

**T.C.
GAZİ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI**

TÜRKİYE'DE AKARYAKIT ÜZERİNDEKİ VERGİLER VE ANALİZİ

DOKTORA TEZİ

**Hazırlayan
Cem Barlas ARSLAN**

**Tez Danışmanı
Prof. Dr. Şükrü KIZILOĞ**

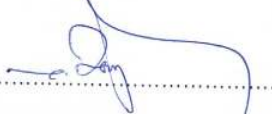
Ankara – 2013

ONAY

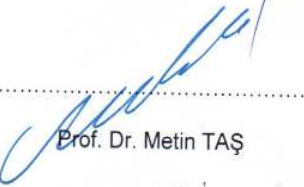
Cem Barlas ARSLAN tarafından hazırlanan "Türkiye'de Akaryakıt Üzerindeki Vergiler Ve Analizi" başlıklı bu çalışma, 20.06.2013 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oyçokluğu ile başarılı bulunarak jürimiz tarafından Maliye Anabilim Dalında *Doktora Tezi* olarak kabul edilmiştir.



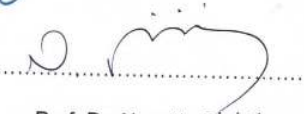
Prof. Dr. Şükrü KIZILOĞLU (Başkan)



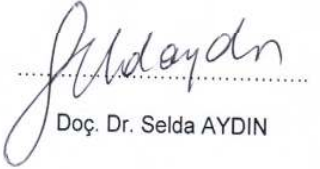
Prof. Dr. Nevzat SAYGILIOĞLU



Prof. Dr. Metin TAŞ



Prof. Dr. Nurettin BİLİCİ



Doç. Dr. Selda AYDIN

ÖZET

Petrol, önemli bir enerji kaynağıdır. Teknolojik gelişmelere paralel olarak petrole olan bağımlılık ve talep her geçen gün artmaktadır. Özellikle akaryakıt ürünleri gerek üretim gerekse tüketimde vazgeçilmezdir ve tüm sektörlerde temel girdi konumundadır. Özellikle de ulaştırma sektörü akaryakıtı bağımlı olarak faaliyet göstermektedir. Keza dünya ham petrol tüketiminin yarıdan fazlasını ulaşım amaçlı akaryakıt ürünleri oluşturmaktadır.

Akaryakıt hem ekonomik hem de çevresel gerekçelerle vergilendirilmektedir. Dünyada farklı oranlarda ve biçimlerde vergilendirilen akaryakıt, Türkiye’de bütçelerin önemli bir gelir kaynağıdır. Özellikle akaryakıttan alınan ÖTV ve KDV, yüksek vergi hasılatı sağlamaktadır. Bu vergiler akaryakıt üzerinde önemli bir vergi yükü de oluşturmaktadır. Türkiye akaryakıt vergilerinden dolayı, dünyada en pahalı akaryakıt kullanan ülkeler arasında yer almaktadır. Yüksek vergi yükü, beraberinde pek çok sosyal ve ekonomik olumsuzluğu da getirmektedir.

Anahtar Kelimeler:

1. Akaryakıt
2. KDV
3. ÖTV
4. Vergi Yükü
5. Kayıt Dışılık

SUMMARY

Petrol is an important energy source. In paralel with technological development dependence to and demand for petrol increased. Especially petroleum products are indispensable both for consumption and production and are one of the basic inputs in all industries. Especially transportation industry depends heavily on petroleum products. Over half of the petroleum products are being used in transportation sector.

Petroleum products are taxed both for economic and environmental reasons. Among the world, petroleum products are taxed in different bypes and in different ways. In Turkey, taxes on petroleum products are important in budgetary financing. In particular VAT and excise tax on petroleum products yield a great amount of tax revenue. But at the same time, these taxes cause a very high tax burden on petroleum products. These taxes make the petroleum products of Turkey one of the most expensive ones throughout the world. This high tax burden, at the same time, causes several economic and social issues.

Key Words:

1. Petroleum Products
2. VAT
3. Excise Tax
4. Tax Burden
5. Unregistered Economy

ÖNSÖZ

Türkiye’de akaryakıt konusu, birçok açıdan önem arz etmektedir. Özellikle dış ticaret açığını ve cari açığı, enflasyonu, maliyetleri, vergi gelirlerini ve bireylerin bütçesini yakından ilgilendirmektedir.

Bu çalışmanın amacı, Türkiye’de akaryakıt fiyatlarının yüksek olmasında vergi yükünün etkilerini ortaya koymaktır. Bu doğrultuda akaryakıt ürünleri, ulaştırma sektöründe kullanılan otomotiv yakıtları olan benzin, motorin ve LPG otogaz düzeyine indirgenerek incelenmiştir. Bu yönde bir tercih yapılmasında esas neden, gerek dünyada gerekse Türkiye’de akaryakıt ürünleri tüketiminde, ulaştırma sektörünün ve sektör içinde de kara taşıtlarının ağırlığının yüksek olmasıdır.

Türkiye’de akaryakıt üzerindeki vergi yükü ve akaryakıt fiyatları değerlendirilirken OECD ülkeleri ile kıyaslama yapılmış, Avrupa Birliği ülkelerinde akaryakıtın vergilendirilmesi incelenmiştir. Ortaya çıkan sonuç, Türkiye’de akaryakıt üzerindeki vergi yükünün OECD ve Avrupa Birliği ortalamasının üzerinde olduğudur. Yabancı ülkeler açısından dikkat çeken bir husus ise, akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesinde genel itibariyle, Türkiye’den farklı olarak mali olmayan etkilerin ön planda tutmasıdır. Nitekim akaryakıtın vergilendirilmesine ilişkin politikalar, yabancı ülkelerde petrol arama ve çıkarma faaliyetlerine yönelik teşvik politikaları çerçevesinde ele şekillenmektedir. Öte yandan konu, her dönem güncelliğini korumakla birlikte, genel olarak çalışmada ortaya koymaya çalıştığımız kapsamda çok yönlü ve bütünlük içinde daha önce ele alınmamış olup spesifik olarak inceleme ve araştırmaya tabi tutulmuştur.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	i
SUMMARY	iii
ÖNSÖZ	iv
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR DİZİNİ.....	x
TABLolar	xiii
GRAFİKLER.....	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

AKARYAKIT SEKTÖRÜ VE AKARYAKIT FİYATLARININ EKONOMİK YANSIMALARI İLE VERGİLENDİRİLMESİ

I. AKARYAKIT KAVRAMI, AKARYAKIT ÜRÜNLERİ VE KULLANIM ALANLARI.....	8
A. AKARYAKIT KAVRAMI.....	8
B. AKARYAKIT SEKTÖRÜ.....	9
C. AKARYAKIT ÜRETİM VE TÜKETİMİ	13
1. Akaryakıt Üretimi	13
2. Akaryakıt Tüketimi	18
a. Benzin Tüketimi.....	18
b. Motorin Tüketimi.....	19
c. LPG Otogaz Tüketimi	21

D. AKARYAKIT ÜRÜNLERİNİN KULLANIM ALANLARI.....	22
II. PETROL VE PETROLÜN EKONOMİK BOYUTU	25
A. PETROL KAVRAMI.....	26
B. PETROL ÜRETİM VE TÜKETİMİ	28
1. Dünyada Petrol Üretim ve Tüketimi.....	28
2. Türkiye’de Petrol Üretim ve Tüketimi.....	31
C. PETROL FİYATLARININ OLUŞUMU.....	36
III. PETROL VE AKARYAKITIN EKONOMİK ETKİLERİ	39
A. ENFLASYON ÜZERİNDEKİ ETKİSİ.....	40
B. ÖDEMELER DENGESİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ	43
C. ÜRETİM, TÜKETİM VE YATIRIM ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ.....	46
D. İSTİHDAM ÜZERİNDEKİ ETKİSİ	47
IV. SEKTÖRE YÖNELİK DENETİM VE REGÜLASYONLAR	48
A. ULUSAL MARKER UYGULAMASI.....	50
B. BAYİ OTOMASYON SİSTEMİ.....	51
C. DİĞER DÜZENLEMELER VE DENETİM FAALİYETLERİ	52
V. AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI VE NEDENLERİ.....	53
A. AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI	53
B. AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞININ NEDENLERİ	56
1. Kayıt Dışı Ekonomi	57
2. Vergi Yüğü.....	57
3. Standart Dışı Araçlarla Akaryakıt Taşımacılığı Yapılması	58
4. Yerel ve Bölgesel Muafiyet Uygulamaları	58
5. Toplumsal Bilinç Düzeyi	59

6. Kamu Yönetiminin Temel Sorunları	59
7. Kara Sınırlarının ve Karasularının Yeterince Denetlenememesi	60
8. Muhbir İkramiyesinin Yeterince Bilinmemesi	60
VI. AKARYAKIT ÜRÜNLERİNDEN VERGİ ALINMA NEDENLERİ	60
VII. OECD ÜLKELERİNDE AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLER VE AKARYAKIT FİYATLARI	64
A. OECD ÜLKELERİNDE AKARYAKIT VERGİLERİ	69
B. OECD ÜLKELERİNDE AKARYAKIT FİYATLARI	76

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLER VE VERGİ YÜKÜNÜN ANALİZİ

I. TÜRKİYE'DE AKARYAKIT VERGİLERİNİN TARİHİ	80
A. 1923 – 1984 DÖNEMİ	80
B. 1985 – 2002 DÖNEMİ	84
C. 2003 – 2012 DÖNEMİ	88
II. AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLER	89
A. KATMA DEĞER VERGİSİ	89
B. ÖZEL TÜKETİM VERGİSİ	92
1. Akaryakıt Ürünlerinde ÖTV Uygulaması	95
2. ÖTV Gelirleri	99
C. DİĞER MALİ YÜKLER	100
1. EPDK Payı	101
2. Rafineri Çıkış Fiyatı	102

3. Dağıtım ve Bayi Kârı.....	103
III. AKARYAKIT ÜZERİNDEKİ VERGİ YÜKÜ.....	103
A. AKARYAKITTAN SAĞLANAN VERGİ GELİRİ	103
B. AKARYAKITTA VERGİ TUTARLARI.....	106
C. PETROL FİYATLARININ AKARYAKIT FİYATLARINA ETKİSİ.....	108
D. AKARYAKITTA VERGİ YÜKÜ	110
IV. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE AKARYAKITIN VERGİLENDİRİLMESİ.....	113
A. AVRUPA BİRLİĞİ VERGİ UYUMLAŞTIRMASI	113
1. KDV Uyumlaştırması	117
2. ÖTV Uyumlaştırması	119
B. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE AKARYAKITIN VERGİLENDİRİLMESİ	121

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

I. TÜRKİYE'DE VE OECD ÜLKELERİNDE AKARYAKITTA VERGİ YÜKÜNÜN KARŞILAŞTIRMASI.....	125
II. AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLERİN ETKİLERİ	131
A. VERGİSEL ETKİLER	131
1. Vergi Yüğü.....	131
2. Vergi Esnekliğı.....	135
3. Vergi Kaçakçılığı	137
B. KAYIT DIŞILIK	140
C. KAÇAKÇILIK.....	143

D. ON NUMARA YAĞ KULLANIMI	148
E. DIŞSALLIKLAR	151
III. AKARYAKIT VERGİLERİNİN AZALTILMASINA YÖNELİK ÖNERİLER	153
A. REKABET	153
B. İHRACAT VE İTHALAT KOMPOZİSYONU	155
C. DENETİM	158
D. MEVZUATA YÖNELİK DÜZENLEMELER	160
SONUÇ	166
KAYNAKÇA	172
EK	187

KISALTMALAR DİZİNİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e.	: adı geçen eser
a.g.m.	: adı geçen makale
a.g.r	: adı geçen rapor
a.g.t.	: adı geçen tebliğ
Ar – Ge	: Araştırma ve Geliştirme
ATV	: Akaryakıt Tüketim Vergisi
bkz.	: bakınız
BP	: British Petrol
çev.	: çeviren
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
EPDK	: Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu
GSYH	: Gayrisafi Yurt İçi Hasıla
G.T.İ.P.	: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonları
IEA	: International Energy Agency (Uluslararası Enerji Ajansı)
IMF	: International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)

KDV	: Katma Değer Vergisi
KOM	: Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele
MASAK	: Mali Suçları Araştırma Kurumu
Md.	: Madde
MÜSİAD	: Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği
M.Ö.	: Milattan Önce
OECD	: Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü)
OPEC	: Organization of Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
PETDER	: Petrol Sanayi Derneği
PETKİM	: Petrokimya Holding A.Ş
s.	: sayfa
TEPAV	: Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı
TİSK	: Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu
TOBB	: Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
TPAO	: Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜPRAŞ	: Türkiye Petrol Rafinerileri Anonim Şirketi

v : varil

vb. : ve benzeri

vd. : ve diğerleri

TABLOLAR

Tablo 1. 5015 Sayılı Kanun ve Akaryakıt Sektörü	12
Tablo 2. Akaryakıt İthalat ve İhracat Miktarları (Milyon Ton).....	17
Tablo 3. Akaryakıt Tüketim Vergisi Gelirleri.....	87
Tablo 4. ÖTV Gelirleri (Milyar TL), Oransal Dağılım (%)	99
Tablo 5. Akaryakıttan Sağlanan Vergi Gelirinin KDV, ÖTV ve Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı	105
Tablo 6. Akaryakıtta ÖTV Tutarları.....	106
Tablo 7. Akaryakıt Fiyatlarında Vergilerin Etkisi	110
Tablo 8. AB'de Otomotiv Yakıtlarında Minimum ÖTV Tutarları (Avro).....	120
Tablo 9. AB'de Akaryakıt KDV Oranları (%)	122
Tablo 10. AB'de Akaryakıt ÖTV Tutarları (Avro).....	123
Tablo 11. OECD Ülkelerinde Benzin Üzerindeki Vergi Yüğü.....	126
Tablo 12. OECD Ülkelerinde LPG Otogaz Üzerindeki Vergi Yüğü	127
Tablo 13. OECD Ülkelerinde Motorin Üzerindeki Vergi Yüğü.....	128
Tablo 14. Vergi Yüğü (%)	132
Tablo 15. Vergi Esnekliği (%)	136
Tablo 16. Ele Geçirilen Kaçak Akaryakıt Türleri (Bin Litre).....	145
Tablo 17. Taşıt başına Ortalama Tüketimler (Litre).....	146
Tablo 18. Akaryakıt Kaçakçılığına İlişkin Vergi Denetimleri (2012)	146
Tablo 19. Piyasaya Sunulan Yağların Arz ve Talep Düzeyleri (Bin Ton)...	149
Tablo 20. 2005 – 2011 ÖTV'siz Denizcilik Yakıtı Teslimi (Bin Ton).....	163

GRAFİKLER

Grafik 1. Rafineri Üretim Miktarları (Milyon Ton)	13
Grafik 2. Ara Ürün İthalat ve İhracatı (Milyon Ton)	15
Grafik 3. Akaryakıt Ürünleri Üretimi (Milyon Ton)	16
Grafik 4. Benzin Tüketimi (Milyon Ton)	19
Grafik 5. Motorin Tüketimi (Milyon Ton)	20
Grafik 6. LPG Otogaz Tüketimi (Milyon m ³)	21
Grafik 7. Dünyada Petrol Tüketiminin Sektörel Dağılımı (2009)	23
Grafik 8. Yakıt Türlerine Göre Kara Taşıtları (Milyon Adet)	24
Grafik 9. Dünyada Petrol Üretim ve Tüketimi (v/Gün)	30
Grafik 10. Türkiye Petrol Arzı (Milyon Ton)	32
Grafik 11. Türkiye Ham Petrol Üretimi (Milyon Ton)	34
Grafik 12. 2003 – 2012 Dönemi Petrol Faturası (Milyar Dolar)	35
Grafik 13. Brent Tipi Ham Petrol Fiyatları (\$/v)	37
Grafik 14. Petrolün Gıda, Altın, Dolar, Avro, TL Değerleri	38
Grafik 15. Enerji İthalatı (Milyar Dolar, %)	44
Grafik 16. Net Petrol Giderinin Cari Açık ve Dış Ticaret Açığına Oranı (%)	45
Grafik 17. Denetim Sonucu Tespit Edilen İhlallerin Dağılımı (%)	53
Grafik 18. OECD Ülkeleri 2012 Yılı Ortalama Benzin Fiyatları (\$/Litre)	76
Grafik 19. OECD Ülkeleri 2012 Yılı Ortalama Motorin Fiyatları (\$/litre)	77
Grafik 20. OECD Ülkeleri 2012 Yılı Ortalama LPG Otogaz Fiyatları (\$/litre)	78
Grafik 21. Akaryakıt Ürünlerinden Sağlanan ÖTV ve KDV (Milyar TL)	104
Grafik 22. ÖTV Tutarlarında Değişim (2003 – 2012)	107
Grafik 23. Petrol, Benzin, Motorin Fiyatları ve Dolar Kuru (2012)	108
Grafik 24. Akdeniz Piyasalarında ve Türkiye’de Pompa Fiyat Değişimi	109
Grafik 25. Akaryakıtta Vergi Yüğü (%)	111
Grafik 26. Vergisiz Pompa Fiyatları (Avro)	112
Grafik 27. OECD Ülkeleri Kişi Başı Milli Gelir – 2011 (Dolar)	130

Grafik 28. Laffer Eğrisi.....	138
Grafik 29. Akaryakıtta Vergi Kaybı	139
Grafik 30. Kaçak Akaryakıt Miktarları (Milyon Litre)	143
Grafik 31. Akaryakıt Kaçakçılığı Şüpheli ve Olay Sayıları	144
Grafik 32. Benzin ve Motorin İhracatı (Milyon Ton)	155
Grafik 33. Benzin ve Motorin İthalatı (Milyon Ton)	156
Grafik 34. 2012 Yılı Rafineri Üretiminin Ürün Bazlı Dağılımı	157

GİRİŞ

Günümüzde petrol ve petrol ürünleri, üretim sürecinde temel bir girdi ve nihai bir tüketim malı olarak önemli bir yere sahiptir. Özellikle akaryakıt ürünleri, gerek doğrudan üretim ve tüketime konu olmakta gerekse hammadde ve aramalı olarak kullanılmaktadır. Bu doğrultuda akaryakıt ürünleri, tüm ekonomik faaliyetlerde ileri ve geri bağlantılar açısından vazgeçilmez bir konumda bulunmaktadır.

Petrol, ekonomik öneminin yanı sıra siyasi ve sosyal olarak bir güç ve stratejik bir emtiadır. Petrol, uluslararası ilişkilerde olduğu kadar siyasi ve kültürel sınırlarda da tarih içinde belirleyici bir rol oynamış, özellikle son yüz yıllık süreçte dünya tarihinin şekillenmesinde baş aktör olmuş ve olmaya da devam etmektedir. Bu durum, petrol rezervlerine sahip ülkelerin yanı sıra, rezervlere sahip olmasa da ham petrolü ithal edip rafinerilerde işleyerek ihraç eden ve petrol piyasalarını yönlendiren ülkeler açısından da geçerlidir. Nitekim, geride bıraktığımız yüzyıl, topraklarından petrol çıkan ülkelere ziyade petrole hükmedebilen ülkelerin egemenliğine sahne olmuştur.

Günümüzde ham petrol ihracatçısı olan on iki ülkeden, genel olarak dördü işlenmiş petrol ürünleri ihracatçısı konumundadır. Bu doğrultuda, petrol ürünlerinden katma değer yaratılması ve işlenmiş ürünlerle uluslararası pazar payı edinilmesi suretiyle petrole ve petrol fiyatlarının etkin olduğu piyasalara hükmedilmesi mümkün olmaktadır.

Petrol ürünleri kavramı ile; petrokimyasal ürünler (plastik), asfalt, benzin, motorin, LPG, gaz yağı, fuel oil, madeni yağlar, kayganlaştırıcı maddeler, parafin, katran vb. ürünler ifade edilmektedir. Bu ürünler üretim ve tüketimin her aşamasında kullanılmakla birlikte özellikle benzin, motorin ve LPG; sanayide, hizmet sektöründe ve ticarete üretim süreci için temel bir girdi iken nihai tüketiciler için ise bir ihtiyaç maddesi konumundadır.

Akaryakıt ürünlerinden benzin, motorin ve LPG otogaz ulaştırma sektörünün temelini oluşturmaktadır. Bu bağlamda, ulaştırma sektöründe kullanılan akaryakıt ürünlerinin fiyat düzeyleri hem üreticileri hem de tüketicileri doğrudan ilgilendirmekte ve bir maliyet unsuru oluşturmaktadır. Nitekim gerek dünyada gerekse Türkiye’de, akaryakıt ürünleri tüketiminin yarıdan fazlası ulaştırma sektöründe gerçekleşmektedir. Bu doğrultuda çalışma, ulaştırma sektöründe, özellikle kara ulaştırmasında kullanılan benzin, motorin ve LPG otogaz çerçevesinde biçimlendirilmiştir.

Dünyada her ülkede akaryakıt ürünleri farklı adlar altında ve farklı oranlarda vergilendirilmektedir. Akaryakıttan vergi alınması mali amaca hizmet ettiği gibi, aynı zamanda mali olmayan amaçlara da hizmet etmekte, çevresel olumsuz dışsallıkların baskılanmasında akaryakıttan alınan vergiler önemli bir rol oynamaktadır. Mali açıdan ise, akaryakıt üzerinden sağlanan vergi gelirleri bütçeler için vazgeçilmesi güç ve önemli bir gelir kaynağı olmaktadır. Özellikle Türkiye’de akaryakıttan elde edilen vergi gelirleri, toplam vergi gelirlerinin yaklaşık 1/5’ini oluşturmakta, bu itibarla akaryakıt vergileri daha çok mali amaca hizmet ederken, bütçelerin her yıl önemli gelir kaynaklarından olmaktadır.

Akaryakıt, ham petrol ithalatından nihai tüketicilere satış aşamasına gelinceye kadar, vergiler ağırlıkta olmak üzere farklı mali yüklere maruz kalmaktadır. Öyle ki, akaryakıt ürünlerinin fiyatları; Gümrüksüz rafineri fiyatı + ÖTV + EPDK payı = Rafineri Satış Fiyatı (KDV hariç) biçiminde oluşurken, tüketiciler için; KDV, depolama ve bayi kârları eklenmesiyle nihai rakama ulaşılmaktadır. Dönemsel olarak değişmekle birlikte, nihai satış rakamının ise ortalama %50 ila %60’ını vergiler oluşturmaktadır.

Türkiye’de akaryakıt fiyatları, Avrupa Birliği ve OECD ortalamasının üzerindedir. Fiyatlarda ortaya çıkan bu seviyenin temel nedeni ise akaryakıt vergileridir. Akaryakıt ürünlerinden alınan özel tüketim vergisi, katma değer vergisi ve katma değer vergisi matrahına dahil edilen özel tüketim vergisi ile birlikte ortaya çıkan özel tüketim vergisinin katma değer vergisi (ÖTV’nin

KDV'si), akaryakıt fiyatlarının her daim yüksek olması ve üretici ve tüketiciler için bir maliyet unsuru oluşturmaya neden olmaktadır. Petrol Piyasası Kanunu uyarınca referans alınan Akdeniz piyasalarındaki ülkeler ile karşılaştırıldığında, Türkiye'de akaryakıtın vergisiz fiyatları, kıyaslanan ülkelere göre daha düşük olmakla birlikte vergiler neticesinde bu denge değişerek fiyatlar açısından önemli bir fark ortaya çıkmaktadır.

Devletin vergilendirme politikası ve oluşturulan vergi yapısı yeterli finansmanın sağlanması açısından etkin vergi kaynaklarının seçimini gerekli kılmaktadır. Dolaysız vergilerin denetim ve tahsilatındaki sıkıntılar ile dolaylı vergilerin yapısı, devletin dolaylı vergilere yönelmesini zorunlu kılmaktadır. Vergiyi ödeyenin şahsi özelliklerini gözetmeyen – gayrişahsi – vergiler olan dolaylı vergiler gayri adil bir yapı göstermektedirler. Bu tip vergiler, dolaysız vergilere göre toplumsal olarak daha çok fayda kaybı yaratmakta ve iktisadi etkinlik kaybına neden olmaktadır. Bu duruma karşılık, mallar üzerinden alınan dolaylı vergilerde iktisadi etkinlik kaybını en aza indirmek için talebin fiyat esnekliği düşük yani zorunlu ya da ikamesi zor olan mallar üzerine konulan vergiler (Ramsey Vergileri) uygulama alanı bulmaktadır.

Akaryakıt ürünleri üzerine konulan vergiler büyük oranda mali amaca hizmet etmektedir. Düzenleyici vergiler olarak da uygulanan, diğer bir ifade ile olumsuz dışsallıkları giderici nitelikteki bu vergilerin, akaryakıt gibi çok temel bir girdi üzerine konulması, düzenleyici etkisinden çok devlet tarafından finansman gereksiniminin aksamadan sürdürülmesi amacının ön planda tutulduğunu göstermektedir. Mali anestezi etkisi de yüksek olan bu tip vergiler, özellikle de akaryakıt gibi bir ihtiyaç maddesine uygulandığında, tüketicilerin fiyatları kabullenme eğilimlerini artırmakta ve ortaya çıkan adaletsiz vergi yüküne direnci kırmaktadır.

Akaryakıt için ortaya çıkan fiyat, kabullenen fiyat olmaktadır. Verginin eşitlik ve adalet ilkelerini zedeleyen bu durum özellikle dar ve orta gelir grubundaki tüketicilerin üzerinde daha hissedilir bir baskı oluşturmakta; zahmetsiz ve çabuk tahsil edilen ve hasılatı yüksek olan bu vergiler devlet

bütçesinin gelir tarafının temel taşı olurken, toplum için ciddi bir maliyet unsuruna dönüşmektedir.

Petrol ve akaryakıt fiyatlarının makro ekonomik boyutları da dikkate değer diğer bir husustur. Türkiye, coğrafi konum itibarıyla zengin bir petrol havzasının ortasında bulunmaktadır. Dünya petrol rezervlerinin önemli bir kısmı Türkiye'nin yakın coğrafyasında yer almaktadır. Bununla birlikte, Türkiye'nin ortalama olarak yıllık ham petrol ihtiyacının %90'ı ithalat ile karşılanmaktadır.

Türkiye açısından, koşulların kendi dinamikleri dışında belirlendiği göz önüne alındığında, petrolün yarattığı doğrudan ve dolaylı maliyetler daha da önem taşımaktadır. Doğrudan maliyet ithal faturası bağlamında, dolaylı maliyetler ise; ödemeler bilançosu açıkları, fiyatlar genel seviyesinde maliyet enflasyonu kaynaklı artışlar, maliyet kaynaklı olarak üretim azalışına bağlı işsizlik ve büyümenin sektöre uğraması gibi pek çok farklı biçimde ortaya çıkmaktadır. Akaryakıt fiyatlarındaki artışlar ise tüketicilere enflasyon ve maliyet artışı olarak yansımaktadır.

Günümüzde sosyal bir ihtiyaç olmasının yanı sıra Anayasal bir hak olan seyahat etmek, mal ve insanların transferini sağlamak lüks olmaktan öte günlük hayatın bir parçası haline almıştır. Bununla birlikte, akaryakıt ürünlerinin bir lüks tüketim malı gibi vergilendirilmesi ve bu durumun yansımalarıyla birlikte özellikle gelir düzeyi düşük kesimler üzerinde bir yük oluşturması, temel vergi ilkelerinin sınırlarını zorlamaktadır. Vergilerin, sosyal ve mali yansımalarının yanı sıra kaçak akaryakıt ile kayıt dışılığı artırdığı da dikkate alındığında, akaryakıt üzerindeki vergi yükleri önemli bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır.

Mevcut durumun sektörel olmaktan öte tüm toplumu ilgilendiren bir sorun olduğu aşîkârdır. Öyle ki, akaryakıt ürünleri hemen her sektörün itici gücü olup adeta üretimin dolayısıyla ekonominin enerji kaynağı ve lokomotifidir. Bu bağlamda, akaryakıt üzerindeki vergi yüklerinin makul

seviyelere indirilerek akaryakıt fiyatlarının düşürülmesi, büyüme ve kalkınma sürecindeki Türkiye açısından önemlidir. Ancak, devletin böylesine önemli bir gelir kaynağından vazgeçemeyeceği dikkate alındığında; akaryakıt kaçakçılığının engellenmesi, sektörün kayıt altına alınması, akaryakıt tüketimi ile akaryakıtla ilişkin dış ticaret politikalarının gözden geçirilerek vergi artışlarının önüne geçilmesi ve bu sayede akaryakıttan elde edilen vergi gelirlerinden mahrum kalınmadan akaryakıt fiyatlarının tüketiciler üzerinde oluşturduğu baskının hafifletilmesi mümkün olacaktır.

Çalışmada zaman aralığı, Türkiye’de özel tüketim vergisi uygulaması dikkate alınarak 2003 ile 2012 yılları arasını kapsamaktadır. Ancak konunun incelenmesinde ortaya çıkan ihtiyaç dolayısıyla yer yer zaman aralığı daha geniş tutulmuş olup bazı incelemelerde ise 2003 ve 2004 yılına ilişkin verilere erişim probleminden dolayı, zaman aralığının başlangıcı 2005 yılı olarak tercih edilmiştir. Öte yandan çalışma içinde benzine ilişkin tüm göstergelerde 95 oktan kurşunsuz benzin dikkate alınmış ve istisnai durumlar ayrıca belirtilmiştir.

Çalışmanın birinci bölümünde akaryakıt kavramı ve akaryakıt sektörü hakkında bilgi verilecek ve akaryakıtın ekonomik yansımaları, akaryakıt sektörüne yönelik regülasyonlar belirtilerek, akaryakıt kaçakçılığı ve nedenleri ele alınacaktır. Ayrıca akaryakıt ürünlerinin vergilendirilme nedenlerine ilişkin bilgi verilecektir. Diğer taraftan, OECD ülkelerinde akaryakıtın vergilendirilmesi incelenecek ve akaryakıt fiyatları ortaya konulacaktır.

İkinci bölümde Türkiye’de akaryakıt üzerinden alınan vergilerin geçirdiği aşamalara değinilecektir. Özellikle yürürlükte olan ve akaryakıt üzerinden alınan KDV ve ÖTV ayrıntılı olarak ele alınacaktır. Çalışmanın da ana kurgusunu oluşturan akaryakıt fiyatlarının oluşumu ve Türkiye’de akaryakıt üzerindeki vergi yükü incelenecek ve Avrupa Birliği’nde akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesine ilişkin açıklamalar yapılacaktır.

Üçüncü bölümde ise, OECD ülkeleri ile Türkiye’de akaryakıt üzerindeki vergi yükü karşılaştırmalı bir perspektiften ele alınacaktır. Ayrıca akaryakıt üzerinden alınan vergilerin oluşturduğu etkiler ortaya konularak, akaryakıt vergilerinin dolayısıyla akaryakıt maliyetlerinin azaltılmasına yönelik değerlendirmeler yapılacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

AKARYAKIT SEKTÖRÜ VE AKARYAKIT FİYATLARININ EKONOMİK YANSIMALARI İLE VERGİLENDİRİLMESİ

Petrol, özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren önem kazanan, siyasi ve ekonomik olarak belirleyici bir role sahip, temel enerji kaynakları arasında yer almaktadır. Son yıllarda doğalgazın yanı sıra yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanım alanlarının genişlemesine paralel olarak petrolün enerji tüketimi içindeki ağırlığı azalmıştır. Buna rağmen, günümüzde gerek dünyada gerekse Türkiye’de petrolün toplam enerji tüketimi içindeki payı yaklaşık 1/3’tür. Toplam petrol tüketiminin ise ortalama olarak yarısı ulaştırma sektörüne yönelik olup, bu açıdan petrol tüketiminde ürün bazında en fazla paya akaryakıt ürünleri sahiptir. Nitekim, akaryakıt ürünleri, teknolojik gelişme ve makineleşme ile kullanım alanlarını ve önemini artırmış, ikamesi zor ve sınırlı bir ihtiyaç maddesi konumuna gelmiştir.

Akaryakıt kullanımı, ekonomik ve sosyal hayatı doğrudan etkilemekte, tercihlerin ve fiyatların oluşumunda belirleyici olmaktadır. Üretim sürecinden nihai tüketime kadar temel bir girdi olan akaryakıt, talep esnekliği düşük olmasından dolayı vergi sistemleri açısından da vazgeçilmesi güç bir vergilendirme alanıdır. Özellikle, Türkiye gibi gelişmekte olan ekonomilerde akaryakıt üzerinden alınan vergiler, işletmeler ve bireyler için maliyet unsuru iken, devlet açısından önemli bir gelir kaynağıdır. Bütçelerin gelir tarafına olumlu bir katkısı olan akaryakıt vergileri, aynı zamanda fiyat düzeyleri ile doğrudan veya dolaylı olarak dış ticaret açığı, cari açık, enflasyon ve işsizlik gibi temel makro ekonomik göstergeleri de etkilemektedir.

I. AKARYAKIT KAVRAMI, AKARYAKIT ÜRÜNLERİ VE KULLANIM ALANLARI

A. AKARYAKIT KAVRAMI

Akaryakıt kavramı, kapsam itibariyle sıvı yakıtları ifade etmekte olup, akaryakıt ürünleri petrol ve petrol harici maddelerden elde edilmektedir. Petrolden elde edilen akaryakıt ürünleri, 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nun¹ 2. maddesinde; *“benzin türleri, nafta (hammadde solvent nafta hariç), gaz yağı, jet yakıtı, motorin türleri ve fuel oil türleri”* olarak belirtilmektedir. Kullanım alanı yaygın olmasa da petrol harici maddelerden de akaryakıt elde edilmekte, katı ya da fosil yakıtlar, akaryakıt dönüştürülebilmektedir.

Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonları cetvelinde akaryakıt ürünleri olarak; nafta, kurşunsuz benzin 95 oktan, katkılı kurşunsuz benzin 95 oktan, kurşunsuz benzin 98 oktan, gaz yağı, motorin, fuel oil (3,4,5,6 olmak üzere dört farklı çeşidi bulunmaktadır), biyodizel² yer almakta, akaryakıt / motorin türlerine harmanlanan ürün olarak da otobiyodizel bulunmaktadır. Sıvılaştırılmış petrol gazı olan LPG ise *“diğerleri”* grubu içinde olup, farklı bir kategoride olmak üzere cetvelde, denizcilik ve havacılık yakıtları da yer almaktadır.

¹ 5015 sayılı Kanun, 20.12.2003 tarih ve 25322 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

² Geçmişte az gelişmiş ülkelerin enerji tüketiminde büyük paya sahip olan biyokütle enerjisi, günümüzde modern teknoloji kullanılarak üretilen, gelişmiş ülkelerin enerji portföyünde yer bulan ve yaygınlaştırılmaya çalışılan, çevre dostu, stratejik bir enerji kaynağı olup, diğer yenilenebilir enerji kaynaklarından farklı olarak hem yakıt hem de elektrik elde edilebilen ve kırsal kesimin ekonomisini geliştiren önemli bir kaynaktır. Biyoyakıtlar taşıt yakıtı olmasının yanı sıra doğalgazın kullanıldığı tüm alanlarda kullanılabilmekte, sıvı biyoyakıtlardan olan biyoetanol, benzin ve son yıllarda motorinle de harmanlanarak kullanılabilirken, biyodizel ise motorinle harmanlanarak veya doğrudan motorin yerine kullanılabilir. Biyoyakıtlar, otomobil yakıtı olarak ilk kez 1898'de kullanılmaya başlanmış, ilk ticari biyodizel 1988'de üretilmiş ve ilk sanayi tesisi 1991'de kurulmuş olup, 2010 yılından yaklaşık 150 milyon litre biyodizel ve biyoetanol üretimi gerçekleşmiştir. Türkiye'de ise biyodizel ve biyoetanol çalışmaları 2000'li yılların başına rastlamaktadır. Biyodizel üretim kapasitesi 1.5 milyon ton, biyoetanol üretim kapasitesi ise yaklaşık 150 milyon litredir. Türkiye'de kurulu biyoetanol kapasitesi benzin tüketimimizin yaklaşık %7'sini oluşturmakta, sadece şeker pancarına dayalı biyoetanol üretim potansiyeli 2-2,5 milyon ton civarında olup, bu değer 2010 yılı benzin tüketiminin tümünü karşılamaktadır (Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi; **Enerji Raporu 2011**, Ankara, Aralık 2011, s. 179 - 185).

Akaryakıt ürünleri yaygın bir kullanım alanına sahiptir. Üretim sürecinin başından, mal ve hizmetlerin sunumu ve tüketime kadar her aşamada kullanılmaktadır. Akaryakıt ürünleri, sanayide yaygın kullanım alanına sahip olmakla birlikte, benzin ve motorin türleri ile LPG otopaz ulaştırma sektörünün temel enerji kaynağını oluşturmaktadır.

B. AKARYAKIT SEKTÖRÜ

Akaryakıt, hemen her sektörde girdi durumundadır. Özellikle ulaştırma sektörü için halihazırda alternatifi olmayan bir enerji kaynağıdır. Her ne kadar son yıllarda elektrik enerjisine yönelik çalışmalar sonucu elektrikli motorlar ve kullanım alanları yaygınlaşmaya başlasa da enerji üretimi açısından akaryakıtı ikame edebilmesi için uzun bir süreye ihtiyaç olacaktır.

Önemli bir enerji kaynağı olarak akaryakıtın kullanım alanları, teknolojik gelişmeler paralelinde yaygınlaşmıştır. Bu durumla birlikte, akaryakıtta olan ihtiyaç artarken, akaryakıt ürünleri de çeşitlenmiştir.

Dünyada akaryakıt sektörü, hem endüstriyel tüketim hem de nihai tüketim açısından önemli bir ürün gamını bünyesinde barındırmaktadır. Ar – Ge çalışmaları ile yeni ürünler sunulmakta, çevreye duyarlı ekonomik yakıt türleri üretilmektedir.

Günümüzde petrole atfedilen önem, akaryakıt ürünleri için de geçerlidir. Nitekim, grafik 7’de (bkz. s. 23) yer verilen tüketim oranlarına bakıldığında, dünya petrol tüketiminin yarıdan fazlasının akaryakıt ürünleri bazında olduğu görülmektedir. Bu da sektörel büyüklüğün ve potansiyelin önemli bir göstergesidir.

Türkiye’de akaryakıt sektörü; rafinaj, depolama, dağıtım ve perakende satış aşamalarından oluşmaktadır. 2013 yılı Mayıs ayı itibarıyla 6 rafinaj lisansı bulunmakta, ancak 4 rafineride üretim gerçekleştirilmektedir (diğer

rafineriler inşaat aşamasındadır). Sektörde 120 şirket, 12.500'den fazla istasyon, 108 depolama tesisi, 26 işleme, 71 dağıtıcı, 27 iletim ve 105 taşıma lisansı sahibi firma 298 madeni yağ tesisi faaliyet göstermekte³ ve yaklaşık 250.000 kişiye doğrudan istihdam sağlanmaktadır⁴. Sektörel büyüklük ise yaklaşık 100 milyar TL'dir⁵. Bununla birlikte, LPG sektöründe de 9.937 bayi, 46 taşıma, 69 dağıtıcı ve 81 depolama lisansı mevcut olup⁶, sektörel büyüklük yaklaşık 21 milyar TL'dir⁷.

Türkiye'de akaryakıt sektörü açısından özellikle 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu sonrasında sektörel gelişme dikkat çekicidir. Serbestleştirme dönemi olarak ifade edilen 2000 yılı sonrasında; 4586 sayılı Petrolün Boru Hatları ile Transit Geçişine Dair Kanun⁸ yürürlüğe konulmuş ve petrolün transit geçişi Petrol Kanunu kapsamından çıkarılmıştır. 2001 yılında ise serbestleştirme ve AB'ye uyum gerekçeleriyle, 4646 sayılı Doğal Gaz Piyasası Kanunu⁹ yürürlüğe konulmuş ve doğal gaz ithalatı ve dağıtımını düzenleyen 397 sayılı Kanun Hükmünde Kararname yürürlükten kaldırılarak, doğalgaz iletimi, depolanması gibi icrası 'belge' gerektiren faaliyetler Petrol Kanunu kapsamından çıkarılmıştır¹⁰.

5015 sayılı Kanun öncesinde, dağıtım faaliyetlerindeki kanuni boşluk, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından çıkarılan genel nitelikli tebliğlerle doldurulmaya çalışılmış ve bu kapsamda piyasada aşağıdaki aksaklıklar dikkat çekmiştir¹¹:

³ (Erişim) www.epdk.gov.tr/index.php/petrol-piyasas/lisans?id=936, 30 Mayıs 2013.

⁴ Erdem, Ahmet; **Türkiye Petrol ve LPG Piyasaları**, 2023 Türkiye Hedeflerinde Enerji Sektörü, Kayseri, 11 - 12 Ekim 2012, (Erişim) www.petder.org.tr, 7 Mayıs 2013, s. 2.

⁵ (Erişim) www.petroturk.com/HaberGoster.aspx?id=8339&haber=100-Milyar-TL-degerinde-finansal-buyukluk, 30 Mayıs 2013.

⁶ (Erişim) <http://lisans.epdk.org.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/lpgIstatistik/lpgIstatistik.xhtml>, 30 Mayıs 2013.

⁷ (Erişim) www.petroturk.com/HaberGoster.aspx?id=8233&haber, 30 Mayıs 2013.

⁸ 4586 sayılı Kanun, 29.06.2000 tarih ve 24094 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

⁹ 4646 sayılı Kanun, 02.05.2001 tarih ve 24390 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

¹⁰ EPDK; **Petrol Piyasası Sektör Raporu, 2005 - 2006**, Ankara, 2007, s. 16.

¹¹ EPDK; **a.g.r.**, s. 16 - 17.

- ❖ Döviz değeri başta olmak üzere, hemen hemen tüm mal ve hizmetlerin fiyat oluşumunda serbest piyasa ilkeleri uygulanmasına rağmen, petrol fiyatlarının endeks sistemiyle de olsa kamu tarafından belirlenmesi,
- ❖ Büyük petrol yatırımlarında, idari karar alma süreci ve tesislerin mülkiyetinde kamu hâkimiyetinden ötürü yatırımcıların isteksizliği ve yeni yatırım ihtiyacı nedeniyle doğan kısır döngünün oluşması,
- ❖ Kriterleri açık olmamakla birlikte ithalat ve piyasaya giriş izinlerinin verilmesi,
- ❖ Dağıtım zinciri ve ulusal marker sistemi gibi etkili yöntemlerin bulunmaması neticesinde piyasa işleyişinde bazı zafiyetlerin oluşması,
- ❖ Gümrük ve vergi kaçakçılığı ile hile vb. kanuna aykırı durumları cezalandırmada etkili bir gözetim ve denetimin sağlanamaması,
- ❖ Tüm akaryakıtların Türk standardının olmaması nedeniyle, TÜPRAŞ aracılığıyla yaptırım uygulanmak zorunda kalınması,
- ❖ Sınır ticareti ve yersiz sübvansiyon gibi uygulamaların sürdürülmesi.

Diğer taraftan, ekonomik gerekçeler ve AB uyum politikaları doğrultusunda giderek etkinleşen serbestleştirme politikaları gereği;

- ❖ Fiyatların piyasa koşullarında oluşması,
- ❖ Malın serbest dolaşım olanak ve kabiliyetinin artırılması,
- ❖ Her tür beklenti ve riskin sadece piyasa ile paylaşılması,

gerekleri petrol piyasasında yeniden yapılanmayı zorunlu hale getirmiştir¹².

Türkiye’de petrol piyasası faaliyetleri 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu’na göre yürütülmekte, bu düzenleme kapsamında yer verilmeyen

¹² EPDK; a.g.r., s. 17.

arama ve üretim faaliyetleri ise 6326 sayılı Petrol Kanunu'nda¹³ düzenlenmektedir (Çalışmanın hazırlandığı sırada yeni bir Kanun TBMM'de kabul edilmiş fakat yürürlüğe girmemiştir¹⁴). Nitekim, 5015 sayılı Kanun'un yürürlüğe girmesi ile; petrol iletimi, rafinajı, depolama gibi lisans gerektiren faaliyetler Petrol Kanunu kapsamından çıkarılmıştır. 5015 sayılı Kanun ile piyasa faaliyetlerinin denetim ve gözetimi EPDK'ya bırakılmıştır.

Tablo 1. 5015 Sayılı Kanun ve Akaryakıt Sektörü

	KANUN ÖNCESİ (2003)	KANUN SONRASI (2012)*
Rafineri lisansı	4	6
Akaryakıt Dağıtım	21	70
LPG Dağıtım	56	69
Akaryakıt İstasyonu	10.118	12.525
LPG İstasyonu	4.922	9.915
Depolama Kapasitesi (dağıtıcı)	5,47 milyon m3**	4,86 milyon m3

* 2012 sonrasına ilişkin rakamlar EPDK'nın güncel verileridir.

** EPDK verisi

Kaynak: Erdem, Ahmet; **Türkiye Petrol ve LPG Piyasaları**, 2023 Türkiye Hedeflerinde Enerji Sektörü, Kayseri, 11 - 12 Ekim 2012, (Erişim) www.petder.org.tr, 7 Mayıs 2013, s. 2.

Tablo 1'de 5015 sayılı Kanun öncesi ve sonrası döneme ilişkin bir karşılaştırma yer almaktadır. 5015 sayılı Kanun sonrasında, sektördeki firma sayısı artmış ve sektör büyümüştür. Sektörde faaliyet gösteren firmaların artışı, sektörel büyüme ve rekabeti de beraberinde getirmiştir. Rekabet ortamı akaryakıt fiyatlarına çok fazla etki etmemekle birlikte, ürün ve hizmet kalitesini ve çeşitliliği artırmıştır.

¹³ 6326 sayılı Kanun, 16.03.1954 tarih ve 8659 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

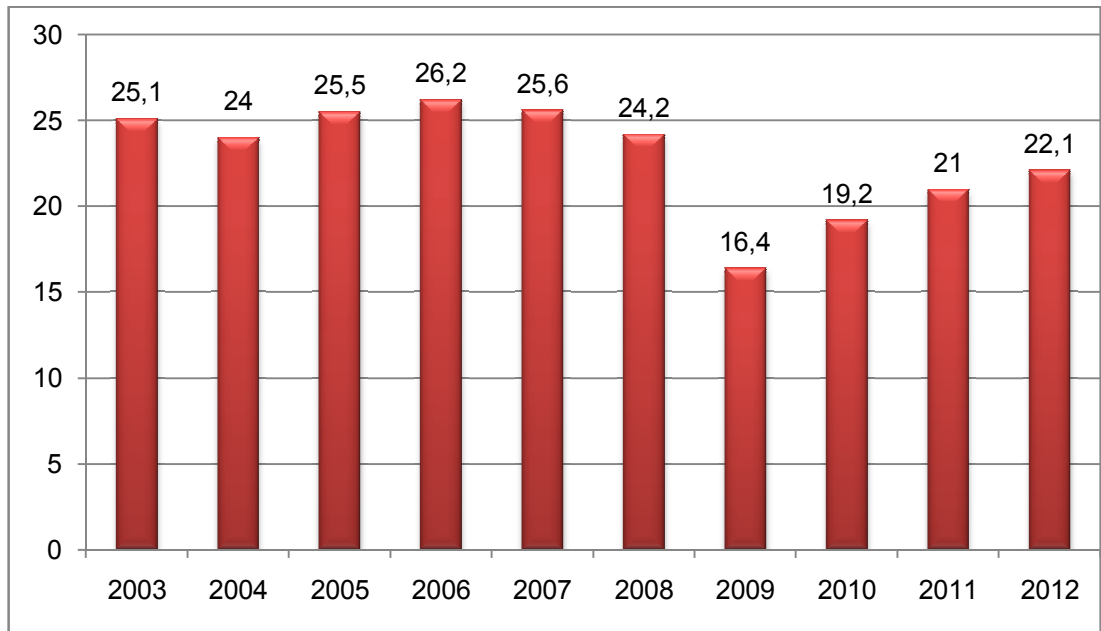
¹⁴ Türk Petrol Kanunu tasarısı, TBMM genel kurulunda görüşülerek 30.05.2013 tarihinde Kanunlaşmıştır. Kanun ile ülkenin petrol kaynaklarının milli menfaatlere uygun olarak hızlı, sürekli ve etkili şekilde aranması ve üretilmesini sağlamayı amaçlamakta ve bu doğrultuda düzenlemeler yapılmaktadır. Türkiye, 18 petrol bölgesine ayrılmış olup ayrıca kara ve deniz olmak üzere iki petrol bölgesi benimsenmiştir. Yeni Kanun, arama ruhsat başvuruları için teminat alınmaya ilişkin düzenlemeler de getirmektedir. Buna göre, arama başvurusu sahibinin, ruhsat başvurusunda ve süre uzatım taleplerinde sunduğu iş programı için gerekli yatırım tutarının %2'si kadar teminat vermesi öngörülmektedir. Denizlerde ise teminat oranı %1 olarak uygulanacaktır. Ayrıca Kanun, şartlara uymayanlarla tehlikeli durum ortaya çıkaranlara ağır para cezaları ve yaptırımlar öngörmektedir.

C. AKARYAKIT ÜRETİM VE TÜKETİMİ

1. Akaryakıt Üretimi

Türkiye’de İzmir, İzmit, Kırıkkale ve Batman’da faaliyette olan rafinerilerde petrol ürünleri üretimi yapılmaktadır. Rafinerilerin kapasiteleri toplamda 28,1 milyon ton olup, 2012 yılında yaklaşık 22,1 milyon ton akaryakıt üretimi gerçekleşmiştir. Ayrıca (rafineri, ihrakiye¹⁵ ve dağıtıcı) 10 milyon ton akaryakıt ithal edilmiştir. 2012 yılında rafinaj işlemleri sonucu ham petrolden %35 motorin, %20 benzin, %14 havacılık yakıtı, %12 fuel oil, %3 LPG ve denizcilik yakıtı ile %13 diğer ürünler üretilmiştir¹⁶.

Grafik 1. Rafineri Üretim Miktarları (Milyon Ton)



Kaynak: EPDK; 2005 - 2006, 2008, 2011 ve 2012 Aralık Petrol Piyasası Sektör Raporları ile TPAO; 2008 Yılı Petrol ve Doğalgaz Sektör Raporundan yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

¹⁵ Ülkenin karasuları ve/veya karasuları bitişiğinde deniz vasıtalarına veya hava meydanlarında yerli ve yabancı uçaklara vergili veya vergisiz sağlanan akaryakıt ve madeni yağ.

¹⁶ EPDK; Petrol Piyasası Sektör Raporu, Aralık 2012, Ankara, Ocak 2013, s. 21.

Grafik 1’de 10 yıllık döneme ilişkin olarak rafineri üretim miktarları yer almaktadır. Rafineri üretim miktarlarındaki değişimler, talep miktarları ile rafinerilerin ilgili yıldaki üretim kapasiteleriyle alâkalıdır. Diğer taraftan üretim miktarlarındaki artış ve azalışlar, ham petrol fiyatları ile ekonomik ve siyasi koşullarlardan da etkilenmektedir. Nitekim, 2009 yılında üretimdeki azalma, 2008 yılında başlayan ve bazı ülkelerde etkilerinin halen devam ettiği küresel ekonomik kriz ve Türkiye’ye – 2008 ve 2009 yıllarındaki – yansımalarından kaynaklanmaktadır. Her ne kadar 2009 yılında rafineri üretimi azalsa da takip eden yıllarda üretim artış göstermiş ancak 2009 yılı öncesi üretim seviyesine ulaşamamıştır.

2008 yılında yaşanan ekonomik krizin bir diğer yansıması olarak, 2009 yılında rafineri kapasite kullanım oranı da düşmüştür. Ancak, 2010 ve 2011 yıllarında kapasite artmaya başlamış, 2011 yılında dünya genelinde yaşanan olumsuzluklara rağmen Türkiye’de petrol ürünlerine olan talebin artması, rafinasyon faaliyetini olumsuz yönde etkilememiş, aksine kapasite kullanım oranları 2010 yılına göre artış göstermiştir¹⁷. Dünya genelinde ise rafineri kapasite kullanım oranlarının bölgesel olarak değişikliği dikkate alındığında, gelişmiş ülkelerde bulunan rafinerilerin kapasite kullanım oranlarında son yıllarda yaşanan düşüş devam ederken, Asya gibi büyüyen ekonomilere sahip bölgelerde bulunan rafinerilerin kapasite kullanım oranları artmaktadır¹⁸.

Grafik 2’de ara ürün ithalat ve ihracat rakamları yer almaktadır. 2009 yılında oluşan atıl kapasiteyi kullanmak için ham petrol yerine ara ürün¹⁹ olarak HVGO (Heavy Vacuum Gas Oil), ASRFO (Atmospheric Straight Run Fuel Oil), yüksek kükürtlü motorin, MTBE (Metil Tersiyer Bütil Eter) ve LCGO (Light Cycle Gas Oil) ithalatına ağırlık verilirken, rafinaj işlemi sonucu elde

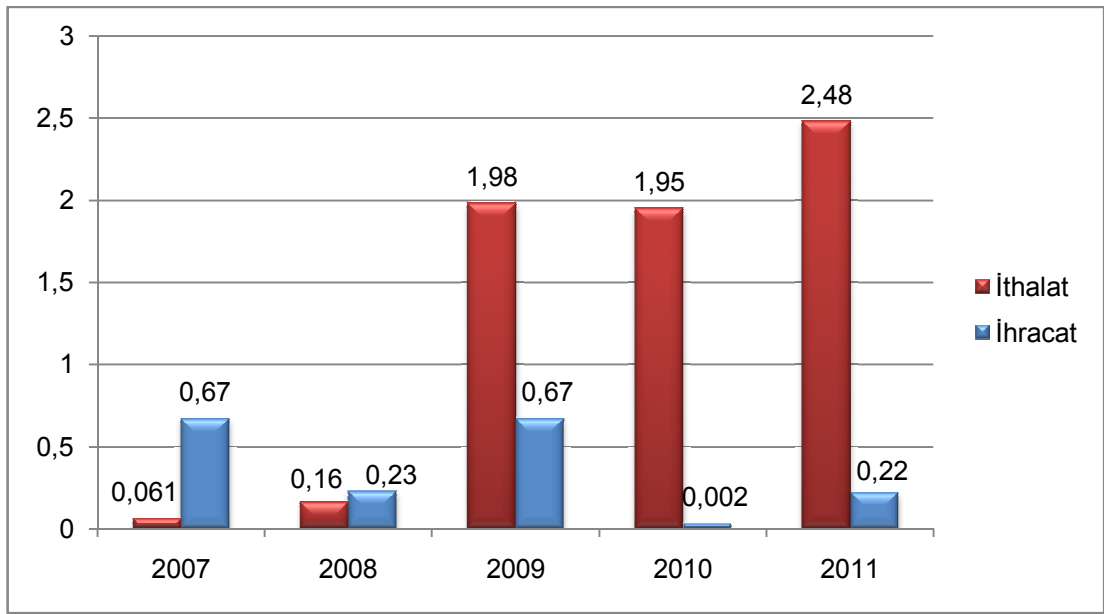
¹⁷ EPDK; **Petrol Piyasası Sektör Raporu, 2011**, Ankara, 2012, s. 18.

¹⁸ EPDK; **Petrol Piyasası Sektör Raporu, 2010**, Ankara, 2011, s. 15.

¹⁹ Ham petrolün destilasyonu ile değişik fraksiyonlar elde edilir. Bunlar yakıtı veya ikinci bir işlemle hidrokarbon ara ürünlerine dönüştürülür. Bu ürünler de iyileştirilmiş yakıt olarak veya petrokimyasalların üretilmesinde kullanılırlar. Örneğin, naftanın katalitik reforming ile aromatikçe zengin bir fraksiyon elde edilmiş olur. Bu ürün de benzinin oktan sayısını yükseltmede kullanılır.

edilen ara ürünler de geçmiş yıllarda olduğu gibi ihraç edilmek yerine rafinaj işlemlerinde kullanmışlar, rafinerici lisansı sahipleri, yurt içi ve yurt dışından gelen taleplerin daha hızlı karşılanabilmesi ve kapasite kullanım oranının artırılabilmesi için 2010 ve 2011 yıllarında da ara ürün ithalatına devam etmişlerdir²⁰.

Grafik 2. Ara Ürün İthalat ve İhracatı (Milyon Ton)



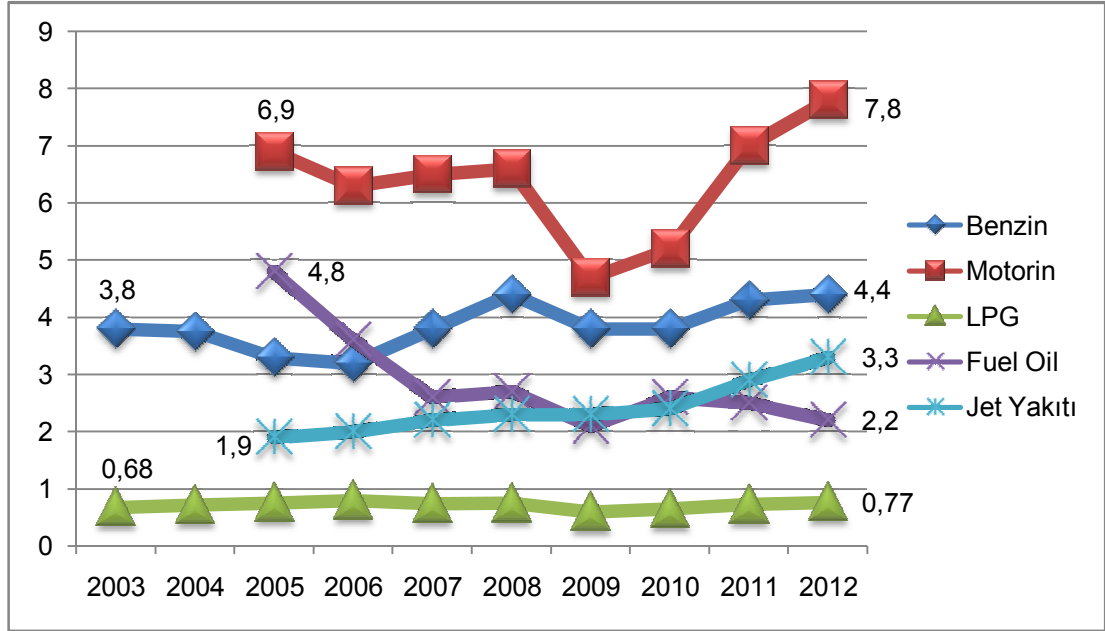
Kaynak: EPDK; 2007, 2008, 2010 ve 2011 Petrol Piyasası Sektör Raporlarından yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Ham petrolden akaryakıt ürünleri elde edilirken, belirli oranlarda ürün elde edilmesi söz konusudur. Diğer bir ifade ile bir varil ham petrolün işlenmesi ile sadece benzin ya da motorin elde edilmesi mümkün değildir. Nitekim, ham petrolden ortalama olarak %43 benzin, %18 fueloil ve motorin, %11 LPG, %9 jet yakıtı, %5 asfalt ve %14 diğer ürünler elde edilmektedir²¹.

²⁰ EPDK; a.g.r., 2010, s. 26.

²¹ Örucü, Orhan; "Sorun Söyleyelim", Cumhuriyet Enerji Dergisi, Sayı 4, Nisan 2008, s. 9.

Grafik 3. Akaryakıt Ürünleri Üretimi (Milyon Ton)



Kaynak: EPDK; 2005 - 2006, 2008, 2011 ve 2012 Aralık Petrol Piyasası Sektör Raporları ile 2006, 2008, 2010 ve 2012 LPG Piyasası Sektör Raporları ve PETDER; 2004 Sektör Raporundan yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Grafik 3’de yer alan akaryakıt ürünleri üretim miktarlarına göre, 2005 ile 2012 yılları arasında motorin²² üretimi ve jet yakıtı üretimi artış gösterirken, fuel oil üretimi azalmıştır. Motorin ve jet yakıtı üretimindeki artışın nedeni iç piyasadaki talep artışına bağlıdır. Fuel oil üretimindeki azalma ise talepteki düşüş ile açıklanmaktadır. Doğalgazın kullanım alanlarının yaygınlaşması özellikle ısınma amaçlı kullanılan fuel oil talebinin düşmesine neden olmuştur. Fuel oil üretimi son 8 yılda %50’den fazla azalmıştır.

Grafik 3’de yer alan diğer iki üründen LPG açısından son 10 yılda üretim miktarları cüzi bir artış göstermiştir. Benzinde ise üretim artışı talepten ziyade ihracata yöneliktir. Nitekim son yıllarda Türkiye’de benzin tüketimi azalmakta, talep fazlası benzin ise ihraç edilmektedir. Öte yandan grafikte

²² 2003 yılında 11,5 milyon ton, 2004 yılında ise 12,6 milyon ton motorin satışı gerçekleşmiştir. Bu rakamlar ithalat verilerini de kapsadığı için grafik 3 içinde yer verilmemiştir.

yer almamakla birlikte 2010 yılında 0,3 milyon ton üretimi olan denizcilik yakıtlarından, 2011 yılında 0,7 milyon ton, 2012 yılında ise 2,2 milyon ton üretilmiştir.

Tablo 2. Akaryakıt İthalat ve İhracat Miktarları (Milyon Ton)

İTHALAT									
ÜRÜN	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Benzin	-	0,6	0,67	0,57	0,33	0,2	0,27	0,14	0,05
Motorin	-	3,97	4,06	7,45	7,92	8,9	9,64	8,23	8,5
LPG	2,86	3,37	2,82	2,82	2,76	3,09	3,1	3,04	3
Fuel Oil	-	0,74	0,32	0,5	0,63	0,65	0,61	0,68	0,91
Jet Yakıtı	-	-	0,17	-	-	0,61	0,28	0,56	0,57
TOPLAM	5,32	8,68	8,04	11,34	11,64	13,45	13,9	12,65	13,03
İHRACAT									
Benzin	-	1,35	1,55	2,05	2,63	1,92	2	2,4	2,63
Motorin	-	0,83	1,3	0,56	0,51	0,25	0,3	0,1	0,25
LPG	0,35	0,75	0,36	0,09	0,1	0,06	0,06	0,06	0,08
Fuel Oil	-	1,42	2,15	2,74	2,27	1,03	2,3	2,1	1,07
Jet Yakıtı	-	0,03	0,57	1,18	1,58	0,01	1,66	1,85	2,14
Deniz Yak.	-	0,17	0,28	0,74	0,73	0,9	0,76	0,83	2
TOPLAM	4,51	4,55	6,21	7,36	7,82	4,17	7,08	7,34	8,17

Kaynak: EPDK; 2005 - 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011 ve 2012 Aralık Petrol Piyasası Sektör Raporları ile 2006, 2007, 2008, 2010 ve 2012 LPG Piyasası Sektör Raporları ve PETDER; 2004 Sektör Raporundan yararlanılarak tarafımızca hesaplanmış ve düzenlenmiştir. Veriler, rafineri ve dağıtıcı rakamları toplamından oluşmaktadır.

Akaryakıt ürünlerinin, ham petrolden elde edilme yüzdeleri kimyasal bir zorunluluk olduğundan, talep miktarına bağlı olarak bazı ürünlerde üretim fazlası bazı ürünlerde ise üretim eksiği ortaya çıkmakta, bu da doğrudan akaryakıt ithalat ve ihracatını zorunlu kılmaktadır. Tablo 2’de yer alan veriler uyarınca, yıllar itibariyle akaryakıt ürünleri ithalatında da ihracatında da artış olmuştur. İthalat açısından en yüksek artış motorine yöneliktir. Talebin yükselmesine bağlı olarak, motorin ithalatı 2005 yılına göre 2 kattan fazla artmıştır. İhracatı artan ürünler ise benzin, jet yakıtı ve denizcilik yakıtı olarak karşımıza çıkmaktadır. Son yıllarda benzin ithalatı azalırken, ihracat artmaktadır. Mevcut tüketim eğiliminin önümüzdeki yıllarda değişmemesi halinde, motorine ilişkin olarak ithalat artışı ve benzine ilişkin olarak ihracat

artışı devam edecektir. Jet yakıtında ihracat artışı ise üretim artışı ile paralel bir seyir izlemektedir. Öte yandan denizcilik yakıtları ihracatında 2012 yılında gerçekleşen artış dikkat çekicidir (bu duruma yönelik olarak kayıp ve kaçağa karşı denetimler artırılmıştır).

İthalat, ihracat ve üretim verileri birlikte değerlendirildiğinde, rafinerilerin benzin türlerine ilişkin üretim miktarlarında ihracat talebinin, motorin türlerine ilişkin üretim miktarlarında ise yurt içi satış miktarlarının belirleyici olduğu açıkça görülmektedir²³.

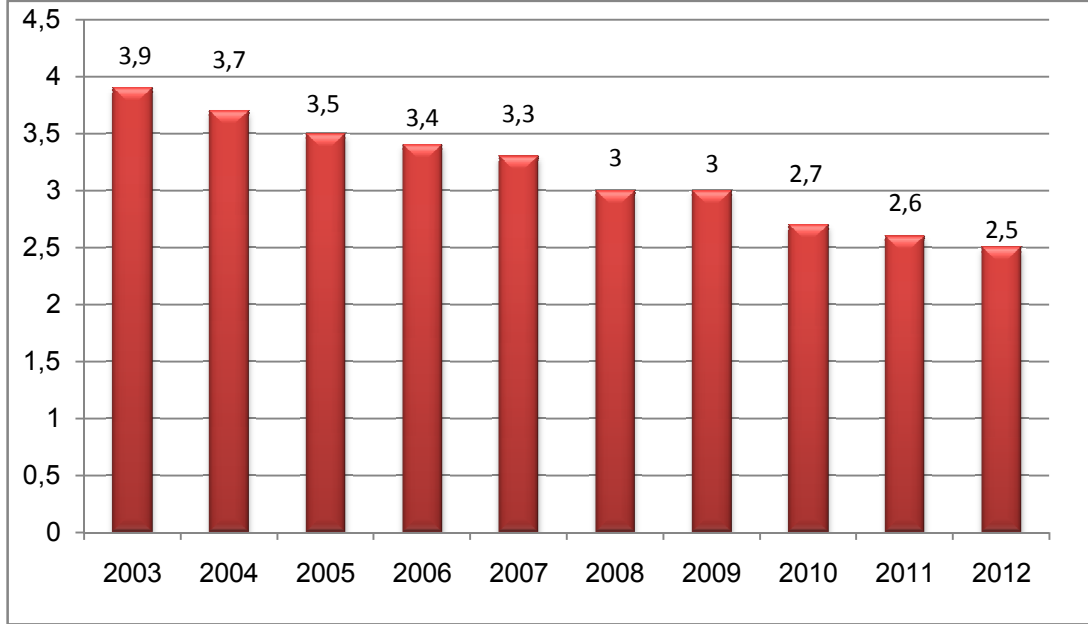
2. Akaryakıt Tüketimi

a. Benzin Tüketimi

Türkiye’de benzin tüketimi yıllar itibariyle azalmaktadır. Bu durumun nedenleri arasında; dizel araç sayısındaki artış, benzin fiyatlarının motorin ve LPG otogaza göre daha yüksek olması ve benzinli araçların LPG otogaza dönüştürülebilmesi bulunmaktadır. TÜİK verilerine göre 2012 yılsonu itibariyle taşıtların %32’si benzin kullanmaktadır. Bununla birlikte yakıt türü olarak benzin kullanan araç sayısında son yıllarda artış olmamış, motorin kullanan araç sayısı 2004 yılına kıyasla %126, LPG otogaz kullanan araç sayısı ise %345 artmıştır.

Grafik 4’de de görüleceği üzere son 10 yılda benzin tüketimi yaklaşık %36 azalmıştır. İç talepteki azalmaya bağlı olarak, rafinerilerde üretilen benzinin artan kısmı ihraç edilmektedir. Mevcut şartlarla önümüzdeki yıllarda da benzin tüketimindeki azalma ve ihracatın devam etmesi muhtemeldir.

²³ EPDK; a.g.r., 2011, s. 23.

Grafik 4. Benzin Tüketimi (Milyon Ton)

Kaynak: PETDER; **2011 Sektör Raporu**, s. 27 ve PETDER; **Sektör Raporu, Ocak - Haziran 2012**, s. 30'daki grafiklerden ve www.petder.org.tr adresinde yer alan akaryakıt istatistiklerinden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

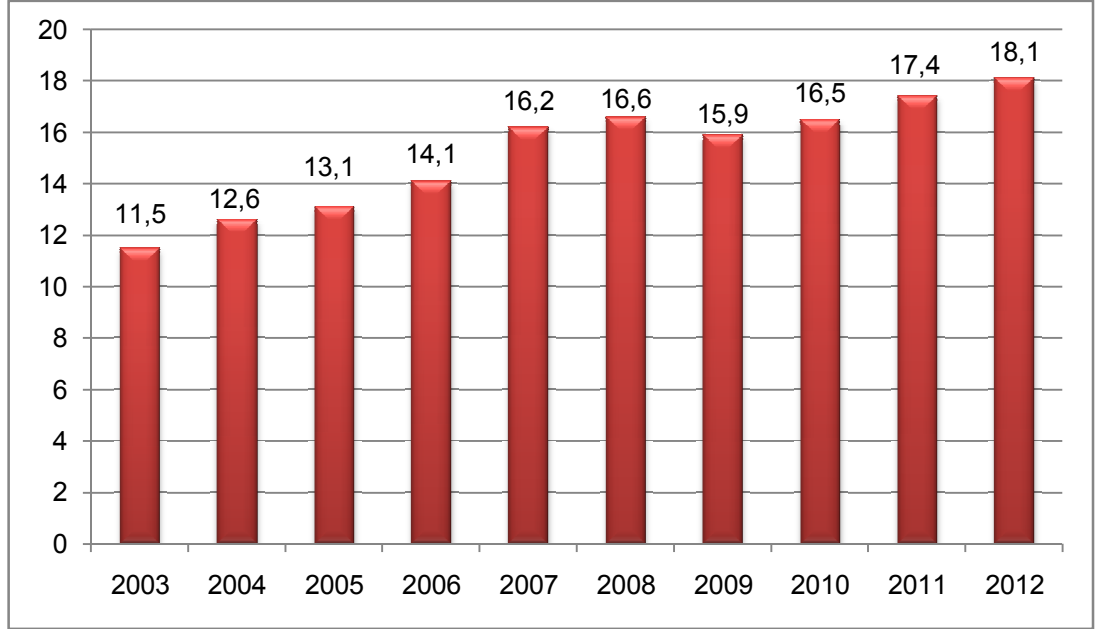
Not: PETDER tarafından sunulan veriler EPDK verilerini de kapsamaktadır.

Benzin tüketiminde, 95 oktan benzin %93'lük oran ile en fazla tüketilen benzin cinsi olup, eski tip araçlarda kullanılan katkı kurşunsuz benzin tüketimi azalmış hatta bitme noktasına gelmiş, 2011 yılında katkı benzinin tüketim içindeki payı %0,3 olarak gerçekleşmiştir²⁴.

b. Motorin Tüketimi

Türkiye'de son yıllarda benzinli araç sayısı azalırken, dizel araç sayısı artmıştır. Buna bağlı olarak motorin tüketiminde ciddi bir artış olmuş ve bu doğrultuda talebi karşılamak amacıyla motorin ithal edilmeye başlanmıştır.

²⁴ PETDER; **Sektör Raporu, Ocak - Haziran 2012**, s. 30

Grafik 5. Motorin Tüketimi (Milyon Ton)

Kaynak: PETDER; **2011 Sektör Raporu**, s. 26 ve PETDER; **Sektör Raporu, Ocak - Haziran 2012**, s. 29'daki grafiklerden ve www.petder.org.tr adresinde yer alan akaryakıt istatistiklerinden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Not: PETDER tarafından sunulan veriler EPDK verilerini de kapsamaktadır. .

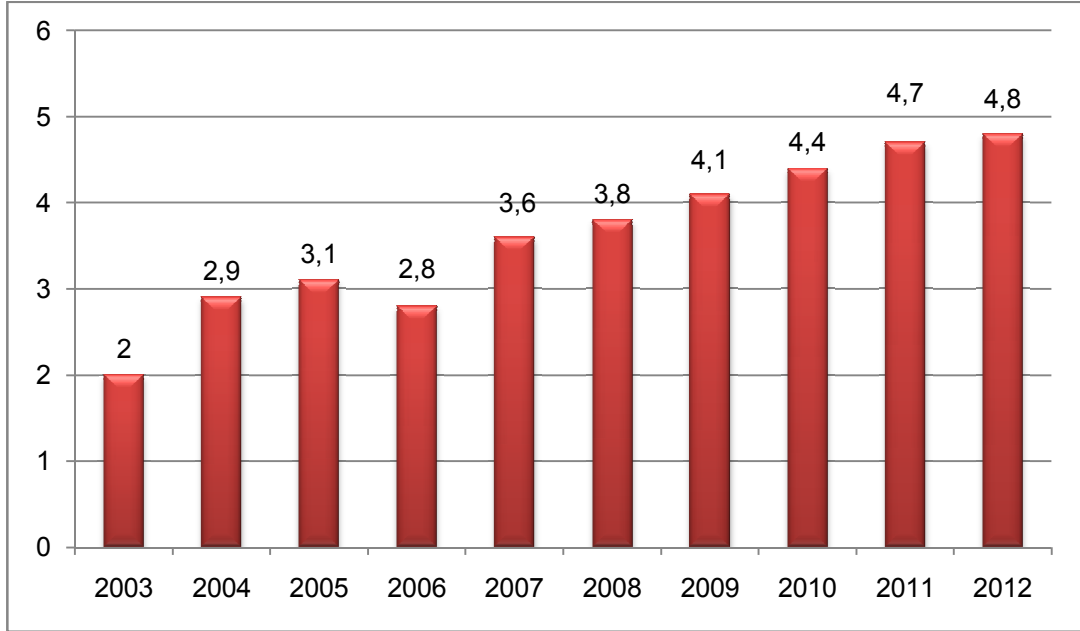
Türkiye’de 2003 yılından itibaren motorin tüketimi artmaya başlamış ve 2012 yılında 10 yıl öncesine göre %57 artış göstermiştir. Motorin tüketiminin artmasında önemli etkenler ise benzine göre fiyatının daha ucuz olması, yeni nesil dizel araçların daha düşük yakıt tüketimi ile kullanıma sunulması ve bu bağlamda özellikle dizel otomobil sayısındaki artıştır. 2011 yılı Nisan ayından itibaren ise yüksek kükürlü kırsal motorin dolaşımından kaldırılmış, motorinler düşük kükürlü (10 ppm) olarak tüketicilere sunulmaya başlamış ve aynı şekilde benzin ve motorin AB standartları ile uyumlu hale gelmiş olup, böylece kirletici emisyonlarda çok büyük bir azalma olmuştur²⁵.

²⁵ PETDER, **a.g.r.**, Ocak - Haziran 2012, s. 29.

c. LPG Otogaz Tüketimi

Türkiye’de son yıllarda LPG otogaz tüketimi de motorin gibi artış göstermiştir. Otogaz fiyatının benzin ve motorine göre düşük olması ve araçların LPG otogaza dönüştürülmesinde hızlı bir teknolojik gelişimin ortaya çıkması, tüketimin artmasında başlıca nedenler arasında yer almaktadır. Nitekim son 10 yılda LPG otogaz tüketiminde %140 artış söz konusu olmuştur.

Grafik 6. LPG Otogaz Tüketimi (Milyon m3)



Kaynak: PETDER; **2011 Sektör Raporu**, s. 26 ve PETDER; **Sektör Raporu, Ocak - Haziran 2012**, s. 29'daki grafiklerden ve www.petder.org.tr adresinde yer alan akaryakıt istatistiklerinden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Not: PETDER tarafından sunulan veriler EPDK verilerini de kapsamaktadır.

Benzin – LPG otogaz geçişine ilişkin önemli bir gösterge de toplamının kendi aralarındaki dağılımında görülmektedir. 2011 yılında LPG otogaz, LPG otogaz ve benzinin oluşturduğu pazarın %63,1'ini temsil ederken 2012

yılında bu oran %64,7'ye çıkmıştır²⁶. Diğer taraftan, Türkiye LPG otogaz tüketiminde %11'lik bir pay ile dünyada Güney Kore'nin ardından ikinci sırada yer almakta, Avrupa'da ise hem tüketim hem de otogaz kullanan taşıt sayısı açısından ilk sırada bulunmaktadır²⁷.

Taşıtlar açısından LPG otogaz, benzin ve motorine göre daha verimsiz bir yakıt olmasının yanı sıra daha fazla tehlike yaratma potansiyeline sahip olsa da artan bir kullanım ile tercih edilen bir akaryakıt türü olmaya devam etmektedir.

D. AKARYAKIT ÜRÜNLERİNİN KULLANIM ALANLARI

Petrol, birçok sektör ve kullanım alanında yerini başka enerji kaynaklarına bırakmasına rağmen, ulaştırma sektöründen aldığı güçle önemini korumaya devam etmektedir²⁸. Petrol tüketiminin sektörlere göre dağılımına bakıldığında, dünyada 2009 yılında petrolün yaklaşık olarak %63'ünün ulaştırma sektöründe kullanıldığı görülmektedir. 2008 yılına ilişkin olarak ise, ulaştırma sektöründe de karayolu taşımacılığı öne çıkmakta ve petrol tüketiminin yaklaşık %41'i kara, %6'sı hava ve diğer %6'sı ise demiryolu ve deniz ulaşımında tüketilmektedir²⁹. Dünyada olduğu gibi Türkiye'de de petrol tüketiminin büyük bir kısmı ulaştırma sektöründe, özellikle de kara ulaşımında gerçekleşmektedir. Diğer bir ifade ile petrol ürünleri içinde akaryakıt ürünlerinin tüketimi ağırlıkta olup, akaryakıt tüketiminde de büyük pay ulaştırma sektörüne aittir³⁰.

²⁶ PETDER; a.g.r., Ocak - Haziran 2012, s. 32.

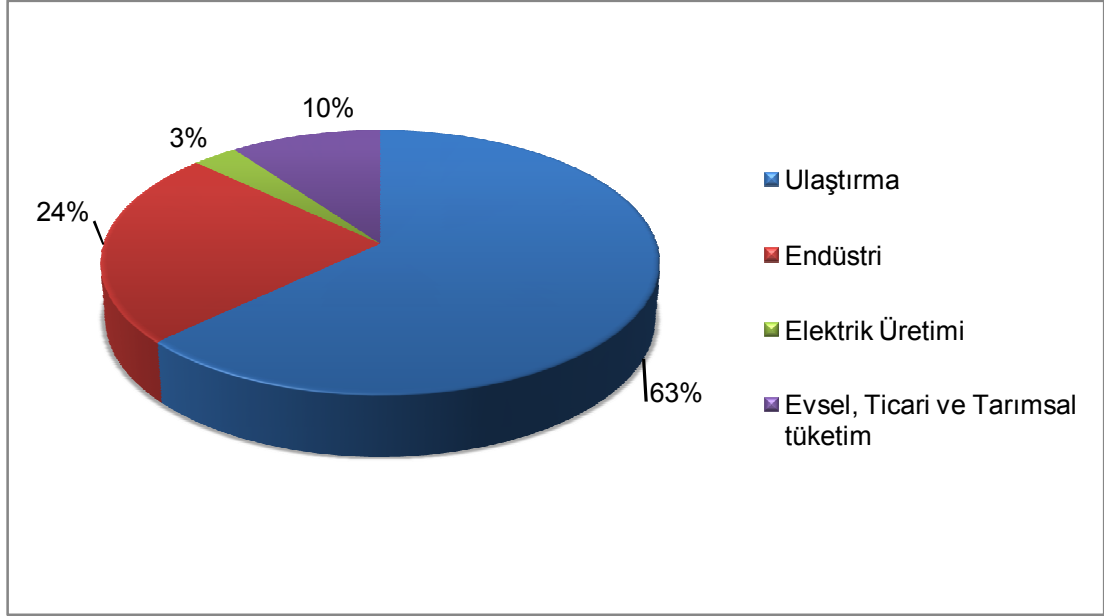
²⁷ EPDK; LPG Piyasası 2012 yılı Sektör Raporu, Ankara, 2013, s. 4 - 5.

²⁸ EPDK; a.g.r., 2011, s. 3.

²⁹ OPEC; World Oil Outlook 2011, s. 78

³⁰ Petrol ve akaryakıt sektörlerine ilişkin uluslararası analiz ve raporlarda, ulaştırma sektörünün önemine binaen, taşıt sayısı ve buna ilişkin tahminlere geniş yer verilmektedir.

Grafik 7. Dünyada Petrol Tüketiminin Sektörel Dağılımı (2009)



Kaynak: OPEC; **World Oil Outlook 2012**, s. 76'da yer alan grafikten yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

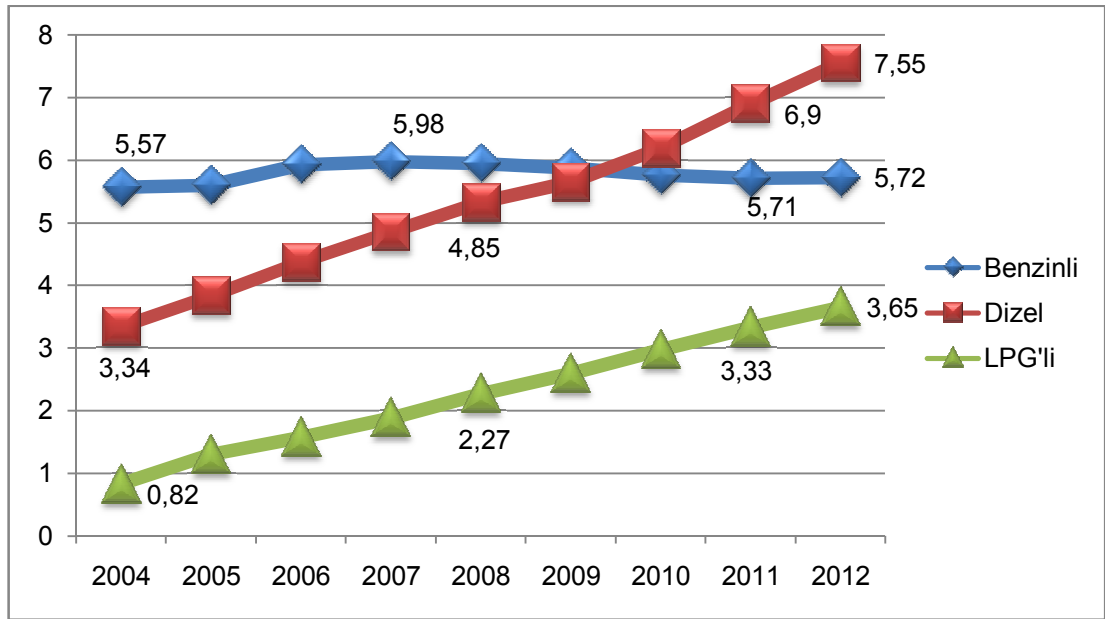
Son yıllarda Türkiye'de motorlu kara taşıtı sayısı artmıştır. Son 10 yılda taşıt sayısı yaklaşık 2 katına çıkmıştır. TÜİK verilerine göre 2013 yılı Mart ayı itibariyle toplam motorlu kara taşıtı sayısı 17.265.567 adet olup, kara taşıtlarının 8.802.629 tanesini ise otomobiller oluşturmaktadır. Özellikle 2003 yılından sonra otomobil sayısında önemli bir artış dikkat çekmektedir. Öte yandan motorlu taşıt sayılarındaki artışa rağmen, otomotiv yakıt satışlarında otomotiv sayısında ortaya çıkan artış ile orantılı bir görünüm olmaması, 2009 yılında yaşanan krizin etkisinin yanı sıra, kaçak akaryakıtın ve 10 numara yağ ve benzeri ürünlerin otomotiv yakıtı olarak yaygın bir şekilde kullanılması ile açıklanabilmektedir³¹.

Otomotiv yakıtları içerisinde motorin ve LPG otogaz'ın payı artmaya, benzinin payı ise azalmaya devam etmektedir. 2013 yılı Mart ayı itibariyle

³¹ PETDER; a.g.r., Ocak - Haziran 2012, s. 31.

trafiğe kayıtlı otomobillerin %41,3'ü LPG otoğaz, %33,2'si benzin, %25'i dizel yakıt kullanmakta iken, yakıt türü bilinmeyen otomobillerin oranı ise %0,6'dır³². Toplam motorlu kara taşıtı açısından ise LPG otoğaz ve motorin (hem otomobil hem de ticari araçlardan dolayı), otomotiv yakıtları içindeki payını sürekli artırmakta, LPG otoğaz tüketimi benzinin 2 katı büyüklüğe ulaşırken, motorinin payı ise benzinin payının yaklaşık 7 katı olarak gerçekleşmektedir³³. Diğer bir ifade ile otomotiv yakıtları açısından satışlarda, 1 litre benzine karşılık, yaklaşık 2 litre LPG otoğaz ve 7 litre motorin satışı söz konusudur.

Grafik 8. Yakıt Türlerine Göre Kara Taşıtları (Milyon Adet)



Kaynak: www.tuik.gov.tr adresindeki ulaştırma istatistiklerinden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Motorlu kara taşıtlarının yanı sıra akaryakıt tüketiminde deniz ve hava taşıtlarının da kara taşıtları kadar olmasa da bir payı bulunmaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün 2011 verilerine göre de Türkiye'de 1.469

³² (Erişim) www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=13510, 11 Mayıs 2013.

³³ PETDER; a.g.r., Ocak - Haziran 2012, s. 31.

adet sivil hava taşıtı³⁴, Denizcilik Müsteşarlığı'nın³⁵ 2011 yılı verilerine göre ise Türkiye'de 21.664 deniz taşıtı bulunmaktadır. Belirtmek gerekir ki, motorlu taşıt sayısı daha fazla olup, askeri taşıtlar ifade edilen rakamlara dahil değildir.

II. PETROL VE PETROLÜN EKONOMİK BOYUTU

Süreklilik gösteren bir dönüşüm sürecinin kilit noktasını oluşturan enerji, hayatın vazgeçilmez ve zorunlu bir unsuru olarak çağlar boyunca önemli bir yer tutmuştur³⁶. Enerji ihtiyacı, teknolojik gelişmeler ve ihtiyaçlarda ortaya çıkan artış ve değişime paralel olarak her dönem daha fazla olmuştur. Dünya üzerinde yer altı ve yer üstü çok sayıda kaynak ile doğrudan ve dolaylı olarak enerji sağlanmakta, fakat bu enerji kaynaklarından bazıları, özellikle de petrol, diğerlerine nazaran ön plana çıkmaktadır. Öyle ki, şimdiye kadar hiçbir enerji kaynağı, insanların ekonomik, sosyal ve siyasal yaşamlarına petrol kadar dahil olmamış ve etkilememiştir³⁷.

Geride bıraktığımız yüzyıllık dönemde, dünya petrol rezervlerini ele geçirme ve kontrol etme mücadelesi kadar şekillendiren bir başka unsur olmamıştır³⁸. Günümüzde de petrol kaynaklarının devamlılığının sağlanması modern dünyanın ekonomik ve siyasi dengelerini etkileyen en önemli unsurlardan birisidir³⁹.

³⁴ Her ne kadar deniz taşıtları ve hava taşıtları da akaryakıt ürünlerini kullanmakta ise de Türkiye'de akaryakıt tüketiminde otomotiv sektörünün payı büyüktür. Bu bağlamda konunun değerlendirilmesi kara taşıtları dikkate alınarak yapılmaya çalışılmıştır.

³⁵ 1 Kasım 2011 tarih ve 28102 sayılı Mükerrer Resmi Gazete'de yayımlanan 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü şeklini almıştır.

³⁶ Uzeltürk, Hakan; **Enerjinin Zamanda Yolculuğu Vergi Etkisi**, Ankara, Yaklaşım Yayıncılık, 2008, s. 15.

³⁷ MÜSİAD; **Türkiye'nin Enerji Ekonomisi ve Petrolün Geleceği**, Araştırma Raporları: 49, İstanbul, Şubat 2006, s. 8.

³⁸ Engdahl, William; **Petrol, Para, İktidar**, çev. Ertuğrul Bilal, İstanbul, Alfa Yayınları, Temmuz 2008, s. 1

³⁹ EPDK; **a.g.r.**, 2005 - 2006, s. 7.

A. PETROL KAVRAMI

Dünyada, özellikle son yüzyıla damgasını vuran petrol, Latince “*Petro*” (*Taş*) ve “*Oleum*” (*Yağ*) sözcüklerinin birleşmesiyle oluşmuş olup “*Taşyağı*” anlamına gelmekte; başlıca hidrojen ve karbondan oluşan ve içerisinde az miktarda nitrojen, oksijen ve kükürt bulunan çok karmaşık bir bileşim olarak karşımıza çıkmaktadır⁴⁰.

Sismik yöntemlerle yer altından çıkarılan petrol iki ana kategoride incelenebilir. Birincisi konvensiyonel petrol adı verilen, nispeten çıkarılması daha kolay olan sıvı petrol, ikincisi ise konvensiyonel olmayan, çıkarılması daha zor ve maliyetli, asfalta yakın bir katran tabakasını andıran ağır petroldür⁴¹.

Petrol ve petrol ürünlerinin çeşitli amaçlarla kullanımı çok eski tarihlere dayanmaktadır. Petrol, M.Ö. 3.200 yıllarında, Mezopotamya'da inşaat işlerinde harç katkısı, gemicilikte yalıtım ve kalafatlama malzemesi olarak kullanılmış, M.Ö. 300 yıllarında ise Eski Mısır'da mumyalama işlemlerinde asfalt kullanımına rastlanmıştır⁴². Sonraki dönemlerde ise yanıcı özelliği nedeniyle aydınlatma, ısıtma vb. alanlar ile savaşlarda silah olarak kullanılmıştır⁴³. İlk petrol kuyularının ise 4. yüzyılda Çin'de açıldığı bilinmektedir⁴⁴.

Petrolün bir sanayi kolu olarak doğuşu ise 19. yüzyılın ortalarına rastlamaktadır. Kanadalı Abraham Gesner'in doğal yollardan yeryüzüne sızan petrolden gazyağı rafine etmesi ve gazyağına yüksek bir talebin ortaya çıkması, petrol sanayisinin doğuşunu simgelemektedir⁴⁵. Sonraki dönemde, gazyağı üretimi sonucu ham petrole olan talebin artması doğal olarak

⁴⁰ (Erişim) www.pigm.gov.tr/petrol_nedir.php, 16 Mayıs 2013.

⁴¹ MÜSİAD; **a.g.r.**, s. 50.

⁴² (Erişim) www.pigm.gov.tr/dunyada_petrol.php, 16 Mayıs 2013.

⁴³ (Erişim) www.pigm.gov.tr/dunyada_petrol.php, 16 Mayıs 2013.

⁴⁴ Acar, Çağdaş vd.; **Petrol ve Doğal Gaz**, ODTÜ Bilim ve Toplum Kitapları Dizisi, Ankara, ODTÜ Yayıncılık, Kasım 2007, s. 30.

⁴⁵ (Erişim) http://en.wikipedia.org/wiki/Abraham_Pineo_Gesner, 16 Mayıs 2013.

yeryüzüne çıkan petrolün dışında petrol üretilmesi ihtiyacını doğurmuş ve böylelikle petrol sanayisinin yeni bir kolu ortaya çıkmış, tarihte ilk olarak, üretim amacıyla 1859 yılında ABD'nin Pennsylvania eyaletinde açılan bir kuyuyla petrol ticari bir nitelik kazanmıştır⁴⁶.

Kullanım alanlarının ve üretiminin artmasıyla diğer enerji kaynaklarına olan talebi geride bırakan petrol, teknolojik gelişmelere de paralel olarak son yüzyılın temel öğelerinden birisi konumuna gelmiştir. Özellikle I. ve II. Dünya Savaşlarında değeri ve önemi artmaya başlamış, uluslararası ilişkileri ve stratejileri yönlendiren bir konuma gelmiştir. Nitekim I. Dünya Savaşında önemli cepheler incelendiğinde, daha yüzyılın başlarında petrol rezervlerin ele geçirilmesinin planlandığı ve bu doğrultuda stratejiler geliştirildiği görülmektedir⁴⁷.

Günümüzde ekonomilerin devamlılığı enerji üretim ve tüketimlerine bağlı olmaktadır. Ülkelerin ekonomik mekanizmaları enerji ile işlemekte ve ekonomik yaşamın devamı için enerji gerekmektedir. Ne var ki, gelişmişlik düzeyi arttıkça enerji talebi de artmaktadır. Petrol de halihazırda talep potansiyelini kaybetmemiş bir enerji kaynağıdır. Yaşadığımız yüzyılı, her anlamda petrolün modern ve hipnotize edici yapısıyla değişime uğradığı bir petrol çağı olarak nitelendirmek mümkündür⁴⁸.

Rezervler göz önüne alındığında en düşük ihtimalle önümüzdeki 40 – 50 yıl etkinliğini kaybetmeyecek olan petrol, özellikle son yüzyılda; uluslararası siyasetin, stratejilerin ve ekonomilerin belirleyicisi olmuştur. Nitekim, ekonomik krizler, piyasa işleyişi, siyasi oluşumlar ve ortaya çıkan sonuçlar petrolün yörüngesinde şekillenmiştir.

⁴⁶ (Erişim) www.pigm.gov.tr/dunyada_petrol.php, 16 Mayıs 2013.

⁴⁷ Engdahl; **a.g.e.**, s. 53.

⁴⁸ Yergin, Daniel; **Petrol, Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü**, çev. Kamuran Tuncay, İstanbul, 3. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Mayıs 2003, s. 736.

B. PETROL ÜRETİM VE TÜKETİMİ

1. Dünyada Petrol Üretim ve Tüketimi

Petrolün dünya ekonomi politikasında önemi yadsınamaz bir konumdadır. Kullanım alanının yaygınlığı petrole olan bağımlılığı arttırmış ve sonuçta diğer doğal kaynaklardan ayrılarak stratejik bir konuma gelmiş ve bu önemi kavrayan ülkeler, 20. yüzyılın başlarından itibaren petrole dayalı stratejiler uygulamaya geçirmişlerdir⁴⁹. Dünya ekonomik gelişmesini biçimlendiren petrolün, özellikle üretim ve ulaşımda önemi arttıkça endüstriyel gelişimi de hızlanmış ve özellikle ABD, petrol endüstrisinin merkezi ve gücü haline gelmiştir⁵⁰.

Teknolojik gelişmelere bağlı olarak özellikle II. Dünya Savaşından sonra petrol kullanımı artmış ve gelişmiş ülkeler, petrol ve petrol ürünlerine bağımlı bir kalkınma ve büyüme sürecine girmiştir. Bu durum büyük petrol şirketlerini ortaya çıkarmış, petrol fiyatları piyasaların, dolayısıyla ekonomilerin belirleyicileri konumuna gelmiştir. Nitekim 1973 yılında yaşanan petrol krizi, dünyayı 1929 buhranından sonra en büyük ekonomik krizle karşı karşıya bırakmıştır. Ne var ki, sürekli olarak patlamalarla anılan bir sanayide, petrol krizine kadar yaşanan gelmiş geçmiş hiçbir patlama, petrol şokları kadar büyük ve sarsıcı olmamıştır⁵¹. Dünya ekonomileri, 1973 – 1974 yıllarında OPEC üyesi ülkelerin tek taraflı olarak ham petrol fiyatlarını artırması ve bu artışın ekonomik yapıda uzun yıllardır var olan diğer olumsuz unsurlarla birleşmesi nedeniyle ağır bir resesyona girmiş, bazı ülkeler krizin etkilerini kısa sürede atlatırken, özellikle petrole bağımlı olan (özellikle ithalatçı ülkeler) ve yüksek petrol fiyatlarına uyum gösteremeyen ülkeler, ciddi ödemeler dengesi ve dış borç sorunu ile karşı karşıya kalmışlardır⁵². İlki

⁴⁹ DPT 9. Kalkınma Planı 2007 - 2013; **Petrol ve Petrol Ürünleri Sanayii Özel İhtisas Komisyon Raporu**, Ankara, 2007, s. 1.

⁵⁰ Pala, Cenk; **20. Yüzyılın Şeytan Üçgeni: ABD - Petrol - Dolar**, İstanbul, Kavram Yayınları, Kasım 1996, s. 27.

⁵¹ Yergin; **a.g.e.**, s. 670.

⁵² Pala; **a.g.e.**, s. 95.

kadar geniş çapta olmasa da benzer bir petrol krizi 1979 yılında tekrar yaşanmıştır.

Rezervleri kısıtlı olan petrole olan talep her yıl artmaktadır. Dünyada ki mevcut enerji kaynaklarına, ispatlanmış rezervleri ve yıllık üretim miktarları açısından bakıldığında, rezerv ömrünün; petrol için 44 yıl olacağı tahmin edilmektedir⁵³. Nitekim, dünya petrol rezerv miktarında 2010 yılına oranla %9,3'lük bir artış gerçekleşmiş fakat petrol tüketiminin artmasından dolayı, 2010 yılında 46,2 yıl olan dünya petrol rezerv ömrü 2011 yılında 44,8 yıla düşmüştür⁵⁴. Bazı tahminlere göre ise son 125 yılda tüketilen yaklaşık bir trilyon varil petrolün, mevcut tüketim alışkanlıkları devam ettirildiği takdirde sadece gelecek 25 yıl içinde tükeneyeceği öngörülmektedir⁵⁵. Belirtmek gerekir ki, herhangi bir madenin rezervleri; kanıtlanmış, potansiyel ve muhtemel olmak üzere üç kategoride değerlendirilmekte olup, petrol için belirlenen rezervler kanıtlanmış rezervlerden oluşmakta ve bu durum da petrol rezervleri açısından %90'dan fazla doğruluk payını ortaya çıkarmaktadır⁵⁶.

Petrol dünyanın her bölgesinde çıkarılabilen, yaygın bir kaynak değildir. Bilinen rezervlerin %51,9'u Orta Doğu Ülkelerinde, %16,4'ü Güney ve Orta Amerika ülkelerinde, %7,6'sı Avrupa ve Avrasya'da, %8,5'i Afrika'da, %12,8'i Kuzey Amerika'da (ABD rezerv değeri hariç) ve %2,8'i ise Asya Pasifik ülkelerinde bulunmaktadır⁵⁷.

Son 10 yıllık dönemde, dünya petrol üretim ve tüketim miktarları grafik 9'da yer almaktadır. Dönem içinde üretim miktarı da tüketim miktarı da artış göstermiştir. Bununla birlikte, bazı yıllarda petrol tüketimi, üretimden fazla olarak gerçekleşmiştir. Nitekim bu gibi yıllarda üretim ve tüketim dengesi, geçmiş yıllardaki üretim fazlalarından karşılanmıştır.

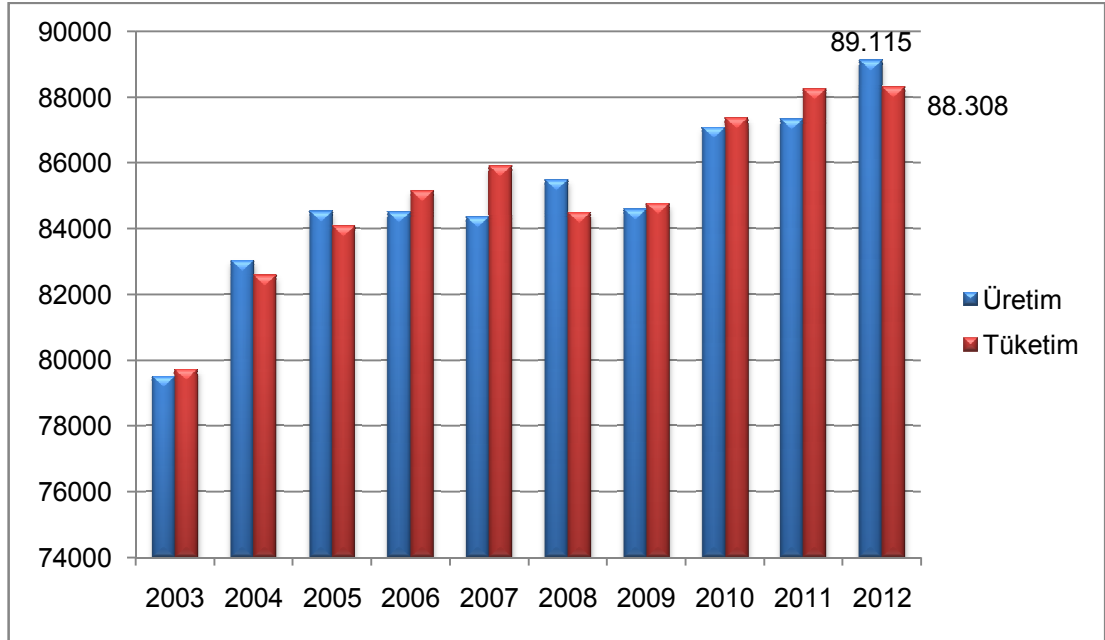
⁵³(Erişim)www.enerji.gov.tr/index.php?dil=tr&sf=webpages&b=petrol&bn=222&hn=&nm=384&id=40693, 16 Mayıs 2013.

⁵⁴ TPAO Genel Müdürlüğü; **2011 Hampetrol ve Doğalgaz Sektör Raporu**, Mayıs, 2012, s. 5.

⁵⁵ Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi; **Enerji Raporu 2012**, Ankara, Aralık 2012, s. 53.

⁵⁶ Acar vd.; **a.g.e.**, s. 38.

⁵⁷ TPAO Genel Müdürlüğü; **a.g.r.**, 2011, s. 4.

Grafik 9. Dünyada Petrol Üretim ve Tüketimi (v/Gün)

Kaynak: (Erişim) www.eia.gov/cfapps/ipdbproject/IEDIndex3.cfm?tid=5&pid=5&aid=2, 24 Mayıs 2013.

Dünya genelinde petrol talebi artmaktadır. Her ne kadar alternatif enerji kaynaklarının kullanımı yaygınlaşmaya başlasa da petrole olan talep azalmamaktadır. Nitekim, birincil enerji kaynakları arasında stratejik bir konumu olan petrol, 2011 yılında dünya enerji talebinin %33,1'ini karşılamıştır⁵⁸. 2008 – 2010 arasında daralan dünya petrol ticareti ise 2010 yılından itibaren artış eğilimi göstermektedir⁵⁹. Ancak, 2010 yılından itibaren petrol ticaretinde bir artış eğilimi görülse de dünya enerji talebinde son yirmi yılda yaşanan yıllık ortalama %2'lik artışın, 2030 yılına kadar yıllık %1,6'ya düşmesi ve petrolün ise yıllık %0,7 ile en düşük artış oranına sahip olması beklenmektedir⁶⁰. Öte yandan, alternatif enerji kaynaklarının ortaya çıkması ve bu alanda hız kazanan çalışma ve yatırımlar, petrole olan bağımlılığın giderek azalacağı yönünde bir kanaat oluşturmuş, fakat alternatif enerji

⁵⁸ TPAO Genel Müdürlüğü; a.g.r., 2011, s. 2.

⁵⁹ TPAO Genel Müdürlüğü; a.g.r., 2011, s. 2.

⁶⁰ BP Energy Outlook 2030; London, January 2012, s. 9 - 11

kaynaklarının yeterince ekonomik hale gelmemiş olması ve yeni yatırımlarla birlikte yeni petrol rezervlerinin bulunması, petrolün bir stratejik ürün olarak öneminin azalmasını engellemektedir⁶¹.

Dünya petrol üretiminde, arz için gerekli altyapı yatırımları gerçekleştirilmediği sürece, yapılan tahminlerin üzerinde bir artış mümkün görülmemekte, talep artışlarını karşılamak için üretim düşüşünü telafi edecek yeni kapasitelere ihtiyaç duyulmakta olup, tahminlere göre 2003 yılından 2030 yılına kadar olan dönem içinde, petrol yatırımlarında ihtiyaç duyulacak kaynak miktarı yaklaşık olarak 3 trilyon dolar olacaktır⁶².

Enerji tüketimi ile kalkınma ve gelişme süreci arasında pozitif bir ilişki bulunmaktadır. Gelişmişlik düzeyi ile petrol tüketimi arasındaki ilişkiye göre; OECD üyesi ülkelerin genel olarak gelişmiş ülkeler olduğundan hareketle, petrol tüketiminin uzun vadeli gelir esnekliğinin – 0,385 ve OECD üyesi olmayan ülkeler için ise – 0,589 olduğu belirtilmektedir⁶³. Buna göre, GSYH'daki %10'luk bir artış; gelişmiş ülkelerde petrol tüketiminin %3,9 azalmasına, gelişmekte olan ülkelerde ise petrol tüketiminin %5,9 oranında artmasına neden olmaktadır. Petrol tüketim eğilimlerine göre dünyayı ikiye ayırdığımızda; petrol tüketiminde azalış olan ülkelerin genellikle gelişmiş ülkeler, petrol tüketimi artmakta olan ülkelerin ise gelişmekte olan ülkeler olduğu görülmektedir⁶⁴.

2. Türkiye’de Petrol Üretim ve Tüketimi

Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de kalkınma ve gelişmenin temelini oluşturan enerjiye, teknolojinin gelişmesi ve nüfusun artması nedeniyle giderek daha fazla ihtiyaç duyulmakta, dünyada birincil enerji tüketiminde üç

⁶¹ Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi; **a.g.r.**, 2011, s. 43.

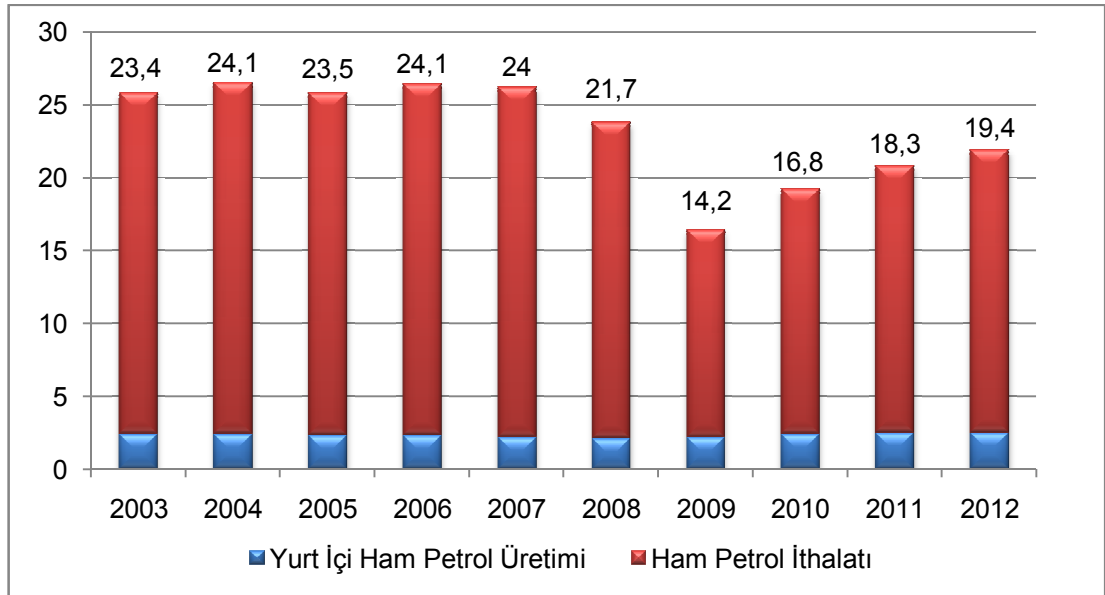
⁶² DPT; **a.g.r.**, s. 96.

⁶³ IMF; **World Economic Outlook**, April 2011, s. 114.

⁶⁴ EPDK; **a.g.r.**, 2011, s. 2.

fosil yakıtı oluşturan petrol, doğalgaz ve kömür; %90'a ulaşan bir paya sahip olup, sadece petrolün enerji tüketimindeki payı %33'den fazla gerçekleşmektedir⁶⁵. Türkiye açısından bakıldığında ise, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı'nın yapmış olduğu projeksiyonlara göre 2020 yılında petrol talebinin, 2000 yılı kullanımına göre 2 kat artması beklenirken, toplam enerji tüketimi içindeki payının %40,6'dan %21,6'ya düşeceği öngörülmektedir⁶⁶. 2011 yılı itibarıyla Türkiye'de petrolün enerji tüketimi içindeki payı %27 olarak gerçekleşmiştir. Petrolün toplam enerji tüketimi içindeki payının düşmesine yönelik öngörünün nedeni, artan doğalgaz kullanımı ve nükleer enerjiye ilişkin planlanan yatırımlardır.

Grafik 10. Türkiye Petrol Arzı (Milyon Ton)



Kaynak: EPDK; 2005 - 2006, 2008, 2010 ve 2012 Aralık Petrol Piyasası Sektör Raporlarından yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Türkiye 2011 yılında petrol ihtiyacının yaklaşık %89'unu ithal ederek karşılamıştır (2012 yılında da üretim ve tüketim arasındaki oran yaklaşık

⁶⁵ DPT; a.g.r., 1.

⁶⁶ Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi; a.g.r., 2011, s. 56.

olarak %11'dir). Petrolün %51'i İran, %17'si Irak, %12'si Rusya, %11'i Suudi Arabistan, %7'si Kazakistan'dan ve kalan %2'lik kısım ise Suriye, İtalya ve Azerbaycan'dan ithal edilmiştir⁶⁷. Öte yandan 2012 yılında yaklaşık 2,5 milyon ton petrol üretilmiştir. Türkiye'de 2012 yılı da dahil edildiğinde toplam 140,5 milyon ton petrol üretimi gerçekleştirilmiştir.

Grafik 10'da yer alan verilerde dikkat çeken diğer bir husus olarak, 2009 yılında petrol ithalatında, ekonomik krizin etkilerine bağlı olarak bir düşüş yaşanmıştır. Ancak petrol üretimi 2010 yılından itibaren tekrar yükselmeye başlamıştır. Öte yandan ham petrol ithalatında 2000'li yılların başına göre ortaya çıkan azalma, akaryakıt ürünleri ithalatının artması ile de açıklanabilecektir. Nitekim son yıllarda, doğrudan akaryakıt ürünü ithalatı artmıştır. İthalat artışının en önemli nedeni artan talep miktarıdır. Fakat önümüzdeki yıllarda mevcut rafinerilere ilaveten iki yeni rafinerinin de⁶⁸ devreye girmesiyle, rafineri üretiminin daha da artması sonucunda akaryakıt ithalat miktarı muhtemelen düşecektir.

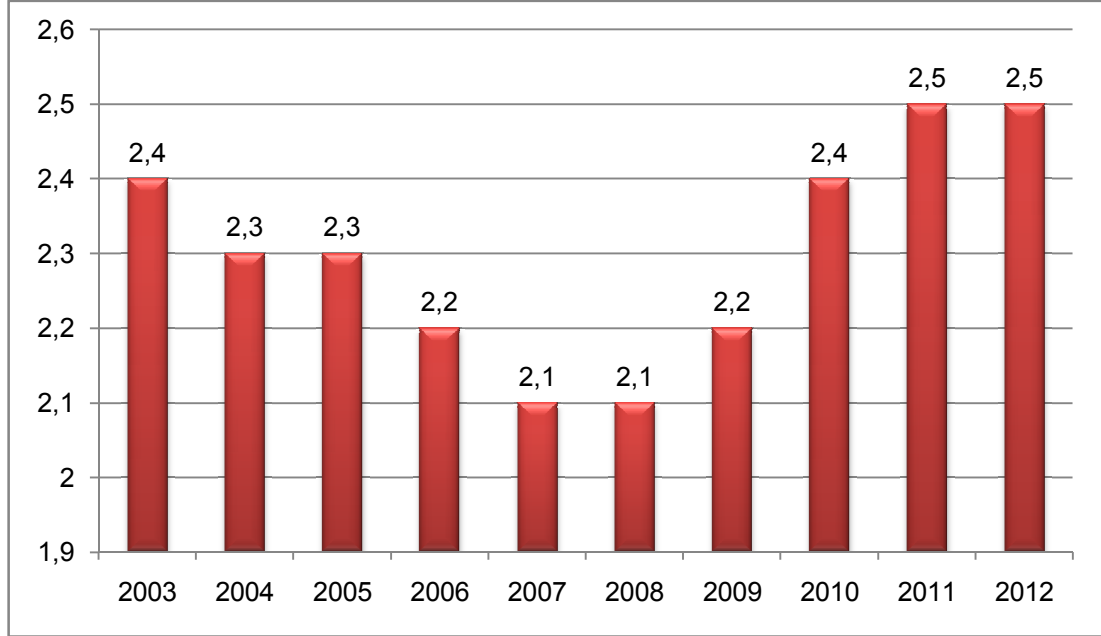
Türkiye'de yıllar itibariyle ham petrol üretimi azalma göstermektedir. Son 21 yıllık dönemde en yüksek üretim 4,5 milyon ton ile 1991 yılında gerçekleşirken⁶⁹, üretim miktarı yıllar itibariyle azalarak 2012 yılında 2,5 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Türkiye'de yeni petrol sahalarının keşfedilememesi ve üretim yapılan sahaların yaşlanması nedeniyle üretim düşüşünün sürmesi beklenmektedir⁷⁰.

⁶⁷ EPDK; **a.g.r.**, 2011, s. 20.

⁶⁸ Mevcut durum itibariyle PETKİM tarafından İzmir'de Star Rafinerisi ve Doğu Akdeniz Petrokimya ve Rafineri Sanayi ve Ticaret A.Ş. tarafından Adana'da bir rafinerinin inşaatı devam etmektedir.

⁶⁹ Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi; **a.g.r.**, 2012, s. 71.

⁷⁰ TPAO Genel Müdürlüğü; **2008 Hampetrol ve Doğalgaz Sektör Raporu**, Mart, 2009, s. 8.

Grafik 11. Türkiye Ham Petrol Üretimi (Milyon Ton)

Kaynak: Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, TPAO Sektör Raporları ve ABD Enerji Enformasyon Dairesi verilerinden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Son yıllarda petrol arama ve sondaj faaliyetlerine hız verilmiş olsa da Türkiye zengin petrol rezervlerine sahip değildir. 2011 yılı yurt içi üretilebilir petrol rezervi 310,4 milyon varil yani yaklaşık 45,4 milyon ton olup, yeni keşifler yapılmadığı takdirde, bugünkü üretim seviyesi ile yurt içi toplam ham petrol rezervinin 19,2 yıllık bir ömrü bulunmaktadır⁷¹.

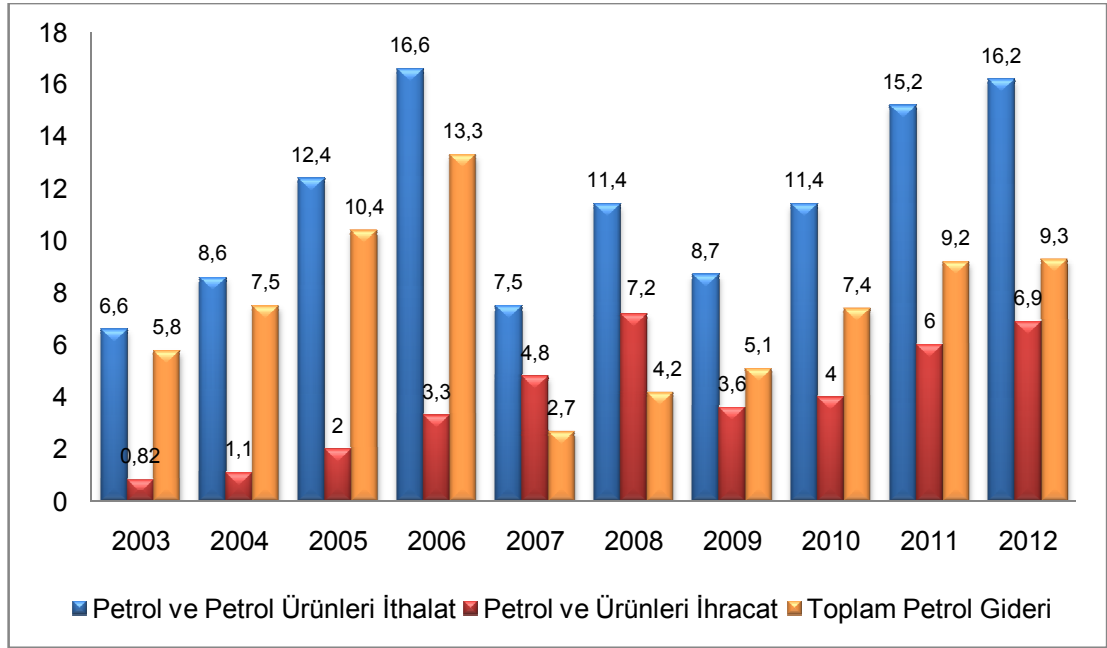
Dünya üretilebilir petrol ve doğal gaz rezervlerinin yaklaşık %72'lik bölümü, ülkemizin yakın coğrafyasında yer alırken, Türkiye, jeopolitik konumu itibarıyla ispatlanmış petrol ve doğal gaz rezervlerinin 3/4'üne sahip olan bölge ülkeleriyle komşu olup enerji zengini Hazar, Orta Asya, Orta Doğu ülkeleri ile Avrupa'daki tüketici pazarları arasında doğal bir enerji koridoru oluşturmaktadır⁷². Fakat ne var ki, Türkiye gerek petrol gerekse doğalgaz açısından dışa bağımlı bir ülkedir. Bu bağımlılık, Türkiye'nin enerjiye ödediği

⁷¹ TPAO Genel Müdürlüğü; a.g.r., 2011, s. 13.

⁷² TPAO Genel Müdürlüğü; a.g.r., 2011, s. 2.

faturayı artırmaktadır. Enerji ihtiyacının ithalat ile karşılanması beraberinde dış ticaret açığını ve cari açığı getirmektedir.

Grafik 12. 2003 – 2012 Dönemi Petrol Faturası (Milyar Dolar)



Kaynak: www.tuik.gov.tr adresinde yer alan dış ticaret verilerinden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Petrol ve petrol ürünleri ithalatının Türk ekonomisine ciddi bir maliyeti bulunmaktadır. Son 10 yıllık dönemde ortalama yıllık olarak 7,5 milyar dolara yakın bir maliyet söz konusudur (maliyetleri tüketim oranları, döviz ve petrol fiyatları belirlemektedir). Her ne kadar petrol ürünleri ihracat gelirleri artsa da bu ürünlerin ham maddesinin ham petrol olduğu ve ham petrol ihtiyacının da %90 civarında ithalatla karşılandığı dikkate alındığında, petrol ürünleri ihracatının, petrol ithalat maliyetlerinin azalmasında önemli bir katkısının olmadığı ifade edilebilecektir. Ayrıca, maliyet artışında yükselen petrol fiyatlarının yanı sıra tüketim artışı etkili olmaktadır. Grafik 12’de görüleceği üzere, 2012 yılı petrol gideri, 2003 yılına göre yaklaşık %60 artış göstermiştir.

C. PETROL FİYATLARININ OLUŞUMU

Petrol fiyatlarını belirleyen çeşitli etkenler bulunmaktadır. Siyasi ve ekonomik gelişmelerin yanı sıra dünya ekonomisini yönlendirme gücüne sahip ülkeler, ekonomik ve siyasi politikaları çerçevesinde petrol fiyatlarını speküle ederek, fiyatların artmasına ya da düşmesine neden olabilmektedirler⁷³.

Son 10 yıllık dönemde petrolün varil fiyatında yaklaşık 4 katlık bir artış söz konusu olmuştur. Bu artıştaki temel etkenler; 2000'li yıllarla birlikte değişen siyasi dengeler ve ABD'de yaşanan 11 Eylül saldırılarının ortaya çıkardığı etkiler ile küresel ekonomik büyümeye bağlı olarak, özellikle Çin ve Hindistan⁷⁴ gibi ekonomilerden kaynaklanan yüksek talep artışlarının süreceği beklentisi, doların değer kayıpları, vadeli işlem piyasalarında gerçekleştirildiği ileri sürülen manipülasyonlar, başta Kuzey Denizi olmak üzere Meksika ve ABD'nin petrol alanlarında üretiminin azalması ile mevcut sahalar da yer alan petrolün büyük ölçüde üretilmesi sonucunda yeni sahaların açılması sonucu katlanılacak ek maliyetler olarak ifade edilmektedir⁷⁵.

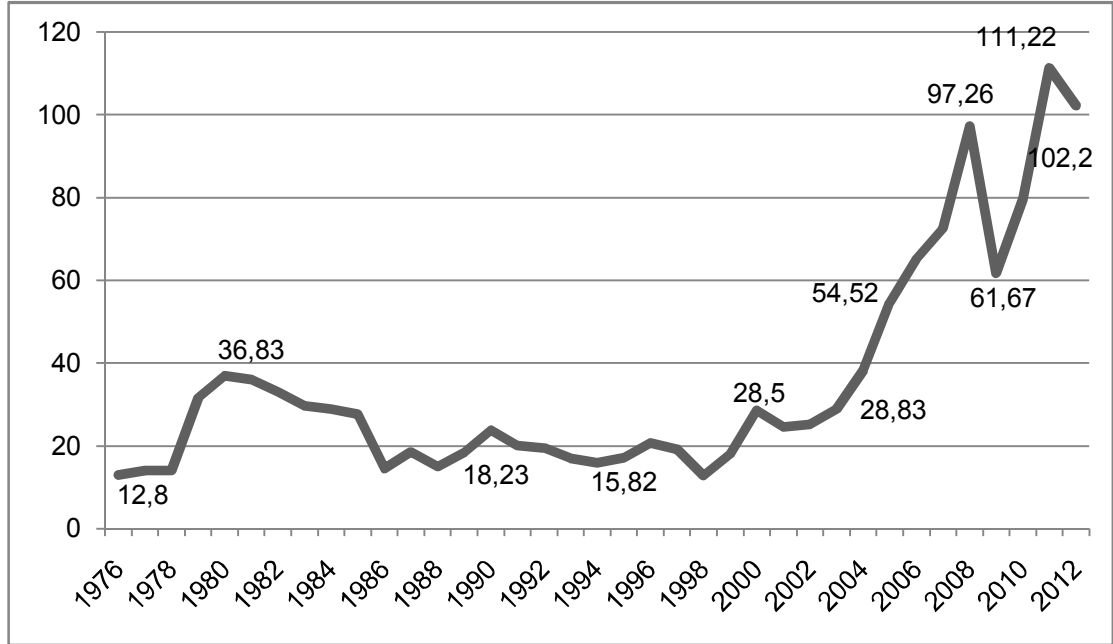
2008 yılında yaşanan ekonomik krize kadar geçen dönemde dünya ekonomisinde genel bir bahar havası hüküm sürmüştü ve bu dönemde ortaya çıkan likidite bolluğu ve talep artışı da petrol fiyatlarını etkilemiştir. Keza kriz döneminde ortaya çıkan dalgalanmanın, 1973 ve 1979 yıllarında yaşanan petrol krizlerine nazaran daha yüksek bir dalga boyuna sahip olduğu vurgulanmaktadır⁷⁶.

⁷³ Şahin, Serdar; "Akaryakıt Fiyatlarına Vergilerin Etkisi: Türkiye Örneği" **Legal Mali Hukuk Dergisi**, Sayı 60, Aralık 2009, s. 2482.

⁷⁴ Özellikle son yıllarda Dünya petrol talebi ve sektörel görünümüne ilişkin raporlarda Çin ve Hindistan'a daha fazla değinildiği ve daha fazla önem verildiği dikkat çekmektedir.

⁷⁵ Gökdemir, Bülent; **Türkiye Akaryakıt Sektöründe Serbestleşme Sonrası Fiyat Hareketleri**, TEPAV, Aralık 2010, s. 1.

⁷⁶ Gökdemir; **a.g.e.**, s. 1.

Grafik 13. Brent Tipi Ham Petrol Fiyatları (\$/v)

Kaynak: BP Statistical Review of World Energy; June 2012, s.15'de yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir. 2012 yılına ilişkin rakam yılsonu rakamıdır.

Dünyada ham petrol fiyatları WTI (West Texas Intermediate) ve Brent (Broom, Rannoch, Etieve, Ness, Tarbat) petrol olarak iki şekilde belirlenmektedir⁷⁷. Türkiye'de Brent tipi petrol fiyatları baz alınmaktadır. Grafik 13'de görüleceği üzere petrol fiyatları özellikle 2000 yılından sonra hızlı bir yükselme göstermiştir. 1976'dan 2012 yılsonuna kadar geçen dönemde ham petrolün fiyatı yaklaşık 8 kat artmış, 2009 yılından itibaren ise yaklaşık %65 artış gerçekleşmiştir⁷⁸.

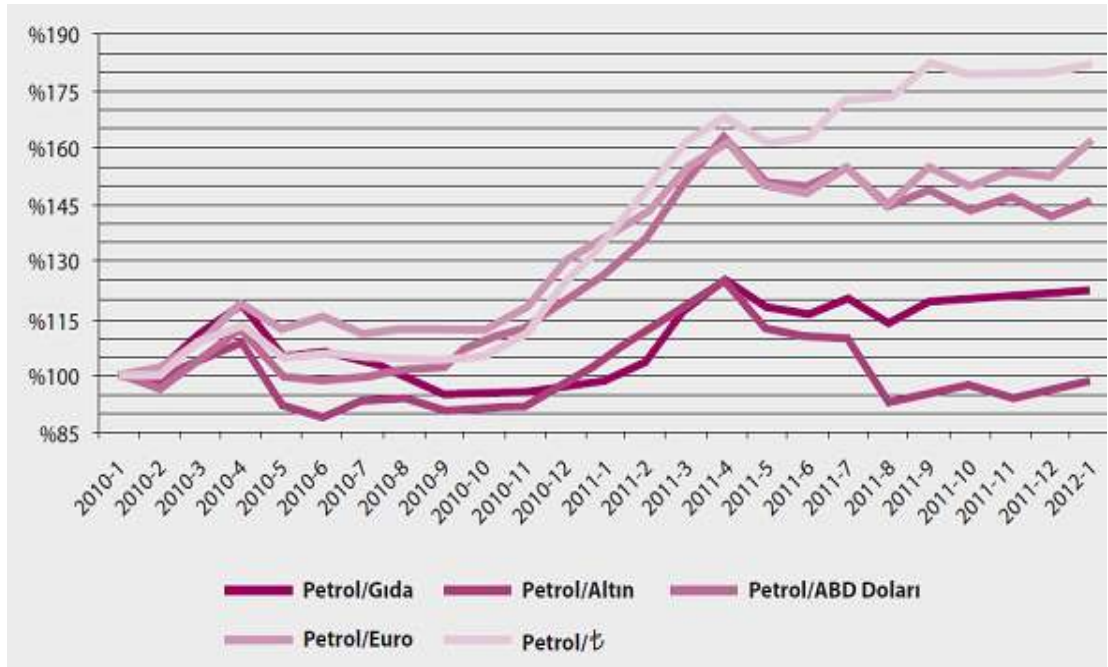
Dünya petrol fiyatlarındaki hareketlilik 2009 yılında olduğu gibi, 2012 yılında da devam etmiştir. Brent tipi ham petrol uluslararası piyasalarda 2012

⁷⁷ Dünyadaki en kaliteli petrol çeşidi olan Teksas Ham Petrolünden (WTI) sonra ki en yüksek kaliteye sahip petrol çeşidi Brent Petrolüdür. İngiltere ve Norveç arasında yer alan Kuzey Denizinden çıkarılan Brent petrol ismini kuzey denizindeki beş ayrı tabakanın baş harflerinin birleşiminden almıştır.

⁷⁸ Bu değerlendirme ile beraber 2000'lerin başından itibaren gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin büyüme performanslarına ve özellikle kriz sonrası bu iki blok arasındaki ayrışmaya işaret etmek gerekir. Nitekim artık Dünya büyüme katarını geliştirmekte olan ülkeler çekmektedir.

yılına varil başına 115 dolar seviyesinde bir fiyat ile girmiş, 2012 yılı Mart ayında ise 128 dolar ile 2012 yılının ilk 9 ayındaki en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Bu durum Akdeniz piyasalarındaki ürün fiyatlarını etkilemiş ve 2012 yılı Mart – Nisan ayları içinde benzin 1210 \$/ton, motorin ise 1070 \$/ton olarak zirveye çıkmıştır⁷⁹. Ancak 2012 yılı sonuna doğru 100 dolar seviyesine düşmüş ve yılı 102,2 dolardan kapatmıştır.

Grafik 14 .Petrolün Gıda, Altın, Dolar, Avro, TL Değerleri



Kaynak: EPDK; **Petrol Piyasası Sektör Raporu – 2011**, Ankara, 2012, s.11.

Finansal piyasalarda en fazla işlem gören emtia olmasından dolayı ham petrol fiyatlarındaki hareketlilik hem emtia piyasalarını hem de finansal piyasaları yakından ilgilendirmekte, ham petrol fiyatları referans alındığında; gıda ve altın fiyatları ile bazı para birimlerinin ham petrole göre değişimini gösteren grafik 14'e göre, 2010 yılı Ocak ayı için bir varil ham petrol ile 100 birim gıda, 100 birim altın ve 100 birim döviz alınabileceği varsayıldığında,

⁷⁹ PETDER; **a.g.r.**, Ocak - Haziran 2012, s. 19.

2011 yılı sonunda 1 varil petrole 121 birim gıda, 96 birim altın, 142 birim Dolar, 154 birim Euro ve 180 birim TL alınabilmektedir⁸⁰.

III. PETROL VE AKARYAKITIN EKONOMİK ETKİLERİ

Ham petrolü ithalat yoluyla temin eden ülkelerde, dünya ham petrol fiyatında meydana gelen artışlar, ithalat kanalıyla ülkenin dış ticaret hadleri, ödemeler dengesi, döviz kurları, para arzı, istihdam ve genel fiyat düzeyi gibi temel makroekonomik değişkenleri üzerinde etkilere yol açabilmekte olup bu etkiler dolaylı etkiler olarak ifade edilmektedir⁸¹. Petrol fiyatlarında yaşanan değişimlerin toplam birincil enerji arzı ve GSYH üzerindeki etkileri, ülkelerin petrol ithalat bağımlılığının yanı sıra gelişmişliğine göre farklılıklar göstermekte, petrol fiyatlarında ani ve aşırı değişimlerin yaşandığı dönemlerde, petrol ithalat bağımlılığı, petrol ithalatı, birincil petrol arzı yüksek olan ülkelerinin toplam birincil enerji arzı ve GSYH büyüklükleri önemli seviyede etkilenmektedir⁸².

Ham petrolün yerli para cinsinden fiyatında meydana gelen değişiklikler öncelikle akaryakıt ürünlerinin fiyatlarını, bu ürünlerin aracılığıyla da girdi olarak akaryakıt kullanılan sektörlerdeki üretim maliyetlerini etkileyerek zincirleme fiyat değişiklikleri yaratmakta olup, sektörler arasındaki girdi – çıktı ilişkileri kanalıyla zamana yayılacak biçimde oluşacak etkiler ise dolaysız etkiler olarak karşımıza çıkmaktadır⁸³.

Kural olarak, arzın talebi karşılayamadığı durumlarda, fiyatların artması söz konusu olmaktadır. Ancak fiyat artışlarının sürekli olması halinde,

⁸⁰ EPDK; **a.g.r.**, 2011, s. 10.

⁸¹ Kibritçioğlu, Aykut; Kibritçioğlu, Bengi; **Ham Petrol ve Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışlarının Türkiye'deki Enflasyonist Etkileri**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Araştırma ve İnceleme Dizisi No: 21, Nisan 1999, s. 13.

⁸² Sarıcı, Veysel; Softaoğlu, Nazif Hülagü; “Petrol Fiyatlarında Kaydedilen Değişimlerin Makroekonomik Büyüklükler Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi”, s. 6-7, (Erişim) <http://dektmk.org.tr/upresimler/enerjikongresi12/60-VeyselSarici.pdf>, 26 Mayıs 2013.

⁸³ Kibritçioğlu, Kibritçioğlu; **a.g.e.**, s. 13.

bir süre sonra talep düşmeye başlamakta ve fiyatların denge düzeyine gelmesi beklenmektedir. Ancak bu husus petrol, dolayısıyla akaryakıt fiyatları için söz konusu olmamakta, fiyatlar ne kadar artarsa artsın ulaşım, sanayi ve hizmet sektörleri doğrudan ya da dolaylı olarak akaryakıtla bağlı olduğundan, fiyat artışlarına ilişkin talepte kısa dönemli bir adaptasyon süreci haricinde önemli bir değişme yaşanmamaktadır⁸⁴. Bu nedenle, petrol krizleri enflasyonun yükselmesine sebep olduğu gibi beraberinde işsizliği ve ekonomik krizleri de getirmiş ve oluşan zincir reaksiyonlara direnemeyen ve uyum sağlayamayan ekonomilerin gelişme ve büyümeleri sekteye uğramıştır⁸⁵.

Türkiye petrol ithalatçısı bir ülkedir. Her ne kadar kurulan rafineriler sayesinde akaryakıt üretimi gerçekleştirse de hammadde olan petrolün ithal edilmesi, Türkiye'yi petrol fiyatlarından dolayı ortaya çıkan olumsuz ekonomik etkilere maruz bırakmaktadır. Petrol fiyatları akaryakıt ürünlerinin fiyatlarını, akaryakıt fiyatları ise gerek ülke ekonomisini gerekse firma ve hane halklarının ekonomilerini etkilemektedir. Öte yandan belirtmek gerekir ki, akaryakıt ürünlerinin fiyatlarını özellikle ülkemizde petrol fiyatlarından ziyade vergiler belirlemektedir.

A. ENFLASYON ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Fiyatlar genel düzeyindeki sürekli ve yüksek oranlı artışı ifade eden enflasyon, Türkiye'de kronikleşmiş bir sorun olarak uzun yıllar varlığını sürdürmüştür.

Enflasyon, talep ve maliyet enflasyonu olarak iki biçimde ortaya çıkmaktadır. Akaryakıt fiyat artışları maliyet enflasyonunu etkilemektedir. Maliyet enflasyonu; üretimde girdi olarak kullanılan akaryakıt ürünleri fiyat

⁸⁴ MÜSİAD; a.g.r., s. 91

⁸⁵ MÜSİAD; a.g.r., s. 91

artışları sonucunda, akaryakıt kullanılarak üretilen mal ve hizmetlerin fiyatlarının da sürekli artış sürecine girmesiyle ortaya çıkmaktadır. Fiyatlarda ortaya çıkan artışlar ise enflasyonist bir etki yaratmaktadır. Diğer taraftan, yükselen akaryakıt fiyatları tüketici ve üreticiler için enflasyon vergisi gibi etki yapmakta, harcanabilir gelirin azalması, diğer mal ve hizmetler tüketimi için ayrılan payın düşmesine neden olmaktadır⁸⁶. Bir başka ifade ile akaryakıt fiyatlarındaki değişim, bütçe kısıtı altında bireysel tüketim bileşenini değiştirmekte ve fayda kaybına neden olabilmektedir.

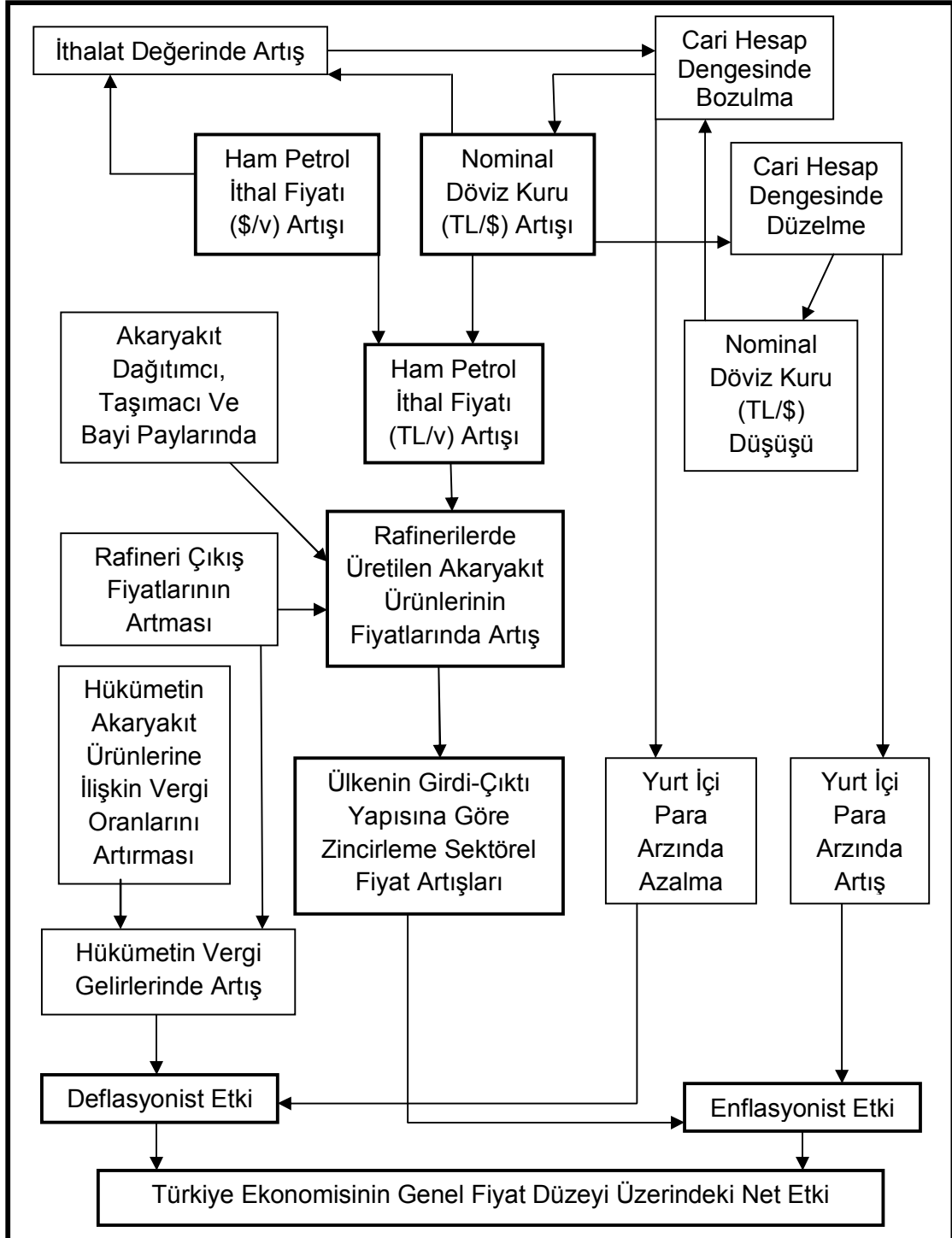
Petrol fiyat artışlarının enflasyonist etkileri, özellikle petrol krizlerinden itibaren tartışılmış, Türkiye’de yüksek enflasyonun nedeni olarak gösterilen petrol fiyat artışları, 1986’dan sonra hızla düşmeye başlamış ve bu dönem için de petrol fiyatlarındaki düşüşün anti – enflasyonist etkisine vurgu yapılmıştır⁸⁷. Bununla birlikte, ham petrol ve akaryakıt fiyat artışlarının enflasyonu tetiklediği genel kabul görmekle birlikte, fiyat artışlarının, ürün ve hizmet fiyatlarına ne derece objektif yansıdığı tartışılması gereken bir husustur. Özellikle Türkiye’de, akaryakıt fiyat artışlarına bağlı olarak ortaya çıkan zincirleme fiyat artışları, gerçek maliyet artışlarının üzerinde olup, bu durum psikolojik ve keyfi bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır⁸⁸.

⁸⁶ İşcan, Erhan; “Petrol Fiyatının Hisse Senedi Piyasası Üzerindeki Etkisi”, **Maliye Dergisi**, Sayı 158, Ocak - Haziran 2010, s. 611.

⁸⁷ Kibritçioğlu; Kibritçioğlu; **a.g.e.**, s. 1.

⁸⁸ Kibritçioğlu, Aykut; “Türkiye’de Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışları ve Enflasyon: Mitler ve Gerçekler”, (Erişim) www.ekodialog.com/makaleler/petrol_fiyat_artislari_enflasyon_iliskisi.html, 20 Mayıs 2013.

Türkiye’de Ham Petrol Fiyat Artışlarının Enflasyonist Etkileri



Kaynak: Kibritçioğlu, Aykut; Kibritçioğlu, Bengi; **Ham Petrol ve Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışlarının Türkiye’deki Enflasyonist Etkileri**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Araştırma ve İnceleme Dizisi No: 21, Nisan 1999, s. 12.

Literatürde yapılan birçok çalışma petrol fiyatlarının çeşitli ekonomik faaliyetler üzerinde etkili olduğunu göstermektedir. Genel düşünce, petrol fiyatlarındaki artışın GSYH'yı negatif yönde etkileyeceği ve bu durumun da yüksek enflasyon oranını beraberinde getireceği doğrultusunda şekillenmektedir⁸⁹. Bu durum doğru olmakla birlikte, petrol dolayısıyla akaryakıt fiyatlarının enflasyonist etkilerine yönelik olarak Türkiye özelinde yapılan kimi çalışmalarda, akaryakıt fiyat artışlarının enflasyonu artırıcı etkisi olmakla birlikte bu etkinin sanıldığından daha düşük olduğu vurgulanmaktadır⁹⁰.

B. ÖDEMELER DENGESİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Dış ticaret; ülkeler arasında para ve parasal değerler karşılığında yapılan mal ve hizmet ticaretidir. İthalat ve ihracat biçiminde gerçekleşen dış ticaret hacmi Türkiye açısından son yıllarda artmıştır. Özellikle ihracat artışı olumlu bir görünüm sergilese de ithal mallara olan talep ve ithal girdilerin fazlalığı, Türkiye'nin dış ticaret kompozisyonunu, ihracat lehine değiştirememiştir.

Uzun yıllardır süregelen dış ticaret açığının ithalat tarafında temel etkenlerin başında ise enerji ithalatı gelmektedir. Türkiye ulusal enerji kaynaklarını geliştirmedeki yetersizlikleri nedeniyle özellikle 1970'li yıllardan itibaren başta petrol olmak üzere enerji ihtiyacının büyük kısmını ithalatla karşılamaktadır⁹¹.

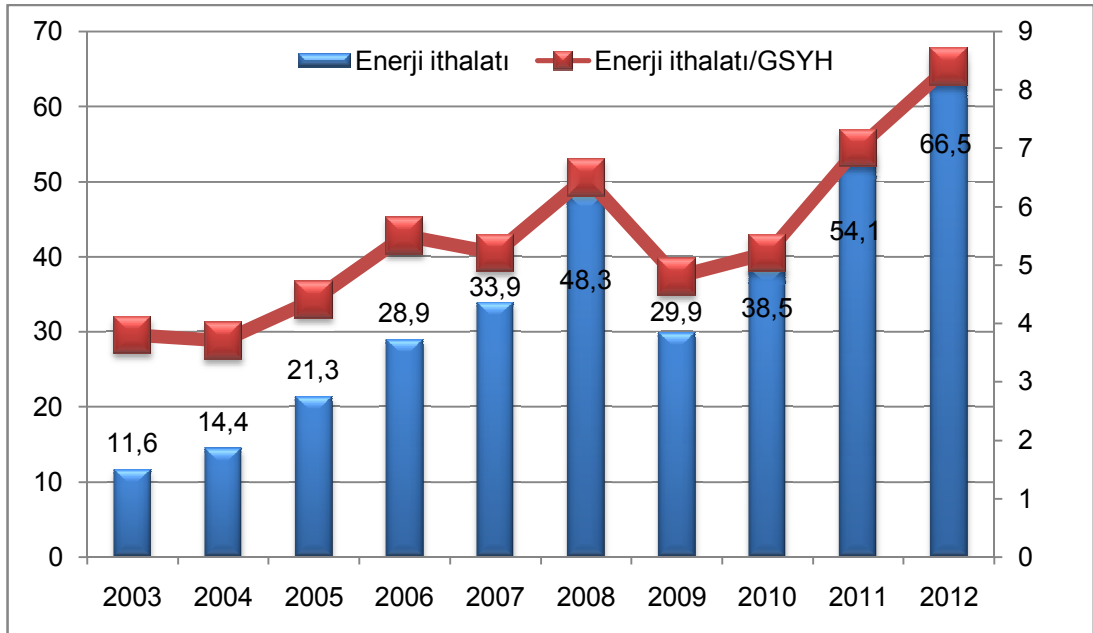
⁸⁹ Güler, Sevinç; Tunç, Ramazan; Orçun, Çağatay; "Petrol Fiyat Riski ve Hisse Senedi Fiyatları Arasındaki İlişkinin Belirlenmesi: Türkiye'de Enerji Sektörü Üzerinde Bir Uygulama", **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 24, Sayı 4, 2010, s. 298.

⁹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Aydoğuş, Osman; "Türkiye Ekonomisinde Maliyetler ve Enflasyon: 1985 - 1990", **Ekonomik Yaklaşım**, Cilt 10, Sayı 34, Sonbahar 1999, Kibritçioğlu, Aykut; "Türkiye'de Ham Petrol ve Akaryakıt Fiyat Artışları Ne Ölçüde Enflasyonisttir?", **PetroGas Dergisi**, Sayı 13, Temmuz - Ağustos 1999.

⁹¹ Öksüzler, Oktay; İpek, Evren; "Dünya Petrol Fiyatlarındaki Değişimin Büyüme ve Enflasyon Üzerindeki Etkisi: Türkiye Örneği", **Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 7, Sayı 14, 2011, s. 16.

2003 yılında toplam ithalat tutarının %9'unu oluşturan petrol ve petrol ürünleri ithalatının oranı, 2012 yılında %7'ye düşmüştür. Bu duruma birincil enerji talebinde petrolün payının azalması neden olmaktadır. Ancak toplam enerji ithalatının, toplam ithalat içindeki payının artışı söz konusudur. 2003 yılında enerji ithalatı, toplam ithalatın %16,5'ini oluştururken, bu oran yıllar itibariyle artarak 2012 yılında %25'e çıkmıştır.

Grafik 15. Enerji İthalatı (Milyar Dolar, %)



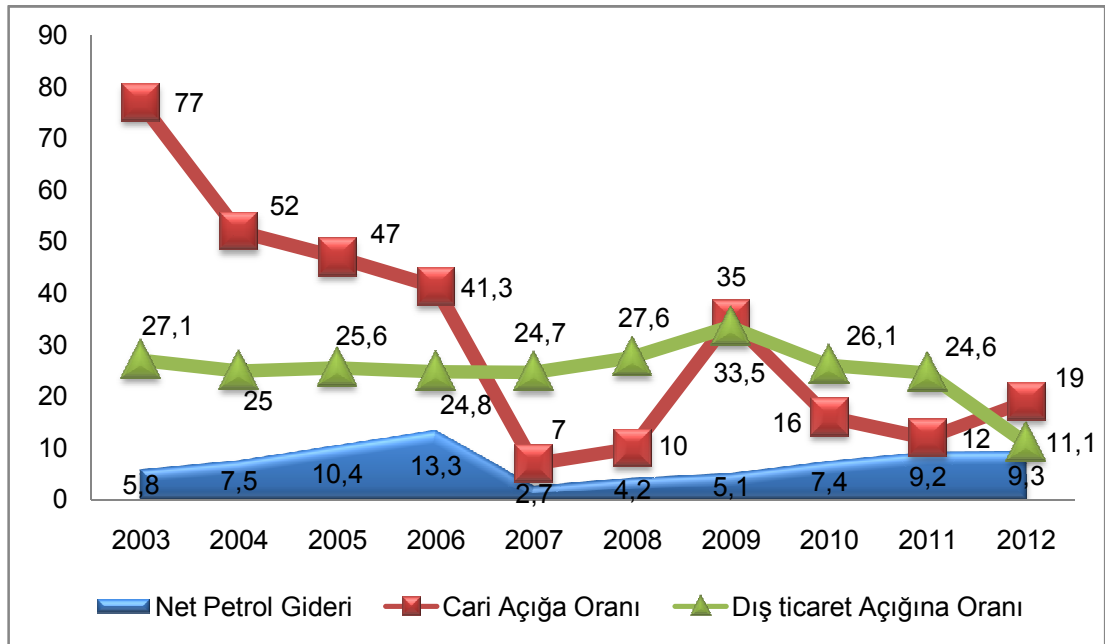
Kaynak: Maliye Bakanlığı, **Yıllık Ekonomik Rapor 2012**, s. 63.

Not: 2012 yılına ilişkin veriler tarafımızca güncellenmiştir.

Türkiye'de ithalat, 2011 yılında yükselen enerji fiyatları, iç talep ve kredi imkânlarının genişlemesi sonucu artmış, 2012 yılında ise düşme eğilimi göstermiştir. Ancak, yükselen petrol fiyatları, enerji ithalatını artırmaktadır. Öte yandan, Orta Vadeli Program uyarınca enerji ithalatı, 2013 yılı için 59,6 milyar dolar, 2014 için 62,6 milyar dolar, 2015'de ise 65,4 milyar dolar olarak tahmin edilmektedir.

Petrol ve petrol ürünlerinin Türk ekonomisine maliyeti önemli boyutlardadır. Bu nedenle, petrol fiyatlarında meydana gelen artışların, dış ticaret dengesini bozması, üretim maliyetlerini arttırması ve enflasyon üzerinde baskı oluşturması kaçınılmaz olmaktadır. Petrole olan bağımlılık zincirleme bir etki ile cari açığı ve dış ticaret açığını olumsuz etkilemektedir. Bununla birlikte, grafik 16'da dikkat edileceği üzere son 10 yıllık dönemde net petrol giderlerinin cari açık ve dış ticaret açığına oranında bir azalma söz konusudur. Bu duruma neden olan önemli etkenler, petrolün birincil enerji arzındaki azalan payıdır. Nitekim grafik 15'de yer alan enerji ithalatına ilişkin veriler, petrol giderleri ile zıt bir görüntü ortaya koymaktadır. Çünkü Türkiye'nin enerji faturası içinde petrolün payı azalmaktadır.

Grafik 16. Net Petrol Giderinin Cari Açık ve Dış Ticaret Açığına Oranı (%)



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

Her ne kadar petrol giderlerinin enerji faturası içindeki payı azalsa da petrol ithalatı ve fiyatlar, ödemeler dengesini olumsuz yönde etkilemekte,

petrol ithalatçısı olan Türkiye’de bu durum ithalat faturasının artmasına neden olmaktadır. Diğer taraftan Türkiye ihracat gelirlerini artırmış olsa da ithalatı azaltmadığı için döviz gelirleri, döviz giderlerinden daha az olmaktadır. Sonuçta ortaya cari açık problemi çıkmakta ve döviz açığı borçlanma ve sıcak para ile finanse edilmeye çalışılmaktadır. Nitekim döviz talebinde meydana gelen artış kurların artmasına ve TL’nin değer kaybetmesine neden olmaktadır. Bu durum ise Merkez Bankası’nın faiz politikalarını doğrudan etkilemektedir. Petrol fiyatlarındaki bir yükseliş para talebinde yükselişe neden olmakta, para talebi karşılanamayınca da faiz oranlarının artması sonucunda yatırım ve üretimde düşüş kaçınılmaz olmaktadır⁹².

C. ÜRETİM, TÜKETİM VE YATIRIM ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Üretimin temel girdisi olan petrol fiyatlarındaki artışlar, üretim maliyetlerini ve fiyatları artırmakta, sonuçta verimlilik azaltmaktadır⁹³. Diğer bir ifade ile petrol fiyatlarındaki artış, üretim girdisi olan akaryakıtı erişimi engellemekte, kıtlık problemi yaratmakta ve ekonomik faaliyetleri zayıflatmaktadır⁹⁴. Diğer taraftan, petrol fiyatlarındaki yükselişin petrol ithal eden ülkelere petrol ihraç eden ülkelere servet transferine neden olması, hane halklarının ve firmaların alım güçlerinde düşüşe yol açmaktadır⁹⁵. Petrol fiyat artışları, tüketim, yatırım ve hisse senedi fiyatları üzerinde olumsuz bir etkiye neden olurken, harcanabilir gelirin düşmesi ve yatırım maliyetlerinin yükselmesi nedeniyle tüketim azalabilmektedir⁹⁶.

⁹² İşcan; **a.g.m.**, s. 611.

⁹³ İşcan; **a.g.m.**, s. 611.

⁹⁴ Öksüzler; İpek; **a.g.m.**, s. 17.

⁹⁵ İşcan; **a.g.m.**, s. 611.

⁹⁶ Petrol ihracatçısı ülkelerin gelirlerindeki artış, tekrar küresel sermaye piyasalarına giriş yaparak, ulusal borsalarda yükselişe neden olabilmektedir. Nitekim 2002 - 2008 dönemi likidite bolluğunun arkasında bu olgu da yer almaktadır.

Petrol fiyatlarının ortaya çıkardığı belirsizlik, firmaların yatırımlarını ertelemelerine yol açmaktadır. Spekülatif amaçlı ve uzun dönemli bir yatırım kararı alındığında, petrol fiyatlarını, karar alma aşamasında önemli bir gösterge olarak kabul etmek mümkündür⁹⁷. Bu da doğal olarak yatırım kararlarına ilişkin belirsizliği derinleştirmektedir.

Değişen enerji fiyatlarının doğurduğu ayarlama maliyetleri, enerji teknolojilerini içeren sermaye stoku ya da sektörel dengesizlikler nedeniyle artabilmekte, sermaye stokuna gömülü bir üretim teknolojisine sahip firmalar, artan enerji fiyatları karşısında sermaye stokunu değiştirmek zorunda kalmakta, bunun sonucunda da artan enerji fiyatları karşısında ayarlama süresi uzamakta ve ekonomik organizasyon sekteye uğramaktadır⁹⁸. Bu durum ise yatırım planlarını değişime yüksek sabit maliyetlerin etkinsiz kullanımını da beraberinde getirmektedir.

D. İSTİHDAM ÜZERİNDEKİ ETKİSİ

Türkiye’de işsizlik önemli bir sorundur. Son 10 yılda işsizlik oranı ortalama %10,6 olmuştur. 2013 Şubat ayı itibariyle Türkiye’de işsizlik oranı %10,5 olarak gerçekleşmiştir. .

Akaryakıt fiyat artışlarının işsizliğe etkisi, maliyet artışları nedeniyle yatırım kararlarına olan etkisinden ve firmaların istihdam kapasitelerinin düşmesinden kaynaklanmaktadır. Enerji faturasının bütçelere maliyetinin finansmanı için (diğer etkenlerle birlikte değerlendirilerek) vergi ve sigorta primlerine yapılan artışlar ve bu durumun istihdam maliyetlerini yükseltmesi, istihdama olumsuz etki etmektedir.

Akaryakıt sektörü yaklaşık 250.000 kişiye istihdam sağlamaktadır. Sektör, rezervlerin azalması ve yükselen petrol fiyatlarıyla birlikte dünya

⁹⁷ Güler; Tunç; Orçun; **a.g.m.**, s. 310.

⁹⁸ Öksüzler; İpek; **a.g.m.**, s. 18.

genelinde artan arama ve üretim faaliyetleriyle açılan geniş iş imkânları sağlarken, kalifiye insan temini sorununu da gündeme getirmekte, benzer bir problem Türkiye için de geçerli olup sektör, kalifiye insan kaynağını bünyesinde barındırmak konusunda zorluklar yaşamaktadır⁹⁹. Diğer taraftan rafinaj sektörü teknoloji yoğun endüstri olduğundan istihdam oranı düşüktür. Ayrıca, genelde özelleştirme kapsamına alınan şirketlerde mevcut istihdamın düşürülmesi ve ihtiyaç duyulan kadroların vasıflı elemanlarla doldurulması politikası izlenmektedir¹⁰⁰.

IV. SEKTÖRE YÖNELİK DENETİM VE REGÜLASYONLAR

Petrol piyasasının denetim ve kontrolü, ülke ekonomisi açısından önemli bir husustur. Bu bağlamda EPDK, 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu ve 5307 sayılı Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) Piyasası Kanunu doğrultusunda piyasanın gözetim ve denetimini yapmaktadır. Söz konusu Kanunlar ile petrol ve LPG'nin; yeterli, kaliteli, sürekli, düşük maliyetli ve çevre ile uyumlu bir şekilde tüketicilerin kullanımına sunulması için, rekabet ortamında özel hukuk hükümlerine göre faaliyet gösterebilecek, mali açıdan güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir enerji piyasasının oluşturulması ve piyasada bağımsız bir düzenleme ve denetimin sağlanması amaçlanmakta olup bu misyonu da EPDK üstlenmiştir¹⁰¹.

EPDK'nın görevleri¹⁰²;

- ❖ Petrol Piyasası Kanunu hükümlerini uygulamak,
- ❖ Piyasa faaliyetlerine ilişkin her türlü düzenlemeleri yapmak ve yürütülmesini sağlamak,

⁹⁹ DPT; **a.g.r.**, s. 59.

¹⁰⁰ DPT; **a.g.r.**, s. 59.

¹⁰¹ (Erişim) www.epdk.gov.tr/index.php/epdk-hakkinda, 21 Mayıs 2013.

¹⁰² (Erişim) www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss978m.htm#_Toc108326310, 22 Mayıs 2013.

- ❖ Petrol faaliyetlerine ilişkin plan, politika ve uygulamalarla ilgili görüş ve önerilerini belirlemek,
- ❖ Piyasa faaliyetleriyle ilgili denetleme, ön araştırma ve soruşturma işlemlerini yürütmek,
- ❖ Yetkisi kapsamında bulunan ceza ve yaptırımları uygulamak ve dava açmak da dahil olmak üzere her türlü adli ve idari makama başvuru kararlarını almak,
- ❖ Uluslararası organizasyon ve teşkilatların petrol piyasasına ilişkin uygulamalarını izlemek,
- ❖ Petrol piyasasında lisans ve buna ilişkin işlem bedellerini belirlemek,
- ❖ Petrol piyasasında faaliyet gösteren kişilerin denetlenmiş mali tablolarını incelemek veya incelettirmek,
- ❖ Petrol piyasasında faaliyet gösteren kişilerden istenecek olan, hizmet güvenilirliği, hizmet dışı kalmalar ve diğer performans ölçütleriyle ilgili raporların kapsamını belirlemek ve düzenli olarak Kurula vermelerini sağlamak,
- ❖ Kanun hükümlerine, çıkarılan yönetmelik hükümlerine, Kurul tarafından onaylanan tarife ve yönetmeliklere, lisans hüküm ve şartlarına ve Kurul kararlarına aykırı davranıldığı durumlarda, idari para cezası vermek ve lisanslarını iptal etmek olarak belirtilmektedir.

Fiyat oluşumları ve denetimine ilişkin olarak EPDK'ya Petrol Piyasası Kanunu ile görev verilmiştir. 5015 sayılı Kanun'un "Fiyat Oluşumu" başlıklı 10. maddesinde; *"petrol alım satımında fiyatlar en yakın erişilebilir dünya serbest piyasa koşullarına göre oluşur. Yerli ham petrol için, teslim yeri olan en yakın liman veya rafineride teşekkül eden 'Piyasa Fiyatı' fiyat olarak kabul edilir"* ifadesi yer almaktadır. Öte yandan, yerli ham petrol fiyat oluşumu Kanunda düzenlenmiş, rafinerici ve dağıtıcı lisansı kapsamında yapılan piyasa faaliyetlerine ilişkin fiyatlar ise en yakın erişilebilir dünya serbest piyasa oluşumu dikkate alınarak lisans sahipleri tarafından hazırlanan tavan

fiyatlar olarak EPDK'ya bildirileceği belirtilmiştir. Maddenin devamında; *“petrol piyasasında faaliyetleri veya rekabeti engelleme, bozma veya kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran veya doğurabilecek nitelikte anlaşma veya eylemlerin piyasa düzenini bozucu etkiler oluşturmaları halinde, gerekli işlemlerin başlatılmasıyla birlikte, her seferinde iki ayı aşmamak üzere, faaliyetlerin her aşamasında, bölgesel veya ulusal düzeyde uygulanmak için taban ve/veya tavan fiyat tespitine ve gerekli tedbirlerin alınmasına Kurum yetkilidir”* ibaresi yer almaktadır.

Sektörün denetim ve gözetimine ilişkin önemli bir birim de Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı bünyesindeki Petrol İşleri Genel Müdürlüğü'dür. Genel Müdürlük, petrol ve doğal gaz kaynaklarının hızlı, etkin ve güvenli bir şekilde aranması, üretilmesi ve ekonomiye kazandırılması konularında sektörü evrensel standartlarda yönlendirmek ve denetlemekle görevlidir¹⁰³. Bununla birlikte genel müdürlük sektöre yönelik denetim ve gözetim faaliyetlerinin büyük bir kısmını EPDK'ya devretmiştir.

Petrol ve akaryakıt sektörünün gözetim, düzenleme ve denetimine ilişkin olarak EPDK ve Petrol İşleri Genel Müdürlüğü'nün yanı sıra; Maliye Bakanlığı vergi denetim birimleri, MASAK, Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Dış Ticaret Müsteşarlığı, Orman ve Su İşleri Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı ile Emniyet ve Jandarma birimleri doğrudan ya da dolaylı olarak görev yapmaktadırlar.

A. ULUSAL MARKER UYGULAMASI

Türkiye'de akaryakıt kaçakçılığı önemli bir sorundur. Bu bağlamda, dolaşımda olan akaryakıtın, piyasaya yasal yollardan girip girmediğinin tespit edilmesi ve satışının önlenmesi amacıyla Petrol Piyasası Kanunu'nun 18.

¹⁰³ (Erişim) <http://www.pigm.gov.tr/misyon.php>, 22 Mayıs 2013.

maddesi uyarınca 01.01.2007 tarihinde ulusal marker uygulaması başlamıştır.

12.04.2006 tarihli ve 26137 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Petrol Piyasasında Ulusal Marker Uygulamasına İlişkin Yönetmelik uyarınca, ulusal marker; akaryakıt; rafineri çıkışında, gümrük girişinde, sanayide yan ürün olarak veya diğer şekillerde üretilen veya tasfiye edilmiş kaçak petrolden teknik düzenlemelere uygun olan akaryakıt ticari faaliyete konu edilmeden önce eklenecek ve akaryakıtın özelliklerini bozmayacak niteliği haiz kimyasal ürünü ifade etmektedir. Uygulama uyarınca; benzin, motorin ve biyodizel türlerine; rafineri çıkışlarında, gümrük girişinde veya ilk defa ticari faaliyete konu edileceği diğer tesislerde olmak üzere rafinerici, dağıtıcı ve ihrakiye teslim lisansı sahipleri tarafından EPDK belirlenen 8 ppm (0,008 Litre Marker/1000 Litre) oranında ulusal marker eklenmektedir¹⁰⁴.

Bir denetim mekanizması olarak başlatılan ulusal marker uygulaması sonucu ülke içerisinde yasal olarak serbest dolaşıma giren akaryakıt ile yasal olmayan akaryakıt ayrıştırılarak, ürün ikmal zincirinin her aşamasında ürün kalite denetimi yapılabilmekte ve kaçak akaryakıtın yurt içinde piyasaya arzı ve standart dışı akaryakıtın diğer akaryakıt ile karıştırılarak piyasaya sunulması engellenmekte ve böylece piyasaya sunulan akaryakıtın standartlara uygun olması sağlanmaktadır¹⁰⁵.

B. BAYİ OTOMASYON SİSTEMİ

Petrol Piyasası Kanunu’nun 7/7. maddede yer alan *“Dağıtıcı lisansı sahipleri, Kurum tarafından belirlenen esaslara uygun olarak bayilerinde kaçak petrol satışının yapılmasını önleyen teknolojik yöntemleri de içeren bir denetim sistemi kurar ve uygular.”* hükmü uyarınca bayi otomasyon sistemi

¹⁰⁴ EPDK; a.g.r., 2011, s. 150.

¹⁰⁵ EPDK; a.g.r., 2011, s. 152.

kurulmuştur. Sistem, mevzuat gereğince günlük stok ve alım – satım hareketlerinin izlenmesine yönelik olarak tank ve pompa ile seyyar ve sabit köy pompalarının otomasyonunu kapsamakta, dağıtıcı lisansı sahiplerinin bayilerini etkin olarak izlemesi ve bu sayede yasadışı akaryakıt hareketlerinin önlenmesi, dağıtıcı lisansı sahiplerinin marka güvenliğinin artırılması, sektör ile EPDK arasında etkin veri alışverişinin sağlanması ve EPDK'nın anlık olarak bayiler üzerinden yapılan akaryakıt hareketlerini izleyebilmesi amaçlanmaktadır¹⁰⁶.

C. DİĞER DÜZENLEMELER VE DENETİM FAALİYETLERİ

EPDK düzenleme ve denetim faaliyetleri çerçevesinde, Petrol Piyasası Kanunu'nun 14. maddesi uyarınca, denetlemelerde kullanılmak üzere, Türkiye Akreditasyon Kurumu ile işbirliği yaparak akredite sabit ve gezici laboratuvarlar kurabilme yetkisi uyarınca üç üniversite (İnönü Üniversitesi, Ege Üniversitesi ve Karadeniz Teknik Üniversitesi) ile işbirliği yapmıştır. Bu kapsamda, petrol ve akaryakıt sektörünün izlenmesi, denetimi ve düzenlenmesine yönelik olarak teknik ve yasal düzenlemeler yapılmaktadır¹⁰⁷.

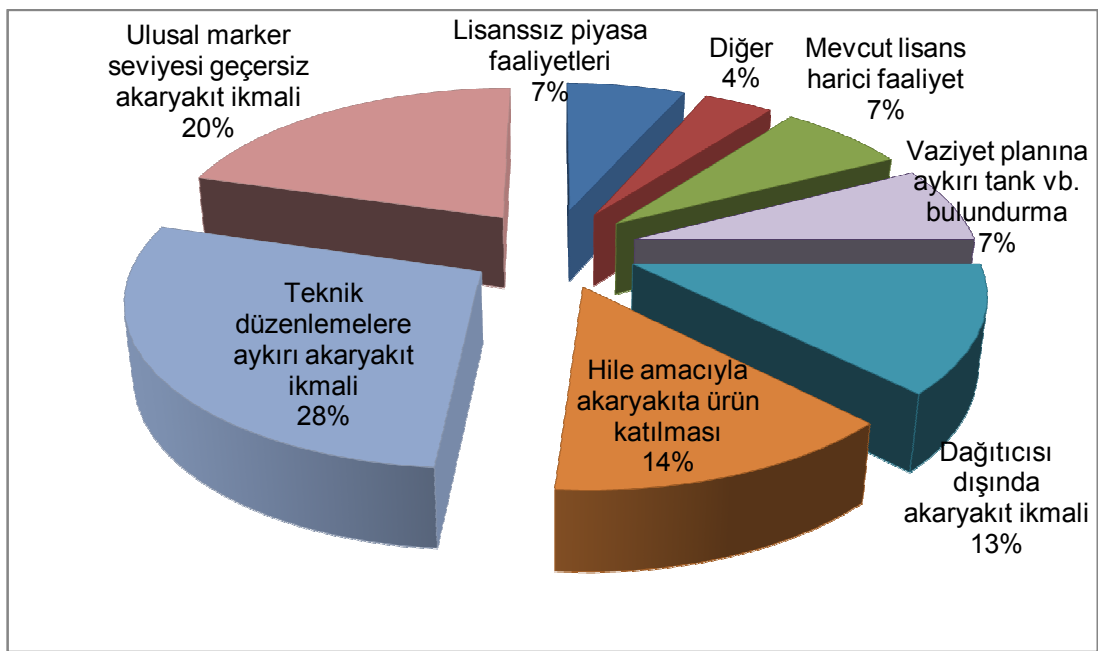
Sektöre yönelik denetimlere ilişkin olarak teknik faaliyetler ve fiili denetim faaliyetleri EPDK tarafından gerçekleştirilmektedir. Grafik 17'de denetim faaliyetleri sonucunda tespit edilen ihlallerin dağılımı yer almaktadır. İhlallerin yaklaşık 1/3'ü akaryakıt katkılarına (ulusal marker eksikliği ve yasal olmayan harici katkılar) yönelik olarak gerçekleşmiştir. 2011 yılı denetim faaliyetlerinde tespit edilen 2.417 ihlale, 174.706.304 TL idari para cezası uygulanmıştır. Mevzuata aykırılıklarda dikkat çeken husus ise, denetim faaliyetlerinin büyük kısmı akaryakıt kaçakçılığına yönelik olup, akaryakıt kalitesinin uygunsuzluğundan dolayı uygulanan para cezalarının 485 adedi

¹⁰⁶ EPDK; a.g.r., 2011, s. 154.

¹⁰⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. EPDK; a.g.r., 2011, s. 152 - 156.

akaryakıt kaçakçılığıyla müşterek fiillere ilişkin olmakla birlikte, 163 adet fiilde yalnızca teknik düzenlemelere aykırı akaryakıt ikmali sebebiyle idari yaptırım uygulanmıştır. 21 adet fiilde ise yalnızca ulusal marker seviyesinin geçersiz olmasından dolayı idari yaptırım uygulanmış, bu fiillerde akaryakıt kalitesine yönelik herhangi bir uygunsuzluk saptanmamıştır¹⁰⁸.

Grafik 17. Denetim Sonucu Tespit Edilen İhlallerin Dağılımı (%)



Kaynak: EPDK; Petrol Piyasası Sektör Raporu - 2011, Ankara, 2012, s. 158.

V. AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI VE NEDENLERİ

A. AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞI

Kaçakçılık, kanunlara aykırı olarak bir ülkeye yasaklanmış ya da gümrüğe tabi olmadan mal sokmak olarak ifade edilmektedir. 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'nun¹⁰⁹ 3. maddesinde tanımları yapılarak

¹⁰⁸ EPDK; a.g.r., 2011, s. 154.

¹⁰⁹ 5607 sayılı Kanun 31.03.2007 tarih ve 26479 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

ceza miktarları tespit edilen kaçakçılık fiilleri, eşyanın kanun hükümlerine aykırı olarak Türkiye'ye kaçak olarak sokulması veya Türkiye dışına kaçak olarak çıkarılması biçimindedir¹¹⁰. Kaçakçılığa konu olacak her türlü değer, vergi kaybına neden olduğu gibi satışından elde edilen her türlü gelir de kayıt dışılığa neden olmaktadır. Öte yandan suçun işlenmesi sonucu elde edilen maddi kazanç kara para olarak sonuçlanmaktadır¹¹¹.

Akaryakıt kaçakçılığı diğer kaçakçılık faaliyetleri arasında Türkiye için önemli bir yer tutmakta, Türkiye ucuz akaryakıt satışının yapıldığı üretici ülkelere komşu olması ve komşu ülkeler ile arasındaki fiyat farkı nedeniyle akaryakıt kaçakçılığına maruz kalmaktadır¹¹². Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre, 2012 yılında 16.414.404 litre kaçak akaryakıt ele geçirilmiş olup son 5 yıl içinde ele geçirilen akaç akaryakıt miktarında %337 artış söz konusu olmuştur (Rakamlar sadece emniyet birimlerince yakalanan kaçak akaryakıt miktarı olup kayıt dışı kalan akaryakıt miktarın çok daha fazla olduğu tahmin edilmektedir).

Petrol piyasasının hacmi, artan talebe bağlı olarak her geçen gün genişlemekte ve bu durum ekonomik büyümeyi ve istihdamı olumlu yönde etkilemektedir. Bununla birlikte söz konusu büyüme olgusu, petrol ürünlerinden özellikle akaryakıt ürünlerine olan taleplerin bir kısım illegal yöntemlerle karşılanmasına ve örgütlü suç organizasyonlarının haksız kazanç elde etmesine sebebiyet vermektedir¹¹³.

Organize suç örgütlerinin faaliyetleri, kamu harcamalarının ve kamu hizmetlerinin maliyetlerini yükseltmektedir¹¹⁴. Organize suç kapsamında değerlendirilen akaryakıt kaçakçılığı, kolay para kazanma arzusu ve

¹¹⁰ Kocalar, Salih; Tosun, Kerim; Yağcı, Ali; **Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu**, Ankara, Kartal Yayınevi, 2007, s. 41.

¹¹¹ Mavral, Ülker; **Kara Para**, 2. Baskı, Ankara, Maliye ve Hukuk Yayınları, 2003, s. 19 - 20.

¹¹² Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Dairesi Başkanlığı; **KOM 2012 Raporu**, Ankara, Nisan 2013, s. 31.

¹¹³ Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Dairesi Başkanlığı; **KOM 2011 Raporu**, Ankara, Mart 2012, s. 16.

¹¹⁴ Gökbnar, Ali Rıza; **Organize Suçlarla Mücadelede Sivil Silah: Vergi**, Ankara, Maliye ve Hukuk Yayınları, 2010, s. 124.

akaryakıt fiyatlarının yüksekliği gibi etkenlerden dolayı, suç örgütleri için cazip hale gelmektedir. Nitekim, faaliyet sonucu önemli bir vergi kaybı yaşanmaktadır. Diğer taraftan, akaryakıt kaçakçılığından elde edilen gelirlerden vergi tahsil edilememektedir. Her ne kadar, Vergi Usul Kanunu'nun 9. maddesinde "*Vergiye doğuran olayın kanunlarla yasak edilmiş bulunması mükellefiyeti ve vergi sorumluluğunu kaldırmaz*" ibresi yer alsa da kaçak akaryakıtın yakalanması durumunda kaçakçının gelirinin tespitinin zor olması nedeniyle, vergilendirilmesi de mümkün olamamaktadır¹¹⁵. Nitekim Devletin asıl amacı, bu faaliyetten vergi toplamaktan ziyade, yasa dışı faaliyetleri ortadan kaldırmaktadır¹¹⁶. Buna rağmen belirtmek gerekir ki, kaçakçılık suçlarına yönelik olarak vergilendirme, yabancı ülkelerde önemli bir mücadele aracı olarak karşımıza çıkmaktadır¹¹⁷.

Türkiye'de akaryakıt kaçakçılığı farklı yöntemlerle yapılmaktadır. 10 / 238 Esas No'lu Akaryakıt Kaçakçılığının Ekonomiye, İnsan ve Çevre Sağlığına Verdiği Zararların Araştırılarak Alınması Gereken Önlemlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan Meclis Araştırması Komisyonu'nun, 16.06.2005 tarihli komisyon raporuna göre akaryakıt kaçakçılığını beş ana başlık altında toplamak mümkün olup bunlar¹¹⁸:

- ❖ Çift fatura ve konşimento ile beyan harici getirilen akaryakıtın dağıtım şirketlerinin antrepolarına konulması,
- ❖ Kullanım amacına göre farklı ÖTV'ye tabi boya ve kimya sanayisinde kullanılmak üzere farklı adlar altında ithal edilen solvent / baz yağlarının amaçları dışında kullanılmak üzere akaryakıt ürünlerine katılarak piyasaya verilmesi,

¹¹⁵ Esen, Ahmet; "Akaryakıt Kaçakçılığı Vergiye Tabi Değildir!", **Maliye Postası Dergisi**, 15 Ağustos 2003, s. 18.

¹¹⁶ Gökbunar; **a.g.e.**, s. 127.

¹¹⁷ Yabancı ülke örnekleri için bkz. Gökbunar; **a.g.e.**, s. 128 - 137.

¹¹⁸ Yabancıoğlu, Şükrü; "Gümrük Müsteşarlığı ve Akaryakıt Kaçakçılığıyla Mücadele", **Gümrük Dünyası Dergisi**, Sayı 61, İlkbahar 2009, s. 23 - 24.

- ❖ Dahili kabotaj kapsamında yapılan sevkiyatlar sırasında, açık denizden alınarak dağıtım şirketlerinin antrepolarına gümrüksüz akaryakıt sokulması,
- ❖ Sınır ticareti kapsamında yapılan kaçakçılık,
- ❖ Karayoluyla yapılan transit sevkiyatında, araç yükünün çeşitli biçimlerde yurt içinde bırakılması

biçiminde karşımıza çıkmaktadır. Tahmin edileceği üzere kaçakçılık yöntemlerinden karayoluyla yapılan kaçakçılık (özellikle Irak ve Suriye'den) faaliyetlerde önemli bir yer tutmaktadır. Nitekim akaryakıt kaçakçılığına ilişkin olarak kurulan Meclis Araştırma Komisyonu raporunda da bu konuya sıkça vurgu yapılmaktadır.

B. AKARYAKIT KAÇAKÇILIĞININ NEDENLERİ

Akaryakıt kaçakçılığı ülke ekonomisine verdiği zararın yanı sıra çevresel olumsuz dışsallıkları, haksız rekabeti ve toplumsal adaletsizliği beraberinde getirmektedir. Kaçak akaryakıt ile ciddi tutarlarda vergi kaybı ortaya çıkmakta, kalitesiz yakıtlar ile çevre kirliliği artmakta, kanunlara uygun hareket eden firmalar aleyhine rekabet ortamı bozulmaktadır.

Türkiye'de akaryakıt kaçakçılığının ekonomik, sosyal ve siyasal olarak farklı nedenleri bulunmaktadır. Türkiye'de akaryakıt ürünlerinin fiyatları, komşu ülkelerdeki akaryakıt fiyatları ve sınırların geçirgenliği, toplumsal bilinç ve ahlak düzeyi, organize suç örgütlerinin varlığı, denetim ve yaptırımların yeterli seviyede olmaması gibi etkenler, akaryakıt kaçakçılığını artırmaktadır.

1. Kayıt Dışı Ekonomi

Kayıt dışı ekonomi kavramı, genel anlamıyla ekonomik faaliyetlerin resmi olarak kayıt altına alınmamasıdır. Kayıt dışı ekonominin en önemli unsurunu, konusu suç olan ve kanunlarca yasaklanan faaliyetler oluşturmakta, bu faaliyetler sonucu oluşan ekonomik değerler, gelirin kaynaklık ettiği faaliyetin kanun dışı olması nedeniyle, suç ekonomisi olarak ifade edilmekte, suç ekonomisini oluşturan faaliyetlerin bir kısmı ise, kara paraya kaynaklık etmekte, bu çerçevede, kanunlarla yasaklanmamış olan faaliyetlerden bilinçli olarak kayıt dışı kalan işlemler ve bu işlemler dolayısıyla ortaya çıkan vergi kayıp ve kaçakları ülke ekonomisini olumsuz yönde etkilemektedir¹¹⁹.

Akaryakıt kaçakçılığı kayıt dışı ekonominin önemli unsurlarından birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Akaryakıtın ülkeye kaçak yollarla sokulması, kayıt dışı ekonomiye yine kayıt dışı bir yöntemle enerji temin edilmesi biçiminde kendini göstermekte olup, kayıt dışı bir zemine oturan ekonominin enerji ihtiyacını, piyasa denetimi ve gözetimi yeterince olmayan bir yapı içinde yine kayıt dışı alandan temin etmesi kaçınılmaz olacaktır¹²⁰. Kayıt dışılık akaryakıt kaçakçılığının nedeni olduğu gibi aynı zamanda sonucu da olmaktadır.

2. Vergi Yüğü

Türkiye’de akaryakıt üzerinden tahsil edilen vergiler, bütçelerin önemli bir gelir kalemini oluşturmaktadır. Bu durum akaryakıt üzerinden alınan yüksek vergilerden kaynaklanmaktadır. Nitekim devlet, üzerinde ağır

¹¹⁹ 10 / 238 Esas No’lu Komisyon Raporu, (Erişim) www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss978m.htm#_Toc108326337, 22 Mayıs 2013.

¹²⁰ 10 / 238 Esas No’lu Komisyon Raporu, (Erişim) www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss978m.htm#_Toc108326337, 22 Mayıs 2013.

vergi yükü olan diğer ürünlerde olduğu gibi akaryakıt içinde kaçakçılığa zemin hazırlamaktadır¹²¹.

3. Standart Dışı Araçlarla Akaryakıt Taşımacılığı Yapılması

Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde çok eski modelde ve uluslararası taşımacılığa uygun olmayan standart dışı hatta kayıt dışı araçlarla sınır ülkelere yapılan taşımacılık işlemleri kaçakçılığı özendirmekte, bu tür araçlar, hem taşıt üstü motorin ithalatında hem de her türlü petrol ve türevlerinin ithalat ve ihracat işlemlerinde kullanılmaktadır¹²². Bu gibi araçlara göz yumulması, kaçakçılık faaliyetini daha da kolaylaştırmaktadır. Özellikle, araç üstü depolarda sınır kapılarından akaryakıt getirilmesine, ayrıca standart dışı depo uygulamasıyla da limit üstü miktarda akaryakıt girişine izin verilmesi kaçakçılığı teşvik etmektedir (Komisyon raporunda belirtildiği üzere, 1997 – 2002 yılları arasında sadece araç üstü depolarda getirilen ve devletin kayıtlarına giren motorin miktarı 7.768.538 ton olduğu, mutad depo / standart dışı depolarla son bir yılda getirilen motorin miktarı ise 640.656 ton olduğu tespit edilmiştir).

4. Yerel ve Bölgesel Muafiyet Uygulamaları

Doğu ve Güneydoğu Anadolu Bölgelerinde terör olayları, bölgenin tarım ve hayvancılık gibi geleneksel ekonomik faaliyetlerini neredeyse ortadan kaldırmış ve yöre halkının sınır kapılarını bir kazanç kapısı olarak görmesi nedeniyle kaçakçılığı artırmış, süreç içinde hükümetlerin sınır ticareti

¹²¹ Konu 3. bölümde ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

¹²² 10 / 238 Esas No'lu Komisyon Raporu, (Erişim) www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss978m.htm#_Toc108326337, 22 Mayıs 2013.

kapsamında önce motorin sonra diğer petrol ve ürünlerinin ithalatına izin verilmesi, akaryakıt kaçakçılığını ve kayıt dışılığı teşvik eder hale gelmiştir¹²³.

5. Toplumsal Bilinç Düzeyi

Toplumsal ve bireysel olarak, yeterli düzeyde bilinçli olunamaması, sosyo – ekonomik koşulların zorlaması ve bunun bir sonucu olarak arzedilen kaçak ya da kayıt dışı ucuz akaryakıt talebin olması, bu nitelikteki akaryakıtın önce çevreye sonra insana ve kullanıldığı motorlu araçlara verdiği zararın yeterince farkına varılmaması kaçak ya da kayıt dışı akaryakıt olan talebi artırmakta, bu konuda eğitici faaliyetlere yer verilmediği gibi, yazılı ve görsel medyada da olaya sadece vergi açısından bakılarak devletin uğradığı maddi kayıp ve bu işi yapanların sağladığı haksız kazanç üzerinde yoğunlaşmaktadır¹²⁴. Oysa ki kaçak veya katkılı akaryakıtın kullanılması durumunda bireye, topluma, ekonomiye, çevreye ve insana verdiği zararların farkına varılması durumunda, tüketici olarak buna talep edenlerin gerekçeleri anlamsızlaşacak ve kaçak akaryakıt talep düşecek, bununla birlikte, kaçakçılıkla iştigal edenlerin ise faaliyetleri toplum tarafından iç denetime tabi tutulacağından ve kamu erki kaçakçılık yapanların takibinde olacağından yasa dışı faaliyet alanları daralacaktır¹²⁵.

6. Kamu Yönetiminin Temel Sorunları

Türk kamu yönetimine hakim olan olumsuzluklar, kaçakçılıkla mücadele eden kurumlara da sirayet etmektedir. Aşırı bürokrasi, yetki

¹²³ 10 / 238 Esas No'lu Komisyon Raporu, (Erişim) www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss978m.htm#_Toc108326337, 22 Mayıs 2013.

¹²⁴ 10 / 238 Esas No'lu Komisyon Raporu, (Erişim) www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss978m.htm#_Toc108326337, 22 Mayıs 2013.

¹²⁵ 10 / 238 Esas No'lu Komisyon Raporu, (Erişim) www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss978m.htm#_Toc108326337, 22 Mayıs 2013.

karmaşası ve görev alanı ile ilgili olarak sorunlar ortaya çıkmakta ve bu etkenler de, akaryakıt kaçakçılığı ile mücadeleyi zaafa uğratmaktadır.

7. Kara Sınırlarının ve Karasularının Yeterince Denetlenememesi

Kara sınırlarında ve karasularında denetim eksikleri söz konusu olmaktadır. Özellikle kara sınırlarında güvenlik hattı oluşturulamamış olmakla birlikte, kaçakçılar çok rahat bir şekilde sınırlar arasında geçiş gerçekleştirebilmektedir¹²⁶. Öte yandan özellikle son dönemlerde Suriye ve Irak'ta yaşanan gerginlikler ve bölgedeki siyasi belirsizlikler, akaryakıt kaçakçılığı faaliyetlerini artırmıştır. Kaçakçılık faaliyetlerinden elde edilen gelirin büyük kısmının terör örgütlerinin finansmanında kullanıldığı da bilinmektedir. Terör örgütlerinin akaryakıt kaçakçılığının içinde olması, kaçakçılık faaliyetini daha kolay hale getirmektedir.

8. Muhbir İkramesinin Yeterince Bilinmemesi

5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'nun 23. maddesinde hüküm altına alınan kaçakçılık suçlarını ihbar edenlere ödenecek muhbir ikramiyesi uygulamasının yeteri kadar bilinmemesi, toplumsal bilinç eksikliğiyle de birleşerek etkili olmamaktadır.

VI. AKARYAKIT ÜRÜNLERİNDEN VERGİ ALINMA NEDENLERİ

Devletin yüklendiği görevler ve kamu kesiminin varlığına yol açan kolektif ihtiyaçların karşılanma zorunluluğu devletin harcama yapmasına

¹²⁶ 10 / 238 Esas No'lu Komisyon Raporu, (Erişim) www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss978m.htm#_Toc108326337, 22 Mayıs 2013.

neden olmaktadır¹²⁷. Özellikle son yıllarda devlete yüklenen sosyal misyon kamu harcamalarını, doğal olarak da finansman ihtiyacını artmıştır. Artan kamu finansman ihtiyacı ise; vergi ve vergi benzeri gelirler, borçlanma, para basma, mülk ve teşebbüs gelirleri, fonlar gibi başlıca kamu gelir kaynakları ile sağlamaktadır.

Kamu gelirleri içinde en önemli kaynağı vergiler oluşturmaktadır. Belirtmek gerekir ki, modern dünyada alternatif finansman kaynakları içinde vergileme en fazla tercih edilen yöntem olup; daha iyi bir yol bulununcaya kadar vergi, toplumun ihtiyaç duyduğu mal ve hizmetlerle ilgili harcamaları finanse etmenin en ekonomik ve etkin yolu olarak kullanılacaktır¹²⁸.

Vergi sistemlerinde, tüketim vergileri gelir ve servetin tüketim için harcanması nedeniyle alınan vergiler olup, gelir ve servet, kişilerin vergi ödeme güçlerinin göstergesi olduğu için vergilendirilmekte, gelir ve servet unsurları, kişilerin mali güçlerini gösterdiği gibi, kişilerin tüketimleri de mali güçlerinin bir göstergesi olarak kabul edilmektedir¹²⁹. Vergi ödeme gücü olmayan bir kişinin harcama yapamayacağından hareketle tüketim vergilendirilmekte, ayrıca, gelir ve servetin vergilendirilmesinde bazı indirimler, muafiyetler ve istisnalar yoluyla, gelir ve servetin bir kısmı vergi dışı kalmakta olup beyana dayalı vergilerde, yükümlülerin doğru ve gerçeklere uygun beyanda bulunmamlarından ötürü, vergiden kaçınma ve vergi kaçırma ortaya çıktığından, harcama vergileri, gelir ve servet vergilerinin bu gibi eksikliklerini gidermek amacıyla bir bakıma telafi edici bir mantık çerçevesinde alınmaktadır¹³⁰.

Vergi sistemlerinin etkin ve adil olmadığı ülkelerde, kişi başına gelir düzeyinin düşüklüğü, gelir dağılımının adaletsiz oluşu, kayıt dışılığın yaygın oluşu ve vergi bilincinin eksikliği gibi nedenlerle, gelir yeterli ölçüde

¹²⁷ Arslan, Ahmet; “Kamu Harcamalarında Verimlilik, Etkinlik ve Denetim”, **Maliye Dergisi**, Sayı 140, Mayıs - Ağustos 2002, s. 77.

¹²⁸ Tanzi, Vito; Zee, Howell; “Tax Policy for Developing Countries”, **IMF Economic Issues**, No: 27, March 2001, (Erişim) www.imf.org/external/pubs/ft/issues/issues27/index.htm, 30 Mayıs 2013.

¹²⁹ Aksoy, Şerafettin; **Kamu Maliyesi**, 2. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 1994, s. 402.

¹³⁰ Aksoy; **a.g.e.**, s. 402 - 403

vergilendirilememektedir. Bu durumda da hükümetler dolaysız vergilerden ziyade dolaylı vergilere eğilim göstermektedirler. Dolaylı vergilerin mali anestezi etkilerinin yüksek olması, hızlı ve kolay vergi tahsilatına imkan vermesi ve yüksek vergi hasılatı sağlaması gibi nedenlerden dolayı tercih edilmektedir.

Dolaylı vergiler içinde özel tüketim vergilerinin ayrıcalıklı bir yeri olup, bu tür vergiler, devlet açısından ideal bir gelir kaynağı, iktisadi etkinlik açısından ise en az etkinsizliğe neden oldukları için tercih edilmektedir¹³¹. Mali açıdan, özel tüketim vergileri gibi özellikle akaryakıt üzerinden alınan vergilerin vergi tutamağı yüksektir. Bu tip mallar kolay vergilendirilebilmekte ve yüksek hasılat sağlamaktadır.

Özel tüketim vergilerinin, mali amaçlarının yanı sıra sosyal amaçları da bulunmaktadır. Nitekim, negatif dışsallık yaratabilecek, tütün mamulleri, alkollü içkiler ve akaryakıt gibi ürünler vergilendirilmek suretiyle mali olmayan amaca hizmet edilmek istenilmektedir.

Özel tüketim vergilerinin alınma gerekçeleri¹³²;

- ❖ Bazı kişi ve grupların bazı devlet hizmetlerinden diğer kişi ve gruplara nazaran daha fazla yarar elde ettikleri varsayımı ile konulmaktadır.
- ❖ Özel tüketim vergileri ile vergi yükünde artan oranlılık tesis edilmeye çalışılmaktadır.
- ❖ Vergilemede idari güçlüklerle karşılaşılması durumunda, belli başlı ürünler vergilemenin konusu olarak tercih edilmektedir.
- ❖ Sosyal faydaları düşük ve bireysel ve sosyal zararları olan ürünlerin tüketimlerini kısmaya yönelik olarak konulmaktadır.
- ❖ Özellikle çevre açısından negatif dışsallık yaratacak ürünlere özel tüketim vergileri konulmaktadır

¹³¹ Durmuş, Mustafa; “ÖTV Çıkarken”, **Yaklaşım Dergisi**, Sayı 114, Haziran 2002, s. 231.

¹³² Turhan, Salih; **Vergi Teorisi ve Politikası**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 1998, s. 167 - 168.

biçiminde ifade edilmektedir.

Akaryakıt ürünlerinden vergi alınmasının temel amacı ise malidir. Nitekim bu ürünlerin talep esnekliği düşüktür. Ekonomik ve sosyal şartlar itibariyle de tüketimi yaygın ve yoğun olduğundan bütçeler için önemli bir gelir kaynağı yaratmaktadır. Türkiye’de akaryakıtın vergilendirilmesindeki eğilim, iyi bir gelir kaynağı olmasından kaynaklanmaktadır. Diğer taraftan dolaylı vergilerin tipik özellikleri olarak, vergilendirmede ortaya çıkabilecek güçlükleri en aza indirmesi ve lüks tüketime konu mallardan alınarak, bu malları kullanan ve kullanmayanlar arasında bir adalet sağlamaya yönelik olması da Türkiye açısından kanımızca geçerli nedenler arasında yer almaktadır.

Verginin sosyal amacına ulaşılması vergilerin şahsileştirilmesine bağlı olduğu kadar, vergi gelirlerinin kompozisyonuna da bağlı olmaktadır¹³³. Türkiye’de özellikle 1980’li yıllardan sonra vergi gelirlerinin dağılımı dolaylı vergiler lehine değişirken, dolaylı vergilerin özellikleri itibariyle orta ve dar gelir gruplarının aleyhine değişmiştir. Lerner, her ne kadar “vergilendirmenin amacı gelir sağlamak değil, yükümlünün elinde daha az para bırakmaktır¹³⁴” biçiminde bir ifade kullanmış olsa da, vergilemenin esas ve değişmez amacı mali nitelikli olup, bu husustaki ideal, optimal vergi hâsılasının sağlanmasıdır¹³⁵. Optimal hasıla; vergilemenin, vergi kapasitesinin en etkin biçimde kullanıldığı noktaya kadar sürdürülmesiyle ulaşılabilecek ve vergilemenin güvenlik sınırı olan bu noktada vergileme yolu ile optimal hâsıla sağlanacak, fakat ekonomi bundan bir zarar görmediği noktadadır¹³⁶. Bu sınırın altında kalınması hizmet arzının azalması ve kalitesinin düşmesi gibi ekonomik ve sosyal sonuçlar doğururken, sınırın aşılması ise sosyal direnişlere ve karşı koymaları ortaya çıkaracağından bazı siyasal sonuçların

¹³³ Taş, Metin; “Türkiye’de Vergi Gelirlerinin Artırılmasına Yönelik Önlemler”, **X. Türkiye Maliye Sempozyumu (Kamu Kesimi Finansman Açıkları)**, 14 - 18 Mayıs 1994, Antalya, İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi Yayını, No: 554, İstanbul 1996, s. 458.

¹³⁴ Lerner, Abba P.; **The Economics Of Control**, New York, The Macmillan Company, 1946, Aktaran: Nadaroğlu, Halil; “Vergi Sistemimizin Etkinliği”, **II. Türkiye Maliye Eğitimi Sempozyumu (Kamu Finansman Sorunları)**, Eskişehir, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları, No: 234, 1987, s. 5.

¹³⁵ Nadaroğlu; **a.g.t.**, s. 5.

¹³⁶ Nadaroğlu; **a.g.t.**, s. 6.

doğmasına da sebebiyet verecektir¹³⁷. Akaryakıt üzerine vergi konulmasının temel nedeni optimal vergi hasılasına ulaşmada, akaryakıtın iyi bir vergi tutamağı olması, diğer bir ifade ile hızlı ve kolay bir vergilendirme kaynağı olmasındandır.

VII. OECD ÜLKELERİNDE AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLER VE AKARYAKIT FİYATLARI

Enerji ürünlerinin vergilendirilmesi, ülkelere göre değişmekte, idari yapılanmaya bağlı olarak, farklı devlet kurumları tarafından farklı amaçlar doğrultusunda gerçekleştirilmektedir¹³⁸. Bu bağlamda pek çok devlet, kalkınma ve / veya uluslararası rekabeti göz önünde bulundurarak, enerjinin vergilendirilmesi konusunda stratejiler geliştirmekte ve özellikle üretim sürecinde enerjinin önemli bir girdi olmasından dolayı özel vergilendirme rejimleri uygulamakta olup, uygulanan enerji vergileri, genelde bireylerin geliri arttıkça ödenen vergilerin gelire oranının azalması açısından eleştirilmektedir¹³⁹. Öte yandan bazı OECD ülkelerinde akaryakıt ürünlerinden elde edilen vergi gelirleri, yüksek tüketim seviyesinin bir sonucu olarak önemli bir gelir kaynağı olmaktadır¹⁴⁰.

Dünyada petrol ve akaryakıt ürünleri farklı şekillerde vergilendirilmektedir. Kimi ülkelerde çevresel etkilerinden dolayı motorin daha fazla vergilendirilirken, LPG otogaz daha düşük vergilendirilmekte, kimi ülkelerde ise üretim aşamalarında kullanılan petrol ürünleri ile doğrudan tüketime yönelik kullanım farklı oranlarda vergilendirilmektedir¹⁴¹.

¹³⁷ Nadaroğlu; **a.g.t.**, s. 6.

¹³⁸ Öz, N. Semih; “Enerjinin Vergilendirilmesinde Uluslararası Veriler”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 208, Ocak 2006, s. 7.

¹³⁹ Öz; **a.g.m.**, s. 8.

¹⁴⁰ OECD; **Consumption Tax Trends 2010: VAT/GST and Excise Rates, Trends and Administration Issues**, 2011, s. 122.

¹⁴¹ Öz; **a.g.m.**, s. 8.

Ülkemizde akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesinde karşılaşılan temel sorun, bu tip ürünlerden alınan dolaylı vergilerin ortaya çıkardığı yükünün bir hayli yüksek olmasıdır. Bir başka ifadeyle, Türkiye’de akaryakıt üzerindeki KDV ve ÖTV’nin, akaryakıt fiyatları içindeki ağırlığı fazladır. Vergilerin etkisinden dolayı yüksek olan akaryakıt fiyatları, toplumun tüm kesimlerini farklı biçimlerde etkilemektedir. Ne var ki bu durum sosyal ve çevresel amaçlara bağlı bir olgu (Pigoucu vergiler)¹⁴² olarak değil, dolaysız vergilerde, vergi kapasitesinin yeterince değerlendirilememesine bağlı olarak oluşan vergi hasılatı düşüklüğünü telafi etmek için kullanılmaktadır.

Her ne kadar ülkemizdeki vergi yükünün altında kalsalar da AB ve OECD ülkelerinde akaryakıt ürünlerinin teorideki gerek Pigoucu vergilere gerekse de Ramsey vergilerine uygun olarak vergilendirildiği bilinmektedir. Fakat, özellikle son yıllarda gerçekleştirilen kimi çalışmalarda petrol ve petrol ürünlerinin vergilendirilmesinde başka bir trendin de var olduğu açıkça görülmektedir. Buna göre, petrol üreticisi olan ülkelerde vergilendirme politikası, gerek yeni petrol kaynaklarının bulunmasında bir teşvik aracı, gerekse de elde edilen petrol gelirlerinin bir kısmının devlete aktarımını sağlayan bir araç olarak kullanılmakta ve bu tip ülkelerde vergi – petrol ürünleri ilişkisi, dolaylı vergi yükünün yüksekliği bağlamında değil, söz konusu sektöre yönelik yatırımların teşviki ya da gelirlerin bölüşümü bağlamında ele alınmaktadır.

Petrol ve akaryakıt ürünlerine yönelik vergi politikaları açısından yabancı literatürden örnekler verilecek olursa;

¹⁴² Optimal vergilendirme teorisine göre, özel tüketim vergilerinin kullanımı kamu maliyesinin iki amacına bağlı olarak farklı biçimlerde ele alınmaktadır. Buna göre mali olmayan (sosyal boyutu ile) amaçlı Pigoucu vergiler akaryakıt ürünlerinin kullanımının yarattığı dışsallıkların içselleştirilmesinde kullanılabilen bir çözüm yolu iken, mali amaçlı Ramsey vergileri ise talep esnekliği düşük malların yüksek oranda vergilendirilmesi yoluyla vergi hasılatını artırmayı amaçlamaktadırlar. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Stiglitz, Joseph E.; **Economics of Public Sector**, 3. Baskı, New York, WW Norton & Company, 2000, s. 224 - 225 ve s. 562 - 570.

Gerçekleştirilen bir çalışmada¹⁴³ petrol ürünleri ve vergilendirme politikası ilişkisi öncelikle teorik olarak incelenmiş; devamında ise İngiltere, Avustralya, Norveç, Endonezya, Çin ve Irak'ta uygulanan mali sistem genel hatları ile tartışılmış ve bu ülkelerin uyguladıkları politikaların sonuçları karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır. Söz konusu çalışmada ayrıntılı bir şekilde ele alınan ülke mali sistemlerinde devletin petrol üretimini teşvik amaçlı uyguladığı politikaların yanında petrol üretiminden elde ettiği hasılatın hangi biçimde hazineye devredildiği de incelenmiştir. İngiltere örneğinin ayrıntılı bir şekilde incelendiği çalışmada, söz konusu mali rejimin son derece karmaşık ve idealden uzak olması noktası vurgulanmıştır. Öncelikle, petrol üretim firmalarının net karları üzerinden %50 oranında uygulanan bir petrol hasılat vergisi uygulanmaktadır. Son derece karmaşık bir yapıya sahip olduğu vurgulanan bu verginin, ilgili firma üretim aşamasına geçene kadar, çeşitli kurulum giderlerinin matrahtan indirilmesi, farklı tipte amortisman uygulamaları ya da üretim öncesi dönemin zararlarının ileriki dönemlere aktarılması gibi bir takım kolaylıklara yer verdiği görülmektedir. Ayrıca firmaların, belirlenen üretim miktarını aşana kadar elde ettikleri gelirler vergiden istisna tutulmuştur. Bunun yanında, petrol üretimini teşvik etmek amacıyla 2002 yılından itibaren devlet tarafından tahsil edilen lisans ücreti uygulaması da kaldırılmış olup, firmalar ayrıca kurumlar vergisi ödemektedirler¹⁴⁴.

Avustralya ve Norveç'te de benzer bir yapı bulunmaktadır. Bir başka ifadeyle devlet petrol gelirlerinin belirli bir oranına petrol vergisi adıyla el koyarken, aynı zamanda da firmalardan kurumlar vergisi tahsil etmektedir. Norveç ve İngiltere'den Farklı olarak, Avustralya'da petrol vergisi, kurumlar vergisi matrahından indirilebilmektedir. Endonezya ve Çin'de ise devlet petrol üretiminin bir kısmına devlet payı adı altında el koyarken firmalardan da

¹⁴³ Nakhle, Carole; **Petroleum Taxation: Sharing the Oil Wealth**, New York, Routledge, 2008.

¹⁴⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz. Nakhle; **a.g.e.**, s. 75 - 82.

kurumlar vergisi tahsil etmektedir. Çin’de ayrıca diğer ülkelerden farklı olarak, firmaların satışları üzerinde KDV’de tahsil edilmektedir¹⁴⁵.

Irak’ta uygulanan sistemin ise oldukça farklı olduğu göze çarpmakta, devlet sözleşme karşılığı firmalara petrol üretim hakkını devretmekte ve firma sözleşmede öngörülen net karı elde ettikten sonra, kalan kısım devletin gelir olarak aktarılmaktadır¹⁴⁶.

Çalışmada vurgulanan önemli hususlardan biri ise, ülkelerin petrol üretimi başladıktan sonra petrol gelirlerinin belirli bir oranına vergi ya da devlet payı biçiminde el koymakla birlikte, petrol arama çalışmalarının Ar-Ge olarak değerlendirildiği ve asıl teşvik mekanizmalarının buralarda uygulandığı noktası olarak karşımıza çıkmaktadır¹⁴⁷.

Bir başka çalışmada¹⁴⁸ öncelikli olarak petrol piyasalarının devletin, özel sektörün ve kamu sektörü – özel sektör ortaklıklarının elinde olduğu üç sistem teorik olarak ele alınmış, daha sonra ise kamu sektörü – özel sektör ortaklıklarına bağlı (hibrid) bir sistemi tercih eden ülkelerin uyguladıkları vergisel teşvikler karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Söz konusu çalışmada görülmektedir ki; İngiltere ve ABD petrol üretimini özel sektöre devretmekte, yukarıdaki paragraflarda İngiltere örneğinde açıklandığı gibi buna uygun bir mali rejim uygularken, Suudi Arabistan, Kuveyt, Meksika gibi ülkeler ise petrol üretimini tamamen devlet tekelinde tutmakta ve petrol arama aşamasından üretim aşamasına kadar tüm süreçte kamusal kaynaklara başvurmaktadırlar¹⁴⁹.

Azerbaycan, Angola, Cezayir, Nijerya gibi az gelişmiş ülkelerde ise petrol üretiminin önceki Irak modeline benzer nitelik arz ettiği görülmektedir.

¹⁴⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. Nakhle; **a.g.e.**, s. 82 - 87.

¹⁴⁶ Nakhle; **a.g.e.**, s. 88 - 89.

¹⁴⁷ Ayrıntılı bilgi için bkz. Nakhle; **a.g.e.**, s. 91 - 92.

¹⁴⁸ Carole Nakhle, “Petroleum Fiscal Regimes: Evolution and Changes”, **The Taxation of Petroleum and Minerals: Principle, Problems and Practice**, (edt. by Philip Daniel et al), Routledge, 2010, s. 89 - 121.

¹⁴⁹ Nakhle; **a.g.m.**, s. 90.

Bir başka ifadeyle petrol üretimi aslen kamu kesiminin bir fonksiyonu iken, devlet petrol üretimini sözleşme karşılığında özel kesime devretmekte, bu ülkelerde petrol arama faaliyetlerinin kamu kesimince yürütüldüğü de vurgulanmakta ve böylece stratejik alanlarda devletin kontrolünün bulunduğu belirtilmektedir¹⁵⁰.

Çalışmanın genelinde vurgulanan temel nokta ise, sözleşme esasına dayalı kamu kesimi – özel kesim modellerinin üretim firmalarına tekeli güç terek piyasayı olumsuz etkilediği¹⁵¹ ve üretimin özel kesime devredilerek, firma karının vergilendirilmesine ilişkin sistemin hem daha etkin olduğu, hem birçok OECD ülkesinin bu yöntemi uyguladığı hem de OECD'nin de bu yöntemi savunduğudur¹⁵².

Yapılan diğer bir çalışmada¹⁵³, ülkelerin petrol piyasalarında uyguladıkları teşvik politikalarının küreselleşen dünya piyasalarındaki fiyat hareketleri üzerindeki etkileri ele alınmış, kriz döneminde yaşanan fiyat dalgalanmaları sonrası rekabetçi bir vergisel teşvik sisteminin genel ilkeleri tartışılmıştır. Mali rejimlerin ya da vergilendirme sistemlerinin tartışılmasından ziyade vergi yükünün bir değişken olarak ele alındığı bu çalışmada, odaklanılan esas nokta oluşturulan fiyat endekslerinin açıklayıcılığı olmuştur.

Son olarak bir diğer çalışmada ise¹⁵⁴, üretimine yönelik olarak uygulanması tavsiye edilen vergi sistemi kurumlar vergisi özelinde ele alınarak etkin ve rekabetçi bir sistem için gerekli olan düzenlemeler teorik olarak incelendikten sonra, mevcut teşvik sistemlerinin eksiklikleri ve ortaya çıkardıkları sorunlar bu teorik çerçeve bağlamında irdelenmiştir. Çalışma incelendiğinde etkin bir uygulama için önerilen sistemin aslında sadece petrol

¹⁵⁰ Nakhle; **a.g.m.**, s. 92.

¹⁵¹ Nakhle; **a.g.m.**, s. 93.

¹⁵² Nakhle; **a.g.m.**, s. 92.

¹⁵³ Daniel, Philip vd.;, “Evaluating Fiscal Regimes for Resource Projects: An Example from Oil Development”, **The Taxation of Petroleum and Minerals: Principle, Problems and Practice**, (edt. by Philip Daniel et al), Routledge, 2010, s. 187 - 240.

¹⁵⁴ Mullins, Peter; “International tax issues for the Resources Sector”, **The Taxation of Petroleum and Minerals: Principle, Problems and Practice**, (edt. by Philip DANIEL et al), Routledge, 2010, s. 378 - 402.

üretimi özelinde olmadığı ve bir bütün olarak, küreselleşen bir dünyada kurumlar vergisi uygulamalarının uyumlaştırılmasına yönelik olduğu dikkati çekmektedir. Örneğin, çifte vergilendirilmenin önlenmesi, transfer fiyatlaması, vergi kaçakçılığına yönelik önlemlerin kanuni düzenlemelerin uyumlaştırılması, uluslararası bilgi değişimi ve işbirliğinin hukuki çerçeveye oturtulması, şirketlerin kurumsal yapılarında uluslararası düzeyde uyumlaştırma sağlanması vb. petrol üretimi faaliyetinde bulunan firmaların vergilendirilmesinde gerek ulusal gerekse de uluslararası düzeyde etkinliği artıracak mekanizmalar olarak sunulmaktadır.¹⁵⁵

Yabancı literatüre ilişkin açıklamalarda da görüldüğü gibi ham petrol, petrol ürünleri ya da özelde akaryakıt ürünleri söz konusu olduğunda uluslararası literatürde odaklanılan temel konunun dolaylı vergi yükü sorunundan ziyade, petrol üreticisi ülkelerin üretim aşamasına yönelik olarak uyguladıkları vergilendirme sistemleri ve / veya bu farklı sistemlerin uluslararası piyasalarda yarattıkları sorunlar olduğu dikkati çekmektedir.

A. OECD ÜLKELERİNDE AKARYAKIT VERGİLERİ

OECD ülkelerinde akaryakıt üzerinden farklı oranlarda ve farklı adlar altında vergiler alınmaktadır. AB üyesi ülkelerde ise, vergi uyumu dolayısıyla genel olarak akaryakıt vergilerinin sınırları belirlenmiş ve üye ülkeler de bu sınırlar içinde kendi egemenliklerine dayanarak vergilendirme yapmaktadırlar. OECD ülkelerindeki akaryakıt fiyatları ve son bölümde değerlendirilecek olan vergi yüklerinden önce ülkelerin akaryakıt ürünlerini vergilendirmelerine yönelik olarak aşağıda bilgiler yer almaktadır¹⁵⁶.

Avustralya: Avustralya’da akaryakıt üzerinden alınan vergiler geleneksel tüketim ve alternatif ulaşım yakıtları üzerinden tarh edilmekte, farklı oktana

¹⁵⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. Mullins; **a.g.m.**, s. 385 - 396.

¹⁵⁶ Ülkelerdeki vergilendirmelere ilişkin olarak ayrıntıdan ziyade farklılıklar ve özel vergilendirme durumları kısaca belirtilmiştir.

sahip benzinler, ticari kullanım dışı motorin mal ve hizmet vergisi ile vergilendirilmekte, biyodizel ve yerli üretim için teşvikler verilmekte olup, ulaşımaya yönelik alternatif yakıtlara ilişkin vergilendirme önlemlerinin ise önümüzdeki 10 yıl içinde düzenli olarak gözden geçirilmesi öngörülmektedir¹⁵⁷. Avustralya'da yeni vergi sistemi doğrultusunda, eyalet hükümetlerinin bayilik ücreti olarak litre başına tahsil ettiği 8,1 Sent kaldırılmış, ayrıca benzin ve motorin tüketiminden alınan vergi, 2011 yılından itibaren LPG otogaz için de geçerli hale getirilmiştir¹⁵⁸.

Avusturya: Avusturya'da akaryakıt ürünleri %20 KDV ve ayrıca ÖTV'ye tabi olup, motorin ticari ve ticari olmayan kullanım açısından ayrı vergilendirilmektedir¹⁵⁹.

Belçika: Belçika'da akaryakıt ürünleri %21 KDV ve ayrıca ÖTV'ye tabi olup, ticari motorin kullanımında KDV söz konusu değildir¹⁶⁰. LPG otogaz ise sadece düşük oranda KDV'ye tabi tutulmakta, ÖTV bulunmamaktadır¹⁶¹. Bu nedenle fiyat ve vergi yükü de düşük olmaktadır.

Kanada: Kanada'da 01.01.1991 tarihinden itibaren tüm petrol ürünlerinden mal ve hizmet vergisi alınmakta olup bu verginin oranı %13.5 olarak belirlenmiş ve daha sonra federal satış vergisi olarak değiştirilmiş, federal satış vergisi başlangıçta %7 iken, %6'ya düşürülmüş ve 01.01.2008'den itibaren de %5 olarak uygulanmaya başlamıştır¹⁶². 01.04.1997 tarihinde ise bazı eyaletlerde satış vergileri birleştirilmiş, uyumlaştırılan vergi, farklı eyaletlerde %15, %13 ve %12 oranlarında uygulanmakta olup akaryakıttan

¹⁵⁷ International Energy Agency; **Energy Prices And Taxes, Quarterly Statistics**, First Quarter 2013, s. 50 - 51.

¹⁵⁸ IEA; **a.g.r.**, s. 51.

¹⁵⁹ IEA; **a.g.r.**, s. 53.

¹⁶⁰ IEA; **a.g.r.**, s. 62.

¹⁶¹ IEA; **a.g.r.**, s. 63.

¹⁶² IEA; **a.g.r.**, s. 73.

satış vergisi, federal özel tüketim vergisi, yerel satış vergisi, yerel tüketim vergisi, karbon vergisi ve kentsel vergiler alınmaktadır¹⁶³.

Şili: Şili’de genel KDV oranı %19 olup, benzin ve motorin için ithalat sonrası satış vergisi uygulamakta, diğer taraftan UTM (bir ölçü birimi) adı ile aylık bir vergi birimi tüketici fiyat endekslerine göre oluşturulmakta ve motorin için 1,5 UTM, benzin için 6 UTM öngörülmektedir¹⁶⁴. Şili’de petrol ürünlerine uygulanan bir diğer vergi ise uluslararası piyasalarda uygulanan fiyat dalgalanmalarının etkilerini stabilize etmek amacıyla uygulanmakta olup SIPCO adı verilen bu uygulama fiyat hareketlerine bağlı olarak bir vergi ya da teşvik fonksiyonu görmektedir¹⁶⁵.

Çek Cumhuriyeti: Çek Cumhuriyeti’nde %21 KDV ve ayrıca ÖTV’ye tabi olup, ticari motorin kullanımında KDV söz konusu değildir¹⁶⁶.

Danimarka: Danimarka’da akaryakıt ürünleri %25 KDV ve ayrıca ÖTV’ye tabi olup, ticari amaçla kullanılan motorin tüketiminden ise KDV alınmamaktadır¹⁶⁷.

Estonya: Estonya’da akaryakıt ürünleri %20 KDV ve ayrıca ÖTV’ye tabi olup, ticari amaçla kullanılan motorin tüketiminden ise KDV alınmamaktadır¹⁶⁸.

Finlandiya: Finlandiya’da akaryakıt ürünleri %24 KDV ve ayrıca ÖTV’ye tabi olup, ticari amaçla kullanılan motorin tüketiminden ise KDV alınmamaktadır¹⁶⁹.

Fransa: Fransa’da akaryakıt ürünlerinden %19,6 oranında KDV ile ayrıca ÖTV alınmakta ve TICPE¹⁷⁰ adı verilen bir petrol ürünleri yurt içi tüketim

¹⁶³ IEA; **a.g.r.**, s. 73.

¹⁶⁴ IEA; **a.g.r.**, s. 79.

¹⁶⁵ IEA; **a.g.r.**, s. 79.

¹⁶⁶ IEA; **a.g.r.**, s. 85.

¹⁶⁷ IEA; **a.g.r.**, s. 89.

¹⁶⁸ IEA; **a.g.r.**, s. 98.

¹⁶⁹ IEA; **a.g.r.**, s. 103.

vergisinin yanı sıra, Fransa Ulusal Petrol Araştırmaları Enstitüsü fonu, karbon fonu ve firmaların depolama maliyetlerine ilişkin olarak Devlete ödedikleri bir çeşit harç (ton başına yaklaşık 1 Avro) alınmaktadır¹⁷¹.

Almanya: Almanya'da akaryakıt ürünlerine uygulanan KDV oranı %19 iken, 01.04.1999 tarihinden itibaren ekoloji vergisi uygulanmaya başlamış olup, akaryakıt üzerinden ayrıca ÖTV alınmaktadır¹⁷². Ticari amaçlı motorin tüketiminden KDV alınmamakta, ancak ticari amaçlı motorinin vergisiz fiyatı, normal motorine göre daha fazla olmaktadır¹⁷³. Öte yandan Almanya'da olağanüstü durumlar için depolama maliyetlerini karşılanması maksadıyla bir fon oluşturulmuş olup ton başına 3,7 Avro bir bedel ödenmektedir¹⁷⁴.

Yunanistan: Yunanistan'da akaryakıt ürünlerinde, 2005 ile Mart 2010 arası yani kriz öncesi dönemde %19 olan KDV oranı, Mart 2010'da %21'e ve daha sonra Temmuz 2010'da %23'e çıkarılmıştır¹⁷⁵. Akaryakıt ürünlerinden ÖTV de tahsil edilmekte olup, ticari amaçlı motorin kullanımı KDV'ye tabi değildir¹⁷⁶.

Macaristan: Macaristan'da 01.01.2009 tarihinden itibaren, akaryakıt satışları minimum %4,8 olmak üzere biyoyakıt içeriği ile otomotiv dizel ve 95 oktan kurşunsuz benzin olarak belirlenmiş ve akaryakıt ürünlerine kriz öncesi %20 olarak uygulanan KDV oranı, Temmuz 2009'da %25'e ve Ocak 2012'de %27'ye çıkarılmış olup akaryakıttan ÖTV de tahsil edilmektedir¹⁷⁷. Ayrıca, ticari amaçlı motorin kullanımında KDV söz konusu değildir¹⁷⁸.

İrlanda: İrlanda'da KDV oranı %23 olup, Aralık 2009'dan itibaren ton başına 15 Avro vergi uygulanmaya başlamış, daha sonra Aralık 2011'de bu vergi ton

¹⁷⁰ TICPE la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques (Enerji ürünleri tüketiminde yerel vergi)

¹⁷¹ IEA; a.g.r., s. 115.

¹⁷² IEA; a.g.r., s. 125.

¹⁷³ IEA; a.g.r., s. 121.

¹⁷⁴ IEA; a.g.r., s. 125.

¹⁷⁵ IEA; a.g.r., s. 134.

¹⁷⁶ IEA; a.g.r., s. 130.

¹⁷⁷ IEA; a.g.r., s. 141.

¹⁷⁸ IEA; a.g.r., s. 137.

başına 20 Avro'ya çıkarılmış olup İrlanda'da ulusal petrol rezervleri harcı uygulanmaktadır¹⁷⁹. Ayrıca akaryakıttan ÖTV tahsil edilmektedir.

İsrail: İsrail'de akaryakıt üzerinden %16 KDV ve belli miktarda tüketim vergisi tahsil edilmekte olup, ticari amaçlı motorinde KDV bulunmamaktadır¹⁸⁰.

İtalya: Mayıs 1994'e kadar İtalya'da akaryakıt fiyatları herhangi bir kısıtlama ve kural olmaksızın petrol şirketleri tarafından belirlenirken, fiyatlar serbest piyasada AB ortalamalarına göre tespit edilmiş, daha sonra bu durum devlet tarafından denetim altına alınmıştır¹⁸¹. İtalya'da akaryakıt üzerinden %21 oranında KDV alınmakta, ayrıca ÖTV tahsil edilmektedir¹⁸².

Japonya: Japonya'da genel vergi oranı %5 olmakla birlikte, akaryakıt üzerinden daha önce %4,7 oranında bir vergi alınmakla birlikte 1988 yılından itibaren kilolitrede yani 1000 litrede 2040 Yen özel vergi alınmakta ve ticari amaçlı motorin ve LPG daha düşük vergilendirilmektedir¹⁸³.

Güney Kore: Güney Kore'de akaryakıt üzerinden %10 KDV ve ayrıca bir çeşit tüketim vergisi alınmaktadır¹⁸⁴.

Lüksemburg: Lüksemburg'da motorin ve benzinin KDV'si %15, LPG otogazın ise %6 olup, ticari amaçlı motorin tüketiminde KDV bulunmamakta ve ayrıca akaryakıt ürünlerinden ÖTV tahsil edilmektedir¹⁸⁵. Lüksemburg, KDV oranları bakımından en düşük oranlara sahip AB ülkesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Meksika: Meksika'da motorin ve benzin kullanımında sadece %16 oranında KDV tahsil edilmekte, ticari motorin kullanımında ise KDV alınmamakla

¹⁷⁹ IEA; **a.g.r.**, s. 147 - 148.

¹⁸⁰ IEA; **a.g.r.**, s. 153.

¹⁸¹ IEA; **a.g.r.**, s. 159.

¹⁸² IEA; **a.g.r.**, s. 159.

¹⁸³ IEA; **a.g.r.**, s. 167.

¹⁸⁴ IEA; **a.g.r.**, s. 174.

¹⁸⁵ IEA; **a.g.r.**, s. 177 - 180.

birlikte fiyat bir miktar yüksek tutulmakta, fakat bu tutar da ticari olmayan kullanılan motorin fiyatından düşük olmaktadır¹⁸⁶.

Hollanda: Hollanda'da akaryakıt ürünlerinde KDV oranı %21 olup, akaryakıttan ÖTV alınmakta ve Almanya'daki tarzda depolama harcı (COVA) vergili fiyat üzerinden uygulanmaktadır¹⁸⁷.

Yeni Zellanda: Yeni Zellanda'da KDV benzeri bir tüketim vergisi %15 olarak akaryakıt ürünlerine uygulanmakta ve ticari amaçlı motorin tüketiminden bu vergi alınmamaktadır¹⁸⁸.

Norveç: Norveç'te akaryakıt üzerinden %25 oranında KDV ve ayrıca ÖTV alınmakta, ticari amaçlı motorin kullanımı ise KDV'ye tabi tutulmamaktadır¹⁸⁹.

Polonya: Polonya'da akaryakıt üzerinden %23 KDV ve ayrıca ÖTV alınmakta ve ticari motorin tüketiminden KDV tahsil edilmemektedir¹⁹⁰.

Portekiz: Portekiz'de 01.01.2004 tarihinde petrol ürünlerinde fiyatlandırma serbestleşmiş, bu tarih öncesi Hükümetin belirlediği tavan fiyatlar söz konusu olmuştur¹⁹¹. Halihazırda ise akaryakıt ürünlerinden %23 oranında KDV'nin yanı sıra ÖTV tahsil edilmekte, ticari amaçlı kullanılan motorinler ise KDV'ye tabi olmakla birlikte %13 oranında KDV ile vergilendirilmektedir¹⁹².

Slovak Cumhuriyeti: Slovak Cumhuriyeti'nde akaryakıt %20 KDV'ye ve ayrıca ÖTV'ye tabi olup, ticari motorin tüketiminde KDV alınmamaktadır¹⁹³.

Slovenya: Slovenya'da akaryakıt %20 KDV'ye ve ayrıca ÖTV'ye tabi olup, ticari motorin tüketiminde KDV alınmamaktadır¹⁹⁴.

¹⁸⁶ IEA; **a.g.r.**, s. 183 - 186.

¹⁸⁷ IEA; **a.g.r.**, s. 192.

¹⁸⁸ IEA; **a.g.r.**, s. 197 - 201.

¹⁸⁹ IEA; **a.g.r.**, s. 209.

¹⁹⁰ IEA; **a.g.r.**, s. 213.

¹⁹¹ IEA; **a.g.r.**, s. 225.

¹⁹² IEA; **a.g.r.**, s. 225.

¹⁹³ IEA; **a.g.r.**, s. 228.

İspanya: İspanya’da Ocak 1995 ile Temmuz 2010 arasında %16 olan KDV oranı, önce %18’e ve Eylül 2012 itibarıyla de %21’e çıkarılmış olup, 2002 yılından günümüze Hükümet yerel otoritelerin ek bir vergi uygulamasına izin vermiş olup, akaryakıttan ÖTV’de tahsil edilmekte ve ticari amaçlı motorin kullanımı KDV’ye tabi tutulmamaktadır¹⁹⁵.

İsveç: İsveç’te akaryakıttan %25 KDV tahsili edilmekte olup, petrol ürünlerinde 1993 yılından önce ÖTV uygulanırken, 1993 sonrasında bu vergi enerji vergisi adını almış ve yakıtların sülfür içeriklerine göre üç kategori altında sınıflandırılmıştır¹⁹⁶. Ayrıca tüm petrol ürünlerine uygulanan bir tüketim vergisi söz konusu olup ton başına 0,95 Avro (8,3 Kron) ile 1,17 Avro (10,3 Kron) arasında uygulanmaktadır¹⁹⁷.

İsviçre: İsviçre’de akaryakıtta ÖTV ve %8 KDV uygulanmakta olup ticari motorin tüketiminde KDV bulunmamaktadır¹⁹⁸. Ayrıca acil durum petrol rezervleri için bir harç alınmakta, düşük sülfür oranlı yakıtları teşvik için yüksek sülfürlü yakıtlara litre başına 0,03 frank uygulanmakta, çevre dostu yakıtların teşviki için de Temmuz 2008’den bugüne biyo yakıtlara kısmen ÖTV uygulanmamaktadır¹⁹⁹.

İngiltere: İngiltere’de 2001 yılında başlayan uygulama ile enerji ürünlerine, dolayısıyla akaryakıtta bir tüketim vergisi olarak hidrokarbon vergisi getirilmiş olup, akaryakıt ürünlerinden ÖTV ve %20 KDV tahsil edilmektedir²⁰⁰.

ABD: ABD’de hemen hemen tüm eyaletlerde akaryakıt tüketiminde eyalet vergileri alınmakta, ayrıca bazı eyaletlerde ilave satış vergileri bulunmaktadır²⁰¹. Oranlar eyaletlerde farklı uygulanmaktadır.

¹⁹⁴ IEA; **a.g.r.**, s. 234.

¹⁹⁵ IEA; **a.g.r.**, s. 243.

¹⁹⁶ IEA; **a.g.r.**, s. 251.

¹⁹⁷ IEA; **a.g.r.**, s. 251.

¹⁹⁸ IEA; **a.g.r.**, s. 258.

¹⁹⁹ IEA; **a.g.r.**, s. 261.

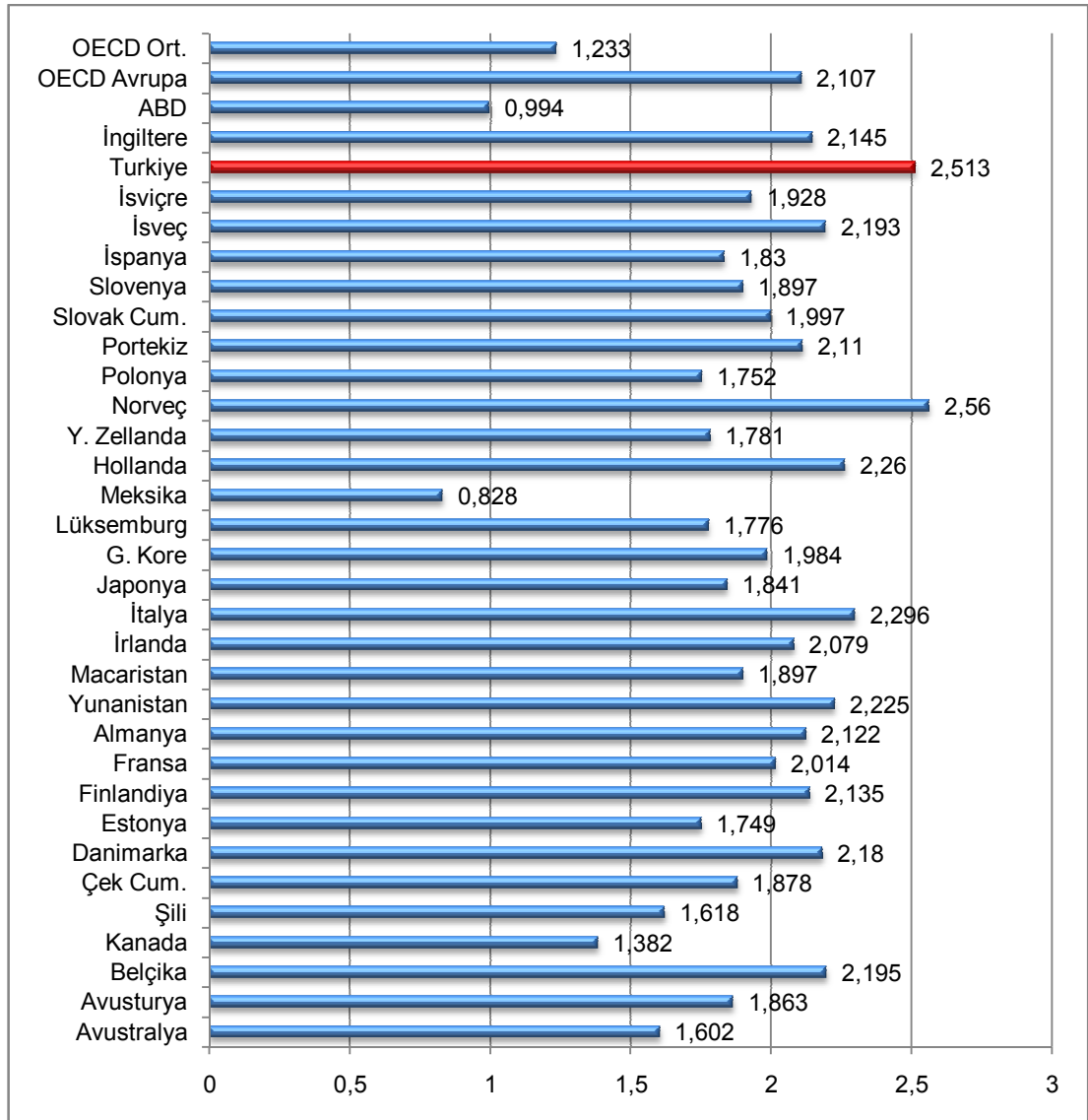
²⁰⁰ IEA; **a.g.r.**, s. 278.

²⁰¹ IEA; **a.g.r.**, s. 285.

B. OECD ÜLKELERİNDE AKARYAKIT FİYATLARI

OECD ülkelerinde akaryakıt fiyatları grafik 18, 19 ve 20’de yer almaktadır. Grafiklerde akaryakıt fiyatlarının 2012 yıl ortalamaları verilmektedir.

Grafik 18. OECD Ülkeleri 2012 Yılı Ortalama Benzin Fiyatları (\$/Litre)

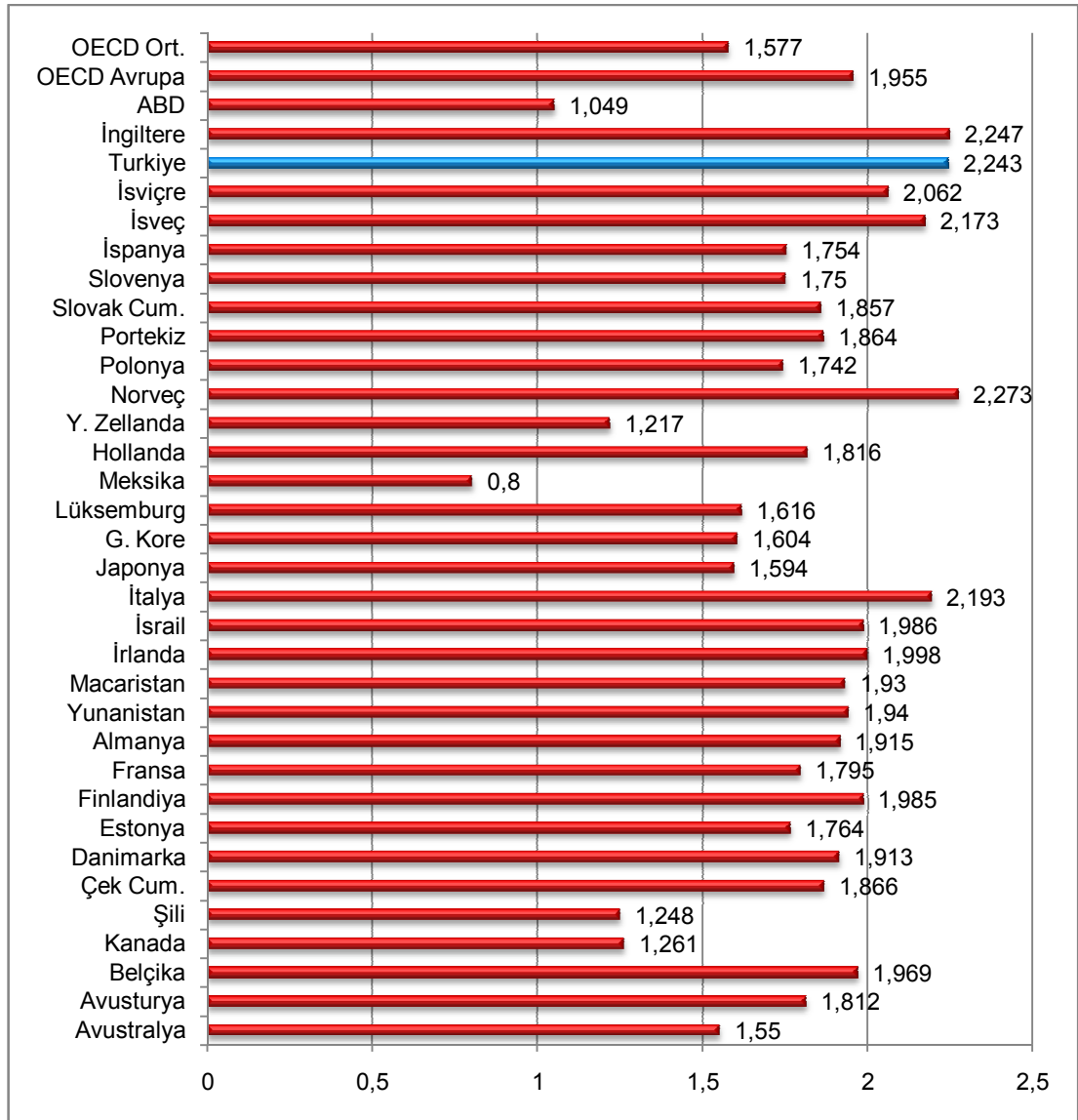


Kaynak: International Energy Agency; **Energy Prices And Taxes, Quarterly Statistics**, First Quarter 2013, s. 324.

Not: Japonya için normal benzin fiyatıdır. İsrail'in verisi bulunmadığı için grafikte yer almamaktadır.

Grafik 18’de yer alan benzin fiyatlarına göre, Türkiye 2012 yılı ortalaması açısından Norveç’in ardından benzin fiyatının dünyada en yüksek olduğu ülkedir. OECD ülkeleri arasında en ucuz benzin ise Meksika’dadır. Bununla birlikte Mayıs 2013 itibariyle dünyada en ucuz benzin Venezuela’da olup, OECD ülkeleri içinde en ucuz benzin fiyatına sahip olan Meksika, dünyada en ucuz benzin fiyatına sahip olan 18. ülke konumundadır.

Grafik 19. OECD Ülkeleri 2012 Yılı Ortalama Motorin Fiyatları (\$/litre)

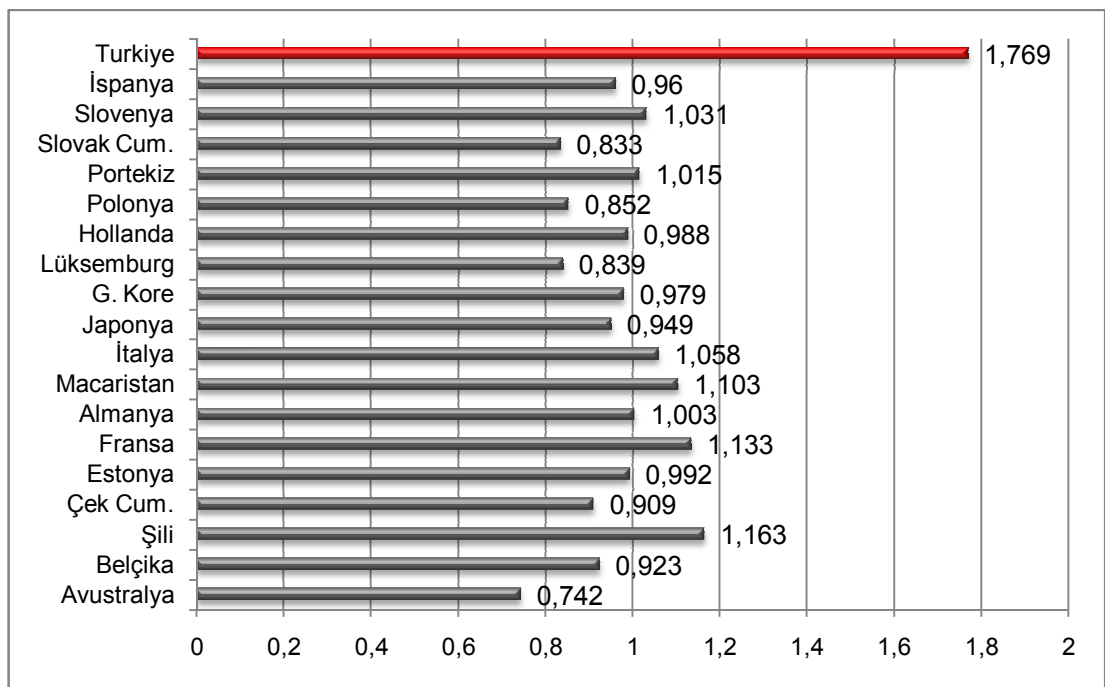


Kaynak: International Energy Agency; **Energy Prices And Taxes, Quarterly Statistics**, First Quarter 2013, s. 321.

Not: İsrail 2012 yılı 3. Çeyrek verisi.

Grafik 19'da ise 2012 yılı ortalama motorin fiyatları yer almaktadır. Buna göre Türkiye motorin fiyatı açısından İngiltere'nin ardından en yüksek fiyata sahip ülkedir. Bununla birlikte Mayıs 2013 itibariyle dünyada en ucuz motorin de Venezuela'da olup, en pahalı motorin ise sırasıyla Norveç, İsrail ve Türkiye'dedir. İngiltere ise 4. sırada yer almaktadır.

Grafik 20. OECD Ülkeleri 2012 Yılı Ortalama LPG Otogaz Fiyatları (\$/litre)



Kaynak: International Energy Agency; **Energy Prices And Taxes, Quarterly Statistics**, First Quarter 2013, s. 326.

Not: Japonya verisi 2010 yılı ortalamasıdır. Grafikte sadece LPG otogaz kullanan ülkeler yer almaktadır.

Grafik 20'ye göre ise 2012 yılı fiyat ortalamasında Türkiye LPG otogaz kullanan OECD ülkeleri arasında en yüksek fiyata sahip ülkedir. Türkiye'den sonra en yüksek fiyata sahip olan ülke Şili olup, Şili'de litresi 1,163 dolar olan LPG otogaz Türkiye'den yaklaşık %35 daha ucuzdur. LPG otogaz fiyatları açısından benzin ve motorine göre Türkiye'deki fiyatlar ile OECD ülkeleri arasındaki fiyat farkı belirgin olarak daha fazladır.

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRKİYE'DE AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLER VE VERGİ YÜKÜNÜN ANALİZİ

Petrol, iktisadi açıdan kıt bir maldır. Bu durum, petrol ve petrol ürünlerinin değerini artırdığı gibi, piyasalar üzerinde etkili olmasına ve ekonomiler için mikro ve makro düzeyde belirleyici rol oynamasına neden olmaktadır.

Petrol ve petrol ürünlerinin, ekonomik değerinin yanı sıra mali değerleri de göz ardı edilemez. Nitekim, petrol ürünlerine olan talebin yüksek olması, tüketim üzerine konulacak vergiler için tercih edilmesinde en önemli nedenler arasında yer almaktadır. Özellikle Türkiye gibi gelişmekte olan ekonomiler için, petrol ürünlerinden elde edilen vergi gelirleri, toplam gelirler içinde önemli bir yer tutmaktadır.

Petrol ürünleri içinde en fazla kullanım alanı olan akaryakıt ürünleri, Türkiye'de dönemler itibariyle farklı adlar ve farklı uygulamalara göre vergilendirilmiştir. Akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesinde dönüm noktası ise 1984 yılıdır. 1984 yılının son günlerinde akaryakıt tüketim vergisi yürürlüğe girmiş ve 2002 yılında ÖTV'nin yürürlüğe girmesine kadar ki sürede akaryakıt ürünlerinden alınan temel vergi olmuştur. Süreç içinde ATV vergi oranı artırılmakla birlikte özellikle 1995 yılından sonra vergi gelirleri içinde önemli bir paya sahip olmuş, ÖTV'nin yürürlüğe girmesinin ardından Türkiye'de akaryakıt ürünlerinden alınan temel vergi ÖTV olmuş ve uygulanmaya başladığından günümüze kadar KDV ile birlikte önemli boyutta vergi hasılatı sağlamıştır. Öyle ki, akaryakıt üzerinden elde edilen vergi gelirleri, toplam vergi gelirlerinin yaklaşık 1/5'ini bulmaktadır. Akaryakıt ürünlerinden elde edilen vergi gelirlerinin artışında tüketim artışının etkisi

bulunsa da ana neden yüksek ÖTV tutarları ile KDV'nin oluşturduğu vergi yüküdür.

I. TÜRKİYE'DE AKARYAKIT VERGİLERİNİN TARİHİ

Cumhuriyet'in kuruluşunun ardından Osmanlı İmparatorluğu'ndan devralınan vergi sisteminde önemli değişiklikler yapılmış ve zaman içinde yeni vergiler ihdas edilmiştir. Bu yeni sistem içinde akaryakıt tüketimi de vergilendirilmiştir. Motorlu taşıt sayısındaki artış ve ulaştırma alanındaki gelişmelere paralel olarak akaryakıt kullanımı artmış, tercih edilen vergi politikalarının da tesiriyle akaryakıttan elde edilen vergi gelirleri sürekli olarak artış yönlü bir seyir göstermiştir. 1923 yılından akaryakıt tüketim vergisinin ayrı bir vergi olarak alınmaya başladığı 1984 yılına kadar ki dönemde, akaryakıt ürünleri çeşitli şekillerde vergilendirilmiştir. Özellikle 1984 yılında uygulamaya konulan ATV ve 2002 Ağustos ayında yürürlüğe giren ÖTV, Türkiye'de akaryakıt üzerinden alınan vergiler içinde önemli yer tutmaktadır.

A. 1923 – 1984 DÖNEMİ

Cumhuriyet'in kuruluşu ile birlikte Osmanlı İmparatorluğu'nun vergi sistemi tasfiye edilmeye ve modern bir vergi sistemi kurulmaya başlanmış, ilk yıllarda aşar, ağnam, temettü ve musakkafat (bina) vergileri kaldırılmış ve 1926 yılında umumi istihlak vergisi getirilmiştir²⁰². Bu vergi de yaklaşık bir yıl sonra kaldırılarak muamele vergisi uygulamaya konulmuştur.

Cumhuriyet sonrası dönemde akaryakıtın vergilendirilmesine yönelik ilk önemli düzenleme ise 1930 yılına rastlamaktadır. Doğrudan akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesini konu alana ilk Kanun, *1718 sayılı Dahili İstihlâk*

²⁰² Dikmelik, Ayşe Berrin; “Akaryakıt Tüketim Vergisi Hasılatı ve Harcama Yerleri”, **Maliye Dergisi**, Sayı 110, Eylül - Aralık, 1992, s. 16.

Vergisi Hakkında Kanun'dur²⁰³. Dahili İstihlâk Vergisi'nin konusunu petrol ve şeker oluşturmuştur. Buna göre, dahilde üretilecek ve ithal edilecek olan ve belli bir yoğunluğun üzerindeki mazotun kilogramından 8 kuruş vergi alınması öngörülmüştür. Daha sonra, 6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu²⁰⁴ ile dahili istihlak vergisi yürürlükten kaldırılmıştır. 6802 sayılı Kanun ile Türkiye'de üretilen vergiye tabi malların üreticileri tarafından teslimi ile yabancı ülkede üretilen malların Türkiye'ye ithali vergiye tabi tutulmuş, petrol ve türevlerinden alınacak verginin oranı %20 olarak belirlenmiştir²⁰⁵. 1985 yılında KDV'nin yürürlüğe girmesiyle gider vergileri bünyesinde alınan bu vergi kaldırılmıştır.

6802 sayılı Kanun'un 66. maddesi uyarınca;

“Akaryakıtlardan alınacak istihsal vergisi gelir bütçesine irat kaydolunur. Karşılığında her yıl bu vergiye ait tahminlerin %40'ı nispetinde Karayolları Genel Müdürlüğüne, %22'si nispetinde il özel idarelerine ve %8'i nispetinde belediyelere verilmek üzere Maliye bütçesine ödenek konur.

Yıl sonunda sağlanan gelir, bütçeye konan ödeneklerden fazla veya eksik olduğu takdirde ertesi yıl ödeneklerinin hesabında nazara alınır.

İl özel idareleriyle belediyelere ait ödenekler her ay sonunda müsavî taksitler halinde ve bir evvelki yılın hasılat fazlası ise mütaakip yılın birinci ayı sonunda toptan Dahiliye Vekâleti emrine, ayrı ayrı iki hesabı kaydolunmak üzere, İller Bankasına tevdi olunur. İller Bankasında Dahiliye Vekâleti emrinde her ay toplanan bu paralar bankaca en geç ertesi ayın 15'ine kadar illerin ve belediyelerin son nüfus sayımındaki nüfus miktarına göre, illere ve 5237 sayılı kanunun 40 ve 42. maddeleri hükümleri mahfuz kalmak üzere belediyelere dağıtılır.”

hükmü ile vergi gelirinin dağılımı düzenlenmiştir. Ancak, belirtmek gerekir ki, bu madde ile bir genel bütçe geliri doğrudan belirlenen bir gidere

²⁰³ 1718 sayılı Kanun, 17.06.1930 tarih ve 1522 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

²⁰⁴ 6802 sayılı Kanun, 23.07.1956 tarih ve 9362 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

²⁰⁵ Dikmelik; **a.g.m.**, s. 16.

tahsis edilmiş olup bu durum bütçenin genellik ilkesine aykırılık oluşturmuştur²⁰⁶. Ayrıca, her yıl bütçe kanuna konulacak bir madde ile belirlenen oranlara bağlı kalma zorunluluğu da ortadan kaldırılmıştır²⁰⁷.

Dahili istihlâk vergisinden sonra, 5237 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu'nun²⁰⁸ 30. maddesi ile 'akaryakıt resmi' getirilmiştir. Madde uyarınca;

“Belediye sınırları içinde istihlâk edilmek üzere satılan petrolün kilosundan 1, benzin ve müştakları (türev) ile mazotun kilosundan 2 kuruşu geçmemek üzere belediye meclisince düzenlenecek tarife göre İstihlâk resmi alınır. Transit olarak geçirilecek akaryakıtlardan bu resim alınmaz.

Tarım makinelerinde kullanılacağı, tarım memurlarınca onaylananlar bu resimden müstesna tutulurlar.”

hükümleri getirilmiştir. Diğer taraftan 31. madde ile akaryakıt depo ücreti düzenlenmiş,

“Akaryakıtların belediye depolarında bulunduğu süre için 4 kiloluk küçük tenekelerden 2, 16 kiloluk büyük tenekelerden 8 kuruşu ve dökme halinde bulunanların beher kilosundan 20 parayı geçmemek üzere belediye meclisince düzenlenecek tarife göre aylık depo ücreti alınır.

Akaryakıtların depoda kaldığı süre bir aydan az ise bu ücret bir aylık olarak tahakkuk ettirilir, ikinci ay için ücretin yarısı, bundan sonraki sürenin her ayı için dörtte biri alınır.

Depolarda bulunan akaryakıtların sigorta edilmesi halinde sigorta masraflarının ödenmesi mal sahiplerine aittir.” hükümleri ile akaryakıt depolama işlemine bir mali yük getirilmiştir.

²⁰⁶ Dikmelik; **a.g.m.**, s. 17.

²⁰⁷ Dikmelik; **a.g.m.**, s. 17.

²⁰⁸ 5237 sayılı Kanun, 09.07.1948 tarih ve 6953 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.

5237 sayılı Kanun ile akaryakıtla ilişkin yapılan düzenlemeler, 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu²⁰⁹ ile 01.07.1981 tarihinden itibaren yürürlükten kalkmıştır. Nitekim, 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu ile de akaryakıt tüketim vergisi getirilmiştir (Md. 23-28). Buna göre,

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

Akaryakıt Tüketim Vergisinin mükellefi; bu verginin konusuna giren akaryakıtların satışını yapan rafineri şirketleri ile ithalatı gerçekleştiren kuruluşlardır. (Md. 24)

Türkiye Elektrik Kurumu ve Çukurova Elektrik Anonim Şirketinin elektrik üretimi için kullandığı fuel - oil bu vergiden müstesnadır. (Md. 25)

Akaryakıt Tüketim Vergisi, ton başına en az 100, en çok 500 lira olarak alınır. (Md. 26)

Rafineri şirketleri ve ithalatı gerçekleştiren kuruluşlar bir aylık dönemde yaptıkları satışlarını takibe den ayın 20. günü akşamına kadar merkezlerinin bağlı olduğu Maliye Vergi Dairesine bir beyanname ile bildirmeye ve vergiyi aynı süre içinde ödemeye mecburdurlar. (Md. 27)

Maliye Vergi Daireleri, Akaryakıt Tüketim Vergilerini tahsilini takip eden bir ay içerisinde İller Bankasında açılacak hesaba yatırır. Hesapta biriken bu meblağ, İller Bankasınca son genel nüfus sayımı sonuçlarına göre vergilerin yatırıldığı ayı izleyen ayın 15. günü akşamına kadar belediyelere dağıtılır. Belirtilen süreler içerisinde İller Bankası hesabına yatırılmayan ve belediyelere gönderilmeyen meblağlar %10 fazlasıyla vergi dairesi müdüründen ve İller Bankasından tahsil olunur...” (Md. 28)

²⁰⁹ 2464 sayılı Kanun, 29.05.1981 tarih ve 17354 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.

Belediyelere kaynak sağlamak amacıyla, Belediye Gelirleri Kanunu bünyesinde getirilen akaryakıt tüketim vergisi, 3074 sayılı Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu ile 1984 yılında yürürlükten kaldırılmıştır. Böylece, 3074 sayılı Kanun ile akaryakıt üzerinden alınan vergiler, yerel yönetim geliri olmaktan çıkmıştır.

1984 yılından 2002 yılına kadar geçen dönemde akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesinde başlıca vergi ATV olmuştur. Bununla birlikte, dönem içinde petrol ithalatından; rıhtım resmi, ithalde alınan damga vergisi, ithalde alınan KDV, gümrük vergisi, dahilde alınan KDV ve çeşitli fon kesintileri (Akaryakıt Fiyat İstikrar Fonu, Destekleme ve Fiyat İstikrar Fonu, Toplu Konut Fonu) söz konusu olmuş ve bu vergiler akaryakıt üzerinde mali yük oluşturmuştur²¹⁰.

B. 1985 – 2002 DÖNEMİ

01.12.1984 tarihinde yürürlüğe giren 3074 sayılı Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu²¹¹, 2464 sayılı Kanunda yer alan akaryakıt tüketim vergisine benzerlikler göstermektedir. Bununla birlikte, 3074 sayılı Kanun, 2464 sayılı Kanunun aksine, akaryakıt tüketim vergisini sadece belediyelere kaynak sağlayan bir vergi olmaktan çıkarmış ve belediyelerin yanı sıra genel bütçe ile bazı katma bütçeli idareler, fonlar ve il özel idarelerine de kaynak sağlayan bir vergi durumuna getirmiştir²¹². 3074 sayılı Kanun uyarınca;

“Rafineri şirketleri ile ithalatçı kuruluşlarca yapılan normal ve süper benzin, LPG, gazyağı, motorin ve fuel-oil satışları akaryakıt tüketim vergisine tabidir.” (Md. 1)

²¹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. Dikmelik; **a.g.m.**, s. 19 - 22.

²¹¹ 3074 sayılı Kanun, 20.11.1984 tarih ve 18581 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.

²¹² Dikmelik; **a.g.m.**, s. 22.

Akaryakıt tüketim vergisinin mükellefi; bu verginin konusuna giren akaryakıtların satışını yapan rafineri şirketleri ile ithalatı gerçekleştiren kuruluşlardır.” (Md. 2)

Akaryakıt tüketim vergisinin matrahı vergiye tabi maddelerin satış bedelidir. Satış bedeli tabiri, teslim edilen maddeler karşılığında, Katma Değer Vergisi hariç olmak üzere her ne adla olursa olsun müşteriden alınan veya müşterinin borçlandığı para veya diğer değerlerin toplamını ifade eder.” (Md. 3)

Kanunun 4. maddesi ile verginin oranı %6 olarak belirlenmiştir. Oran yıllar itibariyle artırılmış²¹³ ve 21.01.2000 tarihinde verginin oranı süper benzinde %240, motorinde ise %170 düzeyine gelmiştir. 16.04.2000 tarihinden sonra ise Bakanlar Kurulu Kararı ile vergi nispi olarak değil, maktu olarak alınmaya başlanmıştır.

Verginin maktu olarak alınmaya başlanmasındaki önemli bir etken AB'ye uyum süreci iken, bir diğer etken ise akaryakıt ürünlerinden alınan oransal verginin, fiyat ayarlamaları esnasında piyasaya katlamalı olarak ve yüksek miktarda yansımaları ile uygulanan ekonomik istikrar programı hedeflerine ulaşılmasında maliyet enflasyonunun engellenmesidir²¹⁴.

ATV'ye ilişkin olarak en son değişiklik ise 12.06.2002 tarihinde yayımlanan Bakanlar Kurulu Kararı ile yapılmış ve vergi, süper benzinde litrede 779.100 TL olarak belirlenmiştir. Motorinde ise vergi, 14.05.2002 tarihinde yapılan değişiklikle 506.750 TL'ye yükseltilmiştir.

18.06.2002 tarihinde süper benzininin litre fiyatı 1.472.000 TL, motorinin ise 1.085.000 TL'dir²¹⁵. Görüleceği üzere diğer mali yükler haricinde ATV'nin benzin ve motorin fiyatlarındaki ağırlığı %50'den fazla

²¹³ Yıllar itibariyle oranlar için bkz. Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu'nun değişik 4. maddesine ilişkin Bakanlar Kurulu Kararları, www.gib.gov.tr.

²¹⁴ Kıldış, Yusuf; “Akaryakıt Tüketim Vergisi Üzerine Bir Değerlendirme”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 166, Temmuz 2002, s. 139.

²¹⁵ (Erişim) <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/ShowNew.aspx?id=79394>, 22 Mayıs 2013.

olarak gerçekleşmektedir. Diğer taraftan, verginin maktu olarak belirlenmeye başladığı 16.04.2000 tarihinde süper benzinin litresinde ATV tutarı 306.415 TL, motorinin litresinde ise 208.599 TL'dir. Nitekim, yaklaşık iki yıl içinde benzinde ATV %153, motorinde ise %143 artmıştır.

ATV'nin beyan ve ödemesi, Kanunun 5. maddesinde düzenlenmiş olup buna göre; *“Rafineri şirketleri ve ithalatı gerçekleştirilen kuruluşlar bir aylık dönemde yaptıkları satışlarını, takiben ayın 20. günü akşamına kadar merkezle: inin bağlı olduğu vergi dairesine şekli ve muhtevası Maliye ve Gümrük Bakanlığınca tespit edilecek bir beyanname ile bildirmeye ve vergiyi aynı süre içinde ödemeye mecburdurlar”* şeklinde hüküm altına alınmıştır.

Vergi gelirlerinin dağılımı ise Kanunun 6. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre; *“Vergi daireleri, Akaryakıt Tüketim Vergisi hasılatının %55'ini tahsil edildiği ayı takip eden bir ay içerisinde T.C. Merkez Bankasında açılacak ‘Akaryakıt Tüketim Fonu’ hesabına yatırırlar.*

Akaryakıt Tüketim Fonu hesabında toplanan meblağın %30'unu belediyelerin hizmetlerini görebilmeleri için esasları Maliye ve Gümrük Bakanlığı ile Bayındırlık ve İskân Bakanlıklarınca müştereken hazırlanacak yönetmelik hükümleri çerçevesinde bu belediyelere, %30'u alt yapı tesislerinde kullanılmak üzere Karayolları Genel Müdürlüğüne, %30'u alt yapı hizmetlerinde kullanılmak üzere Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğüne, %8'i gençlere ve çocuklara hitap eden spor tesisleri kurulması için Beden Terbiyesi Genel Müdürlüğüne, %2'si ise 3040 sayılı Kanunun 4. maddesi uyarınca kurulan Türk Sporunu Teşvik Fonuna ödenir”. Verginin dağılımına ilişkin olarak Bakanlar Kurulunun düzenleme yetkisi bulunmaktadır²¹⁶.

ATV'nin vergi gelirlerine katkısı ve uygulandığı dönemde ortaya çıkan vergi yükü ile günümüzde akaryakıt ürünlerine uygulanan vergiler ve ortaya çıkardığı etkiler paralellik göstermektedir. Her ne kadar vergilerin yürürlükte

²¹⁶ 98/11803 no'lu Bakanlar Kurulu Kararı ile verginin dağılımına ilişkin nispetler %0 olarak belirlenmiştir.

olduğu yıllar ve isimler farklı olsa da temel olarak akaryakıt üzerinden alınan vergiler aynı amaca yani mali amaca hizmet etmekte ve aynı etkileri göstermektedir.

Akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesinde farklı gerekçeler olmakla birlikte en önemli gerekçe kamusal finansman ihtiyacı olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim günümüzde olduğu gibi ATV'nin yürürlükte olduğu yıllarda da (özellikle 1990'lı yıllarda) akaryakıt üzerinden sağlanan vergi hasılatı, toplam vergi hasılatı içinde önemli bir yer tutmuştur. Ayrıca ATV 1991 – 2000 yıllarını kapsayan dönemde ortalama %98,9'luk bir tahsilat oranına ulaşmıştır²¹⁷.

Tablo 3. Akaryakıt Tüketim Vergisi Gelirleri

YIL	ATV Geliri (Bin TL)	Vergi Gelirleri İçinde ATV'nin Payı (%)
1990	1.224	2,7
1991	2.370	3,0
1992	6.769	4,8
1993	12.791	4,8
1994	46.625	7,9
1995	103.180	9,5
1996	303.915	13,5
1997	637.472	13,4
1998	1.069.631	11,6
1999	2.247.996	15,2
2000	3.268.774	12,3
2001	5.658.541	14,2
2002*	6.353.549	10,7

*2002 yılında Akaryakıt Tüketim Vergisi kaldırılıp Ağustos ayı itibariyle ÖTV uygulamaya başlanmıştır. Tabloda yer alan tutar tüm yılı kapsamaktadır.

Kaynak: www.bumko.gov.tr adresinden tarafımızca düzenlenmiştir.

Tablo 3'de görüleceği üzere ATV gelirleri yıllar itibariyle artmış ve toplam vergi gelirleri içinde sahip olduğu pay, 1996 yılından sonra her yıl %10'un üzerinde gerçekleşmiştir. 1998 yılında ATV gelirlerinin vergi

²¹⁷ Karadeniz, Salim; "Parlayan Bir Yıldız: Akaryakıt Tüketim Vergisi", **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 238, Haziran 2001, s. 60.

gelirlerine oran olarak azalması, ilgili yılda toplam vergi gelirlerindeki artıştan kaynaklanmaktadır. 2001 yılında ise ekonomik kriz, doğal afetler vb. nedenlerle artan vergi yükü, akaryakıt üzerinden daha fazla gelir elde edilmesini sağlamıştır.

1990 – 2002 yılları arasında ATV'nin toplam vergi gelirleri içindeki payı yaklaşık beş kat artmıştır. 1994 yılından sonra, Gelir Vergisi ve KDV hasılatından sonra en büyük pay ATV'ye ait olmuştur²¹⁸. Diğer taraftan akaryakıt ürünlerinin talep esnekliği düşük olduğundan, ATV'de yapılan artışlar, vergi hasılatını olumsuz yönde etkilememiştir²¹⁹.

C. 2003 – 2012 DÖNEMİ

2003 yılı ve sonraki döneme ilişkin olarak, ÖTV'nin yürürlüğe girmesiyle ATV uygulaması sona ermiş ve akaryakıt üzerinden alınan ve vergi yükünü oluşturan iki vergi ÖTV ve KDV olmuştur. Akaryakıt ürünlerinden tahsil edilen KDV, ÖTV incelemesiyle bütünlük oluşturması amacıyla ayrı bir başlık altında incelenecektir.

2003 yılı ve sonrası dönemde, akaryakıtın vergilendirilmesinde ÖTV, vergi yükünün büyük bir kısmını oluşturmaktadır. Diğer taraftan akaryakıt ürünlerine %18 KDV uygulanmakta, ayrıca KDV matrahına ÖTV'de dahil edilerek, akaryakıt üzerinden ÖTV, KDV ve ÖTV'nin KDV'si tahsil edilmektedir.

²¹⁸ Karadeniz; **a.g.m.**, s. 60.

²¹⁹ Karadeniz; **a.g.m.**, s. 62.

II. AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLER

A. KATMA DEĞER VERGİSİ

Gelişmiş ülkelerin mali krizlerin etkilerini hafifletme ve mali konsolidasyon çabaları ile azgelişmiş ülkelerin ekonomik büyüme ve kalkınma amaçları, KDV'ye olan ilgiyi artırmış olup, bugün dünyada aralarında Türkiye'nin de yer aldığı 153 ülke KDV uygulamasını benimsemiştir²²⁰. Gelirin yeniden dağıtımına yönelik bir amacı bulunmayan, düz oranlı uygulanan KDV'nin, yaygınlaşmasının temel nedeni tahsilinin kolay olması ve yüksek getiri sağlaması olarak karşımıza çıkmaktadır²²¹.

KDV, Türkiye'de 1985 yılından itibaren uygulanmaya başlanmıştır. Dünya'da olduğu gibi Türkiye'de de KDV'nin bazı uygulama güçlüklerine rağmen Türkiye'de de benimsenmesinin temelinde Avrupa Ekonomik Topluluğu'nun vergi sisteminde KDV'yi tercih etmesinin etkisi bulunmaktadır²²².

Akaryakıt ürünleri açısından KDV'nin konusunu, bu ürünlerin yurt içi teslimleri, ithali, müzayede mahallerinde veya gümrük depolarında satışı, boru hattı ile ham petrol, gaz ve bunlara ait ürünlerin taşınması oluşturmaktadır. KDV Kanunu'nun 10. maddesi uyarınca; *“mal teslimi ve hizmet ifası hallerinde, malın teslimi veya hizmetin yapılması, malın tesliminden veya hizmetin yapılmasından önce fatura veya benzeri belgeler verilmesi hallerinde, bu belgelerde gösterilen miktarla sınırlı olmak üzere fatura veya benzeri belgelerin düzenlenmesi, kısım kısım mal teslimi veya hizmet yapılması mutad olan veya bu hususlarda mutabık kalınan hallerde, her bir kısmın teslimi veya bir kısım hizmetin yapılması, komisyoncular vasıtasıyla veya konsinyasyon suretiyle yapılan satışlarda, malların alıcıya*

²²⁰ Çelen, Mustafa; Güler, Hünkar; “Türkiye ve AB Ülkelerinde KDV Hasılat Performansının Değerlendirilmesi”, 27. Türkiye Maliye Sempozyumu (Vergi Sisteminin Yeniden Yapılandırılması Gereği ve Alternatif Finansman Arayışları), 20 - 24 Mayıs 2012, Antalya, s. 87.

²²¹ Çelen; Güler; a.g.m., s. 87.

²²² Eğilmez, Mahfi; *Katma Değer Vergisi (Teori - Uygulama)*, Ankara, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu Yayını No: 1982/248, 1983, s. 11.

teslimi, malın alıcıya veya onun adına hareket edenlere gönderilmesi halinde, malın nakliyesine başlanması veya nakliyecisi veya sürücüsüne tevdi, su, elektrik, gaz, ısıtma, soğutma ve benzeri enerji dağıtım veya kullanımlarında bunların bedellerinin tahakkuk ettirilmesi, İthalatta, Gümrük Kanunu'na göre gümrük vergisi ödeme mükellefiyetinin başlaması, gümrük vergisine tabi olmayan işlemlerde ise gümrük beyannamesinin tescili ile ikametgâhı, işyeri, kanunî merkezi ve iş merkezi Türkiye'de bulunmayanlar tarafından yabancı ülkeler ile Türkiye arasında yapılan taşımacılık ile transit taşımacılıkta gümrük bölgesine girilmesi veya gümrük bölgesinden çıkılması..." vergiyi doğuran olay²²³ olarak kabul edilmektedir. Akaryakıt ürünlerinde mal teslimi ve 10. maddede belirtilen diğer haller, KDV açısından vergiyi doğuran olay olmaktadır. KDV Kanunu'nun 8. maddesi doğrultusunda, KDV'nin mükellefi Türkiye'de akaryakıt ürün teslimi yapan rafineriler, dağıtım şirketleri ve akaryakıt dağıtım bayileri ile bu ürünleri yurt dışından ithal edenlerdir.

KDV'de istisnalar, Kanunun 11 – 17. maddeleri ve geçici maddeler ile düzenlenmiştir. Akaryakıt ürünleri açısından KDV istisnaları;

İhracat İstisnası: İhracat istisnası KDV Kanunu'nun 11 ve 12. maddelerinde hüküm altına alınmıştır. Buna göre, akaryakıt ürünlerinin ihracat teslimleri KDV'den müstesnadır. Bir teslimin ihracat teslimi sayılabilmesi için ise, KDV Kanunu'nun 12. maddesi uyarınca;

- Akaryakıt ürünlerinin teslimi yurt dışındaki bir müşteriye veya bir serbest bölgedeki alıcıya ya da yetkili gümrük antreposu işleticisine yapılmalıdır.

- Teslim konusu akaryakıt ürünü Türkiye Cumhuriyeti gümrük bölgesinden çıkarak bir dış ülkeye veya bir serbest bölgeye ulaşmış olmalı veya yurt dışındaki müşteriye gönderilmek üzere yetkili gümrük antreposuna konulmalıdır (Teslim konusu malın ihraç edilmeden önce yurt dışındaki alıcı

²²³ KDV'de vergiyi doğuran olaya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Kızılot, Şükrü; **Açıklamalı ve İctihathı Katma Değer Vergisi Kanunu ve Uygulaması**, 6. Baskı, Ankara, Yaklaşım Yayıncılık, 2012, s. 561 - 627.

adına hareket eden yurt içindeki firmalar veya bizzat alıcı tarafından işlenmesi veya herhangi bir şekilde değerlendirilmesi durumu değıştirmez).

Petrol Arama Faaliyetlerine İlişkin İstisna: KDV Kanunu'nun 13/c maddesi uyarınca; Petrol Kanunu hükümleri gereğince petrol arama faaliyetlerine münhasır olmak üzere bu faaliyetleri yürütenler ile aynı Kanun hükümlerine göre boru hattıyla taşımacılık yapanlara bu hatların inşa ve modernizasyonuna ilişkin yapılan teslim ve hizmetlere yapılan hizmetler ile mal teslimleri KDV'den istisna edilmiştir.

İhraç Malı Taşıyan Araçlara Yapılacak Motorin Teslimlerinde İstisna: KDV Kanunu'nun 14. maddesi uyarınca, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ile 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu hükümleri çerçevesinde, Bakanlar Kurulu tarafından belirlenen sınır kapılarında 4458 sayılı Gümrük Kanununun ihracat rejimi kapsamında yurt dışına çıkarılacak eşyayı taşıyan kamyon, çekici ve soğutucu ünitesine sahip yarı römorkların depolarına (araçların ve soğutucu ünitelerin standart yakıt deposu miktarlarını aşmamak kaydıyla) yalnızca yurt dışına çıkışlarında yapılacak motorin teslimi vergiden istisnadır.

Diplomatik İstisna: KDV Kanunu'nun 15. maddesi uyarınca, karşılıklı olmak kaydıyla, yabancı devletlerin Türkiye'deki diplomatik temsilciliklerine, konsolosluklarına ve bunların diplomatik haklara sahip mensuplarına yapılan teslim ve hizmetler ile uluslararası anlaşmalar gereğince vergi muafiyeti tanınan uluslararası kuruluşlara ve bunların mensuplarına yapılan teslim ve hizmetler vergiden istisna edilmiştir²²⁴.

Boru Hattı İle Yabancı Petrol, Gaz vs. Taşınması Hizmetleri İstisnası: KDV Kanunu'nun 17/4 maddesinin (j) bendi uyarınca, boru hattı ile yapılan yabancı ham petrol, gaz ve bunların ürünlerinin taşınması hizmetleri istisna kapsamında yer almaktadır.

²²⁴ Akaryakıt teslimlerinde diplomatik istisnaya ilişkin olarak ayrıntılı bilgi için bkz. Kızılot; **a.g.e.**, s. 878 - 879.

Akaryakıt ürün teslimleri açısından matrah, KDV Kanunu'nun 20. maddesi uyarınca, teslim işlemi olarak, bu işlemlerin karşılığını oluşturan bedel olarak belirlenmiştir. Ayrıca, KDV Kanunu'nun 24/b maddesine göre, ambalaj giderleri, sigorta, komisyon ve benzeri gider karşılıkları ile vergi, resim, harç, pay, fon karşılığı gibi unsurlar KDV matrahına dahil edilmiştir. Bu itibarla, akaryakıt teslimlerinde satıcılar tarafından hesaplanan ÖTV, KDV matrahına dahil edilmektedir.

KDV Kanunu'nun 28. maddesi uyarınca, KDV oranı, vergiye tabi her bir işlem için %10'dur. Bakanlar Kurulu bu oranı, 4 katına kadar artırmaya, %1'e kadar indirmeye yetkilidir. Bu yetki çerçevesinde Bakanlar Kurulu, KDV oranlarını;

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

Akaryakıt ürünleri ise ekli listelerde yer almamakta ve bu doğrultuda %18 KDV'ye tabi bulunmaktadır.

B. ÖZEL TÜKETİM VERGİSİ

Ekonomik sürecin üretim ve dağıtım aşamalarında (ya da sadece birinde), istisna ve muafiyetler dışında kalan tüm mal ve hizmetler üzerinden alınan muamele vergilerinin yanı sıra ayrı ayrı olmak üzere belirtilen bazı mal ve hizmetlerden alınan vergilere özel tüketim vergileri adı verilmektedir²²⁵. Bu genel tanımın yanı sıra literatürde farklı özel tüketim vergisi tanımları yer

²²⁵ Turhan; **a.g.e.**, s. 165 - 166.

almakla birlikte, genel olarak tüm tanımlamaların ortak noktası, özel tüketim vergilerinin belirli mal veya mal grupları üzerinden alındığıdır²²⁶.

Vergilendirmeye yönelik tepkileri en aza indirme açısından, diğer vergilere kıyasla daha elverişli olan özel tüketim vergileri, gümrük vergileri ile birlikte tarihin en eski vergileri olarak bilinmektedir²²⁷. Her ülkede farklı biçim ve oranlarda alınsa da genel olarak alışkanlık verici maddeler, lüks maddeler ile sürümü yüksek ve gelir potansiyeli yüksek mallar üzerinden ÖTV alınmaktadır. Özel tüketim vergileri tek aşamalı, kapsamı sınırlı ve mal tanımı standart, mali ve sosyal politikaların uygulamasında etkin ve hasılatı yüksek bir vergi olarak karşımıza çıkmaktadır²²⁸.

ÖTV'nin öncelikli amacı malidir. Bunun yanı sıra; yüksek gelir gruplarının tüketimine yönelik olarak konularak vergi yükünün adil dağılımına katkı sağlamak, bazı kişi ve grupların toplumdaki diğer kişi ve gruplara nazaran kamusal hizmetlerden daha fazla fayda sağladıkları düşüncesiyle bunları vergilendirerek adaleti tesis etmek, vergilemenin ortaya çıkardığı idari güçlükleri aşmak, olağan dışı dönemlerde kıt mallar üzerine konularak verginin düzenleyici etkisinden faydalanmak ve sosyal faydaları düşük ve zararlı olabilecek mallar üzerine konularak verginin mali olmayan amaçlarına da hizmet edebilmektedir²²⁹.

Ülkemizde geçmiş dönemlerdeki vergi uygulamalarında her ne kadar özel tüketim vergilendirilse de, Türkiye'de ÖTV adı altında bir vergi 01.08.2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Böyle bir verginin yürürlüğe konulmasına yönelik girişimler ise daha eskilere dayanmaktadır. ÖTV ile ilgili ilk çalışmalar 1990'lı yılların başına rastlamaktadır. Verginin gündeme gelmesinde başlıca etkenler, AB'ye uyum ve bu doğrultuda dolaylı vergilerde

²²⁶ Ayrıntılı bilgi için bkz. Edizdoğan, Nihat; **Teoride ve Uygulamada Özel Tüketim Vergileri**, Bursa İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi İşletme Fakültesi, Yayın No: 6, Bursa, 1981, s. 4

²²⁷ Turhan; **a.g.e.**, s. 166.

²²⁸ Oktar, Kemal; **Özel Tüketim Vergisi Yorum ve Açıklamaları**, Savaş Yayınevi, 2008, s. 9 - 11.

²²⁹ Turhan; **a.g.e.**, s. 167 - 168, Edizdoğan; **a.g.e.**, s. 9 - 13.

sadeleştirme çabaları ile gelir ihtiyacını karşılamak olarak karşımıza çıkmaktadır.

1999 genel seçimlerinden kısa süre sonra, yaşanan deprem felaketleri ve 2001 yılında yaşanan ekonomik kriz sonucunda Türkiye, tarihinin en ağır ekonomik ve sosyal bunalımlarından birisini yaşamış ve devletin gelir ihtiyacı had safhaya çıkmıştır. Bundan dolayı ÖTV gibi yüksek gelir getirecek ve AB uyum sürecine katkıda bulunacak bir verginin yürürlüğe konulması kaçınılmaz olmuştur. Bu doğrultuda, 17.05.2002 tarihinde TBMM'ye sunulan üçüncü ÖTV Kanunu tasarısı, 06.06.2002 tarihinde kabul edilmiş ve 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu 12.06.2002 tarih ve 24783 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır (Daha önce ÖTV'ye ilişkin iki tasarı gündeme gelmiş fakat çeşitli nedenlerle kanunlaşmamıştır) Böylece, Türk Vergi Sistemine 01.08.2002 tarihi itibarıyla ÖTV adı altında yeni bir vergi dahil olmuştur. ÖTV'nin yürürlüğe girmesinin ardından ise 16 adet vergi, resim, harç ve fon kaldırılmıştır²³⁰. Bu şekilde bir anlamda AB uyum sürecine katkı sağlanmış diğer taraftan da Hazine'ye ÖTV gibi yeni ve yüksek bir gelir kaynağı yaratılmıştır.

4760 sayılı ÖTV Kanunu; 6 tanesi geçici madde olmak üzere 26 maddeden oluşmaktadır. Bugüne kadar özellikle oran ve hadler başta olmak üzere ÖTV Kanunu'na ilişkin pek çok düzenleme ve açıklama yapılmış, günün sosyal ve ekonomik şartları doğrultusunda ÖTV uygulaması stabil kalmamıştır.

ÖTV'de verginin konusunu, belirli bir iktisadi süreç içinde bulunan ve kanuna ekli dört (I, II, III, IV) listenin kapsamına alınmış mallar, gümrük tarife

²³⁰ Akaryakıt Fiyat İstikrar Payı, Trafik Tescil Harcı, Taşıt Alım Vergisi, Ek Taşıt Alım Vergisi, Ek Vergi, Akaryakıt Tüketim Vergisi, Tütün Mamulleri ve Alkollü İçeceklerin İthal veya Satışında Alınan Savunma Sanayi Destekleme Fonu, Eğitim, Gençlik, Spor ve Sağlık Hizmetleri Vergisi, Motorlu Taşıtların Kayıt, Tescil ve Devirlerinde Alınan Özel İşlem Vergisi, Motorlu Taşıtların Kayıt, Tescil ve Devir İşlemlerinde Alınan Eğitime Katkı Payı, Tütün Mamulleri ve Alkollü İçeceklerden Alınan Mera Payı, Taşıt Alım Vergisinin 1/4'ü Oranında Alınan Çevre Kirliliğini Önleme Fonu, Toplu Konut Fonu, Tütün Mamulleri ve Alkollü İçeceklerin İthal veya Satışında Alınan Tütün, Tütün Mamulleri ve Alkollü İçecekler Düzenleme Kurumu Payı, Şehit, Malul, Dul ve Yetimleri Payı, Federasyonlar Fonu.

istatistik pozisyon numaraları itibarıyla yer almaktadır. Buna göre, I sayılı listede “Petrol ve Petrol Ürünleri”, II sayılı listede “Motorlu Taşıtlar”, III sayılı listede “Tütün Mamülleri ile Alkol ve Kolalı İçecekler”, IV sayılı listede ise “Lüks Mallar ve Elektronik Ürünler” yer almaktadır. Bu bağlamda hizmetler verginin konusuna girmemektedir. Bir malın verginin konusuna girmesi için o malın hem Kanuna ekli listelerde yer alması hem de kanunun öngördüğü iktisadi aşamada bulunması gerekmektedir.

ÖTV’nin kapsamı Kanunun ilk maddesinde ifade edilmiştir. Akaryakıt ürünleri açısından;

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

(I), (III) ve (IV) sayılı listelerdeki mallar ile (II) sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tâbi olmayanların özel tüketim vergisi uygulanmadan önce müzayede yoluyla satışı, bir defaya mahsus olmak üzere ÖTV’ye tabi tutulmaktadır. ÖTV, kapsamına giren her mala bir kez uygulanmaktadır. Bu nedenle, verginin kapsamına giren malların vergi uygulandıktan sonraki el değiştirmeleri veya iktisapları, verginin konusuna girmemektedir.

1. Akaryakıt Ürünlerinde ÖTV Uygulaması

ÖTV Kanununa ekli I sayılı liste, petrol ve petrol ürünlerini kapsamaktadır. I sayılı liste, A ve B cetvellerinden oluşmaktadır (Bkz. Ek). A cetvelinde piyasada akaryakıt olarak kullanılan benzin, motorin, biodizel, fuel-oil gibi ürünler ile doğalgaz ve LPG yer almakta, B cetvelinde ise günlük kullanımının yanı sıra ağırlıklı olarak üretimde kullanılan; solvent, madeni yağlar, baz yağ, yağlama müstahzarı gibi ürünler bulunmaktadır.

Petrol ürünleri açısından vergiyi doğuran olay, bir defaya mahsus olmak üzere bunların rafineriler dahil imalatçıları veya ithalatçıları tarafından

yurt içindeki ilk teslimleri veya teslim sayılan hallerde ortaya çıkmaktadır. Ayrıca, I sayılı listede sayılan ürünlerin, ÖTV uygulanmadan önce müzayede yoluyla satışında da bir defaya mahsus olmak üzere vergiyi doğuran olayın meydana geldiği kabul edilmektedir.

ÖTV Kanunu'nun 4. maddesinde, I sayılı listedeki mallar için verginin mükellefi; imal veya ithal edenler ile bu malların müzayede yoluyla satışını gerçekleştirenler ve bu malları belgesiz olarak bulunduranlar olarak ifade edilmektedir²³¹.

KDV'de bahsi geçtiği üzere, ÖTV Kanunu'nda çeşitli istisnalar²³² yer almaktadır. Buna göre, akaryakıt ürünlerine ilişkin olarak istisnalar;

İhracat istisnası: ÖTV Kanunu'nun 5/1. maddesi uyarınca; yurt dışındaki alıcılara teslim edilen ve Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Bölgesi'nden çıkan mallar ÖTV'den istisnadır.

Diplomatik İstisna: ÖTV Kanunu'nun 6. maddesi uyarınca; petrol ürünlerinin, karşılıklı olmak kaydıyla yabancı devletlerin Türkiye'deki diplomatik temsilcilikleri, konsoloslukları ve uluslararası anlaşmalarla vergi muafiyeti tanınan uluslararası kuruluşlar ve bunların diplomatik haklara sahip mensupları tarafından kendi ihtiyaçları için ilk iktisabı, ithali veya bunlara teslimi ÖTV'den müstesna tutulmuştur.

Güvenlik Birimlerine Yapılan Teslimlerde İstisna: ÖTV Kanunu'nun 7/1-a maddesi uyarınca; Milli Savunma Bakanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı,

²³¹ Listelerdeki malların belgesiz olarak bulundurulduğunun tespiti halinde, belgesiz mal bulunduran mükelleflere, bu malların alış belgelerinin ibrazı için tespit tarihinden itibaren 10 günlük bir süre verilir. Bu süre içinde alış belgelerinin ibraz edilememesi halinde, belgesi ibraz edilemeyen malın tespit tarihindeki emsal bedeli üzerinden hesaplanan özel tüketim vergisi, alışını belgeleyemeyen mükellef adına re'sen tarh edilir. Tarh edilecek özel tüketim vergisi, asgari maktu vergi tutarına göre hesaplanacak vergiden az olamaz. Bu tarhiyata vergi ziyası cezası uygulanır. Ancak, belgesiz mal bulunduran mükelleflere bu malları satanlara, bu satışları ile ilgili vergi inceleme raporuna dayanılarak özel tüketim vergisi tarhiyatı yapıldığı takdirde, ayrıca alıcıdan özel tüketim vergisi ve buna ilişkin ceza aranmaz.

²³² Ayrıntılı bilgi için bkz. Şenyüz, Doğan; **Türk Vergi Sistemi**, 13. Baskı, Ankara, Yaklaşım Yayınları, 2007, s. 619 - 628.

Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Milli İstihbarat Teşkilatına petrol ürünleri teslimleri ÖTV'den istisna edilmiştir.

Petrol Arama ve Üretim Faaliyetlerinde İstisna: ÖTV Kanunu'nun 7/1-b maddesi uyarınca; Petrol Kanunu hükümlerine göre petrol arama ve üretim faaliyeti yapanlara, bu faaliyetlerinde kullanmak üzere petrol ürünlerinin teslimi ÖTV'den istisna edilmiştir.

Tasfiyelik Hale Gelen Malların Kamu Kurumlarına Bedelsiz Teslimlerinde İstisna: ÖTV Kanunu'nun 7/1-c maddesi uyarınca; 4458 sayılı Gümrük Kanunu uyarınca tasfiyelik hale gelen petrol ürünlerinin; tabii afetler, bulaşıcı hastalıklar ve benzeri olağanüstü durumlarda genel ve özel bütçeli dairelere, il özel idarelerine, belediyelere, köylere ve bunların teşkil ettiği birliklere bedelsiz teslimleri vergiden istisnadır.

İhraç Malı Taşıyan Araçlara Motorin Tesliminde İstisna: (I) sayılı listede yer alan bazı motorin çeşitlerinin (2710.19.41.00.11, 2710.19.41.00.13 ve 2710.19.45.00.12 G.T.İ.P. numaralı mallar) 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun ile 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu hükümleri çerçevesinde; Bakanlar Kurulu tarafından belirlenen sınır kapılarında, 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nun ihracat rejimi kapsamında yurt dışına çıkarılacak eşyayı taşıyan kamyon, çekici ve soğutucu ünitesine sahip yarı römorkların depolarına (araçların ve soğutucu ünitelerin standart yakıt deposu miktarlarını aşmamak kaydıyla) yalnızca yurt dışına çıkışlarında teslimi vergiden istisna tutulmuştur.

ÖTV Kanunu'nun 8. maddesi uyarınca; I sayılı listenin (B) cetvelindeki malların; I sayılı listeye dahil olmayan malların imalinde kullanılmak üzere mükellefler tarafından tesliminde tarh ve tahakkuk ettirilen ÖTV'nin Bakanlar Kurulu tarafından belirlenecek kısmı, teminat alınmak suretiyle tecil olunmaktadır. Söz konusu malların tecil tarihini takip eden aybaşından itibaren 12 ay içinde I sayılı listeye dahil olmayan malların imalinde kullanılması durumunda ise tecil olunan vergi terkin edilmektedir.

ÖTV Kanunu'nun 13. maddesi uyarınca ham petrolü fason olarak imal edenler, daha yüksek tutarda vergiye tabi mal olarak kullanan veya üçüncü kişilere satan alıcılar ile ihraç edilmek için üretilenler hariç olmak üzere, VUK'un verdiği yetki uyarınca kullanılma zorunluluğu getirilen özel etiketi veya işareti olmayan veya Petrol Piyasası Kanunu'nun 18. maddesinin verdiği yetki uyarınca kullanılma zorunluluğu getirilen ulusal markeri bulunmayan ya da standartlara uygun olmayan malları bulundurduğu tespit edilen işyeri sahibi adına, tespit tarihindeki malların emsal bedeli veya miktarı üzerinden re'sen ÖTV tarh edilmektedir. Tarh edilen bu vergi, asgari maktu vergi tutarına göre hesaplanacak vergiden az olamayacağı gibi tarhiyata vergi ziyai cezası da uygulanmaktadır.

Petrol ve petrol ürünlerinin ithali ÖTV'ye tabi değildir. ÖTV, bunların yurt içi satışları üzerinden alınmaktadır. Her ne kadar Kanun koyucu ithalat aşamasını ÖTV'ye tabi tutmasa da ödenecek ÖTV'yi teminat altına almıştır. Şöyle ki; ÖTV Kanunu'nun 16. maddesi uyarınca; petrol ve petrol ürünlerinin yurt için satışları sırasında tahsil edilecek ÖTV tutarına karşılık olarak, ithalatçıdan Maliye Bakanlığı'nın belirlediği esaslar çerçevesinde teminat alınmaktadır.

Petrol ve petrol ürünleri için vergilemede miktar esası geçerlidir. ÖTV Kanunu'nun 11. maddesi uyarınca; maktu vergi tutarları kilogram, litre, metreküp, standart metreküp, kilokalori veya bunların alt ve üst birimleri ile gerektiğinde büyüklükleri de dikkate alınarak kap, ambalaj veya adet olarak uygulanabilmektedir.

ÖTV Kanunu'nun 14. maddesi uyarınca; ÖTV, mükelleflerin yazılı beyanları üzerine tarh olunur. Vergi, beyanname verme süresi içinde ödenmektedir. Vergilendirme dönemi; her ayın ilk 15 günlük birinci ve kalan günlerinden oluşan ikinci dönemdir. Beyanname, vergilendirme dönemini izleyen 10. günü akşamına kadar mükellefin KDV yönünden bağlı olduğu vergi dairesine verilmektedir. Bakanlar Kurulu'nun vergilendirme dönemini gün veya ay olarak belirlemeye, beyanname verme ve vergi ödeme süresini

kısaltmaya, vergilendirmeyi ithal aşamasında gümrük idaresine yaptırmaya yetkisi bulunmaktadır.

2. ÖTV Gelirleri

ÖTV yürürlüğe girdiği 2003 yılından günümüze kadar ki süreçte, bütçelerin önemli bir gelir kaynağı olmuştur. Tablo 4'den de görüleceği üzere yıllar itibariyle ÖTV gelirleri sürekli artmış, ÖTV gelirlerinin büyük bir kısmını da I sayılı listede yer alan mallardan elde edilen vergiler sağlamıştır.

Tablo 4. ÖTV Gelirleri (Milyar TL), Oransal Dağılım (%)

YIL	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*	2012
Vergi Gelirleri	82,5	100,4	119,6	137,5	152,8	168,1	172,4	210,5	253,7	278,7
ÖTV Gelirleri	22,6	26,6	33,3	36,9	39,1	41,8	43,6	57,3	64,2	71,7
Petrol, D.gaz Ürünleri	15,1	15,7	19,4	20,5	22,0	23,9	25,5	31,7	33,5	35,9
Motorlu Taşıtlar	1,5	2,7	4,3	4,1	4,3	3,8	3,3	6,2	8,5	8,4
Alkollü İçkiler	0,959	1,3	1,5	1,9	1,9	2,0	2,1	2,9	3,8	4,6
Tütün Mamülleri	4,5	6,1	7,1	8,9	9,6	10,9	11,5	14,8	15,8	20,0
Kolalı Gazozlar	0,206	0,279	0,324	0,446	0,184	0,205	0,212	0,221	0,281	0,276
Day.Tük. ve Diğer Mallar	0,267	0,444	0,716	0,975	1,0	1,0	0,85	1,5	2,0	2,4

YIL	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011*	2012
ÖTV Gelirleri	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Petrol, D.gaz Ürünleri	66,8	59	58,2	55,5	56,2	57,2	58,5	55,3	52,2	50,1
Motorlu Taşıtlar	6,6	10,1	12,9	11,1	11	9,1	7,5	10,8	13,2	11,7
Alkollü İçkiler	4,2	4,9	4,5	5,1	4,8	4,8	4,8	5,0	5,9	6,4
Tütün Mamülleri	20,0	23,0	21,0	24,0	24,0	26,0	26,0	26,0	25,0	27,9
Kolalı Gazozlar	1,0	1,0	1,0	1,2	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4
Day.Tük. ve Diğer Mallar	1,1	1,7	2,1	2,6	2,5	2,4	1,9	2,6	3,1	2,8

* 6111 Sayılı Kanun kapsamında 3 milyon TL ÖTV tahsil edilmiştir.

Not: Oransal dağılım yuvarlamalardan dolayı sapmalar gösterebilmektedir.

Kaynak: www.muhasabat.gov.tr adresinden tarafımızca düzenlenmiştir.

ÖTV gelirleri, uygulanmaya başladığından itibaren her yıl, toplam vergi gelirlerinin yaklaşık 1/4'ünü oluşturmuştur. Tabloda dikkat edilirse, toplam ÖTV gelirlerinin yarından fazlasının da petrol ve doğalgaz ürünlerinden elde edilmektedir.

C. DİĞER MALİ YÜKLER

Akaryakıt ürünlerinde pompa fiyatlarının önemli bir kısmını ÖTV ve KDV oluşturmaktadır. Vergilerin yanı sıra fiyat oluşumunda, rafineri fiyatı, EPDK payı ve nakliye bedeli ile depo ve bayi kârları eklenmektedir.

Petrol fiyatları, Petrol Piyasası Kanunu uyarınca, en yakın dünya serbest piyasa koşullarına göre oluşmaktadır. Ülkemizde gümrüksüz rafineri fiyatı; Akdeniz – İtalyan piyasasında yayınlanan CIF Akdeniz ürün fiyatlarına göre belirlenmektedir. Sonraki aşamada ise depo ve pompa fiyatları belirlenmektedir. Akaryakıt ürünlerinin pompa satış fiyatlarının oluşumunda ise kanuni yüklerin yanı sıra dağıtım ve satış aşamalarında ortaya çıkan mali yükler de eklenerek pompa satış fiyatına ulaşılmaktadır.

Akaryakıtta fiyat oluşumunu formüle edersek;

Rafineri satış fiyatı = Gümrüksüz rafineri fiyatı + ÖTV + EPDK Payı

Pompa fiyatı = Rafineri satış fiyatı + Depo ve Bayi kârları + KDV

23.02.1998 tarih ve 98/10745 sayılı kararname²³³ uyarınca petrol ürünlerinin fiyat tespiti, dünya petrol fiyatları ve dolar kurunda meydana gelen değişimlere bağlı olarak rafineriler ve dağıtım şirketleri tarafından serbest piyasa şartlarında belirlenmek üzere otomatiğe bağlanmıştır. 5015 sayılı Kanun gereğince de 2005 yılından itibaren serbest piyasa modeline geçilmiştir. Petrol piyasasının denetim ve gözetimi EPDK'ya verilmiştir. Yeni

²³³ 14.03.1998 tarih ve 23286 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

uygulamaya göre, akaryakıt dağıtım şirketleri, farklı fiyat politikalarına göre depo satış fiyatını belirlemekte, bayiler ise dağıtım şirketleri tarafından kendilerine tavsiye edilen tavan pompa satış fiyatlarını uygulamakta veya bulundukları bölgenin rekabet koşullarına göre kendi pompa satış fiyatlarını belirlemektedirler²³⁴.

LPG fiyatları belirlenirken de benzer bir durum söz konusudur. 5307 sayılı Sıvılaştırılmış Petrol Gazları Piyasası Kanunu'nun 10. maddesi uyarınca, LPG fiyatları, erişilebilir dünya serbest piyasa koşullarına göre oluşmakta, rafineriler ve dağıtıcılar, lisansları kapsamında yaptıkları piyasa faaliyetlerine ilişkin fiyatları, erişilebilir dünya serbest piyasalarındaki fiyat oluşumunu dikkate alarak, tavan fiyatlar olarak EPDK'ya bildirmektedirler. LPG fiyatları uluslararası petrol fiyatlarının yanı sıra vergi oranları, dağıtım maliyetleri ve döviz kuru gibi etkenlerden de etkilenmekte olup, bu nedenle uluslararası petrol fiyatlarındaki düşüş veya yükseliş oranıyla birebir ilişkili olmayabilmektedir²³⁵.

1. EPDK Payı

EPDK, çeşitli kanunlarla yetkilendirilmiş, enerji piyasasını düzenleyen ve denetleyen bir üst kurul olarak çalışmaktadır. EPDK, söz konusu kanunlar ile kendisine verilen yetki doğrultusunda; elektrik, doğal gaz, petrol ve LPG'nin; yeterli, kaliteli, sürekli, düşük maliyetli ve çevreyle uyumlu bir şekilde tüketicilerin kullanımına sunulması için, rekabet ortamında özel hukuk hükümlerine göre faaliyet gösterebilecek, mali olarak güçlü, istikrarlı ve şeffaf

²³⁴ Aydın, Ülker; “Türkiye ve AB’de Akaryakıt Fiyatları ve Vergiler”, (Erişim) www.dektmk.org.tr/upresimler/Turkiye_AB_Akaryakit_Fiyatlari_Vergiler.pdf, 20 Mayıs 2013, s. 1

²³⁵ (Erişim) www.epdk.gov.tr/index.php/epdk-sss?id=748#6-lpg-fiyatları-neye-göre-belirleniyor, 28 Mayıs 2013.

bir enerji piyasasının oluşturulması ve bu piyasada bağımsız bir düzenleme ve denetimin sağlanmasını amaçlamaktadır²³⁶.

Akaryakıt ürünlerindeki EPDK payı, Kurumun gelirleri arasında yer almaktadır. Katılma payı olarak adlandırılan bu pay, 5015 sayılı Kanunun 27. maddesi ile hüküm altına alınmıştır. Buna göre, katılma payı, lisans sahiplerince yıllık gelir tablolarında yer alan net satışlar tutarının binde biri oranını ve iki milyon ABD Dolarını aşmayacak şekilde Kurul tarafından belirlenmektedir. Yıl içinde uygulanacak katılma payı oranı bir önceki yılın Aralık ayı içinde açıklanmaktadır. 2012 yılına ilişkin olarak 20.12.2011 tarih ve 3567 sayılı EPDK Kurul kararı uyarınca katılım payı oranı net satışlar üzerinden binde bir olarak belirlenmiştir. Bu bağlamda EPDK payı litrede yaklaşık 2 Kuruş tutarında gerçekleşmektedir.

2. Rafineri Çıkış Fiyatı

Rafineri fiyat hareketleri değerlendirilmesinde girdi maliyetleri ve piyasanın yapısı olarak iki temel unsur dikkate alınmakla birlikte aşağıda yer alan hususlar²³⁷ fiyat belirlenmesine etkili olmaktadır.

- ❖ Rafinerilerde işlenen ham petrolün büyük bir kısmı ithalat ile temin edildiğinden, rafineri fiyatları uluslararası ham petrol fiyatları ve döviz kuru ile doğrudan ilgili olmaktadır. Öte yandan otomatik fiyat sistemin sona erdiği 2005 yılından itibaren rafineri fiyatları, Platss (CIF – MED) fiyatları referans alınarak belirlenmektedir.
- ❖ Türkiye’de işlenmiş ürün ithalatı ile rekabetçi bir baskı oluşturma olanağı olmakla birlikte, hali hazırda rafinaj sektörü TÜPRAŞ’ın kontrolü altındadır.

²³⁶ (Erişim) www.epdk.gov.tr/index.php/epdk-hakkinda, 21 Mayıs 2013.

²³⁷ Gökdemir; **a.g.e**, s. 4 - 5.

- ❖ TÜPRAŞ, 2007 yılında akaryakıt dağıtım şirketi olan OPET hisselerini satın alarak, dağıtım, perakende ve satış piyasalarında da yer alarak fiyat belirleyici pozisyonunun güçlendirmiştir.

3. Dağıtım ve Bayi Kârı

Akaryakıt ürünlerinin fiyatlarına etki eden diğer hususlar dağıtım, depolama ve bayi maliyet ve kârlarıdır. Buna göre rafineri çıkış fiyatına, dağıtım şirketi marjı ve ürün servis ücreti eklenerek, dağıtım şirketinin tüm depolar için satış fiyatı belirlenmekte, sonraki aşamada ise bayi maliyetleri ve bölgenin nakliye ücretleri eklenmekte ve bayi kârı ile birlikte pompa fiyatı oluşmaktadır²³⁸.

Dağıtım (depo) fiyatlarını belirleyen temel unsurlar olarak rafineri çıkış fiyatları, küresel işlenmiş akaryakıt ürünü fiyatları ve piyasanın yapısı karşımıza çıkmaktadır²³⁹. Bayi fiyatları ise esas olarak dağıtıcı fiyatlarından etkilenmekte, bununla birlikte piyasanın yapısı ve düzenleyici çerçeve de fiyatlar üzerinde etkili olmaktadır²⁴⁰.

III. AKARYAKIT ÜZERİNDEKİ VERGİ YÜKÜ

A. AKARYAKITTAN SAĞLANAN VERGİ GELİRİ

KDV ve ÖTV gelirleri toplam vergi gelirlerinin ortalama %55'ini oluşturmaktadır. Özellikle ÖTV olmak üzere akaryakitten alınan KDV ve ÖTV'nin vergi gelirleri içinde önemli bir payı olduğu göz önüne alındığında,

²³⁸ Aydın; **a.g.m.**, s. 1 - 2.

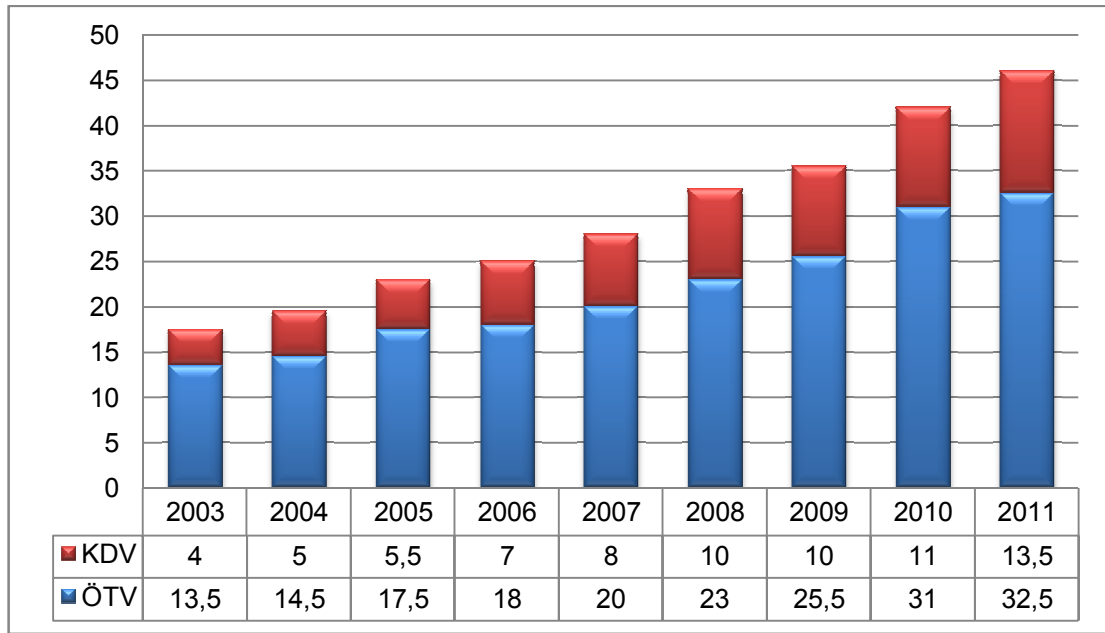
²³⁹ Gökdemir; **a.g.e.**, s. 10.

²⁴⁰ Gökdemir; **a.g.e.**, s. 13.

Türkiye’de dolaysız vergilerin aleyhine bozulan dengede akaryakıt vergilerinin önemli bir etkisi bulunmaktadır.

Son 9 yılda akaryakıttan 270 milyar TL civarında vergi geliri elde edilmiştir. Türkiye’de akaryakıt üzerinden sağlanan vergi gelirleri, yaklaşık olarak toplam gelir vergisi hasılatı kadar iken, kurumlar vergisi hasılatının ise yaklaşık 2 katı olarak gerçekleşmekte olup, bu durum dahi vergi adaletinden ne derece uzaklaşıldığının bir göstergesi olmakla birlikte, ancak bu oranların tersi bir durumda adil bir vergilemeden söz edilebilecektir²⁴¹.

Grafik 21. Akaryakıt Ürünlerinden Sağlanan ÖTV ve KDV (Milyar TL)



Kaynak: PETDER; **2011 Sektör Raporu**, s. 17 ve PETDER; **2009 Sektör Raporu** s. 18’de yer alan grafiklerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Grafik 21’de görüleceği gibi akaryakıt üzerinden sağlanan vergi gelirleri yıllar itibariyle artış göstermektedir. Kuşkusuz bu artışta temel etkenler, artan motorlu taşıt sayısına paralel olarak artan tüketim ve yıllar

²⁴¹ Kızılot, Şükrü; Kılıç, Cem; Müderrisoğlu, Okan; **AB Yolunda Mali Dünyamız**, 2. Baskı, Ankara, TİSK Yayınları, Yayın No: 273, Temmuz 2006, s. 92.

itibariyle artırılan ÖTV oranları ve dolayısıyla vergi gelirleridir. Toplam tüketimdeki artış dikkate alındığında ortaya çıkan orantısızlık, akaryakıt vergilerine yapılan zamlardan kaynaklanmaktadır. Nitekim, 2003 ile 2011 yılları arasında akaryakıt tüketimi yaklaşık 1,4 kat artarken, akaryakıttan sağlanan vergi gelirleri 2,6 kat artmıştır. Bununla birlikte sağlanan vergi gelirin büyük kısmı motorin tüketiminden kaynaklanmaktadır. Kaldı ki akaryakıt kaçakçılığının ve her türlü yasa dışı faaliyet dolayısıyla akaryakıt tüketiminde ortaya çıkan vergi kaybının boyutları düşünüldüğünde, vergi kayıp ve kaçağının olmadığı varsayıldığında akaryakıttan sağlanan vergi gelirlerinin mevcut rakamların çok daha üzerine çıkabileceği bir gerçektir.

Tablo 5. Akaryakıttan Sağlanan Vergi Gelirinin KDV, ÖTV ve Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı

YIL	Akaryakıttan Sağlanan Vergi Geliri (Milyar TL)	Toplam KDV ve ÖTV içinde Akaryakıttan Sağlanan Vergi Gelirinin Payı (%)	Vergi Gelirleri içinde Akaryakıttan Sağlanan Vergi Gelirinin Payı (%)
2003	17,5	38	21,2
2004	19,5	34,1	19,4
2005	23	34	19,2
2006	25	32	18,2
2007	28	34	17,6
2008	33	37,2	19,6
2009	35,5	39,2	20,6
2010	42	35	20
2011	46	32,2	18,1

Kaynak: www.muhasabat.gov.tr adresi ile PETDER; **2011 Sektör Raporu**, s. 17 ve PETDER; **2009 Sektör Raporu** s. 18'de yer alan grafiklerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Tablo 5'de akaryakıttan sağlanan vergi gelirlerinin toplam vergi gelirlerine ve toplam ÖTV ve KDV gelirlerine ilişkin oransal dağılımı yer almaktadır. Görüleceği üzere, akaryakıttan sağlanan vergi gelirleri, toplam vergi gelirlerinin ortalama 1/5'ini, toplam ÖTV ve KDV gelirlerinin ise 1/3'ünü oluşturmaktadır. Tek başına bu tablo dahi, devletin akaryakıttan sağladığı

vergi gelirlerinden vazgeçmesinin, bütçe dengesi açısından ne derece zor, hatta olanaksız olduğunu göstermektedir. Nitekim Dünyada örneği olmamakla birlikte Türkiye’de akaryakıttan sağlanan vergi geliri, gelir ve kurumlar vergisi gelirlerinden fazla gerçekleşmektedir.

B. AKARYAKITTA VERGİ TUTARLARI

Daha öncede belirtildiği üzere, Türkiye’de akaryakıt fiyatlarının yüksek olmasında en önemli faktör vergiler ve vergi artışları olarak karşımıza çıkmaktadır.

Tablo 6. Akaryakıtta ÖTV Tutarları

Tarih	95 Oktan Kurşunsuz Benzin	98 Oktan Kurşunsuz Benzin	Kurşunlu Benzin	Kırsal Motorin	Euro Dizel	LPG (otogaz)
04.07.2003	1.046.000	1.046.000	1.058.000	741.000	741.000	786.000
01.01.2004	965.000	965.000	983.500	655.500	655.500	647.000
01.07.2004	1.030.000	1.130.000	1.047.000	728.100	803.100	707.500
01.01.2005	1,3625	1,4845	1,3765	0,8345	0,9270	0,7965
01.01.2006	1,3625	1,4845	1,3765	0,8345	0,9270	0,8620
01.01.2007	1,3625	1,4845	1,3765	0,8345	0,9270	0,8620
01.01.2008	1,4765	1,5985	1,4800	0,9345	0,9945	0,9980
01.01.2009	1,4915	1,6135	1,4800	0,9345	1,0045	0,9980
01.01.2010	1,8915	2,0135	1,8800	1,2345	1,3045	1,2780
01.01.2011	1,8915	2,0135	1,8800	1,2345	1,3045	1,2780
01.01.2012	1,8765	1,9985	1,8800	1,2245	1,2945	1,2780
22.09.2012	2,1765	2,2985	2,1800	1,5245	1,5945	1,5780

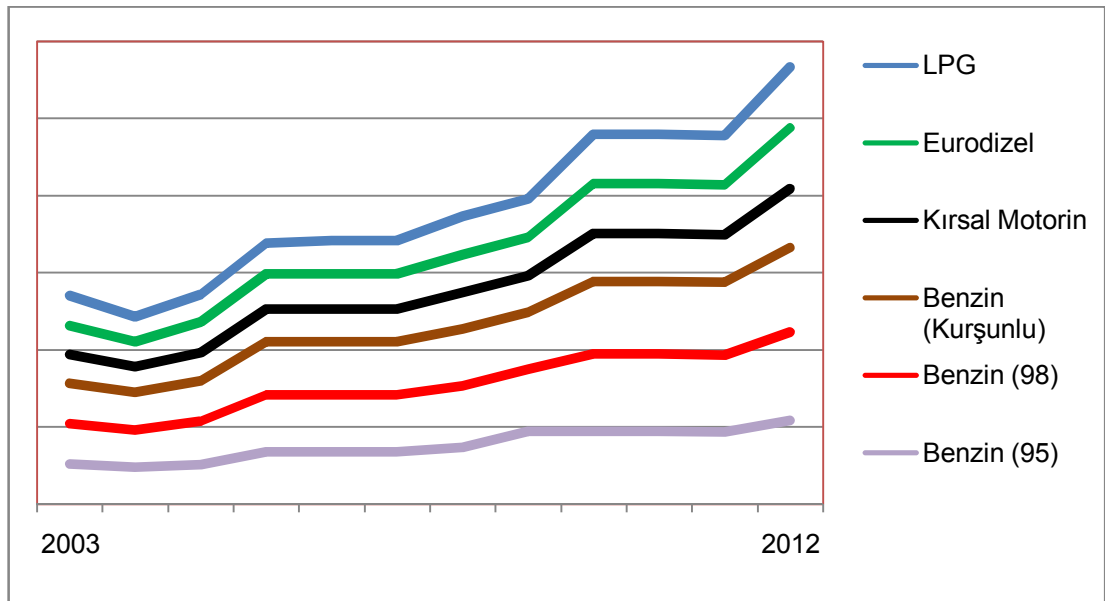
Kaynak: (Erişim) www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuat/otv_oranlari_tum/ozeltuketimoranlari-OpenPage.htm, 30 Mayıs 2013, adresinde yer alan ÖTV tutarlarından yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Tablo 6’da yıllar itibariyle ÖTV tutarları yer almaktadır. 2004 yılında yılın ilk ve ikinci yarısı ayrıntılı olarak verilmiş olup dikkat edilirse bu yıl, 95 ve 98 oktan benzin vergi tutarları farklılaşmıştır. Öte yandan kurşunlu benzinin vergi tutarının kurşunsuz benzine göre düşük olması ve kırsal motorin ile

kükürt oranı düşük olan Eurodizel olarak tabir edilen motorinin vergi tutarlarının farklılaşması söz konusudur. ÖTV’de en son vergi artışı 22.09.2012 tarihinde yapılmıştır. Bu tarihte ÖTV oranlarında yaklaşık %16’lık bir artış meydana gelmiştir. Son vergi artışlarıyla birlikte pompada benzinin litresi ortalama %6, motorinin litresi yaklaşık %9 ve LPG otogazın litresi de yaklaşık %7 artmıştır.

04.07.2003 tarihinden 22.09.2012 tarihinde kadar ki yaklaşık 9 yıllık dönemde ÖTV Kanunu’nun petrol ve petrol ürünlerinin yer aldığı I sayılı cetvelinde toplamda 182 kez değişiklik yapılmıştır. Yapılan değişikliklerin tamamına yakını vergi artışı biçiminde olmuştur. 9 yıllık dönemde yaklaşık olarak, 95 oktan benzinde ki ÖTV tutarı %108, 98 oktan benzinde %119,7, kurşunlu benzinde %106, kırsal motorinde %105,7, eurodizelde %115,2 ve LPG otogazda %100,7 artış gerçekleşmiştir. Ne var ki, akaryakıt ve LPG sektörlerinden sağlanan dolaylı vergilerin toplamı, bu ürünlerin toplam tüketiminde (özellikle son yıllarda) önemli bir artış olmamasına rağmen, her yıl artış göstermiştir²⁴².

Grafik 22. ÖTV Tutarlarında Değişim (2003 – 2012)



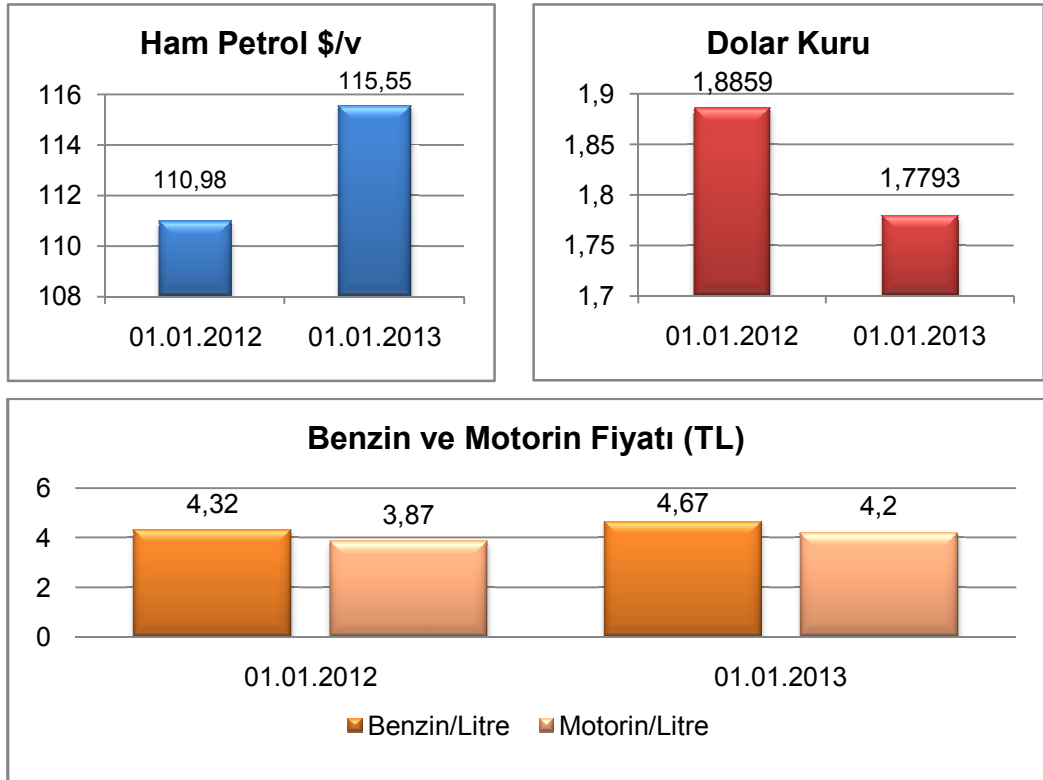
²⁴² PETDER; a.g.r., Ocak - Haziran 2012, s. 24.

Tablo 6'da yer alan ÖTV tutarlarının 2003 – 2012 yılları arasında artışı grafik 22'de gösterilmektedir. Bu itibarla kurşunsuz benzin türlerinde ÖTV artışı diğer akaryakıt türlerine göre daha az olurken, en fazla LPG otogazın ÖTV'si artmıştır.

C. PETROL FİYATLARININ AKARYAKIT FİYATLARINA ETKİSİ

Akaryakıt fiyatlarında vergilerin etkisinin daha net ortaya konulması açısından petrol fiyatları ile vergisiz akaryakıt fiyatları arasındaki ilişki önem arz etmektedir. Türkiye'de petrol ve akaryakıt fiyatları Akdeniz havzasına göre belirlenmektedir. Akdeniz piyasasını belirleyen Brent tipi ham petrol fiyatlarındaki değişime göre akaryakıtın vergisiz fiyatları ortaya çıkmaktadır.

Grafik 23. Petrol, Benzin, Motorin Fiyatları ve Dolar Kuru (2012)

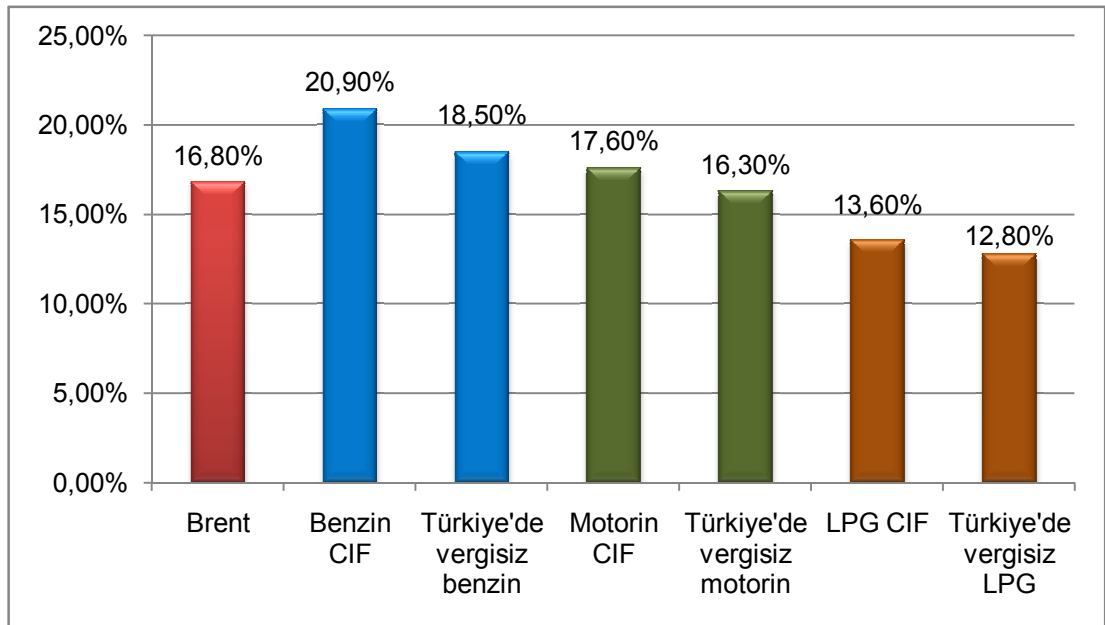


Kaynak: Ham petrol, benzin, motorin fiyatları ve dolar kuru kullanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Grafik 23'de ham petrol fiyat artışları ile Türkiye'de benzin ve motorin fiyat artışları ile dolar kurundaki değişimin 2012 yılına ilişkin karşılaştırması yer almaktadır. Grafiğe göre ham petrol varil fiyatı 2012 yılında %4,1 artarken, benzin fiyatı %8,1 ve motorin fiyatı %8,5 artmıştır. Bununla birlikte aynı dönem dolar kuru da %5,6 düşmüştür. Buradan hareketle ham petrol fiyat değişimlerinin Türkiye'de akaryakıt fiyatlarına yansımadağı ya da düşük oranda yansıdığı söylenebilir. Nitekim geçmiş yıllarda ham petrol fiyatları düşmesine rağmen Türkiye'de akaryakıt fiyatları artmıştır.

Türkiye'de akaryakıt fiyatlarında Akdeniz piyasalarında 2012 yılı ilk altı ay ortalaması olarak benzin fiyatının TL bazında %20,9, motorinin %17,6 ve LPG'nin ise %13,6 oranında bir artış gösterdiği hesaplanmakta olup bu artışların Türkiye'de vergisiz fiyatlara daha az miktarda yansıdığı grafik 24'de görülmektedir²⁴³.

Grafik 24. Akdeniz Piyasalarında ve Türkiye'de Pompa Fiyat Değişimi



Kaynak: PETDER; **Sektör Raporu, Ocak - Haziran 2012**, s. 20'de yer alan grafikten yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

²⁴³ PETDER; **a.g.r.**, Ocak - Haziran 2012, s. 19.

D. AKARYAKITTA VERGİ YÜKÜ

Türkiye’de akaryakıt ürünleri üzerinde önemli bir vergi yükü söz konusudur. Ortaya çıkan vergi yükünün temel nedeni, maktu tutarlarda alınan ÖTV’nin yanı sıra %18 KDV ve ÖTV’nin KDV’sidir. Yıllar itibariyle devam eden bu durum, vergide kolaycılığın, yıllardır devam eden dolaylı vergileri dolaysız vergilere tercih etmenin ya da tercih etmek zorunda kalınmasının bir sonucu olarak karşımıza çıkmaktadır²⁴⁴.

Tablo 7. Akaryakıt Fiyatlarında Vergilerin Etkisi

YILLAR	BENZİN		MOTORİN		LPG OTOGAZ	
	Vergisiz	Vergili	Vergisiz	Vergili	Vergisiz	Vergili
2005	0,59	2,30	0,65	1,86	-	-
2006	0,82	2,58	0,89	2,15	-	-
2007	0,99	2,78	1,07	2,35	-	-
2008	1,14	3,09	1,26	2,66	0,97	1,81
2009	0,87	2,79	1,02	2,39	0,94	1,93
2010	1,28	3,74	1,32	3,10	1,00	2,02
2011	1,66	4,19	1,78	3,64	1,25	2,32
2012	1,65	4,50	1,74	3,98	1,38	2,47

Kaynak: EPDK; **Petrol Piyasası Sektör Raporu, 2011**, s. 138 - 140 ve PETDER sektör raporlarından yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir. 2012 yılına ilişkin rakamlar EPDK’nın aylık sektör raporlarından yararlanılarak tarafımızca hesaplanmıştır.

Not: Rakamlar yıllık ortalamaları ifade etmektedir.

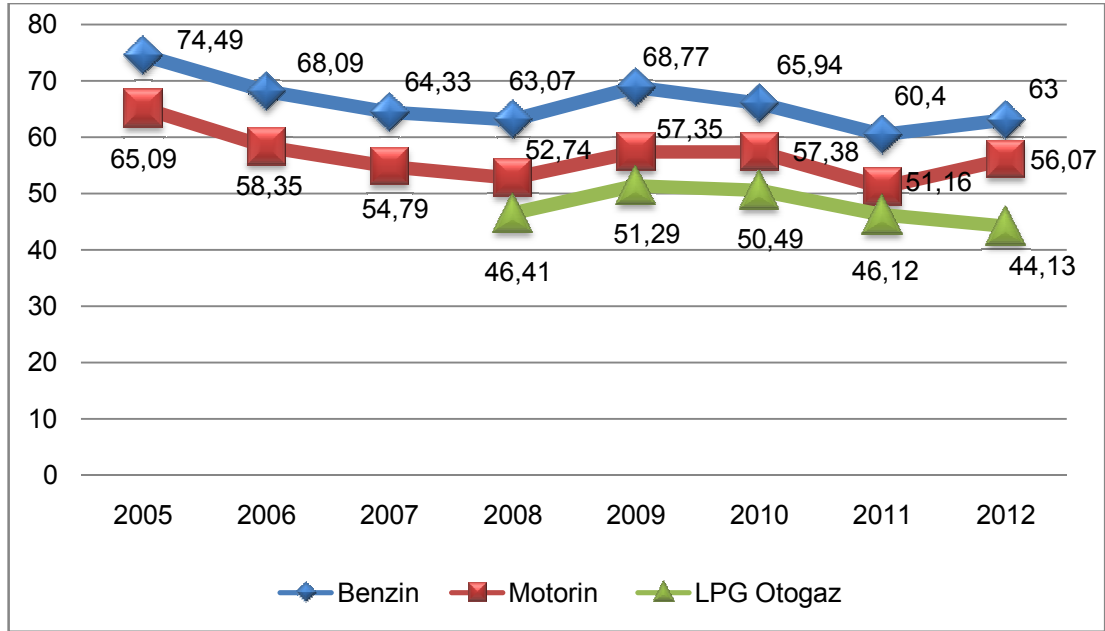
Tablo 7’de akaryakıt ürünlerinin vergisiz fiyatları ile vergili fiyatları yer almaktadır. Vergisiz fiyatlar ilgili yıla ait rafineri çıkış fiyatı, dağıtım fiyatı ve bayi kârından oluşmaktadır. Benzinde vergisiz fiyatlar motorine göre daha düşük olmakla birlikte, benzin ÖTV’sinin daha yüksek tutarda olmasından dolayı, pompa fiyatlarında benzin fiyatı motorinden yüksek olmaktadır.

Grafik 25’de ise akaryakıt ürünlerindeki vergi yükleri yer almaktadır. Buna göre, genel olarak vergi yüklerinde azalma dikkat çekmektedir. Bu

²⁴⁴ Aktaş, Alaattin; “Benzindeki Vergide Rekoru Kimseye Bırakmıyoruz”, **Dünya Gazetesi**, 28 Şubat 2012.

durumun nedeni ise ham petrol fiyat artışları ve fiyatlar üzerinde vergi haricindeki diğer bileşenlerdir.

Grafik 25. Akaryakıtta Vergi Yüğü (%)



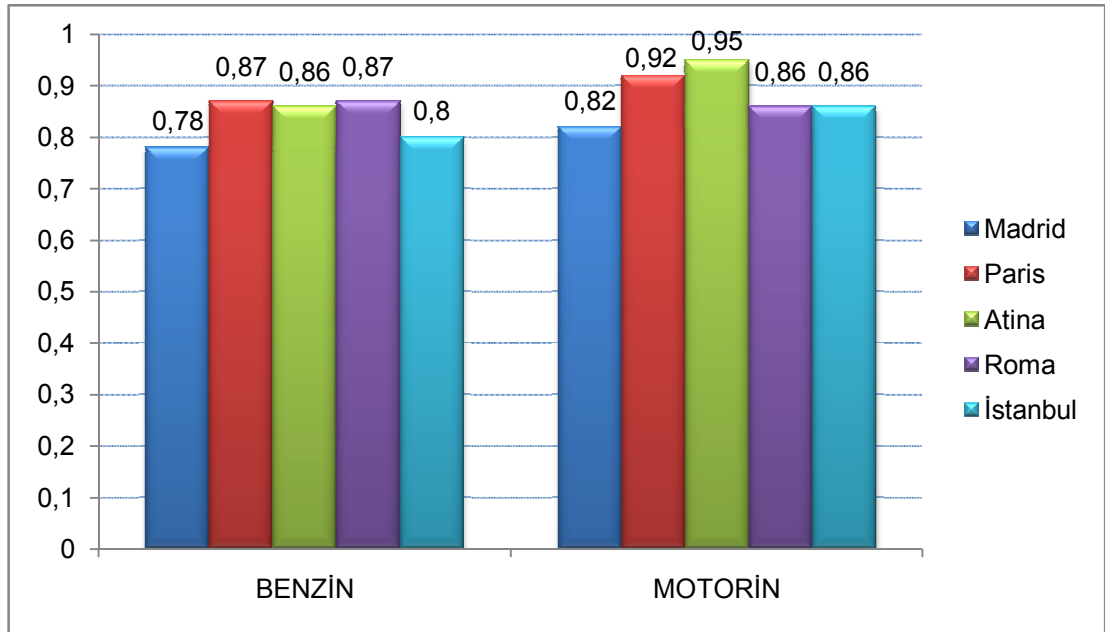
Kaynak: EPDK; **Petrol Piyasası Sektör Raporu, 2011**, s. 138 - 140 ve PETDER sektör raporlarından yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir. 2012 yılına ilişkin rakamlar EPDK'nın aylık sektör raporlarından yararlanılarak tarafımızca hesaplanmıştır.

Daha önce de ifade edildiği gibi Türkiye'de vergisiz pompa fiyatları düşüktür. Petrol Piyasası Kanunu uyarınca Türkiye ile Akdeniz piyasasında referans olarak alınan dört ülkenin pompa fiyatları vergiden arındırılmış olarak incelendiğinde, İstanbul'da bir depo motorinin (50 litre için) vergisiz maliyetinin Atina'daki maliyetinden yaklaşık 10 TL daha düşük olduğu, Akdeniz ülkelerinde motorinin vergisiz olarak en yüksek pompa fiyatının Yunanistan'da, en düşüğün ise İspanya'da olduğu görülmektedir²⁴⁵. Diğer taraftan, Türkiye'de özel motorin türlerinin vergisiz fiyatları, Akdeniz ülkelerine göre daha az olup; Türkiye, özel motorin türlerini İtalya, Fransa ve

²⁴⁵ PETDER; **Aylık Petrol Bülteni**, Ekim 2012, s. 2

İspanya'dan ortalama litrede 7 kuruş daha ucuza tüketmektedir²⁴⁶. İtalya, Fransa, Yunanistan ve İspanya'nın başkentleri ile İstanbul Avrupa yakası akaryakıt ürünlerinin vergi ve kur etkisinden arındırılmış tavan pompa fiyatları grafik 26'da yer almaktadır.

Grafik 26. Vergisiz Pompa Fiyatları (Avro)



Kaynak: PETDER; **Sektör Raporu, Ocak - Haziran 2012**, s.21 - 22'de yer alan grafiklerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Sonuç olarak, Türkiye'de vergisiz pompa fiyatları, baz alınan ülkelerle kıyaslandığında, Türkiye'de dağıtım hizmetlerinin bu ülkelerden farklı olmasından kaynaklanan ilave maliyetleri olmasına rağmen, Türkiye'deki fiyatlar Akdeniz ülkeleri ile uyumlu hatta daha düşüktür²⁴⁷. Bu durum da akaryakıt üzerindeki vergi yükünün etkilerini açık olarak ortaya koymaktadır. Nitekim, karşılaştırma yapılan Akdeniz ülkelerinde vergili benzin ve motorin fiyatları Türkiye'den azdır.

²⁴⁶ PETDER; **Aylık Petrol Bülteni**, Ekim 2012, s. 2

²⁴⁷ PETDER; **a.g.r.**, Ocak - Haziran 2012, s. 21.

Akaryakıt üzerinden alınan vergilerin, vergi ilkeleri açısından, öncelikle adalet ve eşitlik ilkesine ters olduğunu ifade etmek mümkündür. Nitekim akaryakıttan alınan ve dolaylı vergiler olan KDV ve ÖTV, vergi ödeme gücünü dikkate almamaktadır. Yüksek gelir grubunda olan bir kişi ile düşük gelir grubunda olan bir kişi akaryakıt tükettiğinde aynı vergiyi üstlenmekte, fakat gelir düzeyleri açısından farklı vergi yüküne maruz kalmaktadırlar. Öte yandan, akaryakıt üzerinden alınan vergiler, uygunluk ilkesi ile zıt bir görüntü ortaya koymaktadır. Özellikle zorunlu olarak akaryakıt tüketimi ve akaryakıtın temel girdi olduğu sektörlerdeki fiyatlara etkisi nedeniyle, vergiyi yüklenen mükelleflerin ödeme gücü ve zamanı açısından uygunluk ilkesi zedelenmektedir.

Enflasyonun ve ekonomik istikrarsızlıkların olduğu ülkelerde, vergilendirmede mali amacın ön plana çıkmasından dolayı çoğu zaman temel vergi ilkelerinden uzaklaşılmaktadır²⁴⁸. Özellikle dolaylı vergiler, vergi ilkelerini aşındırmaktadır. Nitekim Türkiye’de akaryakıt üzerinden alınan vergilerin yüksek oluşu, dolaylı vergi olma özellikleri, bu anlamda vergi ilkelerinden sapmanın en önemli nedenleri arasında yer almaktadır. Her ne kadar akaryakıt vergileri, bazı vergi ilkeleri açısından (örneğin verimlilik ilkesi) tam bir uyum gösterse de adil ve eşit olmayan bir yapı ortaya çıkarmaktadır.

IV. AVRUPA BİRLİĞİ’NDE AKARYAKITIN VERGİLENDİRİLMESİ

A. AVRUPA BİRLİĞİ VERGİ UYUMLAŞTIRMASI

AB hukuk sistemi, üye devletlerin iç hukuklarında sahip oldukları yetkilerinin bir kısmından vazgeçerek Birlik hukukuna uymaları, egemenliklerini devretmeleri biçiminde oluşmaktadır. AB'nin vergi hukukuna da bu temel anlayış yön vermekte, AB’de vergi hukuku oluşturulurken birlik

²⁴⁸ Kıldış; **a.g.m.**, s. 145.

hukukunun gerektirdiği biçimde düzenlemeler yapılmakta ve AB çapında geçerli olan bazı hükümler ihdas edilebilmektedir²⁴⁹.

AB, aday ülkelerden; Birliğin çeşitli siyasal, parasal, ekonomik hedefleri doğrultusunda standartların yakalanması amacıyla bazı alanlarda ulusal mevzuatta düzenleme yapılmasını istemektedir. Bu alanlardan birisi de vergilendirmedir.

Uyum sürecinin önemli ve sorunlu bir ayağını vergilendirme oluşturmaktadır. Vergilendirme, AB tipi federalizme geçişte ulus devlet egemenliğinin korunması açısından bir direnme sembolü olarak görülmektedir²⁵⁰. Çünkü vergilendirme yetkisi milli egemenliğin yegane unsurlarından birisi olup, vergiler, ekonomik ve sosyal hayatın yönlendirilmesinde etkin bir araç olarak kullanılmakla birlikte, siyasal irade için seçmenlere karşı kullanılabilecek önemli bir güç de olmaktadır²⁵¹.

Ortak vergi düzenlemeleri, üye ülkelerin vergi konusundaki manevra alanlarını daralttığı için istenilen mesafenin alınması güçleşmektedir²⁵². Üye ülkeler arasında vergi uyumunun gerçekleştirilebilmesi sadece ekonomik olmayıp politik yönleri de olan, bu açıdan bazı üye ülkelerin AB ölçeğinde getirilecek vergilere karşı tavır almasına neden olmakta ve bu durum da uyumlaştırmanın yavaş bir seyir izlemesine neden olmaktadır²⁵³.

AB'de vergi politikalarının temelini 1962 yılında hazırlanmış olan Neumark Raporu oluşturmaktadır. Buna göre; Avrupa Topluluğu'nda rasyonel ve ideal bir vergi sistemi kurulamayacağını, üye devletlerin topluluk tarafından belirlenen ana hedefleri gözeterek farklı vergi sistemlerini sürdürebilecekleri belirtilmiş, AB'deki vergi uyumu çalışmalarında da bu ilke

²⁴⁹ Ceylan, Mehmet Ali; “Avrupa Birliği’ne Katılım Müzakere Sürecinde Vergilendirme Faslı”, **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 336, Ağustos 2009, s. 160.

²⁵⁰ TOBB; **Vergilendirmede Global Eğilimler AB ve Türk Vergi Sistemi**, Özel İhtisas Komisyon Raporu, Mayıs 2001, s. 201.

²⁵¹ Bilici, Nurettin; **Avrupa Birliği ve Türkiye**, 4. Baskı, Ankara, Seçkin Yayınları, 2010, s. 207.

²⁵² Bilici; **a.g.e.**, s. 207.

²⁵³ Odabaş, Hakkı; Savaşan, Fatih; “Avrupa Birliği’nde Vergi Uyum Çalışmaları ve Türkiye”, **E-Yaklaşım Dergisi**, Sayı 11, Haziran 2004.

hakim olmuştur²⁵⁴. Bu kapsamda, AB bünyesinde ortak bir vergi uygulaması söz konusu olmamakta, belirlenen çerçeve içinde her ülke kendi vergi politikalarını uygulamakta olup, Birliğin asıl amacı, genel yönetim ve ana hedeflere uygunluk yönünden, özel vergi anlayışlarının yönlendirilmesi ve düzeltilmesi olmaktadır²⁵⁵.

Vergi uyumlaştırması, tek bir piyasa yaratmak açısından önemlidir²⁵⁶. AB'nin temel hedef ve dayanağı da ekonomik, sosyal ve siyasal alanda tek ve birleşik bir Avrupa ortaya çıkarmaktır. Nitekim AB'nin ekonomik felsefesi, üye ülkeler arasında rekabetin engelleyen unsurları kaldırarak, ekonomik büyümelerinin artırılması, sermayenin optimum yerleşimin sağlanmasına da hizmet edecek üretim faktörlerinin ve malların serbest dolaşımının sağlanmasına dayanmaktadır²⁵⁷. Bununla birlikte üye ülkelerin mevzuatlarındaki farklılık, AB'nin temel ekonomik felsefesi olan serbest dolaşım ve rekabet eşitliğini olumsuz etkilemekte ve bu açıdan vergi uyumlaştırmasına ihtiyaç duyulmaktadır²⁵⁸.

Vergi uyumlaştırması, vergilendirme yetkisinin egemenliğin bir yansıması olması ve ekonomik, sosyal ve siyasal politikaları yönlendirmede etkin bir araç olması bakımından zor bir süreçtir. Her ne kadar bütünleşme amacı olsa da 27 ülkenin vergi sisteminin uyumlaştırılması yavaş ve sorunlu olmaktadır. Bununla birlikte, AB vergi uyumlaştırma sürecinin Avrupa Adalet Divanı ile ekonomik ve parasal birlik olmak üzere iki itici gücü bulunmakta; Avrupa Adalet Divanı belirleyici rolünü vergi kanunlarında ortaya çıkan boşluklar nedeniyle üye devletlerin arasındaki vergileme açısından ortaya

²⁵⁴ Karluk, S. Rıdvan; **Avrupa Birliği ve Türkiye**, 4. Baskı, İstanbul, İMKB Yayınları, 1996, s. 320.

²⁵⁵ Ceylan; **a.g.m.**, s. 160.

²⁵⁶ Barr, James; Elliott, Mathew; "Moving on Up - EU Tax Harmonisation Plans", London, **The European Foundation**, October, 1998, s. 5.

²⁵⁷ Saraçoğlu, Fatih; **Avrupa Birliği'nde Vergi Uyumlaştırma Süreci ve Türkiye**, Maliye ve Hukuk Yayınları, Nisan 2006, s. 10.

²⁵⁸ Saraçoğlu; **a.g.e.**, s. 12.

çıkan fark ve avantajları gidermektedir²⁵⁹. Bu bir anlamda kontrol mekanizması oluşturmaktadır.

AB'de vergi uyumlaştırması, Direktif ve tüzükler aracılığıyla yapılmaktadır. Kabul edilen direktif ve tüzükler, belirlenen takvimlere sadık kalınarak ülkelerin iç hukuklarına adapte edilmektedir²⁶⁰.

AB vergi muktesebatına egemen olan ilkeler²⁶¹;

- ❖ Gümrük vergilerinin kaldırılması ve ortak gümrük tarifelerinin kabulü,
- ❖ Eş etkili vergilerin kaldırılması,
- ❖ Aşırı vergileme ve aşırı vergi iadesi yasağı,
- ❖ Çifte vergilemenin önlenmesi,
- ❖ Vergi uyumlaştırmasıdır.

AB dolaysız vergi uyumlaştırmasında, servet vergilerinden ziyade gelir üzerinden alınan vergiler üzerine yoğunlaşmış ve günümüze kadar bu vergilerin uyumlaştırmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır²⁶². AB içerisinde kurumlar vergisi alanında farklı vergi sistemleri hem şirket hem de hissedarlar düzeyinde dağıtılan kârların vergilendirilmesi için geliştirilmiş, üye ülkeler kurumlar vergisi sistemlerinden herhangi birini uygulama açısından serbest olup, bu durum farklı sistemlerin uygulanmasına ve kurumların ve hissedarların vergilendirilmesinde farklı metotların kullanılmasına neden olmaktadır²⁶³. Gelir vergisi açısından ise vergi uyumu daha kısıtlı olmuştur. Gelir vergisi açısından ciddi bir bütünleşme kaydedilememiştir. Gelir vergisi ile ilgili çalışmaları, tasarrufların vergilendirilmesi, emeklilik kesintilerinin

²⁵⁹ Barr; Elliott; **a.g.m.**, s. 7.

²⁶⁰ Bilici; **a.g.e.**, s. 209.

²⁶¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Altunay, Ezel; "Avrupa Birliği Vergi Politikası ve Türkiye'nin Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi", **Bütçe Dünyası Dergisi**, Sayı 34, 2010/2, s. 95 - 97.

²⁶² Erkan, Fikret; **Avrupa Birliği'nde Dolaysız Vergilerin Uyumlaştırılması ve Avrupa Birliği Mahkemesi'nin Bu Konudaki Rolü, Tam Üyelik Yolundaki Türkiye Açısından Bir Değerlendirme**, Ankara, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Yayın No: 2009/399, 2009, s. 34.

²⁶³ Erkan; **a.g.e.**, s. 38.

vergilendirilmesi, kar paylarının vergilendirilmesi ve çifte vergilendirmenin önlenmesi olarak özetlemek mümkündür²⁶⁴.

AB, temelde dolaysız vergilere ilişkin düzenleme yapma hakkını üye devletlere bırakmış olmakla birlikte, birliğin ekonomisi açısından daha önemli olan dolaylı vergiler konusunda proaktif bir politika izlemiş olup dolaylı vergilere ilişkin uyumun önemli ölçüde yakalandığı söylenebilmektedir²⁶⁵.

AB'de ekonomik amaç, rekabetin sağlanmasıdır. Bu doğrultuda rekabeti bozabileceği için, mal ve hizmetler üzerinden alınan vergilere yönelik düzenlemeler yapılmış ve bu vergiler AB vergi uyumlaştırmasının temelini oluşturmuştur²⁶⁶. Nitekim, dolaylı vergilerin uyumlulaştırılması mal ve sermaye hareketlerini doğrudan etkilediği için öncelik taşımaktadır.

1. KDV Uyumlaştırması

AB kuruluşundan itibaren KDV uyumlaştırma çalışmalarına başlanmıştır. Bu kapsamda ilk olarak 5 Nisan 1960 tarihli AET Komisyonu kararı uyarınca, bir vergi ve maliye komitesi kurulmuş, komitenin başına F. Neumark getirilmiş ve yapılan çalışmalar neticesinde, o tarihlerde Fransa'da uygulamada olan KDV'nin, ortak pazarın işlemesi açısından en uygun vergi olduğu ifade edilmiştir²⁶⁷. Bu aşamadan sonra topluluğun muamele vergilerinin uyumlaştırmasına yönelik ilk direktif 1967 yılında kabul edilmiştir. 1. KDV direktifine göre²⁶⁸,

- ❖ Üye Devletler halen yürürlükte bulunan muamele vergisi sistemlerini ortak KDV sistemi ile değiştireceklerdir.

²⁶⁴ Altunay; **a.g.m.**, s. 102.

²⁶⁵ Ceylan; **a.g.m.**, s. 168.

²⁶⁶ Odabaş; Savaşan; **a.g.m.**, Haziran 2004.

²⁶⁷ Bilici; **a.g.e.**, s. 234.

²⁶⁸ (Erişim) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31967L0227:EN:HTML>, 20 Mayıs 2013.

- ❖ Her üye devlette bu değişikliğe ilişkin mevzuat, 1 Ocak 1970'ten geç olmamak üzere konjonktürel durumun ışığında üye devlet tarafından tespit edilen bir tarihte mümkün olduğunca çabuk yürürlüğe konulacaktır.
- ❖ KDV uygulamasının yürürlüğe girmesinden itibaren hiç bir üye devlet, üyeler arasındaki ticarete ithalat veya ihracat üzerindeki muamele vergilerinin düz oranlı dengelenmesine yol açacak bir önlem almayacak ve yürürlüğe koymayacaktır.
- ❖ Ortak katma değer vergisi sisteminin prensibi, verginin uygulanma aşamasından önce ki üretim ve dağıtım sürecinde ne kadar muamele yapılırsa yapılsın, mal ve hizmetlerdeki fiyatlarına orantılı, genel bir tüketim vergisinin mal ve hizmetlere uygulanmasıdır.
- ❖ Ortak katma değer vergisi perakende ticaret aşamasına kadar ve bu aşamayı kapsayacak şekilde uygulanacaktır.

KDV uyumlaştırmasına yönelik olarak 1967 yılında 2. Direktif, 1977 yılında ise 6. Direktif kabul edilmiş ve topluluğun ortak KDV uygulamasını ayrıntılı olarak düzenlemiştir²⁶⁹. Daha sonra 16.12.1991 tarihli 91/680/CEE no'lu Direktif ile AB içinde vergi sınırları kaldırılmış, dolayısıyla KDV sisteminde değişikliklere gidilmiş ve 2006/112/EC no'lu ve 28 Kasım 2006 tarihli KDV çerçeve direktifi ile dağınık KDV mevzuatı bir araya toplanmış ve AB, KDV uygulamasının ana çerçevesi belirlenmiştir²⁷⁰.

Türk KDV sistemi, bazı istisnalar ve oranlar açısından AB KDV sistemine uyumsuzluk göstermektedir. Türkiye'de %1, %8 ve %18 oranlarında uygulanan KDV, AB'de standart oran %15 ve indirilmiş oran %5 şeklinde uygulanmakta, belirlenen bu oranların altına inilmemekte, diğer taraftan Türk KDV uygulamasında yer alan bazı istisnalar, AB KDV uygulamasında yer almamaktadır²⁷¹.

²⁶⁹ Bilici; **a.g.e.**, s. 235.

²⁷⁰ Bilici; **a.g.e.**, s. 234 - 235.

²⁷¹ Bilici; **a.g.e.**, s. 255 - 264.

2. ÖTV Uyumlaştırması

ÖTV çeşitli nedenlerle KDV gibi AB tarafından tercih edilen bir vergidir. Birlik içinde malların serbest dolaşımı ve rekabet eşitli için ÖTV uyumlaştırması kaçınılmaz bir durumdur. Nitekim, KDV uygulamasında var olan boşlukları üye devletlerin ÖTV ile doldurması ihtimaline karşın uyumlaştırma bir zorunluluk halini almıştır²⁷². Bu bağlamda tüm üye ülkelerin uygulamak zorunda olduğu kesin oranlar kabul edilmesi yerine, minimum oranların belirlenmesi yoluna gidilmiştir²⁷³. Üye ülkelerdeki tüketim alışkanlıklarının farklılığı, istisna ve muafiyet uygulamalarındaki farklılıklar, üye ülkelerde ÖTV'nin toplam vergi hasılatı içindeki payının değişiklik göstermesi ve vergi sistem ve uygulamalarındaki farklılıklar dolayısıyla ÖTV uyumlaştırma süreci de yavaş ve zor olmuştur²⁷⁴.

ÖTV uyumlaştırmasına AB'nin ekonomik temeli olan rekabet eşitliği açısından bakıldığında, ÖTV Birlik içinde motorlu taşıtlar haricinde KDV kadar rekabeti engelleyici bir yapıya sahip olmamakla birlikte, oransal farklılıkların düşük ÖTV uygulayan ülkeler lehine rekabeti bozabileceğinden uyumlaştırma zorunlu bir hal almıştır²⁷⁵.

ÖTV uyumlaştırmasına yönelik ilk direktif, 19.12.1972 tarihinde bütün tüketimine yönelik vergilerin uyumlaştırılması ile ilgili genel esasları belirleyen 72/464/CEE no'lu Direktif²⁷⁶ olmuş, 18.12.1978 tarihli çıkarılan 79/32/CEE no'lu ikinci Direktif ile bütün kavramının ana hatları belirlenmiş ve bu iki direktiften sonra uzun yıllar özel tüketim vergilerinin uyumlaştırması açısından önemli bir ilerleme kaydedilememiştir²⁷⁷. Daha sonra, 19.10.1992 tarihli 92/79/EEC no'lu Direktif²⁷⁸ ve devamında çıkarılanlar

²⁷² Saraçoğlu; **a.g.e.**, s. 52.

²⁷³ Bilici; **a.g.e.**, s. 270.

²⁷⁴ TOBB; **a.g.e.**, s. 125.

²⁷⁵ TOBB; **a.g.e.**, s. 126.

²⁷⁶ (Erişim) <http://eur-law.eu/EN/Council-Directive-72-464-EEC-19-December-1972,27277,d,20> Mayıs 2013.

²⁷⁷ Bilici; **a.g.e.**, s. 270.

²⁷⁸ (Erişim) <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992L0079:EN:HTML>, 20 Mayıs 2013.

(92/80,81,82,83,84/EEC) ile Birlik içinde ÖTV uyumlaştırması açısından önemli ilerlemeler sağlanmıştır²⁷⁹.

Tablo 8. AB'de Otomotiv Yakıtlarında Minimum ÖTV Tutarları (Avro)

Ürünler	01.01.2004'den itibaren	01.01.2010'dan itibaren
Kurşunsuz Benzin (1000 litre)	359	359
Motorin (1000 litre)	302	330
LPG Otogaz (1000 kg)	125	125

Kaynak: 2003/96/EC Direktiften yararlanarak tarafımızca düzenlenmiştir. (Erişim) <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:283:0051:0070:EN:PDF>, 20 Mayıs 2013.

Enerji ürünleri ve elektriğin vergilendirilmesine ilişkin 2003/96/EC sayılı Direktif ile minimum ÖTV tutarları belirlenmiştir. Nitekim enerji fiyatları ve ulaşım, çevre, enerji ve diğer bağlantılı sektörler ve sektörel politikalar açısından önem taşımaktadır.

Türkiye’de ise ÖTV, 2002 yılında AB müktesebatına uyum amacıyla getirilmiştir. Ancak AB uygulamasıyla farklılıklar göstermektedir. Türkiye’de uygulanan ÖTV’de kapsam AB uygulamasına göre geniş tutulmakla birlikte oran olarak bazı ürünler için yüksek ÖTV belirlenmekle birlikte karmaşık bir oran yapısı göstermektedir²⁸⁰.

Türkiye OECD ülkeleri içinde ÖTV gelirlerine bağımlılık açısından Meksika’dan sonra ikinci sırada yer almaktadır²⁸¹. AB’ye uyum amacıyla getirilen ÖTV, tamamen mali amaca hizmet eden bir görünüm kazanmıştır. AB’de vergilendirme politikası hedef olarak uzun dönemde girişimciliğe, iş yaratma ve çevreyi korumaya yönelik bir sistemi öngörürken²⁸², Türk vergi

²⁷⁹ Bilici; **a.g.e.**, s. 268.

²⁸⁰ Bilici; **a.g.e.**, s. 275 - 276.

²⁸¹ Camadan, Ercüment; “LPG Piyasasında Özel Tüketim Vergisi: AB Ülkeleri ve Türkiye Uygulamalarının Karşılaştırılması”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 333, Mayıs 2009, s. 178.

²⁸² Bilici; **a.g.e.**, s. 279.

sistemi bu hedefler doğrultusunda uyumu yakalayamamış olmakla birlikte genel itibariyle ÖTV mali amaca hizmet etmektedir.

B. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE AKARYAKITIN VERGİLENDİRİLMESİ

AB'de akaryakıt vergileri, enerji üzerinden alınan vergiler kapsamında yer almaktadır. Enerji vergileri de çevre vergilerinin bir alt başlığını oluşturmaktadır. Enerji üzerinden alınan vergiler, ülkelerin vergi gelirlerini arttırmanın yanı sıra tüketici davranışlarını daha verimli ve daha temiz enerji kullanımına yönelik olarak etkilemek için tarh edilmektedir²⁸³.

Enerji fiyatları Birliğin; enerji, ulaştırma ve çevre politikaları açısından önem taşımakta olup, iç pazarın düzgün işlemesi ve diğer politikaların hedefine ulaşması doğrultusunda, enerji ürünlerinden alınacak minimum vergi oranlarının birlik düzeyinde belirlenmesini gerektirmiştir²⁸⁴.

Tablo 9'da AB üyesi ülkelerde benzin, motorin ve LPG Otogaza uygulanan KDV oranları yer almaktadır. Üye ülkeler üç akaryakıt ürününe kendi mevzuatları uyarınca aynı KDV oranını uygularken, Güney Kıbrıs ve Lüksemburg LPG otogaza daha düşük KDV uygulamaktadır. Türkiye ise akaryakıtı uyguladığı %18 KDV ile AB üyesi pek çok ülkeden düşük bir KDV oranına sahiptir. Diğer taraftan Türkiye'de uygulanan KDV oranı, AB 27 ortalamasından da düşüktür.

²⁸³ Ubay, Birol; “Avrupa Birliği'nde Enerji Ürünlerinin Vergilendirilmesinde Güncel Tartışmalar”, **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 367, Mart 2012, s. 191.

²⁸⁴ Çoşkun, İsa; “Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Vergilendirme”, **23. Türkiye Maliye Sempozyumu, Türk Vergi Sisteminin Küresel Bağlamda Değerlendirilmesi**, Antalya, 7-11 Mayıs 2008, s. 134.

Tablo 9. AB'de Akaryakıt KDV Oranları (%)

ÜLKELER	BENZİN	MOTORİN	LPG
Belçika	21	21	21
Bulgaristan	20	20	20
Çek Cumhuriyeti	21	21	21
Danimarka	25	25	25
Almanya	19	19	19
Estonya	20	20	20
Yunanistan	23	23	23
İspanya	21	21	21
Fransa	19,6	19,6	19,6
İrlanda	23	23	23
İtalya	21	21	21
Güney Kıbrıs	18	18	5
Letonya	21	21	21
Litvanya	21	21	21
Lüksemburg	15	15	6
Macaristan	27	27	27
Malta	18	18	18
Hollanda	21	21	21
Avusturya	20	20	20
Polonya	23	23	23
Portekiz	23	23	23
Romanya	24	24	24
Slovenya	20	20	20
Slovakya	20	20	20
Finlandiya	24	24	24
İsveç	25	25	25
İngiltere	20	20	20
AB 27 (Ortalama)	21,2	21,2	20,4
Türkiye	18	18	18

Kaynak: European Commission; Directorate – General Taxation And Customs Union **Excise Duty Tables, Part II - Energy Products and Electricity**, January 2013'de yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

AB üyesi ülkelerde uygulanan ÖTV tutarları genelde ülkeden ülkeye farklılık göstermekte ve belirlenen hadlerin üzerinde bulunmaktadır. Zira Üye ülkeler tayin edilen vergi tutarlarından daha düşük bir tutar uygulama

imkanına sahip bulunmamakla birlikte bu tutarların üstünde miktar ve oran belirlenmesi konusunda serbest bırakılmışlardır.

Tablo 10. AB’de Akaryakıt ÖTV Tutarları (Avro)

ÜLKELER	BENZİN	MOTORİN	LPG
Belçika	613,57	427,69	0
Bulgaristan	363,02	329,79	173,83
Çek Cumhuriyeti	511,96	436,60	156,82
Danimarka	592,59	443,57	497,63
Almanya	669,80	470,40	180,32
Estonya	422,77	392,92	125,26
Yunanistan	670,00	330,00	330,00
İspanya	455,92	331,00	57,47
Fransa	639,60	428,40	107,60
İrlanda	587,71	479,02	176,36
İtalya	728,40	617,40	267,77
Güney Kıbrıs	429,00	400,00	125,00
Letonya	415,11	336,11	129,27
Litvanya	434,43	330,17	304,10
Lüksemburg	464,58	335,00	101,64
Macaristan	432,43	398,26	251,99
Malta	469,39	382,40	-
Hollanda	746,55	440,28	180,04
Avusturya	482,00	397,00	261,00
Polonya	406,30	354,61	201,70
Portekiz	585,27	367,53	127,88
Romanya	359,59	330,39	128,26
Slovenya	575,94	448,90	125,00
Slovakya	514,50	386,40	182,00
Finlandiya	650,40	469,50	0
İsveç	460,28	572,99	307,21
İngiltere	674,15	674,15	367,72
AB 27 (Ortalama)	531,67	418,90	187,15
Türkiye	906,87	664,37	657,50

Kaynak: European Commission, Directorate – General Taxation And Customs Union, **Excise Duty Tables, Part II - Energy Products and Electricity**, January 2013’de yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Not: ÖTV tutarları, benzin ve motorin için 1000 litre, LPG için ise 1000 kg’a uygulanan tutarlardır. Türkiye’nin hesaplamaları tarafımızca yapılmış olup, 1 Avro = 2,4 TL olarak hesaplanmıştır.

AB’de motorlu taşıtlar için akaryakıt ÖTV’sinden istisna edilebilecek enerji ürünleri; elektrik üretiminde kullanılan akaryakıt, uçak benzini ile doğalgaz ve AB içinde ya da uluslar arası ticarete özel geziler hariç olmak üzere deniz ve su taşımacılığı ve balıkçılık amacı ile kullanılan akaryakıt ve gaz ürünleri olarak belirlenmişken, yenilenebilir enerji üretiminde ya da enerji tasarrufu sağlayan projelerde kullanılan yakıtlar ile biyoyakıtlar ise tamamen istisna kapsamında yer almaktadır²⁸⁵.

Türkiye ile AB ülkeleri akaryakıt üzerinden alınan vergiler açısından kıyaslandığında çok önemli boyutta bir fark dikkat çekmektedir. Tablo 10’da da görüleceği üzere özellikle ÖTV tutarları AB ortalamasının üzerindedir. Ülkeler bazında da kıyaslandığında yine en yüksek ÖTV tutarı Türkiye’dedir. Bu durum da doğrudan akaryakıt üzerinden alınan gelirleri artırdığı gibi vergi yüklerini de artırmaktadır. Nitekim, dünyanın hiçbir ülkesinde, akaryakıt üzerinden alınan vergilerin tutarı, beyannameli gelir ve kurumlar vergisi mükelleflerinin ödediği vergiyi aşmamaktadır²⁸⁶.

²⁸⁵ Batırel, Ömer Faruk; “Türkiye’de Akaryakıt Özel Tüketim Vergisi ve AB Uygulaması”, **Yaklaşım Dergisi**, Sayı 218, Şubat 2011, s. 10.

²⁸⁶ Kızılot; Kılıç; Müderrisoğlu; **a.g.e.**, s. 88.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türkiye’de akaryakıt fiyatları yüksek olduğu gibi akaryakıt üzerindeki vergi yükü de OECD ülkeleri ile kıyaslandığında yüksektir. OECD ülkelerinde en düşük vergi yükü ABD ve Meksika’da iken Türkiye, İngiltere, İtalya, Norveç, İsveç, Yunanistan gibi ülkelerde vergi yükü diğer ülkelere kıyasla fazladır.

Türkiye’de akaryakıt vergileri, toplum kesimleri için olumsuz bir etki yaratırken, devlet için vazgeçilmesi güç bir vergi geliri kaynağıdır. Yaklaşık olarak toplam vergi gelirlerinin yaklaşık 1/5’i akaryakıt vergilerinden sağlanmaktadır. Böylesine bir durumda akaryakıt üzerindeki vergi yükünün ciddi oranlarda düşürülmesi pek mümkün gözükmemekle birlikte, bazı düzenlemeler ve tercihlerle maliyetlerin azaltılması, devletin vergi gelirinden vazgeçmeden vergi yükünün bir nebze düşürülmesi mümkün olabilecektir.

I. TÜRKİYE’DE VE OECD ÜLKELERİNDE AKARYAKITTA VERGİ YÜKÜNÜN KARŞILAŞTIRMASI

Tüm ülkelerde akaryakıt fiyatlarını, bir yandan ham petrol fiyat artışları öte yandan siyasi otoritenin vergi vb. politikaları belirlemektedir. Bazı ülkelerde vergi yüklerinin ağırlığı fiyat belirlemelerinde etkili olurken, bazı ülkelerde de siyasi ve ekonomik koşullar daha belirleyici bir rol oynamaktadır. Doğrudan vergilerin yeterince toplanamadığı durumlarda dolaylı vergileri artırmak daha kolay bir yol olabilmektedir. Akaryakıt ürünlerine ilişkin vergilendirme amacı ülkeden ülkeye değişiklik göstermekte olup, mali ve mali

olmayan amaçlara yönelik olarak vergilendirme yapılmaktadır. Çalışmanın ilk bölümünde incelenen OECD ülkelerinin ve Türkiye'nin; benzin, motorin ve LPG otogaza ilişkin olarak vergi yükleri tablo 11, 12 ve 13'de yer almaktadır.

Tablo 11. OECD Ülkelerinde Benzin Üzerindeki Vergi Yüğü

Ülkeler	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Avustralya	-	37,8	38,6	34,6	36,7	37	33,9	33,7
Avusturya	57,7	55,7	56,7	56,8	63,1	57,5	55,3	52,9
Belçika	63,3	61,1	60,7	58,6	63,5	59,5	55,6	53,3
Kanada	32,1	33	31,2	27,6	31,7	31,6	29,8	29,2
Şili	44,4	42,7	43	32,6	40,9	43,9	42,2	41,4
Çek Cum.	57,5	56	56,1	55	59,4	57	53,8	51,7
Danimarka	64,6	62,1	61,4	59,8	63,9	59,5	55,7	54,3
Estonya	51,4	48,5	48	49,7	57	54,7	50,8	47,8
Finlandiya	66,5	63,7	63,7	62,1	66,9	62,2	58,9	57,9
Fransa	67,1	64	63,7	61,1	66,6	61,5	57,1	54,9
Almanya	67,4	64,6	64,8	62,6	66,6	62,2	57,9	55,6
Yunanistan	49,4	47,4	48,6	47,5	55,5	61,5	59,3	57,4
Macaristan	60	55	55,2	53	56,7	56,5	52,2	50,2
İrlanda	59,6	57	57,1	54,8	63,6	59	54,1	55
İsrail	54,8	52,1	51,3	50,5	58,4	56,5	52,7	51,1
İtalya	62,9	60,5	60,1	57,5	62,5	58	55,3	57,5
Japonya	-	-	-	-	-	-	-	-
G. Kore	-	-	-	-	52,9	50,1	45,7	44,1
Lüksemburg	56,3	53,9	54,2	52,3	57,7	52,8	48,9	46,5
Meksika	23,8	16,4	13	13	17,2	13,8	13,8	13,8
Hollanda	66	63,8	63,1	61,3	68,8	64,1	60,1	58,2
Y. Zeland	44,5	40,9	42,1	38,6	43	42,3	40,5	40,3
Norveç	64,5	62,7	62,5	60,9	64,6	62,6	60,2	57,5
Polonya	57,4	53,1	57,2	56,4	58,1	54,5	51,1	47,9
Portekiz	62,8	60,9	61,4	59	63,9	59,5	56,4	54,3
Slovak Cum.	57,5	55,2	56,7	56	62	57,1	52,1	49,8
Slovenya	56,8	54	54,5	50,4	61,6	57,5	51,2	52,3
İspanya	55,3	52,6	52,1	49,5	55,9	52,2	48,8	48
İsveç	65,3	63,4	63,4	62	65,3	62,2	57,4	56,2
İsviçre	55,2	51,8	50,7	48,6	56,8	52,4	49,8	48,1
Türkiye	74,5	68,1	64,3	63,1	68,8	65,9	60,4	63
İngiltere	69,2	66,6	66,7	61,9	67,8	63,8	60,3	59,5
ABD	16,6	17,9	17	15,1	19,5	17	13,8	13,6
Ortalama	56,1	53	52,9	50,7	56,1	53,3	49,8	48,5

Kaynak: International Energy Agency; **Energy Prices And Taxes, Quarterly Statistics**, First Quarter 2013, s. 299.

Not: Türkiye için veriler grafik 25'de yer alan verilerdir. İsrail için 2012 vergi yükü 3. Çeyrek ortalamasıdır.

Tablo 11 uyarınca, benzinde yıllar itibariyle en düşük vergi yükünün ABD ve Meksika'da olduğu görülmektedir. Türkiye'de ise ilgili yıllar arasında OECD ortalamasının üzerinde bir vergi yükü söz konusudur. Veriler ışığında benzinde Türkiye, İngiltere, Finlandiya, Hollanda, İtalya, Norveç, İsveç, Yunanistan, Almanya ve İrlanda vergi yükünün %55'in üzerinde olduğu ülkelerdir. Öte yandan küresel krizin etkileri, vergi yüklerinde de belirgin olarak dikkat çekmekte ve 2009 yılında genel olarak vergi yükünde bir artış söz konusu olmaktadır.

Tablo 12. OECD Ülkelerinde LPG Otogaz Üzerindeki Vergi Yüğü

Ülkeler	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Avustralya	-	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	9,1	14,3
Belçika	17,1	17,4	17,3	17,4	17,4	17,4	17,4	17,4
Şili	15,2	15,3	16	16,1	17,1	15,7	16	16
Çek Cum.	31,3	30,3	31	29,6	33	31,4	29,3	28,8
Estonya	27,7	25,6	25,6	26	28,8	27,8	25,8	25,7
Fransa	25,7	24,8	24,8	24,2	25,3	24,5	23,4	23,2
Almanya	31	30,1	31,8	30,3	31,6	30,7	28,5	27,8
Macaristan	37,3	32,1	32,1	31,1	34,9	34,1	31,8	31,7
İtalya	44,2	39,7	36,6	34,9	38,9	35,6	33,7	35,3
Japonya	19,2	17,7	17,1	15	17,5	16,5	-	-
G. Kore	45,4	41,4	38,3	29,8	35,7	32,3	29,6	29,1
Lüksemburg	18,1	17,2	16,6	15,9	17,9	15,5	14,6	13,9
Hollanda	26,8	25,6	24,5	25,2	28,2	29,4	28,4	28,5
Polonya	42	40,1	40,5	38,8	42,8	38,6	36,4	35,4
Portekiz	26,4	26,3	26,5	25,2	26,3	25,3	27	27
Slovak Cum.	40,1	34,9	36	27	16	16	30,4	30,9
Slovenya	32	30,6	30	27,9	29,8	27,6	27,1	27
İspanya	19,7	19	19,3	19,4	20,5	19,8	19,9	20,2
Türkiye	-	-	-	46,4	51,3	50,5	46,1	44,1
Ortalama	29,3	26,5	26,3	25,7	27,5	26,2	26,4	26,5

Kaynak: International Energy Agency; **Energy Prices And Taxes, Quarterly Statistics**, First Quarter 2013, s. 301.

Not: Türkiye için veriler grafik 25'de yer alan verilerdir.

Tablo 12'de LPG otogaz üzerindeki vergi yükleri yer almaktadır. Tabloda yer alan ülkeler otogaz kullanımının yaygın olduğu ülkelerdir. Buna göre en düşük vergi yükü Avustralya'da gerçekleşmektedir. Öte yandan

benzin ve motorinde olduğu gibi LPG otogazda da Türkiye vergi yükü en yüksek ülkedir. Türkiye'den sonra İtalya ve Polonya'da otogaz üzerindeki vergi yükü yüksek olup ortalama %35 civarındadır.

Tablo 13. OECD Ülkelerinde Motorin Üzerindeki Vergi Yükü

Ülkeler	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Avustralya	40,9	37,4	38,2	33	37,4	38,9	34,8	34,5
Avusturya	50,1	49,9	51,5	47,8	56,3	51,6	49,5	47,6
Belçika	51	48	46,9	42,7	51,5	49,5	46,8	45,3
Kanada	-	-	-	-	-	-	-	-
Şili	25,1	24,1	24,8	20,3	26,7	25,5	23,8	24,1
Çek Cum.	51,7	50,3	50,6	47,3	53,9	52,3	48,6	46,7
Danimarka	55,6	53,4	53,1	48,8	56,4	52,2	47,9	46,8
Estonya	45,8	43,5	43,6	44,1	54,5	52,2	47,6	45,3
Finlandiya	51	49,3	49,4	46,9	54,8	50,7	45,4	49,1
Fransa	57,2	55,1	55,4	50,1	59,1	53,8	49,1	47,2
Almanya	57,9	55,9	56,2	51,3	59,1	54,3	49	47,5
Yunanistan	43,7	42,4	42,9	40,3	47,4	49,4	47	44,6
Macaristan	54,1	49,1	50,1	45,2	52,1	51,3	47	47,4
İrlanda	52,9	51	51,4	46,3	56,5	53,5	49,3	49,5
İsrail	29,5	34,3	37,9	39,4	49,8	51,7	50,5	50,1
İtalya	53,8	52,2	52,8	48,1	55,8	51,5	48,6	52,9
Japonya	37,3	33,6	32,2	27	36,3	33,7	30,6	30,7
G. Kore	48	47,7	49,1	38,8	46,7	43,6	38,8	38,4
Lüksemburg	44,5	43,4	44,1	40,3	48,8	44,1	40,4	39,3
Meksika	13,8	13	13	13	15,1	13,8	13,8	13,8
Hollanda	52,3	50,1	50,1	48,1	58,1	52,6	47,8	46,6
Y. Zeland	11,5	11,4	11,5	11,4	11,5	11,9	13,3	13,3
Norveç	55	54,2	54,4	51,8	58	55,2	53,2	52,4
Polonya	50,3	49,2	49,7	45,2	49,4	48,1	44,3	44,2
Portekiz	50	49,7	51	45,8	52,9	48,6	45,3	44
Slovak Cum.	54,5	52,4	54,3	50,8	59,5	49,3	44	42,1
Slovenya	51,1	49	49,3	43,6	59,4	54,3	45,7	45,8
İspanya	46,7	44,9	45,3	40,5	49,6	46,3	42,5	42,4
İsveç	55,2	52,9	53,8	51,1	57,6	54,8	50,8	50,1
İsviçre	53,7	50,9	50,7	45,3	55,5	52	49	47,4
Türkiye	65,1	58,3	54,8	52,7	57,3	57,4	51,2	56
İngiltere	66,7	64,5	65,3	57,8	65,4	62,8	58,6	57,5
ABD	20,2	18,2	17,4	14	20,9	17,6	13,6	13,4
Ortalama	46,7	45	45,3	41,5	49,2	46,4	42,7	42,2

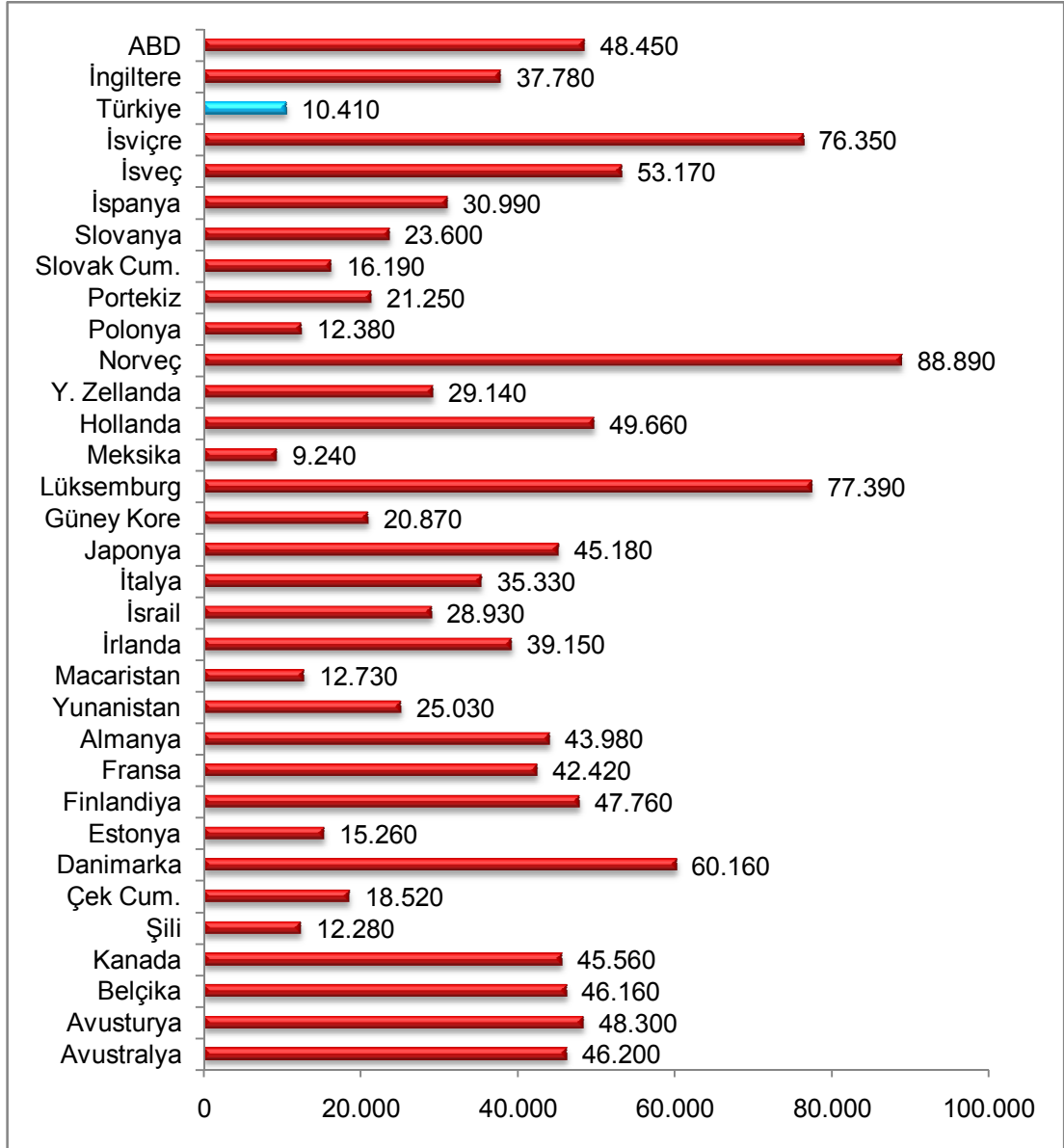
Kaynak: International Energy Agency; **Energy Prices And Taxes, Quarterly Statistics**, First Quarter 2013, s. 296.

Not: Türkiye için veriler grafik 25'de yer alan verilerdir. İsrail için 2012 vergi yükü 3. Çeyrek ortalamasıdır.

Tablo 13’de ise motorin üzerindeki vergi yükleri yer almaktadır. Buna göre, motorinde benzine göre vergi yükleri OECD ülkelerinde daha düşüktür. Tıpkı benzinde olduğu gibi motorinde de en düşük vergi yükü ABD ve Meksikada’dır. Türkiye’de ise ilgili yıllarda OECD ortalamasının üzerinde bir vergi yükü söz konusudur. Motorin üzerindeki vergi yükünde Türkiye’nin yanı sıra İngiltere, İtalya, Norveç, İsveç ve İsrail’de %50’nin üzerindedir. Ayrıca 2009 vergi yükündeki artış küresel krizin etkilerinden kaynaklanmaktadır.

Akaryakıt üzerindeki vergi yükünde Türkiye yüksek oranlara sahiptir. Bununla birlikte, bazı Avrupa ülkelerinde vergi yükleri Türkiye’ye yakın olarak gerçekleşmektedir. Bu görünüm itibariyle Türkiye’de vergi yükünün, Avrupa ülkelerine kıyasla belirgin şekilde yüksek olmadığı düşünülebilir. Fakat, ilgili ülkelerin kişi başı milli gelirleri ile bir kıyaslama yapıldığında aslında akaryakıtta Türkiye’deki vergi yükünün etkilerinin, mevcut rakamlardan göre çok daha fazla olduğu ortaya çıkmaktadır. Öte yandan ülkemizdeki kayıt dışılık, gelir dağılımı vb. etkenler de dikkate alındığında, ÖTV ve KDV ağırlıklı dolaylı vergiler ile vergilendirilen akaryakıt gibi bir ürünün fiyatlarının yüksek olmasının, kişi ve işletmelere etkileri daha iyi anlaşılacaktır.

Grafik 27’de yer alan kişi başı milli geliri ile Türkiye kıyaslandığında sadece Meksika’nın kişi başı milli geliri Türkiye’den düşüktür. Bununla birlikte, Meksika akaryakıt ürünlerindeki vergi yükü en düşük ülkeler arasında yer almaktadır. Milli gelir açısından bakıldığında, Türkiye’de vergi yükünün, gelir üzerindeki baskısı daha fazla olmaktadır. Türkiye’de akaryakıttaki vergi yüküne yakın değerler gösteren Norveç’in kişi başına düşen milli geliri Türkiye’de kişi başına düşen milli gelirin 8,5 katı, benzer şekilde Fransa’nın ise 4,1 katıdır. Nitekim tüm ülkeler için, bir kişinin aylık akaryakıt gideri aynı kabul edildiğinde, kişinin geliri üzerindeki etkisi Türkiye’deki bir kişi için önemli düzeylerdedir. Öte yandan ekonominin genel yapısı, gelir dağılımı, yaşam kalitesi vb. unsurlar da dikkate alındığında, incelenen ülkelerin tamamına yakınında diğer tüm değişkenler sabit tutulduğunda, akaryakıt üzerindeki vergi yükünün, Türkiye’den daha fazla olması gerekmektedir.

Grafik 27. OECD Ülkeleri Kişi Başı Milli Gelir – 2011 (Dolar)

Kaynak: (Erişim) <http://databank.worldbank.org/databank/download/GNIPC.pdf>, 25 Mayıs 2013, adresinde yer alan verilerden tarafımızca düzenlenmiştir.

Yoksulluk ve gelir dağılımı açısından bir değerlendirme yapıldığında da OECD ülkelerinde ortalama hane halkı gelirinin yarısının altında yaşayanların oranına göre Türkiye OECD ülkeleri arasında en kötü durumdaki beş ülke arasında yer almakta olup, dünya genelinde gelir

dağılımı araştırmaları uyarınca 0,25 ile 0,50 arasında yaygınlaşan Gini katsayısı, İsveç ve Norveç gibi ülkelerde 0,25 – 0,30 aralığında (eski sosyalist blok ülkelerinde de yaklaşık benzer değerlerde), Almanya’da Gini katsayısı 0,28, İngiltere’de 0,34, ABD’de 0,41 düzeyinde iken OECD ülkeleri arasında en kötü Gini katsayısına sahip üç ülke; Türkiye (0,40), Meksika (0,48) ve Şili (0,50) olarak karşımıza çıkmaktadır²⁸⁷.

II. AKARYAKIT ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLERİN ETKİLERİ

Akaryakıt üzerinden alınan vergiler; enflasyondan akaryakıt kaçakçılığına, vergi kaybından kayıt dışı ekonomiye ve de olumsuz çevresel dışsalılıklara kadar pek çok etki ortaya çıkarmaktadır. Nitekim, akaryakıt üzerinde vergi yükünün ve akaryakıt fiyatlarının yüksek olduğu Türkiye’de bu ve bunun gibi olumsuzluklar daha net görülmektedir. Vergi yüklerinin, Türkiye’nin petrol ithalatçısı bir ülke olmasından dolayı petrol maliyetlerinin artışıyla birleşmesiyle, fiyatların olumsuz etkileri daha da artmaktadır. Ancak belirtmek gerekir ki petrol maliyetleri makro ekonomik bazda olumsuz etki göstermektedir. Nitekim Türkiye’de akaryakıt fiyatlarının yüksek olmasının sebebi vergilerdir.

A. VERGİSEL ETKİLER

1. Vergi Yüğü

Vergi yükü, ödenen vergi ile gelir arasındaki oranı olup, toplam vergi yükü ise bir ülkedeki toplam vergi gelirlerinin milli gelire oranı olarak ifade edilmektedir.

²⁸⁷ Eğilmez, Mahfi; “Gelir Dağılımında Düzeltme Yok”, (Erişim) www.mahfiegilmez.com/2012/09/gelir-daglmnda-duzelme-yok.html, 20 Mayıs 2012.

Yapılan araştırmalar neticesinde kamu ekonomisinin fonksiyonları ile vergi yükü ve kamu harcamalarının büyüklüğü arasında yakın bir ilişki olduğu saptanmış olup, bu doğrultuda bir ülkenin kamu maliyesinin değerlendirilmesinde önemli göstergeler arasında yer alan vergi yükü bir anlamda; ülke ekonomisinde kaynakların ne kadarının devlet tarafından vergi veya diğer adlarla alındığının göstergesidir²⁸⁸.

Vergi gelirleri ile GSYH rakamlarının oranlanmasıyla ortaya çıkan vergi yükünün Türkiye açısından gelişimi Tablo 14’de yer almaktadır. Türkiye’de 2003 – 2012 yılları için ortalama vergi yükü yaklaşık %20,6 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 14. Vergi Yüğü (%)

Yıl	Vergi Yüğü
2003	19,8
2004	19,9
2005	20,3
2006	19,9
2007	20,3
2008	20,0
2009	20,6
2010	21,5
2011	21,9
2012	22,4

Kaynak: (Erişim), www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/GBG/Tablo_2.xls.htm, 20 Mayıs 2013.

Not: Vergi gelirleri rakamları mahalli idare ve fon payları ile red ve iadeler dahil tutarlardır. 2008 - 2012 yılları vergi gelirleri içerisindeki gelir vergisi tevkifat rakamına asgari geçim indirimi tutarı dahildir.

Türkiye bu görünüm itibariyle AB ülkeleri ile kıyaslandığında vergi yükü en hızlı artan ülke durumundadır. Türkiye’de vergi yükünün istenilen seviyelerde olmadığı ifade edilse de, gelir dağılımını dikkate almadan toplam

²⁸⁸ Maliye Bakanlığı; **Yıllık Ekonomik Rapor 2007**, s. 64.

vergi yükünün sayısal değerine bakılarak bir sonuç çıkarmak son derece yanıltıcı olmakta, çünkü adalet ilkesi açısından önemli olan toplam vergi yükü değil, bunun dağılışı biçimi olmaktadır²⁸⁹. Nitekim Türkiye'deki vergi yükü bazı gelişmiş ülkelerle kıyaslandığında görece düşük olsa da milli gelir ve gelir dağılımı dikkate alındığında, Türkiye'de vergi yükünün yüksek olduğu ve dengesiz dağıldığı ifade edilebilir.

Ortaya çıkan vergi yükü oranları, aslında gerçek vergi yükünü yansıtmamaktadır. Vergi yükü hesabı yapılırken sağlıklı bir sonuca ulaşmak için bütçe açıkları dikkate alınmalıdır. Nitekim bütçe açıklarının finansmanı amacıyla borçlanma yapıldığında, bu kamu gelir türü, ilgili yıl için olmasa bile gelecek dönemler için bir mali yük oluşturmaktadır²⁹⁰. Bu da vergi yüküne etki etmektedir. Vergi yükü hesabında dikkate alınması gereken diğer bir husus ise milli gelir düzeyidir. Kişi başına düşen milli gelir düzeyi farklı olan iki ekonomide vergi yükü oransal olarak aynı olsa bile, harcanabilir gelir içindeki pay aynı olmamakta, düşük milli gelire sahip ülkede vergi yükü, bireyler üzerinde daha fazla baskı oluşturmaktadır²⁹¹.

Özellikle 1990'lı yıllardan itibaren Türkiye'de kamu açıkları ve borçlanma artmış, faizler yükselmiş ve yüksek enflasyon kronik bir sorun halini almıştır. Bu dönemde ortaya çıkan kamu finansman sorunu borçlanmaya ek olarak vergi gelirleri ile de çözümlenmiştir. Nitekim uygulanan politikalar neticesinde yıllar itibarıyla vergi gelirleri arttığı gibi, vergi yükü de artmış fakat vergi adaleti azalmıştır. Kamu açıklarının finansmanını hedefleyen vergi düzenlemeleri ile Türk Vergi Sistemi, finansman haricindeki fonksiyonlarını yitirmiş, sistem bütünlük ve tutarlılığını kaybetmiştir²⁹². Bu süreçte özellikle dolaylı vergilerin ağırlığı artmış ve denetim zafiyetleri, kayıt

²⁸⁹ Nadaroğlu; **a.g.t.**, s. 27 - 28.

²⁹⁰ Bilici, Nurettin; "Vergi Yüğü Sorunu ve Ekonomik Rekabet", **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 263, Temmuz 2003, s. 156.

²⁹¹ Bilici; **a.g.m.**, s. 156 - 157.

²⁹² Inaltong, Ceyhan; "Vergi Yüğü: Türkiye ve OECD Ülkeleri Karşılaştırması", **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 369, Mayıs 2012, s. 29.

dışılık ve kaçakçılık, sıklıkla çıkarılan vergi afları vb. nedenlerle adalet ve eşitlikten uzaklaşmıştır.

Akaryakıt üzerinden alınan vergilerin yüksekliği; bu vergilerin dolaylı vergiler olması, tüketim vergilerinin karakterine has tersine artan oranlı olması gibi nedenlerle, ifade edilen tüm vergisel olumsuzlukları bünyelerinde barındırmaktadır. Özellikle Türkiye’de sosyal politikalardan ziyade mali politikalara hizmet eden akaryakıt vergileri gerek tüketiciler gerekse işletmeler üzerinde önemli boyutta vergi yükü oluşturmaktadır. Bu durumun bir sonucu olarak da ikâme edilmesi zor olan akaryakıtla ilişkin maliyetleri düşürme çabası kaçakçılığı ve kayıt dışılığı ortaya çıkarmaktadır.

Türkiye’de vergi sisteminden beklenen ve olması gereken performans elde edilememektedir. Dolaylı vergilerin ağırlığı fazla olup vergi yükü Türkiye’de yüksektir. OECD ülkeleri ile kıyaslandığında, Türkiye vergi gelirleri kompozisyonu açısından olumlu bir tablo sergilememektedir. Diğer bir ifade ile vergilemenin mali tarafını gözeterek adaletsiz bir yapı oluşturulmasına rağmen, kayıt dışılık ve vergi bilinç eksikliği gibi nedenlerle vergi hasılatı da olması gereken düzeylerde değildir. Türkiye OECD ülkeleri arasında vergi gelirlerinin GSYH’ya oranı bakımından son sıralarda yer almaktadır.

Türkiye’de bir finansman çözümü olarak vergi yükünün artırılması artık niteliğini kaybetmekte, bir çözüm olmaktan çıkmaktadır. Çünkü vergi yükünü artırmak, Türkiye gibi kayıt dışılığın yaygın olduğu bir ekonomide, kayıtlı kesimin yükünün artırılması anlamına gelmekte, vergi sistemi açısından kamu finansman sorununun ön plana çıkması, diğer bir ifade ile vergi adaletinin geri planda kalması beklenen hedefler görece gerçekleşse dahi adaletle yaklaşmak açısından sıkıntılı ve zor bir durum olmaktadır²⁹³. Bu açıdan, Türkiye’de vergi yükü artırılabilecek ise önce vergi tabana yayılarak

²⁹³ Inaltong; **a.g.m.**, s. 29.

ekonomik, sosyal ve siyasi nedenlerle vergi dışı tutulanlar mükellefiyet kapsamına alınmalıdır²⁹⁴.

2. Vergi Esnekliği

Vergi gelirlerindeki artış yüzdesinin GSYH artış yüzdesine bölünmesi sonucu vergi esnekliği ortaya çıkmaktadır. Diğer bir ifade vergi esnekliği, milli gelirden yaşanan bir birimlik artışın vergi gelirlerinde ne oranda bir artış ortaya çıkardığının göstergesidir. Vergi gelirlerindeki yüzde artışın GSYH'deki yüzde artışa oranının 1'den büyük olması, vergi sisteminde esnekliğin yüksek olduğunu göstermektedir. Bu durumda, GSYH %1 arttığında vergi gelirlerinde %1'den fazla artış kaydedilmektedir²⁹⁵.

Vergi sisteminin esnek bir yapıda olması bütçe politikası açısından da oldukça önemli olup, böyle bir durumda vergilerin otomatik istikrarlandırıcı özellikleri ortaya çıkmakta ve müdahaleye gerek kalmaksızın ekonominin durumuna göre kendiliğinden ayarlamalar olmaktadır²⁹⁶. Otomatik istikrar sağlayıcı vergi politikası, vergi sistemine başlangıçta kazandırılan yapısal esneklik sayesinde, vergi kanunlarında herhangi bir değişikliğe gerek kalmaksızın vergi gelirlerinin milli gelirden yaşanan değişimlerle paralel bir seyirde artması veya azalması ve bu suretle oluşan bütçe fazlaları ve bütçe açıkları yolu ile ekonomik istikrarın sağlanması ilkesine dayanmaktadır²⁹⁷.

Tablo 15'de yıllar itibariyle vergi esnekliği yer almaktadır. Buna göre, dikkat çeken husus, vergi gelirlerindeki artışın, GSYH'da yaşanan artıştan fazla olduğudur. Bu durum, açıkça göstermektedir ki, gelir ile ödenen vergi aynı düzeyde artmamaktadır. Vergi gelirlerindeki artışın dolaylı vergilerden

²⁹⁴ Güngör, Kamil; "Ağır Vergi Yükünün Kayıt Dışı Ekonomi Üzerindeki Etkisi ve Türkiye", **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 172, Ocak 2003, s. 125.

²⁹⁵ Maliye Bakanlığı; **a.g.r.**, s. 67 - 68.

²⁹⁶ Maliye Bakanlığı; **a.g.r.**, s. 67.

²⁹⁷ Maliye Bakanlığı; **a.g.r.**, s. 67.

kaynaklandığı da dikkate alındığında, esneklik oranları da vergi sisteminin adaletsiz yapısını ortaya koymaktadır.

Tablo 15. Vergi Esnekliği (%)

Yıl	Vergi Gelirlerinin Yıllık Artışı (1)	GSYH'nın Yıllık Artışı (2)	Vergi Esnekliği (1/2)
2003	41,39	29,76	1,39
2004	19,83	22,92	0,87
2005	18,51	16,08	1,15
2006	14,64	16,87	0,87
2007	13,11	11,18	1,17
2008	11,04	12,73	0,87
2009	3,33	0,21	15,65
2010	20,07	15,35	1,31
2011	20,69	18,10	1,14
2012	11,49	9,18	1,25

Kaynak: (Erişim), http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/GBG/Tablo_5.xls.htm, 20 Mayıs 2013.

Son 30 yılda kişi başına düşen vergi geliri OECD üyesi ülkelerde ortalama 16 kat, AB'de 20,5 kat, Türkiye'de ise 20,3 kat artmıştır²⁹⁸. Vergi hasılatındaki artış olumlu gibi görünmekte, fakat bu durum dolaylı vergiler ile birlikte değerlendirildiğinde, harcanabilir geliri erozyona uğratmakta ve hayat standartlarını düşürmektedir. Daha önce de ifade edildiği üzere akaryakıt üzerinden sağlanan vergi gelirlerinin toplam vergi gelirlerinin 1/5'i olmasından dolayı, vergi esnekliğine ilişkin olarak ortaya çıkan olumsuz durumda, diğer bir ifade ile vergi gelirlerinin GSYH'dan daha hızlı artmasında, akaryakıt üzerinden alınan vergilerin ve vergi yükünün önemli bir payı bulunmaktadır.

²⁹⁸ Gök, Abdülkerim; "OECD Ülkeleri ve Türkiye'de Vergi Yüğü", E – Yaklaşım Dergisi, Sayı 213, Eylül 2010.

3. Vergi Kaçakçılığı

Vergi oranları ile vergi kaçakçılığı arasında sıkı bir ilişki olduğu aşikârdır. Özellikle Türkiye gibi vergi bilincinin tam olarak yerleşmediği ve denetim zafiyetlerinin olduğu bir ülkede, vergi oranları, mükelleflerin vergi kaçırmaya eğilim göstermesine neden olmaktadır. Vergileme oranı ne derece yüksek olursa, vergi yükünden kaçma çabaları da o derece yüksek olmakta, vergileme seviyeleri arttıkça, mükellefler gelir seviyelerini artırma ya da en azından koruyabilmek amacıyla vergi kaçırma eğilimine girmektedir²⁹⁹.

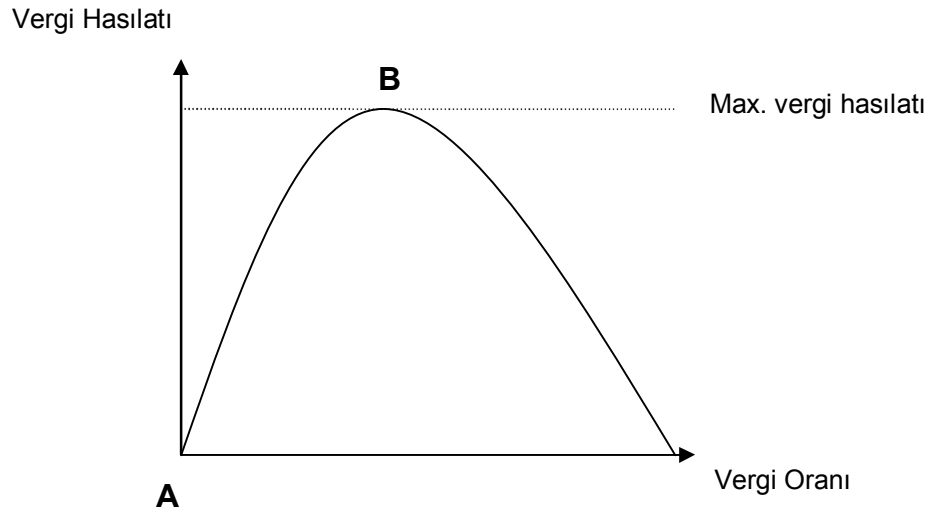
Vergi kaçakçılığını etkileyen diğer bir husus ise cezaların azlığı ve denetim eksikliğidir. Vergiye uyumu sağlamada önemli iki etken olan denetim ve ceza³⁰⁰, zorunlu vergi uyumunu sağlayacağı gibi vergi kaçırma eğilimini de baskılayacaktır. Ancak belirtmek gerekir ki, cezaların caydırıcılığı denetimden bağımsız değildir. Cezalar yalnızca etkin bir denetim sonucu işlerlik kazanacaktır. Öte yandan, kişisel gelir, enflasyon, eşitlik ve adalet olguları, vergi ahlakı ve bölgesel farklılıklar gibi çok sayıda vergi kaçakçılığını etkileyen unsur bulunmaktadır³⁰¹. Dikkat edilirse, akaryakıt kaçakçılığına ilişkin nedenler ile akaryakıt fiyatları ve vergi yükünün etkileri, tüm vergi kaçakçılık nedenleri ile neredeyse bire bir örtüşmektedir.

Vergi indirimlerinin ekonomik büyümeye etki edeceği ve etkinliği artıracığını savunan Arz Yönlü İktisat akımının önemli isimlerinden Amerikalı İktisatçı Arthur Laffer, vergi indirimleri sonucunda toplam piyasa üretiminin ve toplam vergi gelirlerinin artacağını savunmuştur. Laffer Eğrisi olarak bilinen şekle göre, belirli bir düzeye kadar vergi oranlarının arttırılmasının vergi gelirlerini arttıracığı, ancak optimal vergilendirilebilir kapasitenin aşıldığı bir noktadan sonra vergi gelirlerinin azalacağı ifade edilmektedir.

²⁹⁹ Derdiyok, Türkmen; “Vergi Kaçakçılığını Etkileyen Faktörler”, **Maliye Yazıları Dergisi**, Sayı 38, 1993, s. 33.

³⁰⁰ Derdiyok; **a.g.m.**, s. 34.

³⁰¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. Derdiyok; **a.g.m.**, s. 35 - 39.

Grafik 28. Laffer Eğrisi

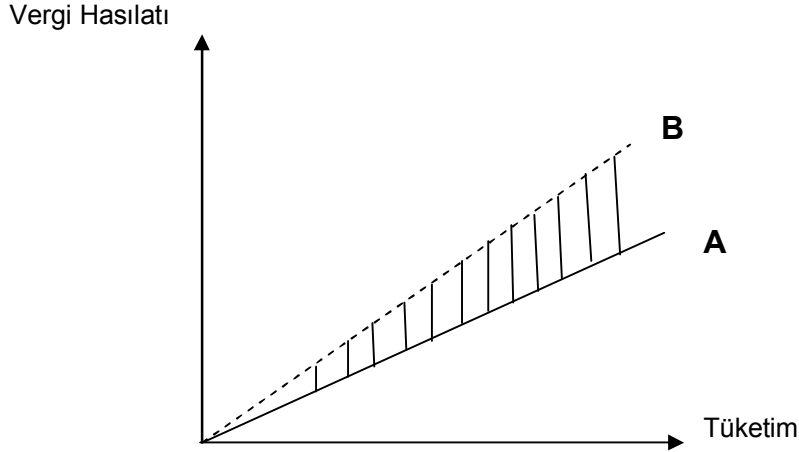
Grafik 28'de basit bir Laffer Eğrisi yer almaktadır. Buna göre vergi oranlarının artırılmaya başladığı A noktasından itibaren vergi gelirleri de artmakta, B noktasında optimal vergilendirilebilir kapasiteye ulaşılmasıyla vergi gelirleri düşmektedir. Vergi gelirlerinin düşmesinde ise temel nedenler, verginin ikâme etkisi, vergilendirilebilir gelirde meydana gelebilecek azalmalar ile vergi kaçakçılığı ve vergiden kaçınma eğilimi olarak ifade edilebilir.

Laffer Eğrisi, Türkiye için (akaryakıt açısından) doğrulanmamaktadır. Hatta akaryakıt vergi oranlarındaki artışlar vergi gelirlerini düşürmek yerine artırmaktadır. Ancak bu durum, potansiyel vergi hasılatının altında vergi geliri elde edilmesine neden olmaktadır. Bunun en temel nedeni ise tüketim kalıplarındaki değişiklikler ile kaçakçılıktır. Diğer bir anlatımla; vergi oranlarında yapılan artışlar, vergilendirilebilir gelir üzerinde azaltıcı bir etkiye sahip olup, bireylerin gelir elde etme isteklerini büyük ölçüde azaltabilmekte veya gelirin gizlenmesi ya da vergi kaçırılmasına neden olmaktadır³⁰². Bunun

³⁰² Mitchell, Daniel J.; "The Laffer Curve: Understanding the Relationship Between Tax Rates, Taxable Income, and Tax Revenue", **Prosperitas**, Vol. IX, Issue I, August 2009, s. 2.

anlamı vergi oranlarındaki bir artışın aynı düzeyde vergi geliri artışına neden olmamasıdır³⁰³.

Grafik 29. Akaryakıtta Vergi Kaybı



Grafik 29, Türkiye’de akaryakıttan elde edilen ve muhtemel elde edilebilecek vergi gelirlerinin, görünümünü ortaya koymaktadır. Grafikte yer alan A doğrusu, akaryakıttan elde edilen vergi gelirlerini ifade etmektedir. Türkiye’de olduğu gibi vergi oranları artırılrsa da akaryakıttan elde edilen vergi gelirleri düşmemekte, artmaya devam etmektedir. B doğrusu ise kayıp ve kaçığın olmadığı bir durumda muhtemel vergi gelirini ifade etmektedir. Dikkat edilirse, A ve B doğruları arasında kalan taralı alan, vergi oranlarının yüksekliğinden dolayı ortaya çıkan kayıp ve kaçaklardan kaynaklanan, tahsil edilemeyen vergi gelirini ifade etmektedir.

Türkiye için geçerli olan durum itibariyle, bir vergi artışı gelir artışına neden olsa da vergi sisteminde ve ekonomide hasara yol açabileceğinden, iyi

³⁰³ Mitchell; **a.g.m.**, s. 2.

tasarlanmış bir vergi indirimi, daha fazla gelir elde edilmesine neden olabilecektir³⁰⁴.

B. KAYIT DIŞILIK

Kayıt dışı ekonominin çok boyutlu, farklı faaliyet alanlarını kapsayan ve bu doğrultuda karmaşık bir olgu olmasından dolayı, bu kavrama; kara ekonomi, nakit ekonomisi, gizli ekonomi, saklı ekonomi, yasadışı ekonomi, informâl sektör, yeraltı ekonomisi, görünmeyen ekonomi, gölge ekonomi, ikinci ekonomi gibi çok farklı adlar atfedilmektedir³⁰⁵.

Kayıt dışı ekonomi kavramının adlandırılmasında ortaya çıkan zorluk, tanımlanmasında da karşımıza çıkmakta; kayıt dışı olma olayına hangi açıdan bakıldığına göre kavramsal tanımlama değişmekte olup, kayıt dışı ekonomi kavramı, genel anlamıyla ekonomik faaliyetlerin resmi olarak kayıt altına alınmaması, bir başka açıdan ise; kara para, uyuşturucu ticareti gibi ceza hukukunun suç olarak tanımladığı faaliyetlerin yanı sıra faaliyetin icrasının suç oluşturmamasına rağmen, bu faaliyetlerin kamu otoritesinin bilgisi dışında bırakılmasını ifade etmektedir³⁰⁶. Dikkat edilecek olursa; göz önünde olmayıp takip edilemeyen ve ekonomik sisteme dahil olmayan bir süreç karşımıza çıkmaktadır.

Kayıt dışılık farklı düzeylerde olmakla birlikte tüm ekonomilerin ortak sorunudur. Özellikle az gelişmiş ekonomiler ciddi bir kayıt dışılıkla karşı karşıyadır. Bu ekonomilerde, sanayileşme sürecine geçme aşamalarında, büyük sanayi şehirlerine göç ve şehrin kayıtlı sektörünün bu göçü absorbe edememesi, şehir çevresinde bir gayri resmi sektörün oluşmasına neden

³⁰⁴ Mitchell, Daniel J.; “The Laffer Curve Wreaks Havoc In The United Kingdom”, (Erişim) http://finance.townhall.com/columnists/danieljmitchell/2012/07/02/the_laffer_curve_wreaks_havoc_in_the_united_kingdom/page/full/, 25 Mayıs 2013.

³⁰⁵ Gelir İdaresi Başkanlığı Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı; **Kayıt Dışı Ekonomiyle Mücadele Stratejisi Eylem Planı (2008 - 2010)**, Yayın No: 87, Ankara, Nisan 2009, s. 3.

³⁰⁶ Taş, Metin; Özcan, Sezgin; “Kayıtdışı Ekonomi Nasıl Ortadan Kalkar?”, **Akşam Gazetesi**, 29.04.2010.

olmakta, genellikle özellikleri nedeniyle kayda alınmayan ve daha çok kendi kendini istihdam eden ve küçük teşebbüsler şeklinde karşımıza çıkan bu gayri resmi sektör, büyüyen bir kayıt dışı ekonomiyi beslemektedir³⁰⁷. Sonrasında ise ekonomik ve sosyal şartlar süreci hızlandırmakta, kayıt dışılık daha yaygın bir hâl almaktadır.

İfade edilen süreç, Türkiye açısından da geçerlidir. Sosyal ve ekonomik şartlar Türkiye’de kayıt dışılığı özendirmiş, önemli büyüklükte bir kayıt dışı ekonomi ortaya çıkmıştır. Nitekim, bu sorunun boyutlarının saptanmasına yönelik birçok çalışma yapılmıştır. Bunlar arasında öncelikli olarak, günümüzde de itibar edilen Schneider’in³⁰⁸ çalışmasına göre Türkiye’de kayıt dışılık oranı %32,1 olarak tahmin edilmiştir. Bununla birlikte; farklı çalışmalarda, Türkiye’de kayıt dışılık oranı %2 ile %70 arasında öngörülmektedir³⁰⁹. Böylesine büyük bir kayıt dışı ekonominin varlık nedenleri ise; ekonomik yapı, işletme büyüklükleri, vergi politikaları, bürokrasi, enflasyon, ekonomik krizler, sosyal bilinç, istihdam politikaları, nakit ekonomisi ve demografik unsurlar olarak karşımıza çıkmaktadır³¹⁰.

Kayıt dışı olmanın, kayıt dışı kalmanın en önemli nedenleri arasında yüksek oranlı vergiler ve denetimsizlik gelmektedir. Vergi sisteminin bütününe hakim olan olumsuzluklar kişileri kayıt dışı kalmaya yöneltmektedir. Özellikle yüksek vergi oranları ve bu durumla birleşen denetim eksiklikleri kayıt dışı olmanın temel nedenleri arasında yer almaktadır. Diğer bir ifade ile kayıtlı olmanın ortaya çıkardığı maliyetin, kayıt dışı olmanın ortaya çıkaracağı maliyetten daha fazla olduğu durumlarda, kayıt dışı ekonominin varlığı kaçınılmaz olmaktadır.

³⁰⁷ Altuğ, Nuray; “Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Kayıtdışı Ekonominin Kapsamı”, **Mali Çözüm Dergisi**, Sayı 25, Mart - Nisan 1994, (Erişim) www.istanbulsmmmmodasi.org.tr/yayinlar.asp?Gid=1&Yid=25, 25 Mayıs 2013.

³⁰⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz., Schneider, Friedrich; **Size and Measurement of the Informal Economy in 110 Countries Around the World**, Workshop of Australian National Tax Centre, ANU, Canberra, Australia, 2002, s. 8.

³⁰⁹ **Kayıt Dışı Ekonomiyle Mücadele Stratejisi Eylem Planı (2008 - 2010)**; s. 6.

³¹⁰ Ayrıntılı bilgi için bkz. **Kayıt Dışı Ekonomiyle Mücadele Stratejisi Eylem Planı (2008 - 2010)**; s. 12 - 31.

Akaryakıtla ilişkin olarak, vergi yükü ve denetim eksikliği, başta akaryakıt sektörünü ve akaryakıtın girdi olduğu tüm sektörleri kayıt dışılığa itmektedir. Özellikle akaryakıt kaçakçılığının yaygın olduğu Doğu ve Güneydoğu illerinde, akaryakıttan kaynaklanan kayıt dışılık oranı diğer bölgelere göre daha fazla olmaktadır.

Gelir İdaresi Başkanlığı'nın, Kayıt Dışı Ekonomiyle Mücadele Stratejisi Eylem Planı (2011 – 2013) uyarınca, akaryakıt ürünlerine ilişkin ortaya çıkan kayıt dışılığa;

- ❖ Akaryakıt, madeni yağ, tütün ve alkol sektörlerinden başlamak üzere elektronik fatura ve elektronik defter kullanımı yaygınlaştırılması,
- ❖ Akaryakıt analizleri için ilave üç akredite laboratuvar kurulumu gerçekleştirilmesi,
- ❖ Akaryakıt satış istasyonlarındaki satış verilerinin çevrimiçi olarak Gelir İdaresi Başkanlığı'na gönderilmesi için gerekli sistemin oluşturulması

biçiminde çözüm önerileri getirilmektedir. Özellikle kaçak akaryakıtın oluşturduğu kayıt dışılıkla mücadele ön planda yer almaktadır.

Kayıt dışı ekonominin kayıt altına alınmasına yönelik olarak çözüm önerilerinin ortak noktası, makro çözümler içermesi ve kayıt dışı ekonomik faaliyetlerin önlenmesinde vergi sistemi ve sosyal güvenlik sistemine özel önem verilmesi gelmektedir³¹¹. Ancak, kayıt dışı ekonominin kayıt altına alınması sadece vergisel önlemlerle sağlanamayacak; süreç, devlet, mükellef ve tüm toplumu içeren bütüncül, topyekün ve stratejik bir bakış açısı ve kararlılıkla uygulanabilecek bazı sosyal, siyasal, iktisadi, mali ve kültürel politikalarla birlikte başarıya ulaşabilecektir³¹².

³¹¹ Küçük, Şaban; “Kayıt dışı ekonomi ile mücadelede yöntemler”, **Yaklaşım Dergisi**, Sayı 235, Temmuz 2012, s. 29.

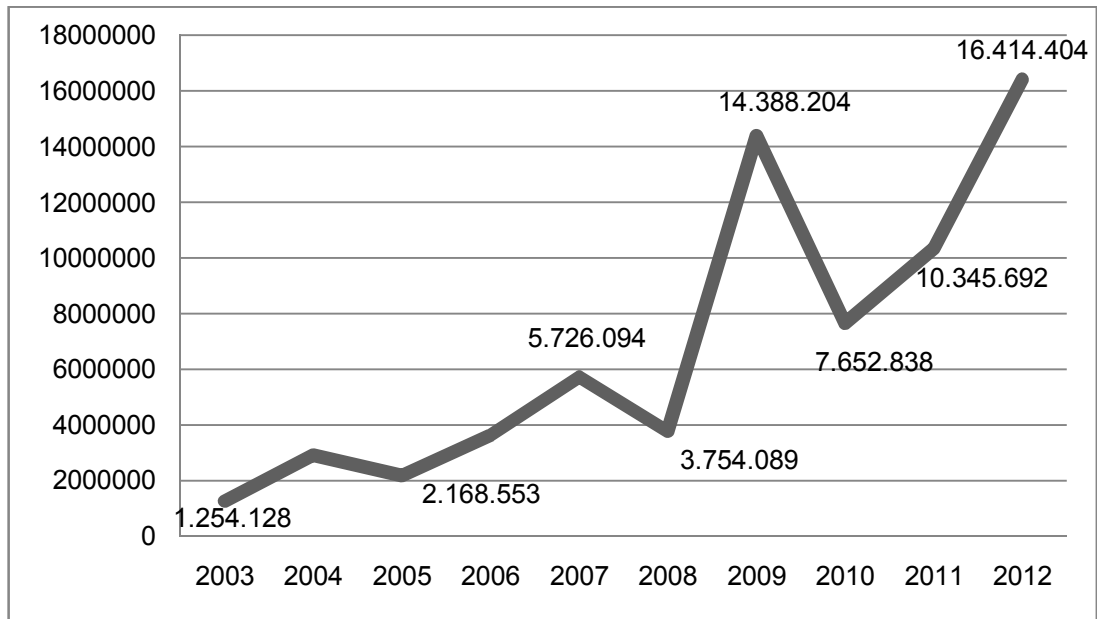
³¹² Küçük; **a.g.m.**, s. 36.

C. KAÇAKÇILIK

Türkiye’de akaryakıt kaçakçılığı tüm ekonomi ve sanayiye uzanan bir duruma gelmiş olup, konu vergi gelirleri, dolayısıyla bütçe gelir ve gider dengesi açısından büyük önem taşımaktadır³¹³. Öyle ki, bazı bölgeler ağırlıklı olmak üzere hemen her bölgede kaçak akaryakıtla rastlamak olağanlaşmıştır.

Grafik 30’da son 10 yılda yakalanan kaçak akaryakıt miktarları yer almaktadır. Bu miktarlar sadece emniyet birimlerinin tespit ettiği kaçak akaryakıt olup, ortaya çıkarılan akaryakıt kaçakçılığı tahmin edilenin çok altındadır.

Grafik 30. Kaçak Akaryakıt Miktarları (Milyon Litre)



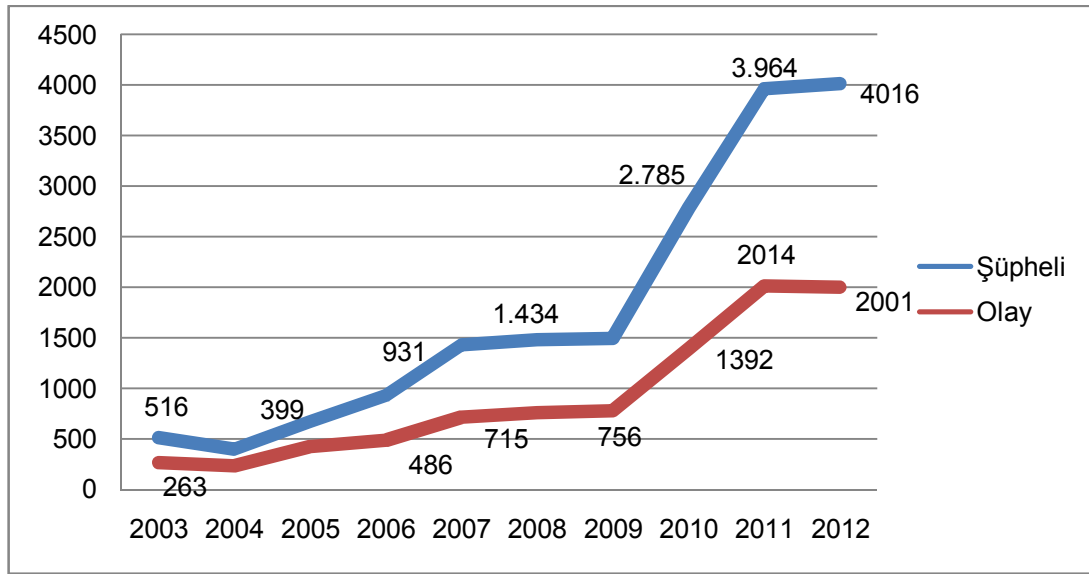
Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü, **KOM 2005, 2008 ve 2012** raporlarından yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

2012 yılında 16.414.404 litre kaçak akaryakıtla el konulmuştur. 2012 yılında en çok kaçak akaryakıt ele geçirilen iller sırasıyla İzmir, İstanbul ve

³¹³ Serdar, Abdurrahman; “Akaryakıt Kaçakçılığı, Mali ve Sosyo - Ekonomik Yansımaları, **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 300, Ağustos 2006, s. 4.

Ankara olup, ele geçirilen akaryakıtın yaklaşık %40'ı üç büyük şehirde yakalanmıştır³¹⁴. Daha önce belirttiğimiz gibi ele geçirilen kaçak akaryakıt miktarı son 5 yılda %337 artarken, son 10 yılda yani 2003 yılına göre 2012 yılında yakalanan kaçak akaryakıt miktarı %1209 artış göstermiştir.

Grafik 31. Akaryakıt Kaçakçılığı Şüpheli ve Olay Sayıları



Kaynak: Emniyet Genel Müdürlüğü, **KOM 2005, 2008 ve 2012** raporlarından yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Grafik 31’de de görüleceği üzere akaryakıt kaçakçılığına ilişkin olarak özellikle 2009 yılından sonra şüpheli ve olay sayılarında önemli bir artış olmuştur. Akaryakıt kaçakçılığında grafik 30 ve grafik 31’de dikkat çeken ortak nokta, artış eğiliminin özellikle 2008 – 2009 yıllarına rastlamasıdır. Bu yılların özelliği ise küresel bazda bir ekonomik kriz yaşanmış olması ve 2009 yılında akaryakıt ürünlerine vergi artışı yapılmış olmasıdır.

Tablo 16’da ise son 5 yılda yapılan operasyonlar sonucu ele geçirilen akaryakıt ürünlerinin dağılımı yer almaktadır. İlgili dönemde ham petrol, motorin ve katkı akaryakıt kaçakçılık miktarlarında artış dikkat çekmektedir.

³¹⁴ **KOM 2012 Raporu**; s. 34.

Özellikle motorin miktarındaki artışın, talep ile bağlantılı olduğu söylenebilir. Öte yandan son yıllarda LPG'ye olan talep artmış olmasına rağmen ele geçirilen kaçak LPG miktarının bir hayli düşük olması; kanımızca LPG'nin fiziksel ve kimyasal özelliklerinden dolayı taşıma ve muhafazasının daha zor olması ve fiyatının diğer ürünlere göre daha düşük olmasından kaynaklanabileceği gibi tablo 17'de yer alan ortalama tüketime yönelik analiz, LPG kaçakçılığının yaygın olduğu fakat yakalanamadığı izlenimi de yaratmaktadır.

Tablo 16. Ele Geçirilen Kaçak Akaryakıt Türleri (Bin Litre)

AKARYAKIT TÜRÜ	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Motorin	3.770	2.266	7.930	4.251	4.928	5.783
Benzin	208	135	84	123	65	67
LPG	-	-	10	-	-	58
Biyodizel	45	29	8	40	0,046	31
Katkılı akaryakıt	247	582	1.294	2000	2.727	4.525
Ham petrol	-	10	0,056	5	93	357
Madeni Yağ	1.083	558	325	745	1.597	1.800
Fuel Oil	-	148	4.636	111	236	1.146
Solvent	-	25	93	374	487	924
Gaz Yağı	-	4	3	102	103	326
Jet Yakıtı	-	-	2	-	98	1.392

Kaynak: KOM 2011 Raporu, s. 20 ve KOM 2012 Raporu s. 34'de yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Tablo 17'de ise benzinli, dizel ve LPG'li araç sayısı ile bu akaryakıt ürünlerinin yıllık tüketimlerinden hesaplanan araç başına ortalama tüketim miktarları yer almaktadır. Yıllar itibariyle dizel araçların sayısının artmasına rağmen, ortalama tüketimde düşme olmuştur. Bu durum, motorin kaçakçılığının arttığına işaret etmektedir. LPG otogaz açısından da benzer bir durum söz konusudur.

Benzinde ortaya çıkan tüketime dair azalma motorin ve LPG kadar olmamakla birlikte, son yıllarda benzin talebinde ve benzinli araç talebinde

azalma olduğundan hareketle makul bir durumdur. Motorin ve LPG’de ortaya çıkan azalma fiyat artışları karşısında tüketimin kısılmaya çalışılması ile de kısmen açıklanabilecek olup, ortalama tüketim verileri, kaçak akaryakıt kullanımının yaygınlaştığına dair güçlü bir kanı uyandırmaktadır. Belirtmek gerekir ki, araç sayıları kara taşıtları olup, tüketimlerin içinde deniz taşıtlarının, iş makinelerinin vb. kullanım alanlarının olması, hesaplanan ortalama tüketim değerlerini daha aşağı çekebilecektir.

Tablo 17. Taşıt başına Ortalama Tüketimler (Litre)

YILLAR	BENZİN	MOTORİN	LPG Otogaz
2004	0,66	3,77	3,53
2005	0,62	3,42	2,40
2006	0,57	3,22	1,78
2007	0,55	3,34	1,91
2008	0,50	3,12	1,67
2009	0,51	2,81	1,58
2010	0,47	2,66	1,48
2011	0,45	2,52	1,41
2012	0,44	2,4	1,31

Kaynak: Grafik 4, 5, 6 ve 8’de yer alan verilerden yararlanılarak tarafımızca hesaplanmıştır (Benzer bir hesaplama 10 / 238 Esas No’lu Komisyon Raporu’nda 1995 - 2004 yıllarına ilişkin olarak yapılmıştır).

Daha önce belirtildiği üzere akaryakıt kaçakçılığının en önemli etkilerinden birisi vergi gelirleri açısından ortaya çıkmaktadır. Tablo 18’de 2012 yılına ilişkin denetim sonuçları yer almaktadır.

Tablo 18. Akaryakıt Kaçakçılığına İlişkin Vergi Denetimleri (2012)

Denetlenen Emtia Türü	Denetlenen Mükellef Sayısı	Düzenlenen Tutanak Sayısı	Kesilen Ceza Tutarı (TL)
Akaryakıt	24.638	8.164	2.551.331
10 Numara Yağ	7.985	3.056	958.023
GENEL TOPLAM	32.623	11.220	3.509.354

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı, **2012 Faaliyet Raporu**, s. 76.

Tabloda yer alan veriler haricinde, akaryakıt pompalarına bağılı ödeme kaydedici cihazlara yönelik olarak yapılan denetimlerde 577 adet tutanak düzenlenmiş, 648 akaryakıt istasyonu denetlenmiş, ve ödeme kaydedici cihaza bağılı olmayan 5 pompa, 34 tabanca tespit edilmiş ve 42.767 TL ceza kesilmiştir³¹⁵.

Böylesine yüksek hasılat sağılayan bir mal grubunun tüketiminin kayıt dışı kalması, vergi gelirlerine olumsuz olarak yansımaktadır. Bu olumsuzluğun engellemesi amacıyla, Maliye Bakanlığının denetim birimlerinin, akaryakıt kaçakçılığı ile mücadele kapsamında yaygın ve yoğun denetimleri önem taşımaktadır.

Akaryakıt kaçakçılığı neticesinde, ekonomik ve sosyal dengelerin yanı sıra rekabet dengesi de olumsuz etkilenmekte, belge düzeni ve vergi usul hükümleri uygulama dışı kalmaktadır³¹⁶. Akaryakıt fiyatları, halkın alım gücünün üzerinde seyrettiğinden dolayı, ihtiyacın karşılanması noktasında, özellikle son yıllarda artan kaçakçılığın Devlete yıllık maliyetinin 2 milyar TL'nin üzerinde olduğu tahmin edilmektedir³¹⁷. Kaçak akaryakıtın ekonomik maliyetlerinin yanı sıra çevre ve toplum sağılığı açısından maliyetleri de dikkate alındığında, kesin çözümü gereken önemli bir sorun olduğu daha net ortaya çıkmaktadır. Nitekim, son yıllarda sorunun boyutu daha iyi kavranmış ve kaçakçılıkla mücadeleye ilişkin bir komisyon kurulması gündeme gelmiştir.

³¹⁵ Gelir İdaresi Başkanlığı; **2012 Faaliyet Raporu**, s. 76.

³¹⁶ Serdar; **a.g.m.**, s. 4.

³¹⁷ Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi, **a.g.r.**, 2011, s. 47.

D. ON NUMARA YAĞ KULLANIMI

On numara tanımlaması; üzerinde hafif bir işçilik emaresi bulunarak başkalaştırılmış olan madeni yağların, pratikte motorine yakın verim sağlayan bir madeni yağ olarak yapılmaktadır³¹⁸.

Türkiye’de akaryakıt fiyatlarının yüksek olmasından dolayı tüketiciler akaryakıt maliyetlerini azaltmak amacıyla çeşitli yollara başvurmaktadır. Bunlardan birisi de piyasada 10 numara yağ olarak tabir edilen, özellikleri dolayısıyla motorine en yakın madeni yağ türü olan ve ÖTV Kanununa ekli (I) sayılı listenin (B) cetvelinde 2710.19.83.00.00 G.T.İ.P. numarası ile yer alan yağlama yağları ve diğer yağlardan hidrolik amaçlara mahsus sıvı yağların doğrudan motorin olarak kullanılması veya motorine karıştırılması biçiminde ortaya çıkmaktadır. Bununla birlikte; piyasada 10 numara yağ adı altında satılan ürünlerin aslında ulusal marker uygulaması zorunluluğundan sonra, kaçak yollarla getirilen motorin ile ÖTV’ye tabi olmayan atık yağlardan geri kazanılan yağlar ve biyodizelin belli oranlarda solventle karıştırılarak satılması, indirimli vergi uygulamalarından yararlanmak üzere satın alınan bazı malların (baz yağlar, white spirit vb.) sanayide yağlama müstahzarı, pas ve korezyon önleyici müstahzar, ince makine yağı, bıçkı yağı, tekstil yağı benzeri ürünlerin ÖTV’ye tabi olan veya olmayan malların üretiminde kullanılmış gibi gösterilerek, 10 numara yağ adı altında motorine karıştırılarak motorin yerine kullanılması 10 numara yağ problemini ortaya çıkarmıştır³¹⁹. Kısaca 10 numara yağ sorununun kaynağı, akaryakıt harici ürünlerin ÖTV tutarlarının akaryakıt ÖTV tutarından düşük olması ve sınai üretimi teşvik amaçlı uygulanan tecil / terkin sisteminin kötüye kullanılmasıdır³²⁰.

Yağlama yağları ile motorinin ÖTV’si arasındaki farkın ve aynı zamanda sınai üretimi teşvik amaçlı olarak geliştirilen tecil – terkin

³¹⁸ Cerit, Çağlar; “10 Numara Problem ve Çözüm Önerileri”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 289, Ekim 2012, s. 117.

³¹⁹ Saklar, Ersin; “ÖTV Uygulamasında 10 Numara Yağ Sorunu”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 289, Ekim 2012, s. 126.

³²⁰ PETDER; **10 Numara Yağ Sorununa İlişkin Değerlendirmeler ve Çözüm Önerileri**, Ekim, 2012, s. 12, (Erişim) www.petder.org, 23.05.2013.

uygulamasının kötüye kullanılmasının sonucunda 10 numara yağ adı altında yapılan faaliyetlerin yıllar itibariyle sürekli olarak arttığı bilinen bir gerçektir. 10 numara yağın kaynağı olarak; akaryakıt harici petrol ürünlerinin hammaddesi olan baz yağları işaret etmek yerinde olacak, baz yağların ise; tecil – terkin mekanizması sayesinde yurt içinde yarı mamül adı altında, ama mahiyet itibariyle rahatça dolaşımı, ister istemez amaç dışında kullanılmayı teşvik etmektedir³²¹. Bu büyüklükte bir sahte akaryakıt faaliyetinin 2008 yılında yapılan vergi düzenlemesini takip eden dönemde Türkiye ekonomisine neden olduğu vergi kaybı 5 milyar TL düzeyine ulaşmıştır³²².

Tablo 19. Piyasaya Sunulan Yağların Arz ve Talep Düzeyleri (Bin Ton)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Piyasaya ARZ (A)	608,9	678,9	863	840,2	979,2	1.418,1	1.603,8
Top. TALEP (B)	487,3	376	531,9	545,3	512,4	571,6	555,9
FARK (A-B)	121,6	302,9	331,1	294,9	466,7	846,5	1.048

Kaynak: PETDER, 2011 Sektör Raporu, s. 23.

Tablo 19’da yer alan verilere göre, madeni yağlara ilişkin olarak özellikle 2008 yılından sonra artan, arz - talep dengesizliği, madeni yağların amaçları dışında kullanıldığının en bariz göstergesi olarak karşımıza çıkmaktadır. 2012 yılının ilk 6 ayı itibariyle de 689 bin ton arza karşılık talep miktarı 297,1 bin ton olarak gerçekleşmiştir³²³.

Bir malın ÖTV’ye tabi olup olmadığı ÖTV Kanunu’na ekli listelerden yola çıkılarak G.T.İ.P. numaraları uyarınca tespit edilmektedir. Ancak piyasada 10 numara yağ olarak adlandırılan ürün, Kanuna ekli listelerde doğrudan yer almadığından ÖTV’ye tabi değilmiş gibi algılanmaktadır. Oysa ki, G.T.İ.P. numaralarını belirlemeye yetkili olan Gümrük ve Ticaret Bakanlığı’na başvuruda bulunularak 10 numara yağ adı altında satılan

³²¹ Cerit; **a.g.m.**, s. 118.

³²² Cerit; **a.g.m.**, s. 117.

³²³ PETDER; **a.g.r.**, Ekim, 2012, s. 8.

malların G.T.İ.P. numarasının tespit ettirilmesi gerekmekte olup ÖTV Kanununa ekli listelerde yer alan mallar bu vergiye tabi olacaktır³²⁴. Nitekim, bir malın ticari veya piyasada bilinen adından yola çıkılarak bu malların tamamının ÖTV'ye tabi olmadığı şeklinde yapılan yorumların bir yasal dayanağı bulunmamaktadır³²⁵.

On numara yağ kullanımı özellikle otobüs, kamyon gibi büyük araçlarda akaryakıt maliyetlerini azaltmaktadır. Ancak, söz konusu kullanım sonucunda; çevre kirliliği, taşıtların aksam ve parçalarına verdiği zararlar, bu zararlar nedeniyle trafikte can ve mal güvenliğinin tehlikeye atılması, piyasada faaliyet gösteren benzer işletmeler açısından oluşan haksız rekabetler ve ÖTV kaybı nedeniyle vergi gelirlerinde meydana gelen aşınma gibi olumsuz etkileri bulunmaktadır³²⁶. Tüm bu ve bunun gibi etkiler dolayısıyla bir düzenleme yapılmış ve 10 numara yağ kullanımının maliyetini düşüren tecil – terkin uygulamasına 2012/3792 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı³²⁷ ve sonrasında Maliye Bakanlığı tarafından yayınlanan 25 Seri No'lu ÖTV Genel Tebliği³²⁸ ile son verilmiştir.

Sanayide kullanılan ve 27. fasılda yer alan madeni yağlar için %71,5 olan tecil oranı, 34. fasılda yer alan müstahzarlar için %98,57; 38. fasılda yer alan katkı maddelerinde ise %99,25 olup, madeni yağ sektörünün faaliyet alanları içinde yer alan tüm bu ürünlerin tecil oranlarındaki bu farklılığın da suistimallere açık bir durum oluşturduğu düşünülmektedir³²⁹. Bundan dolayı akaryakıt harici ürünler için tecil terkin uygulamasına son verilmiş ve iade sistemine geçilmiştir. Yeni uygulamaya göre, sanayiciler tarafından imalatta kullanılmak üzere satın alınan mallar için normal vergi tutarları yerine düşük vergi ödenerek aradaki fark için teminat verilmesi uygulaması yerine, söz konusu mallar için ilave bir vergi yükü getirilmeden, önce verginin tamamı

³²⁴ Saklar; **a.g.m.**, s. 127.

³²⁵ Saklar; **a.g.m.**, s. 127.

³²⁶ Saklar; **a.g.m.**, s. 126.

³²⁷ 09.10.2012 tarih ve 28436 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

³²⁸ 11.10.2012 tarih ve 28438 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

³²⁹ PETDER; **a.g.r.**, Ekim, 2012, s. 13.

tahsil edilmekte ve malların imalatıta kullanıldıklarının tespiti üzerine ise belirlenen tutar iade edilmektedir.

Son dönemdeki düzenlemeler neticesinde, 10 numara yağ adı altında yapılan kaçak ve kayıt dışı faaliyetlerin en önemli girdileri arasında olan baz yağ ithalatı, 2012 yılının ilk on aylık döneminde 2011 yılının aynı dönemine göre %12 azalmış olup³³⁰ iade sistemine geçilmesiyle önümüzdeki dönemde de azalması beklenmektedir.

E. DIŞSALLIKLAR

Dışsallıklar, toplumdaki kişi ya da kişilerin, üretim veya tüketim faaliyetleri neticesinde, başka kişi ya da kişilerin fayda veya maliyet fonksiyonlarını olumlu ya da olumsuz etkilemelerini ifade etmektedir³³¹. Şayet etki olumlu olursa, pozitif dışsallıktan, olumsuz olursa negatif dışsallıktan söz edilmektedir.

Dışsallıklar üretim sürecinde ortaya çıkabileceği gibi tüketim nedeniyle de ortaya çıkabilmektedir. İster üretim ister tüketim aşamasında olsun, negatif dışsallıklar, toplumda kişi ya da kişileri olumsuz olarak etkilediğinden, bunların ortaya çıkardığı maliyetlerin, dışsallığın kaynağına ödetilmesi amacıyla, dışsallığın kaynağını vergilendirmek en iyi çözümler arasında yer almaktadır. Özellikle çevresel negatif dışsallıklarda temel mantık, “kirleten öder” ilkesine dayanmaktadır. Nitekim, bir çevre politikası aracı olarak vergi, bazı üretim ve tüketim davranışlarının çevrede negatif dışsallık yarattığına dayanmakta, ortaya çıkan bu sosyal maliyetlerin ise tüketime konu mal ya da

³³⁰ PETDER; **Aylık Petrol Bülteni**, Kasım 2012, s. 1.

³³¹ Nadaroğlu, Halil; **Kamu Maliyesi Teorisi**, 11. Baskı, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s. 62.

hizmetler üzerine vergi konulması veya sosyal maliyeti olan üretim sürecinin çeşitli aşamalarının vergilendirilmesi şeklinde içselleştirilebilmektedir³³².

Enerji ürünleri söz konusu olduğunda, ülkelerin karşı karşıya kaldıkları temel problemlerden birisi çevresel dışsallıklar olup, üretimden tüketime kadar enerjinin negatif dışsallığı söz konusu olmaktadır³³³. Enerji kaynakları üretim ve tüketimin her aşamasında farklı ağırlıkta negatif dışsallıklar ortaya çıkarmakta, bu dışsallıklar, fiyat mekanizması dışında üretici ve tüketicilerin fayda ve maliyet fonksiyonlarını etkilememekte, enerji maliyetleri içinde dışsallıklar yer almadığında fiyatlandırılmadığı gibi negatif dışsallık yaratanlar maliyetine katlanmadığından etkin üretim düzeyini aşarak, sosyal refahı olumsuz anlamda etkileyebilmektedir³³⁴.

Uygulamada negatif dışsallıklarla ilgili vergisel düzenlemelerin en yaygın olanları arasında akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesi olup, az gelişmiş ülkeler akaryakıt ürünlerine konulan vergileri istikrarlı bir kamu geliri sağlama aracı olarak kullanırken, gelişmiş ülkelerde bu vergilendirme, negatif dışsallıklara müdahale aracı olarak da kullanılmaktadır³³⁵.

Akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesinde de çevresel negatif dışsallıkların azaltılması ve bu amaçla bir vergilendirme politikası izlenmesi söz konusu olmaktadır. Ancak ne var ki, kaliteli motorinler de dahil tüm dizel yakıtları benzine göre daha fazla kirletici emisyonu yol açmalarına rağmen, ülkelerin çoğunda (Avustralya, İsviçre, İngiltere ve ABD hariç) kurşunsuz benzine uygulanan vergi oranı motorine uygulanan vergi oranından daha fazladır. Bu durum Türkiye açısından da geçerlidir. Özellikle motorin kaçakçılığının yaygın olduğu ülkemizde, kalitesiz ve kaçak akaryakıtlar daha fazla negatif dışsallığa neden olmaktadır.

³³² Ferhatoğlu, Emrah; “Avrupa Birliği’nde Ortak Çevre Politikası Çerçevesinde Çevre Vergileri”, **E - Yaklaşım Dergisi**, Sayı 3, Ekim 2003.

³³³ Aytaç, Deniz; “Türkiye’de Enerji Etkinliğini Sağlamada ve Çevresel Kirlenmeyi Engellemede Enerji Üzerindeki Zımnı Vergi Oranlarının Etkisi”, **Maliye Dergisi**, Sayı 160, Ocak - Haziran 2011, s. 394.

³³⁴ Aytaç; **a.g.m.**, s. 394.

³³⁵ Durmuş, Mustafa; **Kamu Ekonomisi**, Gazi Kitabevi, 2008, s. 207.

III. AKARYAKIT VERGİLERİNİN AZALTILMASINA YÖNELİK ÖNERİLER

Akaryakıt fiyatları, sürekli gündemde olup, toplumun tüm kesimlerini ilgilendirmektedir. Akaryakıt, tüketenler üzerinde önemli bir maliyet ve fiyat baskısı oluşturmakla birlikte, devlet için vazgeçilmez bir gelir kaynağıdır. Hazine'yi böylesine bir gelirden mahrum bırakmak mümkün görünmemektedir. Bununla birlikte Türkiye'de akaryakıtla ilişkin vergilendirme, üretim, kaçakçılık, dış ticaret vb. konularda alınacak önlemler ve yapılacak düzenlemeler ile vergi gelirlerini düşürmeden, akaryakıt maliyetlerini kısmen azaltmak ve tüketiciler üzerindeki fiyat baskısını düşürmek mümkündür.

A. REKABET

Türkiye'de akaryakıt piyasaları rekabetçi bir yapı göstermemektedir. Petrol Piyasası Kanunu sonrasında her ne kadar bir serbestleşme eğilimi ortaya çıksa da Türk akaryakıt sektörü, Avrupa piyasaları ile kıyaslandığında, rekabet ortamından oldukça uzaktır.

Rekabet açısından, Rekabet Kurumu ve EPDK, sektörü yakından takip etmektedir. Ne var ki EPDK'nın sektöre ilişkin bir raporunda; piyasa yoğunluğunu gösteren bir ölçek olan HHI³³⁶ endeksine göre, son üç yılda akaryakıt dağıtım sektöründeki yoğunluk azalmakta ve sektördeki rekabetçi ortam artmakta olup, endeks değerlerine göre; 2010 yılında Türkiye benzin piyasasındaki rekabet koşulları, eşit büyüklükte 5,25 adet dağıtıcı firma olmasına tekabül ederken, 2011 yılında bu sayı 5,96 firmaya yükselmiş, motorin piyasasında 2010 yılında rekabet koşulları açısından 7,1 adet eşit

³³⁶ Pazar yoğunluğu, ilgili piyasadaki şirketlerin sayısı ve bu şirketlerin piyasa paylarının bir fonksiyonu olarak tanımlanmaktadır. Pazar yoğunluğunun hesaplanmasında yaygın olarak kullanılan bir endeks olan HHI (Herfindahl-Hirschman Endeksi)'ye göre; piyasada yakın pazar paylarına sahip çok sayıda şirket bulunması durumunda sıfıra yakınsayacak, tek şirketin tüm piyasaya hâkim olması durumunda ise 10.000 değerini alacaktır. ABD Federal Ticaret Komisyonu tarafından yayımlanan Yatay Birleşme Kılavuzuna göre HHI'nın 1.000'in altındaki değerleri yoğunlaşmamış (rekabetçi), 1.000 - 1.800 arası orta derecede yoğunlukta, 1.800'ün üstündeki değerler ise yüksek derecede yoğunlaşmış bir pazarı göstermektedir (EPDK; a.g.r., 2011, s. 58, 20 no'lu dipnot).

büyükölkte firma olmasına karşılık gelen durum, 2011 yılında 7,61 firmaya yükselmiştir³³⁷ biçiminde tespitlere yer verilmektedir. Ancak kanımızca piyasada firma sayısının artmasının doğrudan rekabeti artırıcı bir durum olarak görölmemesi gerekmektedir. Özellikle Türkiye’de akaryakıt fiyatlarına ilişkin bir rekabet ortamının olmadığı (LPG otogaz kısmen hariç) söylenebilecektir. Nitekim Rekabet Kurumu da bu konuya ilişkin olarak akaryakıt sektörünün, dünya fiyatlarını takip edebilmede yetersiz kaldığını vurgulamakta ve fiyatlama açısından etkin bir rekabet ortamının bulunmadığına ilişkin olarak görüş belirtmektedir (Rekabet Kurumu’nun 2008 yılında Türkiye’de piyasanın önemli beş aktörünü kapsayan ön inceleme sonucunda rekabete ilişkin olarak bazı hususlar tespit etmiştir)³³⁸.

Sektörde üretici firma olarak TÜPRAŞ’ın hakimiyeti bulunmakta ve fiyat konusunda TÜPRAŞ belirleyici bir rol oynamaktadır. Bayiler ve istasyonlar arasında rekabetin sağlanması, ister istemez akaryakıt fiyatlarına yansıyacak ve fiyatların düşmesine neden olabilecektir. Avrupa ölkelerinde aynı şehirde farklı istasyonlarda, farklı akaryakıt fiyatları uygulanabilirken, Türkiye’de böyle bir durum söz konusu olmamaktadır. Mevcut durum itibariyle akaryakıt sektörüne ilişkin bir kartelleşme izlenimi doğmaktadır.

Akaryakıt sektöründe rekabet ortamının sağlanması ile fiyatların düşmesi olasıdır. Bayilerin kârlarının bir kısmından vazgeçmeleri (kâr oranlarının yüksek olduğu sıkça gündeme gelmektedir) ve fiyatların istasyonlar ya da sağlayıcılar arasında rekabet sonucunda düşmesi, devletin vergi gelirlerini aşındırmayacak tam tersine tüketim artışı ile birlikte, akaryakıttan elde edilen vergi gelirleri de artabilecektir. Öte yandan tüketim artışına bağlı olarak bayi kârları da artacaktır. Ancak belirtmek gerekir ki, böyle bir süreç, iyi yönetildiği takdirde etkin olabilecektir. Unutulmaması gereken husus, Türkiye’nin petrol ithalatçısı bir ölkö olmasıdır. Talep artışının aynı zamanda ithalat artışına neden olacağı dikkate alınarak, akaryakıt

³³⁷ EPDK; a.g.r., 2011, s. 58.

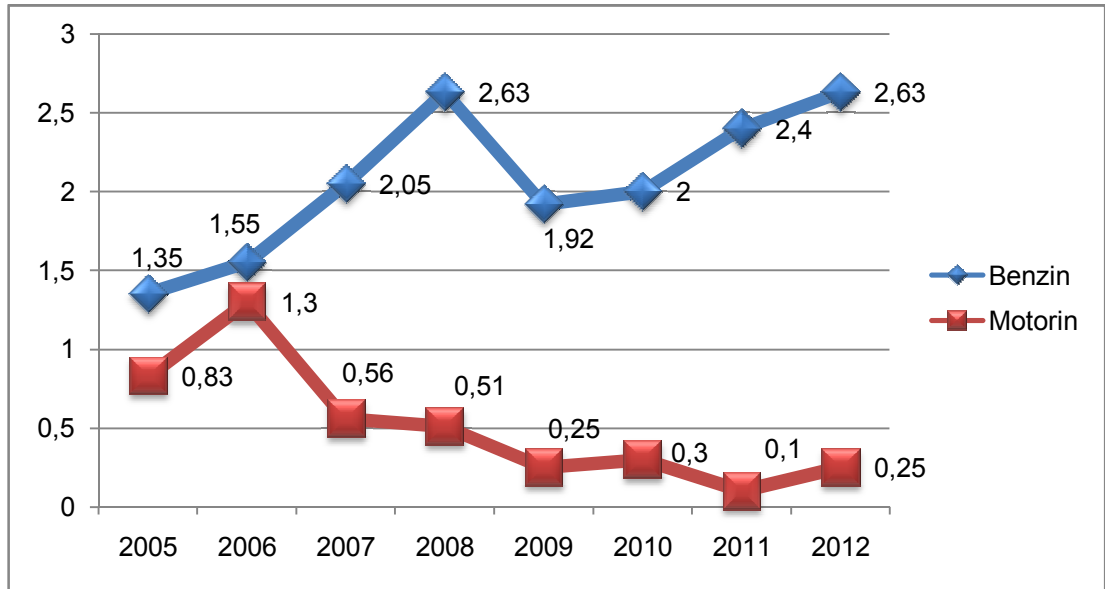
³³⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz. (Erişim) www.rekabet.gov.tr/index.php?Sayfa=sayfahtml&Id=492, 26 Mayıs 2013.

ürünlerinin üretimi, talep doğrultusunda yönlendirilmeli ve böylece eksik ya da fazla üretim gerçekleştirilmeyerek, sektöre yönelik ithalat dengede tutulmalıdır.

B. İHRACAT VE İTHALAT KOMPOZİSYONU

Son yıllarda artan dizel araç sayısı nedeniyle Türkiye’de motorin talebi de artmıştır. Nitekim 2012 yılında yaklaşık 8,5 milyon ton motorin ithalatı yapılmıştır. Bununla birlikte, azalan benzin talebi neticesinde, 2012 yılında rafinerilerde üretilen benzinin 2,6 milyon tonu (yaklaşık yarısı) ihraç edilmiştir. Benzin ve motorine ilişkin ihracat gelişimi grafik 32’de, ithalat gelişimi ise grafik 33’de yer almaktadır.

Grafik 32. Benzin ve Motorin İhracatı (Milyon Ton)



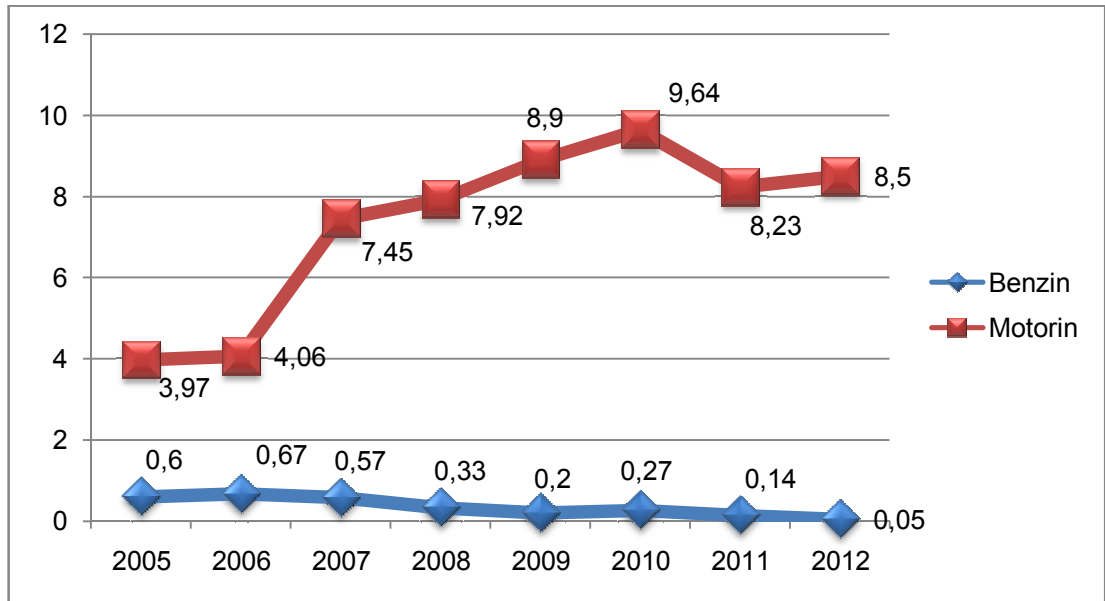
Kaynak: EPDK; **Petrol Piyasası Raporu 2005 - 2006 ve 2007, 2008, 2011 Petrol Piyasası Sektör Raporlarından** yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Not: İhracat miktarları rafineri ihracatının yanı sıra dağıtıcı ihracatını da içermektedir.

Grafik 32'ye göre, yıllar itibariyle benzin ihracatı, azalan yurt içi talebe bağlı olarak artmıştır. Nitekim, 2005 – 2011 döneminde yaklaşık 2 katlık bir artış söz konusudur. İhracatın önemli bir kısmı ise rafineriler aracılığıyla gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte, artan yurt içi talebe bağlı motorin ihracatı yaklaşık %70 oranında düşmüştür.

Grafik 33'de görüldüğü üzere de, motorin ithalatında ise artan yurt içi talebe bağlı olarak yaklaşık 2 katlık bir artış olmuştur. İthalatın önemli bir kısmı dağıtıcı firmalar tarafından gerçekleştirilmiştir. Nitekim rafineri motorin ithalatı 2012 yılında 8,5 milyon ton civarındadır. 2012 yılında motorin tüketiminin yaklaşık yarısı ithalat aracılığıyla karşılanmıştır. Bu durumun ülke ekonomisine tartışmasız önemli bir maliyeti söz konusudur.

Grafik 33. Benzin ve Motorin İthalatı (Milyon Ton)

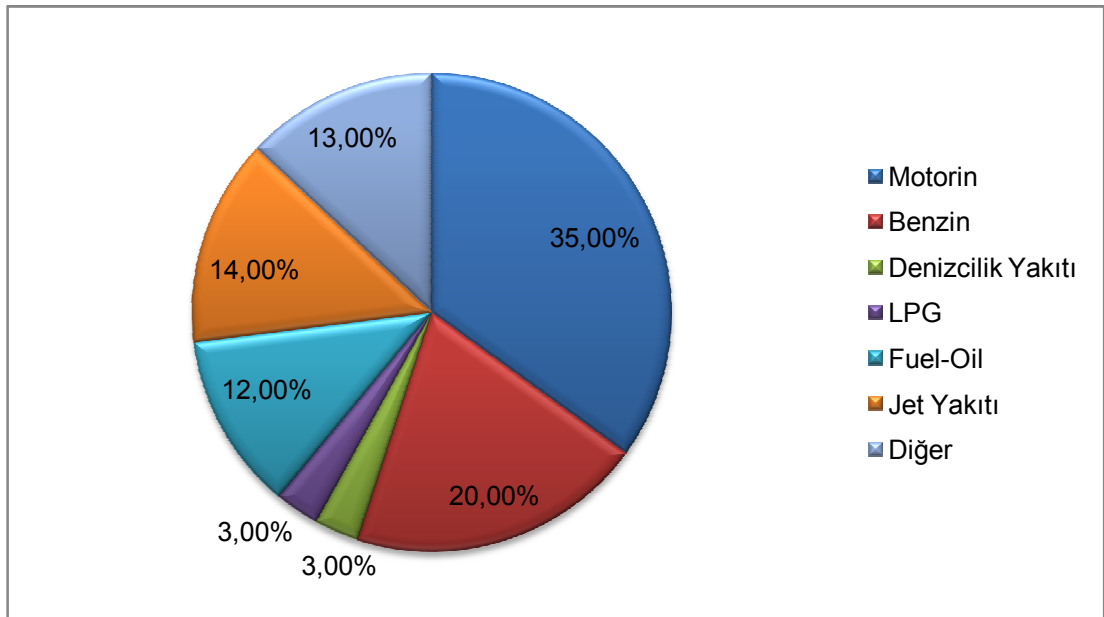


Kaynak: EPDK, 2005 - 2006, 2007, 2008, 2011 Petrol Piyasası Sektör Raporlarından yararlanılarak tarafımızca düzenlenmiştir.

Not: İthalat miktarları rafineri ithalatının yanı sıra dağıtıcı ithalatını da içermektedir.

2013 yılı Mart ayı ortalamasına göre benzinin rafineri çıkış fiyatı litrede 1,49 TL, motorinin ise 1,51 TL, olarak gerçekleşmiştir³³⁹. Bununla birlikte, benzinin ÖTV'si daha yüksek olduğundan nihai fiyatlarda benzin daha pahalı olmaktadır. Bu doğrultuda benzin ve motorinin ÖTV tutarlarının eşitlenerek ürün pazarının piyasanın talebi doğrultusunda gelişmesi durumunda benzin fiyatı düşecek ve buna karşılık devletin ÖTV kaybına uğramaması mümkün olacaktır³⁴⁰. Benzin ÖTV'sindeki 30 – 35 kuruşluk bir indirim ile motorin ÖTV'sinde yapılacak 5 kuruşluk bir artış, Devlete herhangi bir gelir kaybı yaratmayacaktır³⁴¹. Öte yandan motorinin vergisi düşürülmeden benzinin ÖTV'si bir miktar düşürülerek, benzin tüketimi artırılmak suretiyle, devletin daha fazla gelir elde etmesi de mümkün olacaktır³⁴².

Grafik 34. 2012 Yılı Rafineri Üretiminin Ürün Bazlı Dağılımı



Kaynak: EPDK; **Petrol Piyasası Sektör Raporu – Aralık 2012**, Ankara, 2012, s.21.

³³⁹ EPDK; **Petrol Piyasası Sektör Raporu**, Mart 2013, s. 32.

³⁴⁰ PETDER; **Ekim 2012**, s. 4

³⁴¹ PETDER; **Ekim 2012**, s. 4

³⁴² Kızılot, Şükrü; "Ucuz Benzin Formülü", **Hürriyet Gazetesi**, 27 Ağustos 2012.

Diğer taraftan Türkiye'nin LPG Otogaz da ithal ettiği düşünülürken, kendi ürettiği benzini düşük fiyattan ihraç etmesi ve buna karşılık tüketimi artan LPG otogazın önemli bir kısmını ithal etmesi, önemli bir gelir kaybı yaratmaktadır. Öte yandan LPG otogazın benzine nazaran daha verimsiz bir yakıt olması, dönüşüm esnasında ithal olan aksamalara ihtiyaç duyulması ve LPG otogazın benzine göre daha güvensiz olması gibi etkenler dikkate alındığında, benzin tüketimine yönelik politikalar, hem otogazın ortaya çıkardığı negatif dışsalıkları azaltacak hem de devlet açısından daha fazla gelir olanağı yaratacaktır.

Türkiye'nin talebi karşılamak amacıyla işlenmiş petrol ürünü ithal etmesinden hareketle, ham petrol yerine doğrudan akaryakıt ithal edilmesi, maliyetleri düşürebilir. Fakat bunun önünde kısıtlar bulunmaktadır. Öncelikle ham petrolün taşınması, işlenmiş akaryakıt ürünlerine göre daha kolay ve düşük maliyetlidir. Diğer taraftan Avrupa'daki rafinerilerde üretilen ürünlerin ithal edilmesi hem navlun giderleri açısından hem de daha önce de belirtildiği gibi Türkiye'de vergisiz pompa fiyatlarının Akdeniz ülkelerine göre daha düşük olmasından hareketle maliyetlerin ham petrol ithalatına göre daha düşük olması mümkündür.

Kanımızca Türkiye'de benzin tüketiminin teşvik edilmesi gerekmektedir. Bu açıdan benzin daha fazla üretime konu olduğundan talebini çoğaltmak gerçekçi bir yaklaşım olacaktır. Türkiye'de de üretilen benzinin tüketilemediği ve ihraç edildiği ve buna karşılık motorin üretiminin talebi karşılamadığı göz önüne alındığında, vergisel düzenlemeler ile benzin talebinin artırılması gerekmektedir.

C. DENETİM

Akaryakıt sektörünün en önemli sorunlarından birisi kaçakçılık olarak karşımıza çıkmaktadır. Kaçak akaryakıt faaliyeti, kayıt dışılığı artırırken vergi

gelirlerini azaltmakta ve kalitesiz yakıt ile çevresel negatif dışsallıklar ortaya çıkmaktadır. Tüm bu sorunun çözümü ise, denetim faaliyetlerinin etkin ve verimli yürütülmesinden geçmektedir. Özellikle Doğu illerinde gümrük kapılarının geçirgenliği, kaçak akaryakıtı izin vermektedir. Sınır bölgelerinde yaşayanların özellikle motorini kaçak yollardan temin ettikleri bilinmektedir. Bu bağlamda denetimlerin artırılması, bilinen kaçakçılık yöntemlerinin engellenmesi, ilgili kurumların personel sayısının yeterli düzeye getirilmesi gerekmektedir. Her ne kadar son yıllarda denetim alanında teknolojik altyapı güçlendirilmiş olsa da kaçakçılık olaylarına ilişkin en önemli eksiklik denetim eksikliğidir. Öte yandan toplumsal olarak vergi bilincinin yaygınlaştırılması ve ihbar müessesesinin (gerek vergi gerekse kaçakçılık açısından) etkinliğinin artırılması, hem bireysel hem de toplumsal olarak akaryakıt maliyetlerinin azalmasına etki edecektir.

Yapılan düzenleme ve değişikliklere ilaveten denetime ilişkin olarak alınabilecek önlemleri ifade edecek olursak;

- ❖ Madeni yağ üretim ve satış faaliyeti içinde olup 10 numara yağlarla ilgili faaliyetler içinde yer alan tesis ve işletmelere kapsamlı mali denetim yapılması ve geriye dönük kayıtları da kapsayacak şekilde işlem yapılması gerekmektedir³⁴³.
- ❖ Dökme olarak akaryakıt harici ürün cinsinden yıllık toplam ithalat miktarının 1.000 tonun üzerinde (15 litreye kadar olan kaplar içinde olanlar hariç) olması durumunda; ithalatçılardan, bu ürünleri akaryakıtı karıştırmamayı, üreticilerden, bu girdileri kullanarak üretilen ürünlerin satış faturalarına akaryakıtı karıştırılmasının yasalara aykırı olduğunu belirten kaşe basmayı taahhüt etmeleri istenerek, satış zincirinde izlenebilirlik ve denetim imkânı sağlanmalı, akaryakıt ile karıştırılma riski olan

³⁴³ PETDER; a.g.r., Ekim, 2012, s. 14.

bu gibi ürünlerin piyasa hareketleri, ithalat ve tüketim miktarları dikkatli ve dinamik bir şekilde takip edilmelidir³⁴⁴.

- ❖ Elektronik denetim daha etkin ve kapsamlı hale getirilmelidir.
- ❖ Özellikle tarım ve hayvancılık ile nakliye sektörlerinde kayıt dışılığın azaltılması ve bu doğrultuda kaçak ve kanunsuz akaryakıt ve yağlama ürünleri kullanımının önüne geçilmesi gerekmektedir.
- ❖ Yük ve yolcu taşımacılığında yaygın olan kaçak akaryakıt ve yağ kullanımının önüne geçilebilmesi için, ulusal marker kontrollerinin sıklaştırılması ve sabit kontrol ve denetim noktalarının oluşturulması gerekmektedir.

D. MEVZUATA YÖNELİK DÜZENLEMELER

Akaryakıtı ilişkin olarak mevzuattan kaynaklanan sorunlar neticesinde, Devlet önemli bir vergi geliri kaybına uğramaktadır. Bu bağlamda özellikle son yıllarda konuya ilişkin çalışmalar hızlanmış ve düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerden en sonuncusu ise, 6455 sayılı Gümrük Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'dur³⁴⁵. Kanun ile petrol ve akaryakıt kaçakçılığına ve ortaya çıkacak vergi kayıp ve kaçaklarına yönelik önemli düzenlemeler yapılmıştır. Bu doğrultuda Kanun;

- ❖ Kaçakçılığa ilişkin aynı fiilin hem Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu'nda hem de Gümrük Kanunu'nda yer almasından dolayı ortaya çıkan sorunlar neticesinde mükerrerliğin giderilmesini amacıyla, kabahat fiilleri Gümrük Kanunu'na aktarılmıştır.

³⁴⁴ PETDER; **a.g.r.**, Ekim, 2012, s. 15.

³⁴⁵ 6455 sayılı Kanun 11.04.2013 tarih ve 28615 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

- ❖ Akaryakıt kaçakçılığı ve diğer kaçakçılık türleri ile ilgili mahkumiyet hükmü kesinleşenlerin kamuoyuna teşhir edilmesi olanağı getirilmiştir.
- ❖ Kanuna göre, kaçak akaryakıt suçlarını ihbar edenlerin kimliği hiçbir şekilde açıklanmayacak olup, ihbarcılar hakkında tanıkların korunmasına ilişkin hükümler uygulanacaktır.
- ❖ Akaryakıt kaçakçılığı suçunu işleyen kişi, 2 yıldan 5 yıla kadar hapisle cezalandırılacaktır.
- ❖ EPDK tarafından belirlenen seviyede ulusal marker içermeyen, yasal yollarla Türkiye'de serbest dolaşıma girdiği belgelendirilemeyen akaryakıtı üreten, satan, bulunduran, satın alan, taşıyan veya saklayanlar için de 2 yıldan 5 yıla kadar hapis cezası söz konusudur. EPDK'dan izin alınmadan, akaryakıt haricinde kalan solvent, madeni yağ, baz yağ, asfalt ve benzeri petrol ürünlerinden akaryakıt üreten veya bunları doğrudan akaryakıt yerine ikmal ederek üreten, satışa arz eden, satan, bulunduran, satın alan, taşıyan veya saklayanlar için de aynı ceza öngörülmektedir.
- ❖ Her türlü üretim, iletim ve dağıtım hatları dahil olmak üzere, sıvı veya gaz halindeki hidrokarbonlarla, hidrokarbon türevi olan yakıtları nakleden boru hatlarından, depolarından veya kuyulardan kanunlara aykırı şekilde alınan ürünleri satışa arz eden, satan, bulunduran, satın alan, taşıyan veya saklayanlar için 2 yıldan 5 yıla kadar hapis cezası öngörülmektedir.
- ❖ Kanun kapsamında, 5015 sayılı Kanun'da yer alan idari para cezaları da artırılmıştır. Buna göre, lisans almadan lisansa tabi faaliyetlerde bulunanlar ile ulusal marker eklemeyenlere, 1 milyon TL idari para cezası verilecek olup, ceza uygulanan bir fiilin iki takvim yılı geçmeden aynı kişi tarafından tekrarı halinde, cezalar 2 kat artacaktır. İdari para cezaları, ön araştırma veya soruşturma aşamasının tamamlanmasından sonra EPDK tarafından en geç 3 ay içinde karara bağlanacak ve ceza

gerektiren filleri tespit edilen tesisler, lisans alınıncaya veya bu düzenlemeye göre lisans gerektirmeyen faaliyet gösterecek hale getirilinceye kadar mühürlenecektir.

- ❖ Kanuna göre, başka bir ticari, zirai ve mesleki faaliyeti olmadığı halde sahte belge düzenlemek amacıyla mükellefiyet tesis ettirenler ve daha önce sahte belge düzenlediği belirlenenler, adlarına yeniden mükellefiyet tesis edebilmeleri için 75.000 TL'den ve sahte belgelerde yer alan toplam tutarın %10'undan az olmamak üzere teminat vermek zorunluluğu getirilmiştir.

6455 sayılı Kanun kapsamında yapılan değişiklikler yerinde düzenlemeler olup, kaçakçılık ile mücadeleyi güçlendirmesi ve vergi kaybını azaltması beklenmektedir. Ancak akaryakıt ürünlerine ilişkin olarak kanımızca yapılması gereken bir takım düzenlere de daha ihtiyaç bulunmaktadır. Çünkü mevzuat açısından eksikliklerin olduğu alanlar söz konusudur.

Türkiye'de işletmelere kayıtlı olan araçların bir kısmı, ticari faaliyet çerçevesinde değil de özel kullanıma hizmet etmekte, taşıt ile ilgili olarak yapılan harcamalar ise matrahtan indirim konusu yapılabilmektedir. Bu şekilde mükelleflerin gerçek matrahları aşındırmaları söz konusu olmakta ve ortaya vergi kaybı çıkmaktadır. Öte yandan akaryakıt alımında taşıt plakalarına düzenlenen ödeme kaydedici cihaz fişleri, tüketicilerin talep etmemeleri halinde başka araçların (gider yazabilecek olanların) plakalarına düzenlenerek, haksız yere kazanç sağlandığı gibi vergi kaybı da yaratmaktadır. Bu anlamda mevzuata yönelik bir düzenleme ve sıkı denetlemenin yapılması gerekmektedir.

Vergi kaybına neden olan diğer bir uygulama ÖTV'siz deniz yakıtlarına ilişkin teşviktir. Daha önce kabotaj hattı dışında taşımacılık yapanlara tanınan istisna, 2004 yılı itibariyle kabotaj hattı içinde taşımacılık yapanlara da tanınmıştır. ÖTV'siz yakıt uygulamasının başladığı 01.01.2004 tarihinden 31.12.2012 tarihine kadar, toplam 2.735.806 ton ÖTV'siz akaryakıt

teslimatı yapılmış, bu nedenle de 3.097.030.762 TL'lik ÖTV tahsil edilmemiştir³⁴⁶.

Denizciliğin geliştirilmesi amacını taşıyan ÖTV'siz deniz yakıtı teslimi, suistimâllere açık bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır. Ne var ki, 2012 yılında yapılan denetimlerde konu ile ilgili 78 usulsüzlük tespit edilmiş olup, ÖTV'siz deniz yakıtı uygulamasına yönelik suistimaller; mevcut bir teknenin yeni yapılmış gibi farklı bir isimle sicile kaydettirilmesi, makine güçlerinin usulsüz belgeler yoluyla daha yüksek güce sahipmiş gibi kaydettirilmesi, fiilen çalışmayan makinelerin tekneye donatılması, fiilen teslim edilmeyen yakıtların teslim edilmiş gibi yakıt alım defterlerine kayıt edilmesi, teslim edilen yakıtların daha yüksek miktarda teslim edilmiş gibi kayıt edilmesi, ÖTV'siz teslim alınan yakıtların daha sonra diğer deniz araçlarına ve kara taşıtlarına verilmesi ve usulsüz faturalar ile rafineri veya vergi daireleri yoluyla mahsuplaşma yapılması şeklinde gerçekleşmektedir³⁴⁷.

Tablo 20. 2005 – 2011 ÖTV'siz Denizcilik Yakıtı Teslimi (Bin Ton)

Yıllar	ÖTV'siz Teslim	İhracat
2005	187,9	170
2006	250	280
2007	243,5	740
2008	266	730
2009	266,6	900
2010	232,3	760
2011	278	830
2012	364,7	2.000

Kaynak: EPDK; **Petrol Piyasası Sektör Raporu, 2011** ve www.ubak.gov.tr adresinden yararlanarak tarafımızca düzenlenmiştir.

³⁴⁶ (Erişim) www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130313_164012_66968_1_67502.pdf, 30 Mayıs 2013, s. 3.

³⁴⁷ (Erişim) www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130313_164012_66968_1_67502.pdf, 30 Mayıs 2013, s. 7 - 8.

Tablo 20’de ÖTV’siz teslim edilen deniz yakıt miktarı ve ihracat miktarı yer almaktadır. Özellikle 2012 yılında denizcilik yakıtlarına yönelik olarak ortaya çıkan ihracat artışı, ÖTV’siz yakıt uygulamasına yönelik olarak kuşklarını artırmıştır. Bu doğrultuda 10 numara yağ uygulamasında olduğu gibi iade sistemine geçilmesi düşünülmektedir.

ÖTV uygulamasında karşılaşılan önemli sorunlardan bir diğeri ÖTV’ye tabi ürünlerin fiilen üretilmemesine rağmen, mevzuattaki boşluklardan yararlanılarak vergiden kaçınılması, ÖTV beyannamelerine eksik / yanlış bilgi girilmesi nedeniyle vergi kaybının oluşturulması ya da vergi oranlarındaki farklılık nedeniyle mükelleflerin gerçekte yüksek vergi oranı olan ürünü ürettiği halde, düşük vergi oranlı ürünü ürettiğini beyan etmesi biçiminde ortaya çıkmaktadır³⁴⁸.

Mevzuata yönelik düzenleme gerektiren bir diğer husus ise, piyasada ÖTV’ye tabi olmayan ürünler için bir lisanslandırma yapılmamakta, bu grup ürünleri üretecek firmalar da EPDK’dan yazısı alarak faaliyetlerine devam etmektedirler³⁴⁹. Bu tip ürünlerin üretimlerin lisansa bağlanması, sorunun çözümüne katkı sağlayacak ve suistimallerin önüne geçecektir.

ÖTV tutarlarının farklılığından kaynaklanan bir sorun ise LPG ile ilgilidir. LPG, dökme LPG olarak ithal edilmekte fakat otogaz olarak kullanılmaktadır. Bu durumda ise aradaki ÖTV farkından dolayı, (otogazın ÖTV’si 1,5780 TL iken, dökme LPG’nin ÖTV’si 1,2100 TL) vergi kaybı yaşanmaktadır.

Akaryakıt ürünlerinin ana maddesi ham petrol olduğundan, çeşitli karışımlarla ve kimyasal işlemler neticesinde, farklı ürünler elde edilebilmektedir. Bu noktada benzer akaryakıt ürünlerinin ÖTV tutarındaki farklılık, düşük tutarlı ürünün beyan edilmesi, fakat yüksek tutarlı akaryakıt ürünü üretilmesi fiilini ortaya çıkarmaktadır. Sonuç olarak ÖTV tutarlarındaki

³⁴⁸ Ali Asgar Serin, “Özel Tüketim Vergisi I Sayılı Liste Uygulamaları - Sorun ve Çözümüne Dair Öneriler”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 289, Ekim 2012, s. 149.

³⁴⁹ PETDER; **a.g.r.**, Ekim, 2012, s. 16.

farklılıklar ve yasal boşluklar, vergi kaybına neden olmaktadır. Mevzuattan kaynaklanan sorunların giderilmesine yönelik olarak denetimlerin etkinliğini artırmak ve boşluk yaratan mevzuata ilişkin hükümlerin yeniden gözden geçirilerek düzenlenmesi gerekmektedir.

SONUÇ

Tarih boyunca her dönem, farklı bir maden dünya ekonomik, sosyal ve siyasal hayatını etkilemiştir. Kimi zaman bakır, kimi zaman demir, bazı dönemlerde ise altın, bir güç ve paylaşım savaşının temel nedenleri olmuşlardır. Bununla birlikte, geride bıraktığımız yüzyılda bu belirleyici rolü petrol üstlenmiştir.

Teknolojik gelişmelere paralel olarak dünyada petrole olan talep artmaktadır. Ne var ki, kanıtlanmış rezervler açısından ilerleyen yıllarda petrol arzı petrol talebini karşılayamayacak duruma gelecektir. Böylesine önemli ve stratejik bir kaynak ve onun alt ürünleri, siyasal politikalarda olduğu kadar ekonomik ve mali politikalarda da belirleyici olmaktadır.

Dünyada, topraklarından petrol çıkararak ham petrolü ihraç edebilen sınırlı sayıda ülke bulunmaktadır. Bununla birlikte petrol talebi artmaktadır. Bu doğrultuda, petrol ihraç eden ülkeler, dünya ekonomisinde etkin bir rol oynamaktadırlar. Nitekim 1970'li yıllarda yaşanan petrol krizleri, petrol ihraç eden ülkelerin arz düzeylerini azaltmaları neticesinde ortaya çıkmıştır. Bununla birlikte petrol ihraç eden ülkeler arasında yer almasa da işlenmiş petrol ürünleri ihraç eden ülkeler, dünya ekonomisinde ve petrol piyasalarında söz sahibi olmaktadır.

Ham petrolden akaryakıt ürünleri elde edilmektedir. Özellikle ulaştırma sektöründe kullanılan benzin, motorin ve LPG otogaz gibi akaryakıt ürünleri, ekonomik ve mali politikaların oluşturulmasında temel aktörler arasında yer almaktadır. Bu ürünlerin üzerine konulan vergiler, devletlere önemli bir gelir kaynağı yaratırken, olumsuz çevresel dışsalılıkların önüne geçilmesinde, teşvikler kanalıyla dış ticaret politikalarının belirlenmesinde etkin rol oynamaktadırlar. Öyle ki geçmişte, teknolojik gelişmeler petrole olan talebi belirlerken, günümüzde petrol, teknolojik gelişmelere olan talebi belirlemektedir.

Türkiye gelişen ve dinamik ekonomik ve sosyal yapısı itibariyle her yıl artan bir düzeyde petrol ve petrol ürünleri talep etmektedir. Yurt içi talebin yerli kaynaklar ile karşılanamaması, petrolün ithalat ile temin edilmesini zorunlu kılmakta, bu durum ise dış ticaret açığından cari açığa temel makro ekonomik göstergelere olumsuz yansımakta ve Türkiye'nin enerji faturasını artırmaktadır. Petrol ve petrol ürünlerinin ekonomik boyutlarının yanı sıra mali boyutları da öneme değerlidir. Bu bağlamda petrol ve akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesi ve ortaya çıkan etkiler hem işletmeleri hem de nihai tüketicileri yakından ilgilendirmekte ve etkilemektedir.

Dünyada petrol ve akaryakıt ürünlerine farklı oranlarda ve farklı çeşitlerde vergi uygulanmaktadır. Akaryakıtla ilişkin vergi politikaları ülkelere göre değişmekte, kimi ülkelerde mali amaç ön planda tutulurken kimi ülkelerde de akaryakıt vergileri mali olmayan amaçlara hizmet etmektedir.

Akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesinde, özellikle gelişmiş ülkelerde mali olmayan amaçlar daha baskın olarak karşımıza çıkmaktadır. Birçok gelişmiş ülkede vergi politikaları olumsuz dışsallıkları baskılamak ve üretimi teşvik etmek üzerine kurulmuştur. Oysa ki, gelişmekte olan ekonomilerde akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesindeki temel amaç gelir elde etmektir. Nitekim, akaryakıt ürünlerinin talep esnekliği düşük olup, vergilendirilmesi açısından dolaylı vergilere uygun ve yüksek hasılat sağlayabilecek bir karakter göstermektedir. Bu doğrultuda akaryakıt uygulanacak vergilerde KDV ve ÖTV gibi modern harcama vergileri tercih edilmektedir. Harcama üzerinden alınan vergiler ise birer dolaylı vergi olarak, dolaylı vergilerin tüm olumsuz etkilerini bünyelerinde barındırmaktadırlar. Özellikle akaryakıt gibi bazı mallar üzerinde konulan dolaylı vergiler, çok yüksek hasılat potansiyeli taşımaktadır.

Vergilerin, dolayısıyla vergi sistemlerinin esas amacı devlete gelir sağlamak olmakla birlikte, aynı zamanda vergilemenin, ekonomik faaliyetleri en az düzeyde etkilemesi, bireysel ve toplumsal refahı en verimli biçimde tesis etmesi de gerekmektedir. Bu doğrultuda iyi ve etkin vergi sistemlerinde

doğrudan vergilere ağırlık verilmekte, dolaylı vergiler daha az tercih edilmektedir.

Vergi gelirleri özellikle gelişmekte olan ülkeler için büyük bir öneme sahiptir. Kalkınma ve büyüme çabası içinde olan bu tip ekonomiler için vergilemenin birincil amacı kamu finansmanı olarak algılanmakta, diğer ekonomik ve sosyal etkiler ise göz ardı edilmektedir. Bu algı da vergi sisteminin, etkin ve adil işlemlerini engellemektedir. Temel hedef gelir olduğundan dolayı vergi sistemleri dolaylı vergilere doğru kaymakta, genel olarak adalet ve eşitlik ilkeleri vergilemeye yansımamaktadır.

Türkiye’de akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesindeki temel amaç gelir elde etmektir. Nitekim yaklaşık olarak toplam vergi gelirlerinin 1/5’i akaryakıt ve türevlerinden elde edilmektedir. Bu itibarla akaryakıt vergileri bütçe için vazgeçilmez bir gelir kaynağı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu anlamda akaryakıttan elde edilen vergi gelirlerinden vazgeçilmesi, kısa vadede mümkün gözükmemektedir.

Akaryakıt ürünleri Cumhuriyet’in ilanından günümüze kadarki süreçte farklı biçimlerde vergilendirilmiştir. Yakın geçmişe kadar Akaryakıt Tüketim Vergisi ve KDV temel akaryakıt vergileri olarak uygulanmakla birlikte, 2002 yılında Özel Tüketim Vergisi Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle Akaryakıt Tüketim Vergisi ile birlikte pek çok vergi kaldırılmış ve mallar üzerinden alınan vergiler tek bir çatı altında toplanmıştır. Bu süreçte birlikte akaryakıt ürünlerine ÖTV ve KDV birlikte uygulanmaya başlamıştır.

Türkiye’de akaryakıt üzerinde ortalama %50 ila %60 arasında bir vergi yükü söz konusu olmaktadır. Akaryakıt fiyatlarının yüksek olmasındaki başat etken vergilerdir. Özellikle ÖTV tutarları akaryakıt fiyatlarını artırmakta, ayrıca uygulama itibarıyla akaryakıt ürünlerinden alınan ÖTV’nin KDV matrahına dahil edilmesi, diğer bir ifade ile verginin de vergisinin alınmasıyla vergi yükü daha da yükselmektedir. Çalışmada da belirtildiği üzere her ne kadar Türkiye’de akaryakıt üzerindeki vergi yükü oransal olarak yabancı ülkelerle

kıyaslandığında, çok büyük fark içermese de, Türkiye’de milli gelir, gelir dağılımı, işsizlik, ücret vb. göstergelerin Avrupa Birliği ve OECD ülkelerine göre düşük olması, akaryakıt üzerindeki vergi yükünün etkilerini daha da artırmaktadır. Türkiye, ham petrol ithalatçısı konumunda da olsa, vergi yükünün en açık göstergesi, vergisiz pompa fiyatları itibariyle Türkiye’de akaryakıtın özellikle Akdeniz ülkeleri ile kıyaslandığında düşük olduğudur. Bu anlamda akaryakıt fiyatlarının yüksek olmasının nedeni vergiler olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim, petrol ithalatçısı olmasına rağmen birçok ülkede akaryakıt fiyatları Türkiye’den daha düşüktür.

Daha önce de belirtildiği gibi Türkiye’de akaryakıt vergileri önemli bir gelir kaynağıdır. Kronikleşmiş bir bütçe açığının varlığı dikkate alındığında, hem toplam vergi gelirleri hem de dolaylı vergi gelirleri içindeki payı itibariyle akaryakıt vergilerinden vazgeçilmesi ya da önemli tutar ve oranlarda vergilerin düşürülmesi olanaksızdır. Bu itibarla devletin vergi gelirlerinden mahrum olmadan alınabilecek bazı önlemler ve yapılabilecek düzenlemeler ile akaryakıt ürünlerinin toplum üzerindeki fiyat baskısı kanımızca hafifletilebilecektir.

Türkiye’de akaryakıt kaçakçılığı önemli boyutlardadır. Özellikle çevre ülkelerde akaryakıt fiyatlarının düşük olması ve sınırların geçirgenliği kaçakçılık faaliyetlerini artırmaktadır. Vergi yükünün artırılması ile kaçakçılık miktarının doğru orantılı olması kaçınılmaz bir durum olmakla birlikte, vergi yükü dolayısıyla devletin elde edemediği, bir diğer anlamda vazgeçtiği bir vergi geliri ortaya çıkmaktadır. Vergi yükünün ve akaryakıt fiyatlarının artması neticesinde, akaryakıttan elde edilen vergi gelirlerinde azalma olmamakla birlikte, aynı şekilde potansiyel vergi hasılatı da – elde edilemeyen – artmaktadır. Akaryakıtın iyi bir vergi tutamağı olması da bu açıdan vergi artışları ve kaçakçılık faaliyetlerine rağmen vergi gelirlerinin azalmasını engellemektedir. Bu itibarla akaryakıt kaçakçılığına karşı yürütülecek etkin bir mücadele hem vergi gelirlerini artıracak, vergi tutar ve oranlarının düşürülmesine olanak sağlayacak ve toplumsal adalet duygularının

zedelenmesini engelleyecektir. Nitekim, Türkiye'nin farklı bölgelerinde tüketicilerin bir kısmı akaryakıtı vergili fiyatları üzerinden tüketirken, bir kısım ise vergi ödemediği gibi kaçak akaryakıt sayesinde çok daha ucuza akaryakıt tüketebilmektedir. Bu durum nihai tüketiciler için ortaya çıkardığı olumsuzlukların yanı sıra işletmeler için de rekabet eşitliğini bozmaktadır.

Türkiye'de motorlu araç sayısı ve dolayısıyla akaryakıtta olan talep artmaktadır. Özellikle son yıllarda benzinli araçlar tercih edilmemekte olup benzin tüketimi düşmektedir. Buna karşın motorin ve LPG otogaz kullanan araç sayısı artmakta ve dolayısıyla talep miktarı da yükselmektedir. Bu durum neticesinde de üretim fazlası benzin yaklaşık 1,4 TL gibi bir fiyattan yurt dışına ihraç edilirken, artan motorin talebine bağlı olarak son yıllarda motorin ithalatı söz konusu olmaktadır. Bu durum ham petrol ithalatının yanı sıra işlenmiş ürün ithalatını ortaya çıkarmaktadır. Yapılacak bir düzenleme ile benzin tüketimi teşvik edilerek üretim fazlasının yurt içinde tüketilmesi sağlanabilecektir. Böylece devlet, benzin ihracatı ile elde ettiği gelirden çok daha fazlasını elde edebilecek (mevcut oranlar itibariyle litrede yaklaşık 3 TL) aynı zamanda motorin tüketiminin baskılanmasıyla ithalat zorunluluğu ortadan kalkabilecektir. Bu durum dış ticaret ve ödemeler dengesine katkı sağlayacağı gibi tüketicilerin daha ucuz akaryakıt tüketmelerini sağlayabilecektir.

EPDK'nın bir çalışması sonucunda uygulamaya koyacağı ve Avrupa ülkelerinde de internet aracılığıyla hali hazırda uygulanan bir yöntem olarak, telefon, bilgisayar vb. araçlar ile tüketicilerin bulunduğu yöredeki en ucuz akaryakıtı ulaşması planlanmaktadır. Ancak sektörde faaliyet gösteren firmaların bir kartel oluşturarak kendi aralarında fiyat belirlemesi yapma olanağı dikkate alındığında kanımızca uygulama etkinliğini kaybetme potansiyeline sahiptir. Böyle bir rekabet ortamının yaratılmasında en önemli yaptırım tüketiciler kanalıyla olabilecektir. Tüketim tercihi ve tüketim kalıplarında bilinçli ve örgütlü davranışlar, akaryakıt firmaları arasında rekabet ortamını sağlayabilecektir.

Her kesimin üzerinde uzlaşma sağladığı bir husus olarak Türkiye’de akaryakıt fiyatları yüksektir. Bu durumun nedeni ise vergilerdir. Akaryakıtın temel gıda maddelerinin, özel hizmetler ile kamusal hizmetlerin, üretim, dağıtım ve sunumunda, ham madde ve nihai girdi olduğu göz önüne alındığında, akaryakıttaki vergi yükünün ve fiyatların düşürülmesi tüm toplumu ilgilendiren elzem bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Devletin böylesine önemli bir gelir kaynağından vazgeçmesi mümkün olmadığından alınabilecek önlemler ve yapılacak düzenlemeler ile akaryakıt fiyatlarının düşürülmesi ve dolayısıyla maliyetlerdeki azalmaya bağlı olarak mal ve hizmet fiyatlarının da düşmesi söz konusu olacaktır.

KAYNAKÇA

ACAR. Çağdaş; BÜLBÜL. Sevtâç; GÜMRAH. Fevzi; METİN. Çiğdem; PARLAKTUNA, Mahmut; **Petrol ve Doğal Gaz**, ODTÜ Bilim ve Toplum Kitapları Dizisi, Ankara, ODTÜ Yayıncılık, Kasım 2007.

AKSOY. Şerafettin; **Kamu Maliyesi**, 2. Baskı, İstanbul, , Filiz Kitabevi, 1994.

AKTAŞ. Alaattin; “Benzindeki Vergide Rekoru Kimseye Bırakmıyoruz”, **Dünya Gazetesi**, 28 Şubat 2012.

ALTUĞ. Nuray; “Gelişmiş ve Gelişmekte Olan Ülkelerde Kayıtdışı Ekonominin Kapsamı”, **Mali Çözüm Dergisi**, Sayı 25, Mart – Nisan 1994, (Erişim) <http://www.istanbulsmmmmodasi.org.tr/yayinlar.asp?Gid=1&Yid=25>, 25 Mayıs 2013.

ALTUNAY. Ezel; “Avrupa Birliği Vergi Politikası ve Türkiye’nin Uyum Sürecinin Değerlendirilmesi”, **Bütçe Dünyası Dergisi**, Sayı 34, 2010/2.

ARSLAN. Ahmet; “Kamu Harcamalarında Verimlilik, Etkinlik ve Denetim”, **Maliye Dergisi**, Sayı 140, Mayıs – Ağustos 2002.

AYDIN. Ülker; “Türkiye ve AB’de Akaryakıt Fiyatları ve Vergiler”, (Erişim) http://www.dektmk.org.tr/upresimler/Turkiye_AB_Akaryakit_Fiyatlari_Vergiler.pdf, 20 Mayıs 2013.

AYDOĞUŞ. Osman; “Türkiye Ekonomisinde Maliyetler ve Enflasyon: 1985 – 1990”, **Ekonomik Yaklaşım**, Cilt 10, Sayı 34, Sonbahar 1999.

AYTAÇ. Deniz; “Türkiye’de Enerji Etkinliğini Sağlamada ve Çevresel Kirlenmeyi Engellemede Enerji Üzerindeki Zımnı Vergi Oranlarının Etkisi”, **Maliye Dergisi**, Sayı 160, Ocak – Haziran 2011.

BARR. James; ELLIOTT. Mathew; “Moving on Up – EU Tax Harmonisation Plans”, London, **The European Foundation**, October, 1998.

BATIREL. Ömer Faruk; “Türkiye’de Akaryakıt Özel Tüketim Vergisi ve AB Uygulaması”, **Yaklaşım Dergisi**, Sayı 218, Şubat 2011.

BİLİCİ. Nurettin; **Avrupa Birliği ve Türkiye**, 4. Baskı, Ankara, Seçkin Yayınları, 2010.

BİLİCİ. Nurettin; “Vergi Yüğü Sorunu ve Ekonomik Rekabet”, **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 263, Temmuz 2003.

British Petrol; **Statistical Review of World Energy**, June 2012.

British Petrol; **Energy Outlook 2030**, London, January 2012.

CAMADAN. Ercüment; “LPG Piyasasında Özel Tüketim Vergisi: AB Ülkeleri ve Türkiye Uygulamalarının Karşılaştırılması”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 333, Mayıs 2009.

CEYLAN. Mehmet Ali; “Avrupa Birliği’ne Katılım Müzakere Sürecinde Vergilendirme Faslı”, **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 336, Ağustos 2009.

CERİT. Çağlar; “10 Numara Problem ve Çözüm Önerileri”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 289, Ekim 2012.

ÇOŞKUN. İsa; “Avrupa Birliği Müzakere Sürecinde Vergilendirme”, **23. Türkiye Maliye Sempozyumu, Türk Vergi Sisteminin Küresel Bağlamda Değerlendirilmesi**, Antalya, 7-11 Mayıs 2008.

ÇELEN. Mustafa; GÜLER. Hünkar; “Türkiye ve AB Ülkelerinde KDV Hasılat Performansının Değerlendirilmesi”, **27. Türkiye Maliye Sempozyumu (Vergi Sisteminin Yeniden Yapılandırılması Gereği ve Alternatif Finansman Arayışları)**, 20 – 24 Mayıs 2012, Antalya.

DANIEL. Philip; GOLDSWORTHY. Brenton; MALISZEWSKI. Wojciech; PUYO. Diego Mesa; WATSON. Alistair; “Evaluating Fiscal Regimes for Resource Projects: An Example from Oil Development”, **The Taxation of**

Petroleum and Minerals: Principle, Problems and Practice, (edt. by Philip Daniel etal), Routledge, 2010.

DERDİYOK. Türkmen; “Vergi Kaçakçılığını Etkileyen Faktörler”, **Maliye Yazıları Dergisi**, Sayı 38, 1993.

DİKMELİK. Ayşe Berrin; “Akaryakıt Tüketim Vergisi Hasılatı ve Harcama Yerleri”, **Maliye Dergisi**, Sayı 110, Eylül – Aralık, 1992.

Devlet Planlama Teşkilatı 9. Kalkınma Planı 2007 – 2013; **Petrol ve Petrol Ürünleri Sanayii Özel İhtisas Komisyon Raporu**, Ankara, 2007.

DURMUŞ. Mustafa; “ÖTV Çıkarken”, **Yaklaşım Dergisi**, Sayı 114, Haziran 2002.

DURMUŞ. Mustafa; **Kamu Ekonomisi**, Gazi Kitabevi, 2008.

Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi; **Enerji Raporu 2011**, Ankara, Aralık 2011.

Dünya Enerji Konseyi Türk Milli Komitesi; **Enerji Raporu 2012**, Ankara, Aralık 2012.

EDİZDOĞAN. Nihat; **Teoride ve Uygulamada Özel Tüketim Vergileri**, Bursa İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi İşletme Fakültesi, Bursa, Yayın No: 6, 1981.

EĞİLMEZ. Mahfi; **Katma Değer Vergisi (Teori – Uygulama)**, Ankara, Maliye Bakanlığı Tetkik Kurulu, Yayını No: 1982/248, 1983.

EĞİLMEZ. Mahfi; “Gelir Dağılımında Düzeltme Yok”, (Erişim) <http://www.mahfiegilmez.com/2012/09/gelir-dagilmnda-duzelme-yok.html>, 20 Mayıs 2013.

ENGDAHL. William; **Petrol, Para, İktidar**, çev. Ertuğrul Bilal, İstanbul, Alfa Yayınları, Temmuz 2008.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **Türkiye Petrol Piyasası Raporu – 2005 - 2006**, Ankara, 2007.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **Petrol Piyasası Sektör Raporu – 2007**, Ankara, 2008.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **Petrol Piyasası Sektör Raporu – 2008**, Ankara, 2009.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **Petrol Piyasası Sektör Raporu – 2009**, Ankara, 2010.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **Petrol Piyasası Sektör Raporu – 2010**, Ankara, 2011.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **Petrol Piyasası Sektör Raporu – 2011**, Ankara, 2012.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **Petrol Piyasası Sektör Raporu, Aralık 2012**, Ankara, Ocak 2012.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **Petrol Piyasası Sektör Raporu, Mart 2013**, Ankara, Nisan 2013.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **LPG Piyasası 2006 yılı Sektör Raporu**, Ankara, 2007.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **LPG Piyasası 2007 yılı Sektör Raporu**, Ankara, 2008.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **LPG Piyasası 2008 yılı Sektör Raporu**, Ankara, 2009.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **LPG Piyasası 2010 yılı Sektör Raporu**, Ankara, 2011.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu; **LPG Piyasası 2012 yılı Sektör Raporu**, Ankara, 2013.

ERDEM. Ahmet; Türkiye Petrol ve LPG Piyasaları, 2023 Türkiye Hedeflerinde Enerji Sektörü, Kayseri, 11 - 12 Ekim 2012, (Erişim) www.petder.org.tr, 7 Mayıs 2013, s. 2.

ERKAN. Fikret; **Avrupa Birliği'nde Dolaysız Vergilerin Uyumlaştırılması ve Avrupa Birliği Mahkemesi'nin Bu Konudaki Rolü, Tam Üyelik Yolundaki Türkiye Açısından Bir Değerlendirme**, Ankara, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Yayın No: 2009/399, 2009.

ESEN. Ahmet; "Akaryakıt Kaçakçılığı Vergiye Tabi Değildir!", **Maliye Postası Dergisi**, 15 Ağustos 2003.

European Commission, Directorate – General Taxation and Customs Union; **Excise Duty Tables, Part II – Energy Products and Electricity**, January 2013.

FERHATOĞLU. Emrah; "Avrupa Birliği'nde Ortak Çevre Politikası Çerçevesinde Çevre Vergileri", **E – Yaklaşım Dergisi**, Sayı 3, Ekim 2003.

Gelir İdaresi Başkanlığı; **2012 Faaliyet Raporu**.

Gelir İdaresi Başkanlığı Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı; **Kayıt Dışı Ekonomiyle Mücadele Stratejisi Eylem Planı (2008 – 2010)**, Ankara, Yayın No: 87, Nisan 2009.

GÖK. Abdulkerim, "OECD Ülkeleri ve Türkiye'de Vergi Yüğü", **E – Yaklaşım Dergisi**, Sayı 213, Eylül 2010.

GÖKBUNAR. Ali Rıza; **Organize Suçlarla Mücadelede Sivil Silah: Vergi**, Ankara, Maliye ve Hukuk Yayınları, 2010.

GÖKDEMİR. Bülent; **Türkiye Akaryakıt Sektöründe Serbestleşme Sonrası Fiyat Hareketleri**, TEPAV, Aralık 2010.

GÜLER. Sevinç; TUNÇ. Ramazan; ORÇUN. Çağatay; “Petrol Fiyat Riski Ve Hisse Senedi Fiyatları Arasındaki İlişkinin Belirlenmesi: Türkiye’de Enerji Sektörü Üzerinde Bir Uygulama”, **Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Cilt 24, Sayı 4, 2010.

GÜNGÖR. Kamil; “Ağır Vergi Yükünün Kayıt Dışı Ekonomi Üzerindeki Etkisi ve Türkiye”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 172, Ocak 2003.

INALTONG. Ceyhan; “Vergi Yüğü: Türkiye ve OECD Ülkeleri Karşılaştırması”, **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 369, Mayıs 2012.

International Monetary Fund; **World Economic Outlook**, April 2011.

International Energy Agency; **Energy Prices And Taxes, Quarterly Statistics**, First Quarter 2013.

İŞCAN. Erhan; “Petrol Fiyatının Hisse Senedi Piyasası Üzerindeki Etkisi”, **Maliye Dergisi**, Sayı 158, Ocak – Haziran 2010.

Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Dairesi Başkanlığı; **KOM 2005 Raporu**, Ankara, Mart 2006.

Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Dairesi Başkanlığı; **KOM 2008 Raporu**, Ankara, Şubat 2009.

Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Dairesi Başkanlığı; **KOM 2011 Raporu**, Ankara, Mart 2012.

Kaçakçılık ve Organize Suçlarla Mücadele Dairesi Başkanlığı; **KOM 2012 Raporu**, Ankara, Nisan 2013.

KARADENİZ. Salim; “Parlayan Bir Yıldız: Akaryakıt Tüketim Vergisi”, **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 238, Haziran 2001.

KARLUK. S. Rıdvan; **Avrupa Birliği ve Türkiye**, 4. Baskı, İstanbul, İMKB Yayınları, 1996.

KILDİŞ. Yusuf; “Akaryakıt Tüketim Vergisi Üzerine Bir Değerlendirme”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 166, Temmuz 2002.

KIZILOT. Şükrü; **Açıklamalı ve İçtihatlı Katma Değer Vergisi Kanunu ve Uygulaması**, 6. Baskı, Ankara, Yaklaşım Yayıncılık, 2012.

KIZILOT. Şükrü; “Ucuz Benzin Formülü”, **Hürriyet Gazetesi**, 27 Ağustos 2012.

KIZILOT. Şükrü; “Litresi 143 Kuruşa, 2,5 Milyon Ton Benzin Sattık”, **Hürriyet Gazetesi**, 3 Aralık 2012.

KIZILOT. Şükrü; KILIÇ. Cem; MÜDERRİSOĞLU. Okan; **AB Yolunda Mali Dünyamız**, 2. Baskı, Ankara, TİSK Yayınları, Yayın No: 273, Temmuz 2006.

KİBRİTÇİOĞLU. Aykut; “Türkiye’de Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışları ve Enflasyon: Mitler ve Gerçekler”, (Erişim) www.ekodialog.com/makaleler/petrol_fiyat_artislari_enflasyon_iliskisi.html, 20 Mayıs 2013.

KİBRİTÇİOĞLU. Aykut; “Türkiye’de Ham Petrol ve Akaryakıt Fiyat Artışları Ne Ölçüde Enflasyonisttir?”, **PetroGas Dergisi**, Sayı 13, Temmuz – Ağustos 1999.

KİBRİTÇİOĞLU. Aykut; KİBRİTÇİOĞLU. Bengi; **Ham Petrol ve Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışlarının Türkiye'deki Enflasyonist Etkileri**, Ankara, Hazine Müsteşarlığı Araştırma ve İnceleme Dizisi No: 21, Nisan 1999.

KOCALAR. Salih; TOSUN. Kerim; YAĞCI. Ali; **Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu**, Ankara, Kartal Yayınevi, 2007.

KÜÇÜK. Şaban; "Kayıt Dışı Ekonomi İle Mücadelede Yöntemler", **Yaklaşım Dergisi**, Sayı 235, Temmuz 2012.

LERNER. Abba P.; **The Economics Of Control**, New York, The Macmillan Company, 1946.

Maliye Bakanlığı; **Yıllık Ekonomik Rapor 2007**.

Maliye Bakanlığı; **Yıllık Ekonomik Rapor 2012**.

MAVRAL. Ülker; **Kara Para**, 2. Baskı, Ankara, Maliye ve Hukuk Yayınları, 2003.

MITCHELL. Daniel J.; "The Laffer Curve: Understanding the Relationship Between Tax Rates, Taxable Income, and Tax Revenue", **Prosperitas**, Vol. IX, Issue I, August 2009.

MITCHELL, Daniel J.; "The Laffer Curve Wreaks Havoc In The United Kingdom",

(Erişim)http://finance.townhall.com/columnists/danieljmitchell/2012/07/02/the_laffer_curve_wreaks_havoc_in_the_united_kingdom/page/full/, 25 Mayıs 2013.

MULLINS. Peter; "International tax issues for the Resources Sector", **The Taxation of Petroleum and Minerals: Principle, Problems and Practice**, (edt. by Philip DANIEL etal), Routledge, 2010.

Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği; **Türkiye'nin Enerji Ekonomisi ve Petrolün Geleceği**, Araştırma Raporları: 49, İstanbul, Şubat 2006.

NADAROĞLU. Halil; **Kamu Maliyesi Teorisi**, 11. Baskı, İstanbul, Beta Yayınları, 2000.

NADAROĞLU. Halil; "Vergi Sistemimizin Etkinliği", **II. Türkiye Maliye Eğitimi Sempozyumu (Kamu Finansman Sorunları)**, Eskişehir, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayınları, No: 234, 1987.

NAKHLE. Carole; **Petroleum Taxation: Sharing the Oil Wealth**, New York, Routledge, 2008.

NAKHLE. Carole; "Petroleum Fiscal Regimes: Evolution and Changes", **The Taxation of Petroleum and Minerals: Principle, Problems and Practice**, (edt. by Philip Daniel etal), Routledge, 2010.

ODABAŞ. Hakkı; SAVAŞAN. Fatih; "Avrupa Birliği'nde Vergi Uyumu Çalışmaları ve Türkiye", **E – Yaklaşım Dergisi**, Sayı 11, Haziran 2004.

Organisation for Economic Co – operation and Development; **Consumption Tax Trends 2010: VAT/GST and Excise Rates, Trends and Administration Issues**, 2011.

OKTAR. Kemal; **Özel Tüketim Vergisi Yorum ve Açıklamaları**, Savaş Yayınevi, 2008.

Organization of Petroleum Exporting Countries; **World Oil Outlook 2011**.

Organization of Petroleum Exporting Countries; **World Oil Outlook 2012**.

ÖKSÜZLER. Oktay; İPEK. Evren; "Dünya Petrol Fiyatlarındaki Değişimin Büyüme ve Enflasyon Üzerindeki Etkisi: Türkiye Örneği", **Zonguldak Karaelmas Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Cilt 7, Sayı 14, 2011.

ÖRÜCÜ. Orhan; “Sorun Söyleyelim”, **Cumhuriyet Enerji Dergisi**, Sayı 4, Nisan 2008.

ÖZ. N. Semih; “Enerjinin Vergilendirilmesinde Uluslararası Veriler”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 208, Ocak 2006.

PALA. Cenk; **20. Yüzyılın Şeytan Üçgeni: ABD – Petrol – Dolar**, İstanbul, Kavram Yayınları, Kasım 1996.

Petrol Sanayi Derneği; **2009 Sektör Raporu**.

Petrol Sanayi Derneği; **2009 Sektör Raporu**.

Petrol Sanayi Derneği; **2011 Sektör Raporu**.

Petrol Sanayi Derneği; **Sektör Raporu, Ocak – Haziran 2012**.

Petrol Sanayi Derneği; **Aylık Petrol Bülteni**, Ekim 2012.

Petrol Sanayi Derneği; **10 Numara Yağ Sorununa İlişkin Değerlendirmeler ve Çözüm Önerileri**, Ekim, 2012, s. 12, (Erişim) www.petder.org, 23.05.2013.

Petrol Sanayi Derneği; **Aylık Petrol Bülteni**, Kasım 2012.

SAKLAR. Ersin; “ÖTV Uygulamasında 10 Numara Yağ Sorunu”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 289, Ekim 2012.

SARAÇOĞLU. Fatih; **Avrupa Birliği’nde Vergi Uyumlaştırma Süreci ve Türkiye**, Maliye ve Hukuk Yayınları, Nisan 2006.

SARICI. Veyssel; SOFTAOĞLU. Nazif Hülal; “Petrol Fiyatlarında Kaydedilen Değişimlerin Makroekonomik Büyüklükler Üzerindeki Etkilerinin İncelenmesi”, s. 6-7, (Erişim) <http://dektmk.org.tr/upresimler/enerjikongresi12/60-VeysselSarici.pdf>, 26 Mayıs 2013.

SCHNEIDER. Friedrich; **Size and Measurement of the Informal Economy in 110 Countries Around the World**, Australia, Workshop of Australian National Tax Centre, ANU, 2002.

SERDAR. Abdurrahman; “Akaryakıt Kaçakçılığı, Mali ve Sosyo-Ekonomik Yansımaları, **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 300, Ağustos 2006.

SERİN. Ali Asgar; “Özel Tüketim Vergisi I Sayılı Liste Uygulamaları – Sorun ve Çözümüne Dair Öneriler”, **Vergi Sorunları Dergisi**, Sayı 289, Ekim 2012.

STIGLITZ. Joseph E.; **Economics of Public Sector**, 3. Baskı, New York, WW Norton & Company, 2000.

ŞAHİN. Serdar; “Akaryakıt Fiyatlarına Vergilerin Etkisi: Türkiye Örneği” **Legal Mali Hukuk Dergisi**, Sayı 60, Aralık 2009.

ŞENYÜZ. Doğan; **Türk Vergi Sistemi**, 13. Baskı, Ankara, Yaklaşım Yayınları, 2007.

TANZI. Vito; ZEE. Howell; “Tax Policy for Developing Countries”, **IMF Economic Issues**, No: 27, March 2001, (Erişim) <http://www.imf.org/external/pubs/ft/issues/issues27/index.htm>, 30 Mayıs 2013.

TAŞ. Metin; “Türkiye’de Vergi Gelirlerinin Artırılmasına Yönelik Önlemler”, **X. Türkiye Maliye Sempozyumu (Kamu Kesimi Finansman Açıkları)**, 14 – 18 Mayıs 1994, Antalya, İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi Yayını, No: 554, İstanbul 1996.

TAŞ. Metin; ÖZCAN, Sezgin; “Kayıtdışı Ekonomi Nasıl Ortadan Kalkar?”, **Akşam Gazetesi**, 29.04.2010.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği; **Vergilendirmede Global Eğilimler AB ve Türk Vergi Sistemi**, Özel İhtisas Komisyon Raporu, Mayıs 2001.

Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı Genel Müdürlüğü; **2008 Hampetrol ve Doğalgaz Sektör Raporu**, Mart 2009.

Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı Genel Müdürlüğü; **2011 Hampetrol ve Doğalgaz Sektör Raporu**, Mayıs 2012.

TURHAN. Salih; **Vergi Teorisi ve Politikası**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 1998.

UBAY. Birol; “Avrupa Birliği’nde Enerji Ürünlerinin Vergilendirilmesinde Güncel Tartışmalar”, **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı 367, Mart 2012.

UZELTÜRK. Hakan; **Enerjinin Zamanda Yolculuğu Vergi Etkisi**, Ankara, Yaklaşım Yayıncılık, 2008.

YABANCIOĞLU. Şükrü; “Gümrük Müsteşarlığı ve Akaryakıt Kaçakçılığıyla Mücadele”, **Gümrük Dünyası Dergisi**, Sayı 61, İlkbahar 2009.

YERGIN. Daniel; **Petrol, Para ve Güç Çatışmasının Epik Öyküsü**, çev. Kamuran Tuncay, 3. Baskı, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Mayıs 2003.

Elektronik Kaynaklar

www.bumko.gov.tr

(Erişim) <http://databank.worldbank.org/databank/download/GNIPC.pdf>, 25 Mayıs 2013.

(Erişim) www.eia.gov/cfapps/ipdbproject/IEDIndex3.cfm?tid=5&pid=5&aid=2, 24 Mayıs 2013.

(Erişim) http://en.wikipedia.org/wiki/Abraham_Pineo_Gesner, 16 Mayıs 2013.

(Erişim) www.enerji.gov.tr/index.php?dil=tr&sf=webpages&b=petrol&bn=222&hn=&nm=384&id=40693, 16 Mayıs 2013.

(Erişim) www.epdk.gov.tr/index.php/petrol-piyasas/lisans?id=936, 30 Mayıs 2013.

(Erişim) www.epdk.gov.tr/index.php/epdk-sss?id=748#6-lpg-fiyatları-neye-göre-belirleniyor, 28 Mayıs 2013.

(Erişim) www.epdk.gov.tr/index.php/epdk-hakkında, 21 Mayıs 2013.

(Erişim) www.epdk.gov.tr/index.php/epdk-hakkında, 21 Mayıs 2013.

(Erişim) <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31967L0227:EN:HTML>, 20 Mayıs 2013.

(Erişim) <http://eur-law.eu/EN/Council-Directive-72-464-EEC-19-December-1972,27277,d>, 20 Mayıs 2013.

(Erişim) <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31992L0079:EN:HTML>, 20 Mayıs 2013.

(Erişim) <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:283:0051:0070:EN:PDF>, 20 Mayıs 2013.

www.gib.gov.tr.

(Erişim) www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuatek/otv_oranları_tum/ozeltuketimoranları-OpenPage.htm, 30 Mayıs 2013,

(Erişim) www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/GBG/Tablo_2.xls.htm, 20 Mayıs 2013.

(Erişim) http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/GBG/Tablo_5.xls.htm, 20 Mayıs 2013.

(Erişim) <http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/ShowNew.aspx?id=79394>, 22 Mayıs 2013.

(Erişim)<http://lisans.epdk.org.tr/epvysweb/faces/pages/lisans/lpglstatistik/lpglstatistik.xhtml>, 30 Mayıs 2013.

www.muhasibat.gov.tr

www.petder.org.tr

(Erişim) www.petroturk.com/HaberGoster.aspx?id=8339&haber=100-Milyar-TL-degerinde-finansal-buyukluk, 30 Mayıs 2013.

(Erişim) www.petroturk.com/HaberGoster.aspx?id=8233&haber, 30 Mayıs 2013.

(Erişim) www.pigm.gov.tr/petrol_nedir.php, 16 Mayıs 2013.

(Erişim) www.pigm.gov.tr/dunyada_petrol.php, 16 Mayıs 2013.

(Erişim) www.pigm.gov.tr/dunyada_petrol.php, 16 Mayıs 2013.

(Erişim) www.pigm.gov.tr/dunyada_petrol.php, 16 Mayıs 2013.

(Erişim) <http://www.pigm.gov.tr/misyon.php>, 22 Mayıs 2013.

(Erişim) www.rekabet.gov.tr/index.php?Sayfa=sayfahtml&Id=492, 26 Mayıs 2013.

(Erişim)www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem22/yil01/ss978m.htm#_Toc108326337, 22 Mayıs 2013.

www.tuik.gov.tr

(Erişim) www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=13510, 11 Mayıs 2013.

(Erişim)www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20130313_164012_66968_1_67502.pdf, 30 Mayıs 2013, s. 3.

www.ubak.gov.tr

EK

(I) SAYILI LİSTE

(A) CETVELİ

G.T.İ.P. NO	Mal İsmi	Vergi Tutarı (TL)	Birimi
2710.11.11.00.00	(Hafif yağlar ve müstahzarları) Özel bir işleme tabi tutulacak olanlar (Yalnız nafta)	0	Kilogram
2710.11.31.00.00	Uçak benzini	0	Litre
2710.11.41.00.00	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler) Oktanı (RON) 95'den az olanlar (Kurşunsuz normal benzin)	2,1500	Litre
2710.11.45.00.11	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler) (Oktanı (RON) 95 veya daha fazla fakat 98'den az olanlar) Kurşunsuz benzin 95 oktan	2,1765	Litre
2710.11.45.00.12	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler) (Oktanı (RON) 95 veya daha fazla fakat 98'den az olanlar) Katkılı kurşunsuz benzin 95 oktan	2,1765	Litre
2710.11.45.00.19	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler) (Oktanı (RON) 95 veya daha fazla fakat 98'den az olanlar) Diğerleri	2,1765	Litre
2710.11.49.00.11	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler) (Oktanı (RON) 98 veya daha fazla olanlar) Kurşunsuz benzin 98 oktan	2,2985	Litre
2710.11.49.00.19	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler) (Oktanı (RON) 98 veya daha fazla olanlar) Diğerleri	2,2985	Litre

2710.11.51.00.00	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçenler) Oktanı (RON) 98'den az olanlar (Kurşunlu normal benzin) (Kurşunlu süper benzin)	2,1800	Litre
2710.11.59.00.00	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçenler) Oktanı (RON) 98 veya daha fazla olanlar (Kurşunlu süper benzin)	2,1800	Litre
2710.11.70.00.00	Benzin tipi jet yakıtı	0	Litre
2710.19.21.00.00	Jet yakıtı (Kerosen)	0	Litre
2710.19.41.00.11	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,05'i geçmeyenler) Motorin	1,5945	Litre
2710.19.41.00.13	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,05'i geçmeyenler) Kırsal Motorin	1,5945	Litre
2710.19.41.00.29	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,05'i geçmeyenler) Diğerleri	1,5945	Litre
2710.19.45.00.12	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler) Kırsal Motorin	1,5245	Litre
2710.19.45.00.13	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler) Deniz motorini (DMX)	1,5245	Litre
2710.19.45.00.14	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler) Deniz motorini (DMA)	1,5245	Litre
2710.19.45.00.15	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler) Deniz motorini (DMB)	1,5245	Litre
2710.19.45.00.16	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler) Deniz motorini (DMC)	1,5245	Litre
2710.19.45.00.29	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler) Diğerleri	1,5245	Litre
2710.19.49.00.13	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,2'yi geçenler) Deniz motorini (DMX)	1,5245	Litre
2710.19.49.00.14	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,2'yi geçenler) Deniz motorini (DMA)	1,5245	Litre
2710.19.49.00.15	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,2'yi geçenler) Deniz motorini (DMB)	1,5245	Litre

2710.19.49.00.16	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,2'yi geçenler) Deniz motorini (DMC)	1,5245	Litre
2710.19.49.00.18	(Ağırlık itibariyle kükürt oranı % 0,2'yi geçenler) Diğerleri	1,5245	Litre
2710.19.61.00.11	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Fuel oil 3	0,2370	Kilogram
2710.19.61.00.12	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMA-30)	0,2370	Kilogram
2710.19.61.00.13	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMB-30)	0,2370	Kilogram
2710.19.61.00.14	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMD-80)	0,2370	Kilogram
2710.19.61.00.15	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RME-180)	0,2370	Kilogram
2710.19.61.00.16	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMF-180)	0,2370	Kilogram
2710.19.61.00.17	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMG-380)	0,2370	Kilogram
2710.19.61.00.18	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMH-380)	0,2370	Kilogram
2710.19.61.00.21	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMK-380)	0,2370	Kilogram
2710.19.61.00.22	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMH-700)	0,2370	Kilogram

2710.19.61.00.23	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMK-700)	0,2370	Kilogram
2710.19.61.00.29	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçmeyenler) Diğerleri	0,2370	Kilogram
2710.19.63.00.11	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Fuel oil 4 (Kalorifer yakıtı)	0,4760	Kilogram
2710.19.63.00.12	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMA-30)	0,4760	Kilogram
2710.19.63.00.13	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMB-30)	0,4760	Kilogram
2710.19.63.00.14	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMD-80)	0,4760	Kilogram
2710.19.63.00.15	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RME-180)	0,4760	Kilogram
2710.19.63.00.16	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMF-180)	0,4760	Kilogram
2710.19.63.00.17	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMG-380)	0,4760	Kilogram
2710.19.63.00.18	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMH-380)	0,4760	Kilogram
2710.19.63.00.21	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMK-380)	0,4760	Kilogram

2710.19.63.00.22	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMH-700)	0,4760	Kilogram
2710.19.63.00.23	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMK-700)	0,4760	Kilogram
2710.19.63.00.29	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 1'i geçen fakat % 2'yi geçmeyenler) Diğerleri	0,4760	Kilogram
2710.19.65.00.11	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler) Fuel oil 5	0,2240	Kilogram
2710.19.65.00.12	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMA-30)	0,2240	Kilogram
2710.19.65.00.13	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMB-30)	0,2240	Kilogram
2710.19.65.00.14	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMD-80)	0,2240	Kilogram
2710.19.65.00.15	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RME-180)	0,2240	Kilogram
2710.19.65.00.16	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMF-180)	0,2240	Kilogram
2710.19.65.00.17	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMG-380)	0,2240	Kilogram
2710.19.65.00.18	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler) Denizcilik yakıtı (RMH-380)	0,2240	Kilogram

	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler)		
2710.19.65.00.21	Denizcilik yakıtı (RMK-380)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler)		
2710.19.65.00.22	Denizcilik yakıtı (RMH-700)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler)		
2710.19.65.00.23	Denizcilik yakıtı (RMK-700)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2'yi geçen fakat % 2,8'i geçmeyenler)		
2710.19.65.00.29	Diğerleri	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.11	Fuel oil 6	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.12	Denizcilik yakıtı (RMA-30)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.13	Denizcilik yakıtı (RMB-30)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.14	Denizcilik yakıtı (RMD-80)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.15	Denizcilik yakıtı (RME-180)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.16	Denizcilik yakıtı (RMF-180)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.17	Denizcilik yakıtı (RMG-380)	0,2240	Kilogram

	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.18	Denizcilik yakıtı (RMH-380)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.21	Denizcilik yakıtı (RMK-380)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.22	Denizcilik yakıtı (RMH-700)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.23	Denizcilik yakıtı (RMK-700)	0,2240	Kilogram
	(Fuel oiller) (Ağırlık itibariyle kükürt miktarı % 2,8'i geçenler)		
2710.19.69.00.99	Diğerleri	0,2240	Kilogram
27.11	Petrol gazları ve diğer gazlı hidrokarbonlar (2711.11.00.00.00; 2711.12; 2711.13; 2711.19.00.00.11; 2711.21.00.00.00; 2711.29.00.00.11 ve 2711.29.00.00.12 hariç)	0	Kilogram
2711.11.00.00.00	(Sıvılaştırılmış) Doğal gaz Motorlu taşıtlarda yakıt olarak kullanılacak olanlar Diğerleri	0,8599 0,0230	Standart Metreküp Standart Metreküp
2711.12	(Sıvılaştırılmış) Propan	1,4940	Kilogram
2711.13	(Sıvılaştırılmış) Bütan	1,4940	Kilogram
2711.19.00.00.11	Sıvılaştırılmış petrol gazı (L.P.G.) Motorlu Taşıtlarda Yakıt Olarak Kullanılacak Olanlar (Otogaz) Diğerleri	1,5780 1,2100	Kilogram Kilogram
2711.21.00.00.00	(Gaz halinde) Doğal gaz Motorlu Taşıtlarda Yakıt Olarak Kullanılacak Olanlar Diğerleri	0,8599 0,0230	Standart Metreküp Standart Metreküp

	(Gaz halinde)		
2711.29.00.00.11	Propan	1,4940	Kilogram
	(Gaz halinde)		
2711.29.00.00.12	Bütan	1,4940	Kilogram
27.13	Petrol koku, petrol bitümeni ve petrol yağlarının veya bitümenli minerallerden elde edilen yağların diğer kalıntıları (2713.11.00.00.00; 2713.12.00.00.00; 2713.20.00.00.19; 2713.90 hariç)	0	Kilogram
	(Petrol koku)		
2713.11.00.00.00	Kalsine edilmemiş	0	Kilogram
	(Petrol koku)		
2713.12.00.00.00	Kalsine edilmiş	0	Kilogram
	(Petrol bitümeni)		
2713.20.00.00.19	Diğerleri	0	Kilogram
2713.90	Petrol yağlarının veya bitümenli minerallerden elde edilen yağların diğer kalıntıları (28.03 pozisyonundaki her nevi karbon imaline mahsus olanlar hariç)	0	Kilogram
2715.00.00.00.00	Esasını tabii asfalt, tabii bitümen, petrol bitümeni, mineral katran veya mineral katran zifti (bitümenli sakızlar, cut-backs gibi) teşkil eden bitümenli karışımlar	0	Kilogram
3824.90.97.90.54	Oto Biodizel	1,1209	Litre
3824.90.97.90.55	Yakıt Biodizel	1,1209	Litre

(B) CETVELİ

G.T.İ.P. NO	Mal İsmi	Vergi Tutarı (TL)	Birimi
2707.10	Benzol (Benzen)	2,2985	Kilogram
2707.20	Toluol (Toluen)	2,2985	Kilogram
2707.50.90.00.11	Solvent nafta (Çözücü nafta)	2,2985	Kilogram
2710.11.21.00.00	White spirit	2,2985	Kilogram
2710.11.25.00.00	Diğerleri	2,2985	Kilogram
2710.11.90.00.11	Diğer solventler (Çözücüler) (Petrol eteri)	2,2985	Kilogram
2710.11.90.00.19	Diğerleri (Petrol eteri)	2,2985	Kilogram

2710.19.29.00.00	Diğerleri (Petrol eteri)	2,2985	Kilogram
2901.10.00.90.11	Hekzan	2,2985	Kilogram
2901.10.00.90.12	Heptan	2,2985	Kilogram
2901.10.00.90.13	Pentan	2,2985	Kilogram
2902.20.00.00.00	Benzen (Benzol)	2,2985	Kilogram
2902.30.00.00.00	Toluen (Toluol)	2,2985	Kilogram
2909.19.90.00.13	Metil tersiyer bütil eter (MTBE)	2,2985	Kilogram
3811.21.00.10.00	(Petrol yağları veya bitümenli minerallerden elde edilen yağları içerenler) Mineral yağlar veya mineral yağlar gibi aynı amaçla kullanılan diğer sıvı yağlar için diğer müstahzar katkıları	2,2985	Kilogram
3811.29.00.10.00	(Petrol yağları veya bitümenli minerallerden elde edilen yağları içermeyenler) Mineral yağlar veya mineral yağlar gibi aynı amaçla kullanılan diğer sıvı yağlar için diğer müstahzar katkıları	2,2985	Kilogram
3811.90.00.10.12	Hafif mineral yağlar için müstahzar katkıları	2,2985	Kilogram
3814.00.90	Tarifenin başka yerinde belirtilmeyen veya yer almayan organik karma çözücüler ve incelticiler; boya ve vernik çıkarmada kullanılan müstahzarlar Diğerleri (Esası bütil asetat olanlar hariç)	0,7390	Kilogram
3824.90.40.00.00	Vernikler ve benzeri ürünler için anorganik karma çözücüler ve incelticiler	0,7390	Kilogram
2710.19.71.00.00	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Özel bir işleme tabi tutulacak olanlar	1,3007	Kilogram
2710.19.75.00.00	(Yağlama yağları; diğer yağlar) 2710.19.71.00 Alt pozisyonunda belirtilen işlemlerden başka bir işlemle kimyasal değişime tabi tutulacak olanlar	1,3007	Kilogram
2710.19.81.00.00	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Motor yağları, kompresör yağlama yağları, türbin yağlama yağları	1,3007	Kilogram
2710.19.83.00.00	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Hidrolik amaçlara mahsus sıvı yağlar	1,3007	Kilogram
2710.19.85.00.00	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Beyaz yağlar, sıvı parafin	1,3007	Kilogram
2710.19.87.00.00	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Dişli yağları ve redüktör yağları	1,3007	Kilogram

2710.19.91.00.00	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Metal işlemeye mahsus bileşikler, kalıp çıkarma yağları, aşınmayı önleyici yağlar	1,3007	Kilogram
2710.19.93.00.00	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Elektrik izolasyonuna mahsus yağlar	1,3007	Kilogram
2710.19.99.00.25	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Diğer madeni yağlar	1,3007	Kilogram
2710.19.99.00.21	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Spindle oil	1,3007	Kilogram
2710.19.99.00.22	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Light neutral	1,3007	Kilogram
2710.19.99.00.23	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Heavy neutral	1,3007	Kilogram
2710.19.99.00.24	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Bright stock	1,3007	Kilogram
2710.19.99.00.98	(Yağlama yağları; diğer yağlar) Diğerleri (Yalnız baz yağlar)	1,3007	Kilogram
2710.19.25.00.11	Gazyağı	0,9367	Litre
2710.19.25.00.19	Diğerleri	0,9367	Litre
3403.11.00.00.00	(Yağlama müstahzarları) Dokumaya elverişli maddelerin, deri ve köselenin, post ve kürklerin veya diğer maddelerin işlenmesine mahsus müstahzarlar	1,3007	Kilogram
3403.19.10.00.00	(Yağlama müstahzarları) Esas madde olarak kabul edilmemek şartıyla, ağırlık itibarıyla % 70 veya daha fazla petrol yağları veya bitümenli minerallerden elde edilen yağları içerenler	1,3007	Kilogram
3403.19.90.00.00	(Yağlama müstahzarları) Diğerleri	1,3007	Kilogram
3403.91.00.00.00	(Yağlama müstahzarları) Dokumaya elverişli maddelerin, deri ve köselenin, post ve kürklerin veya diğer maddelerin işlenmesine mahsus müstahzarlar	1,3007	Kilogram
3403.99.00.00.00	(Yağlama müstahzarları) Diğerleri	1,3007	Kilogram

