



VERGİYE DAİR

Dr. Ozan BİNGÖL, Vergi Uzmanı

Verba Volant, Scripta Manent



GENEL

TÜM DETAYLARI VE ÜLKE ÖRNEKLERİ İLE OTOMOBİLLERDE ÖTV UYGULAMASI VE ÖNERİLER

ON 16/08/2022 • (YORUM BIRAKIN)

Özel Tüketim Vergisi Nasıl Bir Vergidir? Hangi Mallar Üzerinden Alınır?

Tüketim veya harcamalar üzerinden alınan vergiler genelde iki ana başlık altında sınıflandırılabilir: genel tüketim vergileri ve özel tüketim vergileri. KDV veya genel satış vergisi türü vergiler genel tüketim vergileri kategorisinde yer alırken, belli mallara özgü olarak özellikle tüketici davranışlarını etkilemeyi amaçlayan vergiler özel tüketim vergisidir. Hem



genel tüketim/harcama vergileri hem de özel tüketim vergileri dolaylı vergi türüdür.

Özel tüketim vergisi (*special consumption tax, excise duties*) ağırlıklı olarak alkol, tütün ve bazı enerji ürünlerinin satışı aşamasında alınan dolaylı bir vergidir. Özel tüketim vergisi KDV ve diğer genel harcama vergilerinin aksine sadece belli ürünler üzerinden alınır.

Ülke örneklerinde sağlık amaçlı olarak çikolatadan kahveye gazlı içeceklerden cipslere kadar farklı ürünler için özel tüketim vergisi uygulaması olsa da OECD ülkelerindeki genel eğilim özel tüketim vergisinin alkollü içecekler, akaryakıt ve tütün ürünleri üzerinden alınması şeklindedir.

Türkiye, üzerinden ÖTV alınan malların sayısı ve çeşitliliği açısından açık ara tüm ülkelerin önünde gelmektedir. Diğer ülkelerde olduğu gibi akaryakıt, tütün ve alkollü içecekler üzerinden alınan ÖTV yanında, motorlu taşıtlar üzerindeki ÖTV özellikle öne çıkmaktadır. ÖTV Kanununa ekli (IV) sayılı liste (https://vergiyedaircom.files.wordpress.com/2022/08/otv-kanunu-iv-sayili-liste-2022-19042022_iv_sayili_liste.pdf) ise pek çok temel ürünü özel tüketime tabi tutmaktadır. Bu listede çıt çıtlı tırnak makasından buzdolabına kadar uzanan pek çok mal bulunmaktadır.

Özel tüketim vergisi uygulamasında bütçeye gelir elde etme amacının yanında, hatta bundan daha da öncelikli olarak, kullanıcı tercihlerini özellikle çevre ve sağlık lehine değiştirme amacı bulunmaktadır.

Özel tüketim vergisi verimli ve idaresi kolay bir vergidir. Mali anlamda anestezi bir vergidir. Az sayıda mükelleften tek aşamalı olarak alınır. Mükellef grupları büyük ve kurumsal nitelikli olduğu için tahsilatı yüksek, kayıp ve kaçığı azdır. Bu nedenle özel tüketim vergileri öteden beri vergi idarelerinin gözdesi bir vergi olmuştur. Türkiye’de ise ÖTV’nin çok daha müstesna bir yeri vardır.

Ülke Örneklerinde Özel Tüketim Vergisinin Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Yeri

OECD verilerine göre, OECD ülkelerinde özel tüketim vergilerinin toplam vergi gelirleri içindeki ağırlığı 1975’ten 2018 yılına sürekli düşüş eğilimindedir. 1975 yılında OECD ülkelerinde ÖTV’nin toplam vergi gelirleri içindeki payı %10,5 iken bu oran 2018 yılında %7,2’ye gerilemiştir. ÖTV tahsilatının toplam vergi tahsilatı içindeki oranı %5’ten az olan ülkeler Avustralya, Kanada, İsrail, Japonya, Yeni Zelanda, İsveç, İsviçre ve Amerika Birleşik Devletleri’dir. Estonya, Litvanya, Letonya, Polonya ve Türkiye ÖTV tahsilatının toplam vergi gelirleri içindeki oranı %10’un üzerinde olan ülkelerdir.



Otomobile Sahip Olunurken Hangi Ülkede Ne Kadar Vergi Ödeniyor? Hangi Ülkelerde

Otomobil ÖTV'si Var, Hangi Ülkelerde Yok?

Motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler pek çok ülkede özellikle kullanım aşamasına ilişkindir. *Road tax* veya *vehicle tax* olarak isimlendirilen vergiler Türkiye'de Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) denk düşen vergilerdir.

Aracın imalatı, ithalatı veya tescilinde ÖTV alınması şeklindeki uygulama pek çok ülkede yoktur. Daha çok trafik tescil ücreti (*registration fee*) şeklinde maktu veya düşük oranlı vergileme söz konusudur. Aşağıda, ilk tescil, imalat veya ithal aşamasında söz konusu olan otomobil başta olmak üzere motorlu taşıtlardaki vergilemeyi çeşitli ülke örnekleri üzerinden sunacağım.

Otomobilin ilk tescilinde tahsil edilen vergiler seçilmiş ülke örneklerinde aşağıdaki gibidir:

Almanya:

Almanya'da araç sahipliğinde söz konusu olan tek vergi katma değer vergisi olup KDV oranı %19'dur.

Avustralya:

Genel Satış Vergisi (GST) %10'dur. Ayrıca Lüks Taşıt Vergisi alınmaktadır. Lüks araç olarak belirlenen 67.525 AUD üzerindeki araçlar için **Lüks Araç Vergisi** %33 olarak uygulanmaktadır.

Avusturya:

%20 KDV alınmaktadır. Ayrıca CO2 emisyon durumuna göre farklı oranlarda **Yeni Araç Tescil Vergisi** alınması söz konusudur. Ancak bu verginin üst limiti %32 olarak belirlenmiştir.

Belçika:

KDV oranı %21 olarak uygulanıyor. Ayrıca CO2 emisyonu, silindir kapasitesi ve yakıt tipine göre "Kullanıma Başlama Vergisi" adı altında 61,50 Avro ile 4.957 Avro arasında değişen vergi tahsil edilmektedir.

Çekya:

KDV oranı %21 olarak uygulanıyor. Ayrıca silindir hacmi dikkate alınarak 300 ila 800 CZK arasında bir **Tescil Harcı** tahsil ediliyor.

Estonya:

KDV oranı %20 olarak uygulanıyor. Ayrıca 130 Avro tutarında **Araç Tescil Ücreti** tahsil ediliyor.

Finlandiya:



KDV oranı %24 olarak uygulanıyor. Ayrıca aracın kullanım amacı (özel/ticari), silindir hacmi, değeri ve CO2 emisyonu kriterlerine göre %2,7 ila %48,9 arasında **Araç Tescil Harcı** tahsil edilmektedir.

Fransa:

KDV oranı %20 olarak uygulanıyor. Ayrıca 33 ila 51,20 Avro arasında Araç Tescil Belgesi Harcı alınıyor. İlk kez tescil edilen araçlar için CO2 emisyon salınım düzeyine göre sıfır ila 20.000 Avro arasında değişen tutarda “İlk Tescilde Alınan İlave Vergi” söz konusudur.

Japonya:

%10 KDV alınmaktadır. Ayrıca aracın değeri, çevreye verdiği zarar ve yakıt verimi kriterleri uygulanarak satış bedeli üzerinden **%0 ila %3** arasında **Çevresel Perforamans Vergisi** (*Environmental performance excise*) alınmaktadır. Bu vergi otomobil vergisi veya hafif motorlu araç vergisi olarak da isimlendirilmektedir.

Kore:

%10 KDV alınmaktadır. **Özel tüketim vergisi** aracın silindir hacmine göre **sıfır ila %5** arasında değişmektedir. **Eğitim vergisi** ise özel tüketim vergisinin %30’u oranındadır. Ayrıca aracın KDV hariç bedeli üzerinden **%2 ila %7** arasında **araç alım vergisi** de alınmaktadır.

Hollanda:

%21 KDV alınmaktadır. Binek otomobillerden tamamen CO2 salınımına bağlı olarak **Tescil Vergisi** tahsili söz konusudur. Tescil vergisi araçların saldıkları karbondioksit emisyonuna göre artan oranlı şekilde artırılan maktu tutarlar şeklinde uygulanmaktadır. Dizel araçlarda limiti aşan her g/km CO2 emisyonu için alınan maktu tescil vergisi artırımlı uygulanmaktadır. Dolayısıyla tamamen çevre amaçlı bir vergileme söz konusudur.

İspanya:

%21 KDV alınmaktadır. Ayrıca CO2 emisyon durumuna göre %0 ila %14,75 arasında Taşıt Tescil Vergisi alınmaktadır. **Taşıt Tescil Vergisi** 120 g CO2/km’ye kadar olan otomobillerde bu oran %0 iken aşanlar için %14,75’e kadar çıkmaktadır.

İsviçre:

%7,7 KDV alınmaktadır. Aracın değeri üzerinden %4 oranında **Otomobil Vergisi** alınmaktadır. Tescil için ayrıca bir vergi alınmaktadır, sadece plaka ve kayıt için düşük miktartlı bir tescil maliyeti ilgililerden tahsil edilmektedir.

İngiltere (Birleşik Krallık):

%20 KDV alınmaktadır. Ayrıca 55 pound (GBP) tutarında maktu **Taşıt İlk Kayıt Harcı** alınmaktadır.



İsveç:

%25 KDV alınmaktadır. Başka bir vergi söz konusu değildir.

Portekiz:

%23 KDV alınmaktadır. Ayrıca CO2 emisyonu olan araçlar için motorlu taşıt vergisi adı altında CO2 emisyon durumu dikkate alınarak vergi alınmaktadır.

Yunanistan:

%24 oranında KDV uygulanmaktadır. Ayrıca aracın değeri ve CO2 emisyonu gibi kriterlere bağlı olarak aşağıda belirtilen oran kategorilerinde Tescil Vergisi alınmaktadır.

- %3,8-%64;
- %5,7-%96;
- %11,4-%192;
- %48,0-%384

Yukarıda yer verilen örneklerde Yunanistan'ı bir kenara bırakırsak daha çok CO2 emisyon salınımını önlemeye yönelik nispeten makul düzeyde ilave vergi uygulaması söz konusu olduğu, kişilerin otomobil sahibi olmalarının önüne geçecek düzeyde bir vergilemenin söz konusu olmadığı açıkça görülmektedir. Peki Türkiye'de durum nasıl? Türkiye'deki durumu hepimiz bizzat yaşayarak biliyoruz. Ama biz biraz daha eskiten başlayarak tekrar edelim. Bakalım binek otomobilde ÖTV uygulama serüvenimiz nereden nereye gelmiş?

Türkiye'de Otomobilin ÖTV Serüveni

Adı Özel Tüketim Vergisi olan vergi ile tanışmamız 01 Ağustos 2002'dir. Ancak, adı ÖTV olmasa da özel tüketime yönelik vergilerle tanışıklığımız çok daha eskiye gider. Şimdi binek otomobil üzerinden alınan ÖTV oranlarında 2002 yılından bugüne nereden nereye geldiğimizi özetleyeyim:

1600 cc ve Aşağısı Otomobiller İçin ÖTV Oranlarının Gelişimi:

- 2002/Ağustos %27
- 2003/Ekim %30
- 2004/Kasım %37
- 2009/Mart %18
- 2009/Haziran %27
- 2009/Ekim %37
- 2012/Eylül %40
- 2014/Ocak %45
- 2016/Kasım matraha göre %45, %50, %60
- 2020/Ağustos matraha göre %45, %50, %80



- 2021/Ocak- Halen matraha göre %45, %50, %60,%70, %80

1601-2000 cc Otomobiller İçin ÖTV Oranlarının Gelişimi:

- 2002/Ağustos %46
- 2003/Ekim %52
- 2004/Kasım %60
- 2009/Mart %54
- 2009/Haziran %60
- 2011/Ekim %80
- 2014/Ocak %90
- 2016/Kasım matraha göre %100, %110
- 2020/Ağustos- Halen matraha göre %130, %150

2000 cc'nin üzerindeki Otomobiller İçin ÖTV Oranlarının Gelişimi:

- 2002/Ağustos %50
- 2003/Ekim %75
- 2004/Kasım %84
- 2009/Mart %80
- 2009/Ekim %84
- 2011/Ekim %130
- 2014/Ocak %145
- 2016/Kasım %160
- 2020/Ağustos- Halen %220

ÖTV Kanununun yürürlüğe girdiği 2002 yılında %27 ila %50 aralığında değişen ÖTV oranları bugün %45 ila %220 aralığına çıkmıştır. Matrah güncellemesi yapılmadığı için %45 ÖTV oranına tabi otomobil bulmak ise neredeyse imkansızdır.

Yukarıdaki tablo, ayrı bir analiz ve yoruma gerek olmaksızın, otomobil ÖTV'sinde geline noktaı açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu nedenle fazla bir şey söylemeyeceğim.

05 Temmuz 2022 itibariyle binek otomobillerin ÖTV oranlarına ilişkin II Sayılı ÖTV Listesinin İlgili Bölümü aşağıdaki gibidir:



87.03	Binek otomobilleri ve esas itibarıyla insan taşımak üzere imal edilmiş diğer motorlu taşıtlar (87.02 pozisyonuna girenler hariç) (steysin vagonlar ve yarış arabaları dahil) [Yalnız binek otomobilleri, steysin vagonlar, yarış arabaları, arazi taşıtları vb., (Para arabaları dahil), motorlu karavanlar, elektrik, gaz, güneş enerjili vb. motorlu taşıtlar.] [Ambulanslar, mahkum taşımaya mahsus arabalar, cenaze arabaları, itfaiye öncü arabaları gibi özel amaçla yapılmış motorlu taşıtlar, özellikle kar üzerinde hareket etmek için dizayn edilmiş sıkıştırma ateşlemeli içten yanmalı pistonlu motorlu olanlar (dizel veya yarı dizel) veya kıvılcım ateşlemeli içten yanmalı pistonlu motorlu taşıtlar, diğerleri (Golf arabaları vb. taşıtlar) hariç] - Yük taşımada kullanılıp azami ağırlığı 3,5 tonu aşmayan ve yolcu taşıma kapasitesi (Yolcu taşıma kapasitesi sürücü dahil toplam yolcu sayısının 70 kilogramla çarpılması suretiyle hesaplanır. Bu hesaplamada koltuk olmasa dahi, koltuk montajı için bulunan sabit tertibatlar da koltuk olarak dikkate alınır) istiap haddinin (bir aracın güvenle taşıyabileceği sürücü ve yolcu dahil toplam yük ağırlığı) % 50'sinin altında olan motorlu araçlardan (bütün tekerlekleri motordan güç alan veya alabilenler, binek otomobilleri, steysin vagonlar, yarış arabaları, arazi taşıtları hariç) -- İstiap haddi 850 kilogramı geçmeyen motor silindir hacmi 2000 cm³'ün altında olanlar 15 -- İstiap haddi 850 kilogramı geçip motor silindir hacmi 2800 cm³'ün altında olanlar 15 -- Sadece elektrik motorlu olanlar 10 - Sürücü dahil 9 kişilik oturma yeri olanlardan -- Motor silindir hacmi 3200 cm³'ü geçmeyenler 15 -- Sadece elektrik motorlu olanlar 10 - ATV (her türlü arazide kullanılan araç) ve UTV (çok amaçlı hizmet aracı) 25 - Motorlu karavanlar 45 - Diğerleri -- Motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçmeyenler --- Özel tüketim vergisi matrahı 120.000 TL'yi aşmayanlar 45 --- Özel tüketim vergisi matrahı 120.000 TL'yi aşp, 150.000 TL'yi aşmayanlar 50 --- Özel tüketim vergisi matrahı 150.000 TL'yi aşp, 175.000 TL'yi aşmayanlar 60 --- Özel tüketim vergisi matrahı 175.000 TL'yi aşp, 200.000 TL'yi aşmayanlar 70 --- Diğerleri 80 -- Motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçen fakat 2000 cm³'ü geçmeyenler --- Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 50 kW'ı geçip motor silindir hacmi 1800 cm³'ü geçmeyenler ---- Özel tüketim vergisi matrahı 130.000 TL'yi aşmayanlar 45 ---- Özel tüketim vergisi matrahı 130.000 TL'yi aşp, 210.000 TL'yi aşmayanlar 50 ---- Diğerleri 80 --- Diğerleri ---- Özel tüketim vergisi matrahı 170.000 TL'yi aşmayanlar 130 ---- Diğerleri 150	
-------	---	--

	-- Motor silindir hacmi 2000 cm³'ü geçenler --- Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 100 kW'ı geçip motor silindir hacmi 2500 cm³'ü geçmeyenler ---- Özel tüketim vergisi matrahı 170.000 TL'yi aşmayanlar 130 ---- Diğerleri 150 --- Diğerleri 220 -- Sadece elektrik motorlu olanlar --- Motor gücü 160 kW'ı geçmeyenler ---- Özel tüketim vergisi matrahı 700.000 TL'yi aşmayanlar 10 ---- Diğerleri 40 --- Motor gücü 160 kW'ı geçenler ---- Özel tüketim vergisi matrahı 750.000 TL'yi aşmayanlar 50 ---- Diğerleri 60	
--	--	--

**ÖTV Matrah Dilim
Güncellemesi Yapılmadığı İçin
ÖTV Oranı Değişmese Bile Aynı
Araç Üst Dilime Çıkıyor.**



Türkiye yüksek enflasyon yaşıyor. Bu durum ödediğimiz vergileri de doğrudan etkiliyor. Etkilenen alanlardan birisi de otomobil vergileridir. Çünkü, otomobil vergilemesinde uygulanacak ÖTV oranını tespitinde aracın ÖTV matrahı, yani vergisiz fiyatı esas alınıyor. Bu fiyat arttıkça oran da artıyor.

Ocak-Temmuz 2022 Döneminde TÜFE artışı %79.60 olarak açıklandı. Aynı dönemdeki Yİ-ÜFE ise %144,61 olarak gerçekleşti. 13 Ocak 2022 tarihinde dolar kuru 13,5305 iken, 15 Ağustos 2022 itibariyle 17,93 TL olmuştur. Bu veriler otomobilin gümrük giriş fiyatını veya fabrika çıkış fiyatını doğrudan etkilemektedir. Dolayısıyla otomobil ÖTV oran tespiti için belirlenen matrah dilimleri bugün itibariyle ciddi oranda aşınmış, %45, %50, %60 ÖTV oranına tabi araç bulmak neredeyse imkansız hale gelmiştir. %80 ÖTV oranı en alt segmentteki pek çok araç için geçerli oran haline gelmiştir.

Enflasyon ve kur artışlarına ilaveten 26.05.2022 tarih ve 31847 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 5610 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı ile otomobilin ÖTV matrahına eklenen otomobilden alınan TRT bandrol ücretleri (<https://vergiyedair.com/2022/05/26/otomobil-alacaklara-bir-darbe-de-trtten/>)de %100 artırılmıştır. Otomobil ÖTV matrah dilimlerini aşındıran hatta eriten tüm bu gelişmelere rağmen otomobil ÖTV matrah dilimleri aynı kalmıştır. Bu durum, aslında otomobile yapılmış bir tür gizli ÖTV, KDV zammı anlamına gelmektedir. ÖTV oranını artırmadan, otomobilin üst ÖTV oranına girmesi suretiyle aynı vasıftaki otomobil için daha fazla vergi ödememiz demektir.

Otomobil ÖTV matrah dilimlerinin günün koşullarının gerisinde kalması nedeniyle otomobillerin üst ÖTV dilimleri üzerinden vergilendirilmesi, aslında otomobil fiyatlarını da artırıcı etki yapmak suretiyle enflasyon kısır döngüsünün değirmenine de su taşımaktadır.

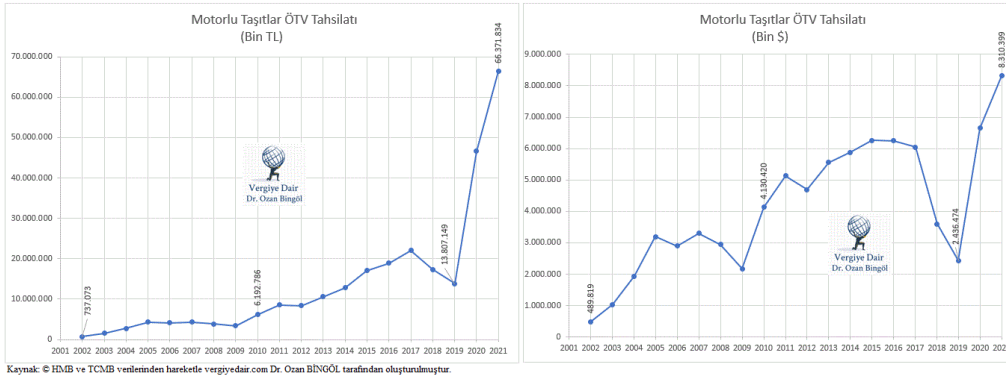
Önerim şudur, ÖTV matrah dilimlerinin aylık ÜFE veya TÜFE artışı oranında artırılarak uygulanmasına yönelik bir düzenleme yapılmasıdır. Bu düzenleme sayesinde otomobil ÖTV oranlarının gereksiz yere üst dilimlere girmesinin önüne geçilebilir.

Türkiye’de Motorlu Taşıtlardan Ne Kadar ÖTV Tahsil Edildi?

Türkiye’de Motorlu Taşıtlar üzerinden tahsil edilen ÖTV tutarlarının gelişimi aşağıda TL ve ABD Doları bazlı olarak sunulmuştur. Son dönemde TL’deki değer kaybı verilerin gerçek büyüklüğünün kavranmasını güçleştirebilmektedir. Bu nedenle aynı döneme ait TL cinsinden ÖTV tutarları TCMB yıllık ortalama Dolar Efektif Alış kurları üzerinden dolara çevrilmiştir.

Grafik 1: 2002-2021 Dönemi Motorlu Taşıtlar Üzerinden Yapılan ÖTV Tahsilatı (1.000 TL ve USD)





Gerek TL ve gerekse dolar bazında olsun motorlu taşıtlar üzerinden tahsil edilen ÖTV tutarlarında belirgin bir yukarı yönlü eğilim görülmektedir. Motorlu taşıtlar üzerinden tahsil edilen ÖTV'nin 2002 yılından bu yana toplam vergi gelirleri ile toplam ÖTV tahsilatı içindeki ağırlığındaki artış aşağıdaki tabloda net bir şekilde görülmektedir.

Tablo 1: Motorlu Taşıtlar Üzerinden Tahsil Edilen ÖTV'nin Toplam Vergi Gelirleri ve Toplam ÖTV Gelirleri İçindeki Yeri

Tablo 1: Motorlu Taşıtlar Üzerinden Tahsil Edilen ÖTV'nin Toplam Vergi Gelirleri ve Toplam ÖTV Gelirleri İçindeki Yeri

Yıllar	Toplam Vergi Gelirleri (1.000 TL)	Toplam ÖTV Tahsilatı (1.000 TL)	Motorlu Taşıtlar ÖTV Tahsilatı (1.000 TL)	Toplam ÖTV/ Toplam Vergi	MTV ÖTV/ Toplam Vergi	MTV ÖTV/ Toplam ÖTV
2002	79.420.275	14.629.767	737.073	18%	0,93%	5,04%
2010	210.560.388	57.285.121	6.192.786	27%	2,94%	10,81%
2020	833.250.502	207.283.203	46.596.296	25%	5,59%	22,48%
2021	1.164.808.943	205.392.346	66.371.834	18%	5,70%	32,31%
2022/Tem	1.202.638.836	201.672.513	72.175.325	17%	6,00%	35,79%

Kaynak: HMB bakanlığı verilerinden hareketle vergiyedair.com tarafından oluşturulmuştur.

Yukarıdaki verilere göre 2002 yılında toplam vergi gelirleri içindeki payı %1'in altında olan motorlu taşıtlar üzerinden tahsil edilen ÖTV tutarı 2022 yılında gelindiğinde altı katın üzerinde artış göstermiştir. Toplam ÖTV gelirlerine göre artış ise 7 katın üzerindedir.

Sorularımız...

Doğru cevaplara ulaşmak için doğru soruları sormak gerektiği kanaatindeyim. Bu nedenle aşağıdaki soruları ülkeyi sevk ve idare edenlere bir vatandaş olarak sormak istiyorum.

1-Anayasal bir hak olan seyahat hürriyeti kapsamında otomobil bir ihtiyaç mıdır yoksa bir lüks müdür?

2-Bir ülkede otomobil yatırım aracı olur mu? Böylesi bir ortamda yöneticiler bu durumdan rahatsız olmazlar mı?

3-Akaryakıtta Avrupa'nın en ucuzu olduğumuzu söyleyenler otomobil ÖTV'sinde bırakın Avrupa'yı dünyanın en yüksek ÖTV'sine sahip olduğumuzu da hatırlarlar mı?

4-Halkın ihtiyaçları üzerinden bir nevi fırsat kollayarak talebi artan her ürünün vergisini de arttırmak ne kadar doğru bir vergi politikasıdır?

5-Palyatif çözümlerle günü geçiştirmek maksadıyla yapılan düzenlemeler vatandaşın bu otomobil fiyatları karşısında ve bu vergi yükü altında



ezilmesini ne kadar önlemektedir?

Önerilerimiz...

1- Öncelikle lüks nitelikte olanlar bir yana otomobil bireylerin, hane halkının temel ve zorunlu ihtiyaçlarından birisidir. Bu nedenle seyahat özgürlüğü nedeniyle ihtiyaç olan, pandemi koşulları nedeniyle de ihtiyaç düzeyi bir kat daha artan böyle bir ürün üzerinde yüksek ÖTV'yi bir kenara bırakın, ÖTV uygulanması bile kabul edilemez. İlle de ÖTV uygulanacak ise belli tutarın üzerindeki lüks kategorisindeki araçlar için ve özellikle de çevreyi koruma amaçlı bir ÖTV sistemi hayata geçirilmelidir.

2- Avrupa Birliği İstatistik Ofisi'nin (Eurostat) ülkelerin ulusal istatistik ofislerinden derlediği 2020 verilerine göre Türkiye, 1.000 kişiye düşen otomobil açısından 38 Avrupa ülkesi arasında açık ara ile son sırada yer almaktadır. AB ülkelerinde 1.000 kişiye düşen otomobil sayısı 2020 yılı için 560 iken bu sayı Türkiye'de 157 adettir. Türkiye bu verilere göre, Karadağ (350) Romanya (379), Macaristan (403), Bulgaristan (414), gibi ülkelerin çok gerisinde kalmaktadır. İzlanda (731), İtalya (670) gibi ülkelerin ise yanına bile yaklaşmamaktadır. Ülkemizde 1.000 kişiye düşen araç sayısındaki düşüklük, vatandaşın araç talebinin doygunluk noktasına ulaşmadığını ortaya koymaktadır. Vergi idaresi bu talep koşullarını vergisel olarak avantaja çevirme yolunu tercih etmektedir. Yazımızda yer verdiğimiz gibi 2002 yılında toplam vergi gelirleri içinde motorlu araç ÖTV tahsilatının %1'in altında iken 2022 yılında %6 seviyesine çıkarak 5 kat artması ve ÖTV oranlarındaki fahiş artışlar otomobile olan talebin vergileme amacıyla kötüye kullanıldığını göstermektedir. Bundan vazgeçilmelidir.

3- Mevcut binek otomobil vergilemesinde aracın matrahı ve silindir hacmine göre yapılan vergileme iki açıdan ayrıca sorunludur. Birincisi matrah dilimlerinin güncellenmesi enflasyon ve araçlardaki fiyat artışlarının çok gerisinden geldiği için aynı araç farklı zaman dilimlerinde üst dileme yükselmektedir. Bunun engellenmesi için **matrah dilim artışının en azından 3 veya altı aylık dönemlerle Yİ-ÜFE artışına endekslenmesi uygulamasına geçilebilir**. İkinci husus ise matraha göre artan oranlı olarak ÖTV uygulamasında dilim geçişleri çok büyük vergisel farklılık doğurmaktadır. Bunun nedeni artan oranlı ÖTV uygulamasında dilim usulü değil; sınıf usulü (<https://vergidosyasi.com/2017/11/14/artan-oranli-ve-duz-oranli-vergileme-nedir/>) tarifinin belirlenmiş olmasıdır. Oysa dilim usulü uygulansa; otomobilin önceki orana isabet eden tutarı düşük orandan sadece eşiği aşan kısmı artan oran üzerinden vergilenirdi. Böylece 1.000 liralık bir fiyat artışı nedeniyle otomobilin nihai fiyatında ÖTV ve KDV'den kaynaklı yüksek artışlar söz konusu olmaz idi.

4- Anayasa'nın 73 üncü maddesine göre vergi, resim, harç ve benzeri yükümlülükler kanunla konulur, değiştirilir ve kaldırılır. Ancak Vergi, resim, harç ve benzeri mali yükümlülüklerin muafık, istisnalar ve indirimleriyle oranlarına ilişkin hükümlerinde kanunun belirttiği yukarı



ve aşağı sınırlar içinde değişiklik yapmak yetkisi Cumhurbaşkanına verilebilir. ÖTV uygulamasında Cumhurbaşkanına verilen yetkilerin alt ve aşağı sınırlarının çok geniş tutulması söz konusudur. Bazı otomobil gruplarında Cumhurbaşkanına verilen ÖTV oran yetkisi %0 ila %640 bandındadır. Bu kadar geniş bir alt ve aşağı sınır neredeyse sınırsız yetki anlamına gelip bütçe hakkını ihlal etmektedir. Ayrıca, bu denli yüksek oran yetkisi otomobil piyasasında öngörülebilir fiyat davranışını etkileyebilmektedir. Bir gecede artırılan veya düşürülen yüksek ÖTV oranları veya matrah değişimleri ithalatçı, imalatçı, bayii ve müşteriyi zor duruma düşürebilmekte, ihtilaflara neden olabilmektedir. Bu nedenle ÖTV’de öngörülebilir bir çerçeve ve oran yetki sınırının olması gerekmektedir.

5- Otomobilden alınan TRT bandrol ücreti uygulamasına son verilmelidir. Kara taşıtlarında binde 4 olan TRT bandrol ücreti oranı Cumhurbaşkanı Kararı ile Mayıs ayında yüzde 100 artışla binde 8’e çıkarıldı. Böylece gümrük girişi 250.000 lira olan bir otomobilde radyo olduğu için alınan bandrol ücreti bin liradan 2 bin liraya çıktı. Bunun ÖTV ve KDV’si ile birlikte vatandaşa yansması 4.248 lira olmaktadır. Otomobil üzerine konan bu tür yükler vatandaşın otomobile erişim imkanlarını kısıtlayıcı etki yapmaktadır.

16.08.2022

Dr. Ozan BİNGÖL (<https://vergiyedair.com/ozgecmis/>)

Vergi Uzmanı

NOT: Tüm hakları yazarına aittir. Yazar adı ve vergiyedair.com sitesindeki aktif linki belirtilerek alıntı yapılabilir. Aynen yayımlanması durumunda vergiyedair.com sitesinden alındığı belirtilerek yazının aktif linkine yer verilmesi gerekir. Bu yazıda yer alan veri ve hesaplamalar kaynak gösterilmeden kullanılamaz. Aksi davranışlar için gerekli hukuki süreç başlatılır.

Kaynaklar:

OECD, oecd.org Çeşitli rapor ve istatistikler.

HMB, istatistikler.

TCMB, kurlar.

tr.euronews.com Avrupa’da kişi başına kaç araç düşüyor? Türkiye’de durum ne?, 05.08.2022



Dr. Ozan Bingöl tarafından yayımlandı

Vergi Uzmanı Tüm gönderileri Dr. Ozan Bingöl ile görüntüle

(<https://vergiyedair.com/author/ozanbingol/>)



