



ANKARA
HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK ÖTV DÜZENLEMELERİ VE İKTİSADİ ETKİLERİ

ZEYNEP ŞENGÜL

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Sibel BUKET İNCE ÇAŞKURLU

YÜKSEK LİSANS TEZİ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TEORİSİ BİLİM DALI

HAZİRAN 2022



**TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK ÖTV
DÜZENLEMELERİ VE İKTİSADİ ETKİLERİ**

ZEYNEP ŞENGÜL

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TEORİSİ BİLİM DALI**

**ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

HAZİRAN 2022

ETİK BEYAN

Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

(Zeynep ŞENGÜL)

(06.06.2022)

TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK ÖTV DÜZENLEMELERİ VE
İKTİSADİ ETKİLERİ
(Yüksek Lisans Tezi)

Zeynep ŞENGÜL

ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Haziran 2022

ÖZET

Otomotiv sektörü Dünya’da ve ülkemizde ekonomiye yaptığı katkılar, diğer sektörlerle olan bağlantıları ve teknolojik gelişmelere öncülük etmesi bakımından lokomotif niteliğindeki sektörler arasında yer almaktadır. Ülkemizde motorlu taşıtlar üzerinden alınan Özel Tüketim Vergisi’nin gelişmiş otomotiv sanayine sahip ülkelere kıyasla oldukça yüksek olduğu ve motorlu taşıt maliyetleri içerisinde önemli bir paya sahip olduğu bilinmektedir. Bu yönüyle otomotiv sektörüne yönelik yapılan Özel Tüketim Vergisi düzenlemelerinin sektöre ve ekonomiye yansımaları büyük önem arz etmektedir. Bu çalışmada ülkemizde otomotiv sektörüne yönelik uygulanan ÖTV düzenlemeleri ve bu yönde yapılan değişiklikler ele alınmış ve bu değişikliklerin otomotiv sektörüne ve ekonomiye olan yansımaları analiz edilmiştir.

Bilim Kodu : 112112
Anahtar Kelimeler : Özel tüketim vergisi, otomotiv sektörü, vergi indirimi
Sayfa Adedi : 109
Tez Danışmanı : Doç. Dr. Sibel Buket İNCE ÇAŞKURLU

SPECIAL CONSUMPTION TAX (SCT) REGULATIONS FOR THE AUTOMOTIVE
INDUSTRY IN TURKEY AND ITS ECONOMIC EFFECTS

(Master's Thesis)

Zeynep ŞENGÜL

ANKARA HACI BAYRAM VELİ UNIVERSITY
THE INSTITUTE OF GRADUATE STUDIES

June 2022

ABSTRACT

The automotive sector is among the locomotive sectors in terms of its contributions to the economy in the world and in our country, its connections with other sectors and leading technological developments. It is known that the Special Consumption Tax on motor vehicles in our country is quite high compared to countries with developed automotive industry and has a significant share in motor vehicle costs. In this respect, the reflections of the Special Consumption Tax regulations made for the automotive sector on the sector and the economy are of great importance. In this study, the SCT regulations applied to the automotive sector in our country and the changes made in this direction are discussed and the reflections of these changes on the automotive sector and the economy are analyzed.

Science Code : 112112
Key Words : Special consumption tax, automotive sector, tax discount
Page Number : 109
Supervisor : Doç. Dr. Sibel Buket İNCE ÇAŞKURLU

TEŞEKKÜR

Çalışmamın her aşamasında kıymetli yardımlarıyla beni yönlendiren ve desteğini esirgemeyen değerli tez danışmanım Doç. Dr. Sibel Buket İNCE ÇAŞKURLU ve tez izleme komitesinde yer alan değerli hocalarım Doç. Dr. Emre Güneşer BOZDAĞ ve Doç. Dr. Ahmet Arif EREN'e katkılarından dolayı teşekkürlerimi sunarım.



İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLOLARIN LİSTESİ.....	ix
ŞEKİLLERİN LİSTESİ	xi
KISALTMALAR.....	xiii
GİRİŞ	1
1. OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE TÜRKİYE'DEKİ DURUMU	3
1.1. Otomotiv Sektörünün Tanımı ve Kapsamı	3
1.2. Otomotiv Sektörünün İleri ve Geri Bağlantıları.....	5
1.3. Dünya’da Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Durumu	10
1.3.1. Dünya’da Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi	10
1.3.2. Dünya’da Otomotiv Sanayinde Üretim Sistemlerinin Gelişimi	14
1.3.3. Dünya’da Otomotiv Sanayinin Mevcut Durumu.....	17
1.4. Türkiye’de Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Durumu ...	24
1.4.1. Türkiye’de Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi	24
1.4.2. Türkiye’de Otomotiv Sanayinin Mevcut Durumu.....	30
1.4.2.1. Türkiye otomotiv üretimi	30
1.4.2.2. Türkiye otomotiv pazarı.....	32
1.4.2.3. Türkiye otomotiv dış ticareti	33
1.4.2.4. Türkiye otomotiv sanayinde istihdam.....	36
2. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE ÖTV DÜZENLEMELERİ	39

2.1. Özel Tüketim Vergisi ve Kavramsal Çerçeve	39
2.2. Türk Vergi Mevzuatında Özel Tüketim Vergisi	43
2.3. Türkiye’de Otomotivden Alınan ÖTV’nin Vergi Gelirleri İçindeki Payı..	49
2.4. Türkiye’de Otomotiv Sektörüne Yönelik ÖTV Mevzuat Düzenlemeleri	52
3. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK ÖTV DÜZENLEMELERİNİN İKTİSADİ ETKİLERİNİN ANALİZİ.....	63
3.1. Otomotiv Sektörüne Yönelik Yapılan Vergi İndirimlerinin İktisadi Etkileri	63
3.2. 16 Mart 2009 Tarihli ÖTV İndiriminin İktisadi Etkileri	70
3.2.1. ÖTV İndiriminin 2009 Yılı Otomotiv Pazarı Üzerindeki Etkileri ..	72
3.2.2. ÖTV İndiriminin 2009 Yılı Otomotiv Üretimi Üzerindeki Etkileri	78
3.2.3. ÖTV İndiriminin 2009 Yılı Otomotiv Dış Ticareti Üzerindeki Etkileri	80
3.2.4. ÖTV İndiriminin 2009 Yılı Vergi Gelirleri Üzerindeki Etkileri	82
3.3. 31 Ekim 2018 Tarihli ÖTV İndiriminin İktisadi Etkileri	83
3.3.1. ÖTV İndiriminin 2018 ve 2019 Yılı Otomotiv Pazarı Üzerindeki Etkileri.....	85
3.3.2. ÖTV İndiriminin 2018 ve 2019 Yılı Otomotiv Üretimi Üzerindeki Etkileri.....	88
3.3.3. ÖTV İndiriminin 2018 ve 2019 Yılı Otomotiv Dış Ticaretine Etkileri	90
3.3.4. ÖTV İndiriminin 2018 ve 2019 Yılı Vergi Gelirleri Üzerindeki Etkileri	92
4. SONUÇ	95
KAYNAKLAR.....	101
ÖZGEÇMİŞ.....	109

TABLoların LİSTESİ

Tablo	Sayfa
Tablo 1.1. G.T.İ.P. kodlarına göre otomotiv ana sanayi kapsamı	4
Tablo 1.2. G.T.İ.P kodlarına göre otomotiv yan sanayi kapsamı	4
Tablo 1.3. Dünya’da en fazla AR-GE harcaması yapan 20 firma (2018)	8
Tablo 1.4. Firma bazında küresel otomotiv üretim sıralaması (2017)	13
Tablo 1.5. Ülkeler bazında Dünya otomotiv üretimi (1.000 adet)	20
Tablo 1.6. Sektör bazında Türkiye ihracat rakamları (1.000 \$)	34
Tablo 1.7. Türkiye otomotiv dış ticaret rakamları (milyon \$).....	35
Tablo 1.8. Türkiye otomotiv yan sanayi dış ticaret rakamları (milyon \$)	35
Tablo 1.9. Türkiye otomotiv ana ve yan sanayi ihracat rakamları (milyon \$)	36
Tablo 1.10. Otomotiv sektöründe istihdam ve işyeri sayısı (2020)	36
Tablo 2.1. ÖTV gelirlerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı	51
Tablo 2.2. Kanuna ekli (II) sayılı listenin yürürlük tarihi itibarıyla ÖTV oranları	54
Tablo 2.3. 87.03 G.T.İ.P kodlu motorlu taşıtlara uygulanan ÖTV oranları (2012-2016)	55
Tablo 2.4. 87.03 G.T.İ.P kodlu motorlu taşıtlar için 25.11.2016 tarihli düzenleme ile getirilen ÖTV oranları	58
Tablo 2.5. 87.03 G.T.İ.P kodlu motorlu taşıtlara uygulanan ÖTV oranları (2016-2021)	61
Tablo 2.6. 87.03 G.T.İ.P kodlu hibrit taşıtlar için 25.11.2016 tarihli düzenleme ile getirilen ÖTV oranları	62
Tablo 3.1. Ülkelere göre otomobil KDV ve ÖTV oranları (2020)	65
Tablo 3.2. Motor hacmine göre otomobil satış verileri (2008-2009) (adet)	77
Tablo 3.3. Yerli, ithal otomotiv ürünlerinin pazar dağılımı (2007-2009).....	78
Tablo 3.4. Türkiye otomobil ve ticari araç üretimi (2000-2009) (adet).....	79

Tablo 3.5. Türkiye otomotiv sanayi taşıt araçları ihracatı (2007-2009) (adet)	81
Tablo 3.6. Türkiye otomotiv sanayi ihracatın üretimdeki payı (2000-2009) (adet)	81
Tablo 3.7. Otomotiv sanayi ihracat/ithalat rakamları (2000-2009) (milyon \$).....	82
Tablo 3.8. 2009 yılı aylık bazda otomotiv ihracat/ithalat rakamları (milyon \$) ...	82
Tablo 3.9. Motorlu taşıtlardan alınan ÖTV tutarları (2006-2009) (1.000 TL).....	83
Tablo 3.10. 2009 yılı aylık bazda motorlu taşıtlardan alınan ÖTV tutarları (milyon TL)	83
Tablo 3.11. 2018 yılı otomobil pazarında yerli ve ithal satış verileri (adet)	87
Tablo 3.12. 2019 yılı otomobil pazarında yerli ve ithal satış verileri (adet)	87
Tablo 3.13. Motor hacmine göre otomobil satış verileri (2018-2019) (adet)	88
Tablo 3.14. Motor hacmine göre aylık otomobil pazar payları (2018/09-2019/07) (%).....	88
Tablo 3.15. Türkiye otomobil aylık üretim verileri (2018-2019).....	89
Tablo 3.16. Türkiye otomotiv sanayi taşıt araçları ihracatı (2017-2019) (adet) ...	90
Tablo 3.17. Türkiye otomobil sanayi ihracatın üretimdeki payı (2009-2019) (1.000 adet)	90
Tablo 3.18. Otomobil sanayi ihracat/ithalat rakamları (2009-2019) (milyon \$)...	91
Tablo 3.19. 2018/10-2019/09 dönemleri aylık bazda otomobil ihracat/ithalat rakamları (adet)	92
Tablo 3.20. 2018/10-2019/08 dönemi aylık bazda motorlu taşıtlardan alınan ÖTV tutarları (milyon TL).....	92
Tablo 3.21. Motorlu taşıtlardan alınan ÖTV tutarları (2016-2019) (milyon TL) .	93

ŞEKİLLERİN LİSTESİ

Şekil	Sayfa
Şekil 1.1. Dünya’da en fazla Ar-Ge harcaması yapan 1.000 firmanın sektör payları (2018)	7
Şekil 1.2. Dünya otomotiv üretimi (2008-2020)	18
Şekil 1.3. Bölgeler bazında Dünya otomotiv üretimi (2008-2020)	19
Şekil 1.4. Dünya’da ilk 10 sıradaki üretici firmanın otomotiv üretim payları (2013-2017).....	21
Şekil 1.5. Dünya otomotiv pazarı (2008-2020)	22
Şekil 1.6. Bölgeler bazında dünya otomotiv pazarı (2011-2020).....	23
Şekil 1.7. Dünya otomotiv ihracat ve ithalatında ülkelerin payları (2016-2020)..	24
Şekil 1.8. Türkiye toplam otomotiv ve otomobil üretimi (1.000 adet)	31
Şekil 1.9. Türkiye otomotiv üretimi firma payları (%) (2018-2020).....	32
Şekil 1.10. Türkiye otomotiv satışları (2008-2020) (1.000 adet)	32
Şekil 1.11. Türkiye motorlu kara taşıt sayısı (traktör ve motosiklet hariç) (1.000 adet)	33
Şekil 1.12. Otomotiv imalatında istihdam ve işyeri sayısının toplam istihdam ve işyeri sayısına oranı (%)	37
Şekil 1.13. Otomotiv ticareti, bakımı ve onarımında istihdam ve işyeri sayısının toplam istihdam ve işyeri sayısına oranı (%)	37
Şekil 2.1. Verginin yansıması.....	40
Şekil 2.2. Toplam ve dolaylı vergi gelirlerinin türlerine göre dağılımı (2020).....	50
Şekil 2.3. Özel tüketim vergisi gelirlerinin türlerine göre dağılımı (2020)	51
Şekil 2.4. 87.03 G.T.İ.P kodlu motorlu taşıtlara uygulanan ÖTV oranları (2002-2016)	56
Şekil 2.5. Binek otomobillerin motor hacmine göre pazar payı (2006-2020).....	57
Şekil 3.1. Türkiye otomotiv pazarı aylık satış verileri (2008-2009) (adet).....	73

Şekil 3.2. Türkiye binek otomobil ve hafif ticari araç pazarı (2007-2009) (adet).	74
Şekil 3.3. Türkiye binek otomobil aylık satış verileri (2008-2009) (adet)	75
Şekil 3.4. Türkiye hafif ticari araç aylık satış verileri (2008-2009) (adet)	76
Şekil 3.5. Türkiye ağır ticari araç satış verileri (2000-2009) (adet)	77
Şekil 3.6. Türkiye otomotiv ve otomobil üretim verileri (1999-2009) (1.000 adet).....	79
Şekil 3.7. Türkiye binek otomobil aylık satış verileri (2018-2019) (adet)	86
Şekil 3.8. Otomobil pazarında ithalatın pazar payı (2018-2019) (%).....	87
Şekil 3.9. Türkiye otomotiv ve otomobil üretim verileri (2009-2019) (1.000 adet).....	89

KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış kısaltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

Kısaltmalar	Açıklamalar
AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AR-GE	Araştırma ve Geliştirme
BSMV	Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi
BÜMKO	Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü
EFTA	Avrupa Serbest Ticaret Birliği
GİB	Gelir İdaresi Başkanlığı
G.T.İ.P	Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
KDV	Katma Değer Vergisi
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KKDF	Kredi Kaynak Destekleme Fonu
KPMG	Klynveld Peat Marwick Goerdeler
LPG	Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
MTV	Motorlu Taşıtlar Vergisi
ODD	Otomotiv Distribütörleri Derneği
OICA	Uluslararası Otomotiv Sanayicileri Birliği
OSD	Otomotiv Sanayii Derneği
ÖTV	Özel Tüketim Vergisi
PTT	Posta ve Telgraf Teşkilatı
PWC	PriceWaterhouseCoopers
SGK	Sosyal Güvenlik Kurumu
TAYSAD	Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği
TEPAV	Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TOGG	Türkiye'nin Otomobili Girişimi Grubu
TİM	Türkiye İhracatçılar Meclisi
TRADEMAP	Uluslararası İş Geliştirme için Ticaret İstatistikleri

TSKB
TÜİK
UIB

Türkiye Sınai Kalkınma Bankası
Türkiye İstatistik Kurumu
Uludağ İhracatçı Birlikleri



GİRİŞ

Otomotiv sektörü dünyada gelişmiş ve gelişmekte olan pek çok ülkede olduğu gibi ülkemizde de, ekonomiye yaptığı katkılar, diğer sektörlerle olan bağlantıları ve teknolojik ilerlemelere öncülük etmesi bakımından lokomotif niteliğindeki sektörler arasında yer almaktadır.

Türkiye’de vergi gelirleri içerisinde önemli bir paya sahip olan özel tüketim vergisi aralarında ‘motorlu taşıtlar’ da olmak üzere, ‘petrol ve doğalgaz ürünleri, tütün ve alkol ürünleri, bazı dayanıklı tüketim malları ve lüks tüketim malları’ gibi yalnızca belirli mallar üzerinden ve yüksek oranlarda alınan bir vergi türüdür. Ülkemizde motorlu taşıtlar üzerinden alınan ÖTV oranlarının gelişmiş otomotiv sanayine sahip ülkelere göre oldukça yüksek seviyelerde olduğu bilinmekte ve bu yönüyle motorlu taşıt maliyetleri içerisinde ‘özel tüketim vergisi’ önemli bir maliyet kalemi oluşturmaktadır.

Ülkemizde özel tüketim vergisi 4760 sayılı Kanun ile 2002 yılında yürürlüğe girmiş ve yürürlüğe girdiği tarihten itibaren ÖTV’nin kapsam ve içeriğinde önemli değişiklikler yapılmıştır. Bu çalışmada motorlu taşıtlar üzerinden alınan özel tüketim vergisinin kapsam ve oranlarında günümüze kadar yapılan değişiklikler ele alınmış ve belli dönem aralıkları seçilerek, yapılan ÖTV düzenleme değişikliklerinin otomotiv sektörüne ve piyasaya yansımaları ortaya koymaya çalışılmıştır.

Bu kapsamda çalışmanın birinci bölümünde otomotiv sektörünün tanımı ve kapsamına yer verilmiş, daha sonra otomotiv sanayinin ekonomideki diğer sektörlerle olan bağlantıları ele alınmıştır. Yine bu doğrultuda Dünya’da ve ülkemizde otomotiv sektörünün ortaya çıktığı tarihten günümüze kadar geçirdiği gelişim süreci anlatılmış ve otomotiv sanayinin Dünya ekonomisi ve Türkiye ekonomisi bakımından önemi ekonomik göstergelerle ortaya koymaya çalışılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, özel tüketim vergisi kavramı ve genel özelliklerinden bahsedildikten sonra, otomotiv sektöründen alınan ÖTV’nin yıllar itibariyle toplam vergi gelirleri içindeki payına rakamsal verilerle yer verilmiştir. Daha sonra Özel Tüketim Vergisi’nin Türk mevzuat sistemindeki gelişimi ve günümüzde yürürlükte olan 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu genel unsurları ile anlatılmış ve otomotiv sektörüne yönelik Özel Tüketim Vergisi Kanunu’nda yer alan düzenlemeler

ile otomotiv sektörüne yönelik günümüze kadar yapılan ÖTV mevzuat değişiklikleri ele alınmıştır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise otomotiv sektörüne yönelik özel tüketim vergisi uygulama değişikliğine gidilen belli dönem aralıkları seçilerek, bu dönem aralıklarında uygulanan ÖTV düzenlemelerinin otomotiv sektörü ve ekonomi üzerindeki etkileri birtakım iktisadi göstergelerle analiz edilmiş ve analiz sonuçlarına ilişkin değerlendirmelere sonuç bölümünde yer verilmiştir.



1. OTOMOTİV SEKTÖRÜ VE TÜRKİYE'DEKİ DURUMU

1.1. Otomotiv Sektörünün Tanımı ve Kapsamı

Otomotiv sektörü üretim hacmi, istihdam yaratma kapasitesi ve küresel ticaretten aldığı pay bakımından dünyanın önde gelen iktisadi faaliyet kollarından bir tanesidir. Tüm sanayileşmiş ülkelerde, yarattığı yüksek katma değer ve ekonominin diğer sektörleri ile olan yakın ilişkilerinden dolayı otomotiv sektörü lokomotif niteliğindeki sektörler arasında kabul edilmektedir. Başta alıcısı olduğu demir-çelik, petro-kimya ve lastik sanayinin gelişimine destek olmakta, diğer yandan turizm, altyapı, inşaat, ulaştırma ve tarım sektörlerinin ihtiyaç duyduğu her çeşit motorlu araçları tedarik etmektedir. Diğer yandan teknolojik gelişmelere öncülük etmesi bakımından imalat sanayi ve diğer sektörlerin gelişimine katkı sağlamaktadır.

Otomotiv kavramını kelime anlamı itibariyle tanımlayacak olursak en yalın haliyle Türk Dil Kurumu Genel Türkçe Sözlük 'de 'motorlu taşıt yapımıyla uğraşan endüstri kolu olarak' olarak ifade edilmektedir. Yine Türk Dil Kurumu¹ motorlu taşıt kavramını 'insan ve yük taşıyan, iki veya daha çok dingilli, motor gücüyle hareket eden araçlara verilen genel ad' olarak açıklamıştır.

Motorlu karayolu taşıtları, yanmalı veya patlamalı motorla tahrik edilen, yük veya yolcu taşımak ve karayolu trafiğinde seyretmek üzere belirli teknik mevzuata göre üretilmiş bulunan dört veya daha fazla lastik tekerlekli taşıt araçlarıdır. Bu araçları üreten sanayi ana sanayi olarak adlandırılmaktadır. Otomotiv yan sanayi ise hem taşıt araçları imalat sanayinde faaliyet gösteren firmalara hem de parktaki araçların parça tedarik talebine yönelik otomotiv ana sanayi tarafından belirlenen teknik dokümanlara uygun aksam, parça, modül ve sistem üreten sanayi koludur. 'Otomotiv Sanayi' deyimi bu iki alt sanayinin tümünü kapsamaktadır. (Kalkınma Bakanlığı, 2014:1)

Otomotiv sektörü ana sanayi bakımından otomobil, hafif ve ağır ticari araç olmak üzere üç gruptan oluşmaktadır. Sektörde üretilen araçların büyük kısmını otomobil oluşturmakta, alt grupların sıralamasında otomobili sırasıyla hafif ticari araçlar (kamyonet, panelvan, minivan, minibüs) ve ağır ticari araçlar takip etmektedir.(ODD-Tepav, 2013:19)

¹ Türk Dil Kurumu Sözlükleri (Erişim Tarihi:14.05.2022)

Bununla birlikte tüm dünyada uluslararası ticarete konu olan mallar için resmi adı ‘Armonize Mal Tanımı ve Kodlama Sistemi’ olan uluslararası bir ticari sistem kullanılmakta ve bu sistemde her bir eşya grubu, kendileri için belirlenmiş Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon (G.T.İ.P) kodları üzerinden işlem görmektedir. Bu doğrultuda Armonize Sisteme göre G.T.İ.P kodları esas alınarak oluşturulan otomotiv ana sanayi ve yan sanayi ürün tanımları aşağıdaki gibidir.

Tablo 1.1. G.T.İ.P. kodlarına göre otomotiv ana sanayi kapsamı

8701: Traktörler
8702: Otobüs, minibüs, midibüs
8703: Binek otomobiller ve insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar
8704: Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar
8705: Özel amaçlı motorlu taşıtlar (örneğin kurtarıcılar, vinçli taşıtlar, itfaiye taşıtları)

Kaynak: (www.gümrük.com.tr)

Tablo 1.2. G.T.İ.P kodlarına göre otomotiv yan sanayi kapsamı

4011: Kauçuktan yeni dış lastikler
4012: Kauçuktan sırt geçirilmiş veya kullanılmış dış lastikler
4013: Kauçuktan iç lastikler
681320, 681381: Fren balataları ve yastıkları
700910: Taşıtlar için dikiz aynaları
8407, 8408: İçten yanmalı motorlar, dizel ve yarı dizel motorlar
8409: Motorların aksam ve parçaları
841520: Klimalar
842123, 842131: Yağ ve yakıt filtreleri, hava filtreleri
8482: Bilyalı veya makaralı rulmanlar
8483: Tranmisyon milleri ve kranklar
8484: Contalar
8507: Aküler
8511: Ateşleme cihazları
8512: Aydınlatma ve işaret cihazları
8706, 8707: Motorlu taşıtlar için şasi ve karoseriler

870810: Tamponlar ve bunların aksam ve parçaları
870821: Emniyet kemerleri
870830: Frenler ve bunların aksam ve parçaları
870840: Vites kutuları ve bunların aksam ve parçaları
870870: Tekerlekler ve bunların aksam ve parçaları
870880: Süspansiyon sistemleri ve bunların aksam ve parçaları
870891: Radyatörler ve bunların aksam ve parçaları
870892: Egzoz susturucuları ve egzoz boruları ve bunların aksam ve parçaları
870894: Direksiyon simitleri, direksiyon kolonları ve direksiyon kutuları
870895: Hava yastıkları
940120: Motorlu taşıtlarda kullanılan türden oturmaya mahsus mobilyalar

Kaynak: (www.gümrük.com.tr)

Otomotiv sektörü uzay havacılık sanayinden sonra, önemli mühendislik alanlarını içeren karmaşık ve çok disiplinli bir teknoloji gerektirmektedir. Bir motorlu taşıt; niteliği, malzeme yapısı, teknolojisi ve üretim yeri farklı olan 5.000 civarında parçanın özgün yöntemlerle bir araya getirilmesinden oluşmaktadır. (İhracat Genel Müdürlüğü, Otomotiv Sektör Raporu: 3) Bu parçaların çok büyük bir bölümü otomotiv yan sanayi tarafından imal edilmekte ve ana sanayi tarafından montaj yöntemi ile birleştirilmektedir. Bu doğrultuda güçlü bir ana sanayinin varlığı, güçlü bir yan sanayinin mevcudiyetini zorunlu kılmaktadır. Diğer yandan küresel pazarda yaşanan yoğun rekabet koşulları altında değişen müşteri beklentileri ancak gelişen teknoloji ile tatmin edilebilmekte, bu da otomotiv sektörünü yoğun Ar-Ge ve teknolojik gelişmenin zorunlu olduğu bir sektör haline getirmektedir. Bu durum otomotiv ana sanayinin küresel rekabet koşulları altında sürekli değişen üretim teknikleri ve teknolojilerine entegre olarak ayakta kalabilmesi için yan sanayi ile güçlü bir işbirliği içinde olmasını gerektirmektedir.

1.2. Otomotiv Sektörünün İleri ve Geri Bağlantıları

Otomotiv sektöründe rekabet gücü geliştirebilen ve küresel markalarıyla uluslararası pazarlarda tutunabilen ülkelere bakıldığında, bu ülkelerin çoğunlukla gelişmiş ülkeler ya da hızlı büyüyen gelişmekte olan ülkeler olduğu görülmektedir. Otomotiv sektörünün gelişmesi, beraberinde birçok başka faaliyetin gelişmesini tetiklemekte,

ekonomideki çeşitliliğe katkı sunmakta ve ülkelerin refah seviyesini yükseltmektedir. (ODD-Tepav, 2013:11)

Otomotiv sektörü dünyada gelişmiş ve gelişmekte olan ülke ekonomilerinin istikrarlı bir şekilde büyümesini sağlayan, teknolojik gelişmeleri hızlandıran ve diğer birçok sektörün büyümesine yardımcı olan lokomotif niteliğindeki sektörler arasında yer almaktadır. Bunun en önemli sebebi başka sanayi dalları ve ekonominin diğer sektörleri ile yakın ilişkili içinde olmasıdır.

Bu çerçevede otomotiv sektörü demir-çelik, petro-kimya, plastik, cam, tekstil ve elektronik gibi sektörlerin üretmiş olduğu mamullerin alıcısı konumunda olmakla birlikte, tarım, turizm, inşaat, altyapı, ulaştırma ve savunma gibi sektörlerin ihtiyaç duyduğu motorlu kara taşıtlarını tedarik etmektedir. Otomotiv sektörü aynı zamanda kendi bünyesi dışında ham madde ve yan sanayi ile nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayi, satış sonrası servis, akaryakıt, finans ve sigortacılık sektörleriyle de yakından ilişkili olup, bu sektörlerde geniş iş hacmi ve istihdam yaratmaktadır. Otomotiv sektörü çok sayıda sektörle olan yüksek bağlantısından dolayı, sektörde oluşan bir gelişmenin diğer sektörlerle hızlı bir şekilde sirayet etmesi bakımından stratejik öneme sahiptir.

2016 yılı itibariyle toplam büyüklüğü yaklaşık 4 trilyon dolar olan otomotiv sektörü dünya ekonomisinin yaklaşık %5'ini oluşturmakta ve dünyanın en büyük 4. ekonomisine tekabül etmektedir. Ayrıca otomotiv sektörü dünyada ekonomiye doğrudan ve dolaylı olarak yaptığı katkılar bir arada düşünüldüğünde 80 milyon kişiye istihdam sağlamaktadır. Otomotiv sektöründe istihdam kapasitesindeki 1 kişilik artış, diğer sektörlerde 5 kişilik istihdam artışına yol açmakta, bu nedenle otomotiv sektörü sermaye yoğun sektör olma özelliğinin yanı sıra yüksek miktarda istihdam yaratan sektörler arasında yer almaktadır. (Pişkin, 2017a:13-14)

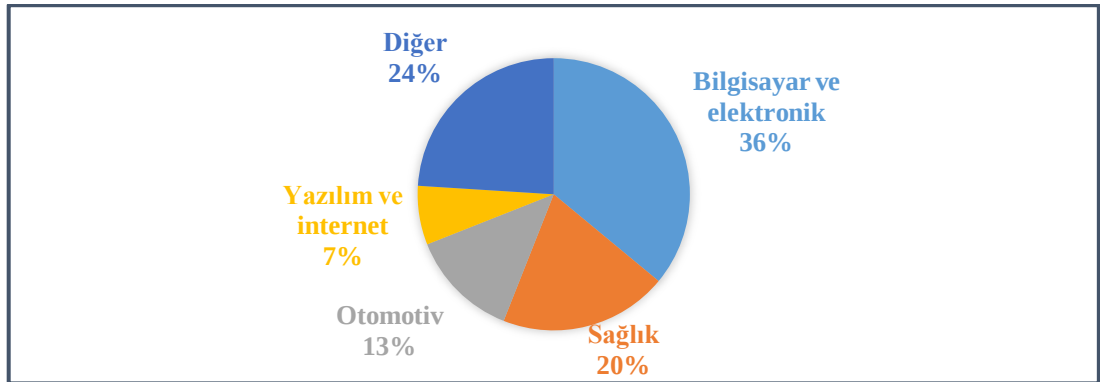
Otomotiv sektörü Ar-Ge, tasarım ve yönetim kültürünün geliştirilmesi ve nitelikli insan gücünün yetiştirilmesi konularında öncü olmanın yanı sıra, ülkelerin savunma sanayinin gelişmesinde ve teknolojik düzeyin yükselmesinde temel oluşturmaktadır. (Kalkınma Bakanlığı, 2014:5)

Gelişmiş pazarlardaki çevreye ve güvenliğe yönelik yüksek standartlar ve tüketici beklentileri otomotiv sanayinde yoğun bir teknolojik gelişmeye yol açmaktadır. Günümüz şartlarında otomotiv sektöründe küresel boyutta çok ciddi bir rekabet

yaşanmaktadır. Geçmişte fiyat rekabeti önemli bir avantaj sağlarken, günümüzde fiyatla beraber, kalite, ürün çeşitliliği ve geleceğe yatırım da rekabet avantajı elde edebilmek için önemli unsurlar haline gelmiştir. Özellikle doymuş pazarlarda artan müşteri beklentileri satışlar üzerinde önemli bir belirleyici olmakta ve bu doğrultuda ürün geliştirme, marka ve model yaratabilme kabiliyeti uluslararası piyasalarda rekabetçiliği artırmaktadır. Bu nedenle sektörde Ar-Ge harcamaları önem kazanmakta ve bu harcamaların önemli bir bölümü çevreye duyarlılık, alternatif yakıt kullanımı, yakıt tasarrufu, güvenlik, hafiflik gibi alanlara ayrılmaktadır. (Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Otomotiv Sektörü Raporu, 2020:5)

Otomotiv üretiminde lider konumda olan ülkelere bakıldığında teknolojik yenilik ve gelişimde önemli yer tutan otomotiv sektörünün diğer sektörlerle kıyasla toplam Ar-Ge harcamalarında daha yüksek paya sahip olduğu görülmektedir. Şekil 1.1’de 2018 yılı itibariyle Dünya genelinde Ar-Ge harcamalarının sektörel dağılımına bakıldığında ‘bilgisayar ve elektronik’, ‘sağlık’, ‘otomotiv’ ve ‘yazılım ve internet’ endüstrilerinin toplam Ar-Ge harcamalarının %76’sını oluşturduğu görülmektedir. Dünyada en fazla Ar-Ge harcaması yapan 1.000 firma içinde ise otomotiv sektörüne ait firmaların payı %13,2’dir.

Şekil 1.1. Dünya’da en fazla Ar-Ge harcaması yapan 1.000 firmanın sektör payları (2018)



Kaynak: (PWC)

Diğer yandan Tablo 1.3.’de 2018 yılında dünyada en fazla Ar-Ge harcaması yapan 20 firmanın 5’inin otomotiv sektöründe yer aldığı görülmektedir.

Tablo 1.3. Dünya’da en fazla Ar-Ge harcaması yapan 20 firma (2018)

Sıralama	Marka	Ülke	Sektör	Ar-Ge Harcaması (Milyar \$)
1	Amazon	ABD	Yazılım ve internet	22,6
2	Alphabet	ABD	Yazılım ve internet	16,2
3	Volkswagen	Almanya	Otomotiv	15,8
4	Samsung	Güney Kore	Bilgisayar ve elektronik	15,3
5	İntel	ABD	Bilgisayar ve elektronik	13,1
6	Microsoft	ABD	Yazılım ve internet	12,3
7	Apple	ABD	Bilgisayar ve elektronik	11,6
8	Roche Holding	İsviçre	Sağlık	10,8
9	Johnson & Johnson	ABD	Sağlık	10,6
10	Merck	ABD	Sağlık	10,2
11	Toyota	Japonya	Otomotiv	10,0
12	Novartis	İsviçre	Sağlık	8,5
13	Ford	ABD	Otomotiv	8,0
14	Facebook	ABD	Yazılım ve internet	7,8
15	Pfizer	ABD	Sağlık	7,7
16	General Motors	ABD	Otomotiv	7,3
17	Daimler	Almanya	Otomotiv	7,1
18	Honda	Japonya	Otomotiv	7,1
19	Sanofi	Fransa	Sağlık	6,6
20	Siemens	Almanya	Bilgisayar ve elektronik	6,1

Kaynak: (PWC)

Otomotiv sektörünün dış ticaret dengesi üzerinde yaptığı etkilere bakılacak olursa, otomotiv ihracatı ülkelere yüksek miktarda döviz kazancı sağlamakta ve cari işlemler hesabına pozitif yönlü katkıda bulunmaktadır. Ülkemiz açısından durum değerlendirildiğinde otomotiv sektörü 1980’li yıllara kadar iç pazara dönük üretim yaparken, 1980’li yıllardan sonra ihracata dayalı büyüme stratejisinin benimsenmesi ve 1996 yılında Gümrük Birliği Anlaşması’nın da etkisiyle odağını dış pazarlara çevirmiş ve 2000’li yıllardan sonra ihracatta lider sektör olan tekstil sektörünün yerini almış ve 12 yıldır sürdürdüğü yurt içi piyasada ihracat lideri olma konumu ile

ekonominin vazgeçilmez bir parçası haline gelmiştir. (Topal, 2021;1) Artan ihracat potansiyeli de göz önünde bulundurulduğunda, otomotiv sektörü ülkemiz dış ticaret dengesine olumlu katkı sağlayan en önemli sektörlerden biridir. Bu başarıda çok uluslu yabancı otomotiv şirketlerinin ülkemizde yaptığı doğrudan yatırımların da katkısı büyüktür.

1980’li yıllardan sonra özellikle 1990’lı yıllarda küresel otomotiv üreticileri dünyadaki pazar paylarını koruyabilmek için doymamış ve yükselen pazarlara doğrudan yatırımlar yapmaya ya da bu pazarlarda faaliyet gösteren firmalarla stratejik birleşmeler yaparak üretim merkezlerini talep merkezlerine doğru kaydırmaya başlamıştır. (Bedir, 2002:5; Pişkin 2017a:24) Özellikle gelişme hızı yükselen ülkelerde kişi başına düşen gelir artışı ile birlikte talep merkezleri de bu ülkelere doğru kaymakta, bu doğrultuda yeni pazarlarda pazar payını artırmak isteyen büyük üretici firmalar, pazara yakın üretim yöntemiyle maliyetlerini düşürmek ve fiyat avantajı elde etmek için farklı ülkelerde büyük ölçekli yatırımlar yapmaktadır. (Pişkin, 2017a:15)

Üretim merkezlerinin gelişmekte olan ülkelere kaymasının bir diğer nedeni ise artan üretim maliyetleri olmuştur. Gelişmiş ülkelerde 1960’lı ve 1970’li yıllarda artan reel ücretler ve hammadde fiyatları karşısında kârlılık oranlarının düşmesini istemeyen gelişmiş otomotiv şirketleri üretimin belli aşamalarını Çin, Hindistan, Türkiye, Brezilya gibi maliyetlerin daha düşük olduğu gelişmekte olan ülkelere kaydırmışlardır. Dünya ticaretinde serbest dolaşımın yaygınlaşmasına yönelik yapılan uluslararası düzenlemeler de otomotiv üreticilerinin üretim avantajına sahip ülkelere yaptıkları yatırımların artmasına katkı sağlamıştır. (Gür ve Furuncu, 2019:34) Bu sayede otomotiv sektörüne yapılan yabancı yatırımlar bağlantılı olduğu diğer sektörlerle de etki ederek birçok sektörün büyümesine ve gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Ancak, doğrudan yabancı yatırımların gelişmekte olan ülke ekonomilerine sağladığı faydalarla birlikte bazı dezavantajları da mümkün olabilmektedir. Otomotiv sektöründe yabancı yatırımların etkisiyle üretimin önemli bir kısmı gelişmekte olan ülkelere kaymış olsa da, imalat aşamasında ihtiyaç duyulan yüksek teknolojlili girdilerin tedariki çoğu zaman gelişmiş ülkelere sağlanmakta, bu da gelişmekte olan ülke sanayini dışa bağımlı hale getirip ve dış ticaret dengesi üzerinde olumsuz etki yaratabilmektedir. (Gür ve Furuncu, 2019:35)

Kamu gelirlerine sağladığı katkılar açısından ele alındığında ise otomotiv sektörü, sıfır araçların üretim ve satışından elde edilen katma değer vergisi, özel tüketim vergisi, gümrük vergisi ve kurumlar vergisi gibi birçok alandan devlet bütçelerine yüksek miktarda gelir kaynağı oluşturmaktadır. Örneğin Japonya’da otomotiv sektöründen elde edilen vergi gelirleri toplam vergi gelirlerinin yaklaşık %10’una, Amerika Birleşik Devletleri’nde ise toplam eyalet vergilerinin %13’üne tekabül etmektedir. (Pişkin, 2017a:16) Ülkemizde 2020 yılı itibariyle taşıt araçları satışı üzerinden tahakkuk edilen ÖTV gelirleri kamunun toplam ÖTV gelirlerinin %22’sini oluşturmuştur. Yine bunun yanında sıfır araç satışından alınan KDV, motorlu taşıtlar üzerinden alınan MTV ve akaryakıt satışından tahsil edilen ÖTV, araç satın alınırken kredi kullanılmışsa krediler üzerinden alınan BSMV ve KKDF, trafik sigortası ve kasko kapsamındaki BSMV, araç muayenesi ve yıllık bakım masrafı üzerinde oluşan KDV de hesaba katıldığında Türkiye’de otomotiv üzerinden alınan vergilerin kamuya önemli bir gelir kaynağı oluşturduğu görülmektedir.

Otomotiv sektörünün ekonomik katkılarının yanı sıra sosyal yaşam ve toplumsal refaha da önemli katkıları bulunmaktadır. Otomobil sahibi olmanın, hareket serbestliği, zaman tasarrufu, kültür, eğlence ve sosyal itibar gibi getirileri vardır. Aynı zamanda iş çevresi, başarı ve yaşam motivasyonunu olumlu yönde etkilemektedir. (Öztekin, 2016:9)

1.3. Dünya’da Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Durumu

1.3.1. Dünya’da Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi

Yüzyılı aşkın bir tarihi geçmişe sahip olan otomotiv sektörü, başlangıçta otomobil ağırlıklı olmak üzere faaliyetine başlamıştır. Birinci Dünya Savaşı ve İkinci Dünya Savaşı’nın da etkileriyle 1900’lü yıllardan itibaren ticari araç üretimine başlanmış olmakla birlikte, sektör üretimde otomobil ağırlıklı olmak üzere gelişimini ve değişimini sürdürmüştür.

Otomotiv sanayi, Almanya ve Fransa öncülüğünde Avrupa’da doğmuş, Amerika Birleşik Devletleri’nde gelişip güçlenmiş ve izleyen dönemlerde Japonya, Güney Kore gibi Asya ülkeleri de pazara dâhil olmuşlardır.

Dünya’da otomotivin tarihçesine baktığımızda ilk otomobil üretiminde buhar ve elektrik gücünden faydalandığı, ancak içten yanmalı motorların keşfiyle içten yanmalı motorla çalışan araçların zamanla piyasaya hâkim olduğu görülmektedir.

1769 yılında Fransız yüzbaşı Nicholas Joseph Cugnot cepheye malzeme taşımak amacıyla buhar gücüyle çalışan ilk aracı keşfetmiştir. Ancak saatte 3-4 km hız yapabilen bu aracın yavaşlığı ve işlevsel olmayışı kullanımını engellemiştir. Zamanla İngiliz Richard Treviwhick ve Amerikan Oliver Evans’ın da katkılarıyla buhar gücüyle çalışan araçlar geliştirilmiş ve 1829 yılında Sir Goldswort Guyney isimli bir İngiliz saatte 25 km hız yapabilen buharla çalışan bir aracın üretimini gerçekleştirmiştir. (Öztekin, 2016:10)

Bu gelişmelerin ardından içten yanmalı motorların bulunması ve benzinin kullanılmaya başlanması ile gerçek anlamda günümüzdeki yakıt özelliklerine sahip otomobiller üretilmeye başlamıştır. İlk içten yanmalı motorun keşfi 1860 yılında Etienne Lenoir tarafından gerçekleştirilmiştir. Bunu takiben 1864 yılında Almanya’da Gasmotorenfabrik Deutz fabrikasında içten yanmalı motorların üretimine başlanmıştır. Bu fabrikanın kurucularından olan Otto, 1876 yılında dört silindirli içten yanmalı benzinli motorun üretimini gerçekleştirmeyi başarmıştır. (Öztekin, 2016:10)

İçten yanmalı motorlu, bugünkü anlamda modern bir otomobilin ilk olarak üretimi ise 1886 yılında Karl Benz ve Gottlieb Daimler tarafından gerçekleştirilmiş ve otomobil kullanımı bu yıllardan sonra hızlı bir şekilde Avrupa’da yayılmıştır. Ayrıca, 1893 yılında Amerika’da da içten yanmalı motorlu otomobil üretimi başlamış ve zamanla üretim ve kullanımı artmıştır. Dünya genelinde otomotiv marka sayısı 1880’de 8 adetten, 1885’te 502’ye, 1890’da ise 500 adede ulaşmıştır. (Bedir, 1999:8)

Otomobilde yaşanan bu gelişmelerle birlikte 1830 yılında İngiltere’de buhar kazanlı otobüsler kullanılmaya başlanmış ve ilk içten yanmalı otobüsler 1895 yılında Almanya’da üretilmiştir. Bunu izleyen dönemlerde kamyon ve traktör üretimine de başlanmıştır. (Macit, 2019: 45)

19. yüzyılın sonlarına kadar otomobil sanayi, küçük ölçekli ve prototip niteliğinde ürünlerin üretildiği emek yoğun bir üretim yapısı arz etmekteydi. Ancak Amerika Birleşik Devletleri öncülüğünde 1908 yılında Henry Ford’un T-modeli ile seri üretim modeline geçilmiş ve seri üretimin birim maliyetleri düşürmesi sonucu otomotiv endüstrisi ABD’de sanayinin itici gücü olmuştur. Otomotiv endüstrisinin ilk dönüm

noktası olarak kabul edilen seri üretim tekniğiyle otomotiv imalatına başladıktan sonra 1900'li yılların başlarında ABD'deki ve Dünya'daki araçların yarısından fazlasını seri üretim tekniği ile üretilen araçlar oluşturmuşlardır. Avrupa ülkelerinde de seri üretime geçiş yönünde teşebbüslere başladıktan sonra seri üretimin bu ülkelerde de yaygın olarak uygulanması ve gelişmekte olan ülkelere ucuz işgücü temininin de etkisiyle 1970 yılına gelindiğinde Batı Avrupa ülkeleri ve ABD dünya taşıt aracı üretiminin yüzde 80'inden fazlasını üretir konuma gelmişlerdir. (Bedir, 2002:13:14)

1960'lı yılların sonlarında, üretim sistemlerinde esnek/yalın üretim sistemi olarak adlandırılan ikinci önemli değişim Japonya'da gerçekleştirilmiştir. Zamanla ABD ve Avrupalı büyük otomotiv firmaları da bu üretim sistemini uygulamaya başlamışlardır. Esnek üretim sisteminin kısa sürede, Japon otomotiv sanayine gelişmiş ABD ve Avrupa otomotiv sanayileri karşısında rekabet üstünlüğü sağladığı kabul edilmektedir. Japonya, 1970'li yıllardan sonra dünya otomotiv sanayinde en büyük motorlu araç ihracatçısı ve 1980'li yıllarda ise motorlu araç üretiminde en büyük paya sahip olan ülke konumuna yükselmiştir.

Japonya'ya benzer bir şekilde ihracata dayalı bir büyüme başarısı gösteren Güney Kore; 1980'li yılların ortalarından sonra dünya otomotiv sanayinde önemli bir konuma ulaşmıştır.

1980'li yıllardan sonra, ABD, Japonya ve Avrupa'nın otomotiv sanayi üretiminin bir bölümünü gelişmiş ülkelere ziyade diğer ülkelere kaydırması görülmektedir. Bu duruma, otomotiv sanayinde büyük üreticilerin üretimlerini kendi ülkelerinden ziyade, bazı rekabetçi üstünlüklere sahip diğer ülkelere kaydırmaları ve bu ülkeleri üretim merkezi olarak seçmeleri etkili olmaktadır. Çin, Hindistan, Brezilya, Rusya, Türkiye gibi kalabalık nüfusa sahip, demografik olarak genç nüfusun ağırlıklı olduğu, kişi başına düşen gelir seviyesi artan ve araç sahiplik oranının düşük olduğu ülkelere motorlu araçlara olan talep hızla artmaktadır. Yüksek gelir seviyesine sahip ancak genç nüfus oranının giderek azaldığı ve araç sahiplik oranının doygunluk seviyesine yaklaştığı gelişmiş ekonomilerden gelişmekte olan ekonomilere kayan talep, üreticilerin karar mekanizmaları üzerinde bir takım etkilere yol açmakta; yüksek taşıma maliyetleri ve ticaret engelleri araçların satıldığı pazara yakın yerlerde montajlanmasını gerektirmektedir. Dolayısıyla küresel otomotiv üreticileri yükselen

pazarlara yönelik olarak gerek doğrudan yatırımlar yaparak gerekse diğer yerel firmalarla stratejik işbirliği yoluyla üretim merkezlerini talep merkezlerine doğru kaydırmaktadır. Önümüzdeki dönemde gelişmekte olan ülkelerdeki talep merkezlerinin pazar ve üretim dinamikleri açısından itici güç olmayı sürdürmesi ve üretimde doğunun batıya karşı avantajlı konumunun devam etmesi beklenmektedir. (Pişkin, 2017a:24)

Diğer yandan otomotiv üretimi her ne kadar dünyanın geneline yayılan bir görünüm arz etse de, üretici firmalar ve ülkeler açısından değerlendirildiğinde sektörde üretimin önemli bir kısmını belli firmalar ve ülkeler tarafından gerçekleştirdiği bilinmektedir. Küresel düzeyde hızla gelişen pazar ve rekabet koşullarına paralel olarak otomotiv sanayindeki firma sayısı birleşme ve satın almalar yoluyla giderek azalmaktadır. Sektörde yaşanan zorlu rekabet koşulları ve bazı pazarların sınırlı büyümesi ile birlikte artan Ar-Ge ve yatırım maliyetleri firmaların tek başına ayakta kalabilmesini zorlaştırmakta ve şirket birleşmelerini stratejik bir zorunluluk haline getirmektedir. Dünya’da, 2017 yılı itibariyle, 20 ülkede faaliyet gösteren yaklaşık 50 motorlu taşıt üreticisi bulunmaktadır. 2017 yılında dünyanın en büyük 10 motorlu taşıt üreticisi küresel üretimin %70’ini gerçekleştirmektedir. Tablo 1.4.’de 2017 yılı itibariyle dünyanın en fazla motorlu taşıt üreten 10 firmasının üretim miktarlarına yer verilmiştir. (OICA; 2017)

Tablo 1.4. Firma bazında küresel otomotiv üretim sıralaması (2017)

Sıralama	Firma	Ülke	Üretim (1.000 Adet)
1	Toyota	Japonya	10.466
1	Volkswagen	Almanya	10.382
3	Hyundai	Güney Kore	7.218
4	G.M.	ABD	6.856
5	Ford	ABD	6.386
6	Nissan	Japonya	5.769
7	Honda	Japonya	5.236
8	Fiat	İtalya	4.600
9	Renault	Fransa	4.153
10	Suzuki	Japonya	3.302

Kaynak: (OICA)

Küresel düzeyde endüstride yaşanan dijitalleşme ile birlikte, otomotiv endüstrisi de günümüzde dijitalleşme, otonom sürüş ve alternatif enerjilerle çalışan yeni araç teknolojileri geliştirme yönünde büyük bir dönüşüm içindedir. Geçmişte ağırlıklı olarak fiyat rekabeti söz konusu iken, günümüzde fiyatla birlikte ürün geliştirme ve geleceğe yatırım rekabet açısından önemli unsurlar halini almıştır. Önümüzdeki yıllarda araçlara ileri düzeyli sensör, lazer, kamera, navigasyon, ağ bağlantısı gibi birtakım gelişmiş teknolojiler entegre edilerek sürücünün yerine karar alabilen yapay zekaya sahip araçların üretilmesi planlanmaktadır. Diğer yandan emisyon salınımının azaltılması ve yakıt tüketiminin 100 kilometrede 2 litreye kadar düşürülmesini hedefleyen çift güçlü motorlu (hibrit) araçlar geliştirilmektedir. (İhracat Genel Müdürlüğü: 1)

Bilişim ve elektroniğin araçlarda daha fazla paya sahip olması, alternatif yakıt tüketimi sağlayan yeni araç teknolojilerinin geliştirilmesi ve araç sürücülerinin kademeli olarak daha pasif duruma geçecek olması (otonom araçlar), otomotiv sektöründe ürün geliştirmeden, tedarik zinciri, satış sonrası hizmetler ve sigortacılığa kadar birçok alanda köklü bir değişimi zorunlu kılacaktır. (Pişkin, 2017a:8)

KPMG International firması tarafından otomotiv sektöründeki küresel değişimleri izlemek üzere yapılan bir araştırmada, otomotiv sanayinin geleceğini şekillendiren en önemli etmenlerin ‘karayolu motorlu taşıt araçlarında kullanılan fosil yakıtların yol açtığı karbon emisyonunun asgariye indirilmesine yönelik uygulanan çevresel yaptırımlar, enerji verimliliğinin artırılmasına yönelik geliştirilen alternatif yakıt sistemleri, yoğun kentleşme, değişen tüketici eğilimleri ve yeni teknolojiler, talep merkezlerinin kayması ve tedarik zincirinde geliştirilen yeni iş modelleri’ şeklinde olduğu belirtilmiştir. (Kalkınma Bakanlığı, 2014:33)

Bu bağlamda sektördeki mevcut trendlere uygun olarak yapılacak yatırımlar rekabet yarışındaki oyuncuların sıralamasını radikal biçimde değiştirecek ve belki de geleceğin lider otomotiv üreticilerini ortaya çıkaracaktır.

1.3.2. Dünya’da Otomotiv Sanayinde Üretim Sistemlerinin Gelişimi

Otomotiv sanayinin ilk ortaya çıktığı tarihten günümüze kadar uygulanan üretim sistemleri emek yoğun üretim sistemi, seri üretim sistemi ve esnek üretim sistemi olarak üç başlıkta sınıflandırılabilir.

Otomotivin ilk ortaya çıktığı yıllarda ana sanayi, emek yoğun bir üretim yapısı arz etmekteydi. Emek yoğun üretimde siparişe dayalı ve standardizasyondan uzak ürünler üretilmekte, az sayıda üretimden dolayı birim maliyetler yüksek olmakta ve küçük ölçekli işletmelerin Ar-Ge ve yeni yatırım harcamaları yetersiz kalmaktaydı. Tüm bu şartlar göz önünde bulundurulduğunda 19. Yüzyılın sonlarına kadar devam eden bu süreçte güçlü bir ana sanayinin varlığından bahsetmek mümkün değildir.

Seri üretimin başlangıcı olarak 1908 yılında Henry Ford'un T-modeli arabanın çok sayıda üretimi için yaptığı üretim hattı düzenlemesiyle otomotiv endüstrisi öncülüğünde tüm endüstrilerde yeni bir dönem başlamıştır.

Seri üretim; hareket eden bir montaj hattı üzerinde, çok basit işlemler yapan niteliksiz veya yarı nitelikli işgücüyle, yüksek oranda işbölümüne dayalı, sermaye yoğun teknolojiyle yüksek miktarlarda ve standart ürünlerin üretildiği bir üretim sistemidir. Henry Ford'un seri üretim modeli yüksek oranda dikey örgütlenme biçimini benimsemiş, buna göre malzeme ve parça üretim ve tedarikinde denetimin tümüyle ana fabrikada olması hedeflenmiştir. (Mihçioğlu, 2004:55)

Seri üretim modelinin etkisi altında 1970'li yıllara kadar ana ve yan sanayi ilişkilerinde geleneksek sözleşme sistemi hâkim olmuştur. Buna göre uygulamada ürün tedariki, aynı ürünü üreten çok sayıda firma arasından üründe istenen tasarım özellikleri ve kaliteyi sağlamak koşuluyla en düşük fiyatı teklif eden firmadan yapılmaktadır. Bu sistemde ana sanayi firması yan sanayi firmaları arasında yaşanan yüksek rekabetten istifade ederek en düşük fiyattan parça temin etmeyi hedeflemektedir. Bu doğrultuda yan sanayi firmaları ana sanayi firmasının istediği teknik özelliklere uygun fason imalat yaptığından ürün geliştirme ve mühendislik çalışmalarına katkı sağlamamakta ve ana sanayi ile yan sanayi arasında sözleşme sürelerinin kısalığından dolayı güven eksikliği bulunmaktadır. (Bedir, 1999:49)

Seri üretim tekniği ABD'de doğmuş olmasına rağmen kısa süre içinde Avrupa dâhil tüm Dünya'da uygulanmaya başlamıştır. Seri üretim sistemi düşük maliyetle çok yüksek miktarlarda üretim anlayışına dayanmakta olup, otomotivin ilk ortaya çıktığı yıllarda doymamış çok büyük bir pazarın oluşu ve nüfus içinde orta gelire sahip kesimin artışı bu üretim sisteminin başarılı olmasında etkili olmuştur. Seri üretim tekniği ile üretilen otomobiller 1920'li yıllarda ABD'deki araçların %65-70'ini, Dünya'da ise %50'sini oluşturmuştur. (Mihçioğlu, 2004:8)

Otomotiv sektöründe üretim yöntemleri bakımından yaşanan ikinci büyük dönüşüm Japonya öncülüğünde uygulanmaya başlanan yalın/esnek üretim sistemi ile gerçekleşmiştir. Japonya 1960'lı yılların sonlarında, Toyota markası ile geliştirdiği esnek üretim sistemi ile Dünya otomotiv sanayinde lider üretici ülkelerden biri haline gelmiş ve Japonya'nın bu başarısından sonra ABD ve Avrupalı büyük otomotiv firmaları da kendi sistemlerini esnek üretim modeline uygun hale getirmeye başlamışlardır.

Tedarikçi-üretici-satıcı arasında yüksek bir örgütlenme ve organizasyon yeteneğine dayalı bu örgütlenme biçiminde, talepte ve tüketici tercihlerinde meydana gelecek değişimlerden önemli ölçüde etkilenmeyecek seviyede ürün çeşitliliği ve üretimde esnekliği sağlayabilecek bir fabrika içi yapılanma hedeflenmiştir. (Araz, 2020:8) Esnek üretim sistemi, tam zamanında üretim, üretimde çok amaçlı tezgâhların ve birden çok alanda uzmanlaşmış yetenekli işgücünün kullanıldığı ve çalışanların üretim süreci ve üretim teknolojisi ile ilgili alınan kararlara aktif katılımının sağlandığı, teknoloji, fiyat ve kalitede sürekli iyileştirmenin hedeflendiği bir sistemdir. Tam zamanında üretim ve tedarik anlayışı ile anlık üretim ihtiyacına uygun sık aralıklarla ve düşük miktarlarda tedarik miktarı belirlenerek fabrika içi stok düzeyi en aza indirilmeye çalışılmaktadır. Bilgisayar destekli tasarım ve üretim yapılması ve üretimde ağırlıklı olarak kullanılan robot teknolojisi üretimde esnekliği artırmaktadır. Bu da üretim sistemine, makine ve aletlerde değişiklik yapılmasına gerek kalmaksızın, sadece programı veya kalıpları değiştirmek suretiyle daha hızlı ve kolay bir biçimde ürün çeşitliliği yapabilme imkânı sağlamaktadır. Seri üretim modelinde kalite kontrolü üretimden sonra yapılmakta iken, yalın üretim modelinde kalite çemberleri ile üretimin genel bir özelliği olarak üretim hattı boyunca kalite denetimi yapılmaktadır. Bu da iki önemli avantaj sağlamaktadır. Bunlardan ilki hatanın üretim aşamasında fark edilerek, üretim hattının durdurulması suretiyle, son aşamaya kalmadan daha az bir çabayla giderilmesi ve diğer avantaj da hatanın seri olarak yinelenmesinin önüne geçilmiş olmasıdır. Seri üretim modelinde çalışanların üretim hattını durdurmaları mümkün değilken, esnek üretim modelinde çalışanlar çok yönlü niteliklere sahip ve sorun çözücü olarak görülmektedir. (Mıhçıoğlu, 2004:59)

Yalın üretim sistemi ile birlikte ana ve yan sanayi ilişkilerinde dikey yapılanma mümkün mertebe terk edilerek, parçaların yan sanayiden teminine önem verilmekte

ve ana sanayi ve yan sanayi arasında kademelenme (keiretsu) anlayışına dayalı bir örgütlenme yapısı bulunmaktadır. Buna göre ana firma ve tedarikçiler arasında dışa karşı oluşturulan özel bir işbirliği ve dayanışma anlayışı bulunmakta, yan sanayinin ürün geliştirmeye aktif katılımı, tam zamanında ve esnek bir tedarik sisteminin kurulması hedeflenmektedir. Bu yapı içerisinde yan sanayici ürün gelişimine katkı sağlamak, esnek tedarik sistemi içinde tam zamanında teslimat güvencesi vermek amacıyla kendi yan sanayicilerini organize etmektedir. Ana sanayi ise yan sanayinin de katılımıyla birlikte Ar-Ge faaliyetleri ve daha düşük maliyetle daha kaliteli ürün elde etme hedefine odaklanmaktadır. (Bedir, 2002:20)

Bu modelde ana ve yan sanayi arasında güven unsuruna dayalı uzun süreli ilişkiler kurulmakta, kurulan tedarik zincirinde ürünün teslimatında bir gecikme yaşandığında risk paylaşımına gidilmekte, yan sanayi firmasında verimlilik artışı ve maliyet azaltıcı katkılar beklenmekte ve bunun karşılığında ana sanayi firması yan sanayiye teknik, idari ve mali yetersizlikten kaynaklanan sorunların çözümünde destek vermektedir.

Günümüzde otomotiv sanayinde firmalar zorlu rekabet koşulları altında faaliyetlerini sürdürmektedirler. Bu doğrultuda tüketici tercihlerini önemseyen, kısa sürede ve en uygun maliyetle yeni model geliştirebilme becerisine sahip firmalar rekabet üstünlüğü sağlamaktadır. Japonya'nın yeni bir model geliştirme sürecinin ABD ve diğer Avrupa ülkelerine göre daha kısa olduğu ve bu konuda Japonya'yı ABD ve diğer Avrupa ülkelerinin takip ettiği bilinmektedir. (Clark, 1991, akt. Bedir, 1999:71) Japonya'nın bu başarısında yalın üretim sistemi ile birlikte ana sanayi ve yan sanayi ilişkilerinde geliştirilen etkileşim ve işbirliği anlayışının büyük katkısı olduğu düşünülmektedir.

Dünya otomotiv sanayinde geline nokta üretici firmaların üretim, tedarik ve satış süreçlerinde olabildiğince esnek bir yapıya kavuşma çabası içinde oldukları, piyasa talebine uygun tam zamanlı ve etkin ölçek ekonomisinde üretimin sağlanması için ana sanayi ve yan sanayinin karşılıklı etkileşim ve işbirliğinin önem kazandığı görülmektedir.

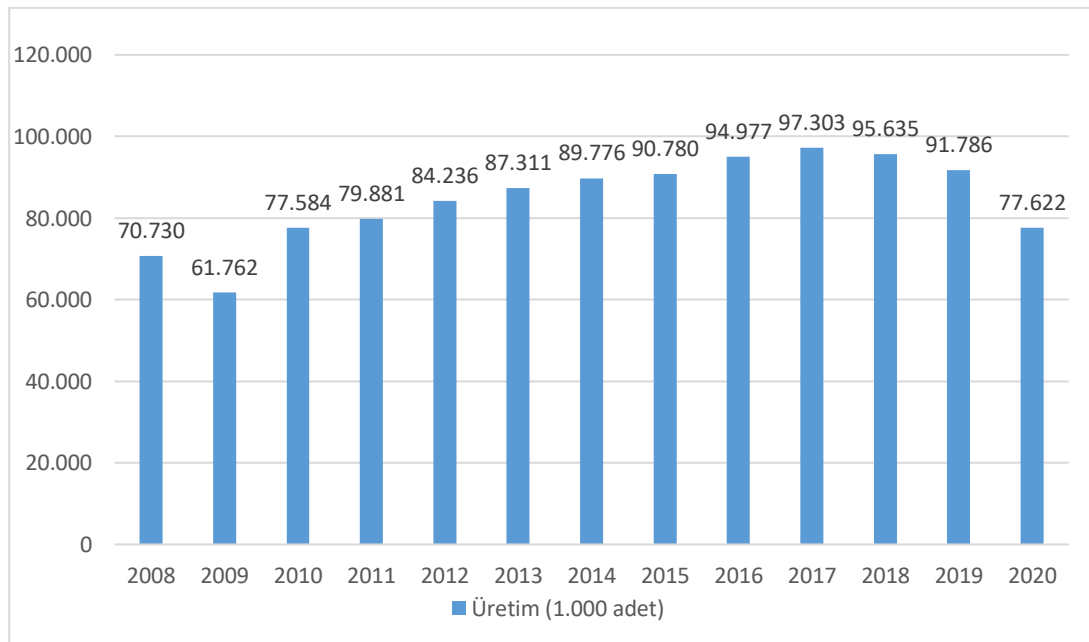
1.3.3. Dünya'da Otomotiv Sanayinin Mevcut Durumu

Otomotiv sanayinin başlangıç yılları olan 19. yüzyılın sonlarından günümüze kadar olan süreçte Amerika Birleşik Devletleri, Avrupa ülkeleri, özellikle Almanya, Fransa, İtalya, otomotiv sektörünün gelişiminde, gerek sahip oldukları üretim ve pazar payı, gerekse geliştirdikleri üretim sistemi, ürün geliştirme ve teknoloji yatırımları açısından

sektörün öncü ülkeleri olmuşlardır. 1960'lı yıllardan sonra Japonya otomotiv sanayinde çok hızlı bir gelişme göstererek, 1970 yılından sonra Dünya'nın en büyük ihracatçısı olma konumuna yükselmiş, yine 1980'li yıllardan sonra da Japonya'ya benzer bir büyüme başarısı gösteren Güney Kore Dünya'nın önemli otomotiv ihracatçısı ülkelerinden biri olma başarısı elde etmiştir.

Dünya otomotiv sektörünün son yıllardaki gelişimi incelendiğinde 2008 küresel krizinin etkisiyle otomotiv üretiminde meydana gelen daralmanın 2010 yılı itibariyle toparlanma sürecine girdiği görülmektedir. Şekil 1.2.'de 2008 ve 2020 yılları arasında Dünya'da otomotiv üretim rakamlarına yer verilmiştir. Buna göre küresel ölçekte otomotiv üretimi 2017 yılında sekiz yıllık kesintisiz büyüme ile ulaştığı 97,3 milyonluk rekorun ardından 2018 yılında 96 milyona yakın üretime geri dönmüştür. Otomotiv üretimi 2019 yılında bir önceki yıla göre yüzde 5 gerileyerek 91 milyon 786 bin adet seviyesine, 2020 yılında ise bir önceki yıla göre yüzde 16 azalarak 77 milyon 622 bin adede ulaşmıştır. 2019 Aralık ayında Çin'de başlayan ve hızla dünyaya yayılarak Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edilen Covid-19 salgını sebebiyle küresel ticaret ortamında tüm dinamikler değişmiştir. 2020 yılı pandemi etkisi ile birlikte, İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana küresel olarak yaşanan en ciddi ekonomik buhran olarak dünya tarihine geçmiş, salgının tüm dünya ile birlikte küresel otomotiv sektörüne etkisi de önemli boyutlarda olmuştur.

Şekil 1.2. Dünya otomotiv üretimi (2008-2020)



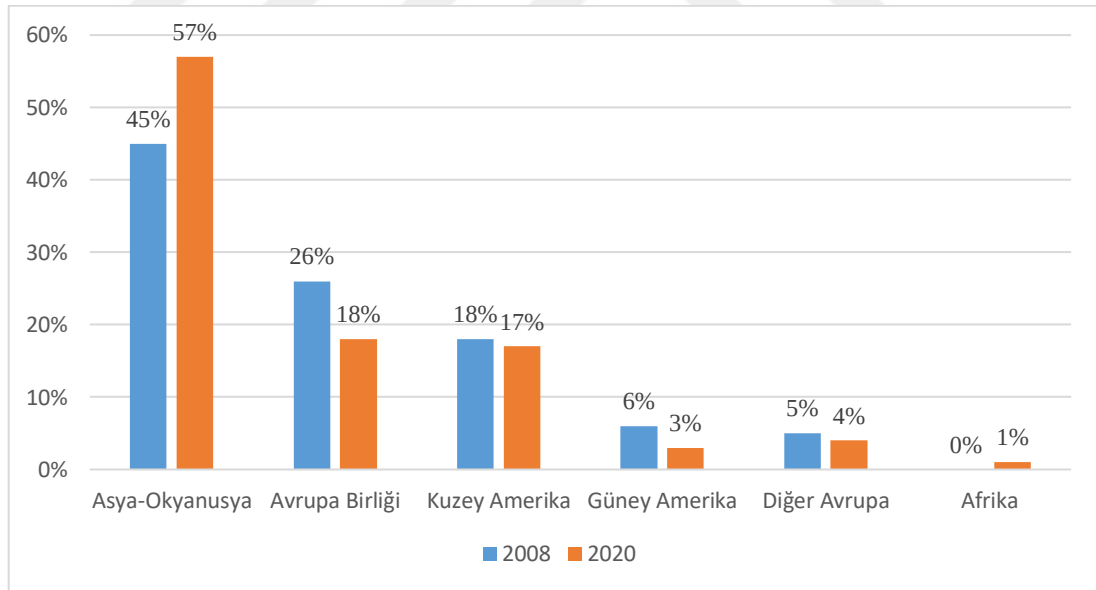
Kaynak: (OICA)

Dünya’da motorlu araç üretiminin bölgesel bazda gelişimine bakıldığında ise, 2000’li yılların başına kadar üretimde Avrupa ülkelerinin lider konumda olduğu, onun yakın takipçisinin ise Amerika olduğu görülmektedir. Fakat 2000’li yıllardan itibaren üretimde liderliği Asya-Okyanusya ülkeleri ele geçirmiştir.

Dünya otomotiv üretiminde 2008 küresel finans krizi kırılma noktası olmuş, Kuzey Amerika, Batı Avrupa ve Japonya pazar büyümeleri gelişmekte olan ülkelerin gerisinde kalmış, bunun sonucunda üretici ülkelerin dünya üretiminden aldığı paylar radikal değişim göstererek otomotiv üretiminin gelişmiş ülkelere hız kazanmıştır.

Şekil 1.3’de 2008-2020 yılları arası bölgeler bazında küresel üretim paylarına baktığımızda Asya-Okyanusya bölgesinin payını 12 puan artırdığını, Avrupa Birliği’nin 8 ve Kuzey Amerika’nın paylarını 1 puan azalttığını görmekteyiz. Küresel üretim payını artıran tek bölge olan Asya-Okyanusya bölgesi, Dünya’da en önemli üretim üssü konumuna yükselmiştir.

Şekil 1.3. Bölgeler bazında dünya otomotiv üretimi (2008-2020)



Kaynak: (OICA)

Tablo 1.5’e göre son beş yılda gerçekleştirilen motorlu araç üretiminin ülkeler bazında dağılımı incelendiğinde ise en fazla motorlu araç üreten ülkenin Çin olduğu görülmektedir. Çin’in yıllık ortalama motor üretimi 27,1 milyon adet seviyesindedir.

Söz konusu rakam ikinci sırada yer alan ABD'nin yıllık ortalama 10,8 milyon adetlik üretiminin iki katı seviyesindedir.

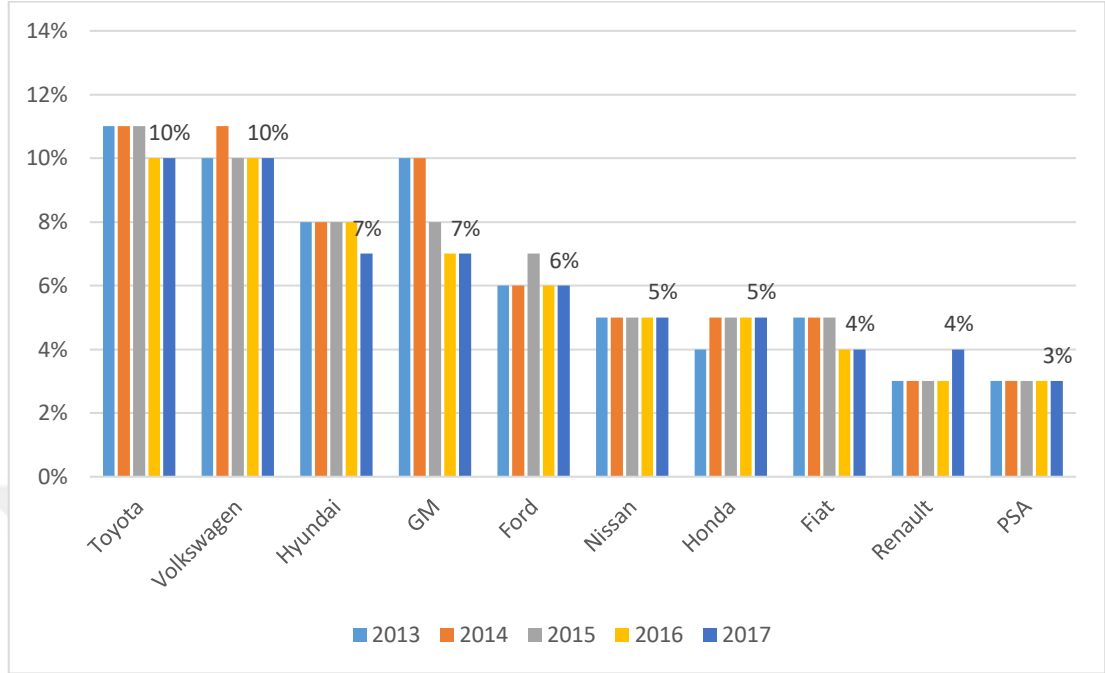
Tablo 1.5. Ülkeler bazında Dünya otomotiv üretimi (1.000 adet)

Ülke	2016	2017	2018	2019	2020
Çin	28.118	29.015	27.809	25.720	25.225
ABD	12.198	11.189	11.314	10.880	8.822
Japonya	9.204	9.693	9.728	9.684	8.067
Almanya	6.062	5.645	5.120	5.661	3.742
Güney Kore	4.228	4.114	4.028	3.950	3.506
Hindistan	4.488	4.782	5.174	4.516	3.394
Meksika	3.597	4.068	4.100	3.986	3.176
İspanya	2.885	2.848	2.819	2.822	2.268
Brezilya	2.156	2.699	2.879	2.944	2.014
Rusya	1.303	1.551	1.767	1.719	1.435
Tayland	1.944	1.988	2.167	2.013	1.427
Kanada	2.370	2.199	2.020	1.916	1.376
Fransa	2.082	2.227	2.269	2.202	1.316
Türkiye	1.485	1.695	1.550	1.461	1.316

Kaynak: (OICA)

Yine küresel kriz öncesi ve sonrası dönemde dünya otomotiv üretiminde ilk 10 sıradaki üretici firma aynı kalırken, sıralamada Asyalı firmaların ön plana çıktığı görülmektedir. Son beş yılda ilk 10 markanın dünya otomotiv üretimindeki payı ortalama %70 seviyelerinde gerçekleşirken, en fazla araç üreten firma Japonya menşeli Toyota olmuştur. Toyota'yı yıldan yıla artan üretim rakamları ile Volkswagen izlemiştir. Dünya'da ilk 10 otomotiv üreticisi arasında Türkiye merkezli herhangi bir firma yer almamaktadır. (TSKB, 2018:6) Şekil 1.4'de otomotiv üretiminde ilk 10 sırada yer alan firmanın 2013 ve 2017 yılları arasında Dünya otomotiv üretimde sahip olduğu paylara yer verilmiştir.

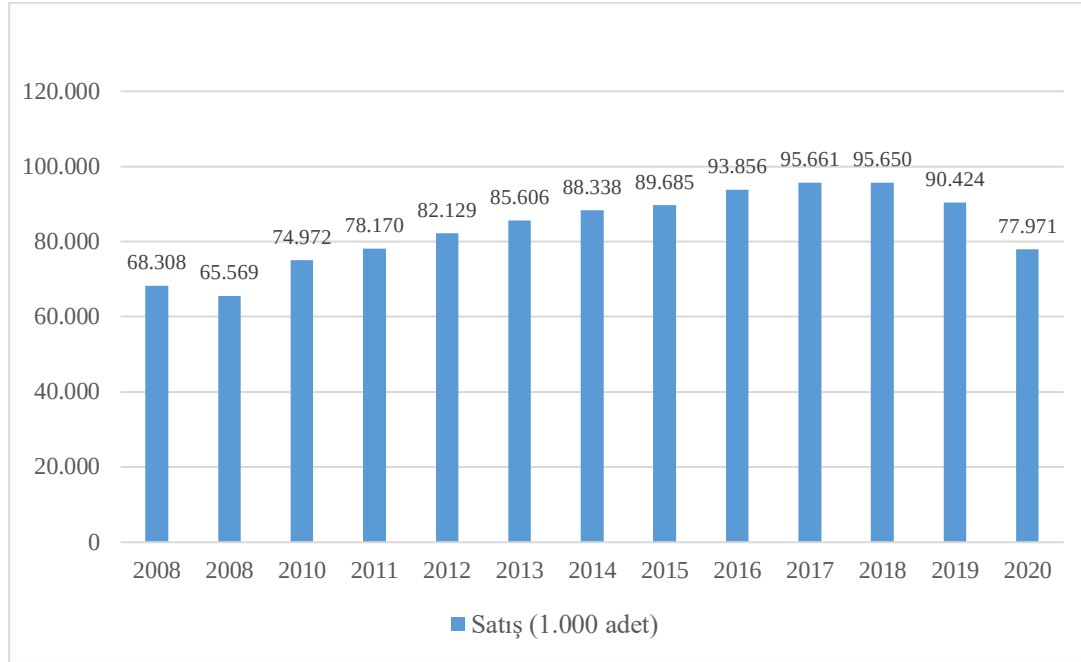
Şekil 1.4. Dünya’da ilk 10 sıradaki üretici firmanın otomotiv üretim payları (2013-2017)



Kaynak: (OICA)

Küresel krizin etkilerinin görüldüğü 2008-2009 yılları sonrası toparlanma sürecine giren Dünya otomotiv pazarı 2017 yılına kadar yıllık ortalama %3 oranında büyüme kaydetmiş ve Şekil 1.5’de görüldüğü üzere 2017 yılında 95,6 milyon adet seviyesine ulaşmıştır. Global ölçekte otomotiv pazarı 8 yıllık kesintisiz büyümenin ardından 2018 yılında bir önceki yıl seviyesinde kalmış, 2019 ve 2020 yıllarında ise sırasıyla %4 ve %14 gerçekleşen daralmanın ardından 2020 yılında 77,9 milyon adetlik seviyeye gerilemiştir.

Şekil 1.5. Dünya otomotiv pazarı (2008-2020)

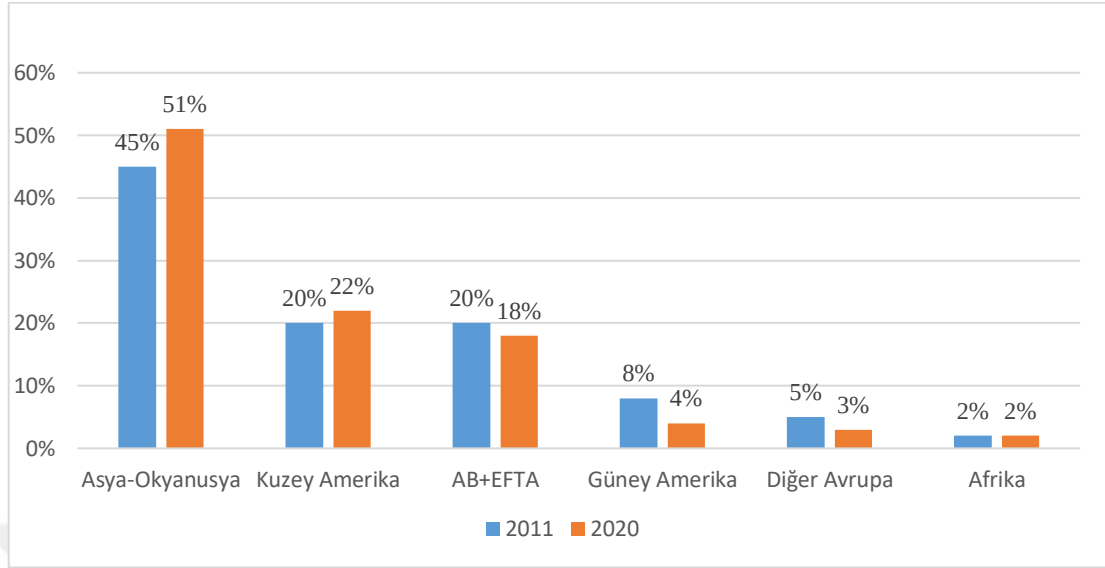


Kaynak: OICA

Diğer yandan Şekil 1.6'da yer alan Dünya otomotiv pazarının bölgeler itibariyle dağılımı incelendiğinde, son on yıllık süreçte Asya-Okyanusya bölgesinin dünya pazarından aldığı payı 6 puan artırarak %51 seviyesinde gerçekleştiği görülmektedir. Kuzey Amerika'nın dünya otomotiv pazarı içerisindeki payı %22 seviyelerinde seyrederken Avrupa Birliği (AB) ve Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) %18, Güney Amerika %4 ve Afrika bölgesi %2 seviyesinde pay almıştır.

2020 yılı otomotiv pazarı sıralamasında 25 milyon 311 bin adetlik pazar ile ilk sırada yer alan Çin'i, 14 milyon 452 bin adetlik pazar ile ABD ve 4 milyon 598 bin adetlik pazar ile Japonya takip etmektedir. 2019 yılında dünya otomotiv pazarı sıralamasında 25. sırada yer alan Türkiye 9 basamak ilerleyerek 2020 yılında 16. sırada yer almış, Avrupa Birliği içerisinde ise 4 basamak ilerleyerek 5. Sıraya ulaşmıştır. (OSD Otomotiv Sanayi 2020 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu, 2021:18,19)

Şekil 1.6. Bölgeler bazında Dünya otomotiv pazarı (2011-2020)

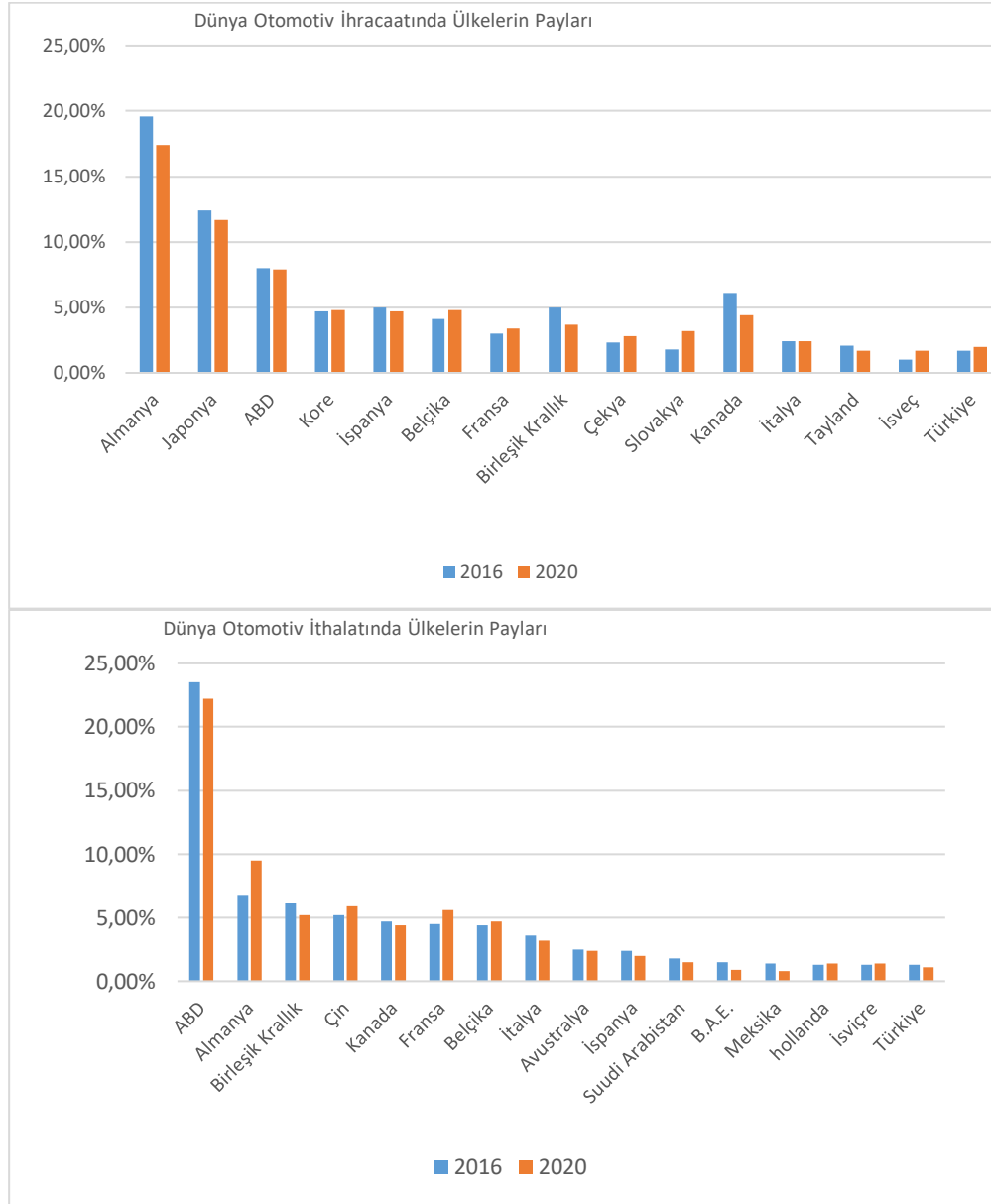


Kaynak: (OSD)

Dünya otomotiv ihracatının son 5 yıllık seyrine bakıldığında, 2016 yılında 833 milyar dolar olan dünya otomotiv ihracatı 2019 yılında 922 milyar seviyesine ulaşmış, 2020 yılında ise bir önceki yıla kıyasla %17 oranında azalarak 761 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir. Şekil 1.7’de Dünya otomotiv ihracat ve ithalatında en yüksek paya sahip olan ülkelerin 2020 yılı itibariyle son beş yıllık Dünya otomotiv ihracat ve ithalat paylarına yer verilmiştir. Buna göre Dünya’da son 5 yılın en büyük otomotiv ihracatçısı konumundaki Almanya’nın küresel ihracatın ortalama %18’sini gerçekleştirdiği görülmektedir. Türkiye’nin küresel ihracat içerisindeki payı ise ortalama %1,5 seviyesindedir.

Yine son 5 yılın en büyük otomotiv ithalatçısı konumunda olan ABD’nin dünya otomotiv ithalatındaki payının 2020 yılı itibariyle %22 seviyesinde olduğu görülmektedir. Türkiye’nin küresel ithalat içerisindeki payı ise ortalama %1 seviyesindedir.

Şekil 1.7. Dünya otomotiv ihracat ve ithalatında ülkelerin payları (2016-2020)



Kaynak: (Trademap)

1.4. Türkiye’de Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Durumu

1.4.1. Türkiye’de Otomotiv Sanayinin Tarihsel Gelişimi

Türkiye’nin otomotiv ile tanışması ve üretime başlaması yirminci yüzyılın başlarında gerçekleşmiştir. Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra İstanbul’un işgal altında olduğu yıllarda American Foreign Trade şirketi vasıtası ile ABD’nin Ford ve Chevrolet marka kamyonları ile yine aynı yıllarda Torino’ya bağlı olarak İstanbul’da faaliyet gösteren

özel bir büro vasıtasıyla da İtalya'nın Fiat marka otomobilleri Türkiye piyasasına girmiştir. (Yayar ve Yılmaz, 2016:77)

Türkiye'nin otomotiv sektöründeki ilk üretim denemesi Ford Motor Company tarafından 1929 yılında kurulan montaj fabrikası ile olmuştur. Otomobil, traktör ve kamyon üretmek amacıyla kurulan fabrikada yapılan üretimin bir kısmının Sovyetler Birliği'ne ihraç edilmesi öngörülmüştür. Modern sayılabilecek teknolojik imkânlarla sahip olan ve 450 işçi çalıştıran bu fabrikada günlük 48 adet otomobil ve kamyon yapım kapasitesine ulaşılmıştır. Ancak 1930'larda yaşanan dünya ekonomik krizinin olumsuz etkileri nedeniyle hedeflenen ihracat düzeyine ulaşılamamış ve fabrika 1934 yılında üretimini durdurmuştur. (Yayar ve Yılmaz, 2016:77)

Başarısızlıkla sonuçlanan bu ilk deneme sonrasında ülkemiz otomotiv sektörü üretimine 1950'li yıllarda tekrar başlamıştır. Temelleri 1950'li yıllarda atılan Türk otomotiv sanayinin gelişimi, kurulan montaj fabrikalarının belirli kapasite ve yerlilik payına ulaşmaları ile oluşmuştur. (Bedir, 1999:79) Türkiye'de ilk üretim hattı 1954 yılında Türk Willys Overland Ltd.'nin orduya jip ve kamyonet üretmesi amacıyla kurulmuş, bu yatırımı 1955 yılında Türk Otomotiv Endüstrisi A.Ş. ile Otosan ve Çiftçiler A.Ş.'nin kamyon fabrikaları izlemiştir. Otobüs üretimine ise 1963 yılında İstanbul Otobüs Karoseri Sanayi A.Ş. tarafından, Magirüs marka otobüslerin montajı ile başlanmıştır. (TAYSAD, 2017)

Türkiye otomotiv sanayisi açısından dönüm noktası sayılabilecek gelişmelerden bir tanesi 1956 yılında, Amerikan otomotiv üreticisi 'Ford Motor Company'nin 'Koç Ticaret Şirketi'ne 'Montaj Hakkına Sahip Bayi' statüsü vermesidir. II. Dünya Savaşı'nın sona ermesiyle Koç Ticaret Şirketi 'Ford Motor Company' ile Türkiye'de ortak üretim yapılması konusunda girişimlere başlamış ve hükümetin de desteğiyle 1956 yılında Koç Ticaret Şirketi'ne 'Montaj Hakkına Sahip Bayi' statüsü verilmiştir. Elde edilen bu imtiyaza bağlı olarak 1959 yılında Koç-Ford işbirliği ile kurulan Otosan fabrikası günlük 8 adet kamyon, 4 adet binek otomobil üretebilme kapasitesi ile faaliyetine başlamıştır. (Engin ve Polat, 2010:36)

Türkiye'de otomotiv sanayisi açısından önemli gelişmelerden biri de, 1961 yılında Eskişehir Devlet Demiryolları fabrikasında motor dâhil tüm parçaları yerli olan 'Devrim' adlı ilk Türk otomobilin üretilmesidir. Ancak söz konusu yıllarda bir takım

ekonomik ve siyasi sebeplerle otomobilin üretimi sürdürülememiş ve örnek model üretimi ile sınırlı kalmıştır.

İzleyen dönemde Türk otomotiv sanayi kendi modellerini geliştirerek üretime başlamış ve 1966 yılında Otosan tarafından fiberglas teknolojisiyle ‘Anadol’ marka yerli otomobil üretilmeye başlanmıştır. İlk üretime başlandığı 1966 yılından 1984 yılına kadar üretimine devam etmiş ve bu süreçte toplam 87 bin adet ‘Anadol’ marka otomobil üretilmiştir. Bu süreci Oyak-Renault firması 1969 yılında Fransız lisansı, Tofaş ise 1971 yılında İtalyan lisansı ile otomobil üretmek üzere imalat hatlarını kurarak devam ettirmişlerdir. (Pişkin, 2017a:28)

1990’lı yıllarda Türkiye’nin AB ile olan yakın ilişkileri ve yatırımcılara sunulan cazip yatırım fırsatları ülkemize yapılan yabancı doğrudan yatırımları hızlandırmıştır. Avrupalı ve Amerikalı otomotiv devlerinin yanı sıra Uzak Doğu’dan Japonya 1987 yılında Mitsubishi, 1994 yılında Toyota, 1997 yılında Honda ve Güney Kore’den Hyundai firmaları ülkemiz otomotiv pazarına yatırım yapmışlardır. Diğer yandan gerçekleştirilen yabancı yatırımların Hyundai, Toyota ve Honda gibi Uzak Doğu şirketleri tarafından yapılması yatırım planının yalnızca Türkiye iç pazarına yönelik olmadığını, söz konusu otomotiv üreticilerinin AB pazarına yakın olma hedeflerinin bir parçası olduğunu göstermektedir. (Topal, 2021:29)

Türkiye’de otomotiv sanayi kurulduğu 1960’lı yıllardan bugüne kadar önemli aşamalar kaydetmiştir. Bu aşamalar özetle;

- 1961- 1980 İthal ikameci politikalarla sanayileşme
- 1981- 1995 İhracat öncelikli sanayileşme ve tam rekabete hazırlık
- 1996- 2005 Gümrük Birliği ve Dünya Ticaret Örgütü üyeliği kapsamında tam rekabet
- 2006 sonrası teknoloji yönetimi ve yenilikçi yaklaşım ile sürdürülebilir küresel rekabet olarak sıralanabilir. (Kalkınma Bakanlığı, 2014:73)

Ülkemizde planlı döneme geçişle birlikte Birinci Kalkınma Planı’nda yer alan ‘otomotiv sanayinin sanayideki itici gücünden yararlanma’ ilkesinden hareketle hazırlanmış olan ‘Montaj Sanayi Talimatı’ otomotiv sanayinin gelişmesine önemli katkılar sağlamıştır. 1964 yılında yayımlanan bu talimat ile üretimde ithalata bağımlılığın azaltılması amaçlanmış olup, bu yönüyle korumacı ve müdahaleci bir niteliğe sahiptir. 1980’li yıllara kadar sürdürülen ithal ikamesi politikaları sonucu

otomotiv sanayi iç pazara dönük, çok sayıda firmadan oluşan bir yapı içinde faaliyet göstermiştir. Bu dönemde otomotivde hedeflenen yerlilik oranlarına ulaşılabilmesi için, ithalattaki gümrük oranları yüksek tutulmuş, yerli katkı oranlarındaki artışa paralel olarak ithali yasak parçalar listesi genişletilmiş ve firmalara sağlanan döviz tahsisi de azaltılmıştır. Bu dönemde ana sanayi üretiminde yaşanan gelişmeler yan sanayinin de gelişmesine katkı sağlamış ve çok sayıda yan sanayi kuruluşu sektörde üretime başlamıştır. (Özkan, 2018:73)

1980’li yıllarda liberal ekonominin benimsenmesi ile birlikte, sektörün dışa açık, ölçek ekonomisine uygun üretim seviyesinde modern teknoloji ile üretim yapabilen, fiyat ve kalite açısından uluslararası rekabet gücüne sahip bir konuma gelmesi amaçlanmıştır. Ancak bu yıllarda istikrarlı bir büyüme artışı sağlanmış olsa da, otomotiv sektöründe koruma oranları yüksek tutulmuş ve buna bağlı olarak da sektör uluslararası pazara dönük bir yapıya ve yeterli rekabet seviyesine ulaşamamıştır. (Bedir, 1999:81)

1990’lı yıllara gelindiğinde otomotiv sektörü yapılan ekonomik düzenlemeler ve alınan birtakım önlemlerle döviz kazandırıcı bir sektör haline getirilmeye çalışılmıştır. Sektörde o zamana kadar üretimi yapılan modellerden daha farklı modellerin üretimine yönelik yatırımlar teşvik edilmiştir. Bu doğrultuda sektör teşviklerle desteklenmiş ve teknoloji ithalatı serbest bırakılmıştır. (Özkan, 2018: 74) Sektörü etkileyen en önemli gelişmelerden biri de 1996 yılında Avrupa Birliği ile Türkiye arasında imzalanan Gümrük Birliği Anlaşması olup, bu kapsamında birlik içinde yer alan ülkelere yönelik miktar kısıtlamaları ve tarife dışı ticaret engelleri kaldırılarak gümrük tarifeleri sıfırlanmış, üçüncü ülkelere yapılan mal ve hizmet ithalatında gümrük tarifeleri sabitlenmiştir. Bu sayede Türkiye otomotiv endüstrisinde yabancı ortaklık kurma olanakları artmış, tarifelerin indirilmesiyle birlikte hammadde ve ara malı temini daha ucuz hale gelmiştir. Böylelikle sektörde üretici sayısının artması ve daha büyük pazarlara erişimin sağlanmasıyla maliyetler düşmüş ve verimlilik artışıyla birlikte uluslararası piyasalarda rekabet edebilme gücü de artmıştır. (Pişkin, 2017a:30) Bu olumlu gelişmelerin yanında Gümrük Birliği sonrası üye ülkelerle tarife dışı engellerin kaldırılması ve gümrük tarifelerinin sıfırlanması sonucu bu ülkelere yapılan ara malı ve otomotiv ithalatının ucuzlaması ülkemizde talebin ithalatla karşılanma oranını artırmış ve otomotiv sektörünün dış ticaret açığı vermesine neden olmuştur.

2000’li yıllara gelindiğinde Türk otomotiv sanayi nihayet 500 bin sınırını aşmış, 2005-2010 yılları arasında 2008 küresel finans krizinin de etkisiyle ciddi düşüş ve yükselişler yaşamış olmasına rağmen, 2010 yılından bu yana gerek üretim gerekse satış bandında Avrupa ülkeleri içerisindeki payını her geçen gün artırmış ve otomotiv sektörü dış ticaret açığı veren yapısını pozitif dönüştürmeyi başarmıştır.

Bu dönemde otomotiv sanayi içe dönük pazardan tam rekabetin şartlarının hâkim olduğu küresel pazara uyum sağlamakla kalmamış, beklenenin üzerinde bir büyüme başarısı göstermiştir. Otomotiv sanayi bu süreçte üretimde ve işletme yönetiminde esnek üretim anlayışını geliştirmiş olup, teknik ve ticari mevzuatını uluslararası rekabet koşulları altında küresel pazarlara ihracat yapabilmek için gerekli uluslararası düzenlemelere uygun hale getirmiştir. Bununla birlikte, sektörde Ar-Ge, tasarım çalışmaları ve yeni teknolojinin kullanımının desteklenmesi, yüksek nitelikli insan gücü yetiştirme, yönetim anlayışının geliştirilmesi ve tedarik zincirinde yer alan küçük veya orta ölçekli kuruluşlar ile uzun vadeli stratejik işbirliğinin sağlanması konularında da başarı sağlamıştır. (Kalkınma Bakanlığı, 2014:5)

Türk otomotiv sanayi ulaştığı 2 milyon adetlik üretim kapasitesi ve 12 yıldır sürdürdüğü yurt içi piyasada ihracat lideri olma konumu ile ekonominin vazgeçilmez bir parçası haline gelmiştir. İhracatta yaşanan bu büyüme başarısında başta Uzakdoğu, Avrupa ve Amerika olmak üzere dünyanın önde gelen otomotiv üreticilerinin küresel üretim planlarına Türkiye’yi de dâhil etmelerinin büyük katkısı olduğu bilinmektedir.

Diğer yandan 2000 yılından sonra yabancı sermayenin Türkiye’de yapmış olduğu yatırımlar yalnızca montajlama sürecini genişletmek yönünde değil, aynı zamanda teknolojik yenileme, yeni model yatırımları ve Ar-Ge çalışmalarını destekleme şeklinde de olmuştur. Bu doğrultuda ülkemizde otomotiv sanayinde uygulanan üretim yöntem ve teknolojileri, uluslararası düzeyde faaliyet gösteren ana firmaların uyguladıkları üretim yöntem ve teknolojileri ile eşdeğer seviyeye ulaşmıştır. Ayrıca özellikle son yıllarda gelişen Ar-Ge olanakları ve kapasitesi ile Türkiye’deki otomotiv sanayi de, üretim yöntemleri ve teknolojisini geliştirme çabalarını arttırmaktadır.

Günümüz itibariyle yurt içi üretimde 12 adet ana sanayi firması 18 fabrikada faaliyet göstermektedir. Bu 12 firmanın 4’ü yalnızca otomobil (Toyota, Honda, Hyundai ve Renault), 6’sı (Otokar, Isuzu, Karsan, Man, Temsa ve Mercedes) sadece ticari araç (kamyon, kamyonet, minibüs, midibüs, çekici ve otobüs), 2 firma (Fiat ve Ford) ise

hem otomobil hem ticari araç üretimi gerçekleştirmektedir. Otomobil üreticisi kuruluşların tamamı yabancı sermaye lisansı ve ortaklığı ile üretimlerine devam etmektedir. Ticari araç üreticisi kuruluşlar arasında ise hem yabancı sermaye lisansı ortaklığı ile üretim yapanlar hem de tamamen yerli sermaye ve kendi lisansı ile üretim yapanlar bulunmaktadır. (İhracat Genel Müdürlüğü, Otomotiv Sektör Raporu: 11) Türkiye’de faaliyet gösteren otomotiv ana sanayi firmalarının tümü İstanbul Sanayi Odası tarafından açıklanan 2020 yılı 500 büyük sanayi kuruluşu arasında yer alırken, Ford Otosan (2.), Renault (3.), Toyota (4.) ve Tofaş (8.) en büyük 10 sanayi kuruluşu arasında bulunmaktadır. Diğer taraftan Hyundai Assan 14. ve Mercedes Benz Türk ise 15. Sırada yer almaktadır. (İSO Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu, 2020)

Diğer yandan otomotiv sanayinin gelişimiyle birlikte ülkemizde yan sanayi de hızlı bir gelişim göstermiş ve üretim kapasitesi, mamul çeşitliliği ve ulaştığı standartlar itibariyle ülkemizde imal edilen araçlar için gerekli olan yedek parçaların en az %85’ini karşılayabilecek düzeye erişmiştir. 1990’lı yıllara kadar ülkemizde üretilen her türlü motorlu araç yan sanayinin de gelişimini desteklemiştir. 1990’lı yıllara kadar otomotiv yan sanayinde bazı mamuller dışında üretilen tüm parçalar mevcut teknolojiye uygun yatırımlar ile gerçekleştirilmiş ve üretilen milyonlarca araçta yerlilik oranı %90’ları bulmuş, böylece yan sanayimiz ithal ikameci görevini başarıyla yerine getirmiştir. 1990’lı yıllardan itibaren kapasite artışı ile birlikte rekabet için teknoloji yatırımları ve Ar-Ge çalışmaları büyük bir hız kazanmış ve ana sanayideki yeni model artışıyla birlikte yan sanayide de büyük yatırımlar ve yabancı ortaklıklar gerçekleştirilmiştir. Günümüz itibariyle Türkiye’de 5.000 civarında yan sanayi kuruluşu olup bunlardan 200 kadarının yabancı sermaye ortaklığı bulunmaktadır. Sektördeki bilgi birikimi ve ülkemizin coğrafi konum itibariyle sahip olduğu avantajlar ve yüksek ihracat potansiyeli yabancı yatırımları kendine çekmektedir. (Ekonomi Bakanlığı, 2016; 5, 8)

Tüm bunlarla birlikte Türkiye otomotiv sektöründeki 60 yıllık bilgi birikimi ve teknolojiye yaşanan gelişmeleri de göz önünde bulundurarak yerli ve milli otomobil üretiminde yeni bir sürece girmiş ve ‘Türkiye’nin Otomobil Girişim Grubu Sanayi ve Ticaret A.Ş.’ tarafından tasarlanan elektrikli otomobil 27 Aralık 2019’da Gebze Bilişim Vadisi’nde gerçekleştirilen etkinlikle ilk kez tanıtılmıştır. TOGG yerli otomobilin üretimini Anadolu Grubu, BMC, Kök Grubu, Turkcell, Zorlu Holding ve

TOBB'un oluşturduğu ortak girişim grubu üstlenmiştir. Bursa-Gemlik'te bir fabrikada üretilecek olan aracın, 2023 yılında piyasaya sürölmesi planlanmaktadır.

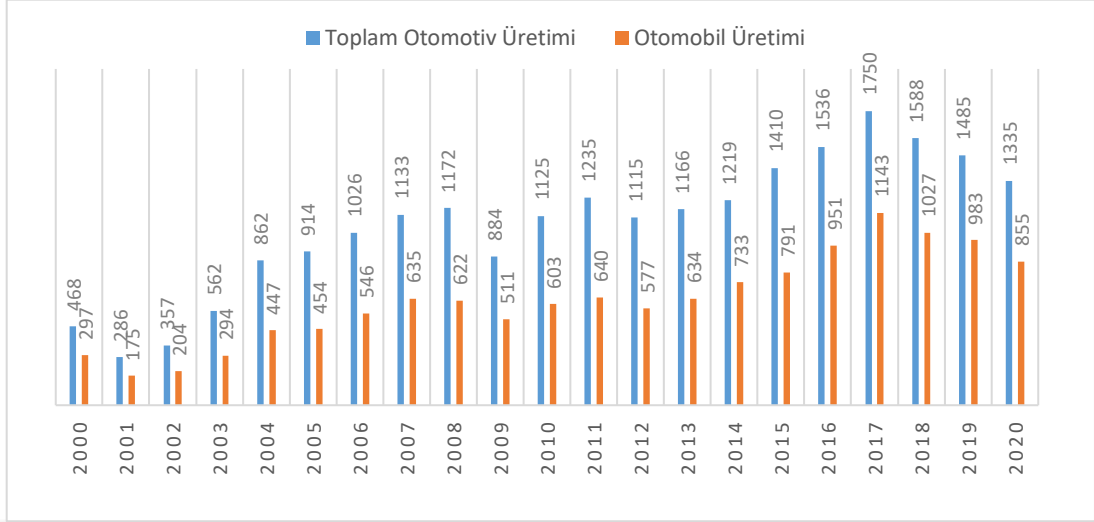
Artan kişi başına gelikle orta sınıfın genişlemesi ve genç nüfus ile talebin büyümesi yerli otomobilin iç piyasada başarılı olması açısından önemlidir. AB'ye oranla işgücü maliyetlerinin düşük olması, yetişmiş insan gücü, yıllık bir milyonun üzerindeki iç pazar talebi ve ölkemizin bulunduğu jeopolitik konumun sağladığı pazara kolay erişim avantajı ile yerli otomobilin Türkiye'de üretim miktarının artacağı tahmin edilmekte ve kendi markası ile Türkiye'nin otomotiv sektöründe daha fazla ön plana çıkması beklenmektedir. (Gür ve Furuncu, 2019:45)

1.4.2. Türkiye'de Otomotiv Sanayinin Mevcut Durumu

1.4.2.1. Türkiye otomotiv üretimi

Türkiye otomotiv üretiminde 2001 ve 2002 yıllarındaki ağır kriz dönemlerinden sonra, 2008 küresel krizinin etkili olduğu 2009 ve 2010 yılları hariç büyük ölçekte üretimlerin yapıldığı istikrarlı bir artış dönemi yaşamış ve toplam taşıt araçları üretimi 2000 yılındaki 468 bin adet seviyesinden 2012 yılında 1.115 bin seviyesine yükselmiştir. 2013-2017 döneminde ölk ekonomisinden daha hızlı bir büyüme ivmesi yakalayan otomotiv sektörü, 2018 yılında küresel talepteki yavaşlama ve yurt içi talepte yaşanan daralmanın etkisiyle %9,2 küçölümüştür. (KPMG Otomotiv Sektörel Bakış, 2020:12) 2020 yılında yaşanan Covid-19 salgını tüm dünya ile birlikte Türkiye'de de otomotiv sektörünü olumsuz etkilemiş ve 2020 yılında otomotiv üretimi %11 oranında küçölerek 1.335 bin seviyesine gerilemiştir. (OSD Otomotiv Sanayi 2020 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu, 2021:36)

Şekil 1.8. Türkiye toplam otomotiv ve otomobil üretimi (1.000 adet)

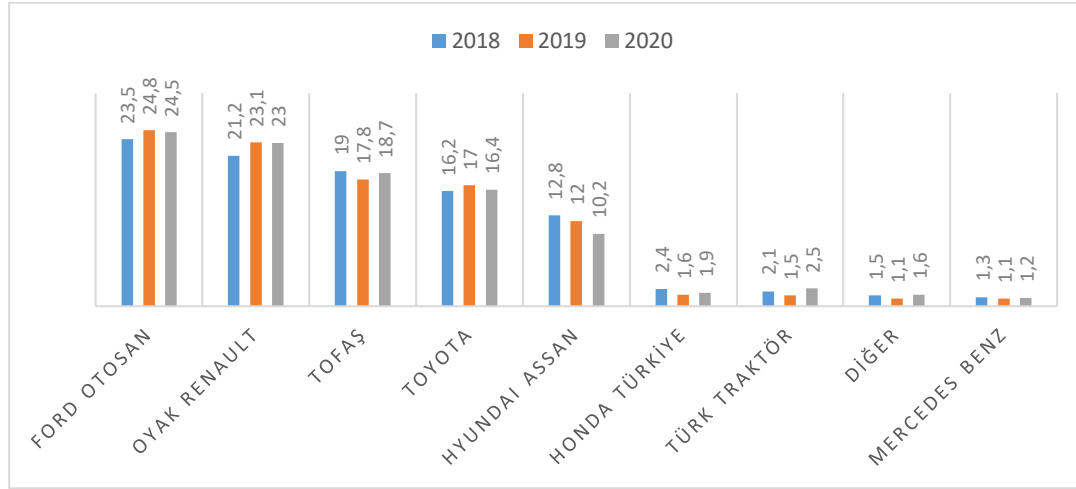


Kaynak: (OSD)

Türkiye 2020 yılı itibariyle otomotiv üretim sıralamasında dünyada 14; Avrupa’da ise 4. sırada yer almaktadır. (OSD Otomotiv Sanayi 2020 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu, 2021:12) Bununla birlikte Türkiye Avrupa’nın en büyük 2. ticari araç üreticisi konumundadır. (OSD Otomotiv Sanayi 2020 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu, 2021:14) Otomotiv ana sanayi üretiminin 2020 yılı sonunda % 64’ü otomobil segmentinden %36’lık bölümü ise ağırlıklı hafif ticari araç olmak üzere ticari araçlardan oluşmaktadır. (KPMG Perspektifinden Otomotiv Sektörüne Bakış, 2021: 9) 2016 yılına kadar araç üretimlerinin yaklaşık %75’i ihraç edilmekte iken, bu oran 2019 yılı itibariyle %85 seviyesine yükselmiş, 2020 yılı itibariyle ise yeniden %69 seviyesine gerilemiştir. (KPMG Perspektifinden Otomotiv Sektörüne Bakış, 2021: 11)

Şekil 1.9’da Türkiye’de otomotiv üretiminin firmalar bazında payına bakıldığında ise Ford Otosan, Oyak Renault, Tofaş, Toyota ve Hyundai Assan firmalarının otomotiv üretim hacminin %95’ini oluşturduğu görülmektedir. Türkiye’de faaliyet gösteren otomotiv ana sanayi firmalarının tümü İstanbul Sanayi Odası tarafından açıklanan 500 büyük sanayi kuruluşu arasında yer alırken Ford Otosan, Oyak Renault ve Tofaş en büyük 10 sanayi kuruluşu arasında yer almaktadır. Son yıllarda büyük bir atılım yapan Hyundai Assan 2015 yılında Türkiye’nin en büyük 8. sanayi kuruluşu sırasına yükselmeyi başarmış olup, 2020 yılı itibariyle Hyundai Assan, Mercedes-Benz Türk ve Toyota Otomotiv sırasıyla 14, 15 ve 4. sırada yer almaktadır. (İSO Türkiye’nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu, 2020)

Şekil 1.9. Türkiye otomotiv üretimi firma payları (%) (2018-2020)

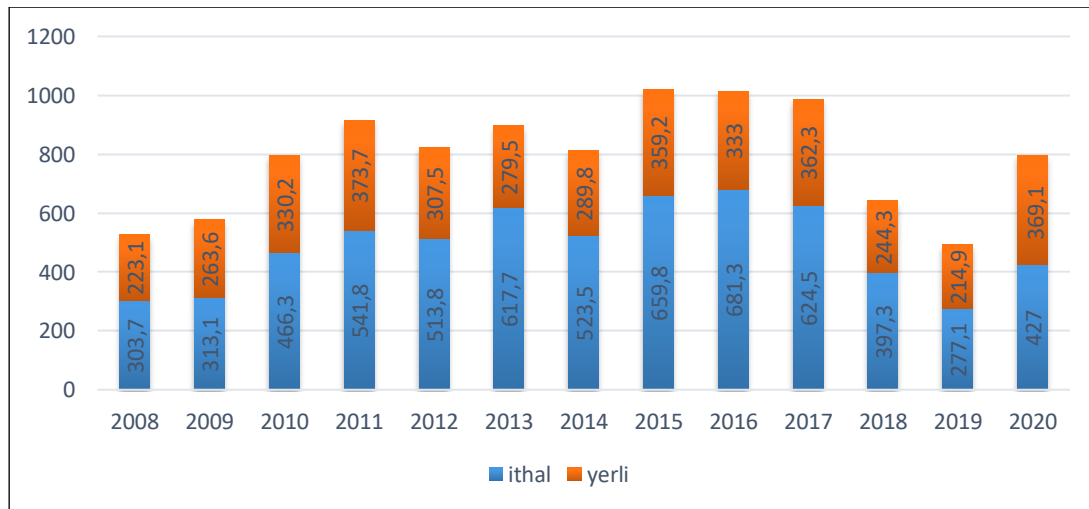


Kaynak: (OSD)

1.4.2.2. Türkiye otomotiv pazarı

Otomotiv pazarının ülkemizdeki son on yıllık seyrine bakıldığında, 2017 yılındaki 1 milyonluk satış rakamına ulaştıktan sonra 2018 yılında %35 oranında küçüldüğü, 2019 yılında %23 oranında bir kez daha küçülerek 500 bin adet rakamının altına indiği ve yurt içi otomotiv satışlarında son 16 yılın en düşük seviyesinin yaşandığı görülmüştür. (KPMG Otomotiv Sektörel Bakış, 2020:12) Nihayet 2020 yılında toplam satışlar 2019 yılına göre %62 artarak 796 bin seviyesine ulaşmış ve yeniden yükseliş eğilimine geçmiştir.

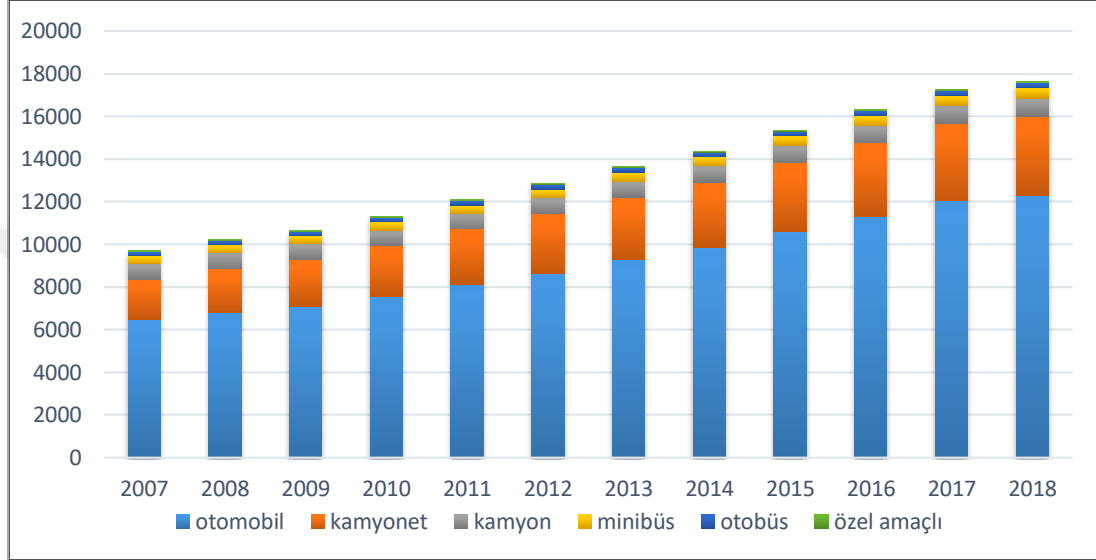
Şekil 1.10. Türkiye otomotiv satışları (2008-2020) (1.000 adet)



Kaynak: (OSD)

2006 yılında 9,1 milyon olan Türkiye motorlu kara taşıt sayısı 2006-2018 yılları arasında yıllık ortalama %6 büyümeye kaydederek 2018 yılsonunda (traktör ve motosiklet hariç) 17,6 milyon adet seviyesine yükselmiştir. (TSKB, 2018:12) Şekil 1.11’de Türkiye’de segment bazında motorlu kara taşıt sayısının 2007-2018 yılları arasındaki değişimine yer verilmiştir.

Şekil 1.11. Türkiye motorlu kara taşıt sayısı (traktör ve motosiklet hariç) (1.000 adet)



Kaynak: (TÜİK)

Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre son 10 yıla ait trafiğe kaydı yapılan ve trafikten kaydı silinen araç sayıları incelendiğinde Türkiye’de araç yenileme hızının oldukça yavaş olduğu gözlenmektedir. 2011-2020 yılları arasında trafikten kaydı silinen araç sayısı, trafiğe kaydı yapılan araç sayısının %17’sinden daha az seviyelerde seyrederken, bu oran 2020 yılsonu itibariyle %5 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu durum belli bir yaş üzerindeki araçların kullanılmasının yaygın olduğunun göstergesi olup, trafiğe kayıtlı taşıtların ortalama yaşının gelişmiş ülkelere kıyasla yüksek seviyelerde olduğu anlamına gelmektedir. (TSKB, 2018:12) Avrupa Birliği’nde araç parkının yaş ortalaması 10,8 yıl civarında iken bu rakam Türkiye’de 13,1 yıl seviyesindedir. (TSKB, 2018:13)

1.4.2.3. Türkiye otomotiv dış ticareti

Türkiye İhracatçıları Meclisi verilerine göre, otomotiv sanayi son 15 yıldır Türkiye’nin en fazla ihracat gerçekleştiren sektörü olarak lider konumda yer almaktadır. (OSD Otomotiv Sanayi 2020 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu, 2021:29) Tablo 1.6.’da

görüldüğü üzere, Türkiye İhracatçılar Meclisi verilerine göre 2020 yılında 25,5 milyar dolar ihracat gerçekleştiren otomotiv endüstrisi toplam ihracattan %16'lık pay almıştır.

Tablo 1.6. Sektör bazında Türkiye ihracat rakamları (1.000 \$)

Sektörler	1-12/2019	1-12/2020	Değişim (20/19)	Oran (20)(%)
Otomotiv endüstrisi	30.594.198	25.548.566	-16,5	%16
Kimyevi maddeler ve mamulleri	20.570.444	18.263.488	-11,2	%12
Hazır giyim ve konfeksiyon	17.700.869	17.143.441	-3,1	%11
Çelik	13.857.739	12.675.179	-8,5	%8
Elektrik elektronik	11.242.645	11.055.082	-1,7	%7
Makine ve aksamaları	7.839.001	7.542.789	-3,8	%5
Demir ve demir dışı metaller	8.122.816	8.255.705	1,6	%5
Hububat, bakliyat, yağlı tohumlar ve mamulleri	6.788.341	7.301.341	7,5	%5
Tekstil ve hammaddeleri	7.919.728	7.286.561	-8	%5
Mobilya, kâğıt ve orman ürünleri	5.531.790	5.566.505	0,6	%4
Diğer	35.792.184	35.648.107	-0,4	%22
Genel ihracat toplamı	165.959.755	156.286.764		100

Kaynak: TİM

Tablo 1.7. doğrultusunda son 10 yılın TÜİK dış ticaret verilerine bakıldığında ise otomotiv sektörünün 2011 ve 2015 yılları haricinde dış ticaret fazlası verdiği görülmektedir. Otomotiv sektörünün son 10 yıllık dış ticaret fazlası ortalama 4,7 milyar dolar değerinde gerçekleşmiştir. (OSD Otomotiv Sanayi 2020 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu, 2021:32)

Tablo 1.7. Türkiye otomotiv dış ticaret rakamları (milyon \$)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Otomotiv ithalatı	17.184	14.514	16.808	15.735	17.543	17.840	17.427	13.895	9.638	14.905
Otomotiv ihracatı ²	15.803	15.148	17.000	18.063	17.462	19.801	23.940	26.758	26.175	21.440
Otomotiv dış ticaret açığı/fazlası	-1.380	634	192	2.328	-81	1.961	6.513	12.863	16.536	6.535

Kaynak: (TÜİK)

Yine Tablo 1.8. doğrultusunda, son 10 yılın TÜİK verilerine bakıldığında otomotiv yan sanayi ithalatının toplam otomotiv ithalatı içindeki payının 2011 ile 2017 yılları arasında ortalama %30 seviyelerinde seyrettiği, ancak 2019 yılında %52 seviyesine kadar yükselip, 2020 yılında tekrar normal seyrine döndüğü görülmektedir.

Tablo 1.8. Türkiye otomotiv yan sanayi dış ticaret rakamları (milyon \$)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Otomotiv yan sanayi ithalatı ³	5.256	4.511	4.933	4.971	4.973	5.194	6.178	5.984	5.067	5.112
Otomotiv ithalatı	17.184	14.514	16.808	15.735	17.543	17.840	17.427	13.895	9.638	14.905
Otomotiv yan sanayi ithalatının otomotiv ithalatı içindeki payı	%30	%31	%29	%31	%28	%29	%35	%43	%52	%34

Kaynak: (TÜİK)

Tablo 1.9'da Uludağ İhracatçılar Birliği (UİB) verilerine göre 2004-2020 yılları arasındaki otomotiv ana sanayi ve yan sanayi ihracat rakamlarına yer verilmiştir. Bu doğrultuda otomotiv ihracatında ana sanayi ve yan sanayi paylarına bakıldığında, otomotiv ihracatından yan sanayi ürünlerinin aldığı payın 2004 yılında %30

² G.T.İ.P 87.00 kapsamında yapılan dış ticaret; motorlu kara taşıtları, traktörler, bisikletler, motosikletler ve diğer kara taşıtları; bunların aksam, parça ve aksesuarı dış ticaret verilerini içermektedir.

³ Otomotiv yan sanayi ithalatı G.T.İ.P. 87.06, G.T.İ.P. 87.07 ve G.T.İ.P. 87.08 kodlu dış ticaret verilerini içermektedir.

seviyelerinden 2014 yılında %42 seviyesine kadar yükseldiği, 2020 yılında otomotiv ihracatının %36'sının yan sanayi ürünleri ihracatından oluştuğu görülmektedir.

Tablo 1.9. Türkiye otomotiv ana ve yan sanayi ihracat rakamları (milyon \$)

Sektör	2004	2006	2008	2010	2012	2014	2016	2018	2019	2020
Otomotiv Yan Sanayi İhracatı	3.046	4.508	7.016	5.381	8.215	9.504	8.946	10.878	10.616	9.454
Otomotiv Ana Sanayi İhracatı	6.974	9.921	14.872	10.524	11.100	13.259	15.302	21.349	20.613	16.491
Toplam	10.020	14.350	21.889	15.905	19.315	22.763	24.249	32.227	31.230	25.945
Otomotiv İhracatında Yan Sanayinin Payı (%)	30	31	32	34	43	42	37	34	34	36
Otomotiv İhracatında Ana Sanayi Payı (%)	70	69	68	66	57	58	63	66	66	64

Kaynak: (ÜİB)

1.4.2.4. Türkiye otomotiv sanayinde istihdam

Otomotiv imalatı, ticareti ve bakım onarımı bir arada düşünüldüğünde, Türkiye'deki otomotiv sektöründe Sosyal Güvenlik Kurumu verilerine göre 450 binden fazla kişinin istihdam edildiği görülmektedir. Sektördeki sigortalı çalışanların yüzde 48'i motorlu kara taşıtları ve römork imalatında istihdam edilirken, yüzde 52'si toptan ve perakende ticareti ile onarım sektörlerinde istihdam edilmektedir.

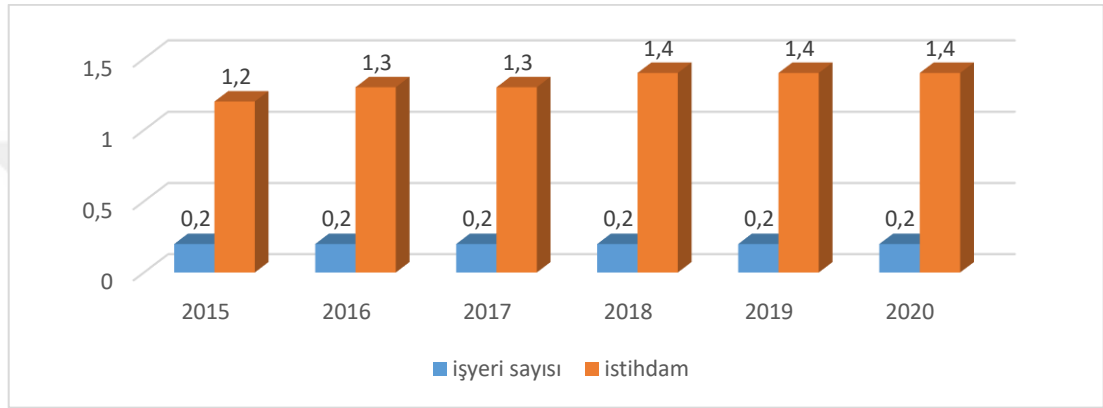
Tablo 1.10. Otomotiv sektöründe istihdam ve işyeri sayısı (2020)

NACE Rev.2	Sektör	Sektördeki İşyeri Sayısı	Sektördeki Sigortalı Sayısı
29	Motorlu kara taşıtları ve römork imalatı	4.273	221.851
45	Motorlu kara taşıtlarının ve motosikletlerin toptan ve perakende ticareti ile onarımı	65.290	241.169

Kaynak: (SGK)

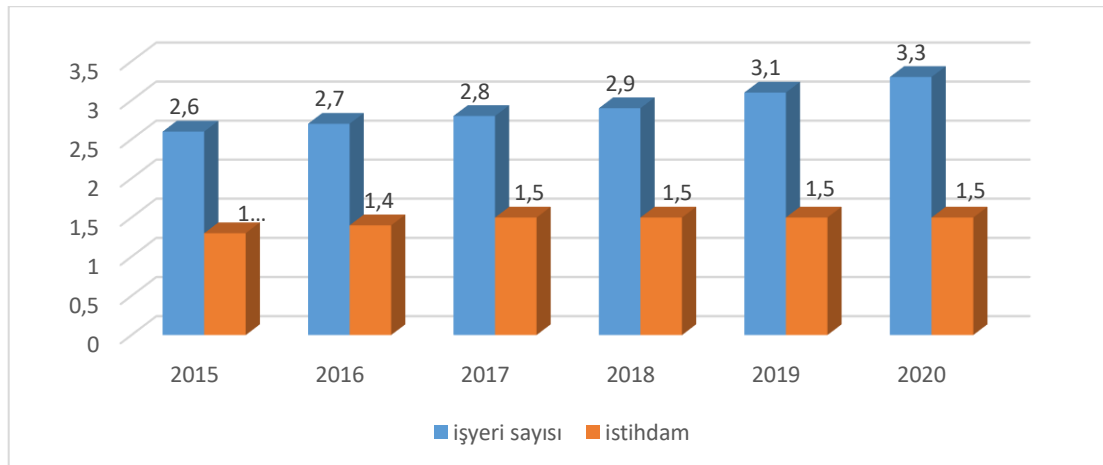
Türkiye’deki kayıtlı ekonomide otomotiv sektörünün payı hem işyeri sayısı hem de istihdam edilen kişilerin sayısı itibarıyla artış eğilimindedir. Şekil 1.12. ve Şekil.1.13’deki veriler doğrultusunda otomotiv sektörü imalat, bakım onarım ve ticareti bir arada değerlendirildiğinde, sektördeki istihdamın Türkiye’deki toplam kayıtlı istihdamda yaklaşık yüzde 3,5 sektörteki işyeri sayısının ise toplam işyerleri sayısında yaklaşık yüzde 3’lük bir paya sahip olduğu görülmektedir.

Şekil 1.12. Otomotiv imalatında istihdam ve işyeri sayısının toplam istihdam ve işyeri sayısına oranı (%)



Kaynak: (SGK)

Şekil 1.13. Otomotiv ticareti, bakımı ve onarımında istihdam ve işyeri sayısının, toplam istihdam ve işyeri sayısına oranı (%)



Kaynak: SGK



2. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE ÖTV DÜZENLEMELERİ

2.1. Özel Tüketim Vergisi ve Kavramsal Çerçeve:

Devletin en önemli kamu geliri olan verginin Türk mevzuat sisteminde herhangi bir pozitif hukuk kaynağında tanımı yer almamaktadır. (Taylar, 2012) Doktrinde yer alan çeşitli tanımlamalara göre vergi, 'kişilerden kamu harcamalarını karşılamak ve devletin ekonomik ve sosyal hayata müdahalesini sağlamak üzere, cebri, nihai ve karşılıksız olarak doğrudan doğruya istenilen parasal bir yükümlülüktür.' (Türk, 1999:98)

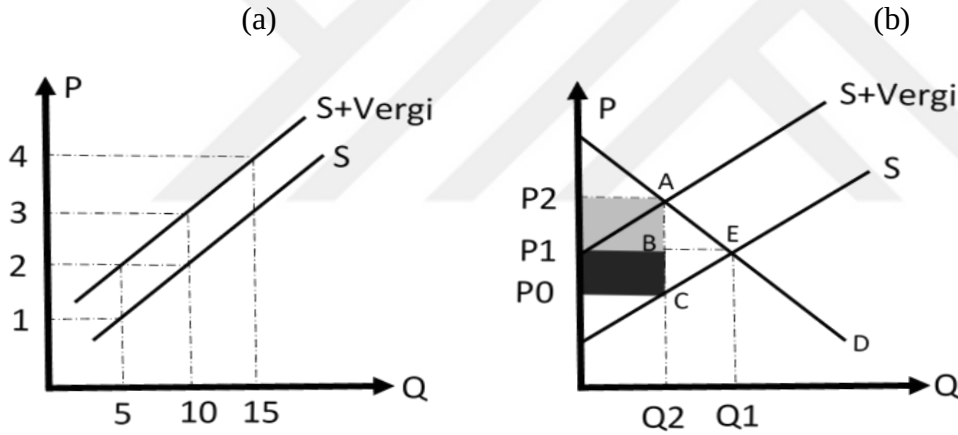
Bir başka tanıma göre ise; vergi 'devletin ve yetkili diğer kamu kuruluşlarının yüklendikleri mali (fiskal) ve mali olmayan görevleri gerçekleştirmek üzere, gerçek ve tüzel kişilerden cebren, karşılıksız ve egemenlik gücüne dayanarak alınan para şeklindeki iktisadi değerlerdir.' (Akdoğan, 2004, 117) Bu tanımlardan hareketle verginin genel özelliklerine bakılacak olursa vergi; devletlerin kanuni gücüne dayanılarak alınır, cebrîdir, karşılığı yoktur ve parasal bir yükümlülüktür.

Devlet bir mal üzerinden vergi aldığında piyasanın işleyişine dolaylı bir biçimde müdahale etmektedir. Böyle bir durumda öncelikli olarak malın arz fiyatı vergi kadar artmakta ve piyasa dengesi değişmektedir. Bu durum Şekil 2.1.(a) ve Şekil 2.1.(b)'de gösterilmiştir. Şekil 2.1.(a)'da 5 birim, 10 birim ve 15 birim malın arz fiyatı sırasıyla 1 TL, 2 TL ve 3 TL'dir. Buna karşılık devlet üretilen ve satılan her birim maldan 1 TL vergi alınca 5 birim, 10 birim ve 15 birim malın fiyatı sırasıyla 2 TL, 3 TL ve 4 TL'ye yükselmiştir. Bu husus Şekil 2.1.(a)'da S vergi öncesi arz eğrisinin vergi kadar yukarı kaymasına ve (S+Vergi) konumuna gelmesine yol açmıştır. Şekil 2.1.(b)'de ise D talep eğrisi ile S vergi öncesi arz eğrisinin kesiştikleri E noktasında piyasa başlangıçta dengededir. Buna karşılık devletin maldan vergi alması ile birlikte S vergi öncesi arz eğrisi vergi kadar yukarı kaymış ve yeni piyasa dengesi, D talep eğrisi ile vergi sonrası arz eğrisinin (S+Vergi) kesiştikleri A noktasında gerçekleşmiştir. Devletin maldan vergi alması piyasa denge fiyatının P_1 'den P_2 'ye yükselmesine, denge miktarının ise Q_1 'den Q_2 'ye düşmesine sebep olmuştur. (Ünsal, 2007:119, 120)

Devletin mallar üzerinden aldığı vergi piyasanın yapısı ve arz ve talep esnekliklerine bağlı olarak üreticiler ve tüketiciler arasında paylaşılmaktadır. Buna verginin yansımaları da denir. Verginin tüketiciler tarafından ödenen kısmı, verginin vergi öncesi

piyasa fiyatında yol açtığı artış kadardır. Örneğin 1 litre benzinin vergi öncesi piyasa fiyatı 7 TL, vergi sonrası fiyatı 9 TL ise verginin tüketiciye yansıyan kısmı 2 TL'dir. Verginin üreticiler tarafından ödenen kısmı ise verginin tüketiciler tarafından ödenmeyen kısmına eşittir. Yukarıdaki örnekte devletin 1 litre benzinden aldığı vergi 3 TL ise, verginin üreticiler tarafından ödenen kısmı 1 TL (3 TL- 2 TL) olmaktadır. Verginin yansımaları Şekil 2.1.(b)'de gösterilmektedir. Buna göre A (P_2, Q_2) yeni denge durumunda tüketiciler verginin piyasa fiyatındaki artışa eşit olan $P_2P_1(AB)$ kadarını, üreticiler ise verginin, vergi ile tüketiciler tarafından ödenen kısım arasındaki farka eşit olan $P_2P_0(AC) - P_2P_1(AB) = P_1P_0(BC)$ kadarını ödemektedirler. Şekil 2.1.(b)'deki açık taralı alan (P_1P_2AB) toplam verginin tüketiciye yansıyan kısmını, koyu taralı alan (P_1P_0CB) ise üreticinin tüketiciye yansıtamadığı ve üreticiler tarafından ödenen toplam vergiyi göstermektedir. (Ünsal, 2007:120)

Şekil 2.1. Verginin Yansıması



Maliye teorisinde vergilerin sınıflandırılması iktisadi kaynaklarına (gelir, servet, harcama vergileri), verginin yansıtılıp yansıtılmamasına (dolaylı, dolaysız vergiler), verginin hesaplanma biçimine (advalorem, spesifik vergiler) ve yükümlünün kişisel durumuna göre (objektif, spesifik vergiler) çeşitli kıstaslar esas alınarak yapılmaktadır.

Modern vergi sistemlerinde vergiler gelir, servet veya harcamalar üzerinden alınmaktadır. Gelirin elde edildiği anda alınan vergiye gelir vergisi, herhangi bir şekilde servete sahip olunması anında alınan vergiye servet veya sermaye vergisi, bunların elden çıkarılması yani harcanması aşamasında alınan vergiye ise tüketim vergisi adı verilmektedir. (Nadaroğlu, 1996:333) Tüketim vergileri, gelir ve servet vergilerinin aksine, gelirin ve servetin elde edildiğinde değil, harcadıkları zaman

tahsil edilmektedir. (Öncel ve diğerleri, 2004:399) Verginin konusuna göre yapılan bu sınıflandırmada özel tüketim vergisi harcamalar üzerinden alınan tüketim vergileri kategorisinde yer almaktadır.

Vergilerin kapsamı temel alınarak yapılan sınıflandırmaya göre ise tüketim vergileri genel tüketim vergileri ve özel tüketim vergileri olarak ikiye ayrılabilir. Ekonomik sürecin üretim ve dağıtım aşamalarında veya bunlardan sadece birinde, istisna kapsamında olanlar hariç bütün mal ve hizmetlerden alınan vergiler genel tüketim vergisi; ayrı ayrı belirtilen bazı mal ve hizmetlerden alınan vergiler ise özel tüketim vergisi olarak adlandırılmaktadır. (Turhan, 1993:104)

Özel tüketim vergisine ‘özel’ sıfatının verilmesini sağlayan konu ise, vergiye tabi mal ve hizmetlerin genel tüketim vergisine nazaran daha sınırlı oluşudur. (Erdem ve diğerleri, 2006:183) Özel tüketim vergisi, ekonomik sürecin üretim veya dağıtım aşamalarında veya bunlardan sadece birinde, bütün mal ve hizmetlerin aksine belirli mal ve hizmetlerden alınan dolaylı ve kısmi bir harcama vergisi olarak tanımlanabilir. (Susam, 2004:7)

Vergilerin sınıflandırılması konusunda yapılan en önemli ayrımlardan biri de dolaylı-dolaysız vergi ayrımıdır. Yansıma ölçüsüne göre vergi yükünün bir başkasına devredildiği vergiler dolaylı vergiler, yansıtılamayan vergiler ise dolaysız vergilerdir. Dolaysız vergilerde verginin yüklenicisi ve vergiyi ödeyen mükellef aynı kişi olmaktadır. Bu ayrım çerçevesinde değerlendirildiğinde özel tüketim vergisi dolaylı vergi türleri arasında yer almaktadır.

Vergi borcunun ağırlık, hacim, uzunluk gibi ölçüler üzerinden hesaplanarak belirlendiği vergiler spesifik vergiler; matrah değerleri üzerinden hesaplanan vergiler ise advalorem vergilerdir. Bu bakımdan özel tüketim vergisinin matrahı değer esaslı (advalorem) belirlenebildiği gibi, metreküp, kilogram, litre gibi ölçülerle miktar (spesifik) üzerinden de hesaplanmaktadır.

Verginin sınıflandırılmasında kullanılan bir diğer ölçüt ise objektif vergi ve sübjektif vergi ayrımıdır. Objektif vergilerde yükümlünün kişisel, ailevi, sosyal ve diğer sübjektif durumlarına bakılmaz, doğrudan doğruya verginin konusu dikkate alınırken, sübjektif vergilerde yükümlünün kişisel, ailevi ve diğer özel durumları göz önünde bulundurulmaktadır. Bu bakımdan özel tüketim vergisi yükümlülerin kişisel ve ailevi durumlarını ve ödeme güçlerini dikkate almayan objektif bir vergi türüdür.

Özel tüketim vergilerinin tarihi çok eskilere dayanmaktadır. Eski çağlarda gelir elde etmek için un, tuz, gaz gibi zorunlu tüketim mallarına uygulanan özel tüketim vergileri, orta çağda şarap, bira gibi alkollü içkilere, 19'uncu yüzyıla kadar da ülkelerin ekonomik özelliklerine göre farklı türde mallar üzerinden alınmaya devam etmiştir. (İliaz, 2006:23) Birinci Dünya Savaşı'nda savaş finansmanı için telefon konuşmaları, mücevher satışı gibi konulardan ÖTV alınırken, İkinci Dünya Savaşı sırasında vergilerin kapsamı genişletilmiş ve taşıtlar, buzdolabı, mobilya gibi dayanıklı tüketim malları ve elektrik enerjisi gibi konular ÖTV kapsamına alınmıştır. (Mutlu, 2002:48)

Özel tüketim vergisinin konusu ülkeden ülkeye farklılık göstermekle beraber daha çok sigara, alkol, çay, kahve gibi alışkanlık yapan keyif verici maddeler ile kürk, mücevher, elektrikli cihazlar, motorlu araçlar gibi lüks tüketim maddeleri ve benzin, çimento, cam, demir gibi sürümü yüksek olan bazı ilk maddeler verginin konusunu oluşturmaktadır. (Turhan, 1998:167) Ülkelerin gelişmişlik düzeyi de özel tüketim vergisinin konusunu belirleyici etken olmaktadır. Gelişmiş ülkelerde daha çok lüks mallar verginin konusunu oluşturuyorken, az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere mali idarenin yeterince örgütlenememiş olması nedeniyle genel satış vergilerinin başarılı bir şekilde uygulanamıyor olması, mali nedenler ve tahsilat kolaylığı sebebiyle talep esnekliği düşük olan mallar ve zorunlu tüketim malları da özel tüketim vergisinin konusuna girebilmektedir. Çünkü gelişmiş ülkelerde ÖTV'ye konu mallar seçilirken daha çok kamu sağlığının korunması, çevre duyarlılığı, enerji tasarrufunun teşvik edilmesi ve gelir dağılımının düzenlenmesi gibi amaçlar göz önünde bulundurulmuş, az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelere ise kamuya gelir sağlama amacı ön planda tutulduğundan verginin konusuna giren malların kapsamı geniş tutulmuş, bu ülkelere özel tüketim vergisi neredeyse genel bir tüketim vergisi görünümü kazanmıştır.

Devletlerin gelirle doğrudan ilişkili olan vergilerin yanında dolaylı vergiler türündeki özel tüketim vergisine neden ihtiyaç duyduklarını açıklamaya yarayan farklı görüşler vardır. Vergilemenin tarihi olarak bilinen en eski ve geleneksel amacı, devlete kamu harcamalarını karşılayabilecek geliri sağlamaktır. (Özkara, 2004, akt. Ceylan, 2010:24)

Özel tüketim vergisinin bir diğer amacı dışsallıklardır. Alkollü içki, tütün ve çevre kirliliği doğuran malların vergilendirilmesinin temelinde, oluşan bu dışsallıkların içselleştirilmesi, daha açık bir anlatımla dışsal zararı olan malları daha pahalı hale

getirerek tüketimini kısmak amacı vardır. Birçok ülkede alkollü içkilere ve sigara ürünlerine bu tür vergilerin konması bu amaca hizmet eder. (Batirel, 2002) Ancak, alışkanlık veren maddelerin talebi bütün gelir gruplarında fiyat değişmelerine karşı fazla elastik değildir. (Mutlu, 2002:49) Dar gelirli bireylerin daha çok tükettiği talep elastikiyeti düşük mallar üzerindeki bu vergileme gelir dağılımını ve vergilemede adalet prensibini daha da olumsuz etkileyebileceği (Çapar, 2004:122) gibi, bireyleri pahalı olan lüks malların ikamesini tüketmeye yönlendirebilir. Örneğin rakı üzerinden yüksek vergi alınması, dar gelirli tüketicileri rakı yerine daha ucuz olan ispiroto tüketimine yöneltmek, özel tüketim vergisi ile amaçlananın tam tersine toplum sağlığına zarar daha fazla verebilir. (Hanbay, 2013:63)

Diğer yandan özel tüketim vergileri dolaylı vergileri artan oranlı bir duruma getirmek için de kullanılabilir. (Edizdogan, 2004, akt. Ilıaz, 2006:29) Bu çerçevede yüksek gelir sahiplerinin bütçelerinde ağırlığı olan malların vergilendirilmesi artan oranlı yük dağılımına sebep olur. Bu yüzden artan oranlı gelir vergisini uygulamanın mümkün olmadığı durumlarda, özellikle az gelişmiş ülkelerde lüks mallar üzerine konulan özel tüketim vergileri gelir dağılımını düzeltici bir araç olarak kullanılabilir. (Turhan, 1998:167) Bununla birlikte lüks mallara uygulanan verginin gelir dağılımını etkilemeyen bir durumu da ortaya çıkabilir. Yüksek gelir gruplarında lüks mallara yönelik talebinin fiyat esnekliği zayıf olmasına karşılık orta gelir gruplarında ise bu esneklik yüksek olabilir. Böyle bir durumda lüks mallara konulan vergi yüksek gelir grubunun talebini etkilemeyecek sadece vergi yüklerini artıracaktır. Ancak bu onların toplam gelirlerinde önemli bir azalmaya neden olmayacaktır. Orta gelir gruplarında ise lüks mallara olan talep azalacaktır. Böyle bir durumda sadece malların taleplerinde değişiklik olurken gelir dağılımı üzerinde herhangi bir etki ortaya çıkmayacaktır. (Mutlu, 2002:49)

2.2. Türk Vergi Mevzuatında Özel Tüketim Vergisi

Türk vergi sistemi içinde, özel tüketim vergilerinin Osmanlı döneminde gayrimüslim azınlıktan alınmaya başlayan şıra resmi ile başladığı söylenebilir. 16. yüzyıl sonrası zecriye olarak alınmaya başlayan bu vergi türü retfiye, idhaliye gibi isimler de almıştır. 1859 tarihli kararname ile birleştirilen bu vergiler, rüsum-u müçtemia, daha sonra da müskirat resmi olarak anılmıştır. Bu vergiye alkollü içki satanların ödedikleri bir çeşit ruhsat harcı olan Resmi-Beyiye de eklenebilir. Alkollü içkilerden alınan vergilerin o

yıllarda, Batıdan alınan tüketim vergilerinden düşük olması sebebi ile ithal içkiler yurt içi pazarlarda yaygınlaşmıştır. 1863 yılında ise tütün mamulleri satışından alınan Tönbeki-beyiye adındaki bir başka tüketim vergisi sisteme girmiştir. (Öner, 2001, akt. Ilıaz, 2006:110-111)

Cumhuriyet dönemine gelindiğinde, Osmanlı dönemindeki vergiler tekel safi hasılatı şeklinde mali bir tekele dönüşmüş ve 1940 yılına kadar vergi gelirlerinin yaklaşık beşte birini oluşturmuştur. Nakliyat vergisi de yine bu dönemde uygulanan ikinci bir özel tüketim vergisidir. 1941 yılından sonra ise, bunlara, PTT'den alınan müdafaa vergisi, 1944 yılından sonra banka ve sigorta muameleleri vergisi, şeker ek istihlak vergisi, tekel maddelerinden alınan vergiler eklenmiştir. Ayrıca, 1949 yılında benzinden yol vergisi alınmaya başlanmış, ancak 1952'ye gelindiğinde bu verginin yerine akaryakıttan alınan yol vergisi gelmiştir. 1956 yılında bu vergi de kaldırılmıştır. (Batırel, 2002:6) 1963 yılında Taşıt Alım Vergisi, 1972 yılında Spor-Toto vergileri sisteme dâhil edilmiştir. Ancak, tekel safi hasılatının 1970 tarihinden sonra tekel maddelerinden alınan istihsal vergisine dönüştürülmesi sonucu özel tüketim paketinden çıkması, yeni konulan vergilere rağmen özel tüketim vergileri oranını 1980'e gelindiğinde %6,3'e düşürmüştür. (Batırel, 2002:7)

1985 yılında KDV'nin yürürlüğe girmesi ile birlikte, Dış Seyahat Harcamaları Vergisi, İşletme Vergisi, Şeker İstihlak, Nakliyat, PTT Hizmetleri ve Spor Toto vergileri gibi 8 adet vergi yürürlükten kaldırılmış ve KDV içine aktarılmıştır. Taşıt Alım Vergisi ve Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi aynen kalmış, bu vergilere Akaryakıt Tüketim Vergisi, Ek vergi ve çeşitli fonlar, Eğitim, Gençlik, Spor ve Sağlık Hizmetleri vergisi ve 1999 yılından sonra ise Özel İletişim Vergisi eklenmiştir. (Batırel, 2002:7)

Dağınık mevzuat çerçevesinde uygulanmakta olan vergi, fon ve payların ÖTV ile tek çatı altında toplanması ve karmaşık mevzuat yapısının basitleştirilmesi ÖTV'nin en önemli getiriliş nedenlerinden birisidir. ÖTV'nin ilk aşamada ve tek safhada alınması, mükellef sayısını sınırlı tutmuş ve vergi uygulamasını basit ve etkin hale getirmiştir. (HUD, 2000, akt. Ilıaz, 2006:114) Böylece özel tüketim vergisi uygulaması ile belirli ve az sayıda mal grubu kapsama alınarak bir yandan söz konusu malların vergilendirilmesine ilişkin karmaşık yapı daha basit bir hale getirilecek, diğer yandan da basitleşen sistem yardımıyla yükümlülerin vergiye gönüllü uyumlarına katkı sağlanması hedeflenmiştir. (Erkan, 2009:3)

ÖTV'nin bir diğer getiriliş nedeni ise AB müktesebatına uyum sağlamaktır. Türkiye ile Avrupa Birliği arasında 01.01.1996 tarihinden itibaren gerçekleştirilen Gümrük Birliği ve 1999 yılında Helsinki Zirvesi'nde ülkemizin Avrupa Birliği'ne aday adaylığının kabulü ile dolaylı vergiler alanındaki mevzuatın topluluk düzeyinde uygulanan mevzuata uyumlaştırılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. (Kukuş, 2010, akt. Ateş, 2017:34) Bu gelişmeler çerçevesinde 24.03.2001 tarihli ve 24352 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 19.03.2001 tarihli ve 2001/2129 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı eki Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine Dair Türkiye Ulusal Programı'nda Avrupa Birliği mevzuatına uyum sağlamaya ilişkin taahhütler kısa ve orta vadeli takvime bağlanmış ve ÖTV alanında uyumlaştırma 2002 yılında başlayan orta vadeli taahhütler arasında yer almıştır. (Aygül, 2003:1)

Diğer yandan AB ile gerçekleştirilmesi öngörülen Gümrük Birliği ithalatta gümrük vergilerini sıfırlamayı gerektirmekte ve üçüncü ülkelere karşı da ortak bir gümrük tarifesi benimsemeyi zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda Türkiye indirilen gümrüklerin yol açacağı kayıpları telafi etmek adına farklı vergi uygulamaları arayışına girmiş, bu konudaki çalışmalar 1990 yılında başlatılmış, ancak 2002 yılına kadar bir sonuç alınamamıştır. 1996 yılında yürürlüğe giren gümrük birliği mutabakatı ile azalması muhtemel gümrük vergilerinin telafisi ve artması muhtemel dış ticaret açığı sorununa, AB normlarına da uygun ÖTV uygulaması bir çözüm olarak görülmüştür. (Yavuz ve Kızıltan, 2020:1376)

Bu doğrultuda 12.06.2002 tarihli Resmi Gazete 'de yayımlanan 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu hükümleri, 01.08.2002 tarihinden itibaren yürürlüğe girerek Türk Vergi Sistemi'ndeki yerini almıştır. Özel Tüketim Vergisinin getirilmesiyle dağınık olan vergi sistemi dolaylı vergi alanında toparlanmaya çalışılmış ve AB ile uyum konusunda KDV'den sonra ikinci bir dönüm noktası olmuştur. (Ceylan 2010:43) 12.06.2002 tarihinde ise 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile birlikte 16 adet vergi, harç, fon ve pay yürürlükten kaldırılmıştır. (Aygül, 2003:1) Ayrıca özel tüketim vergisi ile birlikte %26 ve %40 KDV oranı uygulanan mallar ÖTV kapsamına alınarak, 2002/4480 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile bu listeler iptal edilmiştir. Böylece yükseltilmiş KDV uygulamasından vazgeçilerek sadece indirimli ve genel oranda KDV uygulanmak suretiyle, katma değer vergisinin sadeleştirilmesi sağlanmıştır.

12.06.2002 tarihli Resmi Gazete 'de yayımlanarak 01.08.2002 tarihinden itibaren yürürlüğe giren 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu 6 bölüm, 20 madde ve 6 geçici maddeden oluşmaktadır. Kanunun 1. bölümünde verginin konusu, tanımlar, vergiyi doğuran olay ve vergi mükellefine ilişkin hükümler yer almaktadır. İkinci bölümde istisnalara yer verilirken üçüncü bölümde verginin matrahı, oranı ve tutarı açıklanmıştır. Dördüncü bölümde verginin beyanı, tarhı ve ödenmesi, verginin belgelerde gösterilmesi, matrahta, vergide ve mükellefiyette değişiklikler başlığı ile gerekli açıklamalar yapılmıştır. Beşinci bölümde Gümrük İdaresince alınan ÖTV, altıncı bölümde ÖTV hasılatının paylaşımı, yürürlükten kaldırılan hükümler, yürürlük ve yürütmeye ilişkin hükümlere yer verilmiştir.

Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nun 1. Maddesi'nde; 'Bu kanuna ekli;

a) (I) sayılı listedeki malların ithalatçıları veya rafineriler dâhil imal edenler tarafından teslimi,

b) (II) sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tabi olanların ilk iktisabı,

c) (II) sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tabi olmayanlar ile (III) ve (IV) sayılı listelerdeki malların ithalatı veya imal ve inşa edenler tarafından teslimi,

d) (I), (III) ve (IV) sayılı listelerdeki mallar ile (II) sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tabi olmayanların özel tüketim vergisi uygulanmadan önce müzayede yoluyla satışı,

bir defaya mahsus özel tüketim vergisine tabidir.' hükmü yer almaktadır. (ÖTV Kanunu, 2002: md.1) Buna göre Özel Tüketim Vergisi'nin konusunu kanuna ekli listelerde yer alan malların ilk iktisabı, teslimi ve ithali oluşturmaktadır.

Özel tüketim vergisi kapsamına giren mallar Kanuna ekli (I), (II), (III) ve (IV) sayılı listelerde Türk Gümrük Tarife Cetvelinde yer alan Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon (G.T.İ.P) numaraları itibarıyla tespit edilmiştir. Petrol ve doğalgaz ürünlerinden oluşan (I) sayılı liste (A) ve (B) cetvellerinden meydana gelmektedir. (I) sayılı listenin (A) cetvelinde benzin, motorin, jet yakıtı, fuel oil gibi akaryakıt ürünleri, sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG), doğalgaz ve bunların yerine ikame edilmesi mümkün bulunan petrol türevleri, (B) cetvelinde ise temelde sanayi girdisi olan solvent ve benzeri ürünler ile gaz yağı, baz yağlar, madeni yağlar gibi akaryakıt harici petrol ürünleri yer almaktadır. (II) sayılı listede 'motorlu taşıtlar', (III) sayılı listede 'kolalı gazozlar, alkollü içkiler,

sigara, sigarillo, puro gibi tütün mamulleri' ve (IV) sayılı kapsamında ise 'havyar, kozmetik ürünleri, kürkten giyim eşyası ve aksesuarlar, kristal avize ve mutfak eşyaları, değerli taşlar ve bunlardan mamul ziynet eşyaları gibi lüks tüketim malları, beyaz eşyalar, klimalar, küçük ev aletleri, ses ve görüntü cihazları, cep telefonları, telsiz-telefon cihazları vb. dayanıklı tüketim malları ve elektronik aletler' yer almaktadır.

Özel tüketim vergisinin kapsamına 4 listede toplam 210 çeşit ürün girmekte olup bunlar kanunda gümrük tarife istatistik pozisyon numaraları itibariyle tek tek sayılmıştır. ÖTV'nin kapsamına giren malların sınırlı oluşu ve tek aşamada uygulanması vergi mükelleflerinin sayısını azaltmış ve verginin yönetimini kolaylaştırmıştır.

ÖTV Kanununun 1 inci maddesinde, verginin konusuna giren malların bir defaya mahsus olmak üzere vergiye tabi tutulacağı hükme bağlanmıştır. Bu nedenle tesliminde, ilk iktisabında veya ithalinde ÖTV ödenen malların daha sonraki el değiştirmelerinde bir kez daha özel tüketim vergisi uygulanmayacaktır. Ayrıca, özel tüketim vergisi kapsamına alınmış mallar vergilendirilirken yerli mal veya ithal mal ayırımına tabi tutulmamaktadır.

ÖTV Kanununun 11'nci maddesinin 1 numaralı fıkrasında, Kanuna ekli listelerde yer alan mallardan karşılarında belirtilen tutar ve oranlarda ÖTV alınacağı hükme bağlanmış olup, (I) sayılı listedeki mallar için litre, kilogram ve standart metreküp birimleri itibarıyla maktu⁴ vergi tutarları, (III) sayılı listelerdeki mallar için asgari maktu vergi tutarları ve nispi⁵ vergi oranları, (II) ve (IV) sayılı listelerdeki mallar için ise nispi vergi oranları uygulanacağı belirtilmiştir.

Özel tüketim vergisi uygulaması ile daha şeffaf bir yapıya geçilmiştir. Mevcut sistemde karmaşık bir hesaplama yöntemi kullanılarak hesaplanan vergi yükü ÖTV sonrası tek bir hesaplama yöntemi ile bulunabilir hale getirilmiştir. Bu durum vergilerin izlenmesi ve denetimi açısından oldukça faydalıdır. (Oktar, 2002; 4)

⁴ Maktu vergilendirme esasında, özel tüketim vergisine konu teşkil eden malların matrahını belirlemede hacim, ağırlık, uzunluk, yüz ölçümü, sayı gibi kıstaslar ölçü alınmaktadır.

⁵ Nispi vergilendirme esasında, özel tüketim vergisine konu teşkil eden malların matrahı fiyat, değer, gelir, irat, bedel gibi genellikle para ifade edilebilen ölçütlere göre belirlenmektedir.

Yine Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile ekli listelerin oran ve matrahlarında değişiklik yapma yetkisi (02.07.2018 tarihli 700 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile) ‘Cumhurbaşkanı’na⁶ verilmiştir. (ÖTV Kanunu, 2002: md.12) Özel Tüketim Vergisi uygulamasından önce dağınık mevzuat kapsamında ve farklı kriterlere göre vergilendirilen mallara yönelik gerekli düzenlemeler Bakanlar Kurulu’nun tek bir kararnamesi ile gerçekleştirilemiyordu. Örneğin tütün mamulleri ile alkollü içkilerde 7 ayrı vergi, fon ve pay alınmakta ve bunların bazılarının oranı Bakanlar Kurulu kararı ile belirlenirken, bazıları ancak kanun değişikliği ile farklılaştırılabiliyordu. Yeni ÖTV uygulaması ile birlikte Bakanlar Kurulu (02.07.2018 tarihli 700 sayılı KHK ile Cumhurbaşkanı) vergi oranlarını veya tutarlarını, vergi kapsamına giren sektörlerle ilgili maliye politikalarını uygulayabilmektedir. Böylece mali politikaların uygulanmasında daha etkin bir sisteme geçilmiştir. (Oktar, 2002;5)

Burada açıklanması gereken bir diğer husus ÖTV’nin Katma Değer Vergisi matrahına dâhil olduğu hususudur. KDV Kanunu 24. maddesi b fıkrasına göre ‘teslim ve hizmet karşılığını oluşturan bedelin yanında vergi, resim, harç, pay, fon karşılığı gibi unsurlar’ katma değer vergisi matrahına dâhil olduğu için, ithalat veya imalat safhasında hesaplanan ÖTV, KDV’nin matrahına dâhil olacaktır. Vergiden vergi alınması olarak eleştirilen bu husus ÖTV ile getirilen bir uygulama değildir, KDV’nin ana prensibidir. Avrupa Birliği’ne üye ülkelerde de KDV’nin matrahı bu şekilde hesaplanmaktadır. (Oktar, 2002;4)

4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanun’unun çıkarılmasında Türkiye Ulusal Programı’nda orta vadeli taahhütlerimiz arasında yer alan Avrupa Birliği Özel Tüketim Vergisi Sistemi’nin temel kural ve ilkelerini, verginin konusunu, vergileme ölçüleri ve vergilerin yapısını belirleyen Avrupa Birliği Direktifleri dikkate alınmıştır. 2008/118 sayılı Avrupa Ekonomik Topluluğu Direktifiyle Avrupa Birliği’nde Özel Tüketim Vergisi’nin üç ana mal kategorisinde uygulanacağı kabul edilmiş olup, bu ürünler alkol ve alkollü içkiler, tütün mamulleri ve enerji ürünleridir. Bunun yanı sıra ülkelere AB ortak hukukunun diğer genel düzenlemelerine aykırı olmamak kaydıyla başka ürün gruplarına özel tüketim vergisi uygulayıp uygulamama konusunda serbestlik tanınmıştır. Bu doğrultuda Türkiye’de Avrupa Birliği’nin ÖTV kapsamına

⁶ Söz konusu düzenleme öncesi ÖTV ekli listelerin oran ve matrahlarında değişiklik yapma yetkisi ‘Bakanlar Kurulu’na aitti.

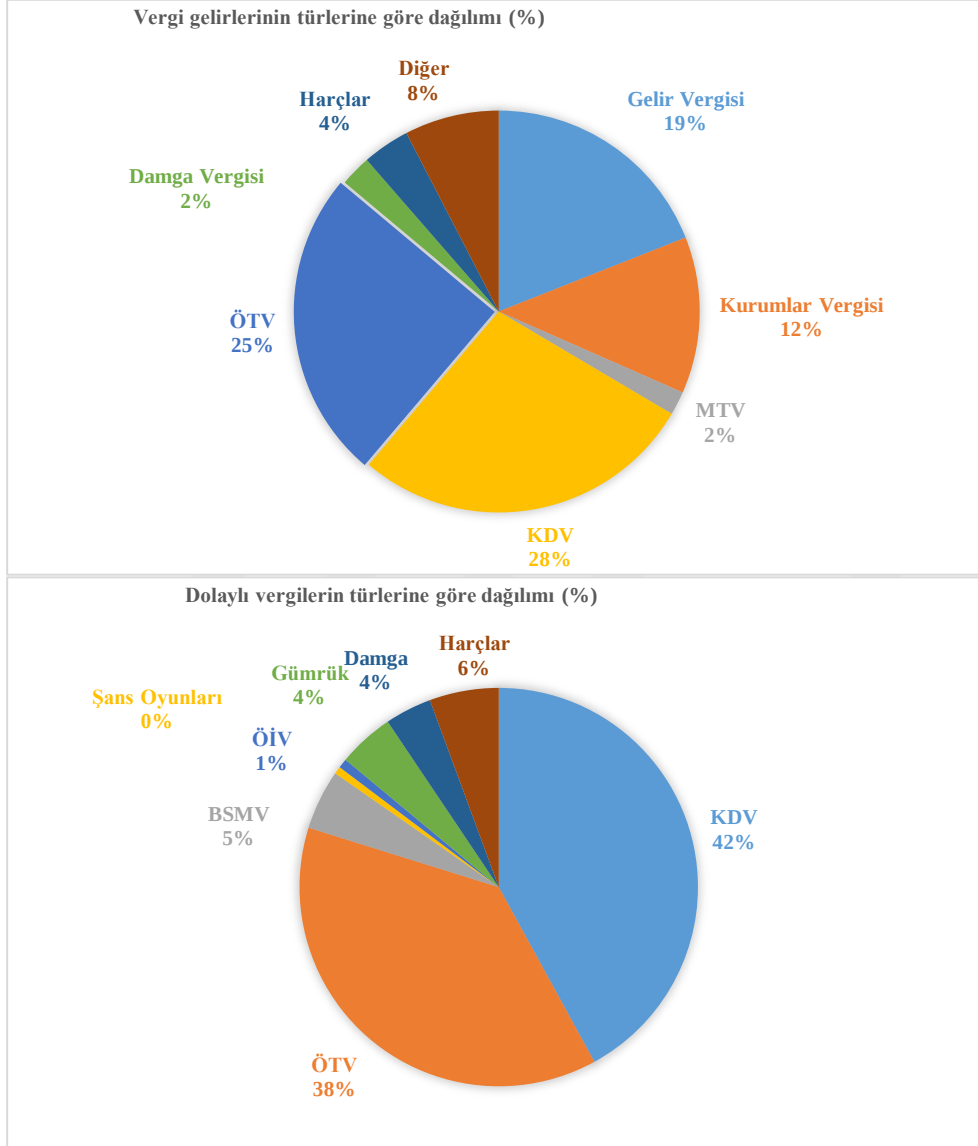
aldığı işlenmiş tütün, akaryakıt ürünleri, alkol ve alkollü içkiler üzerinden ÖTV alınırken, bunların yanında III sayılı listeye ilave olarak kolalı içecekler, II sayılı listede yer alan motorlu taşıtlar ve IV sayılı listede yer alan buzdolabı, çamaşır makinesi, bulaşık makinesi gibi beyaz eşya, elektronik eşya, mücevher, kürk gibi lüks tüketim malları üzerinden de ÖTV alınmaktadır. Türkiye her ne kadar Avrupa Birliği müktesebatına uyum için Özel Tüketim Vergisi Kanunu’nu çıkarmış olsa da, AB ve Türkiye’de uygulanan ÖTV arasında konu ve oranlar itibariyle büyük farklılıklar bulunmaktadır. Bu farklılığın en önemli nedeninin ÖTV’ye bakış açısının farklı olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Örneğin Avrupa ülkeleri sigara, içki ve benzine kamu harcamalarını artırdığı için bu vergileri koyarken, Türkiye artan bütçe açıklarını finanse etmek için bu vergileri koymaktadır. Avrupa Birliği’nin bakış açısına göre, sigara ve içki tüketimi sağlık harcamalarını artırmakta, benzin ve mazot gibi ürünlerin tüketimi ise çevre kirliliğine yol açmakta ve karayolları harcamalarını artırmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde bu ürünlerin tüketimini azaltmak ve bu ürünleri kullananların kamu harcamalarına daha fazla katkısını sağlamak maksadıyla bu ürünler üzerinden ÖTV alınmaktadır. Oysa ülkemizde özel tüketim vergisi uygulanırken Avrupa Birliği ülkelerine kıyasla hem verginin kapsamının daha geniş tutulduğu, hem de daha yüksek oranlarda ÖTV uygulandığı görülmektedir. Günümüzde artık lüks tüketim grubunda değerlendirilmeyen buzdolabı, çamaşır makinesi gibi dayanıklı tüketim malları, gazete ve kitap gibi (poşetlenerek satılanlar) toplumun gelişimine katkı sağlayan ürünlerin ÖTV kapsamında olması, ülkemizde özel tüketim vergisinin mali kaygılarla uygulandığı, Avrupa Birliği ülkelerinde olduğu gibi toplum yararının gözetilmediği hususunu göstermektedir. Aynı şekilde AB ülkelerinde parfüm, güzellik, makyaj ve cilt bakım ürünleri, tıraş malzemeleri, sofras ve mutfak eşyaları özel tüketim vergisine tabi değilken, ülkemizde bu ürünler ÖTV’ye tabi ürünler arasında yer almaktadır. Bu durum Türkiye’de özel tüketim vergisi uygulamasının genel bir tüketim vergisi görünümü kazanmasına yol açmaktadır. (İliaz, 2016; 137, 138, 139)

2.3. Türkiye’de Otomotivden Alınan ÖTV’nin Vergi Gelirleri İçindeki Payı

Ülkemizde kamu gelirlerinin %83’ü vergi gelirlerinden oluşmakta, vergi gelirlerinin %66’sını ise dolaylı vergiler (KDV, ÖTV, Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi, Şans Oyunları Vergisi, Özel İletişim Vergisi, Gümrük Vergisi, Damga Vergisi,

Harçlar) oluşturmaktadır. Dolaylı vergi kalemleri içerisinde en yüksek paya sahip iki vergi türü Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi’dir. Şekil 2.2’de toplam vergi gelirleri ve dolaylı vergi gelirlerinin türlerine göre dağılıma yer verilmiş olup, 2020 yılı itibariyle kamunun toplam vergi gelirleri içinde KDV’nin payının yüzde 27,7; ÖTV’nin payının ise yüzde 24,8 olduğu görülmektedir.

Şekil 2.2. Toplam ve dolaylı vergi gelirlerinin türlerine göre dağılımı (2020)

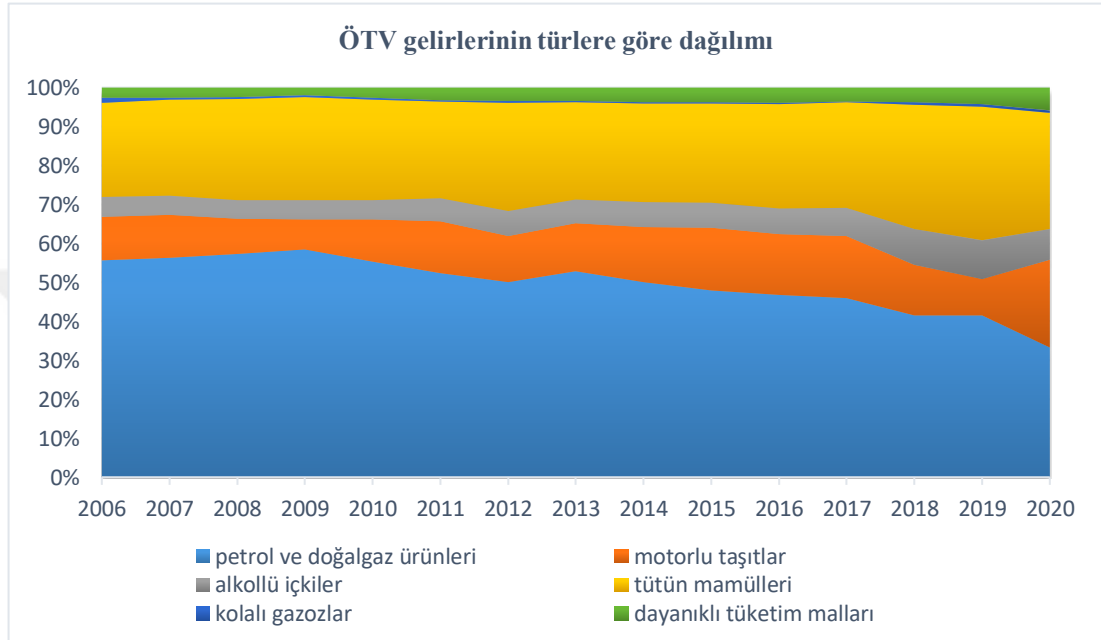


Kaynak: (BÜMKO)

Özel Tüketim Vergisi yürürlüğe girdiği tarihten itibaren günümüze kadar bütçenin önemli bir gelir kaynağı olmuştur. Diğer yandan özel tüketim vergisi gelirlerinin türlerine göre dağılımına bakıldığında, Şekil 2.3’de 2020 yılı itibariyle kamunun ÖTV tahsilatlarının yüzde 33’lük kısmının petrol ve doğalgaz ürünleri (I sayılı liste), yüzde

22'lik kısmının motorlu taşıtlar (II sayılı liste), yüzde 8'lik kısmının alkollü içkiler (III sayılı liste), yüzde 30'luk kısmının tütün mamülleri (III sayılı liste), yüzde 0,6'lık kısmının kolalı gazozlar (III sayılı liste) ve yüzde 5,8'lik kısmının dayanıklı tüketim mallarından (IV sayılı liste) oluştuğu görülmektedir.

Şekil 2.3. Özel tüketim vergisi gelirlerinin türlerine göre dağılımı (2020)



Kaynak: (BÜMKO)

ÖTV gelirleri uygulamaya konulduğu 2002 yılından beri sürekli artmış ve merkezi yönetim bütçe gelirlerinin önemli bir parçası haline gelmiştir. Aşağıdaki Tablo 2.1'de ÖTV gelirlerinin ve motorlu taşıtlar üzerinden alınan Özel Tüketim Vergisi'nin yıllar itibariyle gelişme seyri ve toplam vergi gelirlerine oranı yer almaktadır.

Tablo 2.1. ÖTV gelirlerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı

Yıllar	Toplam Vergi Geliri (bin TL) (A)	ÖTV Toplamı (bin TL)(B)	ÖTV Gelirlerinin Toplam Vergi Gelirine Oranı (%) (B/A)	Motorlu Taşıtlardan Alınan ÖTV (bin TL)(C)	Motorlu Taşıtlardan Alınan ÖTV'nin Vergi Gelirlerine Oranı (%) (C/A)
2006	137.480.292	36.926.175	0,26	4.138.481	0,030
2007	152.835.111	39.110.505	0,25	4.293.326	0,028
2008	168.108.960	41.831.722	0,24	3.804.892	0,023
2009	172.440.423	43.619.794	0,25	3.352.689	0,019
2010	210.560.388	57.285.121	0,27	6.192.786	0,029

2011	253.809.179	64.188.786	0,25	8.567.837	0,034
2012	278.780.848	71.705.544	0,25	8.408.472	0,030
2013	326.169.164	85.461.561	0,26	10.564.665	0,032
2014	352.514.457	91.095.043	0,25	12.850.802	0,036
2015	407.818.455	105.922.766	0,25	17.026.579	0,042
2016	459.001.741	120.401.507	0,26	18.872.615	0,041
2017	536.617.206	138.339.229	0,25	22.017.408	0,041
2018	621.536.356	133.906.012	0,21	17.327.830	0,028
2019	673.859.718	147.134.147	0,21	13.807.149	0,020
2020	833.250.502	207.283.203	0,24	46.596.296	0,056

Kaynak: (BÜMKO)

2.4. Türkiye’de Otomotiv Sektörüne Yönelik ÖTV Mevzuat Düzenlemeleri:

Özel Tüketim Vergisi Kanunu’na tabi motorlu taşıtlar kanuna ekli II sayılı listede tek tek belirtilmiş olup, binek otomobilleri ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş motorlu taşıtlar, yarı römorklar için çekiciler, eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, özel amaçlı motorlu taşıtlar, motosiklet, helikopter, uçak, gemi, yat, eğlence ve spor tekneleri ve benzeri taşıtlar bu kapsamda yer almaktadır. Diğer yandan II sayılı tarife pozisyon numaralarında sınıflandırılan taşıtların aksam ve parçaları, bu liste kapsamında ÖTV’ye tabi bulunmamaktadır.

4760 sayılı ÖTV Kanunu’na ekli (II) sayılı listede, ÖTV ile yürürlükten kalkan taşıt alım vergisi ve ek taşıt alım vergisine tabi olan motorlu taşıtlar yer almaktadır. Ancak daha önce taşıt alım vergisine tabi olan traktörler⁷ özel tüketim vergisi kapsamından çıkarılmış, daha önce %26 oranında KDV’ye tabi olan kar araçları ve golf araçları listeye eklenmiştir.

Diğer yandan Özel Tüketim Vergisi Kanunu’na ekli (II) sayılı liste kapsamında yer alan motorlu taşıtlar, kayıt ve tescile tabi olanlar ile kayıt ve tescile tabi olmayanlar şeklinde iki grupta değerlendirilmektedir. Bu durum Özel Tüketim Vergisi Kanunu 1’inci maddesinin (1) numaralı fıkrasında, ‘bu kanuna ekli (II) sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tabi olanların ilk iktisabı; kayıt ve tescile tabi olmayanların ise ithalatı, imal ya da inşa edenler tarafından teslimi ile ÖTV uygulanmadan önce

⁷ 26.10.2021 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile ÖTV Kanunu’na ekli II sayılı listeye ilave edilerek ÖTV kapsamına alınmıştır.

müzayede yoluyla satışı bir defaya mahsus olmak üzere ÖTV'ye tabidir.' hükmü ile açıklanmıştır.

Burada kanunda geçen 'ilk iktisap' ve 'kayıt ve tescil' terimlerinin tanımlarına yer verilmesinin daha açıklayıcı olacağı düşünülmektedir. Özel Tüketim Vergisi Kanunu 2. maddesi ile 'kayıt ve tescil', motorlu taşıtların ilgili mevzuat gereğince trafik, belediye, liman ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nce tutulan sivil hava vasıtaları siciline kayıt ve tescil edilmesi olarak tanımlanmıştır. Buna göre kayıt ve tescile tabi olan araçlar; Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliği uyarınca trafik tescil kuruluşlarıyla Türk Silahlı Kuvvetlerince tescil edilmesi zorunlu olan motorlu kara taşıtları ile belediyeler ve liman başkanlıklarınca tescil edilen deniz taşıtları, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce tescil edilen hava taşıtlarıdır.

(II) sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tabi olanlar için vergiyi doğuran olay ilk iktisaptır. Yine kanunun 2. Maddesinde ise 'ilk iktisap, (II) sayılı listedeki mallardan Türkiye'de kayıt ve tescil edilmemiş olanların, kullanılmak üzere ithali veya motorlu araç ticareti yapanlardan ya da müzayede yoluyla satışını gerçekleştirenlerden iktisabını, motorlu araç ticareti yapanlar tarafından kullanılmaya başlanmasını, aktive alınmasını veya adlarına kayıt ve tescil ettirilmesini ifade eder.' şeklinde açıklanmıştır.

Yukarıda sayılan Kanuna ekli (II) sayılı listede yer alan kayıt ve tescil edilmesi zorunlu olanlar dışındaki taşıtlar, kayıt ve tescile tabi olmayan taşıtlardır. Kayıt ve tescile tabi olmayan araçlarda vergiyi doğuran olay ise, bunların ithali, imalatçıları tarafından teslimi veya ÖTV uygulanmadan önce müzayede yoluyla satışdır.

Yine Özel Tüketim Vergisi Kanunu 4. Maddesinde verginin mükellefi tek tek sayılmıştır. Buna göre kayıt ve tescile tabi olan araçların ilk iktisabında verginin mükellefi, motorlu araç ticareti yapanlar, bunları kullanmak üzere ithal edenler ve müzayede yoluyla satışını gerçekleştirenlerdir. Buna göre örneğin; bayinin, Türkiye'deki distribütörden satmak üzere taşıt alımında, distribütörün ÖTV mükellefiyeti söz konusu olmaz. Bu durumda mükellef, taşıtı kullanıcıya satan bayidir. Ancak taşıtın satışının bayi aracılığı olmaksızın doğrudan distribütör tarafından yapılması halinde, distribütörün mükellef olacağı tabiidir. Yine Kanun'un 4. maddesinde kayıt ve tescile tabi olmayan taşıtlarda ise vergi mükellefi; bu taşıtları

imal, inşa, ithal edenler veya ÖTV uygulanmadan önce müzayede yoluyla satışını gerçekleştirenler olarak sayılmıştır.

Özel Tüketim Vergisi Kanunu 12. maddesinde ekli listelerde yer alan mallardan, karşılarında belirtilen tutar veya oranlarda ÖTV alınacağını hükme bağlanmış ve (II) sayılı listedeki bütün mallar için nispi vergi oranı öngörmüştür. Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nun yürürlüğe girdiği tarihten günümüze kadar ÖTV oranlarının yeniden belirlenmesine yönelik muhtelif yasal düzenlemeler yapılmış olmakla birlikte, Kanun'un yürürlüğe girdiği 01.08.2002 tarihinde II sayılı listede yer alan mallar ve bu mallara uygulanacak ÖTV oranlarına Tablo 2.2'de yer verilmiştir.

Tablo 2.2. Kanuna ekli (II) sayılı listenin yürürlük tarihi itibarıyla ÖTV oranları

G.T.İ.P	Mal İsmi	ÖTV Oranı (%)
87.01	Yarı römorklar için çekiciler	4
87.02	Otobüs	1
	Midibüs	4
	Minibüs	9
87.03	Binek otomobilleri ve esas itibarıyla insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar	
	Motor silindir hacmi 1600 cm ³ 'ü geçmeyenler	27
	Motor silindir hacmi 1600-2000 cm ³ arasında olanlar	46
	Motor silindir hacmi 2000 cm ³ 'ü geçenler	50
87.04	Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar (kamyon, kamyonetler ve diğerleri)	4
87.05	Özel amaçlı taşıtlar (beton karıştırıcı, tamir araçları, vinçli taşıtlar vb)	4
87.09	Kısa mesafelerde eşya taşımaya mahsus yük arabaları	4
87.11	Motosikletler	8
88.02	Diğer hava taşıtları (helikopter, uçaklar gibi)	0,5
89.01	Gezinti gemileri	6,7
89.03	Yatlar ve diğer eğlence ve spor tekneleri	8

Kaynak: (GİB)

Buraya kadar yapılan açıklamalardan görüleceği üzere Özel Tüketim Vergisi'ne tabi motorlu taşıtlar, Türk Gümrük Tarife Cetvelinde yer alan tanımlamalar esas alınarak insan taşımak üzere imal edilmiş araçlar, eşya/yük taşımak üzere imal edilmiş araçlar ve otobüs, minibüs, midibüs, motosikletler, hava taşıtları, yat, tekne vb. şeklinde tarife kodları itibariyle ayrı bir sınıflandırmaya tabi tutulmuştur. Özel Tüketim Vergisi Kanunu ekinde yer alan II sayılı liste incelendiğinde, 87.03. G.T.İ.P kodlu 'binek otomobiller ve insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar' kapsamında yer alan taşıtlara, II sayılı listede yer alan diğer motorlu taşıtlara nispeten çok daha yüksek oranlarda özel tüketim vergisi uygulandığı ve özel tüketim vergisi oranlarında yapılan değişikliklerin çoğunlukla 87.03. G.T.İ.P tarife kodu esas alınarak yapıldığı görülmektedir. Bu doğrultuda çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde daha çok '87.03.Binek otomobilleri ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar' kodlu motorlu taşıtlara yönelik yapılan ÖTV mevzuat düzenlemelerine yer verilecektir.

ÖTV Kanunu'na ekli (II) sayılı listede yer alan '87.03. Binek otomobilleri ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar' vergilendirilirken motor silindir hacimleri esas alınarak, motor silindir hacmi 1600 cm³ altındaki araçlar, motor silindir hacmi 1600 cm³ ile 2000 cm³ arasında olan araçlar ve motor silindir hacmi 2000 cm³ üzerinde olan araçlar olmak üzere üç ayrı sınıfta kategorize edilmiştir. Bu çerçevede 87.03 sınıfında yer alan motorlu taşıtlara uygulanan vergi oranlarında 2016 yılına kadar standart denilebilecek düzenlemeler yapılmış, ancak 2016 yılından sonra matraha dayalı kademeli bir vergilendirme sistemine geçilmiştir. Tablo 2.3 ve Şekil 2.4'de, 87.03 sınıfında yer alan taşıtlara 25.11.2016 tarihine kadar yapılan özel tüketim vergisi değişikliklerine yer verilmiştir.

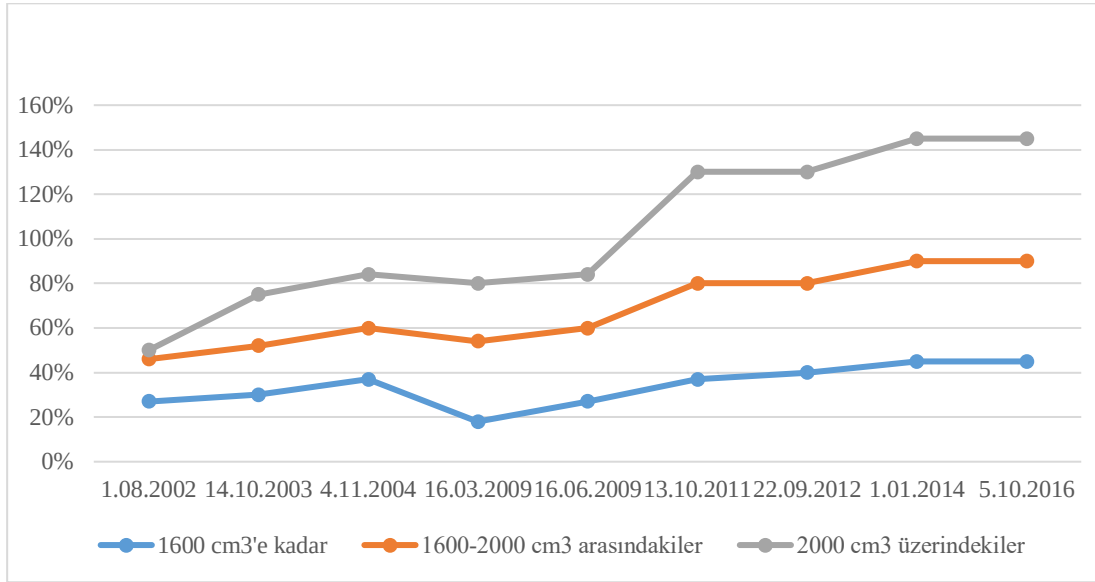
Tablo 2.3. 87.03 G.T.İ.P kodlu motorlu taşıtlara uygulanan ÖTV oranları (2002-2016)

Tarihler	Motor Silindir Hacmi		
	1600 cm ³ 'ü geçmeyenlerde uygulanan ÖTV oranı (%)	1600-2000 cm ³ arasında olanlarda uygulanan ÖTV oranı(%)	2000 cm ³ 'ü geçenlerde uygulanan ÖTV oranı(%)
01.08.2002	27	46	50
14.10.2003	30	52	75
04.11.2004	37	60	84

16.03.2009	18	54	80
16.06.2009	27	60	84
01.10.2009	37	60	84
13.10.2011	37	80	130
22.09.2012	40	80	130
01.01.2014	45	90	145
05.10.2016	45	90	145

Kaynak: (GİB)

Şekil 2.4. 87.03 G.T.İ.P kodlu motorlu taşıtlara uygulanan ÖTV oranları (2002-2016)

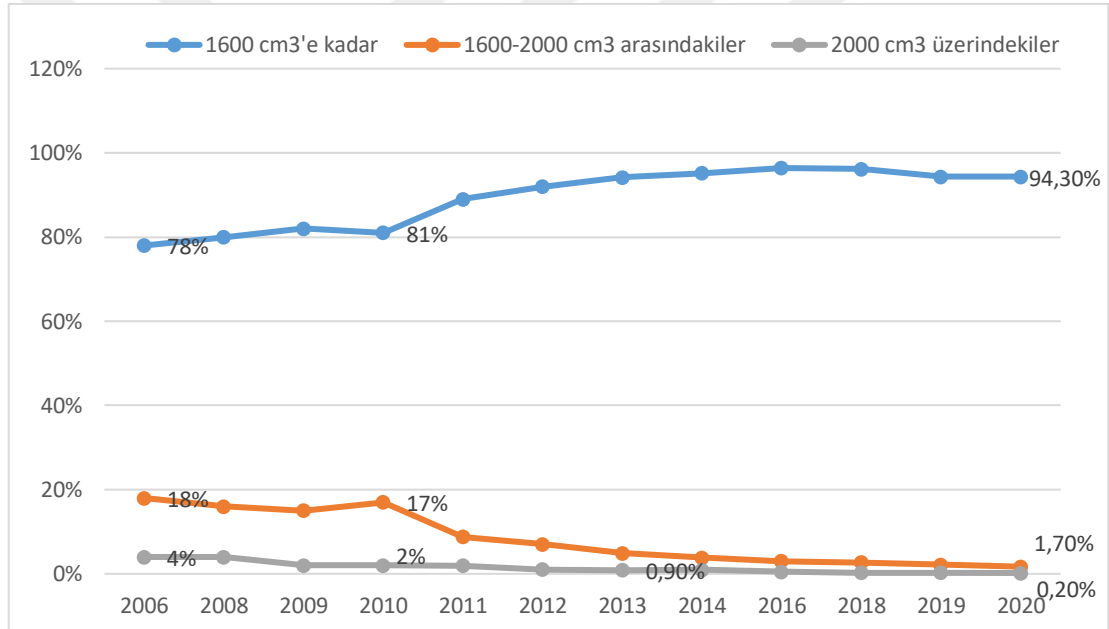


Kaynak: (GİB)

Şekil 2.4. incelendiğinde, 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren binek otomobillere yönelik uygulanan vergi oranlarının belli dönemler haricinde sürekli artırıldığı görülmektedir. Diğer yandan aracın motor silindir hacmi büyüdükçe uygulanan vergi oranının arttığı ve ÖTV oranlarındaki artışların daha çok motor silindir hacmi yüksek araçlar aleyhine olduğu görülmektedir. Nitekim her dilime uygulanan oranlar arasındaki fark giderek açılmış, ÖTV'nin yürürlüğe girdiği tarihte en alt dilim ile en üst dilime uygulanan oranlar arasındaki fark %23 iken, 2016 yılına gelindiğinde bu fark %100'e kadar çıkmıştır. Ayrıca her bir basamağın kendi içinde uygulanan oranların da motor silindir hacmi yükseldikçe iki, hatta üç katına kadar artırıldığı görülmektedir.

Türkiye otomotiv pazarının son yıllardaki yapısı incelendiğinde, motor silindir hacmi 1600 cm³'den düşük araçların pazar payının arttığı, motor silindir hacmi 1600 cm³'den büyük araçların ise pazar payının azaldığı gözlenmektedir. Şekil 2.5.'de görüldüğü üzere, Otomotiv Distribütörleri Derneği verilerine göre 2020 yılı itibariyle son on yılda motor gücü 1600 cm³ altındaki motorlu araçların pazar payı %81'den %94,3'e yükselirken, motor gücü 1600-2000 cm³ arasındaki motorlu araçların payı %17'den %1,7'ye ve motor gücü 2000 cm³'den büyük araçların payı ise %2'den %0,2'ye düşmüştür. Pazar yapısındaki bu değişimin büyük ölçüde motor silindir hacmi yüksek araçlar aleyhine yapılan özel tüketim vergisi düzenlemelerinden kaynaklandığı düşünülmektedir.

Şekil 2.5. Binek otomobillerin motor hacmine göre pazar payı (2006-2020)



Kaynak: (ODD)

Diğer yandan 25.11.2016 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan 2016/9542 sayılı kararname ile binek otomobillere uygulanan özel tüketim vergisi oranlarında ilk defa fiyat kriterini de dikkate alan matraha dayalı kademeli bir sisteme geçilmiştir. Buna göre yapılan değişiklik öncesi motor silindir hacmine göre 3 kategoride farklı ÖTV oranları uygulanırken, bu kararla birlikte ilgili kategoriler içinde aracın vergi öncesi fiyatı da göz önünde bulundurularak uygulanan ÖTV oranları değiştirilmiştir. Tablo 2.4'de 25.11.2016 sayılı kararla 87.03 sınıfında yer alan taşıtlara uygulanması kararlaştırılan özel tüketim vergisi oranlarına yer verilmiştir.

Tablo 2.4. 87.03 G.T.İ.P. kodlu motorlu taşıtlar için 25.11.2016 tarihli düzenleme ile getirilen ÖTV oranları

Motor Gücü	Çıplak Fiyatı	25.11.2016 öncesi ÖTV Oranı (%)	25.11.2016 sonrası ÖTV Oranı (%)	Vergi Oranında Değişim(%)
1600 cm3'ün altı	40 bin TL'nin altı	45	45	Yok
	40-70 bin TL arası	45	50	+5 puan (önceden %45 idi)
	70 bin TL'nin üstü	45	60	+15 puan (önceden %45 idi)
1600-2000 cm3 arası	100 bin altı	90	100	+10 puan (önceden %90 idi)
	100 bin üstü	90	110	+20 puan (önceden %90 idi)
2000 cm3 üstü	Fiyat aralığı belirlenmemiş	145	160	+15 puan (önceden %145 idi)

Kaynak: (GİB)

Tablo 2.4.'de görüldüğü üzere yeni düzenleme ile alt dilimde yer alan ve fiyatı 40.000,00 TL'yi aşmayan araçlara yönelik uygulanan %45'lik vergi oranında herhangi bir değişiklik yapılmadığı için, bu araçların satış fiyatı ve vergi oranında herhangi bir değişiklik olmamaktadır. Fiyatı 40 bin ile 70 bin arasında yer alan araçlarda ÖTV oranının %45'den %50'ye çıkarılması, ilgili aralıkta yer alan araçların nihai fiyatında %3,4'lük bir artışa, vergi yükünün ise KDV de ilave edildiğinde %71'den %77'ye yükselmesine sebep olmaktadır. Vergi değişiminden en çok etkilenen grup ise vergi öncesi fiyatı 70 bini aşan araçlar olmuştur. Belirtilen aralıkta yer alan araçlara uygulanan vergi oranının %45'den %60'a çıkarılması, ilgili gruba giren araçların vergi yükünün %71'den %89'a çıkmasına ve nihai fiyatlarında ise %10,3'lük bir artışa sebep olmuştur. Örneğin vergi öncesi satış fiyatı 80 bin TL olan bir aracın söz konusu düzenleme öncesi satış fiyatı 136 bin 880 TL (80 bin TL+ 36 bin TL ÖTV + 20 bin 880 TL KDV) iken söz konusu aracın nihai satış fiyatı içinde katlanılan vergi yükü %71 olmaktadır. Yine söz konusu düzenleme sonrası vergi öncesi satış fiyatı 80 bin

TL olan aracın nihai satış fiyatı 151 bin 040 TL(80 bin TL + 48 bin TL ÖTV + 23 bin 040 TL KDV) ve katlandığı vergi yükü ise %89'a yükselmektedir.

Motor silindir hacmi 1600-2000 cm³ arasında olup da vergi öncesi fiyatı 100 bin TL'yi aşmayan araçlara uygulanan vergi oranı ise %90'dan %100' çıkarılmış, bu durum nihai araç fiyatında %5,3'lük bir artışa sebep olurken toplam vergi yükünü %124'den %136'ya çıkarmıştır. Yine motor hacmi 1600-2000 cm³ arasında olup, vergi öncesi fiyatı 100 bin TL'yi aşan araçlarda ise vergi oranı %90'dan %110'a çıkarılmış ve buna bağlı olarak bu gruptaki araçların vergi yükü 24 puan artarak %148'e çıkmış ve nihai araç fiyatında ise %10,5 oranında bir artış olmuştur. Örneğin vergi öncesi satış fiyatı 120 bin TL olan bir aracın söz konusu düzenleme öncesi satış fiyatı 269 bin 40 TL (120 bin TL+ 108 bin TL ÖTV + 41 bin 40 TL KDV) iken söz konusu aracın nihai satış fiyatı içinde katlanılan vergi yükü %124 olmaktadır. Yine söz konusu düzenleme sonrası vergi öncesi satış fiyatı 120 bin TL olan aracın nihai satış fiyatı 297 bin 360 TL(120 bin TL + 132 bin TL ÖTV + 45 bin 360 TL KDV) ve katlandığı vergi yükü ise %148'e yükselmektedir.

Motor silindir hacmi 2000 cm³ üzerinde olan araçlarda ise uygulanan özel tüketim vergisi oranı aracın fiyatına bakılmaksızın %145'den %160'a yükseltilmiştir. Bunun sonucunda ise ilgili motor hacmine sahip araçların vergi yükünü 18 puan artırarak %207'e yükseltmiş ve nihai satış fiyatını ise % 6,1 oranında artırmıştır.

Buraya kadar yapılan açıklamalardan özel tüketim vergisine tabi motorlu taşıtlara uygulanan vergi oranlarının belli dönemler haricinde sürekli artırıldığı görülmektedir. Geçmiş dönemlerde yapılan ÖTV artışlarının genel olarak iki önemli nedene bağlı olarak geliştiği söylenebilir. Bunlardan birincisi otomotiv sektörünün en fazla ithalat yapılan sektörlerden biri olmasıdır. Otomotiv ana sanayinde ihracat her ne kadar ithalattan fazla olup, sektör dış ticaret fazlası verse de, otomotiv iç pazarının neredeyse %70'ini ithal araçlar oluşturmaktadır. Türkiye'de hızlı gelir artışı, genç nüfus artışı ve bağımlı nüfusun azalması ile birlikte kentleşmenin ve kredi kullanım oranlarının artması otomotiv talebini artırmakta, bu da ithalat yoluyla cari açığın artmasına neden olabilmektedir. Bu doğrultuda cari açığın artmasını önlemek maksadıyla artan talebi baskılamak için ÖTV artışları yapıldığı söylenebilir. Özel tüketim vergilerinde yapılan artışın bir diğer sebebi ise kamu bütçe gelirlerinin artırılmak istenmesidir. Geçmiş yıllarda yapılmış ÖTV düzenlemelerinde bu iki saik ekseninde hareket edilmiş olsa

da, 25.11.2016 tarihinde yapılan düzenleme ile Türkiye’de üretimi yapılan araçların pazar payının artırılması hedefi de göz önünde bulundurulmuştur. Otomobile uygulanan ÖTV oranlarının Türkiye’de üretimi yapılan otomobillerin ortak özelliği olan ekonomik araç sınıfını dikkate alarak fiyat eşiklerinin belirlenmesi bir bakıma yerli üretimi destekleyen bir vergi politikasıdır. Nitekim söz konusu tarih itibarıyla Türkiye’de üretilen otomobillerin yaklaşık %50’si vergi öncesi fiyatı 40 bin TL’nin altında yer alan araçlardan oluşmakta, geri kalan kısmında ise yeni düzenleme ile birlikte en az %3,4’lük bir fiyat artışı gerçekleşmektedir. Bununla birlikte yeni ÖTV düzenlemesi ile her ne kadar Türkiye’de üretilen otomobillerin talebinin artırılması ve otomobil pazarındaki ana sanayinin payının artırılması hedeflenmiş olsa da, söz konusu düzenlemenin uzun vadede fiyatı 40 bin TL üzerinde otomobil üreten üreticilerin Türkiye’yi üretim merkezi olarak seçmelerini veya mevcut üreticilerin fiyatı yüksek model üretimlerini Türkiye’ye taşımalarını olumsuz etkileyeceği düşünülmektedir. Yine yeni ÖTV düzenlemesi ekonomik segment araç üretimini teşvik ettiği için, Türkiye’deki ana sanayinin küresel rekabet koşullarına uygun yüksek teknoloji araç üretimini baskılayabileceği ve uzun vadede ana sanayinin gelişimini olumsuz etkileyebileceği düşünülmektedir. Öte yandan yeni düzenleme ile birlikte araçların silindir hacmi yanında fiyat kıstasının da dikkate alınması kur riskini de beraberinde getirmektedir. Döviz kurundaki muhtemel dalgalanmalar hem cari dönemdeki hem de geleceğe yönelik beklentileri etkileyerek talebin öne çekilmesi veya ertelenmesi suretiyle pazardaki istikrarsızlığı artıracaktır. Yine yeni düzenlemeye göre aynı silindir hacmi sınıflandırmasında olup da, fiyatı matrah sınıflandırmasına göre bir üst fiyat eşiğine yakın olan araçlar (1600 cm³’den düşük motorlu otomobillerde 40 bin TL ve 70 bin TL, 1600-2000 cm³ motorlu araçlarda 100 bin TL) kısa vadede kur hareketlerinden en fazla etkilenecek grupta yer almaktadır. Dolayısıyla yeni ÖTV düzenlemesinin ekonomik sınıfta yer alan araçları destekleyici etkisi ortadan kalkacak, alt fiyat diliminde yer alan araçlar birkaç yıl içinde kur ve enflasyon artışının etkisiyle yüksek vergi oranlarının uygulandığı fiyat dilimlerine girecektir. Bu doğrultuda yeni ÖTV düzenlemesindeki fiyat dilimlerinin her yıl enflasyon ve kur artışı oranında yukarı yönlü revize edilmesi ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. (Pişkin, 2017 b:13, 21)

Bu doğrultuda 25.11.2016 tarihli düzenleme sonrasında yapılan ÖTV değişiklikleri incelendiğinde araçların motor hacmine göre kompozisyonunda bir değişiklik

yapılmadığı ancak, aynı silindir hacminde yer alan araçların vergilendirilmelerinde esas alınan fiyat dilimlerinin belli dönemler itibarıyla yukarı yönlü revize edildiği görülmüştür. Tablo 2.5.’de 25.11.2016 tarihinden itibaren 87.03 kodlu ‘binek otomobiller ve insan taşımaya mahsus motorlu araçlar’ sınıfına yönelik uygulanan ÖTV mevzuat düzenlemelerine yer verilmiştir.

Tablo 2.5. 87.03 G.T.İ.P kodlu motorlu taşıtlara uygulanan ÖTV Oranları (2016-2021)

Tarihler	Motor Silindir Hacmi					
	1600 cm ³ ’ü geçmeyenlerde ÖTV oranı (%)			1600-2000 cm ³ arasında olanlarda ÖTV oranı(%)		2000 cm ³ ’ü geçenlerde ÖTV oranı(%)
25.11.2016	40 bin TL altı	40-70 bin TL arası	70 bin TL üstü	100 bin altı	100 bin üstü	160
	45	50	60	100	110	
03.02.2017	40 bin TL altı	40-70 bin TL arası	70 bin TL üstü	100 bin altı	100 bin üstü	160
	45	50	60	100	110	
01.01.2018	46 bin TL altı	46-80 bin TL arası	80 bin TL üstü	114 bin altı	114 bin üstü	160
	45	50	60	100	110	
24.09.2018	70 bin TL altı	70-120 bin TL arası	120 bin TL üstü	170 bin altı	170 bin üstü	160
	45	50	60	100	110	
31.10.2018	70 bin TL altı	70-120 bin TL arası	120 bin TL üstü	170 bin altı	170 bin üstü	160
	30	35	60	100	110	
01.07.2019	70 bin TL altı	70-120 bin TL arası	120 bin TL üstü	170 bin altı	170 bin üstü	160
	45	50	60	100	110	
30.08.2020	85 bin TL altı	85-130 bin TL arası	130 bin TL üstü	170 bin altı	170 bin üstü	220
	45	50	80	130	150	
13.08.2021	92 bin TL altı	92-150 bin TL arası	150 bin TL üstü	170 bin altı	170 bin üstü	220
	45	50	80	130	150	

Kaynak: (GİB)

Ayrıca Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nda elektrikli motor gücüne sahip taşıtlara yönelik uygulanan düzenlemelere bakıldığında, elektrikli taşıtların 25.02.2011 tarih ve 2011/1435 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile ilk kez ÖTV kapsamına alındığı görülmüştür. Söz konusu düzenleme ile 87.03 tarife pozisyonunda yer alan 'sadece elektrikli motorlu olanlar' için ÖTV oranları;

- Motor gücü 85 kW'ı geçmeyenler için %3
- Motor gücü 85 kW'ı geçen fakat 120 kW'ı geçmeyenler için %7
- Motor gücü 120 kW'ı geçenler için %15 olarak belirlenmiştir.

Diğer yandan elektrikli motor gücüne sahip araçların ardından, hem elektrikli hem de konvansiyonel motora sahip hibrit araçlar da 2016 yılında ÖTV kapsamına alınmış ve 25.11.2016 tarih ve 2016/9542 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile tüm motorlu araçlarda olduğu gibi hibrit araçlarda da fiyat kriterini dikkate alan matraha dayalı vergilendirme sistemine geçilmiştir. Buna göre Tablo 2.6'da 25.11.2016 tarih ve 2016/9542 sayılı kararla 87.03 tarife pozisyonunda yer alan hibrit araçlara uygulanan ÖTV oranlarına yer verilmiştir.

Tablo 2.6. 87.03 G.T.İ.P kodlu hibrit taşıtlar için 25.11.2016 tarihli düzenleme ile getirilen ÖTV oranları

Motor Gücü	Elektrik Motor Gücü	Çıplak fiyatı	ÖTV Oranı (%)
1600 cm ³ <2000 cm ³	Elektrik motor gücü 50 kW'ı geçip motor silindir hacmi 1800 cm ³ 'ü geçmeyenler	50 bin TL altı	%45
		50- 80 bin TL arası	%50
		Diğerleri	%60
2000 cm ³ <2500 cm ³	Elektrik motor gücü 100 kW'ı geçen	100 bin TL altı	%100
		Diğerleri	%110

Kaynak: GİB

Otomotiv Distribütörleri Derneği'nin verilerine göre ülkemizde 2020 yılı itibariyle hibrit ve sadece elektrikli motor gücüne sahip araçların otomobil pazarında %3,8'lik bir paya (ODD, 2021:4) sahip olduğu göz önünde bulundurulduğunda, bu tez çalışması kapsamında otomotiv sektörüne yönelik ÖTV düzenlemelerinin iktisadi etkileri analiz edilirken elektrikli araçlara yönelik ÖTV düzenlemelerine ayrıca yer verilmeyecektir.

3. TÜRKİYE’DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK ÖTV DÜZENLEMELERİNİN İKTİSADİ ETKİLERİNİN ANALİZİ

3.1. Otomotiv Sektörüne Yönelik Yapılan Vergi İndirimlerinin İktisadi Etkileri

Otomotiv sektörü gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler açısından ekonomiye yaptığı katkılar, diğer sektörlerle olan bağlantıları, teknolojik gelişmelere öncülük etmesi, yarattığı üretim ve istihdam hacmi ve ülke ekonomilerine ihracat aracılığıyla yaptığı olumlu katkılar bakımından stratejik öneme sahip sektörler arasında yer almaktadır. Otomotiv sektörü kendi bünyesi dışında, hammadde temin ettiği petro-kimya, demir-çelik, lastik sanayi gibi birçok ana sanayi sektörünün yanı sıra, otomotiv yan sanayi ve nihai ürünlerin tüketiciye ulaşmasını sağlayan pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörleriyle de yakından ilişkili olup, savunma sanayinin de gelişimine en önemli desteği veren sanayi dalı konumundadır. Küreselleşen dünya ekonomisinde hızlı bir değişim içinde olan pazar ve rekabet şartlarına uyum sağlayabilmek için dinamik bir gelişim içinde olan otomotiv sektörü ülke ekonomileri açısından lokomotif sektör niteliğindedir. Dolayısıyla sektörde meydana gelen değişimler içinde bulunduğu ekonomiyi bir bütün olarak yakından etkilemektedir.

Ülkemiz ekonomisi açısından da kalkınmada öncelikli sektörler arasında yer alan otomotiv sektörü, son 15 yıldır ihracatta lider sektör olmasının yanında, teknolojik gelişmeye, üretim ve istihdama yaptığı katkılar bakımından ekonominin vazgeçilmez sektörleri arasında yer almaktadır. Sektörde çok uluslu yabancı otomotiv şirketlerinin ülkemizde ihracata yönelik yaptığı doğrudan yatırımların da katkısıyla ülkemiz önemli bir üretim merkezi haline gelmiştir. Ülkemizin bulunduğu coğrafi konum itibarıyla sahip olduğu avantajlar, sektörün güçlü sermaye yapısı, sahip olduğu teknoloji yatırımları ve Ar-Ge olanakları, yetişmiş insan gücü ve düşük işgücü maliyeti ile gelişen yan sanayinin varlığı, otomotiv sanayimizin küresel pazarlarda sahip olduğu rekabet gücünü her geçen gün artırmaktadır. Bunun yanında sektörün eksik kapasite kullanımı, yetersiz iç pazar, ana ve yan sanayi arasında işbirliği eksikliği ve yüksek vergi oranları gibi zayıf olduğu yönleri de bulunmaktadır. (Gülçiçek, 2013:22)

KPMG Türkiye’nin 2015 yılında yaptığı bir araştırmaya göre ülkemizde potansiyelin altında kalan iç pazar ve yüksek vergi oranları sektörün kronikleşen sorunlarının başında gelmektedir. (KPMG, 2015:23) Bir sanayi için pazarın istikrarlı ve güçlü olması rekabet gücü açısından hayati önem taşımaktadır. Bu husus talep esnekliği

yüksek ürünler üreten otomotiv sektörü için daha da önemlidir. Çünkü iç pazarda yaşanacak küçük bir istikrarsızlık başta otomotiv sektörü ürünlerine olan talebin hızla düşmesine neden olacak ve otomotiv sektörüyle birlikte bağlantılı olduğu diğer sektörleri de etkisi altına alarak doğrudan ve dolaylı olarak tüm ekonomiye olumsuz yönde yansıyacaktır. Sektörde iç talebi etkileyen en önemli etken, bir yandan yasal düzenlemelerle yeni yatırımlar teşvik edilip üretim kapasitesi arttırılmaya çalışılırken, diğer yandan sektör ürünlerine uygulanan yüksek satış vergileri ile talebin baskı altında tutulmasıdır. (Aksu, 2011:89)

Günümüzde devletler hem kamu harcamalarını finanse etmek hem de ekonomiye müdahale aracı olarak vergi politikalarına başvurmaktadırlar. Diğer bir deyişle vergi politikaları, iktisadi, mali ve sosyal amaçlar doğrultusunda maliye politikası aracı olarak kullanılmaktadır. Ülkemizde ekonomimiz açısından önemli bir yere sahip olan otomotiv sektörü de vergi politikalarından doğrudan ve dolaylı olarak etkilenmektedir. Otomotiv sektörü üzerinden alınan vergiler mikro açıdan iktisadi karar birimlerinin davranışlarını, araç fiyatlarını, üretici maliyetlerini, makro açıdan ise yabancı sermaye yatırımlarını, istihdam, gelir dağılımı, dış ticaret hadleri ve kamunun elde ettiği vergi gelirlerini etkilemektedir. (Aras, 2021:100)

Üretimden pazarlama sürecine kadar geçen tüm aşamalarda sektör faaliyetleri kayıt altına alındığından otomotiv sektörü kamu maliyesi açısından kesin bir vergi kaynağı niteliğindedir. (Görener, 2008 b:1223) Diğer yandan birçok sanayi kolu ile ilişkili olması sektörde vergilendirilen kaynakların çeşitli ve sayıca fazla olmasına neden olmaktadır. (Aras, 2021:5) Otomotiv sektörü doğrudan ve dolaylı olarak vergilendirilmektedir. Ülkemizde bir motorlu taşıta sahip olmak için ödenen vergiler genel itibariyle satın alma ve kullanım süreciyle ilgili olmak üzere iki aşamada karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan KDV ve ÖTV taşıt satışında uygulanan dolaylı vergiler, MTV ise motorlu taşıt sahipliği üzerinden ödenen dolaysız bir vergi türüdür. Ülkemizde motorlu taşıtlar vergisi aracın motor silindir hacmi, yaşı, taşıtın cinsi ve oturma yeri, azami toplam ağırlığı, azami kalkış ağırlığı gibi kıstaslar göz önünde bulundurularak belirlenen tarifeler üzerinden alınmakta, aracın motor silindir hacmi ile orantılı olarak uygulanan vergi oranı artmakta, aracın yaşı ile ters orantılı olarak da uygulanan vergi oranı azalmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerinde motorlu taşıtlar vergilendirilirken daha çevreci bir yaklaşım benimsendiği gözlenmekte, motorlu

taşıtın yaşı büyüdükçe çevreye daha fazla zarar verdiği düşünülerek uygulanan vergi oranları artırılmakta ve karbon tüketimini esas alan bir vergilendirme tarifesine uygulanmaktadır. Oysa ülkemizde motorlu taşıtlar vergisi uygulamasında motorlu taşıtların bir servet unsuru olarak değerlendirildiği görülmektedir. Ayrıca otomotiv sektörü üzerinden alınan diğer vergiler, gelir ve kurumlar vergisi, gümrük vergisi, sektörde tamamlayıcı mal niteliğinde olan akaryakıt satışı üzerinden alınan ÖTV ve KDV, sektörde istihdam edilen kişilerin elde ettiği ücret gelirleri üzerinden alınan gelir vergisi şeklinde sayılabilir.

Otomotivden alınan vergi sayısının fazla ve oranların yüksek olması sektörün vergi yükünü artırmaktadır. Türkiye’de otomotive uygulanan dolaylı vergiler üst tarifelerde, aracın vergisiz fiyatının bir katını dahi geçmektedir. (Odabaşı, 2007:125) Ülkemizde otomotiv sektörüne yönelik uygulanan KDV oranı %18’dir. ÖTV oranları ise aracın motor silindir hacmi ve vergi matrahına göre belirlenmekte olup, %45 ile %220 arasında değişmektedir. Bu şu anlama gelmektedir; %220 oranında (motor silindir hacmi 2000 cm³ üzerinde olan bir araç için) uygulanan bir satış vergisi örneğin üreticinin 100 bin TL’ye satmaya razı olacağı bir otomobili tüketicinin 377 bin 600 TL’ye (ÖTV ve KDV dâhil) almasına neden olacaktır. Türkiye’de otomobil satışına uygulanan dolaylı vergilerin bu denli yüksek olmasına karşılık, Avrupa Birliği ülkelerinde otomotiv sektörü üzerinden alınan dolaylı vergilerin ortalaması %20 civarındadır. (Odabaşı, 2007:125) Birçok Avrupa ülkesinde otomobil satışı üzerinden özel tüketim vergisi alınmamakta ve uygulanan KDV oranları ise ülkemize kıyasla oldukça düşük seviyelerdedir. Bu durum ülkeler arasında KDV oranları yakın seviyelerde iken, diğer vergilerin tüm Avrupa ülkeleri ile uyumlaştırılmaktan uzak olduğunu göstermektedir. (Aksu, 2011:94) Aşağıdaki tabloda (Tablo 3.1) otomotiv satışı üzerinden Dünya’daki bazı ülkelere uygulanan KDV ve ÖTV oranlarına yer verilmiştir.

Tablo 3.1. Ülkelere Göre Otomobil KDV ve ÖTV Oranları (2020)

Ülke	KDV Oranı	ÖTV Oranı	Ülke	KDV Oranı	ÖTV Oranı
ABD	%3	-	İsveç	%25	-
Almanya	%19	-	İsviçre	%8	-
Avusturya	%20	En Fazla %32	İtalya	%22	-

Belçika	%21	-	Japonya	%8	-
Bulgaristan	%20	-	Kanada	%5	%13
Çin	%3	-	Macaristan	%27	-
Danimarka	%25	%25, %85, %150	Malta	%18	-
Estonya	%20	-	Norveç	%25	-
Finlandiya	%24	%2,7-%90	Polonya	%23	-
Fransa	%20	-	Portekiz	%23	-
Güney Kore	%10	%39	Romanya	%19	-
Hindistan	-	%12,5-%30	Rusya	%18	-
Hollanda	%21	-	Şili	%19	-
İspanya	%21	En Fazla%14,75	Türkiye	%18	%45-%220
İsrail	%17	%83	Yunanistan	%24	-

Kaynak: (www.drdatastats.com)

Ülkemizde devletin otomotiv sektörüne vermiş olduğu öneme rağmen uygulanan yüksek vergi oranları sürekli eleştiri konusu olmuştur. Sektörde uygulanan yüksek vergi oranları talebi baskı altına almak suretiyle firmaların satışlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Ekonomide vergilerin neden olduğu ek kayıplar ve kaynak tahsisindeki bozulmalar ekonomik etkinlikten uzaklaşılmasına neden olmaktadır. (Coşkun, 2019:39) Otomotiv sektöründe uygulanan yüksek satış vergileri potansiyel talebin gerçek talep haline dönüşmesinin önündeki en önemli engellerden biri olarak gösterilmektedir. Otomobil sahipliğini kısıtlayan yüksek vergi oranlarının da etkisiyle Türkiye’de bin kişiye düşen otomobil sayısı hâlen Dünya ortalamasının çok altında bulunmaktadır.

Ülkemizde otomotiv sektörünün günümüzde bulunduğu seviyeye ulaşmasında ülkemize yapılan doğrudan yabancı yatırımların ve kurulan yabancı ortaklıkların katkısı yadsınamaz. Türkiye’ye yeni yatırımlar gelmesi için yatırım ortamının iyileştirilmesi ve iç pazarın büyümesi en önemli koşullardır. Geldiğimiz noktada ülkemize yeni orijinal parça üretim yatırımları yapılmadığı gibi, yabancı sermayeli tedarik firmalarının yeni yatırım projelerini Doğu Avrupa ülkelerine kaydırmaya başladığı görülmektedir. Bunun en önemli sebebi giderek artan üretim maliyetleridir.

Bu bakımdan gelecekteki yeni fırsatları kaçırmamak için sanayici ve tüketici üzerindeki yüklerin hafifletilmesi önem arz etmektedir. (KPMG, 2015:24)

Diğer yandan ekonomide uygulanan vergi politikaları gerek doğrudan gerekse de dolaylı olarak firmaların fiyat davranışları üzerinde etkilidir. Dolaylı vergilerin kanuni temsilcileri esas itibariyle satıcılar, dolayısıyla firmalardır. Firmaların vergiye verdikleri tepkiler ise, maliyeti yansıtmaya yönelik davranışlar biçiminde olup, bu da piyasanın yapısına ve arz-talep esnekliklerine bağlı olarak değişmektedir. Otomotiv sektöründe taşıt talebi ne tam anlamıyla esnek ne de tam anlamıyla katıdır. Bu sebeple endüstri vergi yükünü tamamen tüketicilere yansıtamamakta, bu maliyeti tüketicilerle birlikte paylaşmaktadır. Yüksek vergi oranları sektörün rekabet gücünü olumsuz yönde etkilemekte ve sektörde faaliyet gösteren firmalar fiyat dışı alanlara yönelerek alternatif rekabet stratejileri geliştirmektedirler. (Odabaşı, 2007:124) Sektördeki firmaların yurt dışı piyasalar için ürettikleri otomobiller ile yurt içi piyasalar için ürettikleri otomobillerde ürün farklılaştırmasına gitmesi buna örnek olarak gösterilebilir.

Otomotiv sektöründe vergi indirimini savunanlara göre vergi uygulamalarında düzenli indirimlere gidildiği takdirde başlangıçta kamunun bir vergi kaybı söz konusu olacak gibi gözükse de, bu durum sektör canlandığı zaman bu kaybı telafi edecek bir vergi potansiyeline dönüşebilir. Bunlar otomobil talebindeki artışa bağlı olarak ödenecek taşıt alım ve yıllık kullanım vergileri ve otomotiv sektöründe faaliyet gösteren firma ve şahısların ödedikleri kurumlar ve gelir vergisi, üretimde ara malı olarak kullanılacak ithal malzemeye ödenen gümrük ve katma değer vergisi ve bunların dışında lokomotif niteliğinde olan sektördeki canlanmanın bağlantılı olduğu sektörlerle yansımasıyla, yan sanayiden turizme, hammadde kimya endüstrisine kadar diğer iş kollarında yaratacağı ilave üretim ve istihdamın, vergiler yoluyla devlet gelirlerine katkısı ile mümkün olacaktır. Ayrıca otomotiv talebindeki artışla birlikte otomotiv sektörün üretim değerleri bu talebi karşılamak için yeni bir düzenleme içine girecek, üretimde ekonomik etkinlik seviyesine yaklaşarak üretim maliyetleri düşecek ve böylece motorlu taşıt üretimi artacak ve araç parkı genişleyecektir. (Orhan, 1997:40-41)

Ancak düşen vergiler nedeniyle artan otomotiv talebi, otomotiv için ikame ürün olan akaryakıt tüketimini de artıracığından bunun petrol ithalatını artırmak suretiyle cari işlemler dengesi üzerinde bozucu bir etkisi olacaktır. Yine artan araç kullanımı

nedeniyle karayollarındaki iyileştirme zorunluluğu kamu kesimine ilave yük getirebilecektir. Diğer yandan, ithal otomobillere ayrı bir vergi uygulanması, uluslararası anlaşmalar gereği mümkün olmadığından, vergilerdeki azalışın yerli otomobile kıyasla ithal otomobil talebini artırması kuvvetle muhtemeldir. (Aksu, 2011:92) Diğer yandan ülkemizde otomotiv üretiminde özellikle yüksek teknoloji gerektiren ara malı tedarikinde ithalata bağımlı olduğumuz hususu göz önünde bulundurulduğunda, vergi indirimlerinin yol açacağı üretim artışının dolaylı olarak ara malı ithalatımızda bir artışa neden olacağı aşîkârdır. Bu itibarla gerekli tedbirler alınmadan bir vergi indirimine gidilmesi, ödemeler dengesi üzerinde olumsuz etkilere yol açabilecektir.

Ülkemizde uygulanan özel tüketim vergisi uygulamalarının temelinde devlete kamu finansmanı sağlamanın yanında, otomotiv sektöründeki talebin büyük bir kısmının ithal ürünlerden karşılanıyor olması yatmaktadır. Otomotiv Sanayii Derneği verilerine göre ülkemizde 2020 yılı itibariyle otomotiv sektöründe toplam pazarın %53,60'ı ithal araçlardan oluşmaktadır. Motorlu araç talebinde ithal mallara olan talebin bu denli yüksek olması kamu müdahalesini zorunlu kılmaktadır. Bu nedenle gelişmekte olan ülkelerde ithal mallara olan talebi azaltmak maksadıyla devlet vergi oranlarını yüksek tutma eğilimi içerisinde. Bu sayede ithal mallara olan talep kısılarak ödemeler dengesi üzerindeki olumsuz etkiler azaltılmaya çalışılmakta, dolayısıyla sektörde uygulanan yüksek ÖTV oranları bir nevi tarife dışı engel olarak kullanılmaktadır. Diğer taraftan bu durum vergi yükünü artırarak piyasada talebin ve satışların düşmesine yol açmakta ve sektörü olumsuz yönde etkilemektedir. Dolayısıyla uygulanan vergi politikaları ekonomik şartlar göz önünde bulundurularak ya ödemeler dengesini düzeltmek maksadıyla vergi yükünü artırmak şeklinde, ya da iç piyasada talebi artırmak maksadıyla vergi yükünü azaltmak şeklinde tercihini yapacaktır. Ülkemizde otomotiv sektörüne yönelik vergi politikaları genellikle herhangi bir olumsuz gelişme veya beklentinin olmadığı durumlarda yüksek uygulanma eğilimindeyken, sektörde herhangi bir daralmanın yaşanması durumunda iç talebi canlandırma amacıyla vergi indirimine gidilmesi şeklinde olmaktadır. (Aras, 2021:101)

Dünya ekonomisinde 1980'li yıllardan itibaren hızlanan küreselleşme eğilimleri birçok ülkeye çeşitli fırsatlar sunmakla beraber, ülkelerin ekonomik kırılganlığını

artırmıştır. Küreselleşme çabası içinde birçok ülke finans piyasalarında bütünleşme sürecini tamamlamış, ancak bu durum aynı zamanda finansal krizlerin dünyanın birçok ülkesini etkiler hale gelmesine neden olmuştur. Bu dönemlerde gayrisafi yurt içi hasıla değerleri küçülmekte, sermaye hareketlerinde yaşanan spekülasyon hareketleri döviz kurlarının yükselmesine neden olmaktadır. Bu durum ekonomide dışa bağımlılığı yüksek olan sektörlerde sebep olduğu maliyet artışıyla birlikte enflasyona, yükselen enflasyon ise piyasanın satın alma gücünü azaltarak talep daralmasına yol açmaktadır. Durgunlukla birlikte yaşanan fiyat artışları genişletici para politikaları ile ekonomiye müdahaleye izin vermediğinden, devletler durgunlukla mücadelede genişletici maliye politikalarına başvurmaktadır. Bu bağlamda Türkiye ekonomisi de 1980’li yıllardan sonra belli aralıklarla finansal nitelikli olduğu düşünülen ekonomik krizlerle karşı karşıya kalmıştır. Nitekim 1994, 1999, 2000 ve 2001 krizleri, 2008 küresel finansal kriz ve 2018 yılında yaşanan ekonomik durağanlık Türkiye’de otomotiv sektörü de dâhil olmak üzere ekonominin tamamında negatif büyüme değerlerine sebep olmuştur. Türkiye ekonomisinde yaşanan durgunluğun aşılmasında genişletici maliye politikası araçlarından biri olarak da belirli dönemlerde özel tüketim vergisi indirimleri uygulanmıştır. Bu indirimlerin hem daralan pazarı genişletme, hem de azalan vergi gelirlerinin en azından bir kısmını geri alma amacına hizmet ettiği söylenmektedir. Bunun dışında piyasanın canlanması sonucu artan talebin yatırımlar üzerinde yapacağı çarpan ve hızlandıran etkisiyle ekonomide istihdam ve gelir artışına yol açması beklenmektedir. (Yavuz ve Kızıltan, 2020:1373, 1379)

Otomotiv sektörü birçok ülkede olduğu gibi ülkemiz açısından da önemli bir sektör haline gelmiştir. Bu bakımdan ekonomide yaşanan olumsuz gelişmelerin neden olduğu durgunlukların giderilmesi için otomotiv sektörü ve bunun gibi kritik öneme sahip olan bazı sektörler üzerinden genişletici maliye politikaları uygulanmaktadır. Bu amaçla 2008 ve 2018 yıllarında yaşanan küresel krizlerin Türkiye ekonomisine olan etkilerini minimize etmek maksadıyla kanun koyucu 16 Mart 2009 ve 31 Ekim 2018 tarihlerinde yapılan değişikliklerle otomotiv sektöründe uygulanan özel tüketim vergisi oranlarında indirimde gitmiştir.

Çalışmamızın bu bölümünde otomotiv sektörüne yönelik özel tüketim vergisi düzenlemelerinin iktisadi etkilerini ortaya koyabilmek adına, sektörde ÖTV indirimine yönelik 16 Mart 2009 ve 31 Ekim 2018 tarihli Bakanlar Kurulu Kararları esas alınacak

ve söz konusu düzenlemeler ile getirilen ÖTV indiriminin sektöre ve ekonomiye yansımaları birtakım ekonomik göstergelerle ifade edilecektir.

3.2. 16 Mart 2009 tarihli ÖTV İndiriminin İktisadi Etkileri

Küreselleşme ile birlikte dünyanın herhangi bir ülkesinde yaşanan ekonomik olumsuzluğun diğer ülkelerin ekonomilerini gerek doğrudan gerekse de dolaylı olarak etkileme oranı artmıştır. 2008 yılında yaşanan küresel finans krizi bunlardan biridir. 2008 yılının Eylül ayında ABD'nin önde gelen finansman şirketlerinde yaşanan iflaslar sonrasında küresel finans piyasalarının olumsuz etkilenmesiyle, neredeyse tüm varlık fiyatlarında çok önemli düşüşler yaşanmış ve bu süreç 2009'un Mart ayına kadar devam etmiştir. Kriz, finans piyasalarında başladıktan sonra tüketicileri ve firmaları da etkisi altına alarak hızla küresel bir nitelik kazanmış ve tüm pazarlarda aşırı bir talep daralmasına neden olmuştur. (OSD, 2010:2)

Küresel kriz diğer dünya ekonomilerini olduğu gibi Türkiye ekonomisini de 2008 yılının ikinci yarısından itibaren etkisi altına almaya başlamış ve ülkenin lokomotif sektörlerinden biri olan otomotiv sektörünü de olumsuz yönde etkilemiştir. Krizin etkisiyle global düzeyde ve Türkiye'de başlayan talep daralması sektörde satış, üretim ve ihracat değerlerinin düşmesine sebep olmuştur.

2008 yılında başlayan ve 2008 yılının son çeyreğinden itibaren Türkiye ekonomisi üzerindeki etkileri derinden hissedilen küresel krizin ekonomiye olumsuz yansımalarını minimize etmek için birtakım önlemlerin alınması zorunlu hale gelmiş ve bunun üzerine otomotiv sektöründe iç piyasanın canlandırılması ve stokların eritilmesi maksadıyla motorlu taşıtların satışında uygulanan özel tüketim vergisi oranlarında indirimle gidilmiştir. Bu kapsamda 16 Mart 2009 tarihli ve 14802 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile 15 Haziran 2009 tarihine kadar geçerli olmak üzere Özel Tüketim Vergisi Kanunu'na ekli II sayılı listede yer alan bazı mallara uygulanan ÖTV oranlarında indirim gerçekleştirilmiştir. Yapılan düzenlemeye göre;

87.02 G.T.İ.P. numaralı '10 veya daha fazla kişi taşımaya mahsus motorlu taşıtlar' kategorisinde yer alan;

- Otobüs üzerinden alınan vergi oranı %1'den %0'a
- Midibüs üzerinden alınan vergi oranı %4'den %1'e
- Minibüs üzerinden alınan vergi oranı %9'dan %2'ye indirilmiştir.

87.03 G.T.İ.P. numaralı ‘Binek otomobilleri ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar’ kategorisinde yer alıp;

- Motor silindir hacmi 1600 cm³’ü geçmeyenler üzerinden alınan vergi oranı %37’den %18’e,
- Motor silindir hacmi 1600 cm³’ü geçen fakat 2000 cm³’ü geçmeyenler üzerinden alınan vergi oranı %60’dan %54’e,
- Motor silindir hacmi 2000 cm³’ü geçenler üzerinden alınan vergi oranı %84’den %80’e indirilmiştir.

87.04 G.T.İ.P numaralı ‘Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar’ kategorisinde yer alıp;

- Azami yük kütlesi 4700 kilogramın altında olup, motor silindir hacmi 3000 cm³’ü geçmeyenler üzerinden alınan vergi oranı %10’dan %1’e,
- Azami yük kütlesi 4700 kilogramın altında olup, motor silindir hacmi 3000 cm³’ü geçen fakat 4000 cm³’ü geçmeyenler üzerinden alınan vergi oranı %52’den %47’e,
- Kapalı kasa olup istiap haddi 620 kilogramın altında olanlar üzerinden alınan vergi oranı %10’dan %1’e indirilmiştir.

87.11 G.T.İ.P numaralı ‘Motosikletler’ kategorisinde yer alıp;

- Motor silindir hacmi 250 cm³’ü geçmeyenler üzerinden alınan vergi oranı %22’den %11’e,
- Motor silindir hacmi 250 cm³’ü geçenler üzerinden alınan vergi oranı %37’den %32’ye indirilmiştir.

Söz konusu düzenleme 15 Haziran 2009 tarihli ve 15081 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile vergi indirim oranları ve kapsamında birtakım değişiklikler yapılarak 30 Eylül 2009 tarihine kadar uzatılmıştır. Söz konusu karara göre;

87.02 G.T.İ.P. numaralı ‘10 veya daha fazla kişi taşımaya mahsus motorlu taşıtlar’ kategorisinde yer alan;

- Otobüs ve midibüs üzerinde yapılan vergi indirimi aynen uygulanmaya devam etmiş,
- Minibüs üzerinden alınan vergi %2’den %4’e yükseltilmiştir.

87.03 G.T.İ.P. numaralı ‘Binek otomobilleri ve esas itibariyle insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar’ kategorisinde yer alıp;

- Motor silindir hacmi 1600 cm³’ü geçmeyenler üzerinden alınan vergi oranı %18’den %27’ye yükseltilmiş,
- Motor silindir hacmi 1600 cm³’ü geçen fakat 2000 cm³’ü geçmeyenler ile motor silindir hacmi 2000 cm³’ü geçenler üzerinde yapılan vergi indirimi uygulamasına son verilmiştir.

87.04 G.T.İ.P numaralı ‘Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar’ kategorisinde yer alıp;

- Azami yük kütlesi 4700 kilogramın altında olup, motor silindir hacmi 3000 cm³’ü geçmeyenler üzerinden alınan vergi oranı %1’den %3’e yükseltilmiş, motor silindir hacmi 3000 cm³’ü geçen fakat 4000 cm³’ü geçmeyenler üzerinde yapılan vergi indirimi uygulamasına son verilmiştir.
- Kapalı kasa olup istiap haddi 620 kilogramın altında olanlar üzerinden alınan vergi oranı %1’den %3’e yükseltilmiştir.

87.11 G.T.İ.P numaralı ‘Motosikletler’ kategorisinde yer alıp;

- Motor silindir hacmi 250 cm³’ü geçmeyenler üzerinden alınan vergi oranı %11’den %16’ya yükseltilmiş, motor silindir hacmi 250 cm³’ü geçenler üzerinde yapılan vergi indirimi uygulamasına son verilmiştir.

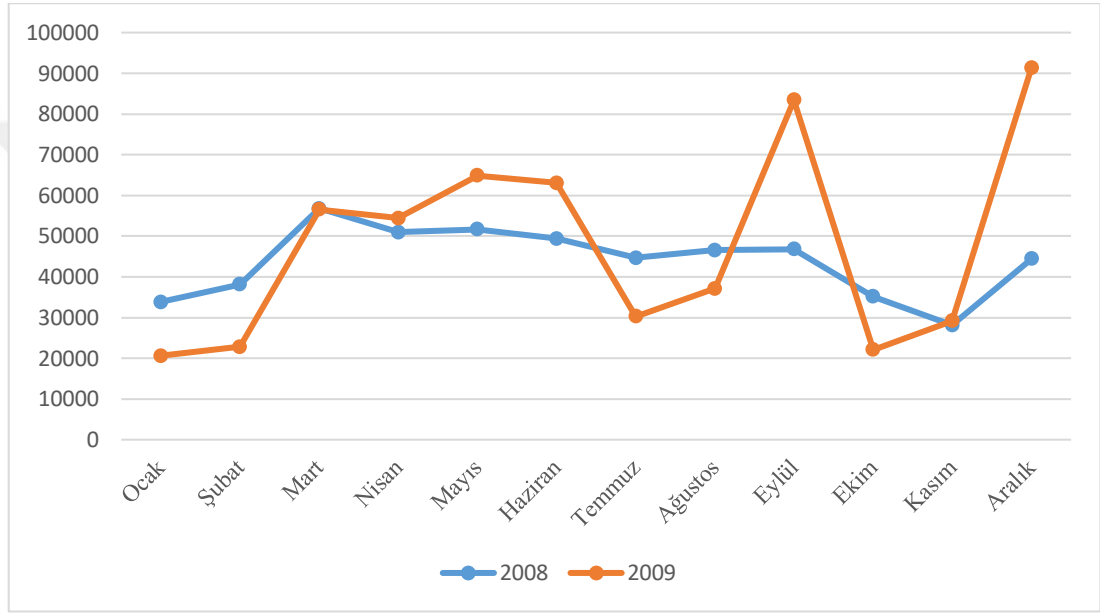
Bu doğrultuda otomotiv sektöründe belirli dönemler itibariyle farklı içerik ve oranlarda yapılan ÖTV indirimlerinin ekonomideki etkilerini analiz etmek maksadıyla otomotiv sektöründe vergi teşviki uygulanan dönemler ile uygulanmayan dönemler arasındaki satış, üretim, dış ticaret verileri ve vergi gelirleri karşılaştırmalı olarak ele alınacaktır.

3.2.1. ÖTV İndiriminin 2009 Yılı Otomotiv Pazarı Üzerindeki Etkileri

Şekil 3.1’de görüldüğü üzere küresel krizin etkilerinin ülkemizde hissedilmeye başladığı 2008 yılının Haziran ayından itibaren otomotiv satış değerleri düşüş eğilimine girmiş ve 2008 yılı sonu itibariyle taşıt aracı pazarı 2007 yılına göre %17 azalarak 527 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. (OSD, 2009:6) 2009 yılında ise küresel krizin olumsuz etkisine rağmen otomotiv pazarı 2008 yılına göre % 9,4 oranında artarak 576 bin adet düzeyinde gerçekleşmiştir. Pazarın yükselmesinin

ardındaki en önemli etken Hükümetin krizde artan stokların hızla eritilmesi ve otomotiv ürünlerine yönelik talebin canlandırılması amacıyla uygulama koyduğu özel tüketim vergisi indirimidir. Şekil 3.1.'de görüldüğü üzere, ÖTV indiriminin 30 Eylül 2009 tarihinde sona ermesiyle birlikte Ekim ayında pazar tekrar daralmaya başlamış, bunun önüne geçebilmek için otomotiv firmaları kendi olanaklarıyla birtakım kampanyalar yapmaya başlamış ve Aralık ayına kadar devam eden bu kampanyaların piyasaya olumlu yansımaları görülmüştür. (OSD, 2010:5)

Şekil 3.1. Türkiye otomotiv pazarı aylık satış verileri (2008-2009) (adet)

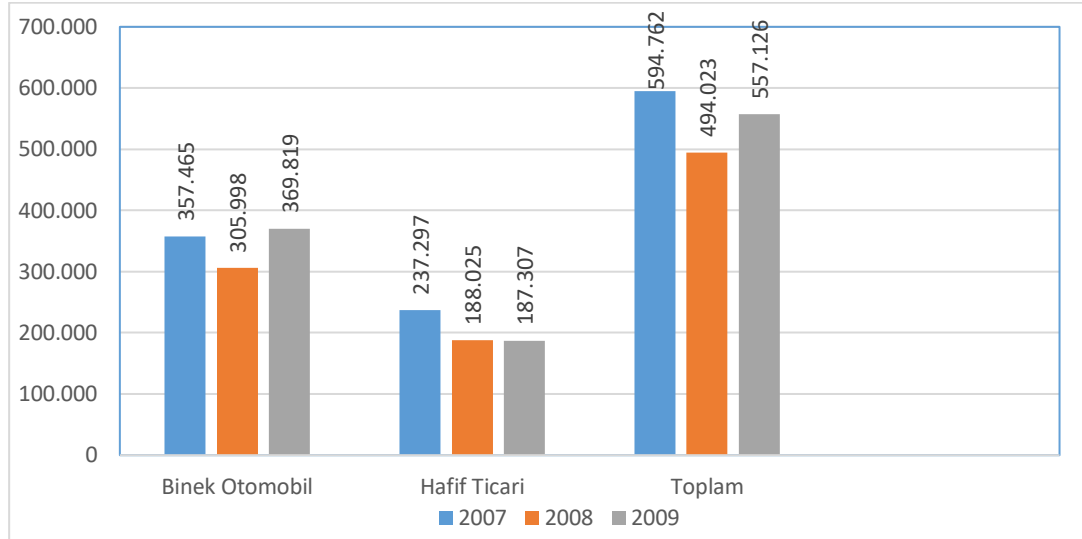


	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
2008	33792	38121	56814	50967	51627	49393	44692	46592	46829	35147	28152	44418
2009	20631	22846	56531	54426	64887	63102	30246	37085	83406	22117	29202	91386

Kaynak: (OSD)

Şekil 3.2.'de görüldüğü üzere, Türkiye otomotiv pazarında 2008 yılı binek otomobil ve hafif ticari araç satışları 2007 yılına göre %16,9 düşüş yaşayarak 494.023 adet düzeyinde gerçekleşmiştir. 2009 yılında ise binek otomobil ve hafif ticari araç pazarı toplamı 2008 yılına göre %12,77 oranında artış göstererek 557.126 adet düzeyine ulaşmıştır.

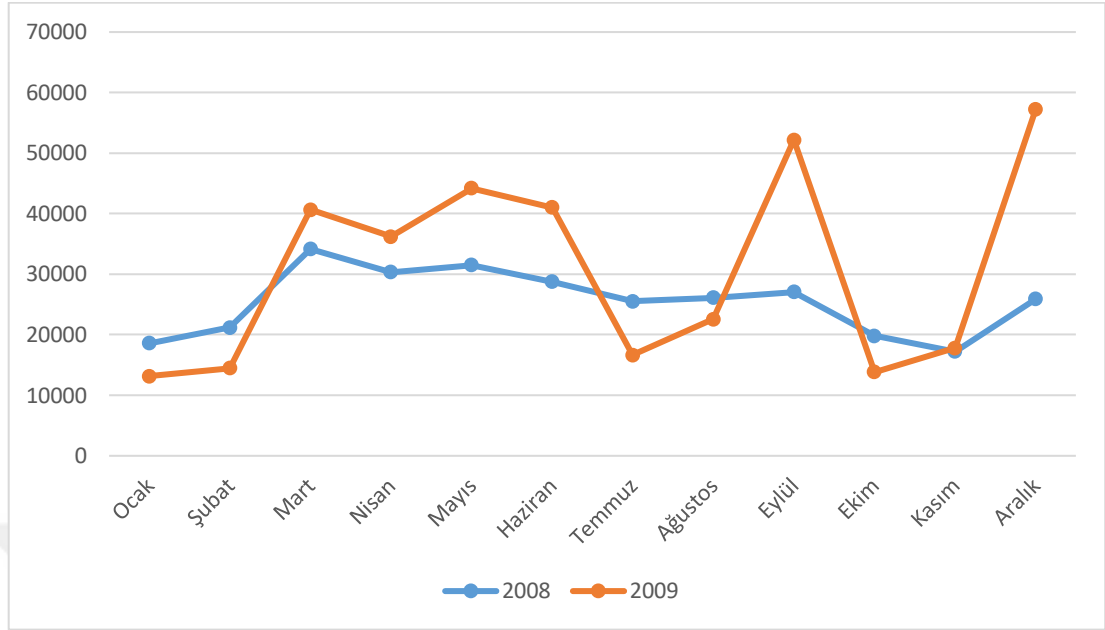
Şekil 3.2. Türkiye binek otomobil ve hafif ticari araç pazarı (2007-2009) (adet)



Kaynak: (ODD)

Türkiye otomobil pazarı küresel krizin etkisiyle 2008 yılında bir önceki yıla göre %14,4 oranında azalarak 306 bin adet düzeyine gerilemiş, otomobil satışlarındaki düşüş izleyen yılın Ocak ve Şubat aylarında da devam etmiştir. (OSD, 2009:6) Şekil 3.3'e göre 2009 yılı otomobil pazarı aylık satış verileri incelendiğinde, 2009/14082 ve 2009/15081 sayılı kararlarla 15 Mart- 30 Eylül/2009 tarihleri arasında uygulanan özel tüketim vergisi indiriminin satışlara olumlu yansımalarının Mart ayından itibaren hissedilmeye başladığı ve ÖTV indiriminin bittiği Eylül ayına kadar devam ettiği görülmektedir. Mart ayında gerçekleşen satış miktarı, bir önceki aya göre %180,30 ve bir önceki yılın aynı ayına göre ise %18,96 oranında artış gerçekleşmiştir. Vergi indiriminin sona ereceği Eylül ayında ise otomobil satış miktarında önemli bir artış meydana gelmiş ve vergi indiriminin uygulandığı dönem içerisinde gerçekleşen en yüksek satış düzeyine ulaşılmıştır. Eylül ayı otomobil satış verileri bir önceki yılın aynı dönemi ile kıyaslandığında %92,82 oranında bir artış gerçekleştiği görülmektedir. Otomobil satış miktarındaki bu artış, Eylül ayı itibariyle vergi indirimi uygulamasının sona ermesiyle birlikte otomobil fiyatlarında oluşacak muhtemel fiyat artışından etkilenmek istemeyen tüketicilerin otomobile olan talebini artırmalarından kaynaklanmıştır.

Şekil 3.3. Türkiye binek otomobil aylık satış verileri (2008-2009) (adet)



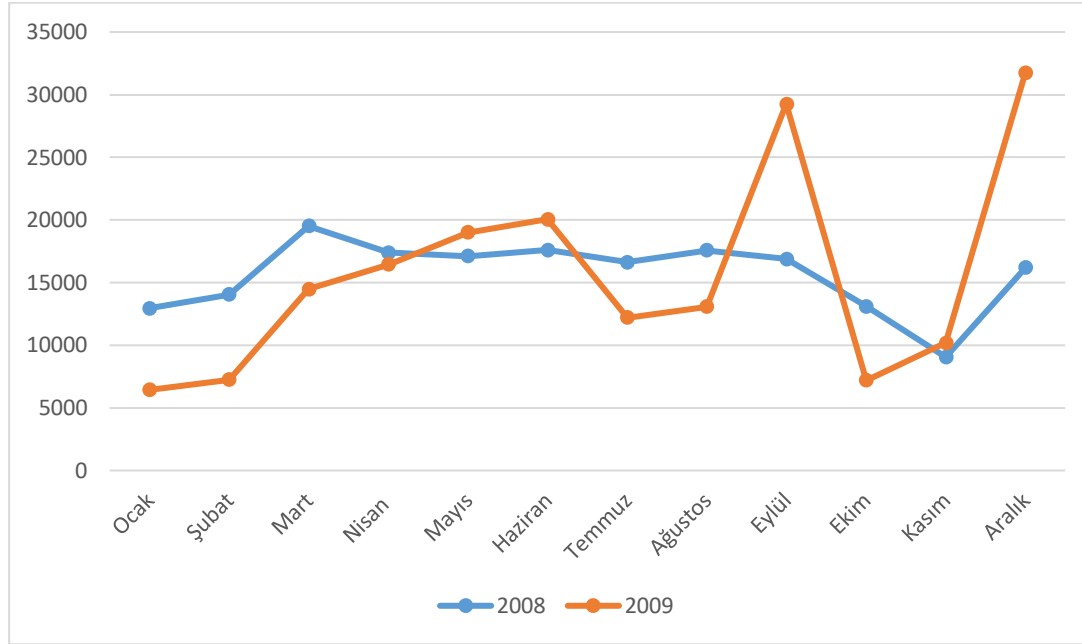
	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
2008	18588	21196	34147	30313	31477	28724	25530	26102	27053	19788	17201	25879
2009	13173	14492	40622	36202	44188	41019	16637	22537	52162	13828	17781	57178

Kaynak: (OSD)

Diğer yandan 2008 yılında hafif ticari araç pazarı bir önceki yıla göre %20,7 oranında azalarak 188 bin adet düzeyine gerçekleşmiştir. (OSD, 2009:7) 2009 yılında hafif ticari araç pazarı krizin olumsuz etkilerine rağmen ÖTV indiriminin sağladığı fiyat avantajı ile bir önceki yıl seviyesinde gerçekleşerek 187 bin satış rakamına ulaşmıştır. (OSD, 2010:7) Diğer yandan Şekil 3.4.'de yer alan 2009 yılı itibariyle hafif ticari araç satış verileri incelendiğinde vergi indiriminin sona ereceği Eylül ayı en yüksek pazar düzeyine ulaşıldığı görülmektedir.

Özellikle 1600 cm³ altındaki otomobillere ve hafif ticari araç kategorisinde yer alan kamyonetlere uygulanan cazip ÖTV indirimi bu kategoride yer alan araçların satışını artırarak, toplam otomotiv pazarının bir önceki yıla göre %10 seviyesinde artmasına önemli bir katkı sağlamıştır. (OSD, 2010:7)

Şekil 3.4. Türkiye hafif ticari araç aylık satış verileri (2008-2009) (adet)

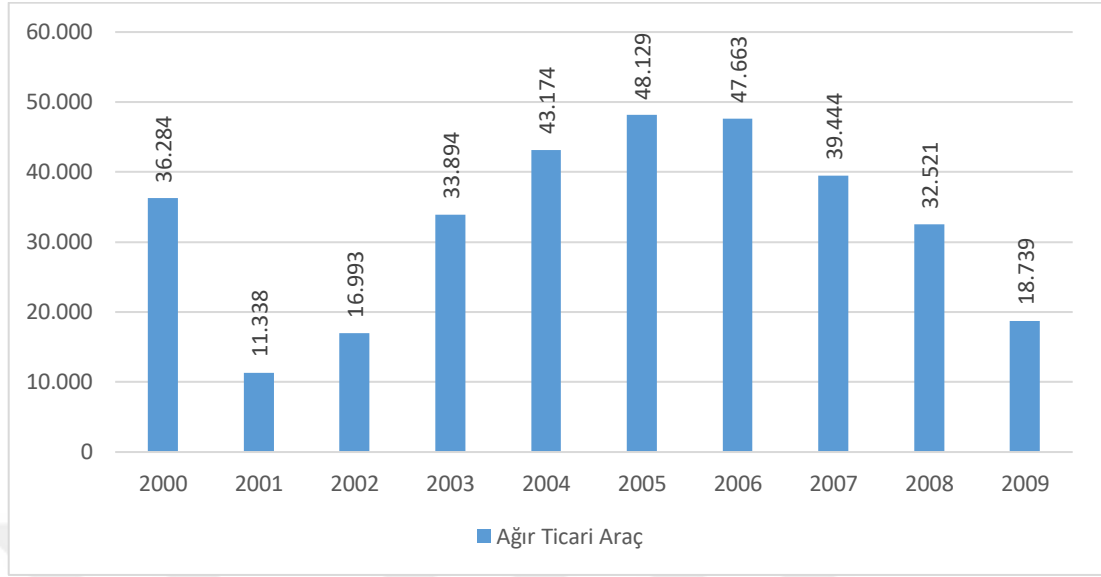


	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
2008	12939	14055	19502	17388	17121	17600	16626	17568	16879	13096	9052	16199
2009	6433	7250	14489	16438	19003	20048	12208	13072	29235	7205	10181	31745

Kaynak: (OSD)

15 Mart 2009 ile 30 Eylül 2009 tarihleri arasında uygulanan ÖTV teşvik uygulaması ile ağır ticari araçlarda yeterli düzeyde indirim yapılamamış olması sonucu, 2009 yılında bu araçlara yönelik talep düzeylerinde önemli azalış gerçekleşmiştir. Şekil 3.5'te yer alan veriler incelendiğinde, krizin etkilerinin derinden hissedildiği ağır ticari araç pazarında satış rakamlarının 2009 yılında bir önceki yıla göre %40 oranında azalarak 18 bin düzeyinde gerçekleştiği görülmektedir.

Şekil 3.5. Türkiye ağır ticari araç satış verileri (2000-2009) (adet)



Kaynak: (OSD)

Tablo 3.2. doğrultusunda binek otomobil pazarını motor hacmi bazında incelediğimizde ise, 2009 yılında en yüksek paya %82 ile 1600 cm³ altındaki araçların 304.785 adetle sahip olduğu görülmüştür. Geçen sene aynı döneme göre 1600 cm³ altındaki araçlarda %25 artış yaşanmıştır. 2000 cm³ üzerinde motor hacmine sahip araçlar %2 pay ile 8.268 adet satılmış olup, geçen sene aynı döneme göre %31 düşüş yaşanmıştır. ÖTV indirimi ile motor hacmi 1600 cm³ altındaki otomobillerde ilk olarak %19 daha sonra da %10 oranında yapılan vergi indiriminin otomobil talebini söz konusu araçlar lehine artırdığı görülmektedir.

Tablo 3.2. Motor hacmine göre otomobil satış verileri (2008-2009) (adet)

Motor Hacmi	2008 Aralık Sonu		2009 Aralık Sonu	
	Adet	Pay	Adet	Pay
1600 cc altındakiler	244.008	%80	304.785	%82
1600-2000 cc arasındakiler	49.973	%16	56.766	%15
2000 cc üzerindeki	12.017	%4	8.268	%2
Toplam	305.998	%100	369.819	%100

Kaynak: (ODD)

Tablo 3.3’de motorlu taşıt araçlarının türlerine göre 2007 ve 2009 yılları arasındaki yerli ve ithal satış rakamlarına yer verilmiştir. Buna göre, Türk otomotiv sanayi iç

pazarı 2009 yılında 261.948 adet yerli, 313.917 adedi ithal olmak üzere 575.865 adet satış rakamına ulaşmıştır. Yerli otomobil satışlarındaki artış bir önceki yıla göre %27 iken, ithal otomobil satışları %18 oranında artmıştır. Yerli hafif ticari araç satışları ise %25 artarken, ithal hafif ticari araç satışları %35 oranında gerilemiştir. Bu durum sene içinde uygulanan ÖTV indirimi ile birlikte artan talebe yerli piyasanın daha hızlı ve esnek verebilmesinin bir sonucudur. (TAYSAD, 2010:11)

Tablo 3.3. Yerli, ithal otomotiv ürünlerinin pazar dağılımı (2007-2009)

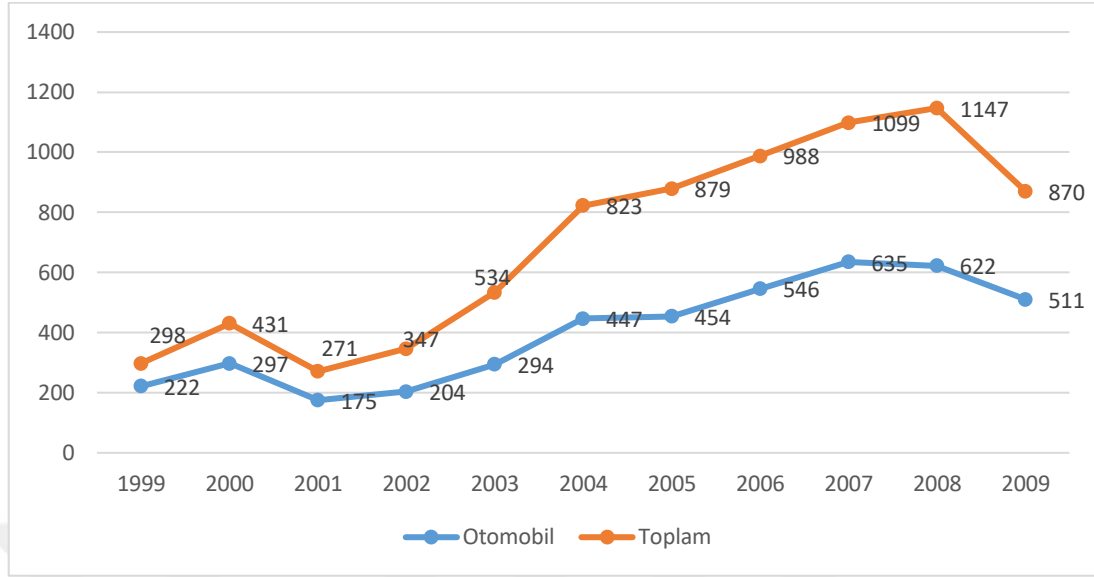
	2007	2008	2009	Değişim
Yerli Otomobil	120.740	99.205	126.277	+%27
Yerli HTA	128.965	96.957	121.417	+%25
Yerli Midibüs	3.661	4.511	2.205	-%51
Yerli Kamyon	23.675	18.316	10.673	-%42
Yerli Otobüs	1.413	1.468	1.376	-%6
İthal Otomobil	236.725	206.793	243.542	+%18
İthal HTA	108.332	91.068	65.890	-%35
İthal Midibüs	0	11	0	-%100
İthal Kamyon	10.510	7.944	4.238	-%47
İthal Otobüs	185	271	247	-%9
Toplam	634.206	526.544	575.865	+%8

Kaynak: (TAYSAD 32. Genel Kurul Faaliyet Raporu)

3.2.2. ÖTV İndiriminin 2009 Yılı Otomotiv Üretimi Üzerindeki Etkileri

Otomotiv üretiminin %80'ini ihraç eden otomotiv sanayinin küresel krizle birlikte özellikle Avrupa Birliği'ne olan ihracatındaki keskin düşüşe bağlı olarak üretim adetleri de önemli oranda azalmıştır. 2007 yılı itibariyle 1,1 milyon adet üretim düzeyine ulaşan otomotiv sanayimiz, Mayıs ayına kadar devam eden artışın etkisiyle 2008 yılında 4,3 artarak 1,15 milyon düzeyinde gerçekleşmiştir. (OSD, 2009:9) 2009 yılında da iç talepteki ve ihracatta devam eden daralmanın etkisiyle otomotiv üretiminin %24 oranında azalmasına ve 870 bin adet düzeyinde gerçekleşmesine sebep olmuştur. (OSD, 2010:9)

Şekil 3.6. Türkiye otomotiv ve otomobil üretim verileri (1999-2009) (1.000 adet)



Kaynak: (OSD)

2007 yılında 634 bin seviyesinde gerçekleşen otomobil üretimi 2008 yılında %2,1 oranında azalarak 622 bin adet düzeyine gerilemiştir. 2007 yılında 464 bin adet seviyesinde gerçekleşen ticari araç pazarı ise %13,1 oranında artarak 526 bin adet seviyesinde gerçekleşmiştir. (OSD, 2009:9) Tablo 3.4’de yer alan otomobil ve ticari araç üretim verileri incelendiğinde ise, 2009 yılına gelindiğinde krizin sektör üzerindeki olumsuz etkilerinin devam ettiği ve otomobil üretiminin %18 azalarak 511 bin adet seviyesine, ticari araç üretiminin ise %32 seviyesinde azalarak 359 bin seviyesine gerilediği görülmektedir.

Tablo 3.4. Türkiye otomobil ve ticari araç üretimi (2000-2009) (adet)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Otomobil	297.476	175.343	204.198	294.116	447.152	453.663	545.682	634.883	621.567	510.931
Ticari Araç	133.471	95.342	142.367	239.556	376.256	425.789	441.898	464.530	525.543	358.674
Toplam	430.947	270.685	346.565	533.672	823.408	879.452	987.580	1.099.413	1.147.110	869.605

Kaynak: (OSD)

2008 yılının son çeyreğinde başlayan küresel kriz 2009 yılında da otomotiv sektörünü etkilemeye devam etmiş ve 2008 yılına kıyasla 2009 yılı otomotiv üretiminin %25 oranında azalmasına sebep olmuştur. Bu durum 2009 yılında uygulanan ÖTV indiriminin otomotiv talebini canlandırarak yurt içi satışları hızlandırdığı, ancak söz

konusu satışların mevcut stoklar ile karşılandığı ve ÖTV indirim uygulamasının otomotiv üretimini üzerinde etkili olmadığı sonucunu ortaya koymaktadır.

3.2.3. ÖTV İndiriminin 2009 Yılı Otomotiv Dış Ticareti Üzerindeki Etkileri

Tablo 3.5’de görüldüğü üzere, küresel krizin özellikle Avrupa Birliği otomotiv pazarı üzerindeki olumsuz etkisi nedeni ile Türkiye’nin 2009 yılında taşıt araçları ihracatı %31 oranında azalarak 629 bin adet seviyesinde gerçekleşmiştir. 2009 yılında otomobil ihracatı %26 düşüşle 389 bine, ticari araç ihracatı ise %38 azalarak 240 bine gerilemiştir. Ayrıca Tablo 3.6’da 2000 ve 2009 yılları arasında otomotiv ihracatının üretim içindeki paylarına yer verilmiş olup, 2008 yılında ihracatın üretim içindeki payının %79 seviyesinden, 2009 yılında %72 seviyesine gerilediği görülmektedir.

Özel Tüketim Vergisi Kanunu gereği ÖTV kapsamına giren malların ihracatı vergiden istisna tutulmuştur. Özel Tüketim Vergisi Kanunu’nun 5. Maddesinin (1) numaralı fıkrasına göre; yurt dışındaki müşterilere teslim edilen ve Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi’nden çıkan ve kanuna ekli listelerde yer alan malların tamamı ÖTV’den istisnadır. Dolayısıyla ülkemizde üretilip yurt dışına ihraç edilen ÖTV Kanunu’na ekli II sayılı listede yer alan motorlu taşıtlar üzerinden ÖTV alınmamaktadır. Türkiye’de 1980’li yıllardan itibaren ‘ithal ikamesine dayalı sanayi stratejisi’ yerine ihracatı artırmayı, ithalatı serbestleştirmeyi hedef alan bir dış ticaret politikası benimsenmiş, özellikle Avrupa Birliği ile yapılan Gümrük Birliği Anlaşması çerçevesinde ekonomide ihracatı teşvik eden bir takım düzenlemelere gidilmiştir. (Odabaşı, 2007;139) Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile ihracata tanınan ÖTV istisnası da bu kapsamda uygulamaya konulan bir vergi teşvik düzenlemesidir. Böylelikle yurt içi piyasada otomotiv satışı üzerinden alınan ÖTV, yurt dışı piyasalara olan otomotiv satışında uygulanmamakta, dolayısıyla özel tüketim vergisi otomotivin satış fiyatı üzerinde bir baskı unsuru oluşturmamaktadır. Dolayısıyla 2009 yılında otomotiv sektörüne yönelik uygulamaya konulan ÖTV indirim uygulamasının daha çok yurt içi piyasayı canlandırmak hedefiyle uygulamaya konulduğu, ÖTV indirim uygulaması ile otomotiv ihracatı arasında doğrudan bir ilişki olmadığı sonucuna varılmaktadır. Nitekim Tablo 3.8’de 2009 yılı aylık bazda otomotiv ihracat verileri incelendiğinde, ÖTV indiriminin uygulandığı Mart-Eylül/2009 arasındaki dönemler ile ÖTV indiriminin uygulanmadığı diğer dönemler karşılaştırıldığında ihracat değerleri arasında dikkat çekici bir farklılık olmadığı görülmektedir.

Tablo 3.5. Türkiye otomotiv sanayi taşıt araçları ihracatı (2007-2009) (adet)

SEKTÖR	2007	2008	2009	2009/2007 (%)
OTOMOBİL	504.353	525.301	388.994	-26
TİCARİ ARAÇLAR	316.017	384.969	239.976	-38
Kamyonet	295.585	366.646	231.260	-37
Minibüs	2.695	891	1.271	43
Kamyon	9.398	9.742	1.910	-80
Midibüs	2.897	2.180	1.065	-51
Otobüs	5.352	5.510	4.470	-19
TAŞIT ARAÇLARI	820.370	910.270	628.970	-31
Traktör	9.509	10.493	8.885	-15
TOPLAM	829.879	920.763	637.855	-31

Kaynak: (OSD)

Tablo 3.6. Türkiye otomotiv sanayi ihracatın üretimdeki payı (2000-2009) (adet)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Üretim	468.381	285.737	357.405	563.450	864.073	916.062	1.026.427	1.132.951	1.171.917	884.466
İhracat	104.744	202.158	261.934	358.745	518.595	561.078	706.402	829.879	920.763	637.855
İhracat(%)	22	71	73	64	60	61	69	73	79	72

Kaynak: (OSD)

Tablo 3.7’de yer alan TÜİK verilerine göre, GTİP 87.00 kapsamındaki motorlu kara taşıt araçları ve bunların aksam ve parçaları dış ticaretinde, 2009 yılında 8.960 milyon dolar ithalata karşılık, 12.258 milyon ihracat gerçekleştirilmiştir. Bunun sonucu dış ticaret dengesi 3.298 milyon dolar fazla vermiştir. ÖTV indiriminin geçerli olduğu 2009 yılında otomotiv pazar verileri incelendiğinde artan talebi karşılamak için yerli araç tüketimi ile birlikte ithal araç tüketiminin de arttığı görülmektedir. Ancak 2009 yılı motorlu taşıtlar ithalatı beklenenin aksine 2008 yılı verilerine göre %30 oranında azalmıştır. Bu durum 2009 yılında ÖTV indirimiyle artan talebin mevcut stoklar ile karşılandığını, ÖTV indiriminin ithalat üzerinde doğrudan bir etki yaratmadığı sonucunu ortaya koymaktadır.

Tablo 3.7. Otomotiv sanayi ihracat/ithalat rakamları (2000-2009) (milyon \$)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2008
İthalat	5.467	1.827	2.333	5.383	10.237	10.542	11.279	12.397	12.790	8.960	-%30
İhracat	1.593	2.335	3.304	5.275	8.289	9.531	11.882	15.902	18.300	12.258	-%33
Açık/Fazla	-3.874	508	971	-111	-1.948	-1.012	603	3.505	5.510	3.298	-%40

Kaynak: (OSD)

Nitekim Tablo 3.8’de 2009 yılı aylık bazda ithalat verileri incelendiğinde, ÖTV indiriminin uygulandığı Mart ayından itibaren ithalat oranlarında bir önceki aya kıyasla bir artış gözlemlenmiş olsa da, ÖTV indiriminin sona erdiği Eylül ayından itibaren izleyen dönemlerde ithalat rakamlarının benzer seyirde devam ettiği görülmektedir. Bu durum 2009 yılında yapılan ÖTV indiriminin motorlu araç ithalatı üzerinde önemli düzeyde bir etkiye sahip olmadığı sonucunu göstermektedir.

Tablo 3.8. 2009 yılı aylık bazda otomotiv ihracat/ithalat rakamları (milyon \$)

2009	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
İthalat	357	413	661	716	844	825	721	743	965	746	774	1.195
İhracat	652	790	987	852	965	1.153	1.243	699	1.158	1.348	1.117	1.293
Açık/Fazla	295	381	326	136	121	328	522	-44	193	602	343	98

Kaynak: (OSD)

3.2.4. ÖTV İndiriminin 2009 Yılı Vergi Gelirleri Üzerindeki Etkileri

ÖTV gelirleri uygulamaya konulduğu 2002 yılından beri sürekli artmış ve merkezi yönetim bütçe gelirlerinin önemli bir parçası haline gelmiştir. Devlet küresel krizin sebep olduğu durgunluğun etkilerini hafifletip piyasayı canlandırmak için vergi indirimi gibi birtakım teşviklerle piyasaya müdahale ederken, diğer yandan bütçe gelirleri açısından önemli bir kalemi oluşturan vergi gelirinden vazgeçmiş olmaktadır. Otomotiv sektörüne yönelik uygulanan özel tüketim vergisi de satışlar üzerinde pozitif yönlü etkiler yaparak vergi gelirlerini artırmakla birlikte, bütçe üzerinde ÖTV indirimi ile vazgeçilen vergi alacağı kadar bir maliyet unsuru oluşturmaktadır.

T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı’nın bütçe verileri doğrultusunda oluşturulan Tablo 3.10.’da 2009 yılında motorlu taşıtlar üzerinden alınan özel tüketim vergisinin aylık bazda gerçekleşme verileri yer almaktadır. Söz konusu veriler incelendiğinde ÖTV indiriminin gerçekleştirildiği Mart ayı itibariyle motorlu taşıtlar üzerinden alınan özel tüketim vergisi tutarının Şubat ayına göre %59 oranında artarak 263 milyon 39 bin TL

düzeyinde gerçekleştiği görülmüştür. Motorlu taşıtlar üzerinden alınan özel tüketim vergisi tutarları 2009 yılı ÖTV indirim uygulamasının devam ettiği süre boyunca ortalama olarak Mart ayı seviyesini korumuş, vergi indiriminin sona erdiği Eylül ayında ise 426 milyon 419 bin TL seviyesine yükselmiştir. Dolayısıyla özel tüketim vergisi indirimi otomotiv satışları üzerinde yarattığı artışla birlikte kamu maliyesine ek vergi geliri sağlamıştır. Ancak bu artışa rağmen krizin getirdiği durgunluk önceki yıllarda elde edilen rakamların yakalanmasını engellemiştir. Nitekim Tablo 3.9. incelendiğinde 2009 yılında motorlu taşıtlar üzerinden alınan özel tüketim vergisi tutarının 2008 yılına kıyasla %12 seviyesinde azalarak 3.352.689 bin TL seviyesinde gerçekleştiği görülmektedir.

Tablo 3.9. Motorlu taşıtlardan alınan ÖTV tutarları (2006-2009) (1.000 TL)

	Toplam Vergi Geliri (1.000 TL)	Motorlu Taşıtlardan Alınan ÖTV (1.000 TL)	Motorlu Taşıtlardan Alınan ÖTV'nin Vergi Gelirlerine Oranı (%)
2006	137.480.292	4.138.481	%3
2007	152.835.111	4.293.326	%2,8
2008	168.108.960	3.804.892	%2,3
2009	172.440.423	3.352.689	%1,9

Kaynak: (BÜMKO)

Tablo 3.10. 2009 yılı aylık bazda motorlu taşıtlardan alınan ÖTV tutarları (milyon TL)

2009	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Motorlu Taşıtlardan Alınan ÖTV	178	165	263	253	271	303	158	239	426	196	260	640

Kaynak: (BÜMKO)

3.3. 31 Ekim 2018 tarihli ÖTV İndiriminin İktisadi Etkileri

2018 yılına gelindiğinde, yükselen korumacı politikalar, zorlaşan rekabet koşulları ve küresel ekonomide görülen yavaşlama hareketleri tüm dünya ekonomilerini etkilediği gibi, ülkemizi de özellikle yılın ikinci çeyreğinden itibaren olumsuz yönde etkilemiştir. (OSD, 2019:30) 2018 yılı başından itibaren gelişmiş ülke merkez

bankalarının yaptığı politika değişikliklerinin gelişmekte olan ülkelere yönelik olumsuz etkileri sonucu, 2018 yılı Ağustos ayında Türkiye finansal piyasalarında büyük ölçekli bir dalgalanma yaşanmıştır. Küresel piyasalarda artan risk algısı, petrol fiyatlarındaki artış ve ABD'nin Türkiye'ye yönelik yaptırım açıklamaları, yurt içindeki piyasaları olumsuz yönde etkilemiş ve ekonomimiz 2018 yılı Ağustos ayında Türk Lirası'nın aşırı değer kaybı nedeniyle zor günler yaşamıştır. (Sezal, 2020:17)

Geçmişten bu yana dönemsel dalgalanmalar yaşayan otomotiv pazarımız, 2018 yılında yaşanan ekonomik olumsuzluklar ile birlikte yılın ilk çeyreğinde bir önceki yıla göre %2, ikinci çeyrekte %20 ve üçüncü çeyrekte %51 daralma yaşamıştır. Sektördeki daralma zaman içerisinde etkisini daha da artırarak Eylül ayında geçen yılın aynı dönemine göre %67 ve Ekim ayında ise % 76 seviyesinde gerçekleşmiştir. (OSD, Aralık 2018 Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu:4) Bunun üzerine otomotiv sektöründe yaşanan daralmanın önüne geçmek ve piyasayı canlandırmak için birtakım önlemlerin alınması gerekli hale gelmiş ve otomobil satışında uygulanan özel tüketim vergisi oranlarında indirimle gidilmiştir. Bu kapsamda 31 Ekim 2018 tarihli ve 287 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile 31 Aralık 2018 tarihine kadar geçerli olmak üzere Özel Tüketim Vergisi Kanunu'na ekli II sayılı listedeki 87.03 G.T.İ.P. numaralı motorlu taşıtlara uygulanan ÖTV oranlarında indirim gerçekleştirilmiştir. Yapılan düzenlemeye göre;

87.03 G.T.İ.P. numaralı 'Binek otomobilleri ve esas itibarıyla insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar' kategorisinde 'Diğerleri' başlığı altında yer alan ve motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçmeyen motorlu taşıtlardan;

- Özel tüketim vergisi matrahı 70.000 TL'yi aşmayanlar üzerinden alınan vergi oranı %45'den %30'a
- Özel tüketim vergisi matrahı 70.000 TL'yi aşıp, 120.000 TL'yi aşmayanlar üzerinden alınan vergi oranı %35'e

87.03 kategorisinde 'Diğerleri' başlığı altında yer alan ve motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçen fakat 2000 cm³'ü geçmeyen, elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 50 kW'ı geçip motor silindir hacmi 1800 cm³'ü geçmeyen motorlu taşıtlardan;

- Özel tüketim vergisi matrahı 85.000 TL'yi aşmayanlar üzerinden alınan vergi oranı %45'den %30'a
- Özel tüketim vergisi matrahı 135.000 TL'yi aşmayanlar üzerinden alınan vergi oranı %35'e indirilmiştir.

287 sayılı Karar ile 31 Aralık 2018 tarihine kadar geçerli olan indirim oranlarının yürürlük tarihi ilk olarak 535 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile 31 Mart 2019'a kadar, sonrasında ise 843 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile 30 Haziran 2019 tarihine kadar bir kez daha uzatılmıştır.

Motorlu araçların satış fiyatı içerisinde önemli bir kısmı oluşturan özel tüketim vergisi oranlarında yapılan bu indirim ile araç satış fiyatlarını cazip hale getirerek piyasada ekonomik krizin de etkisiyle daralan talebin canlandırılması amaçlanmıştır. Bu doğrultuda 31 Ekim 2018 ile 30 Haziran 2019 tarihleri arasında 87.03 kodlu binek otomobil kategorisinde yer alan araçlara yönelik ÖTV oranlarda yapılan vergi indirimlerinin ekonomideki etkilerini görebilmek amacıyla vergi teşviki uygulanan dönemler ile uygulanmayan dönemler arasındaki satış, üretim, dış ticaret verileri ve vergi gelirleri karşılaştırmalı olarak ele alınacaktır.

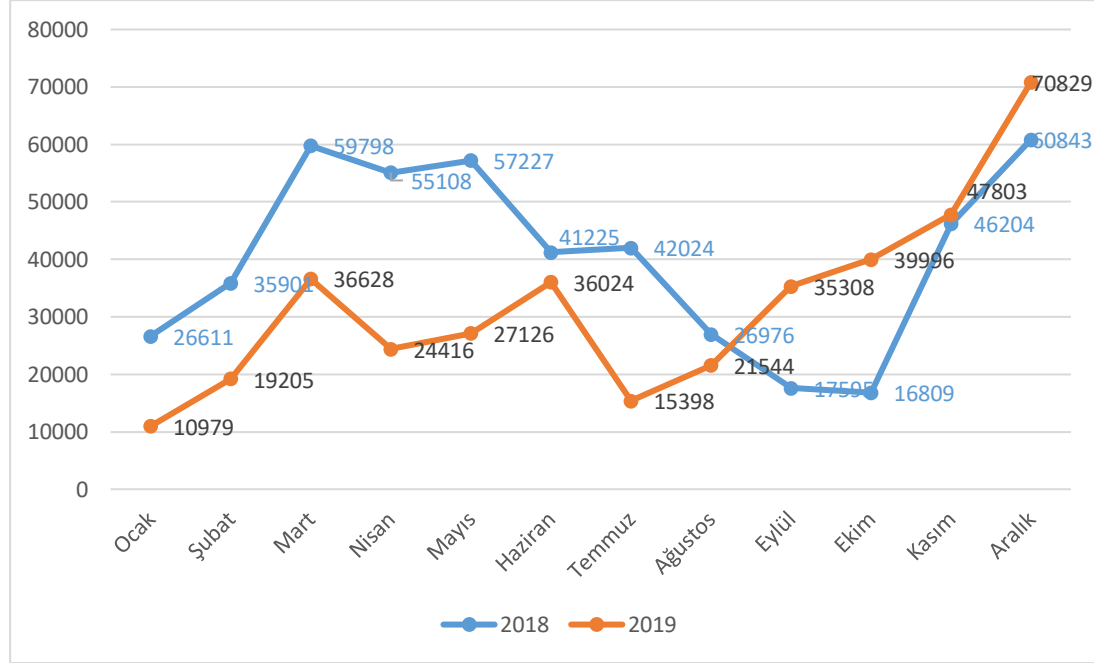
3.3.1. ÖTV İndiriminin 2018 ve 2019 Yılı Otomotiv Pazarı Üzerindeki Etkileri

2018 yılında toplam pazar geçen yılın aynı dönemine göre %35 oranında azalarak 641 bin 541 adet olarak, otomobil pazarı ise %33 oranında azalarak 486 bin 321 adet olarak gerçekleşmiştir. (OSD, 2019:19) 2019 yılında ise toplam pazar geçen yılın aynı dönemine göre %23 azalarak 491 bin 909 adet seviyesinde, otomobil pazarı ise %20 oranında azalarak 387 bin 256 adet olarak gerçekleşmiştir. (OSD, 2020:22)

Şekil 3.7'de görüldüğü üzere, otomobil pazarının aylık bazda satış verileri incelendiğinde ise özel tüketim vergisi indiriminin yürürlüğe girdiği Kasım 2018'de binek otomobil satışları bir önceki aya göre %175 oranında, Aralık 2018'de ise %32 oranında artış gerçekleşmiştir. Ocak 2019'da otomobil satışlarında bir önceki aya göre %82 oranında daralma gerçekleşirken, Mart 2019 ve Haziran 2019 tarihlerinde otomobil satış verileri sırasıyla %91 ve %33 oranında artmıştır. Bu durum özel tüketim vergisi indirimlerinin otomobil satışlarını artırdığını göstermektedir. Ancak bu artış ekonomik krizin etkilerini telafi etmekte yeterli olmamış, 2019 yılı Haziran ayına kadar yürürlükte olan ÖTV indirimi Ocak- Haziran 2019 döneminde otomobil satış

verilerinin önceki yıl aynı dönemdeki satış verilerinin üzerine çıkmasını sağlayamamış ve 2019 yılı toplam otomobil pazarı %20 oranında daralmıştır.

Şekil 3.7. Türkiye binek otomobil aylık satış verileri (2018-2019) (adet)



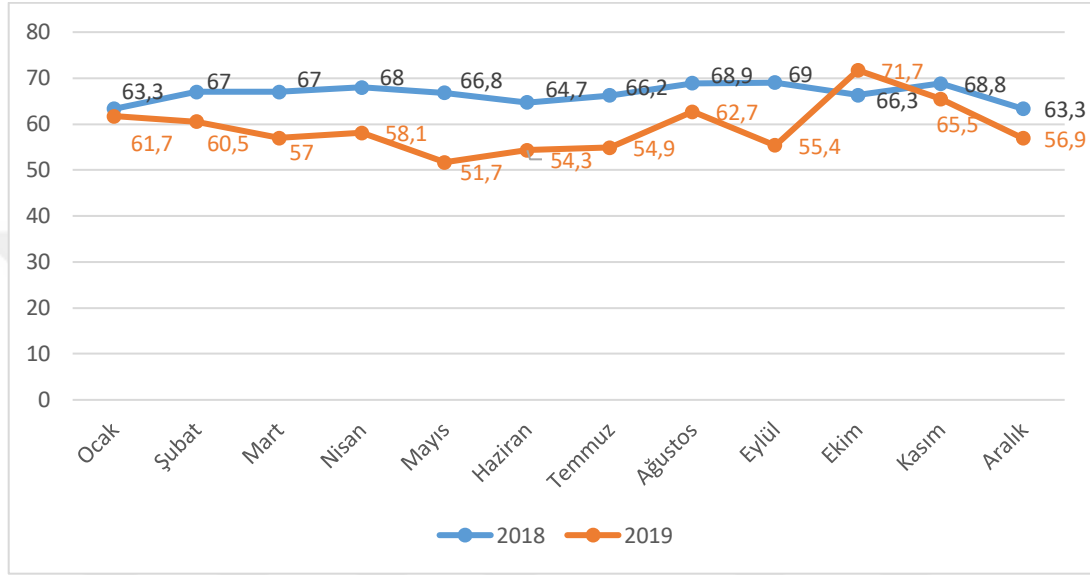
	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
2018	26.611	35.901	59.798	55.108	57.227	41.225	42.024	26.976	17.595	16.809	46.204	60.843
2019	10.979	19.205	38.628	24.416	27.126	36.024	15.398	21.544	35.308	39.996	47.803	70.829

Kaynak: (OSD)

2018 yılında otomobil pazarında ithalatın payı % 66, 2019 yılında ise %59 olarak gerçekleşmiştir. Tablo 3.11 ve Tablo 3.12’de 2018 ve 2019 yılı otomobil pazarının aylık bazda ithal ve yerli oranlarına yer verilmiştir. Söz konusu veriler incelendiğinde, ÖTV indiriminin yürürlüğe girdiği Kasım 2018’de yerli otomobil satışının bir önceki aya göre %154, ithal otomobil satışının ise %185 oranında arttığı görülmektedir. Yine Mart 2019’da yerli otomobil satışı önceki aya kıyasla %119, ithal otomobil satışı ise %90 oranında artmış, Haziran 2019’da bu oranlar önceki aya kıyasla sırasıyla %25 ve %40 artış seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu durum Kasım 2018 ile Haziran 2019 dönemleri arasında uygulanan özel tüketim vergisi indirimlerinin hem yerli otomobil satışını, hem de ithal otomobil satışını artırdığı sonucunu ortaya koymaktadır. Ancak Şekil 3.8’de 2018 ve 2019 yılları itibariyle ithal otomobil pazar payı verileri incelendiğinde, ÖTV indiriminin yürürlüğe girdiği Kasım 2018’den itibaren otomobil pazarında ithalatın payının azalmaya başladığı görülmektedir. Kasım 2018’de ithalatın

pazar payı %68,8 seviyesinde iken, bu oran Aralık 2018’de %63,3 seviyesine gerilemiş ve ÖTV indiriminin sona erdiği Haziran 2019’a kadar azalışını sürdürerek Haziran ayında %54,3 seviyesinde gerçekleşmiştir. Bu durum ÖTV indirimiyle birlikte artan talebe yerli otomobil piyasasının daha hızlı bir şekilde cevap verebilmesinin bir sonucudur.

Şekil 3.8. Otomobil pazarında ithalatın pazar payı (2018-2019) (%)



Kaynak: (OSD)

Tablo 3.11. 2018 yılı otomobil pazarında yerli ve ithal satış verileri (adet)

2018	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Yerli	9779	11852	19719	17644	19008	14568	14608	8389	5455	5673	14400	22310
İthal	16832	24049	40079	37464	38219	26657	27416	18587	12140	11136	31804	38533
Toplam	26611	35901	59798	55108	57227	41225	42024	26976	17595	16809	46204	60843

Kaynak: (OSD)

Tablo 3.12. 2019 yılı otomobil pazarında yerli ve ithal satış verileri (adet)

2019	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Yerli	4203	7591	16594	10229	13114	16362	6939	8028	15745	11302	16475	30496
İthal	6776	11614	22034	14187	14012	19662	8459	13516	19563	28694	31328	40333
Toplam	10979	19205	38628	24416	27126	36024	15398	21544	35308	39996	47803	70829

Kaynak: (OSD)

Tablo 3.13’de yer alan veriler doğrultusunda, binek otomobil pazarını motor hacmi bazında incelediğimizde ise 2019 yılında en yüksek paya %94,32 ile 1600 cm3 altındaki araçların 365.278 adetle sahip olduğu görülmüştür. Geçen sene aynı döneme

göre 1600 cm³ altındaki araçlarda %22 düşüş yaşanmıştır. 2000 cm³ üzerinde motor hacmine sahip araçlar %0,29 pay ile 1.117 adet satılmıştır. Geçen sene aynı döneme göre otomobil pazarından aldığı pay değişmemekle birlikte adet bazında %18 düşüş yaşanmıştır. Tablo 3.13.'de yer alan motor hacmine göre otomobil satış verileri incelendiğinde, motor hacmi 1600 cm³ altındaki motorlu araçlar ve 1600-2000 cm³ arasındaki araçların piyasa payının azaldığı görülmektedir. Nitekim Tablo 3.14.'de motor hacmine göre aylık otomobil pazar payları incelendiğinde de, ÖTV indiriminin yürürlüğe girdiği Kasım 2018 ve Aralık 2018 dönemlerinde motor gücü 1600 cm³ altındaki otomobillerin piyasa payının arttığı ve 2000 cm³ üzerindeki otomobillerin piyasa payının daraldığı görülmüş, ancak bu etki kısa süreli olmuş ve Ocak 2019 itibariyle motor hacmine göre otomobil satış verileri eski seyrine dönmüştür.

Tablo 3.13. Motor hacmine göre otomobil satış verileri (2018-2019) (adet)

Motor Hacmi	2018 Aralık Sonu		2019 Aralık Sonu	
	Adet	Pay	Adet	Pay
1600 cm ³ altındakiler	467.693	%96,17	365.278	%94,32
1600-2000 cm ³ arasındakiler	13.202	%2,71	8.665	%2,24
2000 cm ³ üzerindikiler	1.372	%0,29	1.117	%0,29
Diğer (Hibrit ve Elektrikli Olanlar)	4.054	%0,83	12.196	%3,15
Toplam	486.321	%100	387.256	%100

Kaynak: (ODD)

Tablo 3.14. Motor hacmine göre aylık otomobil pazar payları (2018/09-2019/07) (%)

Motor Hacmi	2018/09	2018/10	2018/11	2018/12	2019/01	2019/02	2019/03	2019/04	2019/05	2019/06	2019/07
<1600cm ³	95,89%	95,88%	96,10%	96,17%	95,32%	94,41%	94,35%	93,75%	93,59%	94,02%	93,74%
1600-2000cm ³	2,91%	2,91%	2,74%	2,71%	2,99%	3,02%	2,60%	2,83%	2,81%	2,54%	2,67%
>2000cm ³	0,30%	0,30%	0,29%	0,28%	0,46%	0,34%	0,33%	0,36%	0,33%	0,30%	0,33%

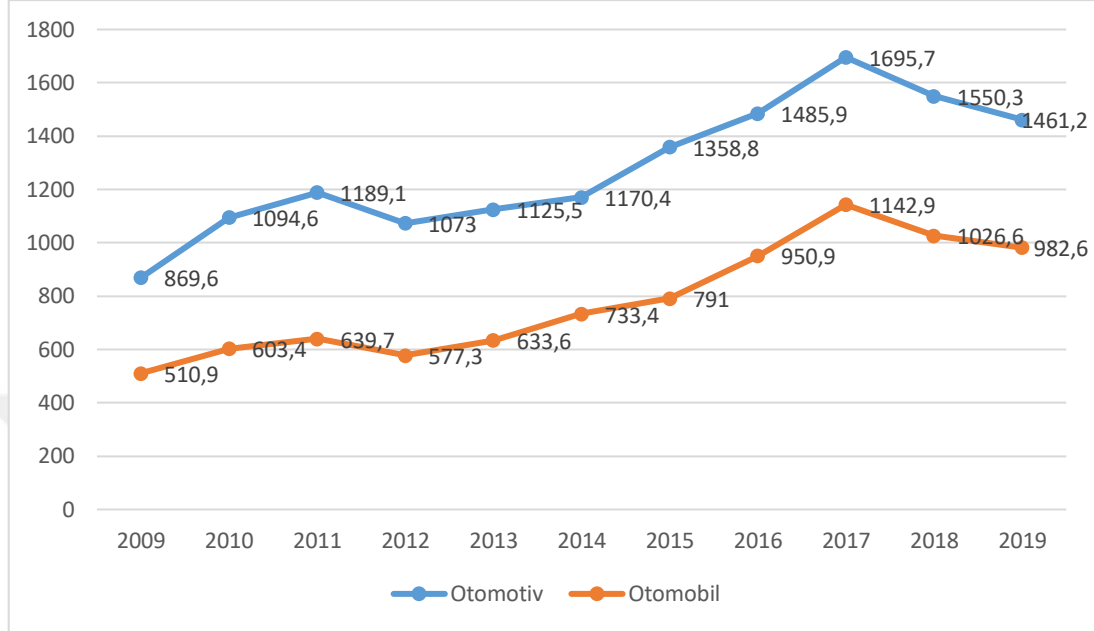
Kaynak: (ODD)

3.3.2. ÖTV İndiriminin 2018 ve 2019 Yılı Otomotiv Üretimi Üzerindeki Etkileri

2017 yılında 1.695.731 seviyesinde gerçekleşen toplam otomotiv üretimi 2018 yılında %9 oranında daralarak 1.550.260 seviyesinde gerçekleşmiş (OSD, 2019:19), 2019

yılında ise %6'lık ilave daralma ile 1.461.244 adet üretim seviyesine gerilemiştir. (OSD, 2020:23)

Şekil 3.9. Türkiye otomotiv ve otomobil üretim verileri (2009-2019) (1.000 adet)



Kaynak: (OSD)

Tablo 3.15. Türkiye otomobil aylık üretim verileri (2018-2019)

	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
2018	85.368	94.117	105.687	90.805	95.680	85.635	96.511	29.289	86.395	89.151	85.723	82.210
2019	71.397	80.077	87.348	83.459	96.345	74.074	86.235	31.287	90.359	95.575	93.495	94.991

Kaynak: (OSD)

Diğer yandan 2018 yılında başlayan ekonomik krizin etkisiyle 2018 yılındaki otomobil üretimi geçen seneye kıyasla %10 seviyesinde azalmış ve 2017 yılındaki 1.142.906 adet üretim seviyesinden 1.026.461 adet seviyesine gerilemiştir. (OSD, 2019:19) 2019 yılında da krizin etkileri hissedilmeye devam etmiş ve otomobil üretimi 2018 yılına kıyasla %4 oranında azalarak 982.042 düzeyinde gerçekleşmiştir. (OSD, 2020: 22) Bu durum 31.10.2018 ile 30.06.2019 tarihleri arasında uygulanan ÖTV indiriminin otomotiv talebini canlandırarak yurt içi satışları hızlandırdığı, ancak söz konusu satışların ile mevcut stoklar ile karşılandığı, ÖTV indirim uygulamasının otomotiv üretimi üzerinde etkili olmadığı sonucunu ortaya koymaktadır.

3.3.3. ÖTV İndiriminin 2018 ve 2019 Yılı Otomotiv Dış Ticaretine Etkileri

Tablo 3.16’da OSD verileri doğrultusunda oluşturulmuş 2017 ve 2019 yılları arasındaki Türkiye otomotiv taşıt araçları ihracat rakamları yer almaktadır. Buna göre 2019 yılında 828.744 adedi otomobil olmak üzere, toplam üretimin %86’sını oluşturan 1.252.586 adet taşıt aracı ihraç edildiği görülmektedir. 2019 yılında gerçekleşen taşıt aracı ihracatı 2018 yılına göre %5 oranında azalmıştır.

2019 yılında otomobil ihracatı bir önceki yıla göre %5 oranında azalarak 828 bin adet seviyesinde gerçekleşmiştir. Diğer yandan Tablo 3.17’de görüldüğü üzere, otomobil ihracatının otomobil üretimi içindeki payı 2018 yılında %85; 2019 yılında ise %84 oranında gerçekleşmiştir.

Tablo 3.16. Türkiye otomotiv sanayi taşıt araçları ihracatı (2017-2019) (adet)

SEKTÖR	2017	2018	2019	2019/2018 (%)
OTOMOBİL	921.354	875.147	828.744	-5,3
TİCARİ ARAÇLAR	411.440	443.722	423.842	-4,5
Kamyonet	350.108	372.954	349.490	-6,3
Minibüs	45.794	47.736	49.283	3,2
Kamyon	7.800	14.478	14.824	2,4
Midibüs	710	846	1.200	41,8
Otobüs	7.028	7.708	9.045	17,3
TAŞIT ARAÇLARI	1.332.794	1.318.869	1.252.586	-5,0
Traktör	13.123	15.123	15.844	4,8
TOPLAM	1.345.917	1.333.992	1.268.430	-4,9

Kaynak: (OSD)

Tablo 3.17. Türkiye otomobil sanayi ihracatın üretimdeki payı (2009-2019)(1.000 adet)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Üretim	510,9	603,4	639,7	577,3	633,6	733,4	791	950,9	1.142,9	1.026,6	982,6
İhracat	389	440	442,7	413	484,5	582	604,7	745,7	921,4	875,1	828,7
İhracat(%)	76	73	69	72	76	79	76	78	81	85	84

Kaynak: (OSD)

Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile ülkemizde ÖTV kapsamına giren malların ihracatı vergiden istisna tutulmuştur. Bu sayede yurt dışı piyasalara satışı yapılan otomotiv

sektörü ürünleri üzerinden özel tüketim vergisi alınmamakta, dolayısıyla ÖTV otomotivin satış fiyatı üzerinde bir baskı unsuru oluşturmamaktadır. Bu bağlamda otomotiv sektörüne yönelik yapılan ÖTV indirimleri daha çok yurt içi piyasalarda talebi canlandırmak amacıyla uygulanmakta, ÖTV indirimleri ile otomotiv ihracatı arasında doğrudan bir ilişki bulunmamaktadır. Nitekim Tablo 3.19’da ÖTV indiriminin uygulandığı Kasım/2018-Haziran/2019 dönemleri ile ÖTV indiriminin uygulanmadığı diğer dönemlerin otomobil ihracat değerleri karşılaştırıldığında dikkat çekici bir farklılık bulunmadığı görülmektedir.

Tablo 3.18’de yer alan TÜİK verilerine göre, binek otomobil dış ticaretinde, 2019 yılında 3.380 milyon dolar ithalata karşılık, 11.897 milyon ihracat gerçekleştirilmiştir. Bunun sonucu dış ticaret dengesi 8.516 milyon dolar fazla vermiştir. 2019 yılında ÖTV indiriminin geçerli olduğu dönem otomobil pazar verileri incelendiğinde artan talebi karşılamak için yerli araç tüketimi ile birlikte ithal araç tüketiminin de arttığı görülmektedir. Ancak Tablo 3.18’de görüldüğü üzere, 2019 yılı binek otomobil ithalatı beklenenin aksine 2018 yılı verilerine göre % 43 oranında azalmıştır. Bu durum 2019 yılında ÖTV indirimiyle artan talebin mevcut stoklar ile karşılandığını, ÖTV indiriminin ithalat üzerinde doğrudan bir etki yaratmadığı sonucunu ortaya koymaktadır.

Tablo 3.18. Otomobil sanayi ihracat/ithalat rakamları (2009-2019) (milyon \$)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2019/ 2018
İthalat	4.266	6.821	8.477	7.251	9.130	7.721	9.227	9.841	8.606	5.905	3.380	-%43
İhracat	6.086	6.210	6.485	6.069	6.856	7.255	6.899	8.356	11.814	12.441	11.897	-%4
Açık/Fazla	1.819	-611	-1991	-1182	-2273	-465	-2327	-1485	3.208	6.536	8.516	%30

Kaynak: (OSD)

Nitekim Tablo 3.19’de 2009 yılı aylık bazda otomobil ithalat verileri incelendiğinde, ÖTV indiriminin uygulandığı Kasım 2018 ve Aralık 2018 dönemlerinde ithalat oranlarında bir önceki aya kıyasla bir geçici artış gözlemlenmiş olsa da, ÖTV indiriminin devam ettiği Ocak ayından itibaren ithalat rakamlarının ÖTV indiriminin olmadığı dönemlerle benzer seyrinde gerçekleştiği görülmektedir. Bu durum 2019 yılında yapılan ÖTV indiriminin motorlu araç ithalatı üzerinde önemli düzeyde bir etkiye sahip olmadığı sonucunu göstermektedir.

Tablo 3.19. 2018/10-2019/09 dönemleri aylık bazda otomobil ihracat/ithalat rakamları (adet)

	2018/ 10	2018/ 11	2018/ 12	2019 /01	2019/ 02	2019/ 03	2019/ 04	2019/ 05	2019/ 06	2019/ 07	2019/ 08
İthalat	11.136	31.804	38.533	6.776	11.614	22.034	14.187	14.012	19.562	8.459	13.516
İhracat	87.359	77.912	65.093	58.807	69.340	81.737	66.084	80.233	62.846	73.598	33.852
Açık/Fazla	76.223	46.108	26.560	52.031	57.726	59.703	51.897	66.221	43.284	65.139	20.336

Kaynak: (OSD)

3.3.4. ÖTV İndiriminin 2018 ve 2019 Yılı Vergi Gelirleri Üzerindeki Etkileri

T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı'nın bütçe verileri doğrultusunda oluşturulan Tablo 3.20.'de Ekim/2018-Ağustos/2019 dönemi motorlu taşıtlar üzerinden alınan özel tüketim vergisinin aylık bazda gerçekleşme verileri yer almaktadır. Söz konusu veriler incelendiğinde ÖTV indiriminin gerçekleştirildiği Kasım ayı itibariyle motorlu taşıtlar üzerinden alınan özel tüketim vergisi tutarının Ekim ayına göre %105 oranında artarak 1.273 milyon TL düzeyinde gerçekleştiği görülmüştür. Motorlu taşıtlar üzerinden alınan özel tüketim vergisi tutarları 2019 yılı ÖTV indirim uygulamasının devam ettiği süre boyunca otomobil satış miktarına paralel olarak azalış ve artış eğilimi göstermiştir. 2019 yılı otomobil pazar verileri incelendiğinde Ocak 2019 ve Şubat 2019'da otomobil satış miktarının önceki aylara kıyasla azaldığı görülmektedir. Bununla birlikte Tablo 3.20'de görüldüğü üzere, Mart 2019 itibariyle otomobil satışının artmasıyla motorlu taşıtlar üzerinden alınan ÖTV tutarı da artma eğilimine girmiş ve ÖTV uygulamasının sona erdiği Haziran 2019'da 892 milyon seviyesine yükselmiştir.

Tablo 3.20. 2018/10-2019/08 dönemi aylık bazda motorlu taşıtlardan alınan ÖTV tutarları (milyon TL)

	2018/ 10	2018/ 11	2018/ 12	2019/ 01	2019 /02	2019/ 03	2019/ 04	2019/ 05	2019/ 06	2019/ 07	2019/ 08
Motorlu Taşıtlardan Alınan ÖTV	619	1.273	1.962	386	565	1.047	846	805	892	611	815

Kaynak: (BÜMKO)

Dolayısıyla özel tüketim vergisi indirimi otomotiv satışları üzerinde yarattığı artışla birlikte kamu maliyesine ek vergi geliri sağlamıştır. Ancak bu artışa rağmen krizin

getirdiği durgunluk önceki yıllarda elde edilen rakamların yakalanmasını engellemiştir. Nitekim Tablo 3.21. incelendiğinde 2019 yılında motorlu taşıtlar üzerinden alınan özel tüketim vergisi tutarının 2018 yılına kıyasla %20 seviyesinde azalarak 13.807 milyon TL seviyesinde gerçekleştiği görölmektedir.

Tablo 3.21. Motorlu taşıtlardan alınan ÖTV tutarları (2016-2019) (milyon TL)

	Toplam Vergi Geliri (Milyon TL)	Motorlu Taşıtlardan Alınan ÖTV (Milyon TL)	Motorlu Taşıtlardan Alınan ÖTV'nin Vergi Gelirlerine Oranı (%)
2016	459.002	18.873	%4
2017	536.617	22.017	%4
2018	621.536	17.328	%2,8
2019	673.860	13.807	%2

Kaynak: (BÜMKO)



4. SONUÇ

Otomotiv sektörü yarattığı yüksek katma değer, sahip olduğu üretim ve küresel ticaret hacmi ve istihdam yaratma kapasitesi bakımından Dünya'nın önde gelen iktisadi faaliyet kollarından biridir. Tüm sanayileşmiş ülkelerde ilişkili olduğu diğer sektörlerle yaptığı katkılar ve teknolojik gelişmelere öncülük etmesi bakımından lokomotif niteliğindeki sektörler arasında yer almaktadır.

Türkiye'nin otomotiv ile tanışması 20. yüzyılın başlarında gerçekleşmiş ve 1980'li yıllara kadar ithal ikameci politikalarla iç pazarın korunduğu bir yapı içerisinde faaliyet göstermiştir. 1980'li yıllardan sonra ise liberal iktisat politikalarının benimsenmesiyle, otomotiv sektörü dışa açık, ölçek ekonomisine uygun modern teknoloji ile üretim yapabilen, fiyat ve kalite açısından uluslararası piyasalarda rekabet edebilme gücüne sahip bir sektör haline getirilmeye çalışılmıştır. 1996 yılında Avrupa Birliği ile imzalanan Gümrük Anlaşması çerçevesinde üye ülkelerle gümrük tarifelerinin sıfırlanması ve tarife dışı engellerin kaldırılması otomotiv sektörü açısından önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu sayede Türkiye otomotiv endüstrisinin yabancı yatırımcılarla ortaklık yapma olanakları artmış, tarife engellerinin kaldırılmasıyla hammadde ve ara malı ithali daha ucuz hale gelmiştir. Artan üretici sayısı ve daha büyük pazarlara erişimin sağlanmasıyla birlikte otomotiv sanayi ölçek ekonomisinde faaliyet yapabilme olanağına kavuşmuş ve uluslararası rekabet gücünü artırmıştır. Türk otomotiv sanayi ülkemize yapılan doğrudan yabancı yatırımların da katkısıyla günümüzde iki milyonun üzerinde üretim yapabilme kapasitesine ulaşmış ve 12 yıldır devam eden ihracatta lider sektör olma konumu ile ekonominin vazgeçilmez bir parçası haline gelmiştir.

Ülkemizin bulunduğu coğrafi konum, güçlü sermaye yapısı, sahip olduğu teknoloji yatırımları ve Ar-ge olanakları, yetişmiş insan gücü ve uygun işgücü maliyetleri otomotiv sektörünün rekabet gücünü artırırken, yetersiz iç pazar ve yüksek vergi oranları sektörün en önemli sorunları olarak görülmektedir.

Ülkemizde otomotiv sektörü üzerinden alınan vergiler içerisinde en yüksek paya sahip olan vergi özel tüketim vergisidir. 4760 sayılı Kanun'la yürürlüğe giren ve ülkemizde 2002 yılından beri uygulanmakta olan özel tüketim vergisi, Kanun'a ekli II sayılı listede yer alan motorlu taşıtlardan motor silindir hacmi ve vergi matrahına göre belirlenen tarifeler üzerinden alınmakta ve bu oranlar 87.03 kodlu binek otomobillerde

%45 ile %220 arasında değişmektedir. Türkiye’de otomotiv sektöründe uygulanan yüksek satış vergileri birçok Avrupa ülkesine kıyasla oldukça yüksek seviyelerde olup, üst tarifelerde aracın vergisiz fiyatının bir katını dahi geçmektedir.

Ülkemizde otomotiv sektöründe uygulanan yüksek vergi oranları talebi baskı altına almak suretiyle firmaların satışlarını olumsuz yönde etkilemekte, sektörde potansiyel talebin gerçek talep haline dönüşmesinin önündeki en önemli engellerden biri olarak görülmektedir. Diğer yandan ekonomide vergilerin sebep olduğu ek maliyetler ve kaynak tahsisindeki bozulmalar ekonomik etkinlikten uzaklaşılmasına neden olmaktadır. Sektördeki yüksek satış vergileri firmaların rekabet gücünü olumsuz yönde etkilemekte ve bu durum firmaları fiyat dışı rekabet stratejisi geliştirmek durumunda bırakmaktadır.

Ülkemizde otomotiv sektörüne yönelik uygulanan yüksek ÖTV oranlarının temelde iki nedene bağlı olarak geliştiği söylenebilir. Bunlardan ilki devlete kamu finansmanı sağlamak, ikincisi ise otomotiv sektöründe talebin büyük bir kısmının ithal ürünlerden karşılanıyor olmasından kaynaklanmaktadır. Otomotiv ana sanayinde ihracat her ne kadar ithalattan fazla olup dış ticaret fazlası verse de, iç pazarda talebin yarıdan fazlasını ithal araçlar oluşturmaktadır. Ülkemizde genç nüfus artışı, gelir düzeyinin yükselmesi, kentleşmenin ve kredi kullanım oranlarının artması otomotiv talebini artırmakta bu da artan ithalat yoluyla cari açığın artmasına neden olmaktadır. Bu sebeple kanun koyucu ithal mallara olan talebi azaltmak maksadıyla uygulanan vergi oranlarını yüksek seviyelerde belirlemektedir. Ülkemizde yürürlükte olan uluslararası anlaşmalar gereği yerli ve ithal ürünlere farklı vergi oranları uygulanamamakta, dolayısıyla sektördeki yüksek satış vergileri bir nevi tarife dışı engel olarak kullanılmaktadır. Dolayısıyla uygulanan vergi politikaları ekonomik şartlar göz önünde bulundurularak, ya ödemeler dengesinde açığa sebep olmamak için vergi yükünü artırmak şeklinde, ya da iç piyasada talebi artırmak maksadıyla vergi yükünü azaltmak şeklinde tercihini yapmak durumunda kalmaktadır.

Diğer yandan 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile binek otomobil sınıfında yer alan motorlu taşıtlar motor silindir hacmine göre üç farklı kategoride vergilendirilmekte ve aracın motor silindir hacmi büyüdükçe uygulanan ÖTV oranı yükselmektedir. Ülkemizde üretimi yapılan otomobillerin daha çok motor hacmi 1600 cm³ altında olan ekonomik araç sınıfındaki araçlardan oluştuğu göz önünde

bulundurulduğunda, bu düzenleme ile Türkiye’de üretimi yapılan araçların pazar payının artırılmasının hedeflendiği düşünülmektedir. Nitekim Türkiye otomotiv pazar yapısı incelendiğinde, son on yılda motor gücü 1600 cm³ altındaki araçların pazar payının %81’den %94,3’e yükseldiği ve motor gücü 2000 cm³’ten büyük araçların payının ise %2’den %0,2’ye yükseldiği görülmüştür. Bu durum kısa vadede yerli üretimi destekleyen bir uygulama olarak görülse de, ekonomik segment araç tüketimini teşvik ettiği için uzun vadede Türkiye’de ana sanayinin küresel rekabet koşullarına uygun yüksek teknoloji araç üretimini baskılayabileceği ve otomotiv sanayinin gelişimini olumsuz yönde etkileyeceği düşünülmektedir.

Ülkemizde otomotiv sektörüne yönelik yapılan ÖTV düzenlemeleri genellikle herhangi bir olumsuz gelişme veya beklentinin olmadığı durumlarda yüksek uygulanma eğilimindeyken, sektörde herhangi bir daralmanın yaşanması durumunda iç talebi canlandırma amacıyla vergi indirimine gidilmesi şeklinde olmaktadır. Nitekim 2008 yılında başlayan ve tüm Dünya ile birlikte ülkemizi de etkisi altına alan küresel finansal krizin ve 2018 yılında yaşanan küresel kaynaklı ekonomik durgunluğun Türkiye ekonomisine olan etkilerini minimize etmek ve iç piyasada talebi canlandırmak maksadıyla kanun koyucu 16 Mart 2009 ve 31 Ekim 2018 tarihlerinde otomotiv sektöründe uygulanan özel tüketim vergisi oranlarında kısa süreliğine indirimine gitmiştir. Bu bakımdan otomotiv sektöründe uygulanan ÖTV oranlarının önemini ortaya koyabilmek için bu iki dönem esas alınmış ve yapılan vergi indiriminin sektöre ve ekonomiye yansımaları birtakım göstergelerle analiz edilmiştir.

14802 ve 15081 sayılı BKK ile 16 Mart 2009 ve 30 Eylül 2009 tarihleri arasında geçerli olan ÖTV indirimine otomotiv pazarının verdiği tepkiye baktığımızda, vergi indiriminin geçerli olduğu dönemlerde otomobil ve hafif ticari araç satışlarında önemli düzeyde artış gerçekleştiği ve ÖTV indirimin ekonomik krizin etkilerini telafi etmeyi başardığı görülmüştür. Yine 287, 535 ve 843 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararları ile 31 Ekim 2018 ve 30 Haziran 2019 tarihleri arasında uygulanan ve yalnızca 87.03 kodlu binek otomobilde geçerli olan ÖTV indiriminin pazara yansımalarına baktığımızda ise, vergi indiriminin otomobil satışlarını artırdığı, ancak bu artışın ekonomik krizin etkilerini telafi etmekte yeterli olmadığı görülmüştür. Ekonomide bu durumu etkileyen birçok değişken olmakla birlikte, 2018 yılında uygulanan vergi teşviki ile istenilen satış düzeylerine ulaşamamasının vergi indirimi kapsamına giren araç kategorisinin

sınırlı tutulması ve vergi oranlarında yapılan indiriminin diğer teşvik dönemlerine göre daha az olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir. Bununla birlikte söz konusu vergi teşvikinin otomobil pazarında meydana gelen daralmayı frenleyip krizin etkilerinin derinleşmesini önlediği söylenebilir.

Diğer yandan ÖTV indiriminin geçerli olduğu 2009 ve 2019 yılları otomotiv üretim verileri incelendiğinde, vergi teşviki uygulamasının otomotiv üretimi üzerinde etkili olmadığı, 2009 ve 2019 yılları üretim düzeyinin önceki yıllara kıyasla azaldığı görülmüştür. Bu durum Mart/2009-Eylül/2009 ve Kasım/2018-Haziran/2019 döneminde uygulanan ÖTV indirimlerinin otomotiv talebini canlandırarak yurt içi satışları hızlandırdığı, ancak söz konusu satışların mevcut stoklar ile karşılandığı, vergi teşvik uygulama süresinin kısa olmasından dolayı talepteki artışın üretime yansıtılamadığı sonucuna varılmıştır.

Yine vergi teşviki uygulamasının dış ticaret verilerine etkisine bakıldığında, Kanun'un yapısı gereği ihracat üzerinden ÖTV alınmaması sebebiyle, indirim uygulamasının otomotiv ihracat değerleri üzerinde doğrudan etkili olmadığı, otomotiv ithalatı üzerinde de gözle görülür bir etki yaratmadığı görülmüştür. ÖTV indiriminin geçerli olduğu dönemlerde otomotiv pazarında yerli araç tüketimiyle birlikte ithal otomobil talebi de artmış olmasına rağmen, vergi teşvik uygulama süresinin kısa olması sebebiyle talepteki artış otomotiv ithalat düzeyini artıramamış, talepteki artış mevcut stoklar ile karşılanmıştır.

Diğer yandan otomotiv sektörüne yönelik uygulanan vergi indirimi bir yandan satışlar üzerinde pozitif yönlü etki yaparak vergi gelirini artırırken, diğer yandan ÖTV indirimi ile bütçe üzerinde vazgeçilen vergi alacağı kadar bir maliyet oluşturmaktadır. ÖTV indiriminin 2009 ve 2019 yıllarında vergi gelirleri üzerindeki etkilerine baktığımızda ise, indirim dönemlerinde artan satışlarla birlikte otomotiv sektörü üzerinden alınan ÖTV tutarının nispeten arttığı, ancak söz konusu artışın ekonomik krizin ve ÖTV indirimi ile vazgeçilen vergi alacağının sebep olduğu kaybı telafi etmediği görülmüştür.

İncelediğimiz dönemler itibariyle otomotiv sektörüne yönelik ÖTV indirim uygulamasının etkinliği değerlendirildiğinde, vergi indiriminin pazarda talebi canlandırarak motorlu taşıt satışlarını artırdığı görülmüştür. Bu bakımdan Mart/2009-Eylül/2009 ve Kasım/2018-Haziran/2019 dönemleri arasında uygulanan ÖTV indirim

uygulaması, yurt içi satış rakamlarında elde ettiği başarı ile ÖTV indirimlerinin sektör üzerinde yapacağı olumlu etkiler bakımından bir gösterge niteliğindedir. Ancak uygulanan vergi politikaların kısa vadeli olması ÖTV indiriminin piyasaya etkilerinin sınırlı düzeyde kalmasına sebep olmuş, bu bakımdan sektörde kısa vadeli politikalar yerine uzun vadeli yapısal değişiklikler yapılmasının daha etkili olacağı sonucuna varılmıştır.

Ülkemizde otomotiv sektörüne yönelik uygulanan vergi politikaları belirlenirken daha çok bütçe finansman ihtiyacı ve ödemeler dengesi denkliliği kaygılarının ön planda tutulduğu ve politika yapıcıların yüksek vergi oranları uygulama eğiliminde olduğu görülmektedir. Sektörde uygulanan yüksek vergi oranlarının yurt içi pazarda yarattığı talep yetersizliği ise ihracat yoluyla telafi edilmeye çalışılmaktadır. Oysaki vergi teşvik uygulamaları ile talep desteklenirken, bu durumun ödemeler dengesi üzerinde yaratacağı muhtemel baskıyı ortadan kaldırmak için, iç pazarda artan tüketici talebinin ithal otomotiv ürünlerinden yerli otomotiv ürünlerine kaymasını sağlayacak özelliklerin yerli sanayiye kazandırılması ve ana sanayinin ihtiyaç duyduğu hammadde ve ara malı temininin yurt içinden sağlanması için sektöre gerekli desteğin verilmesi önem arz etmektedir.



KAYNAKLAR

- Akdoğan, A. (2004). *Türk Vergi Sistemi ve Uygulaması*, Ankara
- Aksu, S. (2011). *Türkiye’de Otomotiv Sektörüne Yönelik Vergi Uygulamalarının Değerlendirilmesi*. Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: Kırıkkale
- Aras, Korkmaz, İ. (2021). *Türkiye’de Verilen Vergi Teşvikleri ve bunların Ekonomiye Etkisi: Otomotiv Sektörü Örneği*. Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: Bilecik
- Araz, G.G. (2020). *Türk Otomotiv Sektörünün Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkisi*. Avrasya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: Trabzon
- Ateş, M.S. (2017). *Türkiye’de Özel Tüketim Vergisi Uygulaması*. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: İzmir
- Ayas, I., Şanver, C., Topalfakıoğlu, N.M. (2017). ‘Mükelleflerin Özel Tüketim Vergisinde Yapılan Değişikliklere Tepkileri’, *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Üniversitesi Dergisi*, 4(4), 214-231
- Aygül, E. (2003). *IV Sayılı Listedeki Mallara İlişkin ÖTV Kanunu Uygulamaları*. <https://www.alomaliye.com/2003/08/05/iv-sayili-listedeki-mallara-iliskin-otv-kanunu-uygulamaları/> Erişim tarihi:20.12.2021
- Batirel, Ö.F. (2002). ‘Özel Tüketim Vergilemesi ve 4760 sayılı ÖTV Yasası Üzerine Bazı Düşünceler’, *Vergi Dünyası*, Sayı 253, 4-8
- Bedir, A. (1999). *Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye’de Otomotiv Yan Sanayiinin Geleceği*, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları(2495)
- Bedir, A. (2002). *Türkiye’de Otomotiv Sanayii Gelişme Perspektifi*, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Yayınları(2660)
- Bülbül, D., Orkunoğlu, I.F. (2009). ‘Türkiye’de Otomotiv Piyasasındaki Özel Tüketim Vergisi İndirimlerinin Maliye Sosyolojisi Açısından Analizi, *Sosyo-Ekonomi*, 10(10). <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sosyoekonomi/issue/21070/226855>, Erişim tarihi: 17.03.2021
- Ceylan, M. (2010). *Türkiye’de Özel Tüketim Vergisi ve Mali Güç İlkesi Açısından Analizi*. Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: Sakarya
- Coşkun, B. (2019). Vergi Teşvik Uygulamalarının Otomotiv Sektörü üzerindeki Etkileri. Düzce Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: Düzce

- Çapar, M. (2004). 'Özel Tüketim Vergisi ve Türkiye Uygulaması', *Sayıştay Dergisi*, 15(52), 121-134
- Erdem, M., Şenyüz, D., Tatlıoğlu, İ. (2006). 'Kamu Maliyesi', Bursa
- Erkan, M. (2009). 'Yorum ve Açıklamalarla Özel Tüketim Vergisi Uygulaması, Maliye Hesap Uzmanları Derneği', Ankara
- Engin, C., Polat, E. (2010). 'Türk Otomotiv Sektörü ve Küresel finansal Krizin Sektöre Etkileri', *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), 35-43
- Görener, A., Görener, Ö. (2008 a). 'Otomotiv Endüstrisinin Türkiye Ekonomisindeki Yeri: Sektörel Bir İnceleme', *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(26), 306-319
- Görener, A., Görener, Ö. (2008 b). 'Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler', *Journal of Yaşar University*, 3(10), 1213-1232
- Gülçiçek, A. (2013). 'Türkiye'de Otomotiv Sektörü, Vergi Gelirlerine Etkisi ve Vergisel Sorunları', *Vergi Sorunları Dergisi*, (300), 21-26
- Gür, N., Furuncu, Y. (2019). *Küresel Otomotiv Sektörünün Değişimi ve Yerli Otomobil Projesinin Geleceği*, Seta Yayınları(127). https://setav.org/assets/uploads/2019/02/R127_Otomotiv.pdf, Erişim tarihi: 05.07.2021
- Hanbay, E. (2013). *Özel Tüketim Vergisinin Türk Mali Sistemi İçerisindeki Yeri*. Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: Manisa
- Ilıaz, N. (2006). *Avrupa Birliği'nde Özel Tüketim Vergisi Uyumlaştırması ve Türkiye*. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: Ankara
- İhracat Genel Müdürlüğü. *Otomotiv Sektör Raporu*. https://ticaret.gov.tr/data/5b87000813b8761450e18d7b/Oto_Ana-Yan_Sanayi.pdf, Erişim tarihi: 25.09.2021
- İnternet: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Aralik-2020-37410>, Erişim tarihi: 12.11.2021
- İnternet: <https://www.gumruk.com.tr/gtip/listele.aspx?ID=87.05#body>, Erişim tarihi: 28.11.2021
- İnternet: <https://www.hmb.gov.tr/bumko-butce-buyuklukleri-ve-butce-gerceklesmeleri>, Erişim tarihi: 25.11.2021
- İnternet: http://eski.sgk.gov.tr/wps/portal/sgk/tr/kurumsal/istatistik/sgk_istatistik_yilliklari, Erişim tarihi: 25.11.2021

İnternet: <https://www.strategyand.pwc.com/gx/en/insights/innovation1000.html#/tab-2015>, Erişim tarihi:20.08.2021

İnternet: <https://www.trademap.org/Index.aspx>, Erişim tarihi: 20.09.2021

İSO Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu, 2020. <https://www.iso500.org.tr/500-buyuk-sanayi-kurulusu?yil=2020>, Erişim Tarihi: 15.05.2022

KPMG, (2015). *Türkiye Otomotiv Sektöründe Yeni Stratejik Yatırım Hedefleri 2015*. <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/pdf/2015/08/kpmg-turkey-2015-auto-survey.pdf>, Erişim Tarihi: 22.04.2022

KPMG, (2019). *Otomotiv Sektörel Bakış*. <http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/sektorel-bakis-2019-otomotiv-5475.pdf>, Erişim tarihi: 23.12.2021

KPMG, (2020). *Otomotiv Sektörel Bakış*. [http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/KPMG_Otomotiv_Sektorel_Bakis__2020_\(ID_2865\)-5476.pdf](http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/KPMG_Otomotiv_Sektorel_Bakis__2020_(ID_2865)-5476.pdf), Erişim tarihi: 23.12.2021

KPMG, (2021). *KPMG Perspektifinden Otomotiv Sektörüne Bakış*. <https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/tr/pdf/2021/08/kpmg-perspektifinden-otomotiv-sektorune-bakis-2021.pdf>, Erişim Tarihi: 16.05.2022

Macit, T. B. (2019). *Uluslararası Ticaret, Otomotiv Sektörü, Geleceği ve Türkiye Çalışmaları*. Maltepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: İstanbul

Mihçioğlu, E. (2004). *Otomotiv Endüstrisinde Ana Firma ve Tedarikçi İlişkileri*. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: İstanbul

Mutlu, A., (2002). 'Özel Tüketim Vergisi', *Yaklaşım Dergisi*, s.115, 46-52

Nadaroğlu, H. (1996). *Kamu Maliyesi Teorisi*, İstanbul

Odabaşı, C. (2007). *Vergileme ve Firma Davranışları: Türkiye ve Otomobil Piyasası*. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: Ankara

Oktar, K. (2002). *Özel Tüketim Vergisi Rehberi*, Türmob Yayınları-186, Ankara

Orhan, O.Z. (1997). *Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayinin ve Otomotiv Yan Sanayinin Rekabet Gücü*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları-54, İstanbul

OICA, (2017). *Üretim İstatistikleri*. https://www-oica-net.translate.google.com/category/production-statistics/2017statistics/?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=tr&_x_tr_hl=tr&_x_tr_pto=sc, Erişim Tarihi: 15.05.2022

- ODD, 2009 Aralık Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazar Değerlendirmesi, <https://www.odd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/373/PAZARDEGERLENDIRMEARALIK2009.pdf>, Erişim Tarihi: 20.05.2022
- ODD, (2020). 2019 Aralık Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazar Değerlendirmesi, [https://www.odd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/2615/BasinBulteni 3 Ocak 2020.pdf](https://www.odd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/2615/BasinBulteni%203%20Ocak%202020.pdf), Erişim Tarihi: 21.05.2022
- ODD, (2021). 2020 Aralık Otomobil ve Hafif ticari Araç Pazar Değerlendirmesi, [https://www.odd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/2836/ODD Basın Bulteni 6 Aralık 2021.pdf](https://www.odd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/2836/ODD%20Basin%20Bulteni%206%20Aralik%202021.pdf), Erişim Tarihi: 21.05.2022
- OSD, Aralık 2009 Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu. <https://www.osd.org.tr/saved-files/PDF/2022/02/02/2009%20OSD%20De%20C4%9Ferlendirme%20Raporu.pdf>, Erişim Tarihi: 20.05.2022
- OSD, (2009). Otomotiv Sanayii 2008 Yılı Değerlendirme Raporu. https://www.osd.org.tr/saved-files/PDF/2022/02/03/OSD_Kuresel_Degerlendirme_Raporu_2008.pdf, Erişim Tarihi: 20.05.2022
- OSD, (2010). Otomotiv Sanayii 2009 Yılı Değerlendirme Raporu. https://www.osd.org.tr/saved-files/PDF/2022/02/03/OSD_Kuresel_Degerlendirme_Raporu_2009.pdf, Erişim tarihi: 27.04.2022
- OSD, Aralık 2018 Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu. <https://www.osd.org.tr/saved-files/PDF/2022/02/02/2018-12%20OSD%20Ayl%C4%B1k%20De%20C4%9Ferlendirme%20Raporu.pdf>, Erişim Tarihi: 21.05.2022
- OSD, Aralık 2019 Otomotiv Sektörü Aylık Değerlendirme Raporu, <https://www.osd.org.tr/saved-files/PDF/2022/02/02/2019-12%20OSD%20Ayl%C4%B1k%20De%20C4%9Ferlendirme%20Raporu.pdf>, Erişim Tarihi: 21.05.2022
- OSD, (2019). Otomotiv Sanayii 2018 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu. https://www.osd.org.tr/saved-files/PDF/2022/02/02/OSD_Kuresel_Degerlendirme_Raporu_2018.pdf, Erişim Tarihi: 03.05.2022
- OSD, (2020). Otomotiv Sanayi 2019 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu. https://www.osd.org.tr/saved-files/PDF/2022/02/02/OSD_Kuresel_Degerlendirme_Raporu_2019.pdf, Erişim Tarihi: 21.05.2022

OSD, (2021). *Otomotiv Sanayii 2020 Yılı Küresel Değerlendirme Raporu*.
http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/2020_Kuresel_Degerlendirme_Raporu-5553.pdf, Erişim tarihi: 21.11.2021

Otomotiv Distribütörler Derneği-TEPAV. (2013). *Dünya ve Türkiye Otomotiv Sektörü*.
<http://www.odd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/821/ic%20dokumanlar.pdf>, Erişim tarihi:25.08.2021

Öncel, M., Kumrulu, A., Çağan, N. (2004). *Vergi Hukuku*, Ankara

Özel Tüketim Vergisi Kanunu (4760 sayılı), (2002).
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.4760.pdf>, Erişim tarihi: 25.11.2021

Özel Tüketim Vergisi (II) Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliği, (2015).
<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/04/20150418-8.htm>, Erişim tarihi: 25.11.2021

Özel Tüketim Vergisi Tutarları ve Oranları,
https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/mevzuat/otv_oranlari_tum/ozeltuketimoranlari-OpenPage.htm, Erişim tarihi: 20.12.2021

Özkan, M. (2018). ‘Otomotiv Sanayinin Gelişimi ve Türkiye Ekonomisine Olan Katkıları’, *Karatahta/İş Yazıları Dergisi*, s.10, 69-92

Öztekin, S. Ç. (2016). *Türkiye Otomotiv Sektörünün Talep Analizi*. Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi: Ordu

Pişkin, S. (2017b). Belirsizlik ve Bilinmezlik: Yeni ÖTV Düzenlemesinin Otomotiv Sektörüne Etkileri. Türkiye Sınai Kalkınma Bankası.

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

Sezal, L. (2020). ‘2018 Ağustos Krizinin Türk Bankacılık Sektörüne Etkisi’, *Journal of Economics and Research Year:2020*, 1(1), 17-32

Susam, M. (2004). *Özel Tüketim Vergilerinin Yapısı ve Türk Özel Tüketim Vergisinin Avrupa Birliği ile Uyumlaştırılması*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mali Hukuk Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi: İstanbul

Taylar, Y. (2012). ‘Vergi Teorisi Açısında Özel Tüketim Vergileri ve Türk Özel Tüketim Vergisi Uygulaması’, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12(Özel S.), 435-467

- TAYSAD. (2010). 32. Olağan Genel Kurul Faaliyet Raporu. https://www.taysad.org.tr/Uploads/BilgiBankasi/10-12-2013-03-34-2009_YILI_FAALİYET_RAPORU-11022010.pdf, Erişim Tarihi: 29.04.2022
- TAYSAD. (2017). *Türk Otomotiv Sanayi ve TAYSAD'ın Tarihçesi*. <https://taysad.org.tr/tr/turk-otomotiv-sanayi-ve-taysadin-tarihcesi>, Erişim Tarihi: 26.02.2022
- T.C. Ekonomi Bakanlığı İhracat Genel Müdürlüğü Otomotiv, Makine, Elektrik ve Elektronik Ürünler Daire Başkanlığı. (2016). *Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Sektör Raporu*, Ankara
- T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı, *Bütçe Büyüklükleri ve Bütçe Gerçekleşmeleri*, <https://www.hmb.gov.tr/bumko-butce-buyuklukleri-ve-butce-gerceklesmeleri>, Erişim Tarihi: 17.05.2022
- T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı, Aylık Bütçe Uygulama Sonuçları, <https://www.hmb.gov.tr/bumko-aylik-butce-uygulama-sonuclari>, Erişim Tarihi: 17.05.2022
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2014). *Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018) Otomotiv Sanayi Çalışma Grubu Raporu*, Ankara
- T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, (2020). *Otomotiv Sektörü Raporu (2020) Sanayi Genel Müdürlüğü Raporlar ve Analizler Serisi*
- Topal, M.A. (2021). *2000'li Yıllarda Otomotiv Sektörünün Türkiye Ekonomisine Etkileri ve Yerli Otomobil Üzerine Bir İnceleme*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi: İstanbul
- TSKB, (2018). *Sektörel Görünüm: Otomotiv Ana ve Yan Sanayi Ocak 2018*. http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/Otomotiv_Sektorel_Gorunum_-_Ocak_2018-4352.pdf, Erişim tarihi: 20.10.2021
- Turhan, S. (1993). *Vergi Teorisi ve Politikası*, İstanbul
- Turhan, S. (1998). *Vergi Teorisi ve Politikası*, İstanbul
- Türk Dil Kurumu Sözlükleri, <https://sozluk.gov.tr/>, Erişim Tarihi: 14.05.2022
- Türk, İ. (1999). *Kamu Maliyesi*, Ankara
- Ünsal, M.E. (2007). *Mikro İktisat*, Ankara
- Yayar, R., Yılmaz, E. (2016). 'Dünya ve Türkiye Otomotiv Sanayi Üzerine Genel bir Değerlendirme', *Selçuk Üniversitesi Akşehir Meslek Yüksekokulu Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(7), 71-85

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

Yavuz, V., Kızıltan, A. (2020). ‘Türkiye’de Ekonomik Kriz Dönemlerinde ÖTV İndirimlerinin Etkileri: Otomobil Sektörü Üzerine Bir Değerlendirme’, *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 9(2), 1368-1393





ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Soyadı, adı : Zeynep ŞENGÜL
Uyruğu : T.C.

Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet tarihi
Yüksek lisans	Hacı Bayram Veli Üniversitesi	-
Lisans	Selçuk Üniversitesi	2005

İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2022	Vergi Denetim Kurulu	Kamu Görevlisi

Yabancı Dil

İngilizce





le.ahbv.edu.tr