

**T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLERDEKİ OLASI
DEĞİŞİKLİKLERİN OTOMOBİL KULLANICILARININ
DAVRANIŞLARINA ETKİSİ: SAKARYA İLİ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Neslihan ÇALIŞKAN

**Enstitü Anabilim Dalı : Maliye
Enstitü Bilim Dalı : Mali Hukuk**

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Hakan YAVUZ

OCAK – 2020

T.C.
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

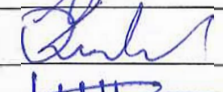
**AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLERDEKİ OLASI
DEĞİŞİKLİKLERİN OTOMOBİL KULLANICILARININ
DAVRANIŞLARINA ETKİSİ: SAKARYA İLİ ÖRNEĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Neslihan ÇALIŞKAN

Enstitü Anabilim Dalı : Maliye
Enstitü Bilim Dalı : Mali Hukuk

“Bu tez 30/01/2020 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Oybirliği / Oyçokluğu ile kabul edilmiştir.”

JÜRİ ÜYESİ	KANAATİ	İMZA
Prof. Dr. Tahir NURAL	Basarılı	
Dr. Öğr. Üyesi Harun KILIÇASLAN	Basarılı	
Dr. Öğr. Üyesi Hakan YAVUZ	Basarılı	

 SAKARYA ÜNİVERSİTESİ	T.C. SAKARYA ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TEZ SAVUNULABİLİRLİK VE ORJİNALLİK BEYAN FORMU	Sayfa : 1/1
Öğrencinin		
Adı Soyadı	:	Neslihan ÇALIŞKAN
Öğrenci Numarası	:	1560Y72001
Enstitü Anabilim Dalı	:	Maliye
Enstitü Bilim Dalı	:	Mali Hukuk
Programı	:	☒ YÜKSEK LİSANS ☐ DOKTORA
Tezin Başlığı	:	Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergilerdeki Olası Değişikliklerin Otomobil Kullanıcılarının Davranışlarına Etkisi: Sakarya İli Örneği
Benzerlik Oranı	:	% 18
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE,		
☒ Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Lisansüstü Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygulama Esaslarını inceledim. Enstitünüz tarafından Uygulama Esasları çerçevesinde alınan Benzerlik Raporuna göre yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının benzerlik oranının herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi beyan ederim.		
27/12/2019 İmza 		
☐ Sakarya Üniversitesi Enstitüsü Lisansüstü Tez Çalışması Benzerlik Raporu Uygulama Esaslarını inceledim. Enstitünüz tarafından Uygulama Esasları çerçevesinde alınan Benzerlik Raporuna göre yukarıda bilgileri verilen öğrenciye ait tez çalışması ile ilgili gerekli düzenleme tarafımda yapılmış olup, yeniden değerlendirilmek üzere@sakarya.edu.tr adresine yüklenmiştir.		
Bilgilerinize arz ederim.		
...../...../20..... İmza		
Uygundur		
Danışman Unvanı / Adı-Soyadı: Dr. Öğr. Üyesi Hakan YAVUZ Tarih: 27/12/2019 İmza 		
☐ KABUL EDİLMİŞTİR ☐ REDDEDİLMİŞTİR EYK Tarih ve No:	Enstitü Birim Sorumlusu Onayı	

ÖNSÖZ

Bu tezin hazırlanması sırasında bilgi, tecrübe ve desteğini esirgemeyen her zaman titizlikle inceleyen değerli danışmanım Dr.Öğr.Üyesi Hakan YAVUZ'a katkı ve emekleri için teşekkürlerini ve saygılarımı sunarım. Tez savunma jürimde yer alan değerli hocalarım Prof. Dr. Tarık VURAL'a ve Dr.Öğr.Üyesi Harun KILIÇASLAN'a yapmış oldukları katkılardan dolayı çok teşekkür ederim. Eğitim dönemim boyunca bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan desteğini her zaman hissettiğim değerli hocalarım Dr.Öğr.Üyesi Işıl AYAS'a, Arş.Gör.Dr. Gonca Güngör GÖKSU'ya, Arş.Gör. Tunç İNCE'ye ve bölümdeki tüm hocalarıma teşekkürlerimi borç bilirim. Ayrıca çalışmanın ampirik kısmında yaptıkları katkılardan dolayı Sakarya Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Merkezi'ne (SESAM) teşekkür ederim.

Çalışma süresince arkadaşlıklarıyla destek olan değerli dostlarım Zeynep BAKIR ve Gülşah SIZMAZ'a, hayatımın her döneminde yanımda olan canım anneme, babama ve kardeşlerime teşekkür ederim.

İhtiyaç duyduğum her anda yanımda olan, çalışmayı bitirmemi sağlayacak motivasyonu her aşamada sağlayan ve bu süreç boyunca sorumluluklarımı üstlenen sevgili eşim Sercan'a, her ne kadar çalışmama izin vermese de varlığıyla bana mutluluk veren biricik oğlum Barış'a sonsuz teşekkür ederim.

Neslihan ÇALIŞKAN

30.01.2020

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR LİSTESİ	iv
ŞEKİL LİSTESİ	v
TABLO LİSTESİ	vi
GRAFİK LİSTESİ.....	ix
ÖZET.....	x
ABSTRACT.....	xi
GİRİŞ	1

BÖLÜM 1: TÜRKİYE’DE AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLERE İLİŞKİN AÇIKLAMALAR

4

1.1.Akaryakıt Kavramına İlişkin Açıklamalar	4
1.1.1.Akaryakıt Kavramı	4
1.1.2.Akaryakıt Kullanımının Gelişimi	4
1.2.Türkiye’de Akaryakıt Üretim ve Tüketim Miktarlarının Gelişimi	5
1.2.1.Akaryakıt Üretimi	5
1.2.2.Akaryakıt Tüketimi.....	7
1.2.2.1.Motorin Tüketimi.....	7
1.2.2.2.Benzin Tüketimi	8
1.2.2.3.LPG Tüketimi	9
1.3.Günümüzde Akaryakıt Üzerinden Vergi Alınmasının Nedenleri	9
1.4. Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergilerin Tarihçesi	12
1.4.1.1923 – 1984 Dönemi	12
1.4.2.1985 – 2002 Dönemi	14
1.4.3.2003 Sonrası Dönem.....	18
1.5.Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergiler	18
1.5.1.Katma Değer Vergisi	18
1.5.2.Özel Tüketim Vergisi	22

BÖLÜM 2: TÜRKİYE’DE AKARYAKIT VERGİLERİNE İLİŞKİN GÖSTERGELER VE SEÇİLMİŞ OECD ÜLKELERİNDE AKARYAKIT VERGİLERİ 28

2.1. Türkiye’de Akaryakıt Fiyatlarının Oluşumu	28
2.2. Akaryakıttan Elde Edilen Vergi Gelirlerinin Toplam Gelirler İçindeki Payı.....	30
2.2.1. Merkezi Yönetim Bütçe Gelirleri İçerisinde Toplam ÖTV Gelirleri ve Petrol ve Doğalgaz Ürünlerine İlişkin ÖTV Gelirlerinin Payı.....	30
2.2.2. Genel Bütçe Gelirleri İçindeki Payı.....	32
2.2.3. Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı	33
2.2.4. Dolaylı Vergi Gelirleri İçindeki Payı	34
2.2.5. Toplam ÖTV Gelirleri İçindeki Payı	35
2.3. Seçilmiş OECD Ülkelerinde Akaryakıt Vergilerinin Durumu	35
2.3.1. Gelişmiş Ülkeler	36
2.3.1.1. ABD’de Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler	36
2.3.1.2. Almanya’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler	37
2.3.1.3. Fransa’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler	37
2.3.1.4. İngiltere’de Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler	38
2.3.1.5. Japonya’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler	38
2.3.2. Gelişmekte Olan Ülkeler	39
2.3.2.1. Estonya’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler	40
2.3.2.2. Kore’de Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler	40
2.3.2.3. Letonya’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler	42
2.3.2.4. Macaristan’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler	42
2.3.2.5. Slovenya’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler	43
2.4. Türkiye İle OECD Ülkelerinin Karşılaştırılması	43

BÖLÜM 3: AKARYAKIT VERGİLERİNİN TÜKETİCİ DAVRANIŞLARINA ETKİSİNE YÖNELİK AMPİRİK UYGULAMA: SAKARYA ÖRNEĞİ..... 48

3.1. Literatür İncelemesi	48
3.2. Ampirik Çalışmada Kullanılan Yönteme İlişkin Açıklamalar	49
3.3. Katılımcıların Demografik Özellikleri	50

3.4. Geçerlilik ve Güvenirlik Analizleri	52
3.4.1. Motorlu Taşıt Kullanıcılarının Akaryakıt Vergileri Hakkındaki Tutum ve Algısı Ölçeğinin Güvenirlik ve Geçerlilik Analizi	52
3.4.1.1. Güvenirlik Analizi	52
3.4.1.2. Geçerlilik Analizi.....	52
3.4.2. Akaryakıt Vergilerinin %5 Artırılması Ölçeğinin Güvenirlik ve Geçerlilik Analizi.....	56
3.4.2.1. Güvenirlik Analizi	56
3.4.2.2. Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA)	56
3.4.3. Akaryakıt Vergilerinin %5 Düşürülmesi Ölçeğinin Güvenirlik ve Geçerlilik Analizi.....	59
3.4.3.1. Güvenirlik Analizi	59
3.4.3.2. Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA)	59
3.4.4. Akaryakıt Vergilerinin %15 Artırılması Ölçeğinin Güvenirlik ve Geçerlilik Analizi.....	61
3.4.4.1. Güvenirlik Analizi	61
3.4.4.2. Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA)	61
3.4.5. Akaryakıt Vergilerinin %15 Düşürülmesi Ölçeğinin Güvenirlik ve Geçerlilik Analizi.....	64
3.4.5.1. Güvenirlik Analizi	64
3.4.5.2. Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA)	64
3.5. Katılımcıların Araç Özellikleri ve Vergilere İlişkin Düşüncelerinin İstatistikleri	66
3.6. Katılımcılardan Elde Edilen Bulgular	70
3.7. Araştırmanın Tanımlayıcı İstatistiklerine İlişkin Bulgular	71
3.8. Faktör Düzeylerine İlişkin Bulgular	85
SONUÇ.....	94
KAYNAKÇA.....	99
EK.....	104
ÖZGEÇMİŞ	107

KISALTMALAR LİSTESİ

AFA	:	Açıklayıcı Faktör Analizi
ABD	:	Amerika Birleşik Devletleri
DFA	:	Doğrulamalı Faktör Analizi
EPDK	:	Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu
IEA	:	International Energy Agency
KDV	:	Katma Değer Vergisi
KDVK	:	Katma Değer Vergisi Kanunu
KMO	:	Kaiser Mayer Olkin
LPG	:	Sıvılaştırılmış Petrol Gazları
md.	:	Madde
OECD	:	Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
ÖTV	:	Özel Tüketim Vergisi
ÖTVK	:	Özel Tüketim Vergisi Kanunu
PETDER	:	Petrol Sanayi Derneği
USD	:	Amerikan Doları

ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 1	: Faktör-1'in DFA Modeli	55
Şekil 2	: Faktör-2'nin DFA Modeli	58
Şekil 3	: Faktör-3'ün DFA Modeli	60
Şekil 4	: Faktör-4'ün DFA Modeli	63
Şekil 5	: Faktör-5'in DFA Modeli	65



TABLO LİSTESİ

Tablo 1	: Akaryakıt Tüketim Vergisi Geliri ve Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı.....	17
Tablo 2	: Türkiye’de Akaryakıt Fiyatlarının Vergili/Vergisiz Miktarları.....	28
Tablo 3	: 2018 Yılında Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergilerin Oranları...	29
Tablo 4	: 2018 Yılı İçin Akaryakıt Ürünlerinin Fiyat Oluşumu.....	29
Tablo 5	: Petrol ve Doğalgaz Ürünlerinden Elde Edilen Vergilerin Merkezi Yönetim Bütçesi Gelirleri İçindeki Payı.....	31
Tablo 6	: Akaryakıt Ürünlerinden Elde Edilen Vergilerin Genel Bütçe İçindeki Payı.....	32
Tablo 7	: Akaryakıt Ürünlerinden Elde Edilen Vergilerin Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı.....	33
Tablo 8	: Akaryakıt Ürünlerinden Elde Edilen Vergilerin Dolaylı Vergi Gelirleri İçindeki Payı.....	34
Tablo 9	: Akaryakıt Ürünlerinden Elde Edilen ÖTV’nin Toplam ÖTV Gelirleri İçindeki Payı.....	35
Tablo 10	: Kore’de Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler.....	41
Tablo 11	: Tanıtıcı Bulgular (n = 400).....	51
Tablo 12	: Ölçeğin Cronbach Alpha Değeri	52
Tablo 13	: KMO ve Barlett’s Test Sonuçları	53
Tablo 14	: AFA Sonucunda Elde Edilen Ölçeğin Boyutları	54
Tablo 15	: Ölçeğin Uyum Değerleri	56
Tablo 16	: Akaryakıt Vergilerinin %5 Artırılması Ölçeğinin Cronbach Alpha Değeri.....	56
Tablo 17	: Akaryakıt Vergilerinin %5 Artırılması Ölçeğinin KMO ve Barlett’s Test Sonuçları.....	57
Tablo 18	: AFA Sonucunda Elde Edilen Ölçeğin Boyutları.....	57
Tablo 19	: Akaryakıt Vergilerinin %5 Artırılması Ölçeğinin Uyum Değerleri...	58
Tablo 20	: Akaryakıt Vergilerinin %5 Düşürülmesi Ölçeğinin Cronbach Alpha Değeri.....	59
Tablo 21	: Akaryakıt Vergilerinin %5 Düşürülmesi Ölçeğinin KMO ve Barlett’s Test Sonuçları.....	59
Tablo 22	: AFA Sonucunda Elde Edilen Ölçeğin Boyutları.....	60
Tablo 23	: Akaryakıt Vergilerinin %5 Düşürülmesi Ölçeğinin Uyum Değerleri.....	61
Tablo 24	: Akaryakıt Vergilerinin %15 Artırılması Ölçeğinin Cronbach Alpha Değeri	61

Tablo 25	: Akaryakıt Vergilerinin %15 Artırılması Ölçeğinin KMO ve Barlett's Test Sonuçları.....	62
Tablo 26	: AFA Sonucunda Elde Edilen Ölçeğin Boyutları.....	62
Tablo 27	: Akaryakıt Vergilerinin %15 Artırılması Ölçeğinin Uyum Değerleri.....	63
Tablo 28	: Akaryakıt Vergilerinin %15 Düşürülmesi Ölçeğinin Cronbach Alpha Değeri.....	64
Tablo 29	: Akaryakıt Vergilerinin %15 Düşürülmesi Ölçeğinin KMO ve Barlett's Test Sonuçları.....	64
Tablo 30	: AFA Sonucunda Elde Edilen Ölçeğin Boyutları.....	65
Tablo 31	: Akaryakıt Vergilerinin %15 Düşürülmesi Ölçeğinin Uyum Değerleri.....	66
Tablo 32	: Araç Özellikleri ve Vergilere İlişkin Bulguların Özet İstatistikleri...	70
Tablo 33	: Aritmetik Ortalama ve Anlamları.....	70
Tablo 34	: Katılımcıları Akaryakıt Vergileri Hakkındaki Tutum ve Algısı.....	71
Tablo 35	: Katılımcıların M4'e Verdikleri Yanıtların Tamamlayıcı İstatistikleri.....	72
Tablo 36	: Katılımcıların M6'ya Verdikleri Yanıtların Tamamlayıcı İstatistikleri.....	74
Tablo 37	: Katılımcıların M7'ye Verdikleri Yanıtların Tamamlayıcı İstatistikleri.....	75
Tablo 38	: Katılımcıların M8'e Verdikleri Yanıtların Tamamlayıcı İstatistikleri.....	77
Tablo 39	: Katılımcıların Akaryakıt Vergilerinin %5 Artırılması Halinde M2, M3 ve M4'e Verdikleri Yanıtların Tamamlayıcı İstatistikleri.....	78
Tablo 40	: Katılımcıların Akaryakıt Vergilerinin %15 Artırılması Halinde M2, M3 ve M4'e Verdikleri Yanıtların Tamamlayıcı İstatistikleri.....	80
Tablo 41	: Katılımcıların Akaryakıt Vergilerinin %5 Düşürülmesi Halinde M1, M2 ve M4'e Verdikleri Yanıtların Tamamlayıcı İstatistikleri.....	82
Tablo 42	: Katılımcıların Akaryakıt Vergilerinin %15 Düşürülmesi Halinde M1, M2 ve M4'e Verdikleri Yanıtların Tamamlayıcı İstatistikleri.....	84
Tablo 43	: Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu ve Gelir Düzeylerine Göre Faktör-1 Toplam Puanlarının Karşılaştırılması.....	86
Tablo 44	: Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu ve Gelir Düzeylerine Göre Faktör-2 Toplam Puanlarının Karşılaştırılması.....	87
Tablo 45	: Eğitim Durumu ve Gelir Düzeyi Alt Gruplarının Karşılaştırılması...	87

Tablo 46	: Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu ve Gelir Düzeylerine Göre Faktör-3 Toplam Puanlarının Karşılaştırılması.....	89
Tablo 47	: Yaş Grubu Alt Gruplarının Karşılaştırılması.....	89
Tablo 48	: Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu ve Gelir Düzeylerine Göre Faktör-4 Toplam Puanlarının Karşılaştırılması.....	90
Tablo 49	: Eğitim Durumu ve Gelir Düzeyi Alt Gruplarının Karşılaştırılması...	91
Tablo 50	: Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu ve Gelir Düzeylerine Göre Faktör-5 Toplam Puanlarının Karşılaştırılması.....	92
Tablo 51	: Eğitim Durumu ve Gelir Düzeyi Alt Gruplarının Karşılaştırılması...	93



GRAFİK LİSTESİ

Grafik 1	: Türkiye’de On Yıllık Akaryakıt Üretim Miktarı (Milyon Ton).....	6
Grafik 2	: Türkiye’de On Yıllık Motorin Tüketim Miktarı (Milyon m ³)......	7
Grafik 3	: Türkiye’de On Yıllık Benzin Tüketim Miktarı (Milyon m ³)......	8
Grafik 4	: Türkiye’de On Yıllık LPG Otogaz Tüketim Miktarı (Milyon m ³). ..	9
Grafik 5	: Türkiye ve OECD Ülkelerinde Benzin Fiyatları.....	45
Grafik 6	: Türkiye ve OECD Ülkelerinde Benzin Fiyatlarında Vergilerin Oranı.....	46
Grafik 7	: Katılımcıların Belirttiği Araç Satın Alırken Dikkat Edilen Özellikler (%).....	68
Grafik 8	: Katılımcıların Belirttiği İdeal Vergi Oranları (%).....	69
Grafik 9	: Katılımcıların Belirttiği Akaryakıt Vergilerinin Toplam Vergi Geliri İçindeki Payı (%).....	69

Sakarya Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Özeti

Yüksek Lisans	*	Doktora	
Tezin Başlığı: Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergilerdeki Olası Değişikliklerin Otomobil Kullanıcılarının Davranışlarına Etkisi: Sakarya İli Örneği			
Tezin Yazarı: Neslihan ÇALIŞKAN		Danışman: Dr.Öğr. Üyesi Hakan YAVUZ	
Kabul Tarihi: 30.01.2020		Sayfa Sayısı: xi (ön kısım) + 107 (tez) + 3 (ek)	
Anabilim Dalı: Maliye		Bilim Dalı: Mali Hukuk	
Günümüzde ekonomik açıdan çok önemli olan akaryakıt, özellikle motorlu taşıt kullanıcılarının günlük yaşamında yoğun olarak kullandıkları bir tüketim malıdır. Akaryakıt ürünlerinin tüketiminden vergi alınmasının nedenleri ülkelerin uyguladığı politikalara göre değişmekle birlikte, genellikle mali ve mali olmayan amaçlar doğrultusunda bu vergiler gündeme gelmektedir. Akaryakıttan elde edilen vergiler devlet için önemli bir gelir kaynağı iken, tüketicilerin kararlarını da etkileyebilen bir araçtır. Bu çalışma ile petrol ürünlerinin ülkemizdeki önemini belirtmek, akaryakıt tüketiminden alınan vergilerin bütçe içerisindeki payını vurgulamak ve yapılan anket çalışması ile akaryakıt ürünlerinde meydana gelen vergi kaynaklı artış ve azalışlar karşısında otomobil kullanıcılarının tutum ve algılarını tespit etmek amaçlanmaktadır. Çalışmanın ampirik kısmında Sakarya ilinde ikamet eden ve motorlu araca sahip olan 400 kişi ile anket yapılmıştır. Çalışmanın birinci bölümünde Türkiye'deki akaryakıt üretim ve tüketim miktarları grafikler yardımıyla ele alınarak akaryakıt ürünlerinden alınan vergiler açıklanmıştır. İkinci bölümde akaryakıt vergilerinin bütçe ve vergi gelirleri içerisindeki payı tablolar yardımıyla gösterilmiş ve diğer ülke örneklerine yer verilerek OECD ülkeleri ile karşılaştırılması yapılmıştır. Üçüncü ve son bölümde ise ampirik uygulama aracılığıyla otomobil kullanıcılarının akaryakıt vergilerine karşı tutum, algı ve bakışları değerlendirilmiştir. Yapılan analizlere göre otomobil kullanıcıları, akaryakıt üzerinden alınan vergilere karşı oldukça duyarlıdır. Katılımcıların akaryakıt fiyatlarını etkileyen akaryakıt vergilerinin farkında oldukları belirlenmiştir. Otomobil kullanıcıları için yakıt tasarrufunun, bir araç satın alırken en çok dikkat edilen özellik olduğu tespit edilmiştir. Vergilerdeki artışın oranına bağlı olarak tüketicilerin araç kullanma sürelerini azaltma, daha yavaş araç kullanma, yakıt açısından daha tasarruflu olan araçları tercih etme gibi konulardaki kararlarını değiştirdikleri görülmüştür. OECD ülkeleri arasında Türkiye akaryakıttan en az vergi alan yedinci ülke konumunda olmasına rağmen, katılımcılar akaryakıt vergilerinin oldukça yüksek olduğu algısına sahiptir.			
Anahtar Kelimeler: Akaryakıt, ÖTV, KDV, Otomobil Kullanıcıları			

Sakarya University
Institute of Social Sciences Abstract of Thesis

Master Degree	*	Ph.D.	
Title of Thesis: The Effects of Possible Changes in Taxes on Fuel on the Behavior of Automobile Users: The Case of Sakarya Province			
Author of Thesis: Neslihan ÇALIŞKAN		Supervisor: Assist. Prof. Hakan YAVUZ	
Accepted Date: 30.01.2020		Number of Pages: xi (pre tex) + 107 (main body) + 3 (app)	
Department: Public Finance		Subfield: Financial Law	
Fuel, which is very important economically today, is a consumption good used especially by motor vehicle users in their daily life. Although the reasons for taxing the consumption of fuel products vary according to the policies of the countries, these taxes are brought to the agenda for financial and non-financial purposes. While taxes on fuel are an important source of income for the state, it is also a tool that can affect the decisions of consumers. With this study, it is aimed to indicate the importance of petroleum products in our country, to emphasize the share of taxes on fuel consumption in the budget, and to determine the attitudes and perceptions of automobile users in the face of tax-driven increases and decreases in fuel products. In the empirical part of the study, a survey was conducted with 400 people residing in Sakarya province and having a motor vehicle. Turkey fuel production and consumption in the first part of the study is explained by considering the tax on fuel products means of graphics. In the second part, the share of fuel taxes in the budget and tax revenues is shown with the help of tables and the examples from other countries are compared with OECD countries. In the third and last part, the attitudes, perceptions and views of automobile users towards fuel taxes were evaluated through empirical practice. According to the analysis, automobile users are very sensitive to the taxes on fuel. It has been determined that the participants are aware of the fuel taxes that affect the fuel prices. It has been determined that fuel saving is the most important feature for automobile users when purchasing a vehicle. Depending on the rate of increase in taxes, it was observed that consumers changed their decisions about reducing their driving time, driving slower, preferring fuel-efficient vehicles. Among OECD countries, although at least the seventh country in the field of taxes from fuel Turkey, participants have the perception of a very high fuel taxes.			
Keywords: Fuel, SCT, VAT, Automobile Users			

GİRİŞ

Günümüzde tüm ülkeler için ekonomik ve siyasi açıdan önemli bir yere sahip olan petrol, yenilenemez temel enerji kaynaklarındandır. Doğalgaz ve yenilenebilir enerji alternatiflerinin artmasıyla birlikte petrolün enerji kaynakları içerisindeki tüketiminde bir miktar düşüş olmasına rağmen, petrol halen dünyada kullanılan enerji tüketiminin önemli bir kısmını oluşturmaktadır. Petrol tüketiminin içerisinde en yüksek paya sahip olan akaryakıt ürünlerinin kullanım alanlarının artması, petrolün önemini artırarak petrolü temel olarak ihtiyaç duyulan bir ürün haline getirmiştir.

Ham petrolün işlenmesi sonucu elde edilen, ulaşım sektöründe kullanılan ve akaryakıt olarak adlandırılan ürünler başlıca benzin, motorin ve LPG'den meydana gelmektedir. Ülkemizde akaryakıt ürünlerinin tüketiminden dolayı vergiler kapsamında yer alan Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi alınmaktadır. Katma Değer Vergisi her bir akaryakıt ürünü için aynı oranda uygulanmakta iken Özel Tüketim Vergisi ürünün çeşidine göre farklı miktarlarda maktu olarak alınmaktadır.

Bireylerin sosyal ve ekonomik kararları üzerinde doğrudan etkisi olan akaryakıt, devlet için önemli bir vergi geliri kaynağıdır. Akaryakıt üzerinden alınan vergiler bütçeye olumlu yönde bir katkı yapmaktadır.

Ülkemizde olduğu gibi OECD ülkelerinde de akaryakıt ürünlerinin satışı vergiye tabiidir. Akaryakıt üzerinden çoğunlukla Katma Değer Vergisi, tüketim vergisi ve bazı ülkelerin kendi vergi sistemleri içerisinde yer alan farklı isimlerle adlandırılan vergiler alınmaktadır. Ülkelerde uygulanan tüketim vergilerinin oranı tıpkı ülkemizde olduğu gibi akaryakıt ürününün türüne göre değişiklik göstermektedir.

Türkiye'de akaryakıt fiyatlarının oluşumunda başlıca ham petrol fiyatları, döviz kurları, siyasi ve ekonomik şartlar ve akaryakıt üzerinden alınan vergiler etkilidir. Vergi oranlarındaki bir artış tüketici fiyatları üzerinde önemli etkilere sahiptir.

Bu çalışmada akaryakıt üzerinden alınan vergilerin tarihçesi, günümüzde uygulanan güncel vergiler, akaryakıt fiyatlarının oluşumunda vergilerin etkisi, akaryakıt ürünlerinden alınan vergilerin bütçe içerisindeki payı tartışılmış, diğer ülke uygulamalarına yer verilmiştir.

Son olarak da akaryakıt üzerinden alınan vergilerin artması veya azalması halinde oluşan fiyat değişimlerine karşı otomobil kullanıcılarının tutum ve algısını ölçmeye yönelik araç sahibi olan ve Sakarya’da yaşamakta olan 400 kişi ile anket çalışması yapılmış ve elde edilen veriler analiz edilmiştir.

Çalışmanın Amacı

Petrol ve petrol ürünlerinin hem üretimde hem de günlük hayatta kullanım alanlarının genişlemesi ile birlikte bu ürünlere olan ihtiyaç artmıştır. Bu doğrultuda akaryakıt ürünlerinin fiyatları dünyada ve ülkemizde sıkça üzerinde tartışılan ve gündemde olan bir konu haline gelmiştir. Ülkemizde akaryakıt fiyatları üzerinde en etkili unsur vergi bileşenidir. Bu nedenle fiyatlardaki artışlar tüketiciler tarafından genellikle vergilerle ilişkilendirilmektedir.

Bu çalışmada petrol ürünlerinin dünyadaki ve ülkemizdeki önemi vurgulanmış, akaryakıt tüketiminden alınan vergilerin bütçe içerisindeki payı ele alınmış ve devlet için önemli bir gelir kaynağı olduğu ifade edilmiştir. Bu kapsamda çalışmanın amacı, otomobil kullanıcılarının akaryakıt ürünlerinin fiyatlarında görülen vergi kaynaklı artış veya azalışlara karşı tutum, algı, bakış ve davranışlarında görülen olası değişiklikleri belirlemektir.

Çalışmanın Önemi

Motorlu taşıt kullanıcılarının günlük yaşamında yoğun olarak talep ettikleri akaryakıt ürünlerinin fiyatlarındaki dalgalanma sıklıkla gündeme gelebilmektedir. Akaryakıttan alınan vergilerin artırılması sonucu oluşan fiyat artışları devlet için gelir anlamına gelse de tüketiciler tarafından ilave maliyet olarak görülmektedir. Akaryakıt fiyatları içerisindeki vergilerin artırılması veya azaltılması çalışmanın odak noktasıdır. Bununla birlikte bu çalışma; söz konusu vergilerin otomobil kullanıcılarının ekonomik kararlarını ne şekilde etkilediğini göstermesi ve bu üründen alınan vergilere karşı algılarını açıklaması açısından da önemlidir.

Ülkemizde bu kapsamda yapılan çalışmalar genellikle ham petrol fiyatlarındaki değişikliklerin oluşturacağı etkileri ölçmeye yöneliktir. Akaryakıttan alınan vergilerin tüketici davranışları üzerindeki etkilerini ölçmeye yönelik yapılan çalışmalar sayıca az olduğundan bu çalışmanın Türkçe literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Çalışmanın Sınırlılıkları

Bu çalışma mekan, zaman ve örneklem açısından kısıtlara sahiptir. Çalışmanın mekân sınırı Sakarya ilidir. Araştırma 2019 Ocak-2019 Aralık tarihleri arasında yapılmıştır ve bu tarihler zaman sınırını meydana getirmektedir. Araştırmanın örneklem kısıtını Sakarya ilinde ikamet edip, otomobile sahip olanlar arasından rastgele seçilen 400 kişi oluşturmaktadır.

Çalışmanın Yöntemi

Bu çalışma üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde akaryakıt kavramı ile ilgili genel bilgiler verilmiş ve ülkemizdeki akaryakıt üretim ve tüketim miktarlarına yer verilmiştir. Daha sonra akaryakıttan vergi alınmasının nedenleri ve ülkemizde akaryakıt ürünlerine uygulanan vergiler açıklanmıştır.

İkinci bölümde akaryakıt üzerinden alınan vergilerin bütçe ve vergi gelirleri içerisindeki payı gösterilmiştir. Seçilmiş OECD ülkelerinde akaryakıt tüketiminden alınan vergiler açıklanmış ve ülkemiz açısından karşılaştırmalar yapılmıştır.

Çalışmanın üçüncü ve son bölümünde ise akaryakıttan alınan vergilerdeki değişikliklerin otomobil kullanıcılarının davranışlarına muhtemel etkilerini tespit etmek amacıyla 400 kişi ile anket uygulanmıştır. Anket uygulaması sonucunda elde edilen veriler IBM SPSS v25 ve AMOS paket programları kullanılarak analiz edilmiş ve özgün yorumlara yer verilmiştir.

BÖLÜM 1: TÜRKİYE’DE AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLERE İLİŞKİN AÇIKLAMALAR

1.1.Akaryakıt Kavramına İlişkin Açıklamalar

1.1.1.Akaryakıt Kavramı

Benzin, gaz yağı, mazot vb. sıvı yakıt olarak ifade edilen akaryakıt kavramı, 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu’nun 2. maddesinde; “Akaryakıt: Benzin türleri, nafta (hammadde, solvent nafta hariç), gazyağı, jet yakıtı, motorin türleri, fuel-oil türleri ile Kurum tarafından belirlenen diğer ürünler” olarak tanımlanmıştır.

Yukarıdaki tanıma göre petrol ve petrol türevi ürünlerden elde edilen sıvı yakıtlar akaryakıt kavramını oluşturmaktadır.

1.1.2.Akaryakıt Kullanımının Gelişimi

Gelişmekte olan ülkelerde sanayileşme ve nüfusta görülen hızlı artış enerji talebinin artmasına neden olmaktadır. Enerji, üretim sürecinde kullanılan temel girdi mallarından biri olduğu için ülkelerin ekonomik ve sosyal kalkınma düzeyinin belirlenmesinde kullanılan ana göstergelerden biridir (Koç ve Şenel, 2013: 33).

Endüstri devriminin meydana gelmesiyle birlikte sanayide insan gücü yerine makine kullanımı artmış ve buna bağlı olarak üretim sektörü hızlı bir şekilde büyüme göstermiştir. Üretimde kullanılan makinelerin artması beraberinde enerji kullanımını ve enerji talebini artırmıştır. Ülkelerin kalkınmaları için gerekli olan üretim ancak daha fazla enerji kullanılarak meydana gelmektedir. Bu bağlamda enerji, ekonomik ve sosyal kalkınmanın gerçekleşmesinde en temel girdi durumundadır. Türkiye’de 1980 yılından sonra nüfusun ve sanayileşmenin hızla artması enerji tüketimini arttırmıştır. Uygulanan bazı politikalar sonrasında ülkemizin dış dünyaya açılımı gerçekleştirilerek hizmet ve sanayi sektöründe önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bu dönemde, ekonomik gelişme için temel unsur olan enerji kullanımı daha fazla artmıştır (Mucuk ve Uysal, 2009: 106).

Petrol ve petrolden elde edilen ürünler, üretim sektöründe ham madde olarak kullanılmakta iken günlük yaşamımızda ise tüketim malı olarak yer almaktadır.

Özellikle üretim ve tüketimde temel girdi veya ara malı olarak kullanılan akaryakıt ürünleri, iktisadi faaliyetlerde yer alan vazgeçilemez bir üründür (Arslan, 2013: 1).

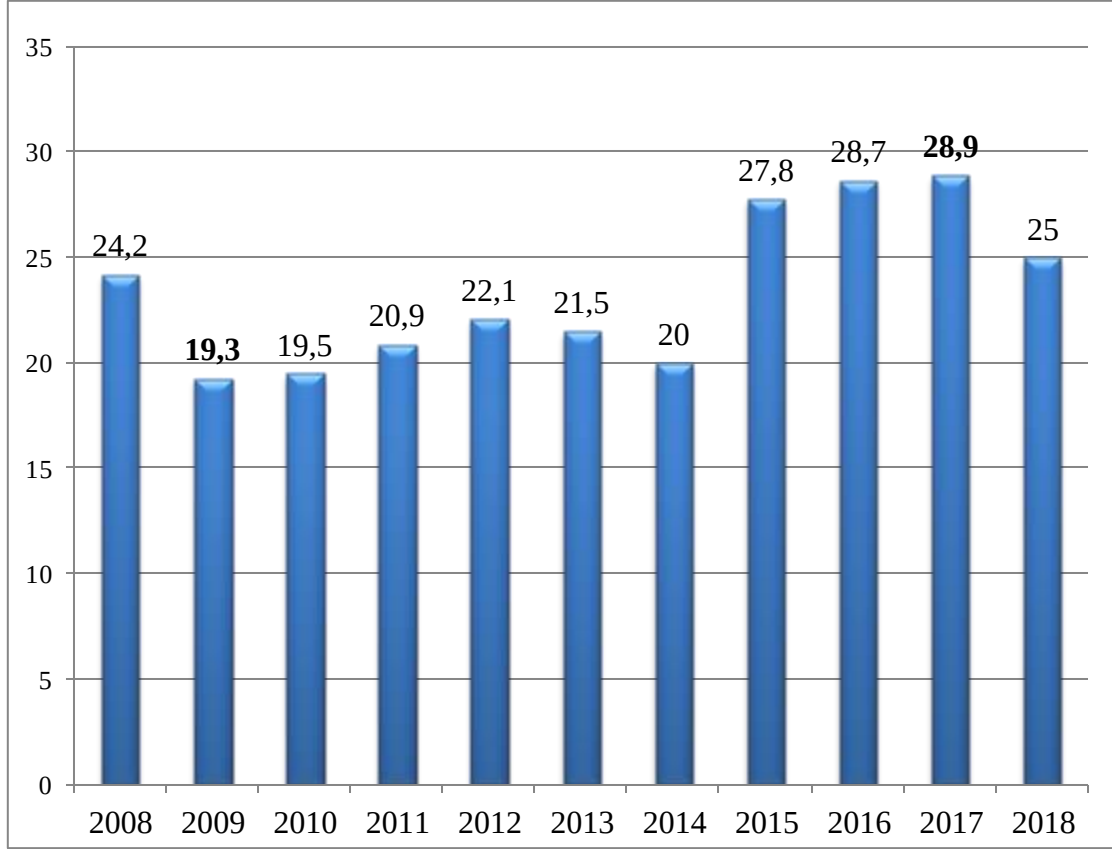
Akaryakıt tüketiminin sosyal ve ekonomik hayat üzerinde doğrudan etkileri vardır. Akaryakıtın hem üretim hem de tüketim sürecinde kullanılması akaryakıt ürünlerini fiyat oluşumu, kişisel tercihler, vergiler, ekonomik düzen vb. birçok alanda belirleyici bir faktör haline getirmiştir. Ülkemizde akaryakıt ürünlerinin tüketiminin yarısından fazlası ulaşım sektöründe gerçekleşmektedir. Nitekim benzin, motorin ve LPG gibi petrolden elde edilen akaryakıt ürünleri ulaşım sektörü için temel yapı taşlarıdır.

1.2.Türkiye’de Akaryakıt Üretim ve Tüketim Miktarlarının Gelişimi

Akaryakıt genellikle tüm sektörlerde temel girdi konumundadır. Özellikle ulaşım sektöründe akaryakıt vazgeçilemez ve alternatifi olmayan bir üründür. Motorlu taşıt sayısının artmasıyla birlikte akaryakıtta olan ihtiyaç her geçen gün artmaktadır. Bu durum akaryakıt sektörünün büyümesine ve rekabetin artmasına yol açmıştır. Aşağıda Türkiye’de akaryakıt sektöründe gerçekleşen tüketim ve üretim miktarlarına yer verilmiştir.

1.2.1.Akaryakıt Üretimi

Türkiye’de petrol ürünleri İzmit Rafinerisi, İzmir Rafinerisi, Kırıkkale Rafinerisi, Batman Rafinerisi ve Star Rafineri olmak üzere beş farklı rafineride üretilmektedir. Grafik 1’de Türkiye’nin on yıllık akaryakıt ürünleri üretim miktarı gösterilmektedir.



Grafik 1: Türkiye’de On Yıllık Akaryakıt Üretim Miktarı (Milyon Ton)

Kaynak: EPDK 2010, 2012, 2014, 2016, 2018 Yılı Petrol Piyasası Sektör Raporlarından yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Grafik 1’e bakıldığında üretimde 2009 yılında önemli bir miktarda azalma gerçekleştiği görülmektedir. Bu azalmanın en önemli sebebi 2008 yılının sonunda başlayan ve bütün dünyayı etkisi altına alan küresel krizdir. Küresel krizin etkisiyle dünyada petrol ve petrol ürünleri ticareti sekteye uğrayarak azalışa geçmiştir (EPDK, 2009: 8-10). Takip eden beş yıl boyunca da kriz öncesindeki üretim miktarına ulaşamamıştır.

2015 yılına gelindiğinde üretim miktarı bir önceki seneye göre %40 artarak 27,8 milyon tona ulaşmıştır. 2018 yılında üretimde tekrar bir düşüş yaşanmış ve 2017 yılına oranla yaklaşık olarak %13’lük bir azalış meydana gelmiştir.

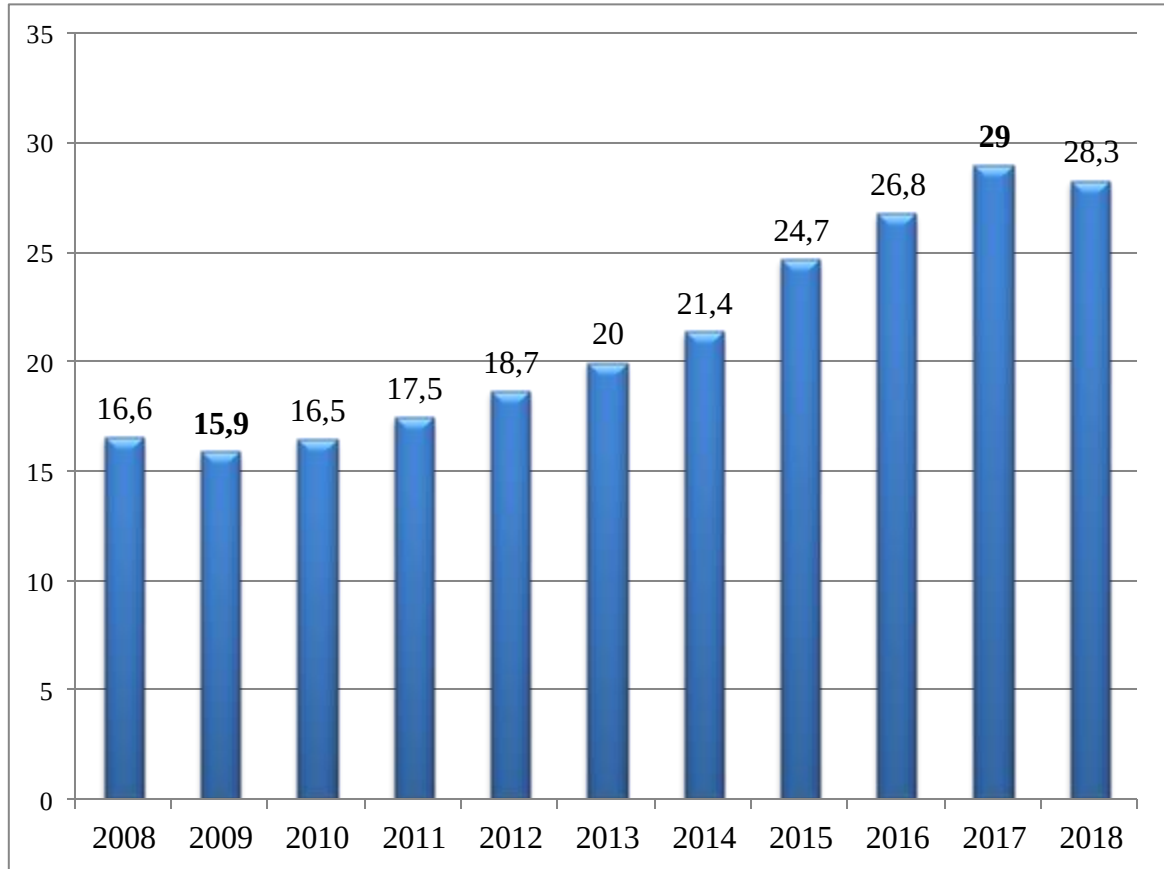
2018 yılında rafinerilerde toplam 25 milyon ton akaryakıt ürünü üretilmiştir. Bu miktarın 9,2 milyon tonu motorin türlerinden, 4,6 milyon tonu benzin türlerinden, 4,7 milyon tonu havacılık yakıtlarından, 1,7 milyon tonu denizcilik yakıtlarından ve 4,4 milyon tonu diğer ürünlerin üretiminden oluşmaktadır (EPDK, 2018: 3).

1.2.2.Akaryakıt Tüketimi

2018 yılı sonu itibariyle Türkiye’de trafiğe kayıtlı 22,8 milyon taşıt bulunmaktadır. Bu taşıtların %54,2’si otomobil, %16,4’ü kamyonet, %14’ü motosiklet, %8,2’si traktör, %3,7’si kamyon, %2,1’i minibüs, %1’i otobüs ve %0,3’ü hususi amaçlı taşıtlardır. Aynı yıl içerisinde, trafiğe kayıtlı 12,3 milyon otomobilin %37,9’u LPG, %36,8’i motorin ve %24,9’u benzin kullanmaktadır (PETDER, 2018: 58).

1.2.2.1.Motorin Tüketimi

Aşağıdaki grafikte Türkiye’deki on yıllık motorin tüketim miktarları verilmiştir.



Grafik 2: Türkiye’de On Yıllık Motorin Tüketim Miktarı (Milyon m³)

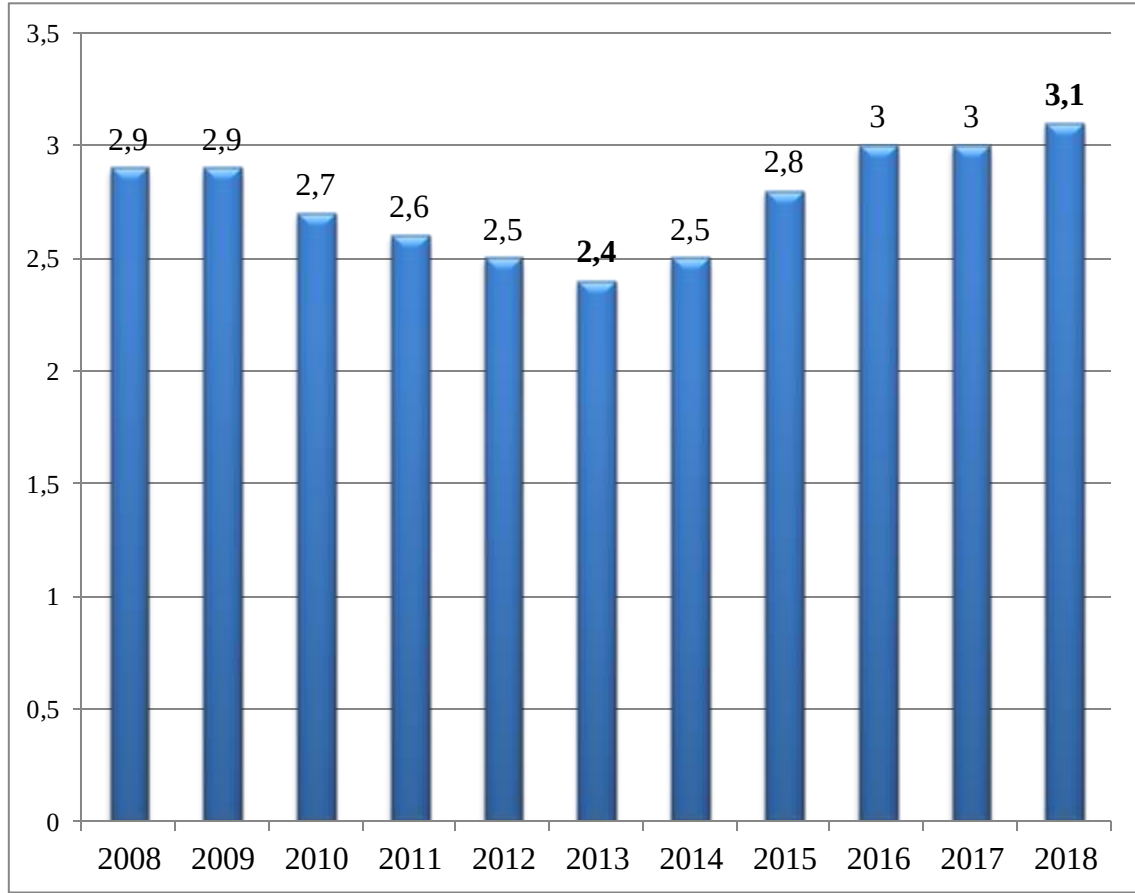
Kaynak: PETDER 2018 Sektör Raporu s.48’de yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Grafik 2’ye göre motorin tüketimi 2009 yılından itibaren 2017 yılına kadar sürekli artmıştır. Bu artışın en önemli nedenlerinden biri benzinli araç sayısı azalırken dizel araç sayısının artmasıdır. Bir diğer neden olarak motorin fiyatının benzin fiyatına göre daha ucuz olması söylenebilir. Bu doğrultuda motorin talebi sürekli artmış ve tüketimde

de artışlar meydana gelmiştir. 2018 yılında ise bir önceki yıla göre %2,4 oranında azalma yaşanmıştır.

1.2.2.2.Benzin Tüketimi

Aşağıdaki grafikte Türkiye’deki on yıllık benzin tüketim miktarı verilmiştir. Grafikte verilen benzin tüketim miktarları 95 oktan ve 97’den daha fazla oktana sahip olan benzin türlerini kapsamaktadır.



Grafik 3: Türkiye’de On Yıllık Benzin Tüketim Miktarı (Milyon m³)

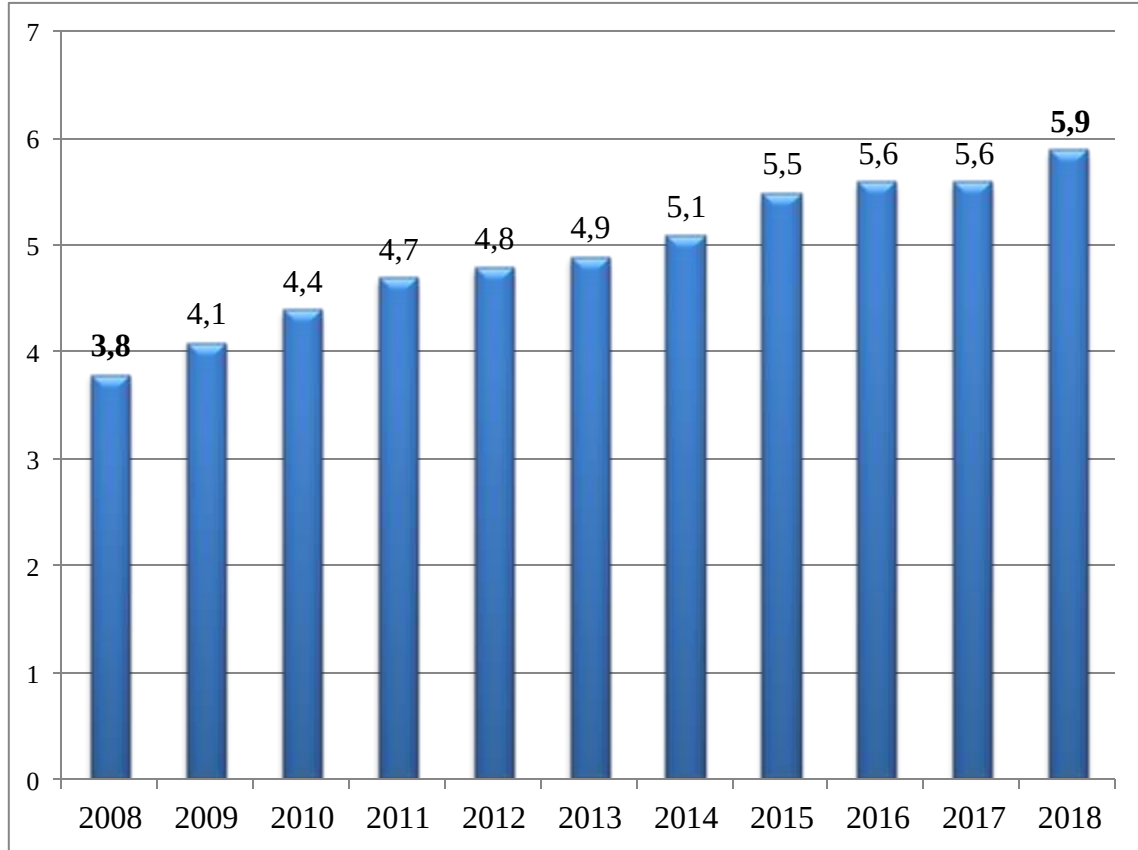
Kaynak: PETDER 2018 Sektör Raporu s.49’da yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Grafik 3’e göre benzin tüketimi 2015 yılına kadar sürekli azalmıştır. Bu azalışın nedenleri arasında; benzin diğer akaryakıt türlerinden daha pahalı olduğu için benzinli araçların daha az tercih edilmesi ve yakıt türü benzin olan araçların LPG sistemlerine kolayca dönüştürebilmesi sayılabilir. Trafiğe kayıtlı otomobiller arasında benzinli olanların sayısının motorin ve LPG’den daha az olması da benzin fiyatlarının yüksek olduğunun göstergesidir.

Benzin tüketimi içerisinde 95 oktan benzin %92,8'lik bir oran ile en çok tercih edilen ve tüketilen benzin türüdür (PETDER, 2018: 49).

1.2.2.3.LPG Tüketimi

Aşağıdaki grafikte Türkiye'deki on yıllık LPG tüketim miktarı verilmiştir.



Grafik 4: Türkiye’de On Yıllık LPG Otogaz Tüketim Miktarı (Milyon m³)

Kaynak: PETDER 2018 Sektör Raporu s.50’de yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Grafik 4’de görüldüğü üzere LPG tüketimi yıllar itibarıyla sürekli artmıştır. LPG tüketiminin artmasındaki en önemli neden LPG’den alınan ÖTV’nin diğer akaryakıt ürünlerine göre daha az olması ve dolayısıyla satış fiyatının da benzin ve motorinden daha ucuz olmasıdır (PETDER, 2018: 50).

1.3.Günümüzde Akaryakıt Üzerinden Vergi Alınmasının Nedenleri

Vergilerin asıl amacı kamu hizmetlerinin gerçekleştirilebilmesi için devlet tarafından yapılması gereken harcamalara gerekli olan iktisadi kaynakları sağlamaktır (Oktar, 2012: 14). Ülkemizde gelir, vergi ödeme gücünün tespiti için temel gösterge olarak

kabul edilmektedir. Fakat geliri doğuşu anında vergilendiren vergilerin siyasi, sosyal, iktisadi ve vergi tekniğine ilişkin sebepler (istisna, indirim ve muafiyetler vb.) nedeniyle geliri her zaman tam anlamıyla kavramasına olanak bulunmamaktadır. Vergi ödeme gücünün tespitinde bir diğer gösterge olarak kabul edilen harcama vergileri, gelirin harcanmasını vergilendirmeyi amaçlamaktadır. Harcama vergilerinin bu özelliği ve bütçe için önemli bir gelir kalemi olması nedeniyle gelir vergisini tamamlayıcı bir görev görmektedir (Turan, 1998: 141-142).

Vergi ödeme gücü tespit edilirken yaygın olarak kabul görmüş ölçüt gelir olmasına rağmen harcamalar da sıklıkla bu amaç doğrultusunda kullanılmıştır. Öyle ki harcamaların asıl ölçüt olarak kabul edilmesinin daha adil olacağı iddia edilmiş ve tüketimin ödeme gücünü tespit etmede iyi bir araç olduğuna inanılmaya başlanmıştır. Hatta yatırım ve tasarruf üzerindeki olumlu etkisinden dolayı gelir vergisi yerine genel bir harcama vergisi uygulamasının getirilmesi birçok kişi tarafından desteklenmeye başlanmıştır. Tüketim ya da harcama ödeme gücünün tespitinde her zaman gelire alternatif olmuştur (Due, 1967: 269, Aktaran; Edizdoğan ve Çelikkaya, 2012: 165).

Vergi sistemi yeterince gelişmemiş ülkelerde kayıt dışılığın sıkça görülmesi, vergi bilincinin yeterince gelişmemiş olması, kişi başına düşen gelirin düşük olması ve gelir dağılımının adaletsiz dağılması gibi sebeplerden dolayı gelir yeterli miktarda vergilendirilemediğinden, devletler genellikle dolaylı vergileri tercih etmektedirler. Dolaylı vergilerin hızlı ve kolay tahsil edilmeleri, kişilerin ve kurumların ödedikleri verginin tam anlamıyla farkında olmamaları ve yüksek vergi geliri sağlamaları bu vergilerin kullanımını hükümetler tarafından daha da cazip hale getirmektedir (Arslan, 2013: 61).

Akaryakıt ürünleri, kahve, tuz, tütün, alkollü içkiler vb. tüketim mallarının talebinde fiyat esnekliğinin çok zayıf olması, bu tür malları her zaman bütçe için önemli bir gelir kaynağı haline getirmiştir. İkamesi neredeyse mümkün olmayan bu tür mallara birçok ülke yüksek oranda vergi uygulamak için genel gider vergilerine dahil etmemiş ve Özel Tüketim Vergisi kapsamına tabi tutmuşlardır (Öncel ve diğ., 2015: 425).

Ülkemizde akaryakıt üzerinden alınan vergilerin büyük bir kısmını ÖTV oluşturmaktadır. Bu kapsamda ÖTV'nin alınma nedenleri ile akaryakıttan vergi alınmasının nedenleri benzerlik göstermektedir.

Özel tüketim vergilerinin alınma sebepleri şu şekilde sıralanabilir;

- Hizmetten yararlanma prensibi gereğince devletin sunduğu hizmetlerden bazı kişilerin diğerlerine oranla daha yüksek fayda sağladıkları varsayımı gereği,
- Vergi yükü dağılımda artan oranlılığın sağlanmak istenmesi,
- Vergilemede idari zorlukların olması halinde belirli bazı malların vergi konusu olarak tercih sebebi olmaları,
- Bireysel ve toplumsal faydaları düşük olan malların tüketimlerini kısıma amacı,
- Çevre için zararı fazla olan ürünlerin oluşturacağı negatif dışsallıkların azaltılmak istenmesidir (Turan, 1998: 167-168).

Uluslararası anlaşmalar ve uygulanan devlet politikası gereği karayollarından yararlanmanın ücrete tabi olmaması durumunda, akaryakıt ürünleri üzerine konulacak vergi, karayollarından en fazla faydalandığı düşünülen kişileri vergilendirecek ve onları dolaylı yoldan hizmetin maliyetinin karşılanmasına dahil edecektir (Uluatam, 2005: 386-387).

Akaryakıt ürünleri üzerine uygulanan özel tüketim vergilerinin, bedeli doğrudan ödettirilmeyen yol yıpranma, trafik tıkanması ve trafik sıkışıklığına karşılık alındığı düşünülmektedir (Batrel, 2002: 4-5).

Akaryakıt ürünlerinden alınan vergiler; tüketici davranışlarını değiştirmek, vergi hasılatını arttırmak, araç kullanımını azaltmak (Liecester, 2005: 8, Aktaran; Yavuz ve Gürdal, 2017: 2), trafik kazaları ve sıkışıklığını azaltmak, karbon dioksit emisyonunu azaltmak, petrole olan bağımlılığı azaltmak, hava kirliliğine çözüm bulmak, araç kullanımı sonucu oluşan negatif dışsallıkları ortadan kaldırmak gibi amaçlarla alınabilmektedir (Parry, 2007: 9-10, Aktaran; Yavuz ve Gürdal, 2017: 2).

İnelastik talebe sahip olan akaryakıt ürünlerinden vergi alınması doğal kaynakları koruma amacına hizmet eder ve tüketimi kısırarak ithalatın da azalmasına yardımcı olur (Trotman-Dickenson, 1996: 130).

Akaryakıt ürünlerinden alınan vergiler ekonomik, mali, sosyal ve tüketicilerin davranışları üzerinde çeşitli etkiler oluşturmaktadır. Bu doğrultuda, akaryakıttan vergi alınmasının çeşitli nedenleri olabilir. Bunlar arasında en çok öne çıkanlar;

- Hizmetten faydalanma prensibine göre devletin vermiş olduğu kamu hizmetlerinden bazı kişilerin diğer kişilere kıyasla daha fazla fayda sağlanması (Edizdoğan ve Çelikkaya, 2012: 244-245),
- Doğal kaynakların korunması amacına hizmet etmek (Edizdoğan ve Çelikkaya, 2012: 242-243),
- Trafik kazalarını önleme ve trafik sıkışıklığını kontrol altına alabilme imkânı sağlamak (Edizdoğan, 2008: 335),
- Uygulaması kolay olan bir vergi olması (Kantarıcı, 2018: 241),
- Kamu kesimine kaynak sağlamak (Kantarıcı, 2018: 241),
- Kontrolünün kolay olması (Kantarıcı, 2018: 241),
- Akaryakıt ürünlerinin talep esnekliğinin düşük olması sebebiyle gelir getiriciliğinin yüksek olması (Kantarıcı, 2018: 241),
- Dünyada ham petrol fiyatlarında oluşan dalgalanmaların ekonomi üzerinde oluşturacağı negatif etkileri azaltmak (Kantarıcı, 2018: 232),
- Çevresel etkileri azaltmak amacıyla daha fazla kirlilik yayan petrol ürünlerini daha ağır vergilendirmek (Saruç, 2008: 38).

1.4. Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergilerin Tarihçesi

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasıyla birlikte Osmanlı İmparatorluğu'ndan kalan vergi sistemi değiştirilmiştir. Araç sayısının artması akaryakıt ürünlerinin kullanımı arttırmış ve buna bağlı olarak yeni vergi sisteminde akaryakıt tüketimi vergilendirilmeye başlanmıştır. Türkiye'de akaryakıt ürünlerinden vergiler dönemlere göre farklı isimler ve farklı uygulamalar ile alınmıştır.

1.4.1.1923 – 1984 Dönemi

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşu ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nda uygulanan vergi sistemine son verilmiş ve batı ülkelerinin vergi sistemleri örnek alınmıştır. Aşar vergisinin kaldırılmasından sonra oluşan boşluk kazanç vergisi, umumi istihlak vergisi, veraset ve intikal vergisi ve temettü vergisi ile doldurulmaya çalışılmıştır (Öncel ve diğ., 2015: 10). 1926 yılında yürürlüğe giren Umumi İstihlak Vergisi sadece bir yıl uygulanmış ve 1927 yılında Toplu Muamele Vergisi sistemine geçilmiştir.

Cumhuriyet sonrası doğrudan akaryakıt ürünlerini vergilendiren ilk kanun 1930 yılında yürürlüğe giren 1718 sayılı Dâhilî İstihlâk Vergisi Hakkında Kanun'dur. Bu kanuna göre; dâhildeki membalardan istihsal veya hariçten ithal edilen 270 hareket derecesinden evvel takattur eden hafif yağları muhtevi ham, tasfiye edilmemiş, temizlenmemiş mayi madenî mahrukat ve madenî yağları tasfiye, taktir sur etile veya sair muamelelerle petrol, benzin ve mümāsili mayi madenî mahrukat istihsal edenlerden istihsal ettikleri maddelerin her kilosu için sekiz kuruş dahilî istihlâk resmi alınır (1718 sayılı Dahilî İstihlâk Vergisi Hakkında Kanun md.2). Kanun metninden de anlaşılacağı üzere dâhilde üretilecek olan ve ithal edilecek olan mazotun kilogramından 8 kuruş vergi alınmasına karar verilmiştir.

1956 yılında 6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu'nun kabulü ile ülke içerisinde üretilen vergi kapsamında olan malların teslimi ve ülkeye ithal edilen akaryakıt ürünlerinden vergi alınmıştır. Uygulanacak vergi oranı ise %20 olarak belirlenmiştir (6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu). 1985 yılında Katma Değer Vergisi'nin uygulanmaya başlanmasıyla birlikte gider vergileri bünyesinde alınan bu vergi kaldırılmıştır.

1948 yılında 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu ile akaryakıt ürünlerine akaryakıt resmi getirilmiştir. Kanunun 30. maddesine göre; belediye sınırları içinde istihlâk edilmek üzere satılan petrolün kilosundan 1, benzin ve müştakları ile baküre ve mazotun kilosundan 2 kuruşu geçmemek üzere belediye meclisince düzenlenecek tarifeye göre İstihlâk resmi alınır. Transit olarak geçirilecek akaryakıtlardan bu resim alınmaz. Tarım makinelerinde kullanılacağı, tarım memurlarınca onaylananlar bu resimden müstesna tutulurlar. Bu kanun ile akaryakıt ürünlerinden spesifik vergi alınmıştır.

5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanundan sonra, 1981 yılında 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu yürürlüğe girmiş ve beş madde ile düzenlenen Akaryakıt Tüketim Vergisi getirilmiştir. Buna göre;

- Konu: Rafineri şirketleri ve ithalatı gerçekleştiren kuruluşlarca yapılan normal ve süper benzin, likit petrol gazı, gazyağı, motorin ve fuel - oil satışları Akaryakıt Tüketim Vergisine tabidir (md.23).

- Mükellef: Akaryakıt Tüketim Vergisinin mükellefi; bu verginin konusuna giren akaryakıtların satışı yapan rafineri şirketleri ile ithalatı gerçekleştiren kuruluşlardır (md.24).
- İstisna: Türkiye Elektrik Kurumu ve Çukurova Elektrik Anonim Şirketinin elektrik üretimi için kullandığı fuel - oil bu vergiden müstesnadır (md.25).
- Vergi Tarifesi: Akaryakıt Tüketim Vergisi, ton basma en az 100, en çok 500 lira olarak alınır (md.26).
- Beyan ve Ödeme: Rafineri şirketleri ve ithalatı gerçekleştiren kuruluşlar bir aylık dönemde yaptıkları satışlarını takip eden ayın 20. günü akşamına kadar merkezlerinin bağlı olduğu Maliye Vergi Dairesine bir beyanname ile bildirmeye ve vergiyi aynı süre içinde ödemeye mecburdurlar (md.27).
- Verginin Dağılımı: Maliye Vergi Daireleri, Akaryakıt Tüketim Vergilerini tahsilini takip eden bir ay içerisinde İller Bankasında açılacak hesaba yatırır. Hesapta biriken bu meblağ, iller Bankası son genel nüfus sayımı sonuçlarına göre vergilerin yatırıldığı ayı izleyen ayın 15. günü akşamına kadar belediyelere dağıtılır. Belirtilen süreler içerisinde İller Bankası hesabına yatırılmayan ve belediyelere gönderilmeyen meblağlar % 10 fazlasıyla vergi dairesi müdüründen ve İller Bankasından tahsil olunur. Vergi dairesi müdürleri ve iller Bankası hakkında yukarıdaki fıkra uyarınca yapılacak işlemler bağlı veya ilgili bulundukları bakanlıklarca yürütülür (md.28).

2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu ile düzenlenen Akaryakıt Tüketim Vergisi 1984 yılına kadar uygulanmıştır.

1.4.2.1985 – 2002 Dönemi

1984 yılına kadar belediye gelirleri kanunları ile düzenlenen akaryakıt vergileri, 01.12.1984 tarihinden itibaren 3074 sayılı Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu ile alınmaya başlanmıştır. On maddeden oluşan kanun metni şu şekildedir;

- Konu: Rafineri şirketleri ve ithalatı gerçekleştiren kuruluşlarca yapılan normal ve süper benzin, likit petrol gazı, gazyağı, motorin ve fuel - oil satışları Akaryakıt Tüketim Vergisine tabidir (md.1).

- Mükellef: Akaryakıt Tüketim Vergisinin mükellefi; bu verginin konusuna giren akaryakıtların satışını yapan rafineri şirketleri ile ithalatı gerçekleştiren kuruluşlardır (md.2).
- Matrah: Akaryakıt Tüketim Vergisinin matrahı vergiye tabi maddelerin satış bedelidir.

Satış bedeli tabiri, teslim edilen maddeler karşılığında, Katma Değer Vergisi hariç olmak üzere her ne adla olursa olsun müşteriden alınan veya müşterinin borçlandığı para veya diğer değerlerin toplamını ifade eder (md.3).

- Oran: Verginin nispeti %6'dır (md.4).

Devlet tarafından izlenen ekonomi ve maliye politikaları gereğince ve günün ekonomik şartlarına bağlı olarak verginin oranında Bakanlar Kurulu tarafından zaman zaman değişiklikler yapılmıştır. Belirlenen %6'lık oran;

- 1985 yılında 3239 sayılı Kanunla %9'a,
- 31.03.1988 tarihinde 88/12814 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile %26'ya,
- 4.10.1988 tarihinde 88/13356 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile %31,5'e,
- 1989 yılında 3571 sayılı Kanun ile süper ve normal benzin, gazyağı ve motorin için %70'e,
- 1990 yılında 90/163 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile normal ve süper benzin için %85'e, gazyağı için %80'e, motorin için %70'e, likit petrol gazı için %25'e çıkarılmıştır (Dikmelik, 1992: 23).

1994 yılında Bakanlar Kurulu 4.5.1994 tarihli ve 3986 sayılı Kanun ile verginin oranını %300'e kadar artırmak ve sıfıra kadar indirmekle yetkili kılınmıştır. 1998 yılına gelindiğinde Bakanlar Kurulu bu yetkisini kullanarak çıkardığı 4.6.1998 tarihli ve 98/11161 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Akaryakıt Tüketim Vergisini kurşunsuz benzinde %290, normal ve süper benzinde %300 ve motorinde %190 oranında uygulamaya başlamıştır. 1999 yılında meydana gelen depremler ve dünyada yaşanan kriz sonrasında 26.11.1999 tarihli ve 4481 sayılı Kanun ile verginin oranı %500'e yükseltilmiştir (Küsmenoğlu, 2010: 1043-1044).

Dünya petrol fiyatlarında yaşanan dalgalanmalar vergi gelirlerini etkilemiş ve bunun sonucunda 27.1.2000 tarihli ve 4503 sayılı Kanun ile Akaryakıt Tüketim Vergisinin tek bir oran olarak alınması yerine akaryakıt cinsine göre litre veya kilogram üzerinden maktu olarak alınmasına karar verilmiştir (Kantarıcı, 2018: 231).

- Beyan ve Ödeme: Rafineri şirketleri ve ithalatı gerçekleştirilen kuruluşlar bir aylık dönemde yaptıkları satışlarını, takiben ayın 20. günü akşamına kadar merkezlerinin bağlı olduğu vergi dairesine şekli ve muhtevası Maliye ve Gümrük Bakanlığınca tespit edilecek bir beyanname ile bildirmeye ve vergiyi aynı süre içinde ödemeye mecburdurlar (md.5).
- Verginin Dağılımı: Vergi daireleri, Akaryakıt Tüketim Vergisi hasılatının % 55'ini tahsil edildiği ayı takip eden bir ay içerisinde T. C. Merkez Bankasında açılacak «Akaryakıt Tüketim Fonu» hesabına yatırır. Akaryakıt Tüketim Fonu hesabında toplanan meblağın %30'unu belediyelerin hizmetlerini görebilmeleri için esasları Maliye ve Gümrük Bakanlığı ile Bayındırlık ve İskân Bakanlıklarınca müştereken hazırlanacak yönetmelik hükümleri çerçevesinde bu belediyelere, %30'u alt yapı tesislerinde kullanılmak üzere Karayolları Genel Müdürlüğüne, %30'u alt yapı hizmetlerinde kullanılmak üzere Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğüne, %8'i gençlere ve çocuklara hitap eden spor tesisleri kurulması için Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğüne, %2'si ise 3040 sayılı Kanunun 4. maddesi uyarınca kurulan Türk Sporunu Teşvik Fonuna ödenir (md.6).

Kanunun bu maddesi ile Akaryakıt Tüketim Vergisinden elde edilen hasılatın belediyeler, bir fon ve üç katma bütçeli kuruluş arasında dağıtılacağı karara bağlanmıştır. Buna göre elde edilen vergi gelirinin; %55'i bir fonda toplanacak ve bazı hizmetlerin yerine getirilmesi için belirtilen kurumlara aktarılacak, %45'i ise genel bütçe geliri olacaktır. Bu maddenin bütçede genellik ilkesine aykırı olduğu görülmektedir (Dikmelik, 1992: 24).

Vergiden elde edilen gelir ise yıllar itibarıyla şu şekildedir:

Tablo 1: Akaryakıt Tüketim Vergisi Geliri ve Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı

Yıl	Akaryakıt Tüketim Vergisi Geliri (Milyar TL)	Toplam Vergi Gelirleri İçinde Akaryakıt Tüketim Vergisinin Payı (%)
1991	2.370	3
1992	6.769	4,7
1993	12.791	4,8
1994	46.625	7,9
1995	103.180	9,5
1996	303.915	13,5
1997	637.472	13,4
1998	1.069.631	11,5
1999	2.247.996	15,1
2000	3.268.774	12,3
2001	5.658.541	14,2
2002	6.353.549	10,6

Kaynak: www.gib.gov.tr adresinde yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Tablo 1’de görüldüğü üzere Akaryakıt Tüketim Vergisinden elde edilen gelir sürekli artmıştır. Bu artış ile birlikte toplam vergi gelirleri içindeki payı da artmıştır. Özellikle 1999 yılında toplam vergi gelirlerinin %15,1’inin sadece akaryakıttan alınan vergiden oluştuğu görülmektedir. Akaryakıt Tüketim Vergisi uygulandığı yıllarda günümüzde olduğu gibi sürekli artan bir vergi gelirine sahip olmuştur. Vergi oranında yapılan değişiklikler vergi gelirini azalma yönünde etkilememiştir.

- Usul Hükümleri: Bu Kanunda aksine hüküm bulunmayan hallerde, bu Kanuna göre alınacak Akaryakıt Tüketim Vergisi hakkında 213 sayılı Vergi Usul Kanunu ile 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkındaki Kanun hükümleri uygulanır (md.7).
- Kaldırılan Hükümler: 26.5.1931 gün ve 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanununun 23, 24, 25, 26, 27 ve 28. maddeleri ile 96. maddesinin (A) fıkrasının 1. bendi yürürlükten kaldırılmıştır (md.8).
- Yürürlük: Bu Kanun yayımlı takip eden aybaşından itibaren yürürlüğe girer (md.9).
- Yürütme: Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür (md.10).

3074 sayılı Kanunun kabulü ile akaryakıt ürünlerinden elde edilen vergi gelirleri, sadece belediye gelirleri olmaktan çıkıp genel bütçe, il özel idareleri, bazı katma bütçeli idareler ve fonlara da kaynak sağlayan bir vergi olmuştur (Dikmelik, 1992: 22).

1.4.3.2003 Sonrası Dönem

Akaryakıttan alınan vergilerin tarihçesini uygulanan vergiler itibarıyla sınıflandırdığımızda üçüncü dönemi 2002 yılında kabul edilen 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu başlatmaktadır. 01.08.2002 tarihinde 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisinin yürürlüğe girmesiyle Akaryakıt Tüketim Vergisi yürürlükten kalkmıştır. ÖTV'nin kabulü ile mevzuatta yer alan 16 adet farklı vergi, fon ve harç gibi mali yükümlülükler kaldırılmıştır. Böylece sistemi karışık hale getiren uygulamalar son bulmuş ve tek bir vergi altında toplanmıştır (Taylar, 2010: 436-437). Tüm bu aşamalardan sonra akaryakıt üzerinden alınan vergileri; Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi oluşturmaktadır. Bu iki vergi ayrı başlık altında incelenecektir.

1.5.Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergiler

1.5.1.Katma Değer Vergisi

Dünyanın en hızlı gelişen vergisi olarak kabul edilen katma değer vergisi günümüzde birçok ülkede, ABD hariç OECD ülkelerinin tamamında ve Avrupa Birliği ülkelerinin tamamında uygulanmaktadır. Ülkemizde ise vergi politikalarının temel araçlarından biri haline gelmiştir (Edizdoğan ve Çelikkaya, 2012: 199). Genel bir harcama vergisi olan Katma Değer Vergisi harcamalardan her aşamada alınmaktadır. Türkiye'de 1985 yılından itibaren uygulanmaya başlanan vergiye ilişkin esas ve usuller Almanya'ya ait olan KDV kanunundan esinlenerek hazırlanmıştır. Katma Değer Vergisi, bir mal veya hizmetin üretilmesi veya ithal edilmesinden son tüketicisine intikaline kadar geçirdiği her aşamayı kapsayan ve bu aşamalarda meydana gelen katma değeri vergilendirmeyi hedefleyen bir vergidir (Öner, 2015: 229).

Katma Değer Vergisi üretim-tüketim zincirinin her aşamasında oluşan fiyat üzerinden değil, katma değer üzerinden alınmaktadır. Bu sayede vergi piramitleşmesi sorunu ortaya çıkmadığından pek çok ülkede diğer harcama vergilerinin ikamesi durumundadır (Şen ve Sağbaş, 2017: 215). Vergiyi üstün kılan bir diğer başlıca özellik ise üretim-tüketim zincirinde alıcı ile satıcı arasında hazine lehine sonuçlanan çıkar çatışmasının olmasıdır (Öncel ve diğ., 2015: 401).

Türkiye’de 1 Ocak 1985 tarihinden itibaren uygulanan KDV, oluşturduğu hasılat yönünden ÖTV ile birlikte Türk Vergi Sisteminin en önemli vergilerinden biridir. 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununa göre verginin yasal oranı %10’dur. Fakat Cumhurbaşkanı kararı ile bu oranın uygulamada %1, %8 ve %18 olmak üzere üç farklı biçimde olduğu görülmektedir. Verginin oranının üç farklı şekilde uygulanmasının sebebi ise gelir dağılımını düşük gelir grupları aleyhindeki bozucu etkisinin azaltılmaya çalışılmasıdır (Şen ve Sağbaş, 2017: 215).

Akaryakıt ürünlerinden alınan Katma Değer Vergisinin konusunu;

- Türkiye’de yapılan ticari, sınai, zirai faaliyet ve serbest meslek faaliyeti çerçevesinde yapılan teslimler,
- Akaryakıt ithalatı,
- Müzayede mahallerinde ve gümrük depolarında yapılan satışlar,
- Boru hattı ile ham petrol, gaz ve bunların ürünlerinin taşınmaları oluşturmaktadır.

KDV’de vergiyi doğuran olay 3065 sayılı Kanunun 10. maddesinde tanımlanmıştır. Buna göre vergiyi doğuran olay;

- Mal teslimi ve hizmet ifası hallerinde, malın teslimi veya hizmetin yapılması,
- Malın tesliminden veya hizmetin yapılmasından önce fatura veya benzeri belgeler verilmesi hallerinde, bu belgelerde gösterilen miktarla sınırlı olmak üzere fatura veya benzeri belgelerin düzenlenmesi,
- Kısım kısım mal teslimi veya hizmet yapılması mutad olan veya bu hususlarda mutabık kalınan hallerde, her bir kısmın teslimi veya bir kısım hizmetin yapılması,
- Komisyoncular vasıtasıyla veya konsinyasyon suretiyle yapılan satışlarda, malların alıcıya teslimi,
- Malın alıcıya veya onun adına hareket edenlere gönderilmesi halinde, malın nakliyesine başlanması veya nakliyeciyi veya sürücüye tevdi,
- Su, elektrik, gaz, ısıtma, soğutma ve benzeri enerji dağıtım veya kullanımlarında bunların bedellerinin tahakkuk ettirilmesi,
- İthalatta, Gümrük Kanununa göre gümrük vergisi ödeme mükellefiyetinin başlaması, gümrük vergisine tabi olmayan işlemlerde ise gümrük beyannamesinin tescili,

- İkametgahı, işyeri, kanuni merkezi ve iş merkezi Türkiye'de bulunmayanlar tarafından yabancı ülkeler ile Türkiye arasında yapılan taşımacılık ile transit taşımacılıkta gümrük bölgesine girilmesi veya gümrük bölgesinden çıkılması,
- 5300 sayılı Tarım Ürünleri Lisanslı Depoculuk Kanununa göre düzenlenen ürün senetlerinin temsil ettiği ürünlerin depodan çekilmesi anında meydana gelir (KDVK md.10).

Akaryakıt ürünlerinde ise KDV açısından vergiyi doğuran olay 10. maddede belirtilen haller ve mal teslimidir. Verginin mükellefi KDV Kanunu'nun 8. maddesine göre Türkiye'de akaryakıt ürünleri teslimi yapan dağıtım şirketleri, rafineriler, akaryakıt dağıtım bayileri ve bu ürünleri yurtdışından ithal edenlerdir (Arslan, 2013: 90).

KDV Kanunu'nun 20. maddesine göre akaryakıt ürünlerinin tesliminde matrahı; bu işlemlerin karşılığını teşkil eden bedel ile kanunun 24/b maddesine göre ambalaj giderleri, sigorta, komisyon ve benzeri gider karşılıkları ile vergi, resim, harç, pay, fon karşılığı gibi unsurlar oluşturur (KDVK md.20 – 24).

Katma Değer Vergisi oranı, vergiye tabi her bir işlem için % 10'dur. Cumhurbaşkanı bu oranı, dört katına kadar artırmaya, % 1 'e kadar indirmeye yetkilidir (KDVK md.28). 24.12.2007 tarihinde 2007/13033 sayılı Bakanlar Kurulu kararına göre KDV oranları;

- Ekli listelerde yer alanlar hariç olmak üzere, vergiye tabi işlemler için, % 18
- Ekli (I) sayılı listede yer alan teslim ve hizmetler için, % 1
- Ekli (II) sayılı listede yer alan teslim ve hizmetler için, % 8 olarak tespit edilmiştir.

Akaryakıt ürünleri ekli listelerde yer almadığı için uygulanacak KDV oranı %18'dir.

KDV Kanunu'nda istisnalar 11-17. maddeler ile düzenlenmiştir. Akaryakıt ürünlerine uygulanacak istisnalar ise şöyledir;

İhracat İstisnası: KDV Kanunu'nun 11. maddesi gereğince akaryakıt ürünlerinin ihracat teslimleri vergiden müstesnadır. Aynı kanunun 12. maddesinde teslim sayılan haller açıklanmıştır. Buna göre;

- i) Teslim yurt dışındaki bir müşteriye veya bir serbest bölgedeki alıcıya veya gümrüksüz satış mağazalarında satılmak üzere bu mağazalara veya bunların

depolarına ya da yetkili gümrük antreposu işleticisine yapılmalı veya mallar yetkili gümrük antreposu işleticisine tevdi edilmelidir.

- ii) Teslim konusu mal Türkiye Cumhuriyeti gümrük bölgesinden çıkararak bir dış ülkeye veya bir serbest bölgeye vasıl olmalı ya da gümrüksüz satış mağazalarında satılmak üzere bu mağazalara veya bunların depolarına veya yetkili gümrük antreposuna konulmalıdır. Teslim konusu malın ihraç edilmenden önce yurt dışındaki alıcı adına hareket eden yurt içindeki firmalar veya bizzat alıcı tarafından işlenmesi veya herhangi bir şekilde değerlendirilmesi durumu değeritmez.

Petrol Arama Faaliyetlerine İlişkin İstisna: 3065 sayılı KDV Kanunu'nun 13/c maddesine göre; Türk Petrol Kanunu hükümlerine göre petrol arama faaliyetlerine ilişkin olmak üzere, bu faaliyetleri yürütenlere yapılan teslim ve hizmetler ile aynı Kanun hükümlerine göre boru hattıyla taşımacılık yapanlara bu hatların inşa ve modernizasyonuna ilişkin yapılan teslim ve hizmetler vergiden istisna edilmiştir.

Taşımacılık İstisnası: Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 14. maddesine göre 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ile 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu hükümleri çerçevesinde, Cumhurbaşkanınca belirlenen sınır kapılarında 4458 sayılı Gümrük Kanununun ihracat rejimi kapsamında yurt dışına çıkarılacak eşyayı taşıyan kamyon, çekici ve soğutucu ünitesine sahip yarı römorkların depolarına (araçların ve soğutucu ünitelerin standart yakıt deposu miktarlarını aşmamak kaydıyla) yalnızca yurt dışına çıkışlarında yapılacak motorin teslimi vergiden istisnadır.

Maliye Bakanlığı, bu istisna uygulamasına ilişkin us l ve esasları belirlemeye yetkilidir.

Diplomatik İstisnalar: KDV Kanunu'nun 15. maddesi gereğince aşağdaki teslim ve hizmetler KDV'den istisna edilmiştir:

- i) Karşılıklı olmak kaydıyla, yabancı devletlerin Türkiye'deki diplomatik temsilciliklerine, konsolosluklarına ve bunların diplomatik haklara sahip mensuplarına yapılan teslim ve hizmetler,
- ii) Uluslararası anlaşmalar gereğince vergi muafiyeti tanınan uluslararası kuruluşlara ve bunların mensuplarına yapılan teslim ve hizmetler.

Diğer İstisnalar: KDV Kanunu'nun 17/4 maddesinin (j) bendine göre boru hattı ile yapılan yabancı ham petrol, gaz ve bunların ürünlerinin taşınması hizmetleri vergiden istisna edilmiştir.

1.5.2.Özel Tüketim Vergisi

Belirli bazı mallar üzerinden alınan vergilere Özel Tüketim Vergisi denilmektedir (Pehlivan, 2012: 352). Bu vergiler, tüketimin yapılması halinde yapılan ödeme üzerinden alınır ve mali amaç ön plandadır. Özel Tüketim Vergileri; petrol ürünleri, alkollü içecekler, tütün mamulleri, motorlu taşıtlar ve lüks tüketim malları başta olmak üzere beş grup mal üzerinden alınmaktadır. Verginin kapsamına giren malların seçimindeki ortak gerekçe ise çevre kirliliğinin önlenmesi, halk sağlığının korunması ve enerji tasarrufu sağlanmasıdır. (Yüce ve Yücel, 2006: 130).

ÖTV'nin temel özellikleri şunlardır:

- KDV'ye ek olarak alınır.
- Tüm mal ve hizmetlerden alınmaz sadece sınırlı sayıda mallardan alınır.
- Tek aşamada alınır (Öner, 2015: 261).
- Uygulanması kolaydır.
- Tahsili kolaydır.
- Vergi hasılatını artıran bir etkisi vardır.
- Vergiye konu edilen malların genellikle satış ve üretimi devlet tarafından kontrol edilmektedir.
- Verginin konusunu oluşturan malların talep esnekliği düşük olduğu için fiyat değişimleri talebi etkilemez ve vergi hasılatı artmaktadır.

Bu sebeple ÖTV'nin konusunun talep esnekliği düşük olan akaryakıt, alkol, tütün gibi mallardan olması tercih edilmektedir (Tozlu, 2003: 20-21).

Yukarıdaki özelliklere göre tanım yapacak olursak Özel Tüketim Vergisi; ekonomik sürecin üretim, dağıtım veya bu aşamaların sadece birinde alınan, istisna ve muafiyetler dışında kalan, genel tüketim vergisinden farklı olarak tek tek kanunda belirtilen mal ve hizmetlerden alınan vergidir (Taylar, 2010: 439).

Tarihsel olarak özel tüketim vergileri genel tüketim vergilerinden çok daha eskidir. Tarihte ilk olarak özel tüketim vergisi milattan önce 2200 senesinde Çin’de tuz üzerinden alınmıştır. Türkiye’de ise Birinci Dünya Savaşı zamanında kibrit, sigara kağıdı, içki gibi mallar üzerinden Hususi İstihlak Vergisi alınmıştır. 1926 yılında Umumi İstihlak Vergisi yürürlüğe girmiştir. Yine aynı yıl bu verginin tamamlayıcısı olarak da Eğlence ve Hususi İstihlak Vergisi kabul edilmiş ve birahane, bar, lokanta, büfe, tiyatro, sinema gibi eğlence alanlarında gerçekleşen tüketimi vergilendirmek amaçlanmıştır. Uygulamadaki başarısızlık nedeniyle bir sene sonra Toplu Muamele Vergisi uygulamasına geçilmiştir. 1956 yılında ise 6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu kabul edilmiş ve 47 tane kanun uygulamadan kaldırılmıştır. 2002 yılında 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu yürürlüğe girmiş ve Türkiye’de resmi olarak Özel Tüketim Vergisi uygulanmaya başlanmıştır (Edizdoğan ve Çelikkaya, 2012: 238-239).

Türkiye’de ÖTV’nin hazırlık çalışmaları 1990’lı yıllarda başlamasına rağmen, ülkede yaşanan siyasi istikrarsızlıklar nedeniyle kanun haline getirilememiştir. Gümrük Birliği’nin kabul edilmesiyle birlikte vergi gelirlerindeki azalışı telafi etmek, AB mevzuatına uyum sağlamak, vergi sistemini basitleştirmek gibi amaçlarla ve IMF’nin de etkisiyle Özel Tüketim Vergisi Kanunu 2002 yılında yürürlüğe girmiştir (Gülüm, 2009: 100).

4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu yirmi ana madde ve sekiz geçici maddeden oluşmaktadır. ÖTVK’nın birinci maddesinde verginin konusu açıklanmıştır. Buna göre kanunda ekli dört listede yer alan mallar verginin konusunu oluşturmaktadır. Bu listelerde yer alan mallar Türk Gümrük Tarife Cetvelindeki tarife pozisyonu ve tarife alt açılımlarına göre belirlenmiştir (Erkan, 2002: 69). I sayılı listede petrol ve petrol ürünleri, II sayılı listede motorlu kara, hava ve deniz taşıtları, III sayılı listede alkollü içkiler ve tütün ürünleri, IV sayılı listede ise lüks tüketim malları ve dayanıklı tüketim malları yer almaktadır (Pehlivan, 2012: 354).

4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu’na göre verginin konusu;

- I sayılı listedeki malların ithalatçıları veya rafineriler dahil imal edenler tarafından teslimi,
- II sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tâbi olanların ilk iktisabı,

- II sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tâbi olmayanlar ile III ve IV sayılı listelerdeki malların ithalatı veya imal ya da inşa edenler tarafından teslimi,
- I, III ve IV sayılı listelerdeki mallar ile II sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tâbi olmayanların özel tüketim vergisi uygulanmadan önce müzayede yoluyla satışı, Bir defaya mahsus olmak üzere Özel Tüketim Vergisine tabidir (ÖTVK md.1).

Akaryakıt ürünleri açısından ÖTVK incelendiğinde I sayılı listede petrol ve petrol ürünlerinin yer aldığı görülmektedir. I sayılı liste A ve B cetvelinden oluşmaktadır. A cetveli günlük yaşamda akaryakıt olarak kullanılan benzin, LPG, fuel-oil, motorin, jet yakıtı, kalorifer yakıtı, doğal gaz gibi ürünlerden oluşmaktadır. B cetvelinde ise daha çok üretimde kullanılan solvent, benzol, gaz yağı, madeni yağlar gibi ürünler yer almaktadır.

ÖTVK'ya göre akaryakıt ürünlerinde vergiyi doğuran olay, bir defaya mahsus olmak üzere I sayılı listedeki malların ithalatçıları veya rafineriler dahil imal edenlerin yurt içi teslimleri veya teslim sayılan hallerdir. Ayrıca, bu mallardan ÖTV alınmadan önce müzayede yoluyla satılmasında da vergiyi doğuran olay vuku bulmaktadır.

ÖTVK'nın 4. maddesine göre akaryakıt ürünlerinde verginin mükellefi I sayılı listedeki malları imal, inşa veya ithal edenler ile bu malların müzayede yoluyla satışını gerçekleştirenlerdir (ÖTVK md.4).

Özel Tüketim Vergisi Kanununda birçok istisna vardır. Bunlardan akaryakıt ürünleriyle ilgili olanları ise şu şekildedir:

İhracat İstisnası: ÖTVK'nın 5/1 maddesine göre yurt dışındaki müşterilere yapılan teslimler ve Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesinden çıkan mallar Özel Tüketim Vergisinden istisnadır (ÖTVK md.5).

Diplomatik İstisna: I sayılı listelerde yer alan malların, karşılıklı olmak kaydıyla yabancı devletlerin Türkiye'deki diplomatik temsilcilikleri, konsoloslukları ve uluslararası anlaşmalarla vergi muafiyeti tanınan uluslararası kuruluşlar ve bunların diplomatik haklara sahip mensupları tarafından kendi ihtiyaçları için ilk iktisabı, ithali veya bunlara teslimi ile ev sahibi hükümet anlaşmaları veya ülkemizin taraf olduğu diğer anlaşmalar çerçevesinde Türkiye'deki uluslararası kuruluşlar ve bunların yönetici kadrolarında görev yapan Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmayan mensupları

tarafından Türkiye’de görevde bulundukları süre içinde kendi ihtiyaçları için ilk ıktisabı, ithali veya bunlara teslimi vergiden müstesnadır (ÖTVK md.6).

Güvenlik Birimlerine Yapılan Teslimlerde İstisna: ÖTVK’nın 7/1-a maddesinde belirtildiğı üzere Milli Savunma Bakanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Milli İstihbarat Teşkilâtının ihtiyacı için bu kuruluşlara veya bunların gerek göstermeleri üzerine ve işlemlerin bu kuruluşlar adına yapılması koşuluyla akaryakıt ikmalini yapanlara teslimi vergiden istisna edilmiştir (ÖTVK md.7).

Petrol Arama ve Üretim Faaliyetlerinde İstisna: ÖTVK’nın 7/1-b maddesine göre; 6326 sayılı Petrol Kanunu hükümlerine göre petrol arama ve istihsal faaliyetlerinde kullanılmak üzere bu faaliyetleri yapanlara teslimi vergiden istisnadır (ÖTVK md.7).

Tasfiyelik Hale Gelen Malların Kamu Kurumlarına Bedelsiz Teslimlerinde İstisna: ÖTVK’nın 7/1-c maddesine göre; 4458 sayılı Gümrük Kanunu uyarınca tasfiyelik hale gelenlerinin tabii afetler, bulaşıcı hastalıklar ve benzeri olağanüstü durumlarda genel ve özel bütçeli idarelere, il özel idarelerine, belediyelere, köylere ve bunların teşkil ettikleri birliklere bedelsiz teslimi ile 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanununun 16/A maddesi uyarınca tasfiyelik hale gelenlerinin bu bentte sayılanlara bedelsiz tesliminden ÖTV alınmamaktadır (ÖTVK md.7).

İhraç Malı Taşıyan Araçlara Motorin Tesliminde İstisna: ÖTVK’nın 7/A maddesi uyarınca; I sayılı listede yer alan 2710.19.43.00.11 ve 2710.20.11.00.11 G.T.İ.P. numaralı malların (bazı motorin çeşitlerinin), 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ile 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu hükümleri çerçevesinde; Cumhurbaşkanınca belirlenen sınır kapılarında, 4458 sayılı Gümrük Kanununun ihracat rejimi kapsamında yurt dışına çıkarılacak eşyayı taşıyan kamyon, çekici ve soğutucu ünitesine sahip yarı römorkların depolarına (araçların ve soğutucu ünitelerin standart yakıt deposu miktarlarını aşmamak kaydıyla) yalnızca yurt dışına çıkışlarında teslimi vergiden müstesnadır (ÖTVK md.7/A).

Özel Tüketim Vergisi Kanununda bazı hallerde verginin tecil edilmesi öngörülmüştür. Buna göre Kanunun 8. maddesine göre I sayılı listenin B cetvelindeki malların; I sayılı listeye dahil olmayan malların imalinde kullanılmak üzere mükellefler tarafından tesliminde tarh ve tahakkuk ettirilen özel tüketim vergisinin Cumhurbaşkanı tarafından

belirlenecek kısmı, teminat alınmak suretiyle tecil olunur. Söz konusu malların tecil tarihini takip eden aybaşından itibaren 12 ay içinde I sayılı listeye dahil olmayan malların imalinde kullanılması halinde tecil olunan vergi terkin edilir.

Bu hükümlere uyulmaması halinde, bu malların tecil-terkin işlemi dışındaki amaçlarla tesliminde tarh edilmesi gereken vergi tutarından, daha önce tahsil edilen verginin mahsubundan sonra kalan tutar, vade tarihinden itibaren 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanunun 51. maddesinde belirlenen gecikme zammı ile birlikte alıcıdan tahsil edilir. Ancak, tecil edilen verginin 213 sayılı Vergi Usul Kanununda belirtilen mücbir sebepler dolayısıyla terkin edilememesi halinde bu vergi, tecil edildiği tarihten itibaren 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanunun 48 inci maddesine göre ilgili dönemler için geçerli tecil faizi ile birlikte alıcıdan tahsil edilir (ÖTVK md.8).

ÖTVK'nın 11. maddesinde vergileme ölçüleri ve matrah açıklanmıştır. Petrol ve petrol ürünlerinde miktar esaslı vergileme söz konusudur. Kanuna göre I sayılı listede yer alan mallar için belirlenen maktu vergi tutarları kilogram, litre, metreküp, standart metreküp, kilokalori veya bunların alt ve üst birimleri ile gerektiğinde büyüklükleri de dikkate alınarak kap, ambalaj veya adet olarak uygulanabilir (ÖTVK md.11).

Kanunun 12. maddesine göre Cumhurbaşkanı, topluca veya ayrı ayrı olmak üzere; I sayılı listedeki mallar için uygulanan maktu vergi tutarlarını, her bir mal itibarıyla en yüksek vergi tutarının yarısına kadar artırmaya, sıfıra kadar indirmeye, bu sınırlar içinde mal cinsleri, özellikleri, kullanım yerleri veya ithalatın şekline göre farklı tutarlar tespit etmeye yetkilidir (ÖTVK md.12).

ÖTV Kanununda müteselsil sorumluluk ve ceza uygulaması 13. maddede yer almaktadır. 13. maddesinin 1. bendine göre; gerçek veya tüzel kişiler tarafından ithal edilen ham petrolün Türkiye'deki rafinerilere fason olarak rafine ettirilmesi sonucu elde edilen I sayılı listedeki malların tesliminde doğacak özel tüketim vergisinin ödenmesinden, ham petrol ithalini gerçekleştirenlerle birlikte, ilgili rafineri şirketi müteselsilen sorumludur (ÖTVK md.13).

Aynı maddenin 2. bendinde ise; I sayılı listedeki malları teslim alanların, bu malları daha yüksek tutarda vergiye tâbi bir mal olarak kullanmak veya üçüncü kişilere satmak

suretiyle vergi ziyana sebebiyet vermeleri halinde, ziyaa uğratılan vergi bunlar adına tarh olunur ve tarhiyata 213 sayılı Vergi Usul Kanununun 344 üncü Maddesine göre vergi ziyası cezası uygulanır ifadesi yer almaktadır (ÖTVK md.13).

ÖTVK'nın 14. maddesi uyarınca Özel Tüketim Vergisi, mükelleflerin yazılı beyanları üzerine tarh olunur. Vergilendirme dönemi I sayılı listedeki mallar için her ayın ilk 15 günlük birinci ve kalan günlerinden oluşan ikinci dönemdir. Beyanname, I sayılı listedeki mallar için vergilendirme dönemini izleyen 10. günü akşamına kadar mükellefin katma değer vergisi yönünden bağlı olduğu vergi dairesine verilir. Cumhurbaşkanı, I sayılı listedeki mallar için vergilendirme dönemini gün veya ay olarak belirlemeye, beyanname verme ve vergi ödeme süresini kısaltmaya, vergilendirmeyi ithal aşamasında gümrük idaresine yaptırmaya yetkilidir (ÖTVK md.14).

4760 sayılı Kanuna göre petrol ve petrol ürünlerinin ithalinden ÖTV alınmamaktadır. Ancak bu ürünlerin yurt içinde yapılan satışları ÖTV'ye tabidir. Kanunun 16. maddesi ile ödenecek ÖTV teminata bağlanmıştır. Buna göre; I sayılı listedeki malların ithalinde, ödenecek Özel Tüketim Vergisine karşılık olmak üzere türü, tutarı ve çözümüne ilişkin usul ve esasları Maliye Bakanlığınca belirlenmek suretiyle teminat alınmaktadır (ÖTVK md.16).

BÖLÜM 2: TÜRKİYE’DE AKARYAKIT VERGİLERİNE İLİŞKİN GÖSTERGELER VE SEÇİLMİŞ OECD ÜLKELERİNDE AKARYAKIT VERGİLERİ

2.1.Türkiye’de Akaryakıt Fiyatlarının Oluşumu

Ülkemizde akaryakıt ürünlerinden dolayı vergiler içerisinde yer alan ÖTV ve KDV alınmaktadır. Alınan bu vergiler akaryakıt ürünlerinin nihai fiyatlarını önemli ölçüde etkilemektedir. Türkiye’deki otomotiv yakıtlarının pompa fiyatları ve vergisiz fiyatları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 2: Türkiye’de Akaryakıt Fiyatlarının Vergili/Vergisiz Miktarları

Türkiye’de Pompa Fiyatları (TL/LT)	2016	2017	2018
Benzin (95 Oktan)-Vergili	4,5	5,26	6,2
Motorin (Standart10ppm)-Vergili	3,8	4,63	5,7
Otogaz (LPG)-Vergili	2,4	3,08	3,55
Benzin (95 Oktan)-Vergisiz	1,6	2,08	3,08
Motorin (Standart10ppm)-Vergisiz	1,6	2,13	3,27
Otogaz (LPG)-Vergisiz	1,2	1,61	2,27

Kaynak: PETDER 2017 Faaliyet Raporu s.9 ve PETDER 2018 Faaliyet Raporu s.9’da yer alan bilgilerden yararlanarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Tablo 2’deki verilere göre, ülkemizde vergili akaryakıt fiyatları yani pompa fiyatları ile vergisiz akaryakıt fiyatları arasında önemli miktarda fark olduğu görülmektedir. Tabloya göre 2018 yılında bir litre 95 oktan benzinin vergili fiyatı 6,20 TL iken vergisiz fiyatı 2,27 TL’dir. Bu durumda bir litre 95 oktan benzin için ödenen 6,20 TL’nin %51’i vergidir. Motorinde bu oran %43, LPG’de ise %37’dir. Bu doğrultuda, akaryakıt ürünleri içerisinde en yüksek vergi oranına benzin, en az vergi oranına ise LPG sahiptir.

Akaryakıt ürünleri içerisinde en yüksek verginin benzinden alınması nedeniyle, hem hane halkları hem de üreticiler benzin yerine motorin ve LPG’yi tercih etmekte ve yüksek akaryakıt fiyatlarından, daha az vergi alınan ürünü kullanarak kurtulmaya çalışmaktadırlar (Kantarıcı, 2018: 242).

2018 yılında akaryakıt ürünlerinden alınan KDV ve ÖTV'nin miktarı tablo 3'te yer almaktadır.

Tablo 3: 2018 Yılında Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergilerin Oranları

	ÖTV	KDV
Benzin Türleri	2,2069 TL/LT	%18
Motorin Türleri	1,5767 TL/LT	%18
LPG	1,3331 TL/kg	%18

Kaynak: EPDK Petrol Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu s.65 ve EPDK Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu s.63'de yer alan bilgilerden yararlanarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Tablo 3'e bakıldığında akaryakıt ürünlerine uygulanan KDV oranının sabit olduğu görülmektedir. Alınan ÖTV ise akaryakıt türüne göre değişmektedir ve litre/kilogram başına maktu olarak uygulanmaktadır. Buna göre, 2018 yılında benzin çeşitleri için litre başına 2,20 TL ÖTV, motorin çeşitleri için litre başına 1,57 TL ve LPG için kilogram başına 1,33 TL ÖTV alınmıştır.

Ülkemizde akaryakıt ürünlerinin 2018 yılı için fiyat oluşumları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 4: 2018 Yılı İçin Akaryakıt Ürünlerinin Fiyat Oluşumu

Ürün	Ürün Fiyatı	Toptancı Marjı	Gelir Payı	Dağıtıcı ve Bayi Marjı Toplamı	Toplam Vergi	Toplam Fiyat
Kurşunsuz Benzin 95 Oktan	2,445	0,077	0,00318	0,536	3,158	6,219
Motorin	2,66	0,037	0,00318	0,552	2,449	5,701
LPG	1,41	0,11	0,0040	0,74	1,29	3,55

Kaynak: EPDK Petrol Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu s.76 ve EPDK Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu s.62'de yer alan bilgilerden yararlanarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Tablo 4'e bakıldığında, benzin için 6,219 TL/LT olan tüketici fiyatının %50,78'i vergi, %39,31'i ürün maliyeti, %9,91'i ise piyasada faaliyet gösteren şirketlerin brüt kar marjı ve gelir payından oluştuğu görülmektedir. Motorin için 5,701 TL/LT düzeyindeki tüketici fiyatın %42,95'i vergi, %46,66'sı ürün maliyeti, %10,39'u ise piyasada faaliyet gösteren şirketlerin brüt kar marjı ve gelir payından meydana geldiği anlaşılmaktadır. LPG için ise 3,55 TL/lt düzeyindeki tüketici otogaz fiyatının %36,30'u vergi, %39,67'si

ürün maliyeti, %24,03'ü ise piyasada faaliyet gösteren şirketlerin brüt kar marjı ve gelir payından oluştuğu görülmektedir.

Akaryakıt ürünlerinde fiyat oluşumu şöyledir; rafineride üretilen benzin pazarlama şirketine teslim edilir ve burada ÖTV doğar. Bu aşamada ÖTV ile birlikte ÖTV'nin de dahil olduğu matraha KDV uygulanır. Pazarlama şirketi, üzerine ÖTV uygulanmış benzine kendi karını ekler ve benzin istasyonuna teslim eder. Fakat burada ÖTV tekrar uygulanmaz. Uygulamada karışıklık olmaması adına ve basitliği sağlamak amacıyla ÖTV ilk teslimde uygulanır. Daha sonraki teslimlerde ÖTV maliyet olarak alınır ve indirim mekanizması yoktur (Kantarıcı 2018: 232-233).

2.2. Akaryakıttan Elde Edilen Vergi Gelirlerinin Toplam Gelirler İçindeki Payı

2.2.1. Merkezi Yönetim Bütçe Gelirleri İçerisinde Toplam ÖTV Gelirleri ve Petrol ve Doğalgaz Ürünlerine İlişkin ÖTV Gelirlerinin Payı

Petrol ve doğalgaz ürünleri ÖTVK'nın I sayılı listesinde yer alan ürünlerdir. Bu ürünlerin tüketiminden alınan ÖTV gelirleri, toplam ÖTV gelirleri ve merkezi yönetim bütçesi gelirleri Maliye Bakanlığı tarafından açıklanan gerçekleşme miktarları ile aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 5: Petrol ve Doğalgaz Ürünlerinden Elde Edilen Vergilerin Merkezi Yönetim Bütçesi Gelirleri İçindeki Payı

(Milyar TL)

Yıl	Merkezi Yönetim Bütçe Gelirleri	Toplam ÖTV Gelirleri	Petrol ve Doğalgaz Ürünlerine İlişkin ÖTV Gelirleri	Petrol ve Doğalgaz Ürünlerine İlişkin ÖTV'nin Merkezi Yönetim Bütçe Gelirleri İçindeki Payı (%)
2006	173	37	20	11
2007	190	39	22	11
2008	209	42	23	11
2009	215	43	25	11
2010	254	57	31	12
2011	296	64	33	11
2012	332	71	35	10
2013	389	85	45	11
2014	425	91	45	10
2015	482	106	50	10
2016	554	120	56	10
2017	630	138	63	10
2018	757	133	55	7
2019	875	147	60	6

Kaynak: www.hmb.gov.tr adresinde yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir

Tablo 5'e göre, merkezi yönetim bütçesinin yaklaşık olarak %20'sini Özel Tüketim Vergisinden elde edilen hasılat oluşturmaktadır. 2013 yılına kadar petrol ve doğalgaz ürünlerinin tüketiminden alınan ÖTV, tahsil edilen toplam ÖTV gelirlerinin yarısını oluşturmuş ancak son altı yıllık süreçte %40 ile %47 arasında gerçekleşmiştir. Buna bağlı olarak petrol ve doğalgaz ürünlerinden elde edilen ÖTV'nin merkezi yönetim bütçesi içerisinde %10 - %11 arasında olan payı 2019 yılında %6'ya düşmüştür.

Maliye Bakanlığı tarafından açıklanan bütçe gelirleri içerisinde akaryakıt ürünlerinden elde edilen KDV miktarı ayrı bir kalem olarak yer almamaktadır. Ancak 1996 yılında Türkiye'nin önemli akaryakıt dağıtım şirketleri tarafından kurulan Petrol Sanayi Derneği, her yıl hazırladığı sektör raporlarında yapılan hesaplamalar neticesinde akaryakıt ürünlerinin satışından elde edilen KDV ve ÖTV miktarlarını açıklamaktadır. Aşağıda yer alan tablolarda akaryakıt ürünlerinden elde edilen toplam vergi gelirleri rakamları Petrol Sanayi Derneği'nin yayınladığı yıllık sektör raporundan alınmıştır.

2.2.2.Genel Bütçe Gelirleri İçindeki Payı

Türkiye’de, 2002 yılında trafiğe kayıtlı araç sayısı 8,5 milyon iken bu sayısı 2018 yılında 22,8 milyona ulaşmıştır. Araç sayısının artması akaryakıt tüketimini artmıştır (PETDER, 2018: 58). Tüketimin artmasıyla birlikte akaryakıt sektöründen elde edilen vergi gelirleri de yıllar itibariyle artan bir seyir göstermiştir. Aşağıdaki tabloda otomotiv yakıtından sağlanan toplam vergi gelirleri ile bu gelirlerin genel bütçedeki payı yer almaktadır.

Tablo 6: Akaryakıt Ürünlerinden Elde Edilen Vergilerin Genel Bütçe Gelirleri İçindeki Payı

Yıl	Genel Bütçe Gelirleri (Milyar TL)*	Akaryakıttan Elde Edilen Toplam Vergi Gelirleri (ÖTV+KDV) (Milyar TL)**	Akaryakıttan Elde Edilen Vergi Gelirlerinin Genel Bütçe Gelirleri İçindeki Payı (%)
2006	168	26	15
2007	184	28	15
2008	203	33	15
2009	208	35	16
2010	246	42	17
2011	286	46	16
2012	320	51	16
2013	375	60	16
2014	408	63	15
2015	464	70	15
2016	533	83	15
2017	607	93	15
2018	729	88	11

Kaynak: PETDER 2018 Sektör Raporu s.40 ve www.gib.gov.tr adresinde yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

* www.gib.gov.tr adresinde yer alan veriler kullanılmıştır.

**PETDER 2018 Sektör Raporu s.40’da yer alan veriler kullanılmıştır.

Tablo 6’ya göre, akaryakıttan elde edilen vergi geliri 2006 yılında 26 Milyar TL iken 2018 yılında 88 Milyar TL’ye ulaşmıştır. Vergi gelirlerindeki artışın en büyük sebebi yukarıda da açıklandığı gibi akaryakıt tüketiminin artmasıdır. Ayrıca, akaryakıt ürünlerinden sağlanan vergi gelirlerinde en yüksek paya motorinden alınan vergiler sahiptir. Bu duruma, motorin tüketiminin artması ve LPG’nin vergi oranının daha az olması nedeniyle benzin tüketiminin LPG ile yer değiştirmesi neden olmuştur (PETDER, 2018: 40). Akaryakıt ürünlerinden sağlanan toplam vergi gelirlerinin genel bütçe gelirleri içindeki payına bakıldığında bu oranın 2006 yılında %15, 2018 yılında

ise %11 olduğu görülmektedir. Otomotiv yakıt sektöründen sağlanan vergi gelirlerinin genel bütçe içerisindeki payının en fazla olduğu 2010 yılında bu oran %17'dir.

Akaryakıttan elde edilen vergi gelirleri 2017 yılına kadar sürekli artmış, 2018 yılında ise azalmıştır. 2006-2017 yılları arasında vergi gelirlerinde artış olmasına rağmen genel bütçe içindeki payının yaklaşık olarak aynı oranda kaldığı görülmektedir. 2018 yılında ise vergi gelirlerindeki azalıştan dolayı genel bütçe içindeki payı da azalmıştır. Sonuç olarak, akaryakıttan elde edilen vergi gelirleri genel bütçe gelirlerinin ortalama %15'ini oluşturarak devlete önemli bir gelir sağladığı söylenebilir.

2.2.3. Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı

Vergi gelirleri kamu harcamaları için önemli bir kaynaktır. Ülkemizde akaryakıttan sağlanan vergi gelirleri, toplam vergi gelirleri içerisinde önemli bir paya sahiptir. Aşağıdaki tabloda akaryakıt ürünlerinden alınan vergi gelirleri, toplam vergi gelirleri ve akaryakıt sektöründen elde edilen vergilerin toplam vergi gelirleri içindeki payı yıllar itibarıyla gösterilmiştir.

Tablo 7: Akaryakıt Ürünlerinden Elde Edilen Vergilerin Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı

Yıl	Toplam Vergi Gelirleri (Milyar TL)*	Akaryakıttan Elde Edilen Toplam Vergi Gelirleri (ÖTV+KDV) (Milyar TL)**	Akaryakıttan Elde Edilen Vergi Gelirlerinin Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı (%)
2006	137	26	18
2007	152	28	18
2008	168	33	19
2009	172	35	20
2010	210	42	20
2011	253	46	18
2012	278	51	18
2013	326	60	18
2014	352	63	17
2015	407	70	17
2016	459	83	18
2017	536	93	17
2018	624	88	14

Kaynak: PETDER 2018 Sektör Raporu s.40 ve www.gib.gov.tr adresinde yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

* www.gib.gov.tr adresinde yer alan veriler kullanılmıştır.

**PETDER 2018 Sektör Raporu s.40'da yer alan veriler kullanılmıştır.

Tablo 7'ye bakıldığında, akaryakıttan elde edilen vergi gelirlerinin ve toplam vergi gelirlerinin sürekli arttığı görülmektedir. 2018 yılına kadar akaryakıt vergilerinin toplam vergi gelirleri içerisindeki payının %17 ile %20 arasında değiştiği görülmektedir. Ancak 2018 yılında akaryakıt ürünlerinden sağlanan vergilerin azalması ile toplam vergi gelirleri içindeki payı da azalmış ve %14'e düşmüştür.

2.2.4.Dolaylı Vergi Gelirleri İçindeki Payı

Ülkemizde dolaylı vergiler KDV ve ÖTV başta olmak üzere Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi, Özel İletişim Vergisi, Damga Vergisi, Gümrük Vergisi ve harçlardan oluşmaktadır.

Tablo 8: Akaryakıt Ürünlerinden Elde Edilen Vergilerin Dolaylı Vergi Gelirleri İçindeki Payı

Yıl	Dolaylı Vergi Gelirleri (Milyar TL)*	Akaryakıttan Elde Edilen Toplam Vergi Gelirleri (ÖTV+KDV) (Milyar TL)**	Akaryakıttan Elde Edilen Vergi Gelirlerinin Dolaylı Vergi Gelirleri İçindeki Payı (%)
2006	94	26	27
2007	100	28	28
2008	109	33	29
2009	111	35	31
2010	143	42	29
2011	171	46	26
2012	186	51	27
2013	225	60	26
2014	238	63	26
2015	279	70	25
2016	308	83	26
2017	359	93	25
2018	390	88	22

Kaynak: PETDER 2018 Sektör Raporu s.40 ve www.gib.gov.tr adresinde yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

* www.gib.gov.tr adresinde yer alan veriler kullanılmıştır.

**PETDER 2018 Sektör Raporu s.40'da yer alan veriler kullanılmıştır.

Tablo 8'e bakıldığında dolaylı vergi gelirleri içerisinde akaryakıttan alınan vergilerin yüzdelik olarak oranları görülmektedir. 2006 yılında %27 olan bu oran 2009 yılına kadar sürekli bir artış göstererek %31'e ulaşmıştır. 2010 ve 2011 yıllarında akaryakıttan alınan vergi gelirlerinde artış olmasına rağmen dolaylı vergi gelirleri içerisindeki payı düşüşe geçmiş ve %26'ya gerilemiştir. 2011 ile 2017 yılları arasından ortalama olarak

%26 seviyesinde iken; 2018 yılında akaryakıttan elde edilen vergi gelirlerindeki azalışla birlikte dolaylı vergi gelirleri içindeki payı %22'ye düşmüştür.

2.2.5. Toplam ÖTV Gelirleri İçindeki Payı

Türkiye’de toplam ÖTV gelirleri, toplam vergi gelirlerinin yaklaşık olarak %20’sini oluşturmaktadır. Bu kapsamda ülkemiz için Özel Tüketim Vergisi önemli bir vergidir.

Tablo 9: Akaryakıt Ürünlerinden Elde Edilen ÖTV’nin Toplam ÖTV Gelirleri İçindeki Payı

Yıl	Toplam ÖTV Gelirleri (Milyar TL)*	Akaryakıt Ürünlerinden Elde Edilen ÖTV Gelirleri (Milyar TL)**	Akaryakıttan Elde Edilen ÖTV’nin Toplam ÖTV İçindeki Payı (%)
2006	37	19	51
2007	39	20	51
2008	42	22	52
2009	43	25	58
2010	57	31	54
2011	64	33	51
2012	71	36	50
2013	85	43	50
2014	91	45	49
2015	106	52	49
2016	120	62	51
2017	138	66	47
2018	133	56	42

Kaynak: PETDER 2018 Sektör Raporu s.40 ve www.gib.gov.tr adresinde yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

* www.gib.gov.tr adresinde yer alan veriler kullanılmıştır.

**PETDER 2018 Sektör Raporu s.40’da yer alan veriler kullanılmıştır.

Tablo 9’da akaryakıttan sağlanan ÖTV gelirleri, toplam ÖTV gelirleri ve bunların birbirine olan oranları verilmiştir. Buna göre, akaryakıttan alınan ÖTV ve toplam ÖTV gelirlerinin sürekli arttığı görülmektedir. 2006-2018 yılları boyunca, akaryakıt ürünlerinden elde edilen ÖTV geliri, toplam ÖTV gelirlerinin ortalama olarak yarısını oluşturmuştur. Bu durumda akaryakıttan elde edilen ÖTV’nin önemli bir gelir kalemi olduğu anlaşılmaktadır.

2.3. Seçilmiş OECD Ülkelerinde Akaryakıt Vergilerinin Durumu

Dünyada petrol ve akaryakıt ürünleri çeşitli şekillerde vergilendirilmektedir. Bazı ülkelerde çevreye verdiği zarardan dolayı motorinden daha fazla vergi alınırken

LPG'den daha az vergi alınmakta, bazı ülkelerde ise üretimde girdi olarak kullanılan petrol ürünlerine farklı vergi oranı uygulanırken doğrudan tüketimde kullanımına farklı vergi oranı uygulanmaktadır (Öz, 2006: 7). Enerjinin ulusal olarak vergilendirilmesi ülkeler arasında farklılık göstermektedir. Ulusal olarak uygulanan vergiler, OECD bölgesinde bile önemli fiyat farklılıklarına neden olmaktadır (Bentzen, 2003: 2).

OECD ülkelerinde akaryakıtta farklı isimlerde ve farklı oranlarda vergiler uygulanmaktadır. Aşağıda seçilmiş OECD ülkelerinde akaryakıttan alınan vergilere değinilmiştir.

2.3.1. Gelişmiş Ülkeler

OECD ülkeleri içerisinde yer alan gelişmiş ülkelerden beş tanesi seçilerek, bu ülkelerde akaryakıt ürünlerinden alınan vergiler aşağıda açıklanmıştır.

2.3.1.1. ABD'de Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler

ABD'de Katma Değer Vergisi ya da genel bir satış vergisi mevcut değildir. Bu yüzden eyaletler, kendi sınırları içindeki mal ve hizmetlerin teslimlerine son safhada bir satış vergisi uygulamaktadırlar. Federal devletler belirli mallar üzerinden Özel Tüketim Vergisi alırlar. Özel Tüketim Vergisi zorunlu mallardan değil, lüks veya keyif verici maddelerin üretimi ve ithalinden alınmaktadır. Bunlardan biri yakıt vergileridir (Demir, 2008: 282-293).

Akaryakıt Özel Tüketim Vergisi eyaletlerin topladığı özel tüketim vergileri içerisinde en önemli olanıdır. Akaryakıt Özel Tüketim Vergisi galon başına maktu olarak alınmaktadır. Her eyaletin uyguladığı vergi oranı farklıdır. Vergiyi dağıtıcı şirket tahsil eder ve eyalet vergi idaresine yatırır. Birçok eyalette kamu kuruluşları ve gönüllü yangın şirketleri bu vergiden muafır. Tarımsal faaliyetlerde kullanılan akaryakıttan tahsil edilen vergiler daha sonra çiftçilere iade edilmektedir. Akaryakıt ürünlerinden eyaletlerin haricinde federal yönetim ve bazen de mahalli yönetimler de vergi almaktadır. Akaryakıt Özel Tüketim Vergisinden elde edilen gelir köprüler, karayolları, toplu taşıma sistemlerinin yapımı ve bakımı gibi yerlerde kullanılmaktadır (Demir, 2008: 284).

Federal Yakıt Vergisi şu anda tüm benzin ve otomotiv dizel sınıflarına uygulanmaktadır. Benzine ilişkin federal vergiler 21 Haziran 1932'de, dizelde ise 1 Kasım 1951'de uygulanmaya başlanmıştır. LPG ve sıkıştırılmış doğal gaz (CNG) gibi alternatif ulaşım yakıtları benzinle aynı oranda vergilendirilmektedir. Toplanan gelirlerin çoğı karayolu ve transit programların finansmanı için Federal Karayolu Güven Fonuna aktarılmaktadır. 2016 yılından beri litre başına bezin ve motorinden 0,0114 USD Federal Yakıt Vergisi alınmaktadır (IEA, 2019: 127).

2.3.1.2. Almanya'da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler

Almanya'da uygulanmakta olan KDV oranı %19'dur. Ticari amaçlı akaryakıt kullanımlarında KDV iade edilmektedir. Ülkede KDV en önemli dolaylı vergidir ve Alman vergi sisteminde ikinci en büyük vergi gelir kaynağını oluşturmaktadır (Petersen, 1999: 3).

Akaryakıt ürünlerine KDV ile birlikte ÖTV de uygulanmaktadır. Almanya'da ticari enerji ürünlerinde tüketim vergisi yasal olarak, 1 Nisan 1939 yılında çıkarılan ve 1 Ağustos 2006'da revize edilen Enerji Kontrol Kanununda tanımlanmıştır. Kontrol Yasası, Heligoland adası ve Büsingen hariç olmak üzere, ülkede satılan tüm fosil ve fosil olmayan ticari enerji ürünlerinin vergilendirilmesini düzenlemektedir. Petrol ürünleri, doğal gaz, kömür ve yenilenebilir enerji ürünleri Enerji Kontrol Kanunu uyarınca tüketim vergisine tabidir (IEA, 2019: 43).

Motorinin litresinden 0,52 USD, benzinin litresinden 0,73 USD ve LPG'nin litresinden 0,10 USD tüketim vergisi alınmaktadır.

2.3.1.3. Fransa'da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler

Fransa'da tüm enerji ürünlerine KDV uygulanmaktadır. 2014 yılındaki değışiklikten sonra verginin oranı %20 olarak belirlenmiştir. Ticari amaçlı akaryakıt satışlarında KDV iade edilmektedir. Akaryakıt ürünlerinden KDV ile birlikte ÖTV ve TICPE denilen Petrol Ürünleri Yurt İçi Tüketim Vergisi alınmaktadır (IEA, 2019: 37).

TICPE vergisi benzinin litresinden 0,66 USD ve motorinin litresinden 0,46 USD şeklinde alınmaktadır.

2.3.1.4. İngiltere’de Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler

İngiltere’de uygulanan genel KDV oranı %20’dir. Ticari amaçlı tüketimlerde KDV iade edilmektedir. Hafif akaryakıt (light fuel oil), doğal gaz, kömür ve yerli tüketicilere satılan elektriğe % 5 olan azaltılmış KDV oranı uygulanmaktadır (IEA, 2019: 122).

İngiltere’de akaryakıt ürünlerinden %20 oranında KDV alınmaktadır. Benzin, motorin ve LPG’den KDV dışında Hidrokarbon Vergisi adında bir tüketim vergisi daha alınmaktadır (IEA, 2019: 122). Ülke LPG’yi daha fazla vergilendirmeyi tercih etmiştir. Bu nedenle yukarıda sayılan vergilere ek olarak LPG tüketimine İklim Değişikliği Vergisi adı altında bir vergi daha eklemiştir.

Hidrokarbon Vergisi; ağır ve hafif akaryakıt, otomotiv dizel, benzin ve sıkıştırılmış doğal gaz (CNG) ve nakliye ve ısınma için kullanılan LPG için geçerlidir. İklim Değişikliği Vergisi ise kullanım miktarlarına bağlı olarak elektrik, doğal gaz, LPG ve katı yakıt satışlarına uygulanmaktadır (IEA, 2019: 122).

Hidrokarbon vergi miktarı benzinde ve motorinde litre başına 0,78 USD iken LPG’de kilogram başına 0,43 USD’dir. LPG için iklim değişikliği vergisi tutarı ise ton başına 29,29 USD’dir.

2.3.1.5. Japonya’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler

Japonya’daki vergi sistemine göre hem merkezi idare hem de yerel idareler vergi toplamaya yetkilidir. Japonların tüketim eğilimlerinin düşük, tasarruf eğilimlerinin fazla olması nedeniyle ülkede uygulanan genel tüketim vergisinin oranı oldukça düşüktür. Böylelikle ülkede talebi canlandırmak ve kişileri tüketime teşvik etmek amaçlanmaktadır (Öz ve Vural, 2005: 113-122).

Japonya’da tüm petrol ürünlerine %8 oranında KDV uygulanmaktadır. KDV’ye ek olarak her bir akaryakıt ürünü için özel vergiler mevcuttur. Benzinden; Petrol ve Kömür Vergisi ile Benzin ve Yerel Benzin Vergisi alınmaktadır. Motorine, Petrol ve Kömür Vergisi ile Motorin Vergisi uygulanmaktadır. LPG’den ise Petrol ve Kömür Vergisi ve LPG Vergisi alınmaktadır (IEA, 2019: 64).

Petrol ve Kömür Vergisi 1978 yılında yürürlüğe girmiş ve bu verginin uygulanmasından kaynaklanan vergi geliri, ülkede istikrarlı ve ucuz bir tedarik sağlamak için ithal edilen

yakıtların stoklanması finanse etmek için kullanılmaktadır. 2012 yılında bu vergiye, iklim değişikliği azaltımı için karbondioksit içerik esaslı vergi bileşeni olan özel bir hüküm getirilmiştir. Bu vergi bileşeninden elde edilen gelir, enerji tasarrufu önlemlerini ve sera gazı emisyonlarını azaltma girişimlerinin finansmana ayrılmaktadır. Verginin oranı litre başına petrol ürünleri için 0,03 USD iken LPG için 0,01 USD'dir. (IEA, 2019: 64).

1957'de uygulanmaya başlanan Benzin ve Yerel Benzin Vergisi 15 ° C'de 0,8017'yi aşmayan özgül ağırlığı olan benzin ürünleri için geçerlidir. Benzin Vergisi Kanunu, fiziki özellikleri uygulama alanı içinde olmasına rağmen, bu vergi kapsamındaki gazyağı satışlarını vergiden muaf tutulmaktadır. Elde edilen vergi geliri, merkezi hükümetin genel finansmanı için kullanılmaktadır. Yerel yönetimler tarafından uygulanan Yerel Benzin Vergisi ile benzin ve çeşitlerinden daha düşük oranda vergi alınmaktadır. Bu ek verginin oranı ülke genelinde sabittir. Benzin Vergisi bir litre için 0,44 USD olarak uygulanırken Yerel Benzin Vergisi litre başına 0,048 USD'dir (IEA, 2019: 64).

Dizel Vergisi ülkede 1957 yılında uygulamaya başlanmıştır ve 15 ° C'de 0,8017 ile 0,8762 arasında belirli bir ağırlıktaki petrol ürünleri için geçerlidir. Bu vergiden elde edilen gelir, merkezi ve yerel yönetim arasında eşit olarak bölünmektedir ve genel finansman için kullanılmaktadır. Alınan vergi miktarı litre başına 0,29 USD'dir (IEA, 2019: 64).

1965'te uygulamaya konan LPG Vergisi, özellikle karayolu taşımacılığında kullanılan LPG'ye uygulanır. Sonuçta elde edilen vergi geliri genel devlet bütçesi için kullanılmaktadır. 1970 yılından beri aynı miktarda uygulanmakta olup litre başına 0,090 USD'dir (IEA, 2019: 64).

2.3.2. Gelişmekte Olan Ülkeler

OECD içerisinde bulunan ve gelişmekte olan beş tane ülke seçilmiş ve bu ülkelerde akaryakıt ürünlerine uygulanan vergiler aşağıda açıklanmıştır.

2.3.2.1. Estonya’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler

Avrupa Birliği’ne üye olan Estonya, uyguladığı dolaylı vergileri birlik ile uyumlu hale getirmek için vergi sisteminde değişiklikler yapmıştır. Avrupa Birliği gereksinimlerini karşılamak amacıyla çeşitli tüketim vergileri ve birlikle uyumlu KDV oranı uygulamaya başlamıştır. Böylelikle tüketim üzerindeki vergi yükü ve toplam vergi gelirleri içinde tüketim vergilerinin payı artmıştır (Trasberg, 2014: 154).

Estonya’da tüm enerji ürünlerine genel tüketim vergisi olan KDV %20 oranında uygulanmaktadır. Enerji ürünlerinden KDV ile birlikte tüketim vergisi de alınmaktadır. Ülkede yürürlükte olan enerji üzerindeki tüketim vergisinin vergilendirilmesine ilişkin yasal çerçeve, 2003 AB Enerji Vergi Yönergesi ile uyumludur (IEA, 2019: 31-32).

1 Ocak 2008’de yürürlüğe giren Alkol, Tütün, Yakıt ve Elektrik Tüketim Vergisi Kanunu ile tüketim vergisine tabi ticari enerji ürünlerinin bir listesi oluşturmuştur. Bu listeye göre; benzin, mazot, hafif ve ağır akaryakıt, LPG ve doğal gaz tüketim vergisine tabidir (IEA, 2019: 32).

Litre başına benzin tüketiminden 0,52 USD, motorin tüketiminden 0,50 USD ve LPG tüketiminden 0,078 USD vergi alınmaktadır.

2.3.2.2. Kore’de Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler

1 Temmuz 1977 yılında yürürlüğe giren KDV tüm enerji ürünlerine %10 oranında uygulanmaktadır ve yürürlüğe girdiği tarihten beri oranında herhangi bir değişme olmamıştır. Ürüne bağlı olarak, Kore'deki nihai tüketicilere yapılan yakıt satışları farklı oranlarda belirlenen bir dizi vergiye tabidir (IEA, 2019: 67).

Tablo 10: Kore’de Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler

Verginin Adı	Motorin	Premium Benzin (92 Oktan ve Üzeri)	Regular Benzin (87 Oktan ve Altı)	LPG
Ulaştırma, Enerji ve Çevre Vergisi	*	*	*	
Bireysel Tüketim Vergisi				*
Eğitim Vergisi	*	*	*	*
Motor Yakıt Vergisi	*	*	*	
Satış Ücretleri		*		*

Kaynak: IEA *Energy Prices And Taxes for OECD Countries, 3rd Quarter 2019* s.67’de yer alan tablodan yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Tablo 10’da görüldüğü gibi her bir akaryakıt ürününe farklı vergiler uygulanmaktadır. Bunlardan ilki olan Ulaştırma Enerji ve Çevre Vergisi, motorin ve benzinden alınan en büyük tüketim vergisidir. 31 Aralık 1993 tarihinde Ulaştırma, Enerji ve Çevre Vergi Kanunu ile tasarlanan bu vergi 1 Ocak 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Vergiden elde edilen gelir çevre koruma ve enerji ve ulaştırma altyapısı için ayrılmıştır. Motorinin litresinden 0,30 USD alınan vergi benzinin litresinden 0,42 USD olarak alınmaktadır (IEA, 2019: 67-69).

Bireysel Tüketim Vergisi 1 Temmuz 1977’de yürürlüğe girmiştir. Halen, Kore’deki gazyacı, ağır akaryakıt, LPG, kömür ve doğal gaz satışlarına uygulanmaktadır ve bu ürünlerden alınan en büyük tüketim vergisidir. Bu vergiden elde edilen gelir, genel devlet harcamaları için kullanılmaktadır. LPG tüketiminin litresinden 0,13 USD olarak tahsil edilmektedir (IEA, 2019: 67-68).

1 Ocak 1982’de yürürlüğe giren Eğitim Vergisi tüm akaryakıt ürünlerinin satışlarına uygulanmaktadır. Bireysel Tüketim Vergisinin veya Ulaştırma, Enerji ve Çevre Vergisinin %15’i olarak uygulanmaktadır. Vergiden sağlanan gelir, devletin eğitim harcamaları için kullanılmaktadır (IEA, 2019: 67).

Benzin ve motorin satışlarından alınan Motor Yakıt Vergisi 1 Ocak 2000 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Verginin miktarı Ulaşım, Enerji ve Çevre Vergisi tutarının %26’sı olarak hesaplanmaktadır. Vergiden sağlanan hasılat, ticari kullanıcılar için sübvans edilmiş yakıt fiyatlarının finanse edilmesine ayrılmaktadır (IEA, 2019: 67).

Birinci sınıf (Premium) benzin ve LPG, litre başına 0,031USD olarak belirlenen bir satış ücretine tabidir (IEA, 2019: 67).

2.3.2.3. Letonya’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler

Letonya’da tüm enerji ürünlerinde %21 oranında KDV uygulanmaktadır. Ticari amaçlı kullanımlarda KDV iade edilmektedir. Akaryakıt ürünlerinden ayrıca tüketim vergisi ve tehlikeli stokların bakım ücreti (maintenance of emergency stocks fee) alınmaktadır (IEA, 2019: 71).

Ülkedeki Tüketim Vergileri Kanunu, tüketim vergisine tabi olan ticari petrol ürünlerinin bir listesini oluşturmuştur. Bu listeye göre benzin, motorin, hafif ve ağır akaryakıtlar ve LPG tüketim vergisine tabidir. Verginin miktarını litre başına; motorin için 0,41 USD, benzin için 0,53 USD ve LPG için 0,27 USD’dir (IEA, 2019: 71-72).

450 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Letonya Cumhuriyeti sınırları içerisinde tüketilmek üzere serbest bırakılan ve tüketilen benzin, LPG, motorin, gazyağı ve jet yakıtlarının her bir tonu için bu malların satıcılarından 13,68 USD tutarında acil durum stoklarının bakım ücreti alınmaktadır (IEA, 2019: 71).

2.3.2.4. Macaristan’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler

Macaristan’da akaryakıt ürünlerine 1 Ocak 1993 yılında %6 oranında uygulanmaya başlanan KDV, yıllar itibariyle artarak 2012 yılından beri %27 oranında uygulanmaktadır. Ülkede akaryakıt üzerinden ayrıca özel tüketim vergisi ve hissedarlık ücreti alınmaktadır (IEA, 2019: 49).

Özel Tüketim Vergileri genel olarak petrol ürünleri ve sıkıştırılmış doğal gaz (CNG) üzerine uygulanmaktadır. 1 Temmuz 2017’den itibaren bu vergi aynı zamanda ticari amaçlı kullanılan doğal gaz, kömür ve elektrikten de alınmaktadır. Tarımda kullanılan akaryakıtlara uygulanan tüketim vergileri %82 oranında iade edilmektedir. Bir litre motorin için 0,37 USD, benzin için 0,41 USD ve LPG için 0,12 USD Özel Tüketim Vergisi alınmaktadır (IEA, 2019: 49-50).

Macaristan’da 1 Ocak 2003’te sıvı yakıt satışları üzerinden stoklama ücreti alınmaya başlanmıştır. Bu ücretten elde edilen gelir, ülkenin stratejik rezervlerini koruma

maliyetini karşılamak için kullanılmaktadır. Motorinin litresinden 0,0085 USD ve benzinin litresinden 0,0090 USD stoklama ücreti alınmaktadır (IEA, 2019: 49-50).

2.3.2.5. Slovenya’da Akaryakıt Ürünlerinden Alınan Vergiler

Ülkede uygulanan KDV oranı %22’dir. Ticari amaçlarla yapılan alışverişlerde KDV iade edilmektedir. Bu nedenle sanayi, elektrik üretim sektörü ve ticari amaçlı akaryakıt kullanımında alınan KDV iade edilmektedir (IEA, 2019: 104).

Slovenya’da enerji ürünleri ilk olarak 1 Temmuz 1999’da çıkarılan Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile vergilendirilmiştir. Dolayısıyla akaryakıt ürünlerinden de 1999 yılından beri tüketim vergisi alınmaktadır. KDV’de uygulanan iade mekanizmasına benzer şekilde ticari amaçlı kullanılan motorinde, satış sırasında ödenen tüketim vergilerinin bir kısmı geri ödenmektedir (IEA, 2019: 104).

Uygulanan Özel Tüketim Vergisi miktarları ise litre başına motorinde 0,44 USD, benzinde 0,53 USD ve LPG’de 0,081 USD şeklindedir.

2.4. Türkiye İle OECD Ülkelerinin Karşılaştırılması

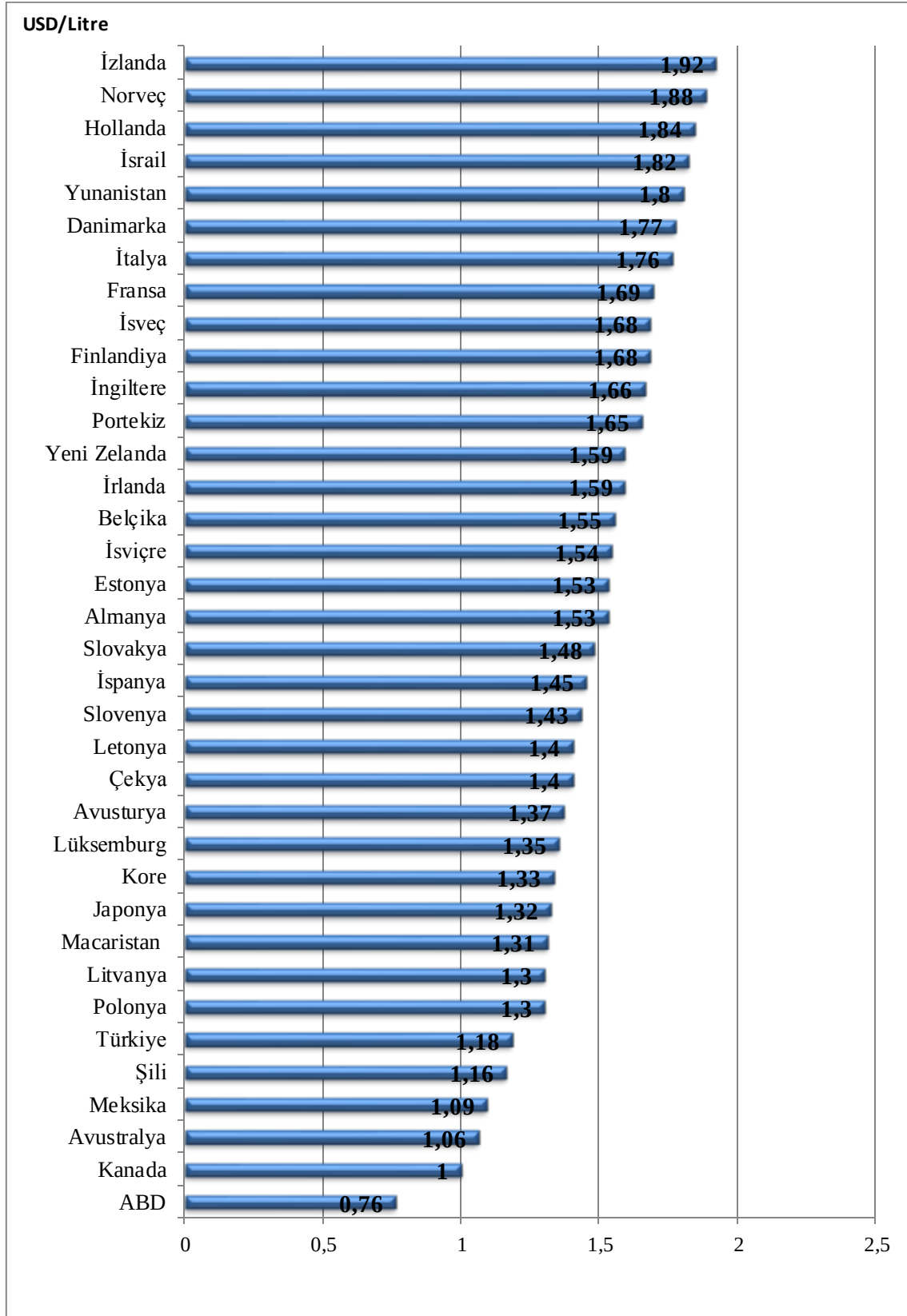
Ülkeler akaryakıt fiyatlarını ham petrol fiyatlarındaki artışlara, ekonomik durumlarına ve siyasi otoritenin vergi ve benzeri politikalarına göre belirlemektedirler. Bazı ülkelerde siyasi ve ekonomik şartlar akaryakıt fiyatlarını oluşturmada etkili olurken bazı ülkelerde vergi yükünün fazla olması belirleyici bir rol üstlenir. Dolaysız vergilerin istenilen düzeyde tahsil edilemediği durumlarda dolaylı vergileri arttırmak gelir sağlama açısından daha etkin ve kolay bir yoldur. Akaryakıt ürünlerinden vergi alınmasının nedeni ülkeden ülkeye değişiklik göstermektedir ancak vergilendirme mali ve mali olmayan amaçlar doğrultusunda yapılmaktadır (Arslan, 2013: 125-126).

Ülkemizde akaryakıt ürünlerinden vergi alınmasının temel amacı mali olsa da gelişmiş olan ülkelerde vergi ile tüketimi kısırarak çevreye verilen zararı en aza indirme amaçlanmaktadır.

Grafik 1’de OECD ülkelerindeki benzin fiyatları USD cinsinden gösterilmiştir. Grafik 1 incelendiğinde OECD ülkeleri arasında en ucuz benzin kullanan ülke 0,76 USD seviyesinde ABD’dir. ABD’yi 1 USD ile Kanada ve 1,06 USD ile Avustralya takip etmektedir. OECD ülkeleri arasında en pahalı benzini kullanan ülke 1,92 USD ile İzlanda’dır.

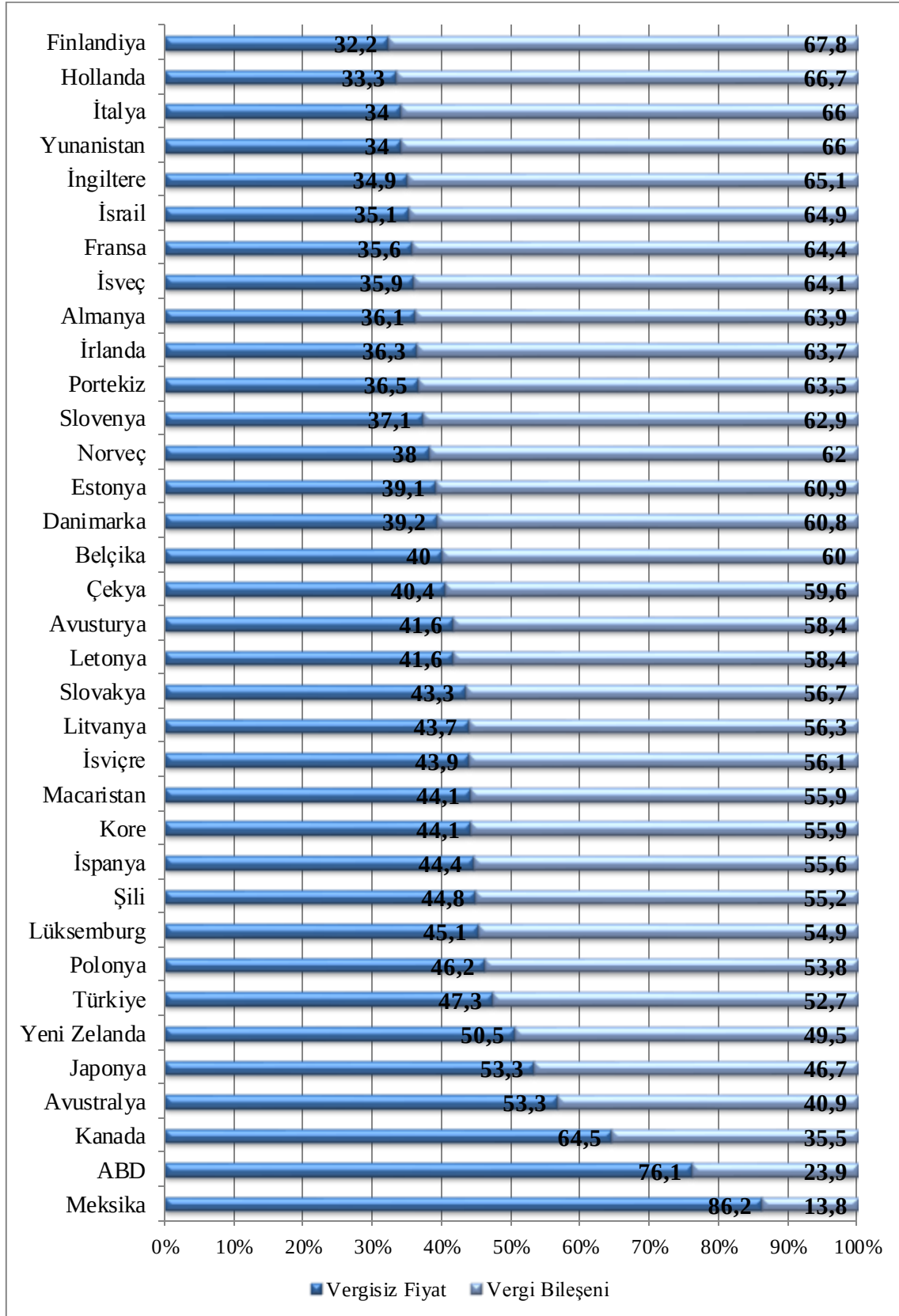
İkinci ve üçüncü en pahalı benzin tüketen ülkeler 1,88 USD ve 1,84 USD ile Norveç ve Hollanda'dır. Türkiye ise 1,18 USD fiyat seviyesi ile benzini en ucuz kullanan altıncı ülke olarak yer almaktadır. Benzinde OECD ortalaması ise 1,43 USD'dir. Bu durumda Türkiye'de benzin fiyatı OECD ortalamasının altındadır.





Grafik 5: Türkiye ve OECD Ülkelerinde Benzin Fiyatları

Kaynak: <https://www.globalpetrolprices.com/>'da yer alan tablodan yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.



Grafik 6: Türkiye ve OECD Ülkelerinde Benzin Fiyatlarında Vergilerin Oranı

Kaynak: *Energy Prices and Taxes for OECD Countries, - 2nd Quarter 2019: An Overview s.4.*

Grafik 2’de OECD ülkelerinde benzin fiyatı içerisindeki vergilerin yüzdelik oranı gösterilmiştir. Vergi bileşeni devreye girdiğinde Meksika’nın OECD ülkeleri arasında benzinden en az vergi alan ülke olduğu görülmektedir. Yani Meksika’da satış fiyatı 1,09 USD olan bir litre benzinin %13,8’i vergilerden oluşmaktadır. Bu oran ABD’de %23,9, Japonya’da %46,7, Almanya’da %63,9, Fransa’da %64,4 ve İngiltere’de %65,1’dir. OECD ülkeleri arasında benzinden en fazla vergi alan ülke %67,8 ile Finlandiya’dır. Türkiye ise %52,7 oranı ile benzinden en az vergi alan yedinci ülke konumundadır.

OECD ülkelerinde benzinin litresi başına alınan vergi oranlarına bakıldığında, ağırlıklı ortalaması %54 olarak hesaplanmaktadır. Türkiye’de ise bir litre benzinden alınan vergilerin oranının %52 olduğu görülmektedir. Bu doğrultuda, Türkiye’deki vergi oranı OECD ülkelerindeki vergi ortalamasının altında yer almaktadır.

BÖLÜM 3: AKARYAKIT VERGİLERİNİN TÜKETİCİ DAVRANIŞLARINA ETKİSİNE YÖNELİK AMPİRİK UYGULAMA: SAKARYA ÖRNEĞİ

3.1. Literatür İncelemesi

Akaryakıttan alınan vergilerin etkilerini incelemeye yönelik yapılan çalışmalara 1970’li yıllarda başlanmış ve 1980’den sonraki dönemde çalışmalar hızlanmıştır. Türkçe literatürdeki çalışmalar genellikle petrol fiyatlarındaki artış ve azalışın etkisini incelemiştir. Bu nedenle Türkçe literatürde akaryakıt üzerinden alınan vergilerin etkilerini ölçmeyi amaçlayan çalışmalar oldukça sınırlı sayıdadır.

1977 yılında Willenborg ve Pitts akaryakıt fiyatlarında meydana gelen değişikliklerin tüketici davranışları üzerindeki etkilerini incelemiştir. Çalışmasının sonucunda fiyat mekanizmasının, akaryakıt fiyatlarının aşamalı olarak yükseltilmesi halinde akaryakıt tüketimini azaltmada etkili olmadığını tespit etmişlerdir. Akaryakıt fiyatlarının artmasına tüketicilerin kolayca uyum sağladığı görülmüştür.

Ohta ve Griliches (1986) Amerika’da 1973 ve 1979 yıllarında benzin fiyatlarında meydana gelen artışların tüketicilerin araç özellikleri hakkındaki düşüncelerini ne ölçüde değiştirdiğini araştırmışlardır. Çalışma sonucuna göre; benzin fiyatlarındaki artış dikkate alınmadığında tüketiciler araç donanımı hakkındaki fikirlerini belirgin ve hızlı bir biçimde değiştirmişlerdir. Ancak benzin fiyatlarındaki artış göz önüne alındığında tüketicilerin araç özellikleri ile ilgili düşünceleri sabitleşmiş ve bu periyod boyunca göze çarpan değişiklikler gözlemlenmemiştir.

1991’de Khazzom akaryakıt üzerinden alınan vergilerin yükseltilmesi halinde oluşacak değişiklikleri ele almıştır. Kısa dönem etkilerine göre; tüketiciler sahip oldukları araçlarını elinde tutar ancak araç kullanma sürelerini azaltırlar, kendi aracı yerine toplu taşıma araçlarını tercih ederler ve yakıt tasarrufu sağlamak amacıyla otomobil bakımlarını yaptırırlar. Uzun dönem etkilerinde ise, tüketiciler iş yerlerine daha yakın olan alanlara taşınmak ve yakıt tasarrufu açısından daha etkin olan araçları satın almak gibi davranışlar göstererek araçları ile ettikleri seyahatte tasarruf sağlama eğiliminde olurlar.

Alper ve Torul 2009 yılında yapmış oldukları çalışmada dünyada petrol fiyatlarında oluşan ani artışların, Türkiye’de 1991-2017 arasındaki dönemde perakende akaryakıt fiyatlarına olan etkilerini incelemişlerdir. Dünyada ham petrolün fiyatında meydana gelen artışlar Türkiye’de akaryakıt fiyatlarını önemli düzeyde arttırmıştır. Bu dönemde tüketicilerin satın aldığı akaryakıtın yaklaşık %70 ile %80’i Bakanlar Kurulu Kararı ile alınan vergilerden meydana gelmektedir. Buradan Türkiye’deki akaryakıt fiyatlarının oluşmasında vergilerin ön planda olduğu sonucuna varılmaktadır. Hükümetler akaryakıt ürünlerinden alınan vergileri değiştirirken fiyat düzenlemesi yapmaktan ziyade akaryakıt üzerine konulan vergilerden elde edilen hasılatı önem vermektedirler.

Li ve diğ. (2011) tarafından yapılan çalışmada akaryakıt ürünlerinden alınan vergilerin, tüketiciler tarafından akaryakıt tüketimini kısımda veya daha az yakıt tüketen yani yakıt tasarrufu yüksek olan araçları kullanmayı teşvik etmede etkili bir önlem olabileceği sonucuna varmışlardır.

Lin ve Prince (2013) çalışmalarında akaryakıt fiyatlarında oluşan değişikliklerin tüketicilerin akaryakıt talep esnekliklerini ne yönde etkilediğini incelemişlerdir. Akaryakıt fiyatlarının kararlı olmadığı ve fiyat değişkenliğinin arttığı dönemlerde orta vadede tüketiciler akaryakıt taleplerinin büyüklüğünü azaltmaktadırlar. Fiyatların değişken olduğu dönemlerde tüketiciler fiyat değişikliklerine karşı duyarlı hale gelmektedirler. Bu durum akaryakıt fiyatlarındaki dalgalanmaların akaryakıt talebinin fiyat esnekliği üzerinde bir etkiye sahip olduğu anlamına gelmektedir.

Gergerlioğlu 2017’de İstanbul’daki 515 araç sahibi ile yaptığı anket çalışmasında, akaryakıt fiyatlarının artması halinde bu artışı tüketicilerin çoğunlukla vergi ile ilişkilendirildiği ve bu durumun araç sahiplerinin psikolojilerini olumsuz yönde etkilediğini gözlemlemiştir. Akaryakıt fiyatlarının artması halinde araç sahipleri yakıt açısından daha tasarruflu bir araç satın almaya yönelttiği sonucuna varmıştır.

3.2. Ampirik Çalışmada Kullanılan Yönteme İlişkin Açıklamalar

Sakarya ilinde ikamet eden ve motorlu taşıta sahip olan 400 kişi ile yapılan anket çalışmasıyla, katılımcıların akaryakıt üzerinden alınan vergiler hakkındaki tutum ve algısı ölçülmeye çalışılmıştır. Çalışmada kullanılan anket uygulamaları ile toplanan verilerin analize hazırlanma ve kontrolünden sonra analiz aşamasına geçilmiştir.

Verilerin analizi IBM SPSS v25 ve AMOS paket programları kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

Gerçekleştirilen analizlerin ilk aşamasında, kullanılan ölçeğin güvenirlik analizi yapılmıştır. Ölçeğin güvenirliği bir iç tutarlılık katsayı tekniği olan Cronbach's Alpha tekniği kullanılarak değerlendirilmiştir. İkinci aşamada ise, ölçeğin yapı geçerliliğinin değerlendirilmesi adına Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA) ve Doğrulayıcı Faktör Analizleri (DFA) gerçekleştirilmiştir.

Kategorik değişkenler (demografik özellikler) için tanımlayıcı istatistikler frekans ve yüzde olarak sunulmuştur. Nümerik değişkenlerin normal dağılıma uygunluğu “Shapiro-Wilk testi” kullanılarak incelenmiştir. Nümerik değişkenlerin tanımlayıcı istatistikleri normal dağılım gösterenler için ortalama ($\pm$) standart sapma, normal dağılmayanlar için ise minimum – maksimum ve ortanca değerleri verilmiştir.

Kategorik değişkenlere göre nümerik değişkenlerin anlamlılığı analizinde normal dağılmadığı için 2 grup arasındaki anlamlılığın analizi için “Mann-Whitney U” testi ve birden fazla grup arasındaki anlamlılığın analizi için “Kruskal-Wallis” testi uygulanmıştır.

Çoklu gruplarda anlamlılık saptandığında hangi grubun anlamlı olduğunun bulunmasında alt grup testi yapılarak “Homogeneous Subset Differences (HSD) Testi” uygulanmıştır. Araştırmada anlamlılık düzeyi $p<0,05$; $p<0,01$ olarak alınmış ve hipotezler çift yönlü olarak kurulmuştur.

3.3. Katılımcıların Demografik Özellikleri

Bu çalışma online sistem üzerinden Ocak 2019 – Aralık 2019 tarihleri arasında, Sakarya’da yaşayan, araç sahibi olan ve çalışmaya katılmayı kabul eden 400 kişi ile yapılmıştır. Katılımcıların demografik bilgileri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 11: Tanıtıcı Bulgular (n = 400)

		Sayı	%
Cinsiyet	Kadın	129	32,3
	Erkek	271	67,8
Medeni Durum	Evli	262	65,5
	Bekar	138	34,5
Yaş	19 - 28 yaş	124	31,0
	29 - 38 yaş	143	35,8
	39 - 48 yaş	89	22,3
	49 yaş ve üzeri	44	11,0
Meslek	İşçi	132	33,0
	Memur	90	22,5
	Esnaf/Tacir	33	8,3
	Çiftçi	5	1,3
	Serbest Meslek Erbabı	24	6,0
	Emekli	16	4,0
	Ev Hanımı	18	4,5
	İşsiz	13	3,3
	Diğer	69	17,3
Eğitim Durumu	İlkokul	14	3,5
	Ortaokul	24	6,0
	Lise	100	25,0
	Önlisans	70	17,5
	Lisans	151	37,8
	Lisansüstü	41	10,3
Gelir	0 - 2020 TL	43	10,8
	2021 - 3500 TL	123	30,8
	3501 - 5000 TL	152	38,0
	5001 - 7500 TL	52	13,0
	7501 - 10000 TL	17	4,3
	10001 - 15000 TL	10	2,5
	15001 TL ve üzeri	3	0,8

Çalışmaya katılan aktif araç sahibi bireylerin %35,8'i 29-38 yaş arası, %31'i 19-28 yaş arası, %22,3'ü 39-48 yaş arası ve %11'i 49 yaş ve üzerindedir. Katılımcıların %67,8'inin erkek ve %32,3'ünün kadın olduğu ve bunların %65,5'inin ise evli olduğu tespit edilmiştir.

Meslek gruplarına göre incelendiklerinde katılımcıların en yüksek oran olarak %33'ünün işçi grubunda olduğu, ikinci olarak %22,5'inin memur grubunda olduğu görülmekte ve en az orana sahip olan %1,3'ün ise çiftçi grubu olduğu saptanmıştır.

Çalışmaya katılanların %37,8'i lisans eğitim düzeyine sahipken, yalnızca %3,5'i ilkokul eğitim düzeyine sahiptir. Katılımcıların %38'inin 3501-5000 TL arası gelir düzeyine sahip olduğu, %0,8'inin ise 15001 TL ve üzeri gelire sahip olduğu görülmüştür.

3.4. Geçerlilik ve Güvenirlik Analizleri

3.4.1. Motorlu Taşıt Kullanıcılarının Akaryakıt Vergileri Hakkındaki Tutum ve Algısı Ölçeğinin Güvenirlik ve Geçerlilik Analizi

3.4.1.1. Güvenirlik Analizi

Ölçme araçlarının taşınması gereken en önemli özelliklerden birisi olan güvenirlik, bir ölçme aracıyla aynı koşullarda tekrarlanan ölçümlerde elde edilen ölçüm değerlerinin kararlılığının bir göstergesidir (Öncü, 1994: 42). Ölçeklerin güvenirliliği farklı yollarla incelenmektedir. Cronbach (1951) tarafından geliştirilen alfa katsayısı yöntemi, özellikle likert derecelendirilen ölçeklerin iç tutarlılığını tahmin etmekte sıklıkla kullanılan bir tekniktir.

Bu araştırma kapsamında, güvenirlik analizlerinde iç tutarlık katsayısı kullanılmıştır. 12 ifadenin yer aldığı ölçeğin güvenirlik analizi sonucunda elde edilen Cronbach's Alpha değeri (iç tutarlık katsayısı) 0,882 olarak bulunmuştur (Tablo 12). Genel literatürde 0,70'den büyük olan değerler kabul görmekte ve ölçeğin güvenilir olduğu anlamına gelmektedir (Büyüköztürk, 2002: 475). Dolayısıyla araştırmada kullanılan ölçeğin güvenilir olduğu sonucuna varılmıştır.

Tablo 12: Ölçeğin Cronbach Alpha Değeri

Cronbach's Alpha	N of Items
,882	12

3.4.1.2. Geçerlilik Analizi

Ölçek geliştirme sürecinde yapı geçerliliği, ölçmeyi hedeflenen davranışları ölçüp ölçmediğini ve nasıl bir yapısal modelle ölçtüğünü anlamamızı sağlar. Yapı geçerliliğinde en çok kullanılan tekniklerden birisi faktör analizidir (Erkorkmaz ve diğ., 2013: 211). Bu araştırmada ölçeğin faktör yapısını ortaya çıkarmak için Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA) kullanılmıştır. İkinci aşamada ise ortaya çıkan faktör yapısını test etmek ve birleşen ve ayırt edici geçerlilik için Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA) tekniği kullanılmıştır.

3.4.1.2.1. Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA)

Açıklayıcı Faktör analizi (AFA), aralarında ilişki bulunduğu düşünülen çok sayıdaki değişkenin daha az sayıdaki doğrudan gözlenemeyen değişken veya değişkenler ile yorumlanabilmesine olanak sağlayan çok değişkenli analiz tekniğidir (Şencan, 2005: 114; Çolakoğlu ve Büyükekşi, 2014: 58).

AFA aşamasından önce Kaiser-Mayer-Olkin (KMO) ve Bartlett Testleri ile verilerin faktör analizine uygun olup olmadığı test edilmiştir. KMO değeri 0,5-0,7 arası orta, 0,7-0,8 arası iyi, 0,8-0,9 arası çok iyi ve 0,9 üzerini süper olarak belirtilmektedir (Çolakoğlu ve Büyükekşi, 2014: 60). Bu çalışmada KMO değeri 0,900 olarak elde edilmiştir (Tablo 13). Yani araştırmanın örneklem hacminin yeterli olduğu saptanmıştır.

Normal dağılım düzeyinin ölçülebilmesi için gerçekleştirilen Bartlett testi ile 1220,834 sonucu ve 0,000 düzeyinde istatistiki açıdan anlamlı olduğu bulunmuştur. Dolayısıyla, çalışmada kullanılan veri setinin AFA'ya uygun olduğuna karar verilerek analiz aşamasına geçilmiştir.

Tablo 13: KMO ve Bartlett's Test Sonuçları

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,900
	Approx. Chi-Square	1220,834
Bartlett's Test of Sphericity	df	45
	Sig.	,000

Bu çerçevede ilk aşamada, ölçeğin faktör yapısını belirlemek üzere Temel Bileşenler Analizi (TBA) yapılmıştır. Ölçeğin tek faktörlü bir yapıya uygun olması nedeniyle döndürme tekniği olarak Varimax döndürme tekniği kullanılmıştır. Bu doğrultuda madde yük değeri ,30'un altında olan (Kalaycı, 2006: 126) iki madde "M1-Akaryakıt vergileri (ÖTV+KDV) adaletlidir" ve "M11-Akaryakıt vergileri, karayollarını kullanmanın bir bedelidir" ölçekten çıkarıldıktan sonra geriye kalan 10 madde üzerinde işlem yinelenmiştir.

AFA sonucunda, faktör yükleri ,30'un ve öz değerleri 1'in üzerinde olan ve toplam varyansın %56,370'ini açıklayan bir faktör elde edilmiştir (Tablo 14). Ortaya çıkan faktör, Faktör-1 şeklinde adlandırılmıştır. Bu boyutları oluşturan maddelerin faktör yükleri, öz değerleri ve açıklanan varyans yüzdelere Tablo 14'te yer verilmiştir.

Tablo 14: AFA Sonucunda Elde Edilen Ölçeğin Boyutları

Maddeler	Faktör 1
M2-Akaryakıt vergileri hakkında yeterli bilgiye sahibim	0,581
M3-Akaryakıt satışından yüksek miktarda vergi alınmaktadır	0,796
M4-Akaryakıt fiyatlarındaki değişiklikleri yakından takip ederim	0,735
M5-Türkiye’de akaryakıt fiyatları gelişmiş ülkelere göre yüksektir	0,816
M6-Satın aldığım akaryakıt içerisinde ödediğim verginin farkındayım	0,827
M7-Akaryakıt türü araç tercihimin etkiler	0,849
M8-Bir araç satın alırken aracın yakıt tasarrufu kararımı etkiler	0,868
M9-Akaryakıt vergilerinin yüksek olması kaçak akaryakıt kullanımını artırmaktadır	0,696
M10-Akaryakıt sektöründe vergi denetimi yetersizdir	0,544
M12-Akaryakıt fiyatı, araç kullanımımı etkiler	0,722
AVO %*	56,370
ÖD**	5,637

* AVO: Açıklanan Varyans Oranı

**ÖD: Öz Değer

Araştırmada kullanılan “Motorlu Taşıt Kullanıcılarının Akaryakıt Vergileri Hakkındaki Tutum ve Algısı” ölçeğinin AFA sonucu ortaya konan faktör yapısına ilişkin modelin uygunluğu (fit of model), birleşen ve ayırt edici geçerliliği değerlendirmek için Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA) aşamasına geçilmiştir.

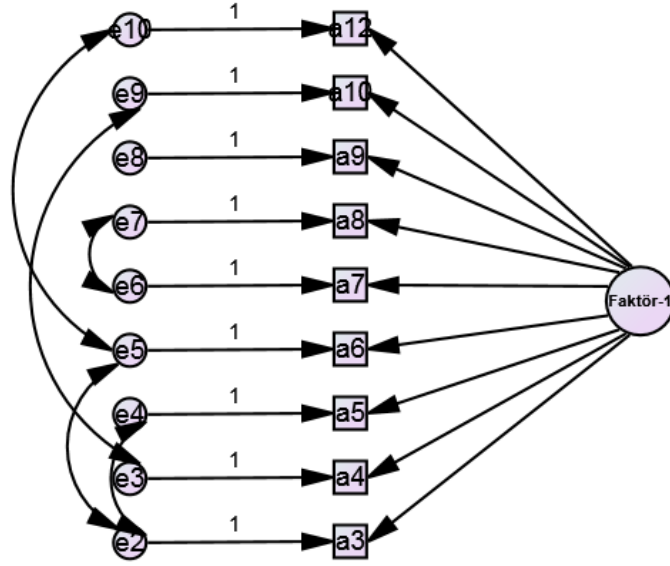
3.4.1.2.2. Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA)

DFA, verinin temelindeki yapıyı değerlendiren AFA’nın bir uzantısıdır. AFA bir belirleme işlevini, hipotez kurmaya yönelik bilgi edinilmesini sağlamaya çalışırken, DFA, belirlenen bu faktörler arasında yeterli düzeyde ilişkinin olup olmadığını, hangi değişkenlerin hangi faktörlerle ilişkili olduğunu, faktörlerin birbirlerinden bağımsız olup olmadığını, faktörlerin modeli açıklamakta yeterli olup olmadığını sınamak için kullanılmaktadır (Özdamar, 2004: 217).

Ölçek geliştirme çalışmalarında AFA ile ortaya çıkan faktör yapısını (construct validity- yapı geçerliliği) test etmek için Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA) uygulaması yapılmaktadır (Erkorkmaz ve diğ., 2013: 211).

Araştırmada kullanılan ölçeğin yapı geçerliliğini değerlendirmek için DFA uygulama aşamasına geçilmiştir. AMOS yazılımı kullanılarak, Maximum Likelihood tekniği ile gerçekleştirilen DFA’dan sonra ilk olarak modelin uyum indeksleri değerlendirilmiştir. Gerçekleştirilen ilk modelde bazı ölçüt değerlerin sağlanamadığı gözlemlenmiştir.

“Modification Indices” bölümünde önerilen gözlemlenmeyen değişkenler (e1-e3, e1-e5, e2-e4, e2-e5, e3-e9, e5-e10 ve e6-e8) arasında hata kovaryansı çizilmek suretiyle (Şekil 1) model revize edilerek tekrar analiz gerçekleştirilmiştir. Ayrıca standardize faktör yükü 0,5’in altında olan “M2-Akaryakıt vergileri hakkında yeterli bilgiye sahibim” madde ölçekten çıkarılmıştır.



Şekil 1: Faktör-1'in DFA Modeli

Bu işlemten sonra elde edilen son modelin uygunluğu, RMSEA (Root Mean Square Error Approximation), Norm ed Fit Index (NFI), PCFI (Parsimony Comparative Fit Index), CFI (Comparative Fit Index), SRMR (Square Root of Mean Square Residual), GFI (Goodness of Fit Index) ve Adjusted Goodness of Fit Index (AGFI) gibi uyum ölçütleri ile test edilmiştir. Yapılan analiz sonucu, RMSEA değeri ,077; NFI değeri ,959; PCFI değeri ,597; CFI değeri ,977; SRMR değeri ,0359; GFI değeri ,951 ve AGFI değeri ,899 olarak tespit edilmiştir (Tablo 15). Elde edilen verilerden hareketle model uyum değerlerinin kabul edilebilir düzeyde oldukları sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 15: Ölçeğin Uyum Değerleri

Uyum indeksi	Eşik Değerler	Analiz Sonuçları
Ki-Kare/sd	24-55	47,657
RMSEA	$0,03 \leq \text{RMSA} \leq 0,09$	,077
NFI	$\text{NFI} \geq 0,90$	,959
PCFI	$\text{PCFI} > 0,5$	,597
CFI	$\text{GFI} \geq 0,90$	,977
SRMR	$\text{SRMR} < 0,08$	,0359
GFI	$\text{GFI} \geq 0,85$	,951
AGFI	$\text{AGFI} \geq 0,85$	,899

3.4.2. Akaryakıt Vergilerinin %5 Artırılması Ölçeğinin Güvenirlilik ve Geçerlilik Analizi

3.4.2.1. Güvenirlilik Analizi

Akaryakıt vergilerinin artırılması ve düşürülmesini ölçen dört ölçeğe verilen cevaplar “Evet ve Hayır” ikili olduğundan (1-0) güvenirlilik analizi için KR-20 analizi kullanılmıştır. KR-20 güvenirlilik katsayısı bir defada uygulanan bir ölçme aracının tutarlılığını veren bir katsayıdır. KR-20 formülü sadece doğru (veya “Evet”) cevaplandırılan maddelere 1 puan vererek yanlış (veya “Hayır”) cevaplandırılan maddelere puan vermeksizin puanlanan testlere uygulanır (Soto ve Charter, 2010: 276). Yedi ifadenin yer aldığı “Akaryakıt vergilerinin %5 artırılması” ölçeğinin güvenirlilik analizi sonucunda elde edilen KR-20 değeri 0,752 olarak bulunmuştur (Tablo 16). Genel literatürde 50 maddeden küçük ölçekler için 0,50’den büyük olan değerler kabul görmekte ve ölçeğin güvenilir olduğu anlamına gelmektedir. Dolayısıyla araştırmada kullanılan ölçeğin güvenilir olduğu sonucuna varılmıştır.

Tablo 16: Akaryakıt Vergilerinin %5 Artırılması Ölçeğinin Cronbach Alpha Değeri

Cronbach's Alpha	N of Items
,752	7

3.4.2.2. Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA)

AFA aşamasından önce Kaiser-Mayer-Olkin (KMO) ve Bartlett Testleri ile verilerin faktör analizine uygun olup olmadığı test edilmiştir. Bu çalışmada KMO değeri 0,804 olarak elde edilmiştir (Tablo 17). Yani araştırmanın örneklem hacminin yeterli olduğu saptanmıştır. Normal dağılım düzeyinin ölçülebilmesi için gerçekleştirilen Bartlett testi ile 515,773 sonucu ve 0,000 düzeyinde istatistiki açıdan anlamlı olduğu bulunmuştur.

Dolayısıyla, çalışmada kullanılan veri setinin AFA'ya uygun olduğuna karar verilerek analiz aşamasına geçilmiştir.

Tablo 17: Akaryakıt Vergilerinin %5 Artırılması Ölçeğinin KMO ve Bartlett's Test Sonuçları

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,804
	Approx. Chi-Square	515,773
Bartlett's Test of Sphericity	df	21
	Sig.	,000

Bu çerçevede ilk aşamada, ölçeğin faktör yapısını belirlemek üzere Temel Bileşenler Analizi (TBA) yapılmıştır. Ölçeğin tek faktörlü bir yapıya uygun olması nedeniyle döndürme tekniği olarak Varimax döndürme tekniği kullanılmıştır. Bu doğrultuda madde yük değeri 30'un altında olan madde olmadığından 7 madde üzerinde işlem devam ettirilmiştir. AFA sonucunda, faktör yükleri, 30'un ve öz değerleri 1'in üzerinde olan ve toplam varyansın %40,544'ini açıklayan bir faktör elde edilmiştir (Tablo 18).

Ortaya çıkan faktör, Faktör-2 şeklinde adlandırılmıştır. Bu boyutları oluşturan maddelerin faktör yükleri, öz değerleri ve açıklanan varyans yüzdelerine Tablo 18'de yer verilmiştir.

Tablo 18: AFA Sonucunda Elde Edilen Ölçeğin Boyutları

Maddeler	Faktör 2
M1-Diğer harcamalarımı azaltırım	0,654
M2-Araç kullanma süremi azaltırım	0,696
M3-Daha tasarruflu bir araç tercih ederim	0,649
M4-Daha yavaş araç kullanırım	0,547
M5-Motorlu taşıtımı satarım	0,650
M6-Toplu taşımayı tercih ederim	0,669
M7-Siyasi tercihim değişir	0,578
AVO %*	40,544
ÖD**	2,838

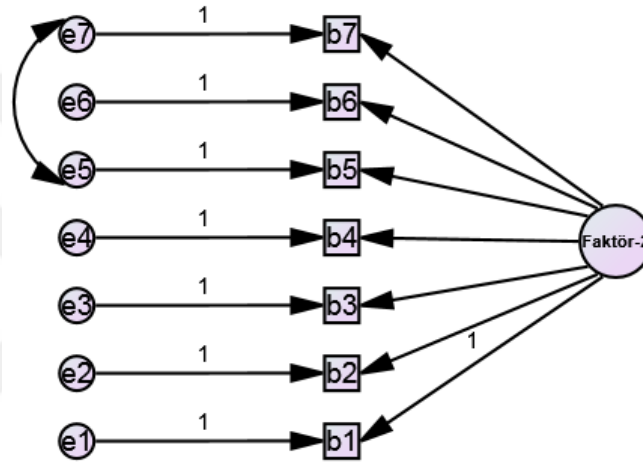
*AVO: Açıklanan Varyans Oranı

**ÖD: Öz Değer

Araştırmada kullanılan akaryakıt vergilerinin %5 artırılması ölçeğinin AFA sonucu ortaya konan faktör yapısına ilişkin modelin uygunluğu (fit of model), birleşen ve ayırt edici geçerliliği değerlendirmek için Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA) aşamasına geçilmiştir.

3.4.2.2.1. Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA)

Araştırmada kullanılan ölçeğin yapı geçerliliğini değerlendirmek için DFA uygulama aşamasına geçilmiştir. AMOS yazılımı kullanılarak, Maximum Likelihood tekniği ile gerçekleştirilen DFA'dan sonra ilk olarak modelin uyum indeksleri değerlendirilmiştir. Gerçekleştirilen ilk modelde bazı ölçüt değerlerin sağlanamadığı gözlemlenmiştir. “Modification Indices” bölümünde önerilen gözlemlenmeyen değişkenler (e5-e7) arasında hata kovaryansı çizilmek suretiyle (Şekil 2) model revize edilerek tekrar analiz gerçekleştirilmiştir.



Şekil 2: Faktör-2'nin DFA Modeli

Yapılan analiz sonucu, RMSEA değeri ,071; NFI değeri ,925; PCFI değeri ,587; CFI değeri ,948; SRMR değeri ,0389; GFI değeri ,973 ve AGFI değeri ,943 olarak tespit edilmiştir (Tablo 19). Elde edilen verilerden hareketle model uyum değerlerinin kabul edilebilir düzeyde oldukları sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 19: Akaryakıt Vergilerinin %5 Artırılması Ölçeğinin Uyum Değerleri

Uyum indeksi	Eşik Değerler	Analiz Sonuçları
Ki-Kare/sd	-	39,067
RMSEA	$0,03 \leq \text{RMSA} \leq 0,09$	,071
NFI	$\text{NFI} \geq 0,90$	,925
PCFI	$\text{PCFI} > 0,5$	,587
CFI	$\text{GFI} \geq 0,90$	,948
SRMR	$\text{SRMR} < 0,08$	,0389
GFI	$\text{GFI} \geq 0,85$	,973
AGFI	$\text{AGFI} \geq 0,85$	,943

3.4.3. Akaryakıt Vergilerinin %5 Düşürülmesi Ölçeğinin Güvenirlilik ve Geçerlilik Analizi

3.4.3.1. Güvenirlilik Analizi

Dört ifadenin yer aldığı “Akaryakıt vergilerinin %5 düşürülmesi” ölçeğinin güvenirlilik analizi sonucunda elde edilen KR-20 değeri 0,583 olarak bulunmuştur (Tablo 20). Genel literatürde 50 maddeden küçük ölçekler için 0,50’den büyük olan değerler kabul görmekte ve ölçeğin güvenilir olduğu anlamına gelmektedir. Dolayısıyla araştırmada kullanılan ölçeğin güvenilir olduğu sonucuna varılmıştır.

Tablo 20: Akaryakıt Vergilerinin %5 Düşürülmesi Ölçeğinin Cronbach Alpha Değeri

KR-20	N
,583	4

3.4.3.2. Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA)

AFA aşamasından önce Kaiser-Mayer-Olkin (KMO) ve Bartlett Testleri ile verilerin faktör analizine uygun olup olmadığı test edilmiştir. Bu çalışmada KMO değeri 0,656 olarak elde edilmiştir (Tablo 21). Yani araştırmanın örneklem hacminin yeterli olduğu saptanmıştır. Normal dağılım düzeyinin ölçülebilmesi için gerçekleştirilen Bartlett testi ile 169,940 sonucu ve 0,000 düzeyinde istatistiki açıdan anlamlı olduğu bulunmuştur. Dolayısıyla, çalışmada kullanılan veri setinin AFA’ya uygun olduğuna karar verilerek analiz aşamasına geçilmiştir.

Tablo 21: Akaryakıt Vergilerinin %5 Düşürülmesi Ölçeğinin KMO ve Bartlett’s Test Sonuçları

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,656
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	169,940
	df	6
	Sig.	,000

Bu çerçevede ilk aşamada, ölçeğin faktör yapısını belirlemek üzere Temel Bileşenler Analizi (TBA) yapılmıştır. Ölçeğin tek faktörlü bir yapıya uygun olması nedeniyle döndürme tekniği olarak Varimax döndürme tekniği kullanılmıştır. Bu doğrultuda madde yük değeri .30’un altında olan madde olmadığından 4 madde üzerinde işlem devam ettirilmiştir. AFA sonucunda, faktör yükleri .30’un ve öz değerleri 1’in üzerinde olan ve toplam varyansın %45,530’unu açıklayan bir faktör elde edilmiştir (Tablo 22).

Ortaya çıkan faktör, Faktör-3 şeklinde adlandırılmıştır. Bu boyutları oluşturan maddelerin faktör yükleri, öz değerleri ve açıklanan varyans yüzdelere Tablo 22’de yer verilmiştir.

Tablo 22: AFA Sonucunda Elde Edilen Ölçeğin Boyutları

Maddeler	Faktör 3
M1-Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim	0,740
M2-Araç kullanma süremi arttırırım	0,697
M3-Aile üyelerime de araç satın alırım	0,771
M4-Aylık tasarrufumu arttırırım	0,438
AVO %*	45,530
ÖD**	1,821

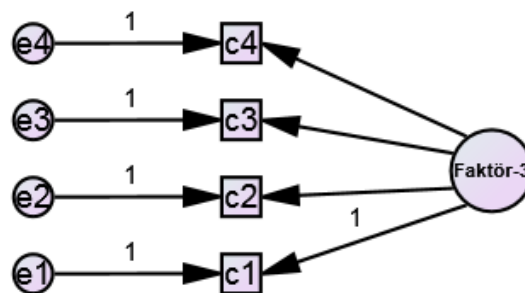
*AVO: Açıklanan Varyans Oranı

****ÖD: Öz Değer**

Araştırmada kullanılan akaryakıt vergilerinin %5 azaltılması ölçeğinin AFA sonucu ortaya konan faktör yapısına ilişkin modelin uygunluğu (fit of model), birleşen ve ayırt edici geçerliliği değerlendirmek için Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA) aşamasına geçilmiştir.

3.4.3.2.1. Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA)

Araştırmada kullanılan ölçeğin yapı geçerliliğini değerlendirmek için DFA uygulama aşamasına geçilmiştir. AMOS yazılımı kullanılarak, Maximum Likelihood tekniği ile gerçekleştirilen DFA'dan sonra ilk olarak modelin uyum indeksleri değerlendirilmiştir (Şekil 3).



Şekil 3. Faktör-3'ün DFA Modeli

Yapılan analiz sonucu, RMSEA değeri ,064; NFI değeri ,969; PCFI değeri ,527; CFI değeri ,980; SRMR değeri ,0297; GFI değeri ,993 ve AGFI değeri ,943 olarak tespit

edilmiştir (Tablo 23). Elde edilen verilerden hareketle model uyum değerlerinin kabul edilebilir düzeyde oldukları sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 23: Akaryakıt Vergilerinin %5 Düşürülmesi Ölçeğinin Uyum Değerleri

Uyum indeksi	Eşik Değerler	Analiz Sonuçları
Ki-Kare/sd	-	5,314
RMSEA	$0,03 \leq \text{RMSA} \leq 0,09$	,064
NFI	$\text{NFI} \geq 0,90$	,969
PCFI	$\text{PCFI} > 0,5$	,527
CFI	$\text{GFI} \geq 0,90$	,980
SRMR	$\text{SRMR} < 0,08$	,0297
GFI	$\text{GFI} \geq 0,85$	,993
AGFI	$\text{AGFI} \geq 0,85$	,943

3.4.4. Akaryakıt Vergilerinin %15 Artırılması Ölçeğinin Güvenirlilik ve Geçerlilik Analizi

3.4.4.1. Güvenirlilik Analizi

Dört ifadenin yer aldığı “akaryakıt vergilerinin %15 artırılması” ölçeğin güvenirlilik analizi sonucunda elde edilen KR-20 değeri 0,735 olarak bulunmuştur (Tablo 24). Genel literatürde 50 maddeden küçük ölçekler için 0,50’den büyük olan değerler kabul görmekte ve ölçeğin güvenilir olduğu anlamına gelmektedir. Dolayısıyla araştırmada kullanılan ölçeğin güvenilir olduğu sonucuna varılmıştır.

Tablo 24: Akaryakıt Vergilerinin %15 Artırılması Ölçeğinin Cronbach Alpha Değeri

KR-20	N
,735	7

3.4.4.2. Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA)

AFA aşamasından önce Kaiser-Mayer-Olkin (KMO) ve Bartlett Testleri ile verilerin faktör analizine uygun olup olmadığı test edilmiştir. Bu çalışmada KMO değeri 0,756 olarak elde edilmiştir (Tablo 25). Yani araştırmanın örneklem hacminin yeterli olduğu saptanmıştır. Normal dağılım düzeyinin ölçülebilmesi için gerçekleştirilen Bartlett testi ile 511,956 sonucu ve 0,000 düzeyinde istatistiki açıdan anlamlı olduğu bulunmuştur. Dolayısıyla, çalışmada kullanılan veri setinin AFA’ya uygun olduğuna karar verilerek analiz aşamasına geçilmiştir.

Tablo 25: Akaryakıt Vergilerinin %15 Artırılması Ölçeğinin KMO ve Bartlett's Test Sonuçları

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,756
	Approx. Chi-Square	511,956
Bartlett's Test of Sphericity	df	21
	Sig.	,000

Bu çerçevede ilk aşamada, ölçeğin faktör yapısını belirlemek üzere Temel Bileşenler Analizi (TBA) yapılmıştır. Ölçeğin tek faktörlü bir yapıya uygun olması nedeniyle döndürme tekniği olarak Varimax döndürme tekniği kullanılmıştır. Bu doğrultuda madde yük değeri .30'un altında olan madde olmadığından yedi madde üzerinde işlem devam ettirilmiştir. AFA sonucunda, faktör yükleri .30'un ve öz değerleri 1'in üzerinde olan ve toplam varyansın %40,202'ünü açıklayan bir faktör elde edilmiştir (Tablo 26).

Ortaya çıkan faktör, Faktör-4 şeklinde adlandırılmıştır. Bu boyutları oluşturan maddelerin faktör yükleri, öz değerleri ve açıklanan varyans yüzdelere Tablo 26'da yer verilmiştir.

Tablo 26: AFA Sonucunda Elde Edilen Ölçeğin Boyutları

Maddeler	Faktör 4
M1-Diğer harcamalarımı azaltırım	0,549
M2-Araç kullanma süremi azaltırım	0,700
M3-Daha tasarruflu bir araç tercih ederim	0,666
M4-Daha yavaş araç kullanırım	0,623
M5-Motorlu taşıtımı satarım	0,583
M6-Toplu taşımayı tercih ederim	0,713
M7-Siyasi tercihim değişir	0,523
AVO %*	40,202
ÖD**	2,744

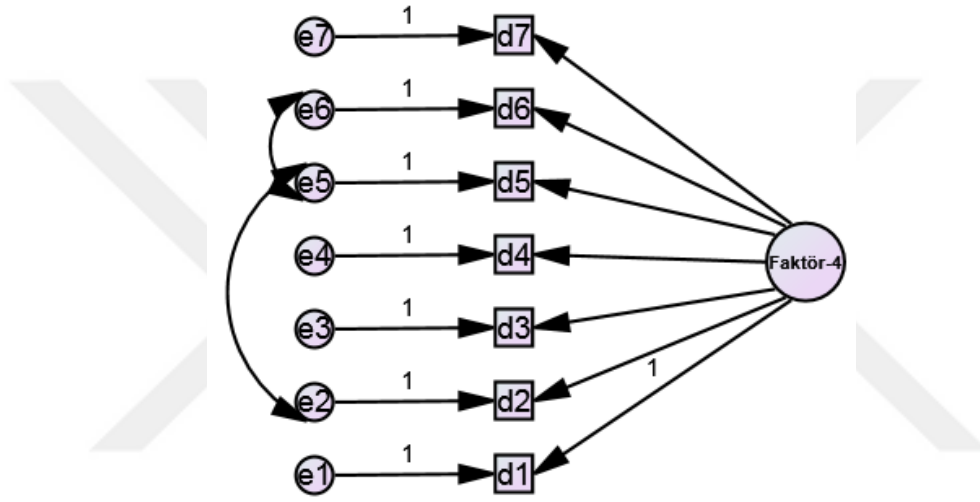
*AVO: Açıklanan Varyans Oranı

**ÖD: Öz Değer

Araştırmada kullanılan Akaryakıt vergilerinin %15 artırılması ölçeğinin AFA sonucu ortaya konan faktör yapısına ilişkin modelin uygunluğu (fit of model), birleşen ve ayırt edici geçerliliği değerlendirmek için Doğrulamalı Faktör Analizi (DFA) aşamasına geçilmiştir.

3.4.4.2.1.Doğrulatory Faktör Analizi (DFA)

Araştırmada kullanılan ölçeğin yapı geçerliliğini değerlendirmek için DFA uygulama aşamasına geçilmiştir. AMOS yazılımı kullanılarak, Maximum Likelihood tekniği ile gerçekleştirilen DFA'dan sonra ilk olarak modelin uyum indeksleri değerlendirilmiştir. Gerçekleştirilen ilk modelde bazı ölçüt değerlerin sağlanamadığı gözlemlenmiştir. "Modification Indices" bölümünde önerilen gözlemlenmeyen değişkenler (e2-e5 ve e5-e7) arasında hata kovaryansı çizilmek suretiyle (Şekil 4) model revize edilerek tekrar analiz gerçekleştirilmiştir.



Şekil 4: Faktör-4'ün DFA Modeli

Yapılan analiz sonucu, RMSEA değeri ,073; NFI değeri ,927; PCFI değeri ,542; CFI değeri ,949; SRMR değeri ,0413; GFI değeri ,974 ve AGFI değeri ,940 olarak tespit edilmiştir (Tablo 27). Elde edilen verilerden hareketle model uyum değerlerinin kabul edilebilir düzeyde oldukları sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 27: Akaryakıt Vergilerinin %15 Artırılması Ölçeğinin Uyum Değerleri

Uyum indeksi	Eşik Değerler	Analiz Sonuçları
Ki-Kare/sd	-	37,490
RMSEA	$0,03 \leq \text{RMSA} \leq 0,09$	,073
NFI	$\text{NFI} \geq 0,90$	,927
PCFI	$\text{PCFI} > 0,5$	,542
CFI	$\text{GFI} \geq 0,90$	,949
SRMR	$\text{SRMR} < 0,08$	,0413
GFI	$\text{GFI} \geq 0,85$	,974
AGFI	$\text{AGFI} \geq 0,85$	,940

3.4.5. Akaryakıt Vergilerinin %15 Düşürülmesi Ölçeğinin Güvenirlik ve Geçerlilik Analizi

3.4.5.1. Güvenirlik Analizi

Dört ifadenin yer aldığı “Akaryakıt vergilerinin %15 düşürülmesi” ölçeğinin güvenirlilik analizi sonucunda elde edilen KR-20 değeri 0,593 olarak bulunmuştur (Tablo 28). Genel literatürde 50 maddeden küçük ölçekler için 0,50’den büyük olan değerler kabul görmekte ve ölçeğin güvenilir olduğu anlamına gelmektedir. Dolayısıyla araştırmada kullanılan ölçeğin güvenilir olduğu sonucuna varılmıştır.

Tablo 28: Akaryakıt Vergilerinin %15 Düşürülmesi Ölçeğinin Cronbach Alpha Değeri

KR-20	N
,593	4

3.4.5.2. Açıklayıcı Faktör Analizi (AFA)

AFA aşamasından önce Kaiser-Mayer-Olkin (KMO) ve Bartlett Testleri ile verilerin faktör analizine uygun olup olmadığı test edilmiştir. Bu çalışmada KMO değeri 0,656 olarak elde edilmiştir (Tablo 29). Yani araştırmanın örneklem hacminin yeterli olduğu saptanmıştır. Normal dağılım düzeyinin ölçülebilmesi için gerçekleştirilen Bartlett testi ile 169,940 sonucu ve 0,000 düzeyinde istatistiki açıdan anlamlı olduğu bulunmuştur. Dolayısıyla, çalışmada kullanılan veri setinin AFA’ya uygun olduğuna karar verilerek analiz aşamasına geçilmiştir.

Tablo 29: Akaryakıt Vergilerinin %15 Düşürülmesi Ölçeğinin KMO ve Bartlett’s Test Sonuçları

KMO and Bartlett's Test		
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		,625
	Approx. Chi-Square	204,628
Bartlett's Test of Sphericity	df	6
	Sig.	,000

Bu çerçevede ilk aşamada, ölçeğin faktör yapısını belirlemek üzere Temel Bileşenler Analizi (TBA) yapılmıştır. Ölçeğin tek faktörlü bir yapıya uygun olması nedeniyle döndürme tekniği olarak Varimax döndürme tekniği kullanılmıştır. Bu doğrultuda madde yük değeri .30’un altında olan madde olmadığından dört madde üzerinde işlem devam ettirilmiştir. AFA sonucunda, faktör yükleri .30’un ve öz değerleri 1’in üzerinde olan ve toplam varyansın %45,530’unu açıklayan bir faktör elde edilmiştir (Tablo 30).

Ortaya çıkan faktör, Faktör-5 şeklinde adlandırılmıştır. Bu boyutları oluşturan maddelerin faktör yükleri, öz değerleri ve açıklanan varyans yüzdelere Tablo 30’da yer verilmiştir.

Tablo 30: AFA Sonucunda Elde Edilen Ölçeğin Boyutları

Maddeler	Faktör 5
M1-Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim	,756
M2-Araç kullanma süremi arttırırım	,727
M3-Aile üyelerime de araç satın alırım	,778
M4-Aylık tasarrufumu arttırırım	,378
AVO %*	46,182
ÖD**	1,847

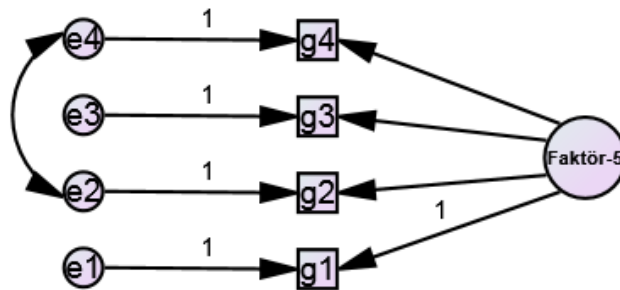
*AVO: Açıklanan Varyans Oranı

**ÖD: Öz Değer

Araştırmada kullanılan Akaryakıt vergilerinin %15 azaltılması ölçeğinin AFA sonucu ortaya konan faktör yapısına ilişkin modelin uygunluğu (fit of model), birleşen ve ayırt edici geçerliliği değerlendirmek için Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA) aşamasına geçilmiştir.

3.4.5.2.1. Doğrulayıcı Faktör Analizi (DFA)

Araştırmada kullanılan ölçeğin yapı geçerliliğini değerlendirmek için DFA uygulama aşamasına geçilmiştir. AMOS yazılımı kullanılarak, Maximum Likelihood tekniği ile gerçekleştirilen DFA’dan sonra ilk olarak modelin uyum indeksleri değerlendirilmiştir. Gerçekleştirilen ilk modelde bazı ölçüt değerlerin sağlanamadığı gözlemlenmiştir. “Modification Indices” bölümünde önerilen gözlemlenmeyen değişkenler (e2-e4) arasında hata kovaryansı çizilmek suretiyle (Şekil 5) model revize edilerek tekrar analiz gerçekleştirilmiştir.



Şekil 5. Faktör-5’in DFA Modeli

Yapılan analiz sonucu, RMSEA değeri ,034; NFI değeri ,998; PCFI değeri ,567; CFI değeri ,985; SRMR değeri ,0297; GFI değeri ,997 ve AGFI değeri ,995 olarak tespit edilmiştir (Tablo 31). Elde edilen verilerden hareketle model uyum değerlerinin kabul edilebilir düzeyde oldukları sonucuna ulaşılmıştır.

Tablo 31: Akaryakıt Vergilerinin %15 Düşürülmesi Ölçeğinin Uyum Değerleri

Uyum indeksi	Eşik Değerler	Analiz Sonuçları
Ki-Kare/sd	-	4,314
RMSEA	$0,03 \leq \text{RMSA} \leq 0,09$	,034
NFI	$\text{NFI} \geq 0,90$	,998
PCFI	$\text{PCFI} > 0,5$	,567
CFI	$\text{GFI} \geq 0,90$	,985
SRMR	$\text{SRMR} < 0,08$	,0168
GFI	$\text{GFI} \geq 0,85$	,997
AGFI	$\text{AGFI} \geq 0,85$	,995

3.5. Katılımcıların Araç Özellikleri ve Vergilere İlişkin Düşüncelerinin İstatistikleri

Ankete katılan kişilere bir araç satın alırken hangi özelliklere sahip olmasına önem verdikleri, akaryakıttan alınması gereken ideal vergi oranının kaç olması gerektiği ve akaryakıttan alınan vergilerin toplam vergi gelirleri içindeki payının kaç olduğu sorulmuştur. Alınan yanıtlar tablo ve grafikler yardımıyla aşağıda gösterilmiştir.

Tablo 32: Araç Özelliklerine İlişkin Bulguların Özet İstatistikleri

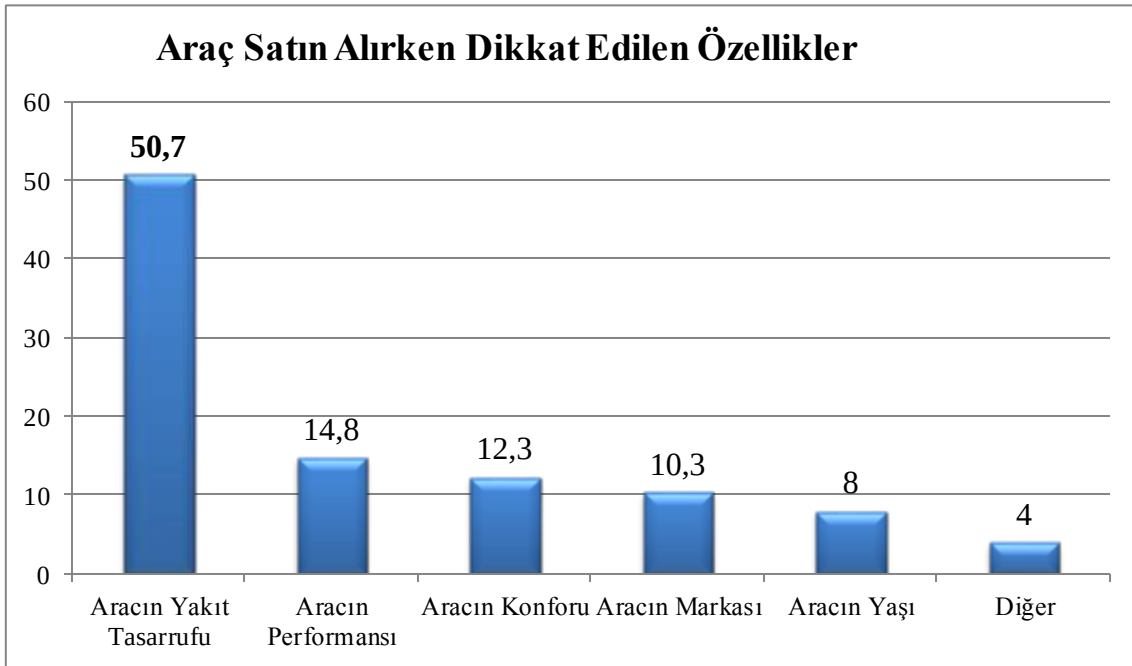
		N	%
Aracın Türü	Otomobil	385	96,3
	Diğer	15	3,7
Aracın Ortalama Piyasa Değeri	0 - 40000 TL	137	34,3
	40001 - 80000 TL	161	40,3
	80001 - 125000 TL	79	19,8
	125001 - 200000 TL	16	4,0
	200001 TL ve üzeri	7	1,8
Aracın Motor Hacmi	0 - 1100 cc	14	3,5
	1101 - 1400 cc	109	27,3
	1401 - 1600 cc	201	50,2
	1601 - 2000 cc	61	15,3
	2001 cc ve üzeri	15	3,8
Aracın Yakıt Türü	Benzin	96	24,0
	Motorin	159	39,8
	LPG	145	36,2
Araç Kullanım Süresi	0 - 8 yıl	168	42,0
	9 - 17 yıl	133	33,3
	18 - 26 yıl	65	16,3
	27 yıl ve üzeri	34	8,5
Aylık Ortalama Yakıt Tutarı (TL)	100 - 250 TL	67	16,8
	251 - 500 TL	202	50,5
	501 - 750 TL	55	13,8
	751 - 1000 TL	44	11,0
	1001 TL ve üzeri	32	8,0
Yıllık Ortalama Araç Kullanımı (km)	1000 - 10000 km	127	31,8
	10001 - 20000 km	161	40,3
	20001 - 30000 km	57	14,2
	30000 km ve üzeri	55	13,8

Ankete katılanların %96,3'ü otomobil tipi araç kullandığını, %3,7'si ise diğer (minibüs, kamyon, otobüs vb.) tip araç kullandığını belirtmişlerdir. Katılımcıların araçlarının piyasa değerleri incelendiğinde en yüksek oranın %40,3 ile 40001-80000 TL arasında olduğu, en düşük oranın ise %1,8 ile 200001 TL ve üzerinde olduğu tespit edilmiştir.

Katılımcıların %50,2'sinin araçlarının motor hacmi 1401-1600 cc, %3,5'inin ise araçlarının motor hacmi 0-1100 cc arasında olduğu saptanmıştır. Yakıt türleri yönünden yapılan incelemede %39,8'inin motorin yakıt tipine sahip araç kullandığı, %36,2'sinin LPG ve %24'ünün ise benzin yakıt tipine sahip araç kullandığı, bunların %50,5'sinin aylık 251-500 TL arası yakıt masrafları olduğu ve %8'inin ise 1000 TL ve üzeri yakıt masrafı olduğu saptanmıştır.

Ayrıca katılımcıların büyük çoğunluğu (%40,2) 0-8 yıl arası süredir araç kullandıklarını, %8,5'i ise 27 yıl ve üzeri süredir araç kullandıklarını belirtmiş, bunların %40,3'ü yılda 10001-20000 km arası araç kullanırken, %13,8'i ise 30000 km ve üzeri araç kullandıklarını ifade etmişlerdir.

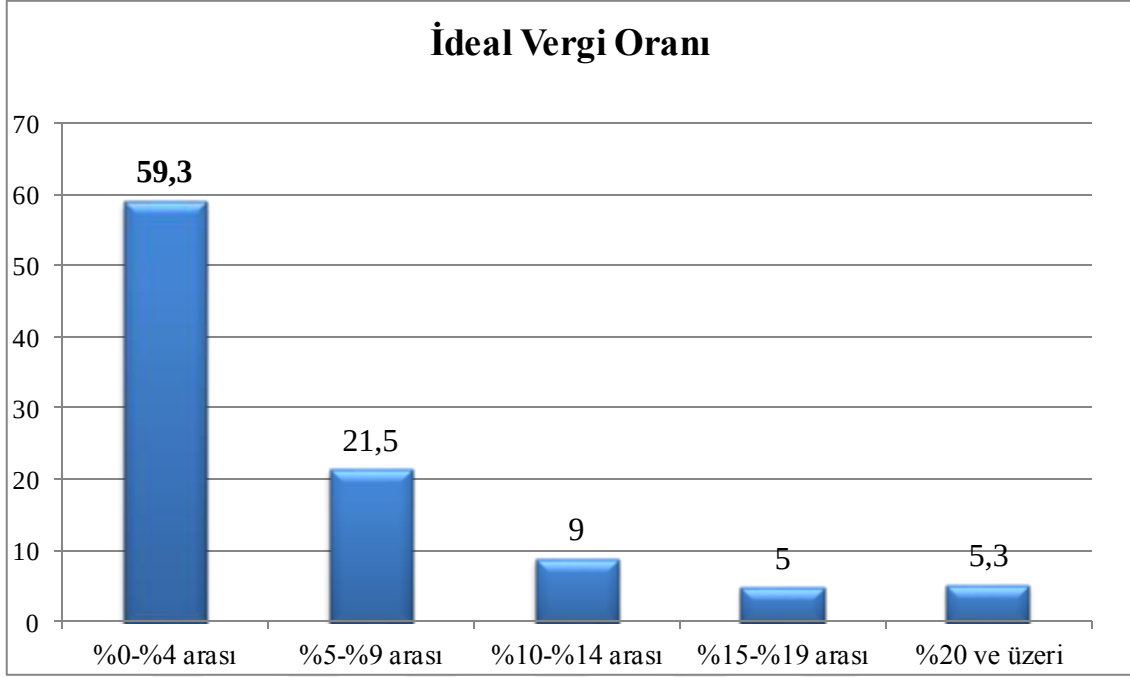
Katılımcılara sorulan “Araç satın alınırken dikkat edilmesi gereken özellik hangisidir ?” “Akaryakıt fiyatının içerisindeki ideal vergi % kaç olmalıdır ?” ve “Akaryakıt satışından elde edilen vergi gelirlerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı yaklaşık % kaçtır ?” sorulara verilen cevaplar yüzde (%) olarak aşağıdaki grafiklerde verilmiştir.



Grafik 7: Katılımcıların Belirttiği Araç Satın Alırken Dikkat Edilen Özellikler (%)

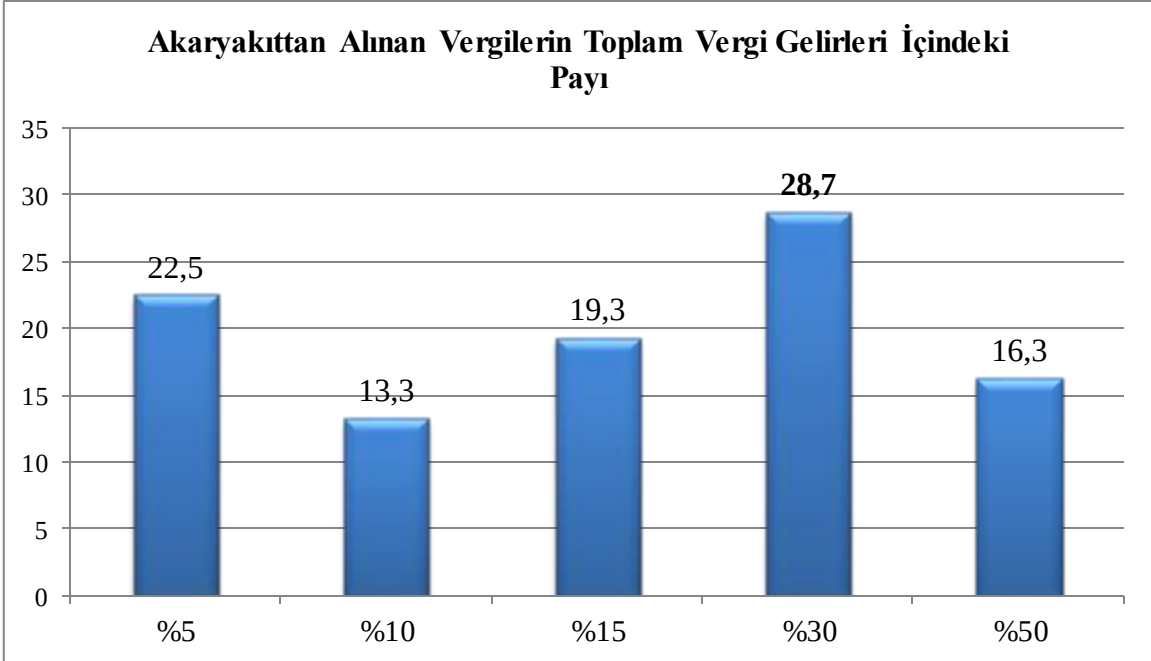
Katılımcılara “Araç satın alınırken dikkat edilmesi gereken özellik hangisidir ?” sorusu sorulmuş ve katılımcıların %50,7’si bu soruya “aracın yakıt tasarrufu” cevabını vermiştir. Aracın performansı seçeneği %14,8 oranla ikinci en çok verilen yanıt olmuştur.

Aynı zamanda katılımcıların %12,3’ü aracın konforu, %10,3’ü aracın markası ve %8’i aracın yaşı seçeneğini dikkat edilmesi gereken en önemli özellik olarak işaretlemiştir. Katılımcıların %4’ünün ise “diğer” cevabını verdiği görülmüştür.



Grafik 8: Katılımcıların Belirttiği İdeal Vergi Oranları (%)

Katılımcılara “Akaryakıt fiyatlarının içerisindeki ideal vergi oranı % kaç olmalıdır ?” soru yöneltilmiş ve katılımcıların %59,3’lük gibi büyük bir kesimi bu soruya %0-%4 arasında olması gerektiği cevabını vermişlerdir. %5’lik bir grup ise %15-%19 arasında olması gerektiğini savunmuşlardır.



Grafik 9: Katılımcıların Belirttiği Akaryakıt Vergilerinin Toplam Vergi Geliri İçindeki Payı (%)

Katılımcılara “Akaryakıt satışından elde edilen vergi gelirlerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı kaçtır ?” sorusu yöneltilmiştir. Bu soruya en yüksek oranda cevap veren grup %28,7’lik oran ile akaryakıt vergilerinin toplam vergi gelirleri içindeki payının %30 olduğunu belirtmiştir. En düşük oran olan %13,3’lük kısım ise toplam vergi gelirleri içindeki payının %10 oranında olduğunu ifade etmiştir.

3.6.Katılımcılardan Elde Edilen Bulgular

Araştırmada kullanılan “Motorlu Taşıt Kullanıcılarının Akaryakıt Vergileri Hakkındaki Tutum ve Algısı” ölçeğinin 400 araç sahibine uygulanması ile elde edilen verilerin analiz bulgularına bu kısımda yer verilmiştir. Aritmetik ortalamalara göre yapılan değerlendirmelerde Tablo 33’te gösterilen aralıklar kullanılmıştır (Balcı, 2001:220).

Tablo 33: Aritmetik Ortalama ve Anlamları

$\bar{X}$	Bulunma Düzeyi
4,20 -5,00	Tam
3,40-4,19	Çok
2,60-3,39	Orta
1,80-2,59	Az
1,00-1,79	Hiç

Tablo 32’de görüldüğü gibi araştırmaya katılanların ortalamaları;

- 4,20 - 5,00 aralığı yargıya “Kesinlikle Katılıyorum” olarak,
- 3,40 - 4,19 aralığı yargıya “Katılıyorum” olarak,
- 2,60 - 3,39 aralığı yargıya “Kararsızım” olarak,
- 1,80 - 2,59 aralığı yargıya “Katılmıyorum” olarak,
- 1,00 - 1,79 aralığı ise yargıya “Kesinlikle Katılmıyorum” olarak cevap vermişlerdir.

Araştırmada “Motorlu Taşıt Kullanıcılarının Akaryakıt Vergileri Hakkındaki Tutum ve Algısı” ölçeği katılımcılara 12 soru üzerinden sorulmuş ancak yapılan geçerlik ve güvenirlik analizleri sonrasında gerekli şartları sağlamayan 3 madde ölçekten çıkarılarak 1 yapılı 9 maddeli bir ölçek olarak geliştirilmiştir.

Maddeler için 5’li likert tipi ölçek “Kesinlikle Katılıyorum”, “Katılıyorum”, “Kararsızım”, “Katılmıyorum”, “Kesinlikle Katılmıyorum” kullanılmış ve “5,4,3,2,1” şeklinde kodlanmıştır. AFA ve DFA sonucunda ölçekten çıkarılan M1, M2 ve M11 haricindeki maddeler için araç sahibi olanların algılarını belirlemek amacıyla maddelere

verdikleri yanıtların aritmetik ortalamaları ve standart sapmaları hesaplanmıştır. Tablo 34’te katılımcıların ölçek maddelerine verdikleri cevapların dağılımları yer almaktadır.

Tablo 34: Katılımcıların Akaryakıt Vergileri Hakkındaki Tutum ve Algısı

Maddeler	$\bar{X} \pm SS$
M3-Akaryakıt satışından yüksek miktarda vergi alınmaktadır	3,92±1,42
M4-Akaryakıt fiyatlarındaki değişiklikleri yakından takip ederim	3,72±1,31
M5-Türkiye’de akaryakıt fiyatları gelişmiş ülkelere göre yüksektir	3,92±1,37
M6-Stm aldığım akaryakıt içerisinde ödediğim verginin farkındayım	3,82±1,36
M7-Akaryakıt türü araç tercihimin etkiler	3,91±1,31
M8-Bir araç satın alırken aracın yakıt tasarrufu kararımı etkiler	4,05±1,28
M9-Akaryakıt vergilerinin yüksek olması kaçak akaryakıt kullanımını artırmaktadır	3,63±1,41
M10-Akaryakıt sektöründe vergi denetimleri yetersizdir	3,36±1,30
M12-Akaryakıt fiyatı, araç kullanımını etkiler	3,81±1,36
Toplam	3,79±1,35

Katılımcıların akaryakıt vergileri hakkındaki tutum ve algılarının “Katılıyorum” düzeyinde olduğu saptanmıştır ($\bar{X} \pm SS=3,79 \pm 1,35$). Akaryakıt vergileri hakkındaki tutum ve algıları düzeylerine tek tek madde düzeyinde bakıldığında ise en düşük ortalamanın 3,36 ve en yüksek ortalamanın ise 4,05 olduğu ve tüm maddeler için katılımın “Katılıyorum” düzeyinde olduğu tespit edilmiştir.

3.7. Araştırmanın Tanımlayıcı İstatistiklerine İlişkin Bulgular

Katılımcıların akaryakıt vergileri hakkındaki tutum ve algıları ölçmek amacıyla “Motorlu Taşıt Kullanıcılarının Akaryakıt Vergileri Hakkındaki Tutum ve Algısı” ölçeğinden seçilen dört maddenin (M4, M6, M7 ve M8) cinsiyete, yaşa, eğitim durumuna ve gelir düzeyine göre verdikleri cevaplar incelenmiş ve aşağıda tablolar yardımıyla gösterilmiştir.

Tablo 35: Katılımcıların M4’e Verdikleri Yanıtların Tanımlayıcı İstatistikleri

		M4-Akaryakıt Fiyatlarındaki Değişiklikleri Yakından Takip Ederim									
		Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Cinsiyet	Kadın	10	7,8	17	13,2	17	13,2	49	38,0	36	27,9
	Erkek	32	11,8	22	8,1	29	10,7	87	32,1	101	37,3
Yaş	19 - 28 yaş	10	8,1	11	8,9	14	11,3	48	38,7	41	33,1
	29 - 38 yaş	15	10,5	13	9,1	12	8,4	53	37,1	50	35,0
	39 - 48 yaş	12	13,5	11	12,4	11	12,4	26	29,2	29	32,6
	49 yaş ve üzeri	5	11,4	4	9,1	9	20,5	9	20,5	17	38,6
Eğitim Durumu	İlkokul	0	0,0	1	7,1	2	14,3	4	28,6	7	50,0
	Ortaokul	1	4,2	2	8,3	5	20,8	8	33,3	8	33,3
	Lise	16	16,0	9	9,0	12	12,0	29	29,0	34	34,0
	Ön Lisans	9	12,9	11	15,7	11	15,7	19	27,1	20	28,6
	Lisans	15	9,9	11	7,3	14	9,3	57	37,7	54	35,8
	Lisansüstü	1	2,4	5	12,2	2	4,9	19	46,3	14	34,1
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	1	2,3	5	11,6	3	7,0	16	37,2	18	41,9
	2021 - 3500 TL	17	13,8	7	5,7	16	13,0	44	35,8	39	31,7
	3501 - 5000 TL	16	10,5	20	13,2	15	9,9	48	31,6	53	34,9
	5001 - 7500 TL	6	11,5	4	7,7	7	13,5	17	32,7	18	34,6
	7501 - 10000 TL	2	11,8	2	11,8	4	23,5	4	23,5	5	29,4
	10001 - 15000 TL	0	0,0	1	10,0	1	10,0	4	40,0	4	40,0
	15001 TL ve üzeri	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	100,0	0	0,0

Katılımcıların “M4-Akaryakıt Fiyatlarındaki Değişiklikleri Yakından Takip Ederim” yargısına verdikleri yanıtlar incelendiğinde kadınların %38’inin “Katılıyorum” seçeneğini, %7,8’inin “Kesinlikle katılmıyorum” seçeneğini, erkeklerin ise %37,3’ünün “Kesinlikle katılıyorum” seçeneğini, %8,1’inin “Katılmıyorum” seçeneğini işaretledikleri görülmektedir.

Yaş aralıklarına bakıldığında 19-28 yaş aralığında olanların %38,7’si ve 29-38 yaş aralığında olanların %37,1’i “Katılıyorum” seçeneğini, 39-48 yaş aralığında olanların %32,6’sı ve 49 yaş ve üzeri olanların %38,6’sı “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri saptanmıştır.

Eğitim durumlarına göre incelendiğinde ilkokul eğitim seviyesine sahip olanların %50'si, lise eğitim seviyesine sahip olanların %34'ü ve ön lisans eğitim seviyesine sahip olanların %28,6'sı “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini, lisans ve lisansüstü eğitim seviyesine sahip olanların sırasıyla %37,7 ve %46,3'ü “Katılıyorum” seçeneğini ve ortaokul eğitim seviyesine sahip olanların ise %33,3'ü hem “Katılıyorum” hem de “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri görülmektedir.

Katılımcıların gelir düzeylerine göre M4'e verdikleri yanıtlar incelendiğinde 0-2020 TL arası, 3051-5000 TL arası, 5001-7500 TL arası ve 7501-10000 TL arası gelir düzeyine sahip olanların sırasıyla %41,9, %34,9, %34,6 ve %29,4'ü “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini, 2021-3500 TL arası ve 15001 TL ve üzeri gelir düzeyine sahip olanların sırasıyla %35,8 ve %100'ü “Katılıyorum” seçeneğini, 10000-10001 TL arası gelir düzeyine sahip olanların ise %40'ı “Katılıyorum” seçeneğini işaretlerken, %40'ı da “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri görülmektedir.

Tablo 36: Katılımcıların M6'ya Verdikleri Yanıtların Tanımlayıcı İstatistikleri

		M6-Satın Aldığım Akaryakıt İçerisinde Ödediğim Verginin Farkındayım									
		Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Cinsiyet	Kadın	11	8,5	8	6,2	16	12,4	54	41,9	40	31,0
	Erkek	40	14,8	19	7,0	8	3,0	87	32,1	117	43,2
Yaş	19 - 28 yaş	11	8,9	5	4,0	6	4,8	60	48,4	42	33,9
	29 - 38 yaş	15	10,5	10	7,0	11	7,7	41	28,7	66	46,2
	39 - 48 yaş	18	20,2	7	7,9	5	5,6	32	36,0	27	30,3
	49 yaş ve üzeri	7	15,9	5	11,4	2	4,5	8	18,2	22	50,0
Eğitim Durumu	İlkokul	2	14,3	0	0,0	0	0,0	5	35,7	7	50,0
	Ortaokul	1	4,2	3	12,5	2	8,3	8	33,3	10	41,7
	Lise	21	21,0	10	10,0	6	6,0	32	32,0	31	31,0
	Önlisans	11	15,7	4	5,7	7	10,0	21	30,0	27	38,6
	Lisans	12	7,9	9	6,0	6	4,0	61	40,4	63	41,7
	Lisansüstü	4	9,8	1	2,4	3	7,3	14	34,1	19	46,3
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	4	9,3	2	4,7	1	2,3	16	37,2	20	46,5
	2021 - 3500 TL	21	17,1	5	4,1	8	6,5	39	31,7	50	40,7
	3501 - 5000 TL	18	11,8	15	9,9	11	7,2	54	35,5	54	35,5
	5001 - 7500 TL	7	13,5	3	5,8	1	1,9	19	36,5	22	42,3
	7501 - 10000 TL	1	5,9	2	11,8	2	11,8	4	23,5	8	47,1
	10001 - 15000 TL	0	0,0	0	0,0	1	10,0	6	60,0	3	30,0
	15001 TL ve üzeri	0	0,0	0	0,0	0	0,0	3	100,0	0	0,0

Katılımcıların “M6-Satın Aldığım Akaryakıt İçerisinde Ödediğim Verginin Farkındayım” yargısına verdikleri yanıtlar incelendiğinde kadınların %41,9’unun “Katılıyorum” seçeneğini, %6,2’sinin “Katılmıyorum” seçeneğini, erkeklerin ise %43,2’sinin “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini, %3’ünün “Kararsızım” seçeneğini işaretledikleri görülmektedir.

Yaş aralıklarına bakıldığında 19-28 yaş aralığında olanların %48,4’ü ve 39-48 yaş aralığında olanların %36’sı “Katılıyorum” seçeneğini, 29-38 yaş aralığında olanların %46,2’si ve 49 yaş ve üzeri olanların %50’si “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri saptanmıştır.

Eğitim durumlarına göre incelendiğinde ilkökul eğitim seviyesine sahip olanların %50’si, ön lisans eğitim seviyesine sahip olanların %38,6’sı, lisans eğitim seviyesine

sahip olanların %41,7'si ve lisansüstü eğitim seviyesine sahip olanların %46,3'ü “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini, lise eğitim seviyesine sahip olanların ise %32'si “Katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri görülmektedir.

Katılımcıların gelir düzeylerine göre M4'e verdikleri yanıtlar incelendiğinde 0-2020 TL arası, 2021-3500 TL arası, 5001-7500 TL arası ve 7501-10000 TL arası gelir düzeyine sahip olanların sırasıyla %46,5, %40,7, %42,3 ve %47,1'i “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini, 10001-15000 TL arası ve 15001 TL ve üzeri gelir düzeyine sahip olanların sırasıyla %60 ve %100'ü “Katılıyorum” seçeneğini işaretlemişlerdir. 3501-5000 TL arası gelir düzeyine sahip olanların ise %35,5'i “Katılıyorum” seçeneğini işaretlerken, %35,5'i de “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri görülmektedir.

Tablo 37: Katılımcıların M7'ye Verdikleri Yanıtların Tanımlayıcı İstatistikleri

		M7-Akaryakıt Türü Araç Tercihimi Etkiler									
		Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Cinsiyet	Kadın	7	5,4	11	8,5	16	12,4	40	31,0	55	42,6
	Erkek	31	11,4	22	8,1	17	6,3	78	28,8	123	45,4
Yaş	19 - 28 yaş	8	6,5	9	7,3	11	8,9	38	30,6	58	46,8
	29 - 38 yaş	13	9,1	11	7,7	7	4,9	42	29,4	70	49,0
	39 - 48 yaş	10	11,2	10	11,2	9	10,1	27	30,3	33	37,1
	49 yaş ve üzeri	7	15,9	3	6,8	6	13,6	11	25,0	17	38,6
Eğitim Durumu	İlkokul	0	0,0	1	7,1	1	7,1	5	35,7	7	50,0
	Ortaokul	2	8,3	3	12,5	3	12,5	7	29,2	9	37,5
	Lise	18	18,0	6	6,0	10	10,0	23	23,0	43	43,0
	Önlisans	8	11,4	11	15,7	4	5,7	17	24,3	30	42,9
	Lisans	9	6,0	7	4,6	9	6,0	52	34,4	74	49,0
	Lisansüstü	1	2,4	5	12,2	6	14,6	14	34,1	15	36,6
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	1	2,3	4	9,3	9	20,9	8	18,6	21	48,8
	2021 - 3500 TL	17	13,8	4	3,3	7	5,7	39	31,7	56	45,5
	3501 - 5000 TL	14	9,2	15	9,9	13	8,6	42	27,6	68	44,7
	5001 - 7500 TL	5	9,6	6	11,5	1	1,9	20	38,5	20	38,5
	7501 - 10000 TL	1	5,9	3	17,6	1	5,9	5	29,4	7	41,2
	10001 -15000 TL	0	0,0	1	10,0	1	10,0	3	30,0	5	50,0
	15001 TL ve üzeri	0	0,0	0	0,0	1	33,3	1	33,3	1	33,3

Katılımcıların “M7-Akaryakıt Türü Araç Tercihimi Etkiler” yargısına verdikleri yanıtlar incelendiğinde kadınların %42,6'sının “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini,

%5,4'ünün “Kesinlikle Katılmıyorum” seçeneğini, erkeklerin ise %45,4'ünün “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini, %6,3'ünün “Kararsızım” seçeneğini işaretledikleri görülmektedir.

Yaş aralıklarına bakıldığında ise 19-28 yaş aralığında olanların %46,8'i, 29-38 yaş aralığında olanların %49'u, 39-48 yaş aralığında olanların %37,1'i ve 49 yaş ve üzeri olanların %38,6'sı “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri saptanmıştır. Eğitim durumlarına göre incelendiğinde ilkokul, ortaokul, lise, ön lisans, lisans ve lisansüstü eğitim seviyesine sahip olanların sırasıyla %50, %37,5, %43, %42,9, %49 ve %36,6'sı “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri görülmektedir.

Katılımcıların gelir düzeylerine göre M4'e verdikleri yanıtlar incelendiğinde 0-2020 TL arası, 2021-3500 TL arası, 3501-5000 TL arası, 7501-10000 TL ve 10001-15000 TL arası gelir düzeyine sahip olanların sırasıyla %48,8, %45,5, %44,7, %41,2 ve %50'si “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini, 5001-7500 TL arası gelir düzeyine sahip olanların %38,5'i hem “Kesinlikle Katılıyorum” hem de “Katılıyorum” seçeneğini işaretlemişlerdir. 15001 TL ve üzeri gelir düzeyine sahip olanlar ise %33,3'lük oranlarla sırasıyla “Kararsızım”, “Katılıyorum” ve “Kesinlikle katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri görülmektedir.

Tablo 38: Katılımcıların M8'e Verdikleri Yanıtların Tanımlayıcı İstatistikleri

		M8-Bir Araç Satın Alırken Aracın Yakıt Tasarrufu Kararımı Etkiler									
		Kesinlikle Katılmıyorum		Katılmıyorum		Kararsızım		Katılıyorum		Kesinlikle Katılıyorum	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Cinsiyet	Kadın	6	4,7	14	10,9	6	4,7	43	33,3	60	46,5
	Erkek	29	10,7	18	6,6	6	2,2	79	29,2	139	51,3
Yaş	19 - 28 yaş	9	7,3	8	6,5	2	1,6	44	35,5	61	49,2
	29 - 38 yaş	12	8,4	7	4,9	6	4,2	39	27,3	79	55,2
	39 - 48 yaş	9	10,1	11	12,4	4	4,5	28	31,5	37	41,6
	49 yaş ve üzeri	5	11,4	6	13,6	0	0,0	11	25,0	22	50,0
Eğitim Durumu	İlkokul	0	0,0	1	7,1	0	0,0	6	42,9	7	50,0
	Ortaokul	0	0,0	5	20,8	0	0,0	6	25,0	13	54,2
	Lise	15	15,0	8	8,0	5	5,0	27	27,0	45	45,0
	Önlisans	9	12,9	8	11,4	1	1,4	23	32,9	29	41,4
	Lisans	10	6,6	7	4,6	4	2,6	49	32,5	81	53,6
	Lisansüstü	1	2,4	3	7,3	2	4,9	11	26,8	24	58,5
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	2	4,7	3	7,0	1	2,3	12	27,9	25	58,1
	2021 - 3500 TL	14	11,4	7	5,7	3	2,4	40	32,5	59	48,0
	3501 - 5000 TL	14	9,2	14	9,2	4	2,6	45	29,6	75	49,3
	5001 - 7500 TL	5	9,6	4	7,7	4	7,7	16	30,8	23	44,2
	7501 - 10000 TL	0	0,0	3	17,6	0	0,0	3	17,6	11	64,7
	10001 - 15000 TL	0	0,0	1	10,0	0	0,0	4	40,0	5	50,0
	15001 TL ve üzeri	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	66,7	1	33,3

Katılımcıların “M8-Bir Araç Satın Alırken Aracın Yakıt Tasarrufu Kararımı Etkiler” yargısına verdikleri yanıtlar incelendiğinde kadınların %46,5’inin “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini, %4,7’si hem “Kesinlikle Katılmıyorum” hem de “Kararsızım” seçeneğini, erkeklerin ise %51,3’ünün “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini, %2,2’sinin “Kararsızım” seçeneğini işaretledikleri görülmektedir.

Yaş aralıklarına bakıldığında 19-28 yaş aralığında olanların %49,2’si, 29-38 yaş aralığında olanların %55,2’si, 39-48 yaş aralığında olanların %41,6’sı ve 49 yaş ve üzeri olanların %50’si “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri saptanmıştır.

Eğitim durumlarına göre incelendiğinde ilkökul, ortaokul, lise, ön lisans, lisans ve lisansüstü eğitim seviyesine sahip olanların sırasıyla %50, %54,2, %45, %41,4, %53,6 ve %58,5’i “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri görülmektedir.

Katılımcıların gelir düzeylerine göre M4’e verdikleri yanıtlar incelendiğinde 0-2020 TL, 2021-3500 TL, 3501-5000 TL, 5001-7500 TL, 7501-10000 TL ve 10001-15000 TL

arası gelir düzeyine sahip olanların sırasıyla %58,1, %48, %49,3, %44,2, %64,7 ve %50'si “Kesinlikle Katılıyorum” seçeneğini, 15001 TL ve üzeri gelir düzeyine sahip olanlar ise %66,7'sinin “Katılıyorum” seçeneğini işaretledikleri saptanmıştır.

Katılımcıların akaryakıt vergilerinin %5 artırılması hakkındaki tutum ve algılarını ölçmek amacıyla bu ölçekten seçilen üç maddenin (M2, M3, M4) cinsiyete, yaşa, eğitim durumuna ve gelir düzeyine göre verdikleri cevaplar incelenmiş ve Tablo 39'da gösterilmiştir.

Tablo 39: Katılımcıların Akaryakıt Vergilerinin %5 Artırılması Halinde M2, M3 ve M4'e Verdikleri Yanıtların Tanımlayıcı İstatistikleri

		M2-Araç Kullanma Süremi Azaltırım				M3-Daha Tasarruflu Bir Araç Tercih Ederim				M4-Daha Yavaş Araç Kullanırım			
		Evet		Hayır		Evet		Hayır		Evet		Hayır	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Cinsiyet	Kadın	81	62,8	48	37,2	85	65,9	44	34,1	66	51,2	63	48,8
	Erkek	187	69,0	84	31,0	201	74,2	70	25,8	125	46,1	146	53,9
Yaş	19 - 28 yaş	83	66,9	41	33,1	91	73,4	33	26,6	56	45,2	68	54,8
	29 - 38 yaş	93	65,0	50	35,0	106	74,1	37	25,9	67	46,9	76	53,1
	39 - 48 yaş	59	66,3	30	33,7	59	66,3	30	33,7	44	49,4	45	50,6
	49 yaş ve üzeri	33	75,0	11	25,0	30	68,2	14	31,8	24	54,5	20	45,5
Eğitim Durumu	İlkokul	11	78,6	3	21,4	9	64,3	5	35,7	11	78,6	3	21,4
	Ortaokul	17	70,8	7	29,2	18	75,0	6	25,0	12	50,0	12	50,0
	Lise	68	68,0	32	32,0	72	72,0	28	28,0	49	49,0	51	51,0
	Önlisans	48	68,6	22	31,4	55	78,6	15	21,4	40	57,1	30	42,9
	Lisans	99	65,6	52	34,4	104	68,9	47	31,1	62	41,1	89	58,9
	Lisansüstü	25	61,0	16	39,0	28	68,3	13	31,7	17	41,5	24	58,5
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	31	72,1	12	27,9	30	69,8	13	30,2	25	58,1	18	41,9
	2021 - 3500 TL	88	71,5	35	28,5	99	80,5	24	19,5	63	51,2	60	48,8
	3501 - 5000 TL	103	67,8	49	32,2	109	71,7	43	28,3	78	51,3	74	48,7
	5001 - 7500 TL	28	53,8	24	46,2	32	61,5	20	38,5	14	26,9	38	73,1
	7501 - 10000 TL	10	58,8	7	41,2	9	52,9	8	47,1	6	35,3	11	64,7
	10001 - 15000 TL	6	60,0	4	40,0	6	60,0	4	40,0	4	40,0	6	60,0
	15001 TL ve üzeri	2	66,7	1	33,3	1	33,3	2	66,7	1	33,3	2	66,7

Katılımcıların akaryakıt vergilerinin %5 artırılması yargılarına verilen yanıtlar incelendiğinde “Araç kullanma süremi azaltırım” önermesine kadınların %62,8'i, erkeklerin ise %69'u “Evet” yanıtı vermiştir. “Daha tasarruflu bir araç tercih ederim”

önermesine kadınların %65,9'u, erkeklerin %74,2'si "Evet" derken; "Daha yavaş araç kullanırım" önermesine ise kadınların %51,2'si, erkeklerin %46,1'i "Evet" demişlerdir.

Yaş gruplarına göre incelendiğinde "Araç kullanma süremi azaltırım" yargısında "Evet" seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %75 ile 49 yaş ve üzeri olanlar olduğu görülmektedir.

"Daha tasarruflu bir araç tercih ederim" önermesinde "Evet" seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %74,1 ile 29-38 yaş arasında olduğu ve "Daha yavaş araç kullanırım" yargısında "Evet" seçeneğini işaretleyenler arasındaki en yüksek grubun ise %54,5 ile 49 yaş ve üzeri kesim olduğu görülmektedir.

Eğitim seviyeleri incelendiğinde "Araç kullanma süremi azaltırım" yargısında "Evet" seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %78,6 ile ilköğretim seviyesine sahip olanların olduğu, "Daha tasarruflu bir araç tercih ederim" yargısında "Evet" seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %78,6 ile ön lisans eğitim seviyesine sahip olanların olduğu ve "Daha yavaş araç kullanırım" yargısında "Evet" seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun ise %78,6 ile ilköğretim seviyesine sahip olanların olduğu görülmektedir.

Gelir düzeyleri bakımından incelendiğinde "Araç kullanma süremi azaltırım" sorusunda "Evet" seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %72,1 ile 0-2020 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu, "Daha tasarruflu bir araç tercih ederim" sorusunda "Evet" seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %80,5 ile 2021-3500 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu ve "Daha yavaş araç kullanırım" yargısında "Evet" seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun ise %58,1 ile 0-2020 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu görülmektedir.

Katılımcıların akaryakıt vergilerinin %15 arttırılması hakkındaki tutum ve algılarını ölçmek amacıyla bu ölçekten seçilen üç maddenin (M2, M3, M4) cinsiyete, yaşa, eğitim durumuna ve gelir düzeyine göre verdikleri cevaplar incelenmiş ve Tablo 40'ta gösterilmiştir.

Tablo 40: Katılımcıların Akaryakıt Vergilerinin %15 Artırılması Halinde M2, M3 ve M4’e Verdikleri Yanıtların Tanımlayıcı İstatistikleri

		M2-Araç Kullanma Süremi Azaltırım				M3-Daha Tasarruflu Bir Araç Tercih Ederim				M4-Daha Yavaş Araç Kullanırım			
		Evet		Hayır		Evet		Hayır		Evet		Hayır	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Cinsiyet	Kadın	93	72,1	36	27,9	102	79,1	27	20,9	76	58,9	53	41,1
	Erkek	196	72,3	75	27,7	211	77,9	60	22,1	165	60,9	106	39,1
Yaş	19 - 28 yaş	96	77,4	28	22,6	102	82,3	22	17,7	73	58,9	51	41,1
	29 - 38 yaş	101	70,6	42	29,4	109	76,2	34	23,8	77	53,8	66	46,2
	39 - 48 yaş	64	71,9	25	28,1	72	80,9	17	19,1	65	73,0	24	27,0
	49 yaş ve üzeri	28	63,6	16	36,4	30	68,2	14	31,8	26	59,1	18	40,9
Eğitim Durumu	İlkokul	11	78,6	3	21,4	10	71,4	4	28,6	10	71,4	4	28,6
	Ortaokul	15	62,5	9	37,5	20	83,3	4	16,7	12	50,0	12	50,0
	Lise	75	75,0	25	25,0	82	82,0	18	18,0	69	69,0	31	31,0
	Önlisans	50	71,4	20	28,6	54	77,1	16	22,9	46	65,7	24	34,3
	Lisans	109	72,2	42	27,8	116	76,8	35	23,2	83	55,0	68	45,0
	Lisansüstü	29	70,7	12	29,3	31	75,6	10	24,4	21	51,2	20	48,8
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	36	83,7	7	16,3	34	79,1	9	20,9	27	62,8	16	37,2
	2021 - 3500 TL	93	75,6	30	24,4	99	80,5	24	19,5	79	64,2	44	35,8
	3501 - 5000 TL	114	75,0	38	25,0	122	80,3	30	19,7	92	60,5	60	39,5
	5001 - 7500 TL	30	57,7	22	42,3	38	73,1	14	26,9	22	42,3	30	57,7
	7501 - 10000 TL	9	52,9	8	47,1	11	64,7	6	35,3	11	64,7	6	35,3
	10001 - 15000 TL	5	50,0	5	50,0	7	70,0	3	30,0	8	80,0	2	20,0
	15001 TL ve üzeri	2	66,7	1	33,3	2	66,7	1	33,3	2	66,7	1	33,3

Katılımcıların akaryakıt vergilerinin %15 artırılması yargılarına verdikleri yanıtlar incelendiğinde “Araç kullanma süremi azaltırım” yargısına kadınların %72,1’i, erkeklerin ise %72,3’ü “Evet” dedikleri görülmektedir.

“Daha tasarruflu bir araç tercih ederim” önermesine kadınların %79,1’i, erkeklerin %77,9’u “Evet” ve “Daha yavaş araç kullanırım” önermesine ise kadınların %58,9’u, erkeklerin %60,9’u “Evet” yanıtını vermişlerdir.

Yaş gruplarına göre incelendiğinde “Araç kullanma süremi azaltırım” yargısına “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %77,4 ile 19-28 yaş arası olanlar olduğu, “Daha tasarruflu bir araç tercih ederim” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %82,3 ile 19-28 yaş arasında olduğu ve “Daha

yavaş araç kullanırım” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun ise %73 ile 39-48 yaş arası grup olduğu görülmektedir.

Eğitim seviyeleri incelendiğinde “Araç kullanma süremi azaltırım” önermesinde “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %78,6 ile ilkökul eğitim seviyesine sahip olanların olduğu görülmektedir.

“Daha tasarruflu bir araç tercih ederim” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %83,3 ile ortaokul eğitim seviyesine sahip olanlar ve “Daha yavaş araç kullanırım” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun ise %71,4 ile eğitim düzeyi ilkökul olanlardan oluştuğu anlaşılmaktadır.

Gelir düzeyleri bakımından incelendiğinde “araç kullanma süremi azaltırım” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %83,7 ile 0-2020 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu, “Daha tasarruflu bir araç tercih ederim” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %80,5 ile 2021-3500 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu görülmektedir.

“Daha yavaş araç kullanırım” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun ise %80 ile 10001-15000 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu görülmektedir.

Katılımcıların akaryakıt vergilerinin %5 düşürülmesi hakkındaki tutum ve algılarını ölçmek için bu ölçekten seçilen üç maddenin (M1, M2, M4) cinsiyete, yaşa, eğitim durumuna ve gelir düzeyine göre verdikleri cevaplar incelenmiş ve Tablo 41’de gösterilmiştir.

Tablo 41: Katılımcıların Akaryakıt Vergilerinin %5 Düşürülmesi Halinde M1, M2 ve M4'e Verdikleri Yanıtların Tanımlayıcı İstatistikleri

		M1-Motor Hacmi Daha Yüksek Olan Bir Araç Tercih Ederim				M2-Araç Kullanma Süremi Arttırırım				M4-Aylık Tasarrufumu Arttırırım			
		Evet		Hayır		Evet		Hayır		Evet		Hayır	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Cinsiyet	Kadın	49	38,0	80	62,0	70	54,3	59	45,7	96	74,4	33	25,6
	Erkek	77	28,4	194	71,6	123	45,4	148	54,6	179	66,1	92	33,9
Yaş	19 - 28 yaş	43	34,7	81	65,3	65	52,4	59	47,6	91	73,4	33	26,6
	29 - 38 yaş	49	34,3	94	65,7	74	51,7	69	48,3	105	73,4	38	26,6
	39 - 48 yaş	24	27,0	65	73,0	39	43,8	50	56,2	52	58,4	37	41,6
	49 yaş ve üzeri	10	22,7	34	77,3	15	34,1	29	65,9	27	61,4	17	38,6
Eğitim Durumu	İlkokul	6	42,9	8	57,1	4	28,6	10	71,4	8	57,1	6	42,9
	Ortaokul	10	41,7	14	58,3	10	41,7	14	58,3	13	54,2	11	45,8
	Lise	34	34,0	66	66,0	45	45,0	55	55,0	70	70,0	30	30,0
	Önlisans	25	35,7	45	64,3	45	64,3	25	35,7	49	70,0	21	30,0
	Lisans	42	27,8	109	72,2	68	45,0	83	55,0	107	70,9	44	29,1
	Lisansüstü	9	22,0	32	78,0	21	51,2	20	48,8	28	68,3	13	31,7
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	14	32,6	29	67,4	23	53,5	20	46,5	30	69,8	13	30,2
	2021 - 3500 TL	42	34,1	81	65,9	63	51,2	60	48,8	93	75,6	30	24,4
	3501 - 5000 TL	45	29,6	107	70,4	79	52,0	73	48,0	106	69,7	46	30,3
	5001 - 7500 TL	16	30,8	36	69,2	18	34,6	34	65,4	31	59,6	21	40,4
	7501 - 10000 TL	7	41,2	10	58,8	5	29,4	12	70,6	8	47,1	9	52,9
	10001 - 15000 TL	2	20,0	8	80,0	4	40,0	6	60,0	6	60,0	4	40,0
	15001 TL ve üzeri	0	0,0	3	100,0	1	33,3	2	66,7	1	33,3	2	66,7

Katılımcıların akaryakıt vergilerinin %5 düşürülmesi yargılarına verdikleri yanıtlar incelendiğinde “Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim” yargısına kadınların %38’i, erkeklerin ise %28,4’ü “Evet” dedikleri görülmektedir.

“Araç kullanma süremi arttırırım” önermesine kadınların %54,3’ü, erkeklerin %45,4’ü “Evet” ve “Aylık tasarrufumu arttırırım” önermesine ise kadınların %74,4’ü, erkeklerin %66,1’i “Evet” yanıtını vermişlerdir.

Yaş gruplarına göre incelendiğinde “Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %34,7 ile 19-28 yaş arası olanlar olduğu görülmektedir.

“Araç kullanma süremi arttırırım” önermesinde “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %52,4 ile 19-28 yaş arasında olduğu ve “Daha yavaş araç

kullanırım” önermesinde “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun ise %73,4 ile 19-28 yaş arası ve 29-38 yaş arası grup olduğu görülmektedir.

Eğitim seviyeleri incelendiğinde “Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %42,9 ile ilköğretim seviyesine sahip olanlar iken; “Araç kullanma süremi arttırırım” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %64,3 ile ön lisans eğitim seviyesine sahip olanların olduğu görülmektedir.

“Aylık tasarrufumu arttırırım” önermesinde ise “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %70,9 ile lisans eğitim seviyesine sahip olanların olduğu anlaşılmaktadır.

Gelir düzeyleri bakımından incelendiğinde “Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim” önermesinde “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %41,2 ile 7501-10000 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu tespit edilmiştir.

“Araç kullanma süremi arttırırım” önermesinde “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %53,5 ile 0-2021 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu ve “aylık tasarrufumu arttırırım” sorusunda “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun ise %75,6 ile 2021-3500 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu görülmektedir.

Katılımcıların akaryakıt vergilerinin %15 düşürülmesi hakkındaki tutum ve algıları ölçmek için bu ölçekten seçilen üç maddenin (M1, M2, M4) cinsiyete, yaşa, eğitim durumuna ve gelir düzeyine göre verdikleri cevaplar incelenmiş ve Tablo 42’de gösterilmiştir.

Tablo 42: Katılımcıların Akaryakıt Vergilerinin %15 Düşürülmesi Halinde M1, M2 ve M4'e Verdikleri Yanıtların Tanımlayıcı İstatistikleri

		M1-Motor Hacmi Daha Yüksek Olan Bir Araç Tercih Ederim				M2-Araç Kullanma Süremi Arttırırım				M4-Aylık Tasarrufumu Arttırırım			
		Evet		Hayır		Evet		Hayır		Evet		Hayır	
		N	%	N	%	N	%	N	%	N	%	N	%
Cinsiyet	Kadın	63	48,8	66	51,2	86	66,7	43	33,3	99	76,7	30	23,3
	Erkek	88	32,5	183	67,5	136	50,2	135	49,8	183	67,5	88	32,5
Yaş	19 - 28 yaş	56	45,2	68	54,8	76	61,3	48	38,7	94	75,8	30	24,2
	29 - 38 yaş	55	38,5	88	61,5	85	59,4	58	40,6	104	72,7	39	27,3
	39 - 48 yaş	29	32,6	60	67,4	46	51,7	43	48,3	54	60,7	35	39,3
	49 yaş ve üzeri	11	25,0	33	75,0	15	34,1	29	65,9	30	68,2	14	31,8
Eğitim Durumu	İlkokul	4	28,6	10	71,4	6	42,9	8	57,1	8	57,1	6	42,9
	Ortaokul	12	50,0	12	50,0	13	54,2	11	45,8	14	58,3	10	41,7
	Lise	36	36,0	64	64,0	54	54,0	46	46,0	67	67,0	33	33,0
	Önlisans	28	40,0	42	60,0	46	65,7	24	34,3	53	75,7	17	24,3
	Lisans	58	38,4	93	61,6	77	51,0	74	49,0	112	74,2	39	25,8
	Lisansüstü	13	31,7	28	68,3	26	63,4	15	36,6	28	68,3	13	31,7
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	18	41,9	25	58,1	25	58,1	18	41,9	34	79,1	9	20,9
	2021 - 3500 TL	46	37,4	77	62,6	77	62,6	46	37,4	95	77,2	28	22,8
	3501 - 5000 TL	59	38,8	93	61,2	87	57,2	65	42,8	100	65,8	52	34,2
	5001 - 7500 TL	19	36,5	33	63,5	18	34,6	34	65,4	37	71,2	15	28,8
	7501 - 10000 TL	6	35,3	11	64,7	9	52,9	8	47,1	10	58,8	7	41,2
	10001 - 15000 TL	3	30,0	7	70,0	5	50,0	5	50,0	6	60,0	4	40,0
	15001 TL ve üzeri	0	0,0	3	100,0	1	33,3	2	66,7	0	0,0	3	100,0

Katılımcıların akaryakıt vergilerinin %15 düşürülmesi yargılarına verdikleri yanıtlar incelendiğinde “Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim” yargısına kadınların %48,8’i, erkeklerin ise %32,5’i “Evet” demişlerdir.

“Araç kullanma süremi arttırırım” yargısına kadınların %66,7’si, erkeklerin %50,2’si “Evet” cevabını verirken; “Aylık tasarrufumu arttırırım” yargısına ise kadınların %76,7’sinin, erkeklerin %67,5’inin “Evet” dedikleri görülmektedir.

Yaş gruplarına göre incelendiğinde “Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim” önermesinde “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %45,2 ile 19-28 yaş arası olanlar olduğu tespit edilmiştir.

“Araç kullanma süremi arttırırım” önermesinde “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %75 ile 49 yaş ve üzeri olduğu ve “Daha yavaş araç

kullanırım” önermesinde ise “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %75,8 ile 19-28 yaş arası grup olduğu görülmektedir.

Eğitim seviyeleri incelendiğinde “Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %50 ile ortaokul eğitim seviyesine sahip olanların olduğu görülmektedir.

“Araç kullanma süremi arttırırım” önermesinde “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grup %65,7 ile ön lisans eğitim seviyesine sahip olanlar iken “Aylık tasarrufumu arttırırım” önermesinde ise “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grup %75,7 ile ön lisans eğitim seviyesine sahip olanlardır.

Gelir düzeyleri bakımından incelendiğinde “Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %41,9 ile 0-2020 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu görülmektedir.

“Araç kullanma süremi arttırırım” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun %62,6 ile 2021-3500 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu ve “Aylık tasarrufumu arttırırım” yargısında “Evet” seçeneğini işaretleyenler arasında en yüksek grubun ise %79,1 ile 0-2021 TL arası gelir düzeyine sahip olanların olduğu tespit edilmiştir.

3.8. Faktör Düzeylerine İlişkin Bulgular

“Motorlu Taşıt Kullanıcılarının Akaryakıt Vergileri Hakkındaki Tutum ve Algısı” ölçeğinin güvenirliği ve geçerliliği yapılmış olup Faktör-1 olarak adlandırılmıştı. Cinsiyet, yaş grupları, eğitim durumu ve gelir düzeylerine göre istatistiksel olarak karşılaştırmaları bu bölümde verilmiştir.

Cinsiyet, yaş grupları, eğitim durumu ve gelir düzeylerine göre Faktör-1 toplam puanlarının normalliğine bakılmış tüm grupların normal dağılmadığı görülmüştür ($p<0,05$). Bundan dolayı cinsiyete göre Faktör-1 arasında fark olup olmadığı “Mann-Whitney U Testi” ile diğer gruplar ile Faktör-1 arasında fark olup olmadığının analizi için ise “Kruskall Wallis Testi” yapılmış ve sonuçlar Tablo 43’te verilmiştir.

Tablo 43: Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu ve Gelir Düzeylerine Göre Faktör-1 Toplam Puanlarının Karşılaştırılması

		Faktör-1	
		Ortanca (min-max)	p-değeri
Cinsiyet	Kadın	36,00 (9,00-45,00)	p ^a =0,538
	Erkek	37,00 (9,00-45,00)	
Yaş	19 - 28 yaş	36,50 (9,00-45,00)	p ^b =0,118
	29 - 38 yaş	38,00 (9,00-45,00)	
	39 - 48 yaş	34,00 (9,00-45,00)	
	49 yaş ve üzeri	35,50 (9,00-45,00)	
Eğitim Durumu	İlkokul	35,00 (28,00-45,00)	p ^b =0,617
	Ortaokul	36,00 (16,00-45,00)	
	Lise	35,50 (9,00-45,00)	
	Önlisans	35,00 (9,00-45,00)	
	Lisans	37,00 (9,00-45,00)	
	Lisansüstü	37,00 (11,00-45,00)	
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	40,00 (9,00-45,00)	p ^b =0,462
	2021 - 3500 TL	36,00 (9,00-45,00)	
	3501 - 5000 TL	36,00 (9,00-45,00)	
	5001 - 7500 TL	36,00 (9,00-45,00)	
	7501 - 10000 TL	38,00 (14,00-45,00)	
	10001 - 15000 TL	37,50 (19,00-43,00)	
	15001 TL ve üzeri	34,00 (31,00-36,00)	

*p<0,5; **p<0,01, ^aİki grup arası fark Mann-Whitney U Testi ile değerlendirilmiştir. ^bİkiden fazla grup arası fark Kruskal Wallis Testi ile değerlendirilmiştir. Faktör-1: Motorlu Taşıt Kullanıcılarının Akaryakıt Vergileri Hakkındaki Tutum ve Algısı.

Cinsiyet, yaş, eğitim durumu ve gelir düzeyleri ile Faktör-1 toplam puanlarının karşılaştırılması yapılmış ve tüm grupların Faktör-1 ile aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık saptanmamıştır (p<0,05).

Cinsiyet, yaş grupları, eğitim durumu ve gelir düzeylerine göre Faktör-2 toplam puanlarının normalliğine bakılmış tüm grupların normal dağılmadığı görülmüştür (p<0,05). Bundan dolayı cinsiyete göre Faktör-2 arasında fark olup olmadığı “Mann-Whitney U Testi” ile diğer gruplar ile Faktör-2 arasında fark olup olmadığının analizi için ise “Kruskal Wallis Testi” yapılmış ve sonuçlar Tablo 44’te verilmiştir.

Tablo 44: Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu ve Gelir Düzeylerine Göre Faktör-2 Toplam Puanlarının Karşılaştırılması

		Faktör-2	
		Ortanca (Min-Max)	p-değeri
Cinsiyet	Kadın	11,00 (7,00-14,00)	p ^a =0,506
	Erkek	10,00 (7,00-14,00)	
Yaş	19 - 28 yaş	11,00 (7,00-14,00)	p ^b =0,380
	29 - 38 yaş	10,00 (7,00-14,00)	
	39 - 48 yaş	10,00 (7,00-14,00)	
	49 yaş ve üzeri	10,00 (7,00-14,00)	
Eğitim Durumu	İlkokul	8,50 (7,00-14,00)	p ^b =0,011*
	Ortaokul	10,00 (7,00-14,00)	
	Lise	10,00 (7,00-14,00)	
	Önlisans	10,00 (7,00-14,00)	
	Lisans	11,00 (7,00-14,00)	
	Lisansüstü	11,00 (7,00-14,00)	
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	10,00 (7,00-14,00)	p ^b =0,009**
	2021 - 3500 TL	10,00 (7,00-14,00)	
	3501 - 5000 TL	10,00 (7,00-14,00)	
	5001 - 7500 TL	11,00 (7,00-14,00)	
	7501 - 10000 TL	11,00 (7,00-14,00)	
	10001 - 15000 TL	11,00 (8,00-14,00)	
	15001 TL ve üzeri	13,00 (8,00-14,00)	

*p<0,5; **p<0,01, ^aİki grup arası fark Mann-Whitney U Testi ile değerlendirilmiştir. ^bİkiden fazla grup arası fark Kruskal Wallis Testi ile değerlendirilmiştir. Faktör-2: Akaryakıt vergilerinin %5 arttırılması ölçeği.

Cinsiyet, yaş, eğitim durumu ve gelir düzeyleri ile Faktör-2 toplam puanlarının karşılaştırılması yapılmış, cinsiyet ve yaş gruplarının Faktör-2 ile aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık saptanmazken (p>0,05), eğitim durumu ve gelir düzeyi grubunun ise Faktör-2 ile aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık saptanmıştır (p<0,05; p<0,01) (Tablo 44). Fark çıkan gruplar arasında (eğitim durumu, gelir düzeyi) alt gruplarının hangilerinin farklı olduğunu bulabilmek için “Homogeneous Subset Differences (HSD) Testi” yapılmış ve sonuçlar Tablo 45’te verilmiştir.

Tablo 45: Eğitim Durumu ve Gelir Düzeyi Alt Gruplarının Karşılaştırılması

Grup		1	2
Eğitim Durumu	İlkokul	137,571 ^a	
	Ortaokul	174,917 ^a	
	Önlisans	180,500 ^a	
	Lise	189,580 ^{ab}	189,580 ^{ab}
	Lisansüstü	220,451 ^{ab}	220,451 ^{ab}
	Lisans		221,487 ^b
Gelir Düzeyi	0 – 2020 TL	169,628 ^a	
	2021 – 3500 TL	182,589 ^a	
	3501 – 5000 TL	202,164 ^{ab}	202,164 ^{ab}
	7501 – 10000 TL	219,382 ^{ab}	219,382 ^{ab}
	10001 – 15000 TL	234,150 ^{ab}	234,150 ^{ab}
	5001 – 7500 TL		247,394 ^b
	15001 TL ve üzeri		261,000 ^b

^{a,b}Gruplar arası fark HSD Testi ile değerlendirilmiştir. Aynı harfle gösterilen ortalamalar arasında HSD testine göre istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık yoktur (p>0,05). Faktör-2: Akaryakıt vergilerinin %5 arttırılması ölçeği.

Eğitim durumu incelendiğinde, lisans eğitim durumuna sahip olan bireylerin ilkökul, ortaokul ve önlisans eğitim durumuna sahip olanlardan farklı olduğu, artarak giden bir eğilim olmasından dolayı lisans eğitim durumuna sahip olanların Faktör-2 sorularına verdikleri yanıtların toplam puanları ilkökul, ortaokul ve önlisans eğitim durumuna sahip olanlardan daha fazla olduğu söylenebilir.

Benzer şekilde gelir düzeyi incelendiğinde, 15001 TL ve üzeri ve 5001-7500 TL gelir düzeyine sahip olan bireylerin 0-2020 TL ve 2021-3500 TL gelir düzeyine sahip olanlardan farklı olduğu, artarak giden bir eğilim olmasından dolayı 5001-7500 TL ve 15001 TL ve üzeri gelir düzeyine sahip olanların Faktör-2 sorularına verdikleri yanıtların toplam puanları 0-2020 TL ve 2021-3500 TL gelir düzeyine sahip olanlardan daha fazla olduğu görülmektedir.

Bu sonuçlardan hareketle lisans eğitim durumuna sahip olan bireyler akaryakıt vergilerinin %5 artırılması gerektiğini ilkökul, ortaokul ve önlisans eğitim durumuna sahip bireylere göre daha fazla savunmaktadır. 5001-7500 TL ve 15001 TL ve üzeri gelir düzeyine sahip bireyler 0-2020 TL ve 2021-3500 TL gelir düzeyine sahip bireylere göre akaryakıt vergilerinin %5 artırılması gerektiği düşüncesine sahiptirler.

Cinsiyet, yaş grupları, eğitim durumu ve gelir düzeylerine göre Faktör-3 toplam puanlarının normalliğine bakılmış tüm grupların normal dağılmadığı görülmüştür ($p<0,05$). Bundan dolayı cinsiyete göre Faktör-3 arasında fark olup olmadığı “Mann-Whitney U Testi” ile diğer gruplar ile Faktör-3 arasında fark olup olmadığının analizi için ise “Kruskall Wallis Testi” yapılmış ve sonuçlar Tablo 46’da verilmiştir.

Tablo 46: Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu ve Gelir Düzeylerine Göre Faktör-3 Toplam Puanlarının Karşılaştırılması

		Faktör-3	
		Ortanca (Min-Max)	p-değeri
Cinsiyet	Kadın	6,00 (4,00-8,00)	p ^a =0,008**
	Erkek	7,00 (4,00-8,00)	
Yaş	19 - 28 yaş	6,00 (4,00-8,00)	p ^b =0,021*
	29 - 38 yaş	6,00 (4,00-8,00)	
	39 - 48 yaş	7,00 (4,00-8,00)	
	49 yaş ve üzeri	7,00 (4,00-8,00)	
Eğitim Durumu	İlkokul	7,00 (4,00-8,00)	p ^b =0,270
	Ortaokul	7,00 (4,00-8,00)	
	Lise	7,00 (4,00-8,00)	
	Önlisans	6,00 (4,00-8,00)	
	Lisans	7,00 (4,00-8,00)	
	Lisansüstü	6,00 (4,00-8,00)	
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	6,00 (4,00-8,00)	p ^b =0,155
	2021 - 3500 TL	6,00 (4,00-8,00)	
	3501 - 5000 TL	6,00 (4,00-8,00)	
	5001 - 7500 TL	7,00 (4,00-8,00)	
	7501 - 10000 TL	6,00 (4,00-8,00)	
	10001 - 15000 TL	6,50 (4,00-8,00)	
	15001 TL ve üzeri	8,00 (4,00-8,00)	

*p<0,5; **p<0,01, ^aİki grup arası fark Mann-Whitney U Testi ile değerlendirilmiştir. ^bİkiden fazla grup arası fark Kruskal Wallis Testi ile değerlendirilmiştir. Faktör-3: Akaryakıt vergilerinin %5 düşürülmesi ölçeği.

Cinsiyet, yaş, eğitim durumu ve gelir düzeyleri ile Faktör-3 toplam puanlarının karşılaştırılması yapılmış, eğitim durumu ve gelir düzeyi gruplarının Faktör-3 ile aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık saptanmazken (p>0,05), cinsiyet ve yaş gruplarının ise Faktör-3 ile aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık saptanmıştır (p<0,05; p<0,01).

Fark çıkan gruplar (yaş grubu) arasında alt gruplarının hangilerinin farklı olduğunu bulabilmek için “Homogeneous Subset Differences (HSD) Testi” yapılmış ve sonuçlar Tablo 47’de verilmiştir.

Tablo 47: Yaş Grubu Alt Gruplarının Karşılaştırılması

Grup		1	2
Cinsiyet	Kadın	179,00 ^a	
	Erkek		210,73 ^b
Yaş	19 – 28 yaş	186,940 ^a	
	29 – 38 yaş	189,892 ^a	
	39 – 48 yaş	219,258 ^{ab}	219,258 ^{ab}
	49 yaş ve üzeri		235,250 ^b

^{a,b}Gruplar arası fark HSD Testi ile değerlendirilmiştir. Aynı harfle gösterilen ortalamalar arasında HSD testine göre istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık yoktur (p>0,05). Faktör-3: Akaryakıt vergilerinin %5 düşürülmesi ölçeği.

Cinsiyete göre incelendiğinde, kadın bireylerin erkek bireylerden farklı olduğu, artarak giden bir eğilim olmasından dolayı erkek bireylerin Faktör-2 sorularına verdikleri yanıtların toplam puanları kadın bireylerden daha fazla olduğu söylenebilir.

Benzer şekilde yaşlara göre incelendiğinde, 49 yaş ve üzeri bireylerin 19-28 yaş ve 29-38 yaş arası bireylerden farklı olduğu, artarak giden bir eğilim olmasından dolayı 49 yaş ve üzeri bireylerin Faktör-2 sorularına verdikleri yanıtların toplam puanları 19-28 yaş ve 29-38 yaş arası bireylerden daha fazla olduğu görülmektedir.

Bu sonuçlardan hareketle erkek bireyler akaryakıt vergilerinin %5 düşürülmesi gerektiğini kadın bireylere göre daha fazla savunmaktadır. Ayrıca 49 yaş ve üzeri bireyler 19-28 yaş ve 29-38 yaş arası bireylere göre akaryakıt vergilerinin %5 düşürülmesi gerektiğini düşünmektedirler.

Cinsiyet, yaş grupları, eğitim durumu ve gelir düzeylerine göre Faktör-4 toplam puanlarının normalliğine bakılmış tüm grupların normal dağılmadığı görülmüştür ($p<0,05$). Bundan dolayı cinsiyete göre Faktör-4 arasında fark olup olmadığı “Mann-Whitney U Testi” ile diğer gruplar ile Faktör-4 arasında fark olup olmadığının analizi için ise “Kruskall Wallis Testi” yapılmış ve sonuçlar Tablo 48’de verilmiştir.

Tablo 48: Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu ve Gelir Düzeylerine Göre Faktör-4 Toplam Puanlarının Karşılaştırılması

		Faktör-4	
		Ortanca (Min-Max)	p-değeri
Cinsiyet	Kadın	9,00 (7,00-14,00)	$p^a=0,403$
	Erkek	10,00 (7,00-14,00)	
Yaş	19 - 28 yaş	9,00 (7,00-14,00)	$p^b=0,755$
	29 - 38 yaş	10,00 (7,00-14,00)	
	39 - 48 yaş	10,00 (7,00-14,00)	
	49 yaş ve üzeri	10,00 (7,00-14,00)	
Eğitim Durumu	İlkokul	7,00 (7,00-12,00)	$p^b=0,041^*$
	Ortaokul	10,00 (7,00-14,00)	
	Lise	9,00 (7,00-14,00)	
	Önlisans	9,00 (7,00-14,00)	
	Lisans	10,00 (7,00-14,00)	
	Lisansüstü	10,00 (7,00-14,00)	
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	9,00 (7,00-14,00)	$p^b=0,007^{**}$
	2021 - 3500 TL	9,00 (7,00-14,00)	
	3501 - 5000 TL	10,00 (7,00-14,00)	
	5001 - 7500 TL	11,00 (7,00-14,00)	
	7501 - 10000 TL	10,00 (7,00-14,00)	
	10001 - 15000 TL	10,50 (7,00-14,00)	
	15001 TL ve üzeri	8,00 (7,00-14,00)	

* $p<0,5$; ** $p<0,01$, ^aİki grup arası fark Mann-Whitney U Testi ile değerlendirilmiştir. ^bİkiden fazla grup arası fark Kruskall Wallis Testi ile değerlendirilmiştir. Faktör-4: Akaryakıt vergilerinin %15 arttırılması ölçeği.

Cinsiyet, yaş, eğitim durumu ve gelir düzeyleri ile Faktör-4 toplam puanlarının karşılaştırılması yapılmış, cinsiyet ve yaş gruplarının Faktör-4 ile aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık saptanmazken ($p>0,05$), eğitim durumu ve gelir düzeyi gruplarının ise Faktör-4 ile aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık

saptanmıştır ($p<0,05$; $p<0,01$) (Tablo 49). Fark çıkan gruplar (eğitim durumu, gelir düzeyi) arasında alt gruplarının hangilerinin farklı olduğunu bulabilmek için “Homogeneous Subset Differences (HSD) Testi” yapılmış ve sonuçlar Tablo 49’da verilmiştir.

Tablo 49: Eğitim Durumu ve Gelir Düzeyi Alt Gruplarının Karşılaştırılması

	Grup	1	2
Eğitim Durumu	İlkokul	151,679 ^a	
	Lise	181,125 ^{ab}	181,125 ^{ab}
	Önlisans	186,550 ^{ab}	186,550 ^{ab}
	Ortaokul	201,792 ^{ab}	201,792 ^{ab}
	Lisans		219,053 ^b
	Lisansüstü		219,159 ^b
Gelir Düzeyi	0 – 2020 TL	170,326 ^a	
	15001 TL ve üzeri	177,667 ^a	
	2021 – 3500 TL	180,089 ^a	
	3501 – 5000 TL	205,151 ^{ab}	205,151 ^{ab}
	7501 – 10000 TL	220,088 ^{ab}	220,088 ^{ab}
	10001 – 15000 TL	242,850 ^{ab}	242,850 ^{ab}
	5001 – 7500 TL		246,904 ^b

^{a,b}Gruplar arası fark HSD Testi ile değerlendirilmiştir. Aynı harfle gösterilen ortalamalar arasında HSD testine göre istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık yoktur ($p>0,05$). Faktör-4: Akaryakıt vergilerinin %15 artırılması ölçeği.

Eğitim durumu incelendiğinde, lisans ve lisansüstü eğitim durumuna sahip olan bireylerin ilkokul eğitim durumuna sahip olanlardan farklı olduğu, artarak giden bir eğilim olmasından dolayı lisans ve lisansüstü eğitim durumuna sahip olanların Faktör-2 sorularına verdikleri yanıtların toplam puanları ilkokul eğitim durumuna sahip olanlardan daha fazla olduğu söylenebilir.

Benzer şekilde gelir düzeyi incelendiğinde, 5001-7500 TL gelir düzeyine sahip olan bireylerin 0-2020 TL, 2021-3500 TL ve 15001 TL ve üzeri gelir düzeyine sahip olanlardan farklı olduğu, artarak giden bir eğilim olmasından dolayı 5001-7500 TL gelir düzeyine sahip olanların Faktör-2 sorularına verdikleri yanıtların toplam puanları 0-2020 TL, 2021-3500 TL ve 15001 TL ve üzeri gelir düzeyine sahip olanlardan daha fazla olduğu görülmektedir.

Bu sonuçlardan hareketle lisans ve lisansüstü eğitim durumuna sahip olan bireyler akaryakıt vergilerinin %15 artırılması gerektiğini ilkokul eğitim durumuna sahip bireylere göre daha fazla savunmaktadır. 5001-7500 TL gelir düzeyine sahip bireyler 0-2020 TL, 2021-3500 TL ve 15001 TL ve üzeri gelir düzeyine sahip bireylere göre akaryakıt vergilerinin %15 artırılması gerektiğini düşünmektedir.

Cinsiyet, yaş grupları, eğitim durumu ve gelir düzeylerine göre Faktör-5 toplam puanlarının normalliğine bakılmış tüm grupların normal dağılmadığı görülmüştür ($p<0,05$). Bundan dolayı cinsiyete göre Faktör-5 arasında fark olup olmadığı “Mann-Whitney U Testi” ile diğer gruplar ile Faktör-5 arasında fark olup olmadığının analizi için ise “Kruskall Wallis Testi” yapılmış ve sonuçlar Tablo 50’de verilmiştir.

Tablo 50: Cinsiyet, Yaş, Eğitim Durumu ve Gelir Düzeylerine Göre Faktör-5 Toplam Puanlarının Karşılaştırılması

		Faktör-4	
		Ortanca (Min-Max)	p-değeri
Cinsiyet	Kadın	6,00 (4,00-8,00)	$p^a=0,000^{**}$
	Erkek	6,00 (4,00-8,00)	
Yaş	19 - 28 yaş	6,00 (4,00-8,00)	$p^b=0,011^*$
	29 - 38 yaş	6,00 (4,00-8,00)	
	39 - 48 yaş	6,00 (4,00-8,00)	
	49 yaş ve üzeri	7,00 (4,00-8,00)	
Eğitim Durumu	İlkokul	7,00 (4,00-8,00)	$p^b=0,350$
	Ortaokul	6,00 (4,00-8,00)	
	Lise	6,00 (4,00-8,00)	
	Önlisans	6,00 (4,00-8,00)	
	Lisans	6,00 (4,00-8,00)	
	Lisansüstü	6,00 (4,00-8,00)	
Gelir Düzeyi	0 - 2020 TL	6,00 (4,00-8,00)	$p^b=0,154$
	2021 - 3500 TL	6,00 (4,00-8,00)	
	3501 - 5000 TL	6,00 (4,00-8,00)	
	5001 - 7500 TL	6,50 (4,00-8,00)	
	7501 - 10000 TL	6,00 (4,00-8,00)	
	10001 - 15000 TL	6,00 (4,00-8,00)	
	15001 TL ve üzeri	8,00 (6,00-8,00)	

* $p<0,5$; ** $p<0,01$, ^aİki grup arası fark Mann-Whitney U Testi ile değerlendirilmiştir. ^bİkiden fazla grup arası fark Kruskall Wallis Testi ile değerlendirilmiştir. Faktör-5: Akaryakıt vergilerinin %15 düşürülmesi ölçeği.

Cinsiyet, yaş, eğitim durumu ve gelir düzeyleri ile Faktör-5 toplam puanlarının karşılaştırılması yapılmış, eğitim durumu ve gelir düzeyi gruplarının Faktör-5 ile aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık saptanmazken ($p>0,05$), cinsiyet ve yaş gruplarının ise Faktör-5 ile aralarında istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık saptanmıştır ($p<0,05$; $p<0,01$) (Tablo 51). Fark çıkan gruplar (yaş grubu) arasında alt gruplarının hangilerinin farklı olduğunu bulabilmek için “Homogeneous Subset Differences (HSD) Testi” yapılmış ve sonuçlar Tablo 51’de verilmiştir.

Tablo 51: Eğitim Durumu ve Gelir Düzeyi Alt Gruplarının Karşılaştırılması

	Grup	1	2	3
Cinsiyet	Kadın	167,53 ^a		
	Erkek		216,20 ^b	
Yaş	19 – 28 yaş	181,056 ^a		
	29 – 38 yaş	194,199 ^{ab}	194,199 ^{ab}	
	39 – 48 yaş		220,169 ^{bc}	220,169 ^{bc}
	49 yaş ve üzeri			235,989 ^c

^{a,b,c} Gruplar arası fark HSD Testi ile değerlendirilmiştir. Aynı harfle gösterilen ortalamalar arasında HSD testine göre istatistiksel olarak anlamlı bir farklılık yoktur ($p>0,05$). Faktör-5: Akaryakıt vergilerinin %15 düşürülmesi ölçeği.

Cinsiyete göre incelendiğinde, kadın bireylerin erkek bireylerden farklı olduğu, artarak giden bir eğilim olmasından dolayı erkek bireylerin Faktör-2 sorularına verdikleri yanıtların toplam puanları kadın bireylerden daha fazla olduğu söylenebilir.

Benzer şekilde yaşlara göre incelendiğinde, 49 yaş ve üzeri bireylerin 19-28 yaş ve 29-38 yaş arası bireylerden farklı olduğu, artarak giden bir eğilim olmasından dolayı 49 yaş ve üzeri bireylerin Faktör-2 sorularına verdikleri yanıtların toplam puanları 19-28 yaş ve 29-38 yaş arası bireylerden daha fazla olduğu görülmektedir.

Bu sonuçlardan hareketle erkek bireyler akaryakıt vergilerinin %15 düşürülmesi gerektiğini kadın bireylere göre daha fazla savunmakta ve 49 yaş ve üzeri bireyler 19-28 yaş, 29-38 yaş arası bireylere göre akaryakıt vergilerinin %15 düşürülmesi gerektiğini düşünmektedir.

SONUÇ

Akaryakıt ürünlerinin günlük hayatta ulaşım, ısınma, elektrik gibi ihtiyaçları karşılaması aynı zamanda saniyede ham madde ya da ara malı olarak temel girdi konumunda kullanılması bu ürünlere olan talebi artırmaktadır. Özellikle ulaşım sektöründe kullanılan akaryakıt ürünlerinden benzin, motorin ve LPG devlet açısından ekonomi ve mali politikaların belirlenmesinde dikkate alınabilmektedir.

Bu ürünlerin tüketiminden alınan vergiler devlet için önemli bir gelir kaynağı iken işletmeler ve kullanıcılar için ilave maliyet anlamına gelmektedir. Bu kapsamda akaryakıt tüketiminin vergilendirilmesi ve bu vergiler sonucunda oluşan etkiler, hem tüketicileri hem de üreticileri doğrudan etkilemektedir.

Türkiye’de akaryakıt tüketimi cumhuriyet döneminden itibaren farklı isim ve uygulamalarla vergilendirilmiştir. Nihai olarak KDV ve ÖTV’nin birlikte uygulanmasıyla günümüzdeki şeklini almıştır. Birçok ülkede de akaryakıt üzerinden alınan vergilerin, isimleri ve oranları ülkeden ülkeye göre farklılık göstermektedir. Bazı ülkeler akaryakıttan mali amacı ön planda tutarak vergi alırken bazıları mali olmayan amaçlarla vergilendirme yapmaktadırlar. Genellikle gelişmiş ülkeler akaryakıt kullanımının oluşturduğu negatif dışsallıkları azaltmak, vergi yoluyla tüketimi kısmak gibi mali olmayan amaçlarla vergilendirme yaparken, gelişmekte olan ülkeler ise genellikle vergiler aracılığıyla gelir elde etmeyi amaçlamaktadır. Nitekim akaryakıt ürünlerinin talep esnekliğinin düşük olması bu amaç doğrultusunda devletlere önemli bir hasılat sağlamaktadır.

Türkiye’de akaryakıttan alınan vergilerin toplam vergi gelirlerinin yaklaşık yedide birini oluşturması, bu vergilerin kamu harcamalarının finansmanında önemli bir fonksiyonun olduğunu göstermektedir. Bu nedenle akaryakıt talebinde özellikle fiyattan kaynaklanan dalgalanmalar vergi gelirlerini de etkilemektedir. Ancak özellikle motorlu taşıtlara olan talebin birçok faktöre bağlı olarak genellikle artış eğiliminde olması, akaryakıt talebini ve dolaylı olarak da devletin bu ürünlerden elde ettiği vergi gelirlerini arttırmaktadır.

OECD ülkeleri ile Türkiye akaryakıt fiyatları bakımından kıyaslandığında, ülkemizde satılan benzinin OECD ortalamasının altında olduğu görülmektedir. OECD ülkeleri arasında Türkiye benzini en ucuz kullanan altıncı ülkedir. Aslında sanıldığı gibi aksine

Türkiye’de akaryakıt fiyatları OECD ülkelerinin birçoğundan daha düşüktür. Akaryakıt fiyatları içerisindeki verginin payına bakıldığında ise Türkiye yine OECD ortalamasının altında kalmaktadır. Ülkemizde akaryakıt satış fiyatının %52’si vergilerden oluşmakta iken bu oran OECD ülkelerinde ortalama olarak %54’tür. Gerek akaryakıt fiyatları gerekse akaryakıttan alınan vergilerin fiyat içindeki payı OECD ülkelerine göre yüksek olmasa da tüketicilerin algısı tam tersi yöndedir.

Türkçe literatürde yapılan çalışmalar genellikle ham petrol fiyatlarının ekonomiye olan etkileri üzerinedir. Akaryakıttan alınan vergilerin tüketici davranışları üzerine etkilerini inceleyen çalışmalar sayıca azdır. Akaryakıttan alınan vergiler ekonomiyi bu şekilde etkilerken kullanıcıların kararlarını ne yönde etkilediğini tespit etmek amacıyla Sakarya ilinde yaşayan ve motorlu taşıta sahip olan 400 kişi ile anket çalışması yürütülmüştür.

Ankete katılan kadınların %65,9’u, erkeklerin ise %69,4’ü akaryakıt fiyatlarındaki değişiklikleri yakından takip etmektedir. 29-38 yaş aralığında olan katılımcılar %72,1’lik oran ile bu fiyat değişimlerini en çok takip eden yaş grubu olmuştur. Katılımcılardan eğitim durumu ilkökul olanlar bu değişimleri ön lisans mezunlarına göre daha çok takip ettiğini belirtmişlerdir.

“Satın aldığım akaryakıt içerisinde ödediğim verginin farkındayım” önermesine verilen yanıtlar doğrultusunda, gelir durumu asgari ücret seviyesinde olan kişiler %83,7 oranında “katılıyorum” ve “kesinlikle katılıyorum” cevabını vererek gelir durumuna göre dağılımda bireylerin vergi farkındalığının en yüksek olduğu grup olmuştur.

Ankette yer alan “akaryakıt türü araç tercihimin etkileri” önermesine kadın ve erkekler hemen hemen aynı oranda katıldıklarını ifade etmişlerdir. Buradan araç tercihinde akaryakıt türünün çok önemli bir etken olduğu anlaşılmaktadır.

Ankette yer alan “Araç satın alırken en çok dikkat edilen özellik hangisidir ?” sorusuna katılımcıların %50,7’si “aracın yakıt tasarrufu” yanıtını vermiştir. Alınan cevaplar doğrultusunda, tüketiciler için yakıt tasarrufunun önemli bir husus olduğu anlaşılmaktadır. Yakıtı etkin bir şekilde kullanan araçlar yakıt tasarrufu sağlayarak daha az miktarda akaryakıt alınmasını sağlar ve yakıt tasarrufu olmayan araçlara göre aynı miktarda akaryakıtle daha fazla seyahat etme olanağı oluştururlar. Bu nedenlerden

dolayı kişiler tarafından yakıt tasarruflu araçlar tercih edilmekte ve bu durum en çok göz önünde bulundurulmuş özellik olmaktadır.

Ankete katılanlara sorulan “Akaryakıt fiyatının belirlenmesinde ideal vergi oranı % kaç olmalıdır?” sorusuna katılımcıların %59,3’ü “%0 - %4” aralığında yanıt vererek akaryakıt tüketiminden vergi alınmaması gerektiğini alıncaksa bile sembolik düzeylerde olması gerektiği düşüncesindedirler. Ancak akaryakıt tüketiminden vergi alınmaması halinde artan tüketim düzeyi çevreye şu anda olduğundan daha fazla zarar vererek negatif dışsallıkların artmasına neden olacaktır.

Aynı zamanda artan tüketimle birlikte trafikteki araç sayısının artması, kaza oranlarının yükselmesi, trafik yoğunluğunun kontrol edilememesi gibi durumlar kaçınılmazdır. Ancak akaryakıt üzerindeki vergiler azaltıldığında kaçak akaryakıtta olan talep azalabilir. Bu durumda kayıt dışı ekonomiyi olumlu yönde etkilebilir.

Akaryakıttan alınan vergilerin çok yüksek veya çok düşük olmasının olumlu ve olumsuz sonuçlara yol açabileceği söylenebilir. Bu sebeple akaryakıt tüketiminden optimal düzeyde vergi alınması gerekmektedir. Ancak dünya genelinde akaryakıt fiyatlarında görülen dalgalanma optimal düzeyde vergi alındığında dahi, fiyatların yüksek olmasına neden olabilir.

Katılımcılara “Akaryakıt satışından elde edilen vergi gelirlerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı yaklaşık % kaçtır?” sorusu yöneltildiğinde katılım oranı en yüksek olan %28,7’lik kesim bu oranın %30 olduğunu belirtmiştir. Ancak gerçekte bu oran 2018 yılı verilerine göre %14’tür. Bu durum kişilerin akaryakıttan yüksek oranda vergi alındığı için elde edilen hasılatın da yüksek olduğu yönünde algısının olduğunu göstermektedir.

Akaryakıt vergilerinin %5 artırılması halinde katılımcılara araç kullanma sürelerini azaltıp azaltmayacağı sorulduğunda; kadınların %37’si, lisansüstü eğitime sahip olanların %39’u ve geliri 5.001 TL ve 7.000 TL arasında olanların %46,2’si hayır yanıtını veren en yüksek gruplar olmuştur. “Akaryakıt vergilerinin %5 artırılması halinde daha yavaş araç kullanırım” önermesine erkeklerin %53,9’u, 19-28 yaş aralığında olanların %54,8’i, lisans mezunu olanların %58,9’u ve gelir durumu 5.000 TL ve üzeri olan katılımcıların yarısından fazlası “hayır” yanıtını vermişlerdir. Buradan akaryakıt vergilerindeki %5’lik bir artışın tüketiciler tarafından çok fazla

dikkate alınmadığı, mevcut araç kullanma süreleri ve hızıyla araç kullanmaya devam ettikleri sonucuna varılabilir.

Aynı sorular akaryakıt vergilerinin %15 artırılması halinde katılımcılara yöneltildiğinde ilk soruya; kadınlar ve erkekler %72 oranında, 19-28 yaş aralığında olanlar %%77,4 oranında, ilkokul mezunları %78,6 oranında ve gelir durumu asgari ücret ve altında olanlar %83,7 oranında evet yanıtını vermişlerdir. İkinci soruya ise erkeklerin %60,9'u, 19-28 yaş aralığında olanların %58,9'u, lisans mezunu olanların %55'i ve gelir durumu 5.000 TL ve üzeri olan katılımcılar yüksek oranda "evet" yanıtını vermişlerdir. Buradan da görüldüğü üzere, kişiler %15'lik bir vergi artışında kararlarını önemli ölçüde değiştirmektedirler. Akaryakıt fiyatlarının her zaman olduğundan daha fazla artması araç sahiplerini daha az süreyle ve daha yavaş araç kullanmaya yöneltmektedir.

Akaryakıt vergilerinin %5 düşürülmesi halinde katılımcılara yöneltilen "araç kullanma süremi artırırm" önermesine erkeklerin %54,6'sı, 49 yaş ve üzeri katılımcıların %65,9'u, ilkokul mezunlarının %71,4'ü ve 3.501 TL ile 5.000 TL arasında gelire sahip olanların %48'i "hayır" yanıtını vermişlerdir. Ankete katılanlara vergilerin %5 daha düşük olduğu durumlarda aylık tasarruflarını arttırıp arttırmayacakları sorulduğunda kadınların %74,4'ü, 19-28 yaş aralığında olanların %73,4'ü ve gelir düzeyi 2.021 TL ve 3.500 TL arasında olanların %75,6'sı "evet" cevabını vermişlerdir. Vergilerin %5 düşürülmesi ile kişilerin araç kullanma sürelerinde herhangi bir farklılık oluşmamaktadır. Ancak satın almış oldukları akaryakıtta daha az miktarda ödeme yapacakları için tasarruf miktarlarında artış olacağı tespit edilmiştir.

Akaryakıt vergilerinin %15 azaltıldığı durumda ankete katılanlara "araç kullanma süremi artırırm" ve "aylık tasarrufumu arttırırırm" önermeleri tekrar yöneltilmiştir. İlk önermeye kadınların %66,7'si, 19-28 yaş aralığındaki katılımcıların %61,3'ü, ön lisans mezunlarının %65,7'si ve 2.201 TL ve 3.500 TL aralığında gelire sahip olanların %62,6'sı "evet" yanıtını vermiştir. İkinci soruya ise kadınların %76,7'si, 19-28 yaş aralığında olanların %75,8'i ve asgari ücret ve altında gelire sahip olanların %79,1'i "evet" yanıtını vermişlerdir.

Akaryakıt vergilerindeki %5'lik azalma ile %15'lik azalma durumunda katılımcıların verdiği cevaplar doğrultusunda karşılaştırma yapıldığında; araç kullanma süresi vergi miktarında meydana gelen azalmaya göre değişiklik göstermektedir. Vergilerin %5

düşürülmesi halinde kişiler araç kullanma sürelerini değiştirmezen %15’lik bir azalma halinde araç kullanma sürelerini arttırma eğilimindedirler. Kişilerin aylık tasarruflarını arttırmaları vergilerdeki azalma oranına göre değişmemekle birlikte her iki durumda da katılımcıların aylık tasarruflarını arttıracasını belirtmişlerdir.

Akaryakıt fiyatlarındaki vergi kaynaklı %15’lik bir artışın kişilerin araç kullanma ve tasarruf kararları üzerinde oldukça etkili olduğu görölmektedir. Ancak akaryakıt zamları gerçek hayatta belirli bir dönemde özellikle ölkemizde %15’ten daha fazla da olabilmektedir. Böyle bir durum bahsedilen etki daha da artabilir.

Akaryakıt vergilerinin kişiler üzerindeki tutum ve algılarını ölçmeye yönelik yapılan bu çalışmada elde edilen sonuçlara göre kişilerin vergilerin yüksek olduğu algısına sahip olduğu görölmektedir. Akaryakıt tüketiminden hiç ya da çok az miktarda vergi alınması gerektiği düşünölmektedir. Vergilerin miktarı tüketicilerin araç kullanma hızı, süresi, sıklığı ve tasarruf konularında etkili bir etkindir. Kişiler daha az vergi ödemek için yakıt açısından daha tasarruflu araçlar satın alma eğilimindedirler.

Türkiye’de akaryakıttan alınan vergiler yüksektir. Vergilerin yüksek oluşu tüm ekonomik birimleri ve özellikle de motorlu taşıt kullanıcılarını doğrudan etkilemektedir. Devlete gelir sağlamak amacıyla alınan akaryakıt vergilerinde mali amaç ön plandadır. Ancak bu durum kişiler üzerinde negatif etkilere yol açmıştır. Akaryakıt tüketiminden hem devlet hem de tüketiciler için en uygun düzeyde vergi alınması, akaryakıt üzerinde fazla olan vergi yükünün azalmasını ve kişilerin daha düşük fiyatlardan akaryakıt satın almasını sağlayacaktır. Bu durum elde edilen gelirden daha fazla tasarruf yapma imkânı ve diğer harcamaları arttırma (özellikle sosyal) sağlayabileceği gibi, ölkede akaryakıt fiyatları nedeniyle oluşan kötü imajın ortadan kalkmasını veya azalmasını sağlayabilir. Çünkü ifade edilen kötü imaj birçok kesimi olumsuz etkilemektedir.

KAYNAKÇA

- Alper C. E. ve Torul O. (2009), Asymmetric Adjustment of Retail Gasoline Prices in Turkey to World Crude Oil Price Changes: The Role of Taxes, *Economics Bulletin*, 29(2), 775-787.
- Arslan, C. B. (2013). Türkiye’de Akaryakıt Üzerindeki Vergiler ve Analizi, *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Balcı, A. (2001). *Etkili Okul ve Okul Geliştirme*, Pegem Yayıncılık, Ankara.
- Batirel, Ö. F. (2002). Özel Tüketim Vergilemesi ve 4760 Sayılı Özel Tüketim Yasası Üzerine Bazı Düşünceler, *Vergi Dünyası Dergisi*, 253, 4-8.
- Bentzen, J. (2003). An Empirical Analysis of Gasoline Price Convergence for 20 OECD Countries, Working Paper 03-19, Department of Economics, Aarhus School of Business.
- Büyüköztürk, Ş. (2002). Faktör Analizi: Temel Kavramlar ve Ölçek Geliştirmede Kullanımı, *Kuram ve Uygulamada Eğitim Yönetimi*, 32(32), 470-483.
- Çolakoglu, Ö. M. ve Büyükeksi, C. (2014). Açımlayıcı Faktör Analiz Sürecini Etkileyen Unsurların Değerlendirilmesi, *Karaelmas Journal of Educational Sciences*, 2(1), 58-64.
- Demir, İ. C. (2008). ABD Vergi Sistemi ve Gelir İdaresi, *Afyon Kocatepe Üniversitesi İ.İ.B.F Dergisi*, 10(1), 275-297.
- Dikmelik, A. B. (1992). Akaryakıt Tüketim Vergisi Hasılatı ve Harcama Yerleri, *Maliye Dergisi*, 110, 13-29.
- Edizdoğan, N. (2008). *Kamu Maliyesi*, Ekin Yayınevi, Bursa.
- Edizdoğan, N. ve A. Çelikkaya (2012). *Vergilerin Ekonomik Analizi*, Dora Yayıncılık, Bursa.
- Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu. (2010). Petrol Piyasası 2009 Yılı Sektör Raporu. <https://www.epdk.org.tr/> (6 Temmuz 2019).
- Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu. (2011). Petrol Piyasası 2010 Yılı Sektör Raporu. <https://www.epdk.org.tr/> (6 Temmuz 2019).
- Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu. (2013). Petrol Piyasası 2012 Yılı Sektör Raporu. <https://www.epdk.org.tr/> (6 Temmuz 2019).

- Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu. (2015). Petrol Piyasası 2014 Yılı Sektör Raporu. <https://www.epdk.org.tr/> (6 Temmuz 2019).
- Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu. (2017). Petrol Piyasası 2016 Yılı Sektör Raporu. <https://www.epdk.org.tr/> (6 Temmuz 2019).
- Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu. (2019). Petrol Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu. <https://www.epdk.org.tr/> (30 Eylül 2019).
- Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu. (2019). Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası 2018 Yılı Sektör Raporu. <https://www.epdk.org.tr/> (30 Eylül 2019).
- Erkan, M. (2002). Avrupa Birliği Yasal Uyum Sürecinde Yeni Bir Vergi: Özel Tüketim Vergisi, *Vergi Dünyası Dergisi*, 251, 69-78.
- Erkorkmaz, Ü., Etikan, İ., Demir, O., Özdamar, K., Sanisoğlu, S. Y. (2013). Doğrulayıcı Faktör Analizi ve Uyum İndeksleri, *Türkiye Klinikleri Journal of Medical Sciences*, 33(1), 210-223.
- Gergerlioğlu U. (2017), Otomobil Yakıt Tüketimi İle Alakalı Vergilere İlişkin Tutum ve Davranışların Analizi: İstanbul Örneği, *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, Ocak-Haziran, 49, 59-86.
- Gültüm, A. (2009). AB’de ve Türkiye’de Özel Tüketim Vergisi ve Ekonomik Etkileri, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- International Energy Agency. (2019). Energy Prices and Taxes for OECD Countries, 2nd Quarter. <https://webstore.iea.org/energy-prices-and-taxes-for-oecd-countries-2nd-quarter-2019-an-overview> (28 Kasım 2019).
- International Energy Agency. (2019). Energy Prices and Taxes for OECD Countries, 3rd Quarter. https://iea.blob.core.windows.net/assets/15f62c8f-f28a-4b63-b485-4f80c9548e99/EPT_countrynotes.pdf (28 Kasım 2019).
- Kalaycı, Ş. (2006). *SPSS Uygulamalı Çok Değişkenli İstatistik Teknikleri*, Asil Yayın Dağıtım, Ankara.
- Kantarıcı, H. B. (2018). Türkiye’de Akaryakıt Ürünleri Üzerinden Alınan Vergilerin OECD ve AB Ülkeleri İle Karşılaştırılması, *Sosyoekonomi*, 26(35), 229-247.
- Khazzom, D. (1991). The Impact of a Gasoline Tax on Auto Exhaust Emissions, *Journal of Public Policy Analysis and Management*, Summer, vol. 10, 434-454.
- Koç, E. ve M. C. Şenel (2013). Dünyada ve Türkiye’de Enerji Durumu-Genel Değerlendirme, *Mühendis ve Makina*, 54(639), 32-44.
- Küsmenoğlu, İ. (2010). *Cumhuriyet Dönemi Vergi Tarihi*, Oluş Yayıncılık, Ankara.

- Li, S., J. Linn ve E. Muehlegger (2011). Gasoline Taxes and Consumer Behavior, 1-58.
- Lin, C. -Y.C. ve L. Prince (2013). Gasoline Price Volatility And The Elasticity Of Demand For Gasoline, *Energy Economics*, 111-117.
- Mucuk, M.ve D. Uysal (2009). Türkiye Ekonomisinde Enerji Tüketimi ve Ekonomik Büyüme, *Maliye Dergisi*, 157, 105-115.
- Ohta, M. ve Z. Griliches (1986). Automobile Prices and Quality: Did the Gasoline Price Increases Change Consumer Tastes in the U.S.?, *Journal of Business & Economic Statistics*, 4, 187-198.
- Oktar, S. A. (2012). *Vergi Hukuku*, Türkmen Kitabevi, 8.Baskı, İstanbul.
- Öncel, M., A. Kumrulu ve N. Çağan (2015). *Vergi Hukuku*, Turhan Kitabevi Yayınları, Ankara.
- Öncü, H. (1994). *Eğitimde Ölçme ve Değerlendirme*, Matser Basım San. ve Tic. Ltd. Şti., Ankara.
- Öner, E. (2015). *Türk Vergi Sistemi*, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Öz, N. S. (2006). Enerjinin Vergilendirilmesinde Uluslararası Veriler, *Vergi Sorunları Dergisi*, 208, 7-19.
- Öz, E. ve T. Vural (2005). Ekonomisi ve Vergi Sistemiyle Japonya, *Maliye Dergisi*, 149, 105-123.
- Özdamar, K. (2004). *Tabloların Oluşturulması, Güvenirlilik ve Soru Analizi Paket Programlarla İstatistiksel Veri Analizi-1*, Kaan Kitabevi, Eskişehir.
- Pehlivan, O. (2012). *Vergi Hukuku*, Murathan Yayınevi, Trabzon.
- Petrol Sanayi Derneği. (2017). 2016 Sektör Raporu. <http://www.petder.org.tr/> (30 Eylül 2019).
- Petrol Sanayi Derneği. (2018). 2018 Sektör Raporu <http://www.petder.org.tr/> (30 Eylül 2019).
- Petersen, H. G. (1999). The German Tax and Transfer System: A Problem Oriented Overview, 1-34. <https://www.researchgate.net/> (30 Kasım 2019).
- Saruç, N. T. (2008). *Trafik Sıkışıklığı Ücretlendirmesi: Ekonomik Teori ve Uygulama*, Gazi Kitabevi, Ankara.
- Soto, C. M. ve Charter, R. (2010). Modificación Horst al coeficiente KR-20 por dispersión de la dificultad de los ítems, *Interamerican Journal of Psychology*, 44(2), 274-278.

- Şen, H. ve İ. Sağbaş (2017). *Vergi Teorisi ve Politikası*, Barış Arıkan Yayınları, 3. Baskı (Gözden Geçirilmiş ve Kısmen Genişletilmiş Baskı), Ankara.
- Şencan, H. (2005). *Sosyal ve Davranışsal Ölçümlerde Güvenilirlik ve Geçerlilik*, Seçkin Yayıncılık, Ankara.
- Şener, O. (2007). *Kamu Ekonomisi*, Beta Basım Yayın Dağıtım A.Ş., İstanbul.
- Taylar, Y. (2010). Vergi Teorisi Açısından Özel Tüketim Vergileri ve Türk Özel Tüketim Vergisi Uygulaması, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12(Özel Sayı), Prof.Dr. Burhan Ceyhan’a Armağan, 435 – 467.
- Tozlu, A. A. (2003). Türkiye’de Özel Tüketim Vergisinin Avrupa Birliği İle Uyum Çerçevesinde İncelenmesi, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Trasberg, V. (2014). Estonian Tax Structure, *Discussions on Estonian Economic Policy: EU Member States After the Economic Crisis*, 1, 1-20.
- Trotman-Dickenson, D.I. (1996). *Economics of The Public Sector*, Macmillian Press, London.
- Turan, S. (1998). *Vergi Teorisi ve Politikası*, Filiz Kitabevi, İstanbul.
- Uluatam, Ö. (2005). *Kamu Maliyesi*, İmaj Yayınevi, 9.Baskı, Ankara.
- Willenborg, J.F. ve R. E.Pitts (1977). Gasoline Price: Their Effect on Consumer Behavior and Attitudes, *Journal of Marketing*, 24 – 31.
- Yavuz, H. ve T. Gürdal (2017), Türkiye’de Akaryakıt Fiyatlarındaki Vergi Değişikliğinin Muhtemel Etkileri, *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 1,2017, 1-12.
- Yüce, M. ve R. Yücel (2006), AB’ye Üyelik Sürecinde Vergi Politikalarının Uyumlaştırılması, AB Yolunda Türkiye: Müzakere Sürecinin Ekonomik Politikası, Ed: Eyüp Bakan, Mehmet Dikkaya, Alfa Aktüel Yayınları, Bursa.

<https://www.gib.gov.tr/> (2 Temmuz 2019).

<https://www.globalpetrolprices.com/> (22 Aralık 2019).

<https://www.hmb.gov.tr/> (21 Şubat 2020).

1718 Sayılı Dahili İstihlak Vergisi Hakkında Kanun

6802 Sayılı Gider Vergileri Kanunu

5237 Sayılı Belediye Gelirleri Kanunu

2464 Sayılı Belediye Gelirleri Kanunu

3065 Sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu

3074 Sayılı Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu

4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu

5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanunu



EK

EK 1: Anket Formu

MOTORLU TAŞIT KULLANICILARININ AKARYAKIT VERGİLERİ HAKKINDAKİ TUTUM VE ALGISI

Akaryakıt üzerinden alınan vergilerin, tüketici davranışlarına olan muhtemel etkilerini tespit etmeyi amaçlayan bu ankete verilen cevaplar, bilimsel amaçla kullanılacak ve kimseyle paylaşılmayacaktır. Anketi cevaplama süresi ortalama 5 dakikadır. Katkılarınız için teşekkür ederiz...

Neslihan ÇALIŞKAN, Sakarya Üniversitesi, Maliye Bölümü
(neslihanyczci@gmail.com)

	Size uygun olan bölüme (*) işareti koyunuz.	Kesinlikle Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kararsızım	Katılıyorum	Kesinlikle Katılıyorum
1	Akaryakıt vergileri (ÖTV + KDV) adaletlidir.	1	2	3	4	5
2	Akaryakıt vergileri hakkında yeterli bilgiye sahibim.	1	2	3	4	5
3	Akaryakıt satışından yüksek miktarda vergi alınmaktadır.	1	2	3	4	5
4	Akaryakıt fiyatlarındaki değişiklikleri yakından takip ederim.	1	2	3	4	5
5	Türkiye’de akaryakıt fiyatları gelişmiş ülkelere göre yüksektir.	1	2	3	4	5
6	Satın aldığım akaryakıt içerisinde ödediğim verginin farkındayım.	1	2	3	4	5
7	Akaryakıt türü araç tercihimin etkiler.	1	2	3	4	5
8	Bir araç satın alırken aracın yakıt tasarrufu kararımı etkiler.	1	2	3	4	5
9	Akaryakıt vergilerinin yüksek olması kaçak akaryakıt kullanımını artırmaktadır.	1	2	3	4	5
10	Akaryakıt sektöründe vergi denetimleri yetersizdir.	1	2	3	4	5
11	Akaryakıt vergileri, karayollarının kullanmanın bir bedelidir.	1	2	3	4	5
12	Akaryakıt fiyatı, araç kullanımımı etkiler.	1	2	3	4	5

Akaryakıt vergilerinin <u>%5 arttırılması</u> halinde;			Evet	Hayır	Akaryakıt vergilerinin <u>%15 arttırılması</u> halinde;			Evet	Hayır
1	Diğer harcamalarımı azaltırım.				1	Diğer harcamalarımı azaltırım.			
2	Araç kullanma süremi azaltırım.				2	Araç kullanma süremi azaltırım.			
3	Daha tasarruflu bir araç tercih ederim.				3	Daha tasarruflu bir araç tercih ederim.			
4	Daha yavaş araç kullanırım.				4	Daha yavaş araç kullanırım.			
5	Motorlu taşıtımı satarım.				5	Motorlu taşıtımı satarım.			
6	Toplu taşımayı tercih ederim.				6	Toplu taşımayı tercih ederim.			
7	Siyasi tercihim değişir.				7	Siyasi tercihim değişir.			
Akaryakıt vergilerinin <u>%5 düşürülmesi</u> halinde;			Evet	Hayır	Akaryakıt vergilerinin <u>%15 düşürülmesi</u> halinde;			Evet	Hayır
1	Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim.				1	Motor hacmi daha yüksek olan bir araç tercih ederim.			
2	Araç kullanma süremi arttırırım.				2	Araç kullanma süremi arttırırım.			
3	Aile üyelerime de araç satın alırım.				3	Aile üyelerime de araç satın alırım.			
4	Aylık tasarrufumu arttırırım.				4	Aylık tasarrufumu arttırırım.			

Cinsiyetiniz: Kadın () Erkek () Medeni Durumunuz: Evli () Bekar () Yaşınız:	Mesleğiniz: İşçi () Memur () Esnaf/Tacir () Çiftçi () Serbest Meslek Erbabı () Emekli () Ev Hanımı () İşsiz () Diğer ()
Eğitim Durumunuz: Okuryazar () İlkokul () Ortaokul () Lise () Önlisans () Lisans () Lisansüstü ()	Aracınızın Türü: Otomobil () Minibüs () Otobüs () Kamyon () Diğer
Aracınızın Ortalama Piyasa Fiyatı: 0 – 40.000 TL () 40.001 – 80.000 TL () 80.001 – 125.000 TL () 125.001 – 200.000 TL () 200.001 TL ve üzeri ()	Aracınızın Motor Hacmi: 0 – 1.100 cc () 1.101 – 1.400 cc () 1.401 – 1.600 cc () 1.601 – 2.000 cc () 2.001 cc ve üzeri ()
Bir Araç Satın Alırken En Çok Dikkat Ettiğiniz Özellik Hangisidir? (Lütfen bir tane seçeneği işaretleyiniz) Aracın Performansı () Aracın Yakıt Tasarrufu () Aracın Konforu () Aracın Markası () Aracın Yaşı () Diğer (Belirtiniz)	Aylık Geliriniz: 0 – 2.020 TL () 2.021 – 3.500 TL () 3.501 – 5.000 TL () 5.001 – 7.500 TL () 7.501 – 10.000 TL () 10.001 – 15.000 TL () 15.001 TL ve üzeri ()

Aracınızın yakıt türü nedir?

Kaç yıldır araç kullanıyorsunuz?

Aylık ortalama yakıt tutarınız kaç TL'dir?

Yılda ortalama kaç kilometre araç kullanıyorsunuz?

Size göre akaryakıt fiyatının belirlenmesinde ideal vergi oranı % kaç olmalıdır?

Size göre akaryakıt satışından elde edilen vergi gelirlerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı yaklaşık % kaçtır?
 ()%5 ()%10 ()%15 ()%30 ()%50

ÖZGEÇMİŞ

1993 yılının Aralık ayında Sakarya’da doğan Neslihan ÇALIŞKAN, ilköğretimini bitirdikten sonra liseyi Sakarya Atatürk Anadolu Lisesi’nde tamamlamıştır. 2011 yılında başladığı Sakarya Üniversitesi maliye bölümünden 2015 yılında mezun olmuştur. Aynı yıl Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü mali hukuk bilim dalında yüksek lisans eğitimine başlamıştır. Evli ve bir çocuk annesidir.

