmuş olabilir.

2018 yılına gelindiğinde ise, yükselen korumacı politikalar, zorlaşan rekabet koşulları ve küresel ekonomilerde gözlemlenen yavaşlama eğilimi tüm dünya ekonomilerini etkilediği gibi, ülkemizi de özellikle ikinci çeyrek dönemden itibaren olumsuz yönde etkilemiştir. (OSD, 2018: 30) Bu olumsuz durumlardan etkilenen otomotiv sektöründe iç pazar satışları, bir önceki yıla göre birinci çeyrekte %2, ikinci çeyrekte %20 ve üçüncü çeyrekte %51 oranında daralma meydana gelmiştir. Sektördeki daralma zaman içerisinde giderek artış göstermiş ve Eylül ayında %67, Ekim ayında %76 oranında gerçekleşmiştir. Kur ve faiz oranlarında meydana gelen artışlar, küresel pazarda talebin yavaşlaması, yurt içi piyasada talebin azalması sektördeki daralmanın temel nedenlerini oluşturmaktadır. Sektördeki daralmanın önlenmesi ve yurtiçi piyasadaki talebin canlandırılarak otomotiv sektörü pazar satışlarında artış sağlamak amacıyla otomobil alımını daha cazip hale getirmek için birtakım vergisel teşvikler düzenleme ihtiyacı doğmuştur. İlk olarak 29/08/2018 tarihli ve 132 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile otomobiller üzerinden alınan ÖTV oranlarına esas olan vergi matrahlarının alt ve üst limitleri değiştirilmiştir. Bu değişiklik ile;

- ✓ Motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçmeyen araçlar için ÖTV matrahı alt limiti 46.000 TL'den 70.000 TL'ye, üst limiti ise 80.000 TL'den 120.000 TL,
- ✓ Motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçen fakat 2000 cm³'ü aşmayan araçlar için ÖTV matrahı alt limiti 57.000 TL'den 85.000 TL'ye, üst limiti ise 91.000 TL'den 135.000 TL,
- ✓ ÖTV matrahı 114.000 TL aşmayanlar için uygulanan vergi matrahı 170.000 TL'ye yükseltilmiştir.

Otomobil pazar payının artması amacıyla düzenlenen matrah düzenlemesi tek başına satışlar üzerinde net bir artışın ortaya çıkmasında yetersiz olması sebebiyle vergi oranlarında da bir düzenleme yapılarak otomobil satış miktarı arttırılmaya çalışılmıştır. Bu amaçla, 31/10/2018 tarihli ve 287 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanun'unun Ekli II sayılı Listesinde yer alan 87.03 G.T.İ.P numara kapsamındaki araçların vergi oranlarında indirim yapılmak suretiyle yeniden belirlenmiş ve indirimli vergi oranları 31/12/2018 tarihine kadar uygulanmasına karar verilmiştir. 87.03 kategorisinde yer alan motorlu araçların vergi oranları;

- ✓ İktiap haddi 850 kg'ı geçmeyip motor silindir hacmi 2000 cm³'ün altında olan motorlu araçların vergi oranları %15'den %5'e
- ✓ İktiap haddi 850 kg'ı geçmeyip motor silindir hacmi 2800 cm³'ün altında olan motorlu araçların vergi oranları %15'den %5'e
- ✓ Sadece elektrikli motoru olanların vergi oranları %10'dan %5'e
- ✓ Motor silindir hacmi 3200 cm³'ü geçmeyen sürücüsü dahil 9 kişilik oturma yeri olan motorlu araçların vergi oranları %15'den %5'e indirilmiştir.

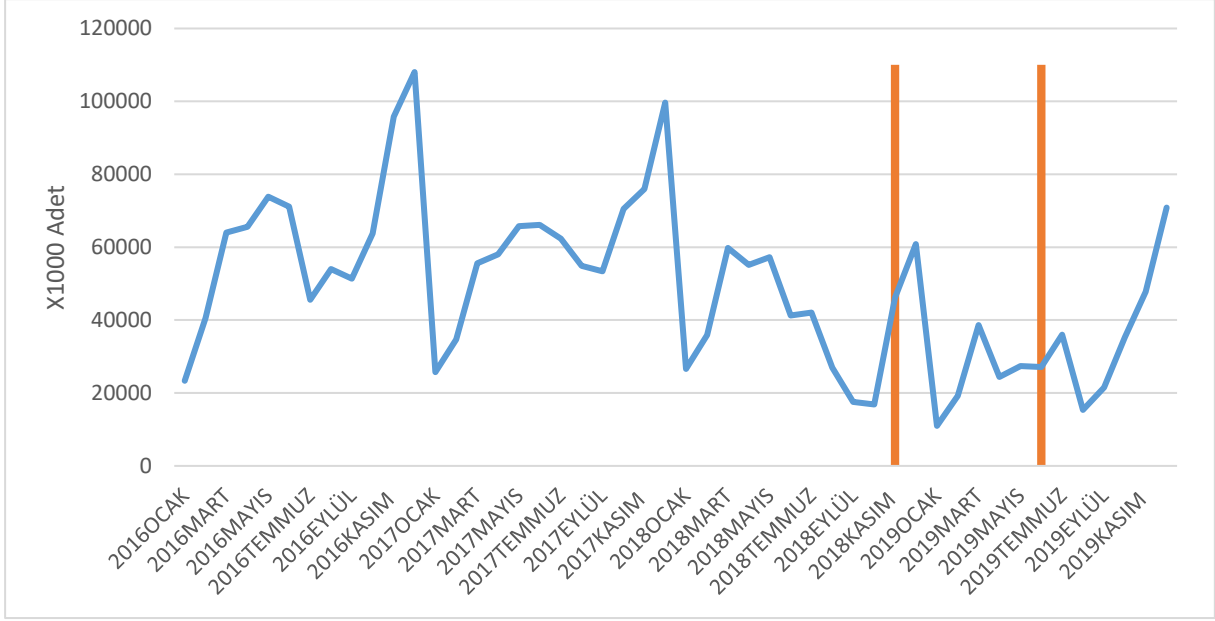
87.03 G.T.İ.P numaralı kategoride “ Diğer” başlığı altında yapılan değişiklik ile birlikte, motor silindir hacmi 1600 cm³ altında olan binek otomobillerin vergi oranları;

- ✓ ÖTV matrahı 70.000 TL'yi aşmayanlar için %45'den %30'a
- ✓ ÖTV matrahı 70.000 TL'yi aşp 120.000 TL'yi aşmayanlar için %50'den %35'e

Motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçen fakat 2000 cm³ geçmeyenler kategorisinde yer alan elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 50 kW'yi geçip motor silindir hacmi 1800 cm³'ü geçmeyenler motorlu araçların vergi oranları;

- ✓ ÖTV matrahı 85.000 TL'yi aşmayanlar için %45'den %30'a
- ✓ ÖTV matrahı 85.000 TL'yi aşp 135.000 TL'yi aşmayanlar için %35'e indirilmiştir.

Motorlu bir aracın satış fiyatı içerisinde önemli bir ağırlığa sahip olan ÖTV oranlarında yapılan bu indirim, araç satış fiyatlarında bir azalma meydana getirmiştir. Bu azalma ile binek otomobil satın alımı cazip hale getirilerek yurtiçi talebin artması amaçlanmıştır. Aşağıda yer alan Şekil 4.22.'de vergi indiriminin etkisini görebilmek amacıyla aylık bazda gerçekleşen satış miktarları yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.22. Otomobil Satış Miktarları (2016-2019)

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafınca hazırlanmıştır.

Otomobil satış miktarları, 2018 yılının ilk ayından itibaren talep miktarında yaşanan azalma ile satış hacmi daralmış ve gerçekleşen satış miktarları bir önceki yılın aynı aylarının altında kalmıştır. Ocak-Haziran döneminde otomobil pazar trendinde bir değişim olmaksızın, sadece satış hacimlerinin azalmasıyla pazarda bir daralma meydana gelmiştir. Ancak Temmuz ayından sonra, talep miktarında yaşanan düşüş ile birlikte satış miktarları pazar trendinde bir azalış eğilimi gerçekleşmiştir. İlgili yılın Ocak-Eylül dönemi içerisinde satış hacmi, bir önceki yılın aynı dönemine göre %23,95 oranında azalış göstermiştir. Satış miktarlarında meydana gelen azalmalar hem otomobil sektörünü hem de ilişkili olduğu diğer sektörleri de olumsuz yönde etkilemiştir. Sektörde yaşanan daralmanın yılsonuna kadar daha da artacağı beklentisi ve ekonomide yarattığı olumsuz etkileri gidebilmek amacıyla, 2018/287 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile otomobil pazarındaki talebi ve dolayısıyla satış miktarlarını arttırmayı amacıyla uygulanan vergi indirimi azalış gösteren satış miktarlarında bir sıçrama gerçekleşmiş ve ilgili dönem içerisinde satış hacmi artan oranda artmasını sağlamıştır. Vergi indiriminin geçerli olduğu Kasım ve Aralık aylarında gerçekleşen satış miktarları, vergi indiriminin geçerli olmadığı Eylül ayındaki satış ile karşılaştırıldığında sırasıyla %174,87 ve %261,96 oranında ciddi bir artış gerçekleşmiştir. Bu aylarda gerçekleşen satış miktarlarında meydana gelen artışın sebebi, otomobil fiyatı içerisinde önemli bir paya sahip olan ÖTV oranında yapılan indirimin, satış fiyatı üzerinde önemli bir değişime yol açmasından kaynaklanmaktadır. Otomobil fiyatlarında meydana gelen azalış ile talebin fiyat esnekliğinin yüksek olduğu otomobil

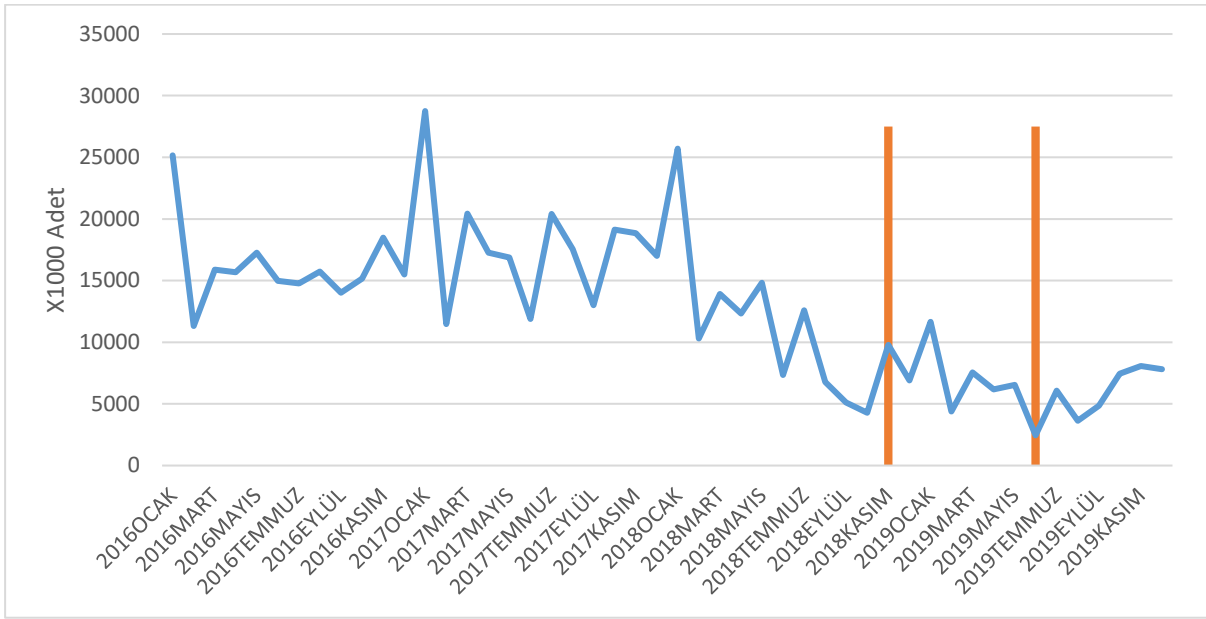
pazarında, tüketicilerin satın alma güdülerini canlandırmıştır. Yılın son 2 ayında satış miktarlarında sıçrama yaratan vergi indirimi, uygulama süresinin kısa olması sebebiyle toplam otomobil pazarı üzerindeki etkisi sınırlı olmuştur. Ancak yine de bu aylarda gerçekleşen satış hacminde meydana gelen artış ile pazardaki daralma kısmen de olsa önlenebilmiş ve toplam otomobil satış miktarları bir önceki yıla göre %22,96 oranında daha az gerçekleşmiştir. Eğer otomobil pazarı, vergi oranlarında indirim yapılması ile desteklenmemiş olsaydı otomotiv pazarında ve dolayısıyla otomobil satışlarında meydana gelen daralmanın daha da derinleşeceği açıktır.

31/12/2018 tarihine kadar geçerli olan vergi oranlarındaki indirim, uygulanma amacına uygun olarak otomobil talebini arttırmış ve otomobil satış miktarlarında yaşanan artış ile sektördeki daralmayı frenleyerek derinleşmesini önlemiştir. 2018 yılının son iki ayında verilen vergi indirimi ile sektördeki etkisi göz alınarak uygulamaya devam edilmesine karar verilmiştir. Bu kapsamda, 31/12/2018 tarihinde yayınlanan ve 01/01/2019 tarihinde yürürlüğe giren 540 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile 287 sayılı Karar'da belirtilen indirim oranlarının 30/03/2019 tarihine kadar geçerli olmasına karar verilmiştir. Vergi indiriminin satışlar üzerindeki olumlu etkisi, 2019 yılının ilk çeyreğinde etkisini kaybetmiş ve bir önceki yılın aynı dönemine göre %43,73 oranında azalış göstermiştir. Bu dönem içerisinde satış trendine uygun olarak satış hacmi değişkenlik göstermiş ve otomobil pazarındaki daralma yeniden artış göstermiştir.

Vergi indirimi ile 2019 yılının ilk çeyreğinde hedeflenen amaçlara ulaşılamamış olsa da, ekonomimizde lokomotif sektör olan otomotiv sektörünün desteklenmesi ve meydana gelen daralma oranlarında artışı önlemek amacıyla vergi indirimi uygulama süresinin tekrar uzatılması gereksinimi doğmuştur. Sektörde meydana gelen daralma, ilişkili olduğu tüm sektörleri etkilediğinden ekonomide yarattığı daralma daha fazla olmaktadır. Bu kapsamda 31/10/2018 tarihli ve 287 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı Ek'de belirtilen 31/03/2019 olarak belirlenen tarih, 843 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile değiştirilmiş ve vergi oranlarındaki indirimi için belirlenen süre 30/06/2019 tarihine kadar uzatılmıştır. Mart ayı itibariyle uygulanan vergi indirimi satış miktarını bir önceki aya göre %101,25 oranında artış göstermiştir. Bu artış temelde otomobil pazarının satış trendinden kaynaklanmaktadır. Grafiği incelediğimizde ele alınan yılların aynı aylarında satış miktarlarının Mart ayında bir sıçrama yarattığı görülmektedir. Ancak yine de, vergi indiriminin uygulandığı dönem içerisinde Mart ayında bir önceki aya göre artış oranı diğer yıllara göre daha yüksek bir oranda gerçekleşmiştir. Vergi indiriminin geçerli olduğu diğer aylarda bu olumlu etki sona ermiş ve satış miktarları azalış göstermiştir. Mart- Haziran dönemi içerisinde otomobil satış miktarları, bir önceki yılın

aynı dönemine göre satış hacminde %44,88 oranında azalma göstermiştir. Bu dönemde uygulanan vergi indirimi, ilk çeyrek dönemde olduğu gibi hem satış trendinde hem de satış hacminde net bir artışa yol açmamıştır. Ancak yine de otomobil pazarında meydana gelen daralmayı kısmen de olsa frenleyerek daralmanın derinleşmesini önlemiştir.

2018/287 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile, 87.03 G.T.İ.P. kategorisinde yer alan diğer bir araç olan kamyonetin, aylık satış miktarları Şekil 4.23.'de yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.23. Kamyonet Satış miktarı (2016-2019)

Kaynak: TÜİK tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafınca hazırlanmıştır.

Şekil 4.23.'ü incelediğimizde, 2018 yılının Temmuz ayı itibariyle satış miktarlarında meydana gelen azalmayı önlemek için Kasım ve Aralık uygulanan vergi indirimi kamyonet talebini ve dolayısıyla satış miktarlarında bir artış yaşandığı görülmektedir. Vergi indiriminin uygulandığı ilk ay olan Kasım ayında satış miktarı bir önceki aya göre %129 oranında artış sağlamış ve pazardaki azalış eğilimini sona erdirmiştir. Bu etki yılın son ayında da artan oranlarda devam etmiştir. Yılın son 2 ayında uygulanan vergi indirimi, satış miktarını bir önceki yılın aynı dönemine göre %53,41 oranında daha az gerçekleşmiş olsa da kamyonet pazarındaki daralmayı kısmi olarak önlemiştir. Satışlar üzerindeki bu olumlu etkinin devam etmesi amacıyla 2019/287 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile uygulama süresinin son tarihi Mart ayı olarak değiştirilmiştir. 2019 yılının ilk çeyrek dönemi içerisinde gerçekleşen satış miktarları, bir önceki yılın aynı dönemine göre %52,70 oranında daha az gerçekleşmiştir. Vergi indirimine rağmen satış miktarlarındaki bu azalış, pazardaki daralmayı önleyememiştir. Daralmanın daha

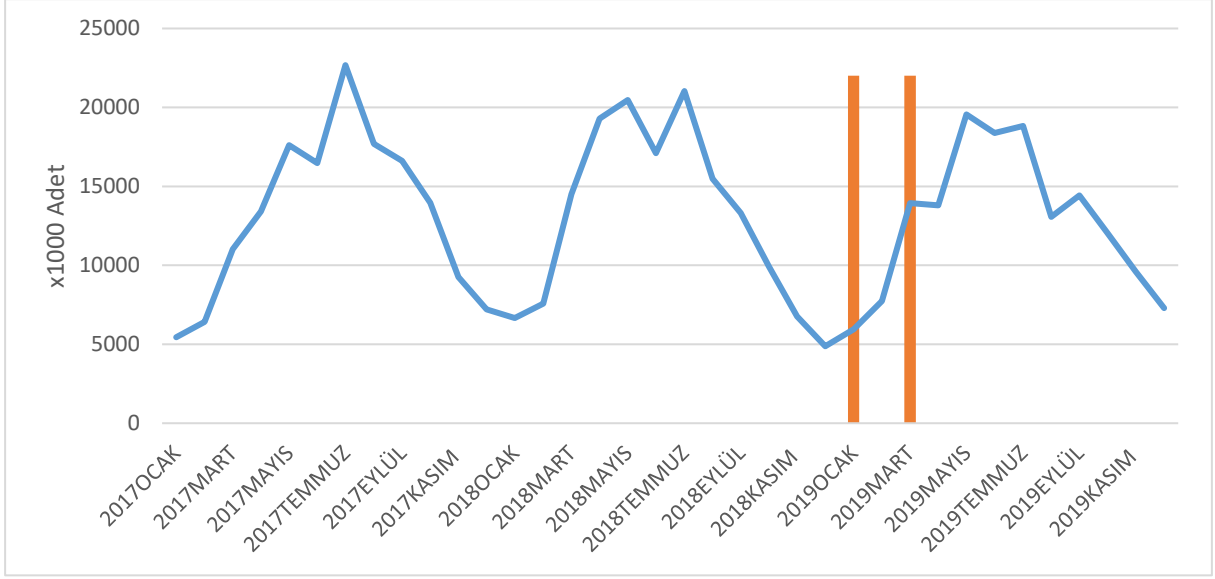
da derinleşmemesi için 2019/834 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile uygulama süresi ilgili yılın Haziran ayına kadar uzatılmıştır. Mart-Haziran dönemi içerisinde gerçekleşen satış miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine göre %53,08 oranında daha az gerçekleşmiştir. Ocak-Haziran dönemi içerisinde uygulanan vergi indirimi satış miktarını ve dolayısıyla pazar payının büyümesine yol açmamış, vergi indirimine rağmen kamyonet pazarındaki daralma devam etmiştir. 2019 yılında kamyonet satış miktarı, bir önceki yıla göre %40,97 oranında azalış göstermiştir.

İlgili yıl içerisinde 87.03 G.T.İ.P kapsamında yer alan otomobil ve kamyonetin satış miktarları diğer vergi teşvik dönemlerinin aksine artış sağlamamış ve dolayısıyla ilgili kategorideki araçlara olan talebi canlandırmada yetersiz kalmıştır. Ekonomide bu durumu etkileyen birçok ekonomik değişken olmakla birlikte, matrah aralıklarındaki değişimin otomobil fiyatlarındaki değişimlerin gerisinde kalması, vergi oranlarında yapılan indirimin diğer teşvik dönemlerine göre daha az olmasından dolayı vergi teşvikinin başarısı sınırlı olmuştur.

31/12/2018 tarihinde yayınlanan ve 01/01/2019 tarihinde yürürlüğe giren 540 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile 287 sayılı Karar otomobillere sağlanan vergi indirimine ilave olarak 87.11 G.T.İ.P numara kategorisinde yer alan motosikletlerin vergi oranları da indirim yapılmış ve 30/03/2019 tarihine kadar uygulanmasına karar verilmiştir. Söz konusu kategoride yer alan,

- ✓ Motor silindir hacmi 250 cm³'ü geçmeyenler motosikletlerin vergi oranı % 8'den % 0'a
- ✓ Sürekli nominal gücü 250 kW geçmeyen yardımcı bir elektrikli motoru olan bir pedal sistemine sahip iki, üç veya dört tekerlekli motosiklet %3'ten %0'a
- ✓ Motor gücü 200 kW geçmeyenler motosikletlere uygulanan vergi oranı %3'ten %0'a indirilmiştir.

Vergi indiriminin satışlar üzerindeki etkisini analiz edebilmek amacıyla, aylık bazda gerçekleşen motosiklet satış miktarları, yıllar itibariyle karşılaştırmalı olarak Grafik 4.24.'de gösterilmiştir.

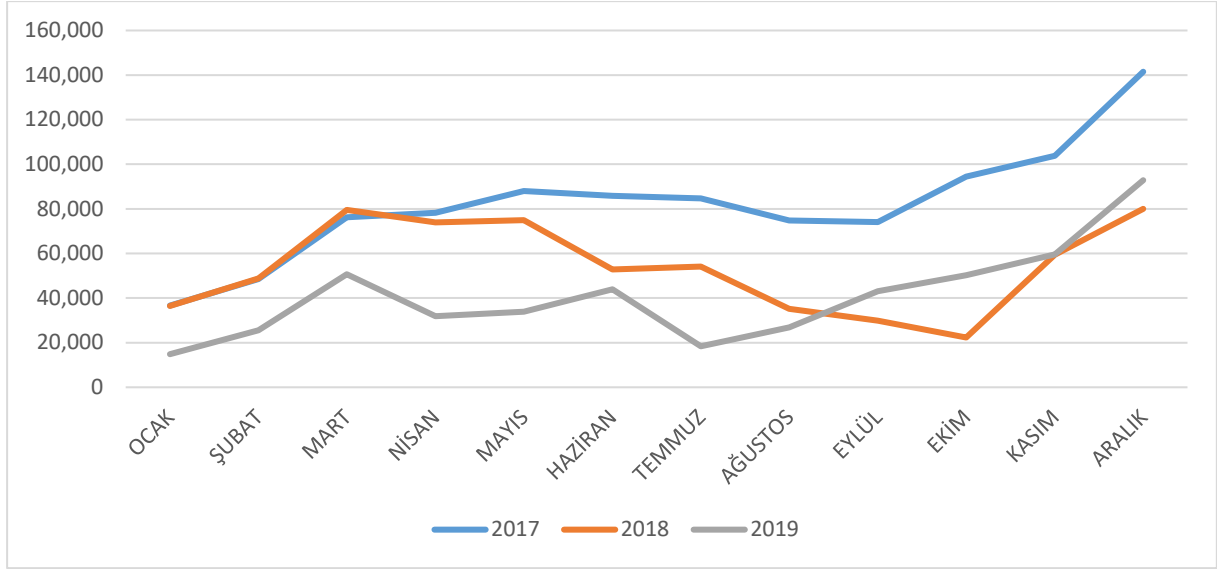


Şekil 4.24. Motosiklet Satış Miktarları (2017-2019)

Kaynak: TÜİK tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafımızca hazırlanmıştır.

2019 yılının ilk çeyreğini kapsayan vergi indirimi, motosiklet satış hacminin artmada yetersiz kalmıştır. Bu dönem içerisinde satış miktarları artış eğilimi, diğer yılların aynı dönemleri ile karşılaştırıldığında aynı yönde gerçekleşmiştir. Ancak motosiklet satış hacmi, bir önceki yılın aynı dönemine göre %3,99 oranında azalış gerçekleşmiştir. Grafiği incelediğimizde, özellikle yaz aylarında satış miktarlarında meydana gelen artış eğilimi olduğu görülmekte ve motosiklet kullanımının hava şartlarına bağımlı olmasından dolayı Ocak-Mart döneminde uygulanan vergi indirimi satışları arttırmada etkili olmamıştır. 2019 yılı içerisinde motosiklet pazarı, bir önceki yıla göre %1,51 oranında azalma meydana gelmiştir. İlgili yıl içerisinde otomotiv sektöründe yer alan diğer motorlu araçlar çeşitli faktörlerden dolayı satış miktarlarında meydana gelen azalış, motosiklet için geçerli olmamış ve pazar payı istikrarlı bir seyir izlemeye devam etmiştir.

Aşağıda yer alan Şekil 4.25.'de aylık bazda otomotiv sektörü toplam pazar hacmi, teşvikin geçerli olduğu yıl ile teşvikin olmadığı yıllar karşılaştırmalı olarak gösterilmiştir.



Şekil 4.25. Toplam Pazar Payı (2017-2019)

Kaynak: OSD tarafından yayınlanan veriler doğrultusunda tarafınca hazırlanmıştır.

Otomotiv sektörü toplam pazar payı, 2018 yılının son 2 ayında geçerli olan vergi indirimi satış miktarlarını arttırmasıyla birlikte toplam pazar hacmi artış göstermiştir. Toplam pazar içerisinde %75,80 oranında ağırlığa sahip olan otomobil satış miktarında meydana gelen artışın ile birlikte kamyonet satışlarının da artış göstermesi toplam pazar payındaki artış oranını arttırmıştır. 2019 yılının ilk iki çeyreğinde, vergi indirimi kategorisinde yer alan araçların satış miktarlarında meydana gelen azalışlar dolaylı olarak toplam pazar payını da etkilemiş ve bu dönemdeki toplam pazar payı, vergi teşvikinin geçerli olmadığı 2017 yılının aynı dönemlerinin altında kalmıştır. Vergi indiriminin uygulandığı Ocak-Haziran döneminde toplam pazar payı bir önceki yılın aynı dönemine göre %45,20 oranında azalış göstermiştir. Temmuz-Aralık döneminde ise, herhangi bir teşvik politikası uygulanmamasına rağmen bu dönemde gerçekleşen satışlar, bir önceki yılın aynı dönemine göre %3,58 oranında artış göstermiştir.

4.3. Ekonometrik Analiz

Bu bölümde kurulan basit bir ekonometrik model ile vergi teşviklerinin otomotiv satışlarına etkisi tahmin edilmeye çalışılmıştır. Analizde kullanılan veriler, 1974 tarihinden günümüze kadar otomotiv sektörünün gelişimine yönelik faaliyet sürdüren ve her biri küresel pazar içerisinde yer alan 14 otomotiv üreticisinin bir araya gelmesiyle oluşturulmuş Otomotiv Sanayii Derneği'nden alınmıştır. Zaman periyodu 2001-Ocak:2019-Aralık olup analizde teşvik uygulanan aylar ile teşvik döneminin 6 ay öncesi ve 6 ay sonrası analizde kullanılmıştır. Bunun amacı vergi teşviklerinin etkisini daha net ortaya koyabilmektir. Modelde kullanılan değişkenlere ait tanımlayıcı istatistikler Tablo 4.1.'de verilmiştir.

Tablo 4.1. Tanımlayıcı İstatistikler

Değişkenler	Gözlem Sayısı	Ortalama	Std.Sapma.	Min	Max
Otomobil	68	30614.26	14631.35	5486	70829
Hafif ticari	68	13929.96	7087.066	2529	31745
Agir ticari	68	2371.485	1493.447	474	7338
Toplam Ticari arac	68	16301.49	8250.522	3044	35127
Tesvik	68	.471	.503	0	1

Kurulan basit ekonometrik model şu şekildedir:

$$Y_t = \alpha + \beta_t + T_t + \epsilon_t$$

Burada, Y_t , t dönemindeki ilgili otomotiv satışlarını, β_t , trend değişkenini, T_t , teşvik kukla değişkenini, ϵ_t hata terimini göstermektedir. En Küçük Kareler (EKK) yöntemi ile yukarıdaki denklemin tahmin sonuçları Tablo 4.2.'de verilmiştir.

Tablo 4.2. Vergi Teşviklerinin Otomotiv Satışları Üzerindeki Etkisi

Değişkenler	(1) Otomobil	(2) Hafif ticari araç	(3) Ağır ticari araç	(4) Toplam ticari araç
Teşvik	9,198*** (3,413)	3,090** (1,543)	725.5*** (262.1)	3,815** (1,722)
Trend	60.91* (30.96)	-51.83*** (14.00)	-16.98*** (2.377)	-68.82*** (15.62)
Sabit	20,456*** (3,967)	17,436*** (1,794)	3,655*** (304.6)	21,092*** (2,002)
Gözlem sayısı	68	68	68	68
R-squared	0.129	0.241	0.507	0.303

Parantez içindeki sayılar standart hataları göstermektedir.

İstatistiki anlamlılık düzeyleri *** $p < 0.01$, ** $p < 0.05$, * $p < 0.1$

Tablo 4.2.'de kurulan ekonometrik modelin En Küçük Kareler (EKK) yöntemi ile tahmin sonuçlarını göstermektedir. Teşvik değişkeni kukla değişken olup vergisel teşviklerin uygulandığı aylar için 1, diğer aylar için 0 değerini almaktadır. İktisadi zaman serisi verilerinin temel özelliklerinden biri kendi yakın tarihleri ile kuvvetli ilişkili olduğudur. Bu durum iktisadi değişkenlerin bir trende (genel eğilim) sahip olduğunu göstermektedir (Çil, 2010). Bu nedenle modele trend değişkeni eklenmiş ve bağımsız değişken üzerinde var olan trend etkisinin arındırılması amaçlanmıştır. Tahmin sonuçlarına göre, teşvik değişkeninin işareti pozitif ve istatistiki olarak tüm araçlar için anlamlıdır. Vergisel teşviklerin uygulandığı dönemlerde

otomobil satışı uygulanmayan dönemlere göre ortalama 9.198 adet yüksek gerçekleştirmiştir. Benzer şekilde, hafif ticari araç ve ağır ticari araç satışı da vergi teşviklerinin uygulandığı dönemlerde kendinden önceki 6 ay ve sonraki 6 aylık satışlara göre ortalama 3.090 artarken, ağır ticari araç satışı 725 adet artmıştır. Toplam ticari araç satışlarına bakıldığında ise vergi teşviklerinin satışı ortalama 3.815 adet artırdığı tespit edilmiştir. Tanımlayıcı istatistiklerde söz konusu değişkenlerin ortalamalarına bakıldığında, teşviklerin satışlara etkisi yaklaşık %20-%30 artış şeklinde olduğu ifade edilebilir.

SONUÇ

Otomotiv sektörü, tüm ülkelerde gün geçtikçe gelişen, yenilikçi ve öncü sektör olduğundan dolayı ekonomiler için önemli bir konuma sahiptir. Bu nedenle, sektörün büyümesi, gelişmesi, verimlilik artışı, kaynakların etkin kullanımı, küresel anlamda rekabetçi bir yapı kazanması son derece önemlidir. Ekonomideki olumsuz değişimlere karşı duyarlılığının yüksek olması ve birden çok sektör ile bağlantılı olmasından dolayı, sektörde meydana gelecek herhangi bir olumsuz etki, kendisinden daha geniş bir alana yayılmaktadır. Bu durum sebebiyle, makroekonomik açıdan desteklenmesi gereken öncü sektörler arasında yer almaktadır.

Günümüzde devletler, hem kamu harcamalarını finanse etme hem de ekonomiye müdahale aracı olarak sıklıkla vergi politikalarına başvurulmaktadır. Başka bir ifadeyle, vergi politikaları iktisadi, mali ve sosyal amaçlar doğrultusunda maliye politikası aracı olarak kullanılmaktadır. Ülkemizde ekonomimiz içerisinde önemli bir yere sahip olan otomotiv sektörü de vergi politikalarından hem doğrudan hem de etki alanının genişliğinden dolayı dolaylı olarak etkilenmektedir. Otomotiv sektörü üzerinden alınan vergiler; mikro açıdan iktisadi karar birimlerinin tüketim davranışlarını, araçların fiyatlarını, üreticilerin maliyetlerini; makroekonomik açıdan ise, istihdam, gelir dağılımı, dış ticaret hadleri ve devletin elde ettiği vergi gelirleri vb. ekonomik değişkenleri doğrudan veya dolaylı yönde etkilemektedir. Sektör üzerinden alınan vergiler, ÖTV, KDV ve MTV gibi doğrudan tahsil edilen vergilerin yanı sıra, sektörde faaliyet gösteren kişi veya kurumlardan tahsil edilen Gelir ve Kurumlar Vergisi, sektör için tamamlayıcı mal niteliğinde olan akaryakıt vergileri, yedek parça ürünleri gibi dolaylı olarak çok sayıda tahsil edilen vergi bulunmaktadır. Vergi sayısının fazla ve oranlarının yüksek olması, sektördeki vergi yükünü arttırmaktadır. Şüphesiz ki, sektör üzerinde en önemli etkiye sahip olan vergi ÖTV'dir. Özellikle binek otomobil ve hafif ticari araç kapsamında yer alan motorlu araçlar için belirlenen vergi oranlarının yüksek olması, satış miktarları ve dolayısıyla otomotiv pazarı üzerinde oldukça etkilidir.

Otomotiv sektöründe belirlenen matrahlar üzerinden farklı oranlar uygulanarak hesaplanan ÖTV, satış fiyatları üzerinde belirleyici bir role sahiptir. Uygulanan ÖTV oranlarının yüksek olmasının temelde, otomotiv sektöründe talebin büyük bir kısmının ithal mallardan karşılanmasından kaynaklanmaktadır. 2020 yılı itibariyle, otomotiv sektöründe toplam pazarın %53,60'ı, toplam pazarın içerisinde otomobil pazarının %59,10'u ithal edilen araçları kapsamaktadır. Motorlu araç talebinde, ithal mallara olan talebin bu denli yüksek

olması kamu müdahalesini zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle gelişmekte olan ülkelerde, vergi politikalarını ithal mallara olan talebi azaltmak amacıyla uygulanan vergi oranlarını yüksek tutma eğilimi içerisinde. Bu sayede, ithal mallara olan talebin azaltılması ve dolayısıyla ödemeler dengesi üzerinde meydana gelebilecek olumsuz etkileri önlemeye çalışmaktadırlar. Vergi yükünü arttıran bu durum, iç piyasada olan talebin düşmesine de neden olarak sektörün gerçekleştiği satış miktarlarını da olumsuz yönde etkilemektedir.

Uygulanan vergi politikaları, ekonomik şartlar göz önüne de alınarak ya vergi yükü artırılarak ödemeler dengesini düzeltme amacıyla ya da vergi yükünü azaltarak iç piyasada talep artışına yol açacak şekilde tercih edilmektedir. Genel olarak, ekonomide herhangi bir olumsuz beklentinin ve gelişmelerin olmadığı dönemlerde vergi oranları yüksek uygulanma eğiliminde iken, sektörde herhangi bir daralmanın yaşanması durumunda iç talebi canlandırma amacıyla vergi oranlarında çeşitli indirimler uygulanmaktadır. Örneğin, 2001 ve 2008 yılında yaşanan ekonomik krizin etkilerinin izleyen yıllarda artarak devam etmesi, 2019 yılında çeşitli makroekonomik değişkenlerin neden olduğu pazar daralması durumunda vergi indirim politikaları kullanılmıştır. Vergi teşvik uygulamaları sonucunda G.T.İ.P kategorilerinde yer alan her bir motorlu araç satış miktarlarındaki etkisi farklı olmakla birlikte toplam pazar hacminde bir artışa neden olduğu görülmektedir. Meydana gelen bu artış, ekonomideki diğer değişkenlere de bağlı olarak oransal olarak değişkenlik göstermektedir.

İncelediğimiz dönemler itibariyle uygulanan vergi teşvik politikasının etkinliği değerlendirildiğinde, 2003-2004 yıllarını kapsayan vergi indirimi, kapsamı içerisinde yer alan tüm motorlu taşıtların satış miktarlarında ve toplam pazar payında önemli bir değişime yol açmıştır. 2003 yılının Ağustos ayı itibariyle uygulanmaya başlanılan vergi indirimi sayesinde her bir motorlu aracın satış miktarlarında ve dolayısıyla toplam pazar payında bir artış meydana gelmiştir. Özellikle 2004 yılı boyunca ÖTV indirim tutarının artırılarak uygulanması ve bir yıl gibi uzun bir dönemi kapsamasından dolayı satış miktarında meydana gelen değişimlerin artış oranı artarak devam etmiş ve toplam pazar payı krizin etkilerinin görülmediği döneme yaklaşmıştır. Vergi indirimi sayesinde, toplam satış hacminde meydana gelen artış otomotiv sektöründe yaşanan daralmayı önlemiştir. Bu dönemde uygulanan vergi indirim politikası, diğer dönemlerde uygulanan vergi politikalarıyla karşılaştırıldığında talebi canlandırma ve dolayısıyla satış miktarlarını daha yüksek oranda bir artış yaşandığı gözlemlenmiştir. Bunun sebebi, 2001 krizi sonrasında otomotiv pazarında meydana gelen daralmanın 2001,2002 ve 2003 yılının ilk çeyreğinde artan oranlarda devam etmesinden kaynaklanmıştır. Ekonomik krizin etkilerinin sektör üzerindeki etkisi uzun bir süre hissedilmiş ve bu durum tüketicilerin

motorlu araç taleplerini bu dönemlerde ertelemeleri nedeniyle pazardaki daralma derinleşmiştir. Uygulanan vergi indirimi ile otomotiv sektöründe satış fiyatlarında meydana gelen indirim ertelenen motorlu araç talebini canlandırmış ve vergi politikasının etkinliğini arttırmıştır.

2008 yılında yaşanan küresel finansal krizin otomotiv sektörü üzerindeki etkisi son çeyrek dönemde hissedilmeye başlanmış ve pazar hacminde meydana gelen daralmanın izleyen yılın ilk iki ayında da devam etmiştir. 2001 krizinin etkilerini bertaraf etmek için 2003-2004 yıllarını kapsayan vergi teşvik politikasının aksine, 2008 küresel finansal kriz döneminde pazardaki daralmanın derinleşmesi önlenmek için kısa bir süre içerisinde vergi oranlarında indirimi uygulanmaya başlanmıştır. Mart-Haziran ve Haziran-Eylül olarak iki ayrı dönemde ve farklı içeriklerde uygulanan vergi indiriminin toplam satış hacmi üzerindeki etkisi değişkenlik göstermiştir. Mart-Haziran döneminde vergi indirim oranlarının yüksek olması ve belirli sınırlamalara sahip olmamasından dolayı meydana gelen etki, Haziran-Eylül dönemine göre daha fazla olmuştur. Haziran-Eylül döneminde hem vergi indirim oranlarının artırılarak uygulanması hem de motor silindir hacmi göz önüne alınarak kapsamının daraltılmasından dolayı vergi indiriminden yararlanacak olan tüketicilerin sayısını azaltmıştır. Bu durum ise vergi politikasının satışlar üzerindeki olumlu etkisini azaltmış ve politikanın başarısını etkilemiştir. Vergi indirimi kapsamında her alan her motorlu aracın talebini etkileyen unsurların farklı olması nedeniyle, vergi indirimi sonrasında satış miktarlarında meydana gelen değişimlerde farklı düzeylerde gerçekleşmiştir. Mart-Eylül dönemi içerisinde, otomobil ve kamyonet satışları hem ilgili yıl içerisinde hem de bir önceki yılın aynı dönemine göre gerçekleşen satış miktarları artış gösterdiği gözlemlenmiştir. Satış hacminde meydana gelen bu artış, otomobil ve kamyonet pazar payını arttırarak kriz öncesi dönemdeki pazar paylarından yaklaşık %3,50 oranında büyüme gerçekleşmiştir. Haziran-Eylül dönemi içerisinde vergi indirim oranları artırılması ve kapsamı daraltılmasına rağmen 87.03 G.T.İ.P kapsamında olan otomobil ve kamyonetlerin vergi indirimi ile birlikte satış hacminde yaşanan artış pazardaki daralmayı önlemekle kalmamış, aynı zamanda büyümesine de katkı sağlamıştır. Bu durumun temel sebebi, bu kategoride yer alan araçlara uygulanan ÖTV oranlarının diğer motorlu araçlara göre daha yüksek olmasından ve bireysel olarak bu araçların daha fazla tercih edilmesinden kaynaklanmaktadır. Satış fiyatı içerisinde önemli bir ağırlığa sahip olan ÖTV oranlarında yapılan indirim, talebin fiyat esnekliğinin yüksek olduğu sektörde bu araçlara olan talebi arttırmıştır. Ayrıca bu kategoride yer alan araçlardan özellikle otomobilin diğer motorlu araçlara göre tüketiciler tarafından daha fazla talep edildiğinden vergi indiriminin etkinliğini

arttırmaktadır. Vergi indirimi kapsamında yer alan diğer motorlu araçlardan otobüs, minibüs, midibüs ve kamyon satış miktarları vergi indirim dönemi içerisinde dalgalanma göstermiş olsa da, bu dönemde gerçekleşen satış miktarları bir önceki yılın aynı döneminin oldukça altında kalmıştır. Bu araç türlerinden olan otobüs hariç, diğer araçlar üzerinde uygulanan ÖTV indirimi etkili olmamış ve krizin neden olduğu daralma önlenememiştir. Bu kategoride yer alan araçlardan ağır ticari araç kapsamındaki kamyonların yapısı itibariyle vergi indirimi etkili olmamış, Haziran-Eylül dönemi içerisinde vergi oranının artırılması ve kapsamının daraltılmasıyla satış miktarları azalmaya devam etmiştir. Bu durumun temel sebebi, bu kategorilerde yer alan araçların talep düzeylerinin fiyat dışındaki birçok ekonomik değişken tarafından etkilenmesinden kaynaklanmaktadır. Mart-Eylül dönemi içerisinde otobüs ve midibüslerde içerik ve kapsamı aynı vergi indirimi uygulanmasına rağmen bu araçların satışlarında da bir sıçrama meydana gelmemiş ve vergi indirimine rağmen satış miktarları bir önceki yıldaki satış hacmine ulaşamamıştır. Bu durum, otobüs ve midibüsler üzerinden alınan vergi oranlarının nispeten daha düşük oranlarda olması ve vergi indiriminin satış fiyatı üzerinde belirgin bir etki yaratmamasından dolayı talebi canlandırmada yetersiz kalmasından kaynaklanabilir. Ayrıca yine bu kategoride yer alan araçların talep miktarları, ekonomideki diğer değişkenler tarafından etkilendiğinden uygulanan vergi indirimi satış miktarlarını tek başına arttırmada yeterli düzeyde olmamıştır. 2009 yılı içerisinde 7 aylık bir süre içerisinde uygulanan vergi indirimi, sadece hafif ticari araç kapsamındaki otomobil ve kamyonet satış hacminin artmasına ve pazar payının büyümesine katkı sağlamıştır. İlgili kategoride yer alan motorlu araçların satış fiyatları içerisinde önemli bir paya sahip olan ÖTV’de yapılan indirim talebi canlandırmıştır. Vergi indirimi kapsamındaki diğer araçlara sağlanan indirim ise, satış hacminin ve dolayısıyla pazar payının artmasına katkı sağlamamış, sadece pazardaki daralmayı kısmi olarak önlemiştir.

2018 yılına gelindiğinde ise, otomotiv sektöründe talep yetersizliği sebebiyle sektör pazar daralması yeniden vergi teşvikini gündeme getirmiştir. Bu dönemde, 2009 yılının vergi teşvikinin sonuçları göz önüne alınarak sadece 87.03 G.T.İ.P kapsamında yer alan otomobil ve kamyonete vergi indirimi kapsamına alınmıştır. 2018 yılının Kasım ve Aralık aylarında uygulanan vergi indirimi hem kamyonet hem de otomobil satış miktarlarında sıçramaya yol açmıştır. Vergi indiriminin satışlar üzerindeki bu olumlu etkisi, uygulama süresinin kısa olmasından dolayı toplam pazarın büyümesi için yeterli olmasa da daralmanın derinleşmesini önlemiştir. Bu olumlu etki ile 2019 Ocak-Haziran dönemi arasında da vergi indiriminin uygulanmasına karar verilmiştir. Ancak bu dönem içerisinde hem otomobil hem de kamyonet

satışları vergi indirimine rağmen bir önceki yılın aynı döneminde gerçekleşen satışların ortalama %45 oranında altında kalmıştır. 2003-2004 ile 2009 dönemlerinde uygulanan vergi teşviklerinin aksine, ilgili araç kategorisinde yer alan motorlu araçların satışını arttırıp pazar paylarının büyümesini sağlayamamış, sadece pazardaki daralmanın derinleşmesini frenlemiştir.

İncelediğimiz yıllar itibariyle, 2018-2019 yılları hariç uygulanan vergi teşviki politikası, otomotiv sektörü toplam pazar üzerinde olumlu etkiler yaratmıştır. 2003-2004 yılları içerisinde uygulanan vergi indirimi, tüm motorlu araçların pazar paylarının artmasına katkı sağlamışken, 2009 yılında verilen teşvik sadece 87.03 G.T.İ.P kapsamındaki hafif ticari araçların pazar paylarını arttırmış olup, diğer motorlu araç pazarlarındaki daralmayı kısmen önlemiştir. Otomotiv sektöründe gerçekleşen satışlar üzerinde vergi önemli bir değişken olmakla birlikte, birçok ekonomik değişkenden doğrudan veya dolaylı olarak etkilendiğinden vergi indirim dönemlerinde ortaya çıkan etkiler her bir motorlu araçlar için birbirinden farklı sonuçlar doğurmaktadır. Uygulanan ekonomik analizde de bu durum net olarak gözükmemektedir. Vergi teşvikinin geçerli olduğu her dönemde, hafif ticari araç kapsamında yer alan otomobil ve kamyonet satış miktarlarında, diğer motorlu araçlara göre daha fazla artış yaşanmıştır. Ancak ağır ticari araç kapsamında yer alan motorlu araçların satışını fiyat unsuru dışında diğer ekonomik değişkenlere bağlı olduğundan, teşvik dönemlerinde artış yaşanmakla birlikte bu artışın etkisi sınırlı olmuştur. Motorlu araç kapsamında yer alan tüm araç tipleri, vergi teşvikinin uygulandığı dönemlerde satış miktarlarındaki artış oranları birbirinden farklı olsa da vergi teşviklerinin satışlar üzerinde etkili olduğu görülmüştür. Buhur'un yapmış olduğu çalışmada, ÖTV ve KDV oranlarında yapılan indirimin satışlar üzerinde etkili olduğu sonucuna ulaşmıştır. Tabar ve Tokatlıoğlu tarafından yapılan ve küresel kriz döneminde uygulanan vergi indirim politikalarının söz konusu sektörlerin üretim ve satış miktarlarını arttırıcı bir etkiye sahip olduğu belirlenmiştir.

Otomotiv sektörüne sağlanan teşviklerden diğer bir teşvik olan hurda teşviki ise, üretilen ürünlerin ekonomik değer taşınması ve belirli bir yaşın üzerindeki araçların kullanımının insan ve çevre sağlığı üzerindeki etkisini ortadan kaldırmak için son derece önemlidir. Geçmişten günümüze kadar, farklı içerik ve kapsamlara sahip olarak uygulanan hurda teşviki, uygulandığı her yılda trafikten kaydı silinen araçlar içerisinde hurdaya ayrılan araç sayısında ciddi bir artışa yol açmıştır. Özellikle belirli bir kilogram fiyatı üzerinden nakdi ödeme desteği ve yeni araç alımında ÖTV indiriminin sağlandığı hurda teşviklerinde, uygulandıkları yıllarda hurdaya ayrılan araç sayısında %100'ün üzerinde ciddi bir artış yaşanmıştır. Motorlu araç parkı yaş ortalaması AB ortalamasının üzerinde olan ülkemizde, hurda teşvikinin kalıcı hale getirilmesi

ile otomotiv sektöründeki olumlu katkı yaratacağı açıktır. Hurda teşvikinin kalıcı olması ile birlikte, belirli bir yaşın üzerindeki araçların trafikten çıkarılması ile yakıt tasarrufu sağlayan, çevre dostu yeni araçların satış miktarlarını da artmasına neden olacaktır. Satış miktarında meydana gelen artış ise, bir yandan otomotiv sektörünün genişlemesiyle hem çarpan etkisiyle ekonomik canlanma yaratacak hem de devletin yeni araç satışı sebebiyle elde edeceği vergi gelirleri artacaktır. Tüm bunların yanı sıra, hurda araçların geri dönüştürülebilir nitelikte olmasından dolayı da yarattığı ekonomik değer de göz önünde bulundurulduğunda sektör için hurda teşvikinin yasal düzenlemelerle kalıcı hale getirilmesi son derece önemlidir.

Otomotiv sektöründe vergi yükünün yüksek olması satış miktarlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Ayrıca artan döviz kuru ile birlikte maliyetlerin ve dolayısıyla otomobil fiyatlarının artması ile birlikte, vergi matrahlarında bir üst dilime kaymakta ve dolayısıyla daha fazla vergi ödenmektedir. Zaten yüksek olan vergi oranları ile birlikte, matrah aralıklarının fiyat değişimlerine karşı duyarlı olmamasından dolayı ekonomideki karar birimlerin vergi yükleri artmakta ve bu durum talep miktarlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Ekonomik büyüme ve kalkınma için itici güç konumunda olan sektörün üzerindeki vergi yükü hafifletilmeli, matrah aralıkları fiyat değişimleri göz önüne alınarak arttırılmalı ve hurda indirim teşviki kalıcı hale getirilmelidir.

KAYNAKÇA

- Abdioğlu, Z.** (2013). Türkiye İçin Enflasyonu Hızlandırmayan Kapasite Kullanım Oranı Tahmini. *Yaşar Üniversitesi Dergisi*, 8(31), 5296-5323.
- Abu Eishah S. Ve Mannering F.** (2002), Forecasting Automobile Demand For Economies İn Transition: A Dynamic Simultaneous-Equation System Approach Transportation Planning And Technology, 25(4), 311-331.
- Akdoğan, A.** (2007). *Türk Vergi Sistemi ve Uygulaması*. Gazi Kitapevi, Ankara.
- Akkaya, Ş.** (2004). Vergileme ve Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları. *Maliye Araştırma Merkezi Konferansları*, s. 43 – 44. Seri, İ.Ü.İ.F. İstanbul.
- Aktaş, C.** (2007). Otomobil İhracatı ve İthalatı Fiyat Endeksi Verilerinin Farklı Varyanslılığının İncelenmesi. *İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6(11), 149-162.
- Albayrak Ö.** (2011). Finansal Krizde Uygulanan Vergi Politikalarının Gelir Dağılımına Etkileri: 2004-2009, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, Cilt:66, No:2, s.1-34.
- Alptekin, V.** (2013). *Türk Vergi Sistemi*. Gazi Kitapevi.
- Ankara Sanayi Odası (ASO)** (2017). *Motorlu Kara Taşıtları Sektörü*. [Erişim Tarihi: 03.01.2020, <https://www.aso.org.tr/wp-content/uploads/2017/09/25.pdf>].
- Arslan, M.** (2007). *Türk Vergi Sistemi*. Nobel Yayın Dağıtım.
- Aşarkaya, A.** (2017). *Otomotiv Sektörü*. [Erişim Tarihi: 14.06.2019, https://ekonomi.isbank.com.tr/ContentManagement/Documents/sr201712_otomotivsektoru.pdf].
- Ataç, B.** (2013). *Maliye Politikası Gelişimi, Amaçları, Araçları ve Uygulama Sorunları*. 10. Baskı, Turhan Kitapevi.
- Başbuğ, A. K. ve Evlimoğlu, U.** (2020). Otomotiv Sektörünün Türkiye Ekonomisini Makroekonomik Olarak Etkileme Mekanizmaları ve Sektöre Yönelik Bir Analiz. *3. Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi*, 55(1), 111-133. [Erişim Tarihi: 06.06.2019, http://tisej.com//makale_ozet.php?MSID=WbYKpNK3oqSdCnBEzxvwwszIoPNTK5TOBIky3POmwV4%]

- Başkol, M. O.** (2011). Türk Otomotiv Sektörünün Uluslararası Rekabet Gücü (1996-2010). *Paradoks Ekonomi, Sosyoloji ve Politika Dergisi*, 7(2), 63-78.
- Baştaş, H.** (2018). Yatırım Teşviklerin Bölgesel Analizi. *Social Sciences Studies Journal* ISSN: 2587-1587, 34(15), Ekonomi Bakanlığı Teşvik Uygulama ve Yabancı Sermaye Genel Müdürlüğü.
- Bedir, A.** (1999). *Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana Sanayi-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği*. (Uzmanlık Tezi), Devlet Planlama Teşkilatı, Yayın No: 2495.
- Bedir, A.** (2002). *Türkiye’de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi*. İktisadi Sektörler ve Koordinasyonlar Genel Müdürlüğü. DPT Yayınları, No:2660.
- Bilici, N.** (2013). *Türk Vergi Sistemi*. Seçkin Yayıncılık.
- Buhur S.** (2017), ÖTV ve KDV İndirimlerinin Girişimcilerin Satışları Üzerindeki Etkisi: Türkiye Örneği, 8. Uluslararası Girişimcilik Kongresi, s.922-929.
- Bülbül D. Ve Orkunoğlu I.F.** (2009), Türkiye’de Otomotiv Piyasasındaki Özel Tüketim Vergisi İndirimlerinin Maliye Sosyolojisi Açısından Analizi, *Sosyo Ekonomi Dergisi*, 2009/2, 95-108.
- Çoşkun B. ve Çömlekçi İ.** (2021), Vergi Teşvik Uygulamalarının Otomotiv Sektörü Üzerindeki Etkileri: Düzce İlinde Bir Araştırma, *Vergi Sorunları Dergisi*, Ocak 2021, Sayı: 388.
- Dinler, Z.** (2014). *Bölgesel İktisat*. Ekin Kitapevi Yayınları.
- Deniz, E.** (2009). *Otomotiv Sektör Raporu*. Enterprise Europe Network. [Erişim Tarihi: 04.05.2019, iso.org.tr/file/AIA-karadeniz-484.pdf]
- Doğruyol, C. ve Çomaklı, E. Ş.** (2013). *Kamu Maliyesi*. Savaş Yayınevi.
- Duran, M.** (2003). Teşvik Politikaları ve Doğrudan Sermaye Yatırımları. *Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı Ekonomik Araştırmalar Genel Müdürlüğü Araştırma İnceleme Dizisi*, (33).
- Durmuş, M.** (2010). *Kapitalizmin Krizi-2008 Krizinin Eleştirel Bir Çözümlemesi*. Tan Kitabevi Yayınları.
- Edizdoğan, N. ve Çelikkaya A.** (2010). *Vergilerin Ekonomik Analizi*. Dora Yayıncılık.
- Edizdoğan, N. , Çetinkaya, Ö. ve Gümüş, E.** (2013). *Kamu Maliyesi*. Ekin Yayınevi.

Eğilmez, M. (2012). *Kapasite Kullanımı Nedir, Nasıl Ölçülür, Ne İşe Yarar?* [Erişim Tarihi: 03.10.2019, <http://www.mahfiegilmez.com/2012/03/kapasite-kullanm-nedir-nasl-olculur-ne.html>]

Engin, C. ve Polat, E. (2010). Türk Otomotiv Sektörü ve Küresel Finansal Krizin Sektöre Etkileri (1996-2009). *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), ISSN: 1309-8020. [Erişim: 10.08.2020, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/56631>]

Eser, E. (2011). *Türkiye’de Uygulanan Yatırım Teşvik Sistemleri ve Mevcut Sistemin Yapısına Yönelik Öneriler.* (Uzmanlık Tezi) İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Nisan 2011, Devlet Planlama Teşkilatı, Yayın No:2822.

Gelir İdaresi Başkanlığı (GİB) (2019). [Erişim Tarihi: 02.07.2019, https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/mevzuatek/otv_oranlari_tum/ozeltuketimorani-OpenPage.htm]

Gelir İdaresi Başkanlığı (GİB) (2010). *Malul ve Engellilerin Araç Alımında ÖTV İstisnası Uygulanmasının Şartları İle İstisnadan Yararlanacak Araçların Satışında Vergi Uygulaması.* ÖTV Sirküleri/12. [Erişim: 05.05.2020]

Giray, F. (2002). Vergi Harcamaları: Harcama Vergileri Açısından Analizi. *Uludağ Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 11(1), 27-52.

Giray, F. (2012). *Vergi Teşvik Sistemleri ve Uygulamaları.* Ekin Yayınevi.

Gülçiçek, A. (2013). Türkiye’de Otomotiv Sektörü, Vergi Gelirlerine Etkisi ve Vergisel Sorunlar. *Vergi Sorunları Dergisi*, Sayı:300, 21-26.

Güngör, F. ve Bozkurt, M. (2011). Parti Üretim Sistemi ile Çalışan Kobi’lerde Kapasite Kullanımı ve Verimlilik İlişkisinin İncelenmesi: Bir Saha Araştırması. *XI Üretim Araştırmaları Sempozyumu.* [Erişim Tarihi: 02.06.2019, <http://acikerisim.ticaret.edu.tr/xmlui/bitstream/handle/11467/544/M00371.pdf?sequence=1&isAllo wed=y>]

Görener, A. ve Görener, Ö. (2008a). Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler. *Yaşar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(10), 1213-1232.

Görener, A. ve Görener, Ö. (2008b). Otomotiv Endüstrisinin Türkiye Ekonomisindeki Yeri: Sektörel Bir İnceleme. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(26), 306-319.

Gündüz, R. , İçel, C. , Şengören, Z. ve Dere, G. (2011). *Motorlu Taşıtlar Sektör Araştırma Raporu*. Rekabet Kurumu IV. Denetim ve Uygulama Daire Başkanlığı.

İncekara, A. (1995). *Türkiye’de Teşvik Sistemi*. İTO Yayınları, İstanbul.

Işık, H. (2013). *Engellilerin Vergisel Avantajları* [Erişim Tarihi: 07.05.2020, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/667875>]

Kalenderoğlu, M. (2013). *Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi*. 15.Baskı, Agon Yayınevi.

Karaçetin, Ö. E. (2015). *Otomotiv Sektörüne Sağlanan Vergisel Teşvikler ve Filo Şirketlerine Etkisi*. [Erişim Tarihi: 02.04.2020, <https://tokkder.org/tokkder-dergi/3266>)

Karadeniz, M. (2014). *Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi*. 4T Kitapevi.

Kargül, D. ve Erol, M. (1994). *Ekonomik Rapor-1994*. Otomotiv Yetkili Satıcılar Derneği, İstanbul.

Kirmanoglu, H. (2014). *Kamu Ekonomisi Analizi*. 5.Baskı, Beta Yayınları.

KMPG (2019). *Otomotiv Sektörel Bakış*. [Erişim Tarihi: 21.04.2019, <https://home.kpmg/tr/tr/home/gorusler/2019/04/sectorel-bakis-2019-otomotiv.html>]

Korucuoğlu, S. (2006). *Gelişmekte Olan Ülkelerde Doğrudan Yabancı Yatırımlar ve Vergi Teşvikleri* (Yüksek Lisans Tezi). Çanakkale 18 Mart Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Çanakkale.

Mumcu A. ve Alper C.E. (2000), Türkiye’de Otomobil Talebinin Tahmini, Boğaziçi Üniversitesi Araştırma Raporu, Ekim, 2000.

Otomotiv Distribütörle Derneği (ODD) (2019). *Pazar- Perakende Satışlar*. [Erişim Tarihi: 11.03.2019, http://www.odd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=36]

Otomotiv Sanayiciler Derneği (OSD) (2009). *Küresel Otomotiv Sektörü Değerlendirme Raporu*. [Erişim: 09.04.2019, <http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Rapor2009-12-76.pdf>]

Otomotiv Sanayiciler Derneği (OSD) (2009). *Aylık Otomotiv Sektörü Değerlendirme Raporları* [Erişim Tarihi: 08.05.2019, <http://www.osd.org.tr/osd-yayinlari/otomotiv-sektoru-aylik-degerlendirme-raporlari/>]

Otomotiv Sanayiciler Derneği (OSD) (2009), *Otomotiv Sanayi Üretim Bültenleri*. [Erişim Tarihi: 20.08.2019, <http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Bulten2009-12-66.pdf>]

Otomotiv Sanayiciler Derneği (OSD) (2018). *Aylık Otomotiv Sektörü Değerlendirme Raporları*. [Erişim Tarihi: 09.05.2019, http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2018-12_OSD_Aylik_Degerlendirme_Raporu-5391.pdf]

Otomotiv Sanayiciler Derneği (OSD) (2018), *Otomotiv Sanayi Üretim Bültenleri*. [Erişim Tarihi: 29.08.2019 http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Otomotiv_Sanayii_Uretim_Bulteni_2018.12-5393.pdf]

Otomotiv Sanayiciler Derneği (OSD) (2019). *Küresel Otomotiv Sektörü Değerlendirme Raporu*. [Erişim: 09.04.2019, http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2019_Kuresel_Degerlendirme_Raporu-5496.pdf]

Otomotiv Sanayiciler Derneği (OSD) (2019). *Aylık Otomotiv Sektörü Değerlendirme Raporları*. [Erişim Tarihi: 15.05.2019, http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2019-12_OSD_Aylik_Degerlendirme_Raporu-5468.pdf]

Otomotiv Sanayiciler Derneği (OSD) (2019), *Otomotiv Sanayi Üretim Bültenleri*. [Erişim Tarihi: 07.09.2019, http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Otomotiv_Sanayii_Uretim_Bulteni_2019.12-5466.pdf]

Otomotiv Sanayiciler Derneği (OSD) (2019). *Dış Ticaret Raporları*. [Erişim Tarihi: 16.11.2019, http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/4.Ceyrek_2019_OSD_Dis_Ticaret_Raporu-5492.pdf]

Ozansoy, A. (2012). Özürlü Araçları KDV'den İstisna mı? *Mali Çözüm Dergisi*, Mayıs-Haziran 2012, 61-72. [Erişim Tarihi: 09. 12.2019, <https://www.ismmmo.org.tr/Yayinlar/Mali-Cozum-Dergisi/sayi-111/--2319>]

Önder K. Ve Şahin M. (2018), Özel Tüketim Vergisi Artışlarının Hanehalkının Binek Otomobil Talebi Üzerine Etkisi: Panel Eşbütünleşme Analizi, *Maliye Dergisi*, Ocak-Haziran 2018; 174: 337-359.

Özdamar, G. ve Albeni, M. (2011). Türkiye Otomotiv Sanayi Dış Ticaret Rekabet Gücü Üzerine Bir İnceleme. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 1(3), 193-216.

Özkara, M. (2004). *Türk Vergi Sisteminde İstisna ve Muafiyet Uygulamalarının Vergilemenin Mali Amacı Bakımından Değerlendirilmesi*. Anadolu Üniversitesi Yayınları:1595, Açıköğretim Fakülte Yayınları:844, Eskişehir.

Pişkin, S. (2017). Türkiye Otomotiv Sanayi Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri. *Türkiye Sınai Kalkınma Bankası Ekonomik Araştırmalar , Otomotiv Sektör Raporu*, Ocak 2017.

Pişkin S. (2017), Belirsizlik ve Bilinmezlik: Yeni ÖTV Düzenlemesinin Otomotiv Sektörüne Etkileri. [Erişim Tarihi: 18.04.2020, https://taysad.org.tr/Uploads/BilgiBankasi/06-02-2017-09-58-170206-Yeni_OTV_Duzenlemesinin_Otomotiv_Sektorune_Etkileri_TSKB-2207.pdf]

Sarısoy, İ. (2008). *Küçük ve Orta Ölçekli İşletmelere Yönelik Vergi Teşvik Politikası*, İstanbul Ticaret Odası Yayın No:2008-23.

Şah, Ö. F. (2007). *Türkiye Otomotiv Sektörünün İhracat Performans Analizi*. (Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Şahbaz, A. (2011). Cari İşlem Açıklarının Sürdürülebilirliği:2001-2011 Türkiye Örneği. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20(3), 417-432.

Şahbazov, R. ve İnci, A. (2000). Küreselleşen Avrupa’da İhracat Teşvikleri. *Vergi Sorunları Dergisi*, Sayı:140, Mayıs 2000, 175-188.

Şanver C., Ayas I. ve Topalfakıoğlu N.M. (2017), Mükelleflerin Özel Tüketim Vergisinde Yapılan Değişikliklere Tepkileri, *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 4(4), 214-231.

Şen, H. ve Sağbaş, İ. (2016). *Vergi Teorisi ve Politikası*. 2.Baskı, Seçkin Yayıncılık.

Tabar Ç. Ve Tokathoğlu M. (2018), Küresel Ekonomik Kriz Dönemlerinde Türkiye’de Uygulanan Vergi Politikalarının Değerlendirilmesi, *International Journal Of Public Finance*, 3(1), 27-46.

Tatar, G. C. ve Yurdadoğ, V. (2017). Türkiye’de Maliye Politikası Aracı Olarak Teşvik Politikaları, *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, ISSN:1308-2922, E-ISSN:2147-698, 154-177.

T.C. Resmi Gazete, 197 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu, 18 Şubat 1963, Sayı:11342.

T.C. Resmi Gazete, 4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu, 12 Haziran 2002, Sayı:24783.

T.C. Resmi Gazete, 3065 Sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu, 02 Kasım 1984, Sayı:18563.

T.C. Resmi Gazete, Amerika Birleşik Devletleri Menşei Bazı Ürünlerin İthalatında Ek Vergi Yükümlülüklerinin Uygulanmasına Dair Karar, 11 Haziran 2018, Sayı:11973.

T.C. Resmi Gazete, Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkındaki Yönetmelik, 30 Aralık 2009, Sayı:27488.

T.C. Resmi Gazete, Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkındaki Karar, 15 Haziran 2012, Sayı:3305.

T.C. Resmi Gazete, Yatırımların Proje Bazında Desteklenmesi ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 07 Temmuz 2016, Sayı:6745.

T.C. Resmi Gazete, Özel Tüketim Vergisi II Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair (Seri No:3) Tebliği, 27 Aralık 2017, Sayı:30283.

T.C. Resmi Gazete, Özel Tüketim Vergisi II Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ, 31 Aralık 2018, Sayı:30642.

T.C. Resmi Gazete, 4760 Özel Tüketim Vergisi Kanunu, 07 Ağustos 2003, Sayı:25192.

T.C. Resmi Gazete, Bir Kısım Motorlu Kara Taşıtlarının Piyasadan Çekilmesine İlişkin Tebliğ, 4 Kasım 2010, Sayı:27749.

T.C. Resmi Gazete, Motorlu Araçlar Genel Tebliği (Seri No:41), 04 Ağustos 2012, Sayı:28374.

T.C. Resmi Gazete, Bir Kısım Motorlu Kara Taşıtlarının Piyasadan Çekilmesine İlişkin Tebliğ, 17 Aralık 2012, Sayı:28470.

T.C. Resmi Gazete, Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği (Seri No:48), 20 Temmuz 2017, Sayı:30136.

T.C. Resmi Gazete, 7103 Sayılı Vergi Kanunları ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanunu, 11 Haziran 2018, Sayı:60448.

T.C. Resmi Gazete, 2018/11750 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi Eki Kararı, 18 Mayıs 2018, Sayı:30425.

T.C. Resmi Gazete, 1013 Sayılı Cumhurbaşkanı Kararı, 30 Nisan 2019, Sayı:30761.

T.C. Resmi Gazete, 14802 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, 16 Mart 2009, Sayı:27171.

T.C. Resmi Gazete, 15081 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, 16 Haziran 2009, Sayı:27260 (Mükerrer).

T.C. Resmi Gazete, 1435 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanun' una Ekli I, II ve III Sayılı Listelerde Yer Alan Mallarda Uygulanacak Özel Tüketim Vergisi Tutarlarının Belirlenmesi ile Bazı Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Karar, 25 Şubat 2011, Sayı:27857.

T.C. Resmi Gazete, 287 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu, 31 Ekim 2018, Sayı:30581.

T.C. Resmi Gazete, 540 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı, 31 Aralık 2018, Sayı:30642.

T.C. Resmi Gazete, 287 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı, 31 Ekim 2018, Sayı:30581.

T.C. Resmi Gazete, 843 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı, 21 Mart 2019, Sayı:30721.

T.C. Resmi Gazete, 7 Cumhurbaşkanlığı Kararı/4760 ÖTV 2 sayılı listede yer alan bazı malların özel tüketim vergisi oranlarına esas özel tüketim vergisi matrahlarının yeniden tespiti hakkındaki karar (Karar Sayısı:132), 20 Eylül 2018, Sayı: 30545.

Telatar, E. (2011). Türkiye'de Cari Açık Belirleyicileri ve Cari Açık-Krediler İlişkisi. *Bankacılar Dergisi*, Sayı:78, 22-36.

Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) (2002). *Parça Sektörü (Otomotiv Yan Sanayi) Draft Rapor*. [Erişim: 28.02.2019, https://tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/mm/Ek6a.pdf]

Türkiye Cumhuriyeti Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (2016). *Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2016-2019)*. [Erişim Tarihi: 13.05.2019, <http://www.sp.gov.tr/tr/temelbelge/s/168/Turkiye+Otomotiv+Sektoru+Strateji+Belgesi+ve+Eylem+Plani+ 2016-2019>]

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (2019). *11. Kalkınma Planı (2019-2023), Otomotiv Sanayi Çalışma Grubu Raporu*. [Erişim Tarihi: 25.04.2019, <https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2019/07/OnbirinciKalkinmaPlani.pdf>]

Türkiye Cumhuriyeti Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) (2007). *Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007- 2013 Otomotiv Sanayi Özel İhtisas Raporu*. [Erişim : 09.09.2019, https://sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/11/09_OtomotivSanayii.pdf]

Türkiye Cumhuriyeti Ekonomi Bakanlığı (2016). *Ana ve Yan Sanayi Sektörü, Sektör Raporları* , İhracat Genel Müdürlüğü Otomotiv, Makine, Elektrik ve Elektronik Ürünler Daire

Başkanlığı, [Erişim Tarihi: 12.06.2019,
<http://www.orhangazitso.org.tr/webFiles/1488897381.pdf>]

Türkiye Cumhuriyeti Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (2019). *Otomotiv Sektör Raporu. Sanayi ve Verimlilik Genel Müdürlüğü Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi* [Erişim Tarihi: 17.06.2019,
<https://www.sanayi.gov.tr/plan-program-raporlar-ve-yayinlar/sector-raporlari/mu0203011620>]

Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) (2014). *Ekonomi ve Dış Ticaret Raporu.* [Erişim Tarihi: 18.03.2019,
https://www.tim.org.tr/files/downloads/raporlar/tim_ekonomi_ve_dis_ticaret_raporu_2014.pdf]

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) (2020). *Araştırma- Geliştirme Faaliyetleri Araştırması.* Sayı:33676. [Erişim Tarihi: 05.11.2020,
<https://tuikweb.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=33676>]

Ustabaş, A. (2014). Mikro ve Makro Etkiler Yönünden Elektrikli Otomobiller Türkiye Ekonomisi Örneği. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi*, 36(1), 269-291.

Ünsal E. (2014). *Makro İktisat.* İmaj Yayıncılık, Ankara.

Yavuz H. (2017), Otomobil Alımında Özel Tüketim Vergisinin Etkisi ve ÖTV Bilinci, *International Journal Of Eurasia Social Sciences*, 8(26) 373-389.

