

T.C.

DÜZCE ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI

**VERGİ TEŞVİK UYGULAMALARININ OTOMOTİV SEKTÖRÜ
ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: DÜZCE İLİNDE BİR ARAŞTIRMA**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

BİROL COŞKUN

DÜZCE

Ağustos, 2019

T.C.

DÜZCE ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

İŞLETME ANABİLİM DALI

**VERGİ TEŞVİK UYGULAMALARININ OTOMOTİV SEKTÖRÜ
ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: DÜZCE İLİNDE BİR ARAŞTIRMA
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

BİROL COŞKUN

Danışman: Doç. Dr. İstemi ÇÖMLEKÇİ

DÜZCE

Ağustos, 2019

ÖZET

VERGİ TEŞVİK UYGULAMALARIN OTOMOTİV SEKTÖRÜ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ: DÜZCE İLİNDE BİR ARAŞTIRMA

COŞKUN, Birol

Yüksek Lisans Tezi

İşletme Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. İstemi ÇÖMLEKÇİ

Ağustos 2019, 168 sayfa

Bu çalışmanın temel amacı, ülkemizin lokomotif sektörü olan otomotiv sektörüne yönelik uygulanan vergi teşviklerinin ne ölçüde etkili olduğunu incelemektir. Otomotiv sektörünün tanımı, tarihi, dünyada otomotiv sektörünün genel ekonomik durumu, otomotiv sektörünün bugüne kadar geçirdiği aşamalar ve bugünkü durumu analiz edilerek, Türkiye’deki otomotiv sektörünün mevcut yapısı ortaya konmuştur. İstihdam kapasitesi ve yeni iş imkânları sağlanması ile birlikte otomotiv ana sanayinin yanında birçok otomotiv yan sanayi sektörü de faaliyete geçmekte ve ülke ekonomisine önemli katkı sağlanmaktadır. Bu bağlamda çalışmada, otomotiv sektörüne yönelik vergi teşvikleri araştırılarak değerlendirilmiştir. Çalışma kapsamına sektörde ki satış oranları bakımından %77,7 paya sahip olan 9 firma dâhil edilmiştir. Araştırmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Araştırmanın verileri işletmelerin satış temsilcileri ve yöneticilerinden yarı yapılandırılmış görüşme tekniği kullanılarak elde edilmiştir. Elde edilen verilerin analizinde betimsel analiz kullanılmıştır. Yapılan görüşmeler sonucunda elde edilen sonuçlar; ekonomik, vergisel, karlılık ve teşvikler olmak üzere 4 başlık altında değerlendirilmiştir. Araştırma sonucunda, ülkenin ekonomik durumu ve çeşitli diğer etkenlere bağlı olarak satış rakamları %50’den fazla azalan sektör için vergi teşviklerinin faydalı olduğu ancak tek başına yeterli olmadığı görülmüştür.

Anahtar Sözcükler: Vergi, Teşvik, Vergi Teşvik Uygulamaları, Otomotiv Sektörü, Nitel Araştırma.

ABSTRACT

THE EFFECTS OF TAX INCENTIVE PRACTICES ON AUTOMOTIVE SECTOR: A RESEARCH IN DÜZCE PROVINCE

COŞKUN, BİROL

M.A., Department of Business Administration

Thesis Advisor: Associate Prof. İstemi ÇÖMLEKÇİ

August 2019, 168 Pages

The main purpose of this study is to examine how effective the tax incentives applied to automotive sector, the locomotive sector of our country is. By analyzing the definition of the automotive sector, the history, the overall economic situation of the automotive industry in the world stage that had so far in the automotive sector, the current structure of the automotive sector in Turkey has been put forward. With the employment capacity and new job opportunities, besides the main automotive industry, many automotive subsidiary industries sectors commence their operations and it makes significant contributions to the state economy. In this context, the tax incentives for the automotive sector were investigated and evaluated. The scope of the study nine firms, having the 77.7% share in respect to the sales rate in the sector, were included. Qualitative research method was used in the study. The data of the research was obtained from the sales representatives and managers of the enterprises by using semi-structured interview technique. Descriptive analysis was used in the analysis of the obtained data. The results obtained from the interviews were evaluated under four titles; economic, tax, profitability and incentives. In the result of the study, it was found that tax incentives were beneficial for the sector whose sales figures decreased by more than 50% due to the economic situation of the country and various other factors but were not sufficient by itself.

Keywords: Tax, Incentive, Tax Incentive Practices, Automotive Sector, Qualitative Research.

ÖNSÖZ

Bu araştırma, vergi teşvik uygulamalarının otomotiv sektörü üzerinde ki etkilerini incelemek amacıyla yapılmıştır.

Öncelikle, tez süreci boyunca sabır ve anlayışla bana rehberlik eden, beni yönlendiren, destekleyen ve güvenen değerli danışman hocam Doç. Dr. İstemi ÇÖMLEKÇİ 'ye teşekkürlerimi ve saygılarımı sunuyorum.

Araştırmaya ilişkin verilerin sağlanmasında görüş ve düşüncelerini benimle paylaşan otomotiv bayi yöneticilerine ilgi, hoşgörü ve katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Hayatımın her anında olduğu gibi, bu süreçte de beni yalnız bırakmayan, her zaman yanımda olan eşim Aylin TUNÇ COŞKUN, annem Ayşe COŞKUN, babam Şenol COŞKUN, kardeşlerim Betül COŞKUN ve Şenay COŞKUN DEMİRCAN'a tüm fedakârlıklarından ve bana bu zamana kadar vermiş oldukları emeklerden ötürü teşekkür ediyorum.

BİROL COŞKUN

İTHAF



Biricik oğlum UMUT ARAS'a...

İÇİNDEKİLER

JÜRİ ÜYELERİNİN İMZA SAYFASI.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT	iii
ÖNSÖZ.....	iv
İTHAF	v
İÇİNDEKİLER	vi
TABLolar LİSTESİ.....	xii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	xiv
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xv
EKLER LİSTESİ	xvii
1.GİRİŞ	1
1.1. ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ	3
1.2. ARAŞTIRMANIN AMACI	3
1.3. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ	4
1.4. ARAŞTIRMANIN SAYILTI LARI	4
1.5. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIK LARI	4
2. LİTERATÜR.....	5
2.1. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TANIMI VE KAPSAMI.....	5
2.1.1. Otomotiv Sektörünün Özellikleri	6
2.2. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	8

2.2.1. Dünyada Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi	8
2.2.2. Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi	10
2.3. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN ÖNEMİ	15
2.3.1. Otomotiv Sektörünün Ekonomideki Yeri	15
2.3.2. Dünyada Otomotiv Sektörünün Pazar Durumu	18
2.3.3. Türkiye Otomotiv Sektörünün Dünyadaki Konumu	20
2.4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ VE SORUNLARI.....	24
2.4.1. Otomotiv Sektörünün Sorunları.....	25
2.4.1.1. Eksik kapasite sorunu.....	25
2.4.1.2. Kişi başına düşen milli gelir artış hızının düşük olması	26
2.4.1.3. İthalata Bağımlılık - İthalat Artışı	26
2.4.1.4. Yetersiz ve istikrarsız iç talep	27
2.4.1.5. Ekonomik sebepler	28
2.4.1.6. Küresel firmalarla rekabet.....	28
2.4.1.7. Dış ticaret rejimi.....	29
2.4.1.8. Motorlu araçlar üzerinden alınan vergilerin yüksek oluşu.....	29
2.4.1.9. Yan sanayi ile ana sanayi arasındaki koordinasyonun yetersizliği ve işbirliği eksikliği.....	33
2.5. VERGİ KAVRAMI VE SÜRECİ	34
2.5.1. Verginin Tarihçesi ve Türkiye’de Vergi Sistemi.....	35
2.5.2. Otomotiv Sektörüne Yönelik Vergiler.....	38

2.5.2.1. Gelir üzerinden alınan vergiler.....	39
2.5.2.1.1. Gelir vergisi	39
2.5.2.1.2. Kurumlar vergisi.....	39
2.5.2.2.1. Motorlu taşıtlar vergisi	41
2.5.2.2.2. Bazı AB ülkelerinde motorlu taşıtlar vergisi uygulamaları.....	43
2.5.2.3. Harcamalar üzerinden alınan vergiler	45
2.5.2.3.1. Katma değer vergisi.....	46
2.5.2.3.2. Özel tüketim vergisi	46
2.5.2.4. Diğer vergiler	48
Sektöre yönelik diğer vergiler gümrük ve akaryakıt üzerinden alınan vergiler olarak ele alınmıştır.....	48
2.5.2.4.1. Gümrük vergisi.....	48
2.5.2.4.2. Akaryakıt üzerinden alınan vergiler	49
2.6. TEŞVİK KAVRAMI.....	51
2.6.1. Vergi Teşvik Tanımı.....	51
2.6.2. Teşviklerin Amaçları	52
2.6.3. Vergi Teşvik Türleri	53
2.6.3.1. Düşük kurumlar vergisi.....	53
2.6.3.2. Vergi tatili	54
2.6.3.3. KDV desteği.....	54
2.6.3.4. Yatırım indirimi	54

2.6.3.5. Gümrük muafiyeti	54
2.6.3.6. Serbest bölgeler	55
2.6.3.7. Hızlandırılmış amortisman	55
2.6.4. Türkiye’de Uygulanan Teşvikler	56
2.6.5. Otomotiv Sektörü Açısından Teşviklerin Değerlendirilmesi	57
2.6.5.1. Hurda araç indirimi teşviki.....	58
2.6.5.2. ÖTV oranı indirimi	60
2.6.5.2.1 Şehit yakınlarının motorlu taşıt alımında ÖTV istisnası	62
2.6.5.2.2. Malul veya engellilerin taşıt alımlarında ÖTV istisnası.....	63
2.6.5.2.3. Ticari taşıtların yenilenmesinde ÖTV istisnası	63
2.6.5.3 Ticari taşıtlarda KDV teşviki	63
2.7. KONUS İLE İLGİLİ LİTERATÜR ARAŞTIRMASI	64
2.7.1 Uluslararası Çalışmalar	64
2.7.3. Ulusal Çalışmalar.....	66
3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ	70
3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI	70
3.1.1. Araştırmanın Yöntemi	70
3.1.1.1. Nitel araştırma yöntemi.....	71
3.1.1.1.1. Nitel araştırma yönteminin özellikleri.....	71
3.1.1.1.3. Nitel araştırma yönteminin amacı	73
3.1.2. Araştırmanın Alanının(Evren/Örneklem) Belirlenmesi.....	74

3.1.3. Veri Toplama Yöntemi	75
3.1.3.1. Görüşme tekniği	76
3.1.3.1.1. Görüşme çeşitleri	76
3.1.4. Nitel Araştırmalarda Geçerlilik ve Güvenirlik	78
3.1.5. Verilerin Toplanması	80
3.1.6. Verilerin Analizi	82
4. BULGULAR	83
4.1. SEKTÖRÜN EKONOMİK DURUMUNA İLİŞKİN BULGULAR	84
4.2. SEKTÖRÜN VERGİSEL DURUMUNA İLİŞKİN BULGULAR	87
4.2.1. Özel Tüketim Vergisi ile İlgili Bulgular	89
4.2.2. Katma Değer Vergisi İle İlgili Bulgular	91
4.2.3. Motorlu Taşıtlar Vergisi ile İlgili Bulgular	92
4.2.4. Diğer Vergiler ile İlgili Bulgular	93
4.3. SEKTÖRÜN KARLILIK DURUMUNA İLİŞKİN BULGULAR	95
4.4. SEKTÖRDE UYGULANAN TEŞVİKLERE İLİŞKİN BULGULAR	98
4.5. SEKTÖRE YÖNELİK ÖNERİLERE İLİŞKİN BULGULAR	102
5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER	105
5.1. SONUÇLAR	106
5.1.1. Sektörün Ekonomik Durumuna İlişkin Sonuçlar	106
5.1.2. Sektörün Vergisel Durumuna İlişkin Sonuçlar	107
5.1.3. Sektörün Karlılık Durumuna İlişkin Sonuçlar	108

5.1.4. Sektörde Uygulanan Vergi Teşviklerine İlişkin Sonuçlar	109
5.2. ÖNERİLER	112
6. KAYNAKÇA	120
7. EKLER.....	143



TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Yıllara Göre Motorlu Kara Taşıtları Sayısı (2002-2018)	13
Tablo 2: İSO 2018 Yılı İlk 100 Firma Listesi İçindeki Otomotiv Şirketleri.....	17
Tablo 3: Otomotiv Sektörü İhracatı 2017-2018 Yılları Karşılaştırması	23
Tablo 4: TÜİK Verilerine Göre Dış Ticaret Dengesi 2016-2019 (1000 Adet).....	27
Tablo 5: Bazı AB Ülkelerinde Alınan KDV ve İlk Tescil Vergileri (Binek 2018) ..	31
Tablo 6: Bazı AB Ülkelerinde 2018 Yılı Araç Kaydında Alınan Vergi Nitelikleri.	32
Tablo 7: 2007 - 2018 Yılında Bazı Ülkelerde Uygulanan Kurumlar Vergisi Oranları Karşılaştırması.....	40
Tablo 8: MTV Tarifeleri ve Vergileme Ölçütleri.....	42
Tablo 9: 2017- 2018 Yılları Vergi Gelirleri Tahsilat Artışı (GSYH Payı %)	45
Tablo 10: 1600cc 100.000TL Değerli Sıfır Taşıtın Satış Tutarları Karşılaştırması..	48
Tablo 11: Türkiye – AB Benzin Fiyatları Karşılaştırması (Aralık 2018)	49
Tablo 12: 2018-2019 Yılları Binek Araçlar İçin ÖTV Oranları Değişimi.....	62
Tablo 13: İkinci El Otomotiv Pazarı 2018-2019 Karşılaştırması (% Ocak-Mayıs)..	62
Tablo 14: Nitel Araştırmanın Karakteristik Özellikleri	72
Tablo 15: Nitel Araştırma Yöntemlerinin Güçlü ve Zayıf Yönleri.....	73
Tablo 16: Katılımcılara İlişkin Demografik Faktörler	83
Tablo 17: Sektörün Ekonomik Durumuna İlişkin Katılımcıların Görüşleri	84
Tablo 18: Sektörün Vergisel Durumuna İlişkin Katılımcıların Görüşleri.....	87
Tablo 19: Özel Tüketim Vergisine İlişkin Katılımcıların Görüşleri	89

Tablo 20: Katma Değer Vergisine İlişkin Katılımcıların Görüşleri.....	91
Tablo 21: Motorlu Taşıtlar Vergisine İlişkin Katılımcıların Görüşleri.....	92
Tablo 22: Diğer Vergilere İlişkin Katılımcıların Görüşleri	94
Tablo 23: Sektörün Karlılık Durumuna İlişkin Katılımcıların Görüşleri.....	95
Tablo 24: Sektörün Uygulanan Teşviklere İlişkin Katılımcıların Görüşleri.....	98
Tablo 25: Sektöre Yönelik Önerilere İlişkin Katılımcıların Görüşleri	102



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1: Otomotiv Sektörünün Alıcısı Olduğu Sektörler	16
Şekil 2: Otomotiv Sektörünün Tedarik Sağladığı Sektörler	16
Şekil 3: Dünyada Otomobil Satışlarının Yıllara Göre Dağılımı (2007-2017).....	19
Şekil 4: Türkiye Otomotiv Pazarı Toplam Üretimi 2017- 2018 (1000 Adet)	21
Şekil 5: Türkiye Toplam Otomotiv Üretimi 2008-2018 (1000 Adet)	21
Şekil 6: Otomotiv Üretiminde Firma Payları % (2017-2018)	22
Şekil 7: Otomotiv 10 Yıllık Ortalama Satışlar 2017-2018-2019 Karşılaştırması	23
Şekil 8: Otomotiv Sanayinde Kapasite Kullanım Oranı Değişimi (1997-2017 %)...	25
Şekil 9: Ülkelere Göre 1000 Kişiye Düşen Araç Sayısı	28
Şekil 10: 2017 Yılı Bütçe Gelirleri Dağılımı.....	30
Şekil 11: 2017 Yılı Bütçesi Vergi Gelirlerinin Dağılımı.....	30
Şekil 12: 2002-2016 Yılları Arası Binek Otomobillere Yönelik.....	47
Şekil 13: Türkiye - Avrupa Ortalama Araç Yaşı (2013-2018)	59
Şekil 14: Bütçe Vergi Gelirleri Tahmini Gerçekleşme Oranı % (2016–2018)	61
Şekil 15: Betimsel Analiz Süreci	82

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devleti
ACEA	: Avrupa Otomotiv Üreticileri Derneği
AR-GE	: Araştırma Geliştirme
BUMKO	: Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü
CO ₂	: Karbondioksit
DPT	: Devlet Planlama Teşkilatı
EPDK	: Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu
EFTA	: Avrupa Serbest Bölge Birliği
GİB	: Gelir İdaresi Başkanlığı
GED	: Gelir Düzenlemeleri Genel Müdürlüğü
GVK	: Gelir Vergisi Kanunu
HTA	: Hafif Ticari Araç
KDV	: Katma Değer Vergisi
KVK	: Kurumlar Vergisi Kanunu
KPMG	: KPMG International Cooperative
İMKB	: İstanbul Menkul Kıymetler Borsası
İSO	: İstanbul Sanayiciler Odası
İTO	: İstanbul Ticaret Odası
LMC	: LMC Automotive
MTV	: Motorlu Taşıtlar Vergisi
MTVK	: Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu
NACE	: Uluslararası Ekonomik Sınıflamalar Sistemi
OECD	: Uluslararası Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
OICA	: Uluslararası Motorlu Araç İmalatçıları Derneği
OSD	: Otomotiv Sanayi Derneği
ODD	: Otomotiv Distribütörleri Derneği
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi

PETDER	: Petrol Sanayi Derneği
SGM	: Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Genel M¼d¼rl¼đ¼
TBMM	: T¼rkiye B¼y¼k Millet Meclisi
TEPAV	: T¼rkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı
TDK	: T¼rk Dil Kurumu
TİM	: T¼rkiye İhracatçılar Meclisi
TUİK	: T¼rkiye İstatistik Kurumu
TL	: T¼rk Lirası
TOFAş	: T¼rkiye Otomobil Fabrikaları Anonim şirketi
TSKB	: T¼rkiye Sınai Kalkınma Bankası

EKLER LİSTESİ

Ek 1: Otomotiv Sektörü Ekosistemi.....	143
Ek 2: Motorlu Taşıt Vergileri: 51 No’lu Tebliğe Göre I/A Sayılı Tarife.....	144
Ek 3: Motorlu Taşıt Vergileri: 51 No’lu Tebliğe Göre I Sayılı Tarife.....	145
Ek 4: Motorlu Taşıt Vergileri: 51 No’lu Tebliğe Göre II Sayılı Tarife.....	146
Ek 5: Görüşme Soruları.....	147
Ek 6: Katılımcı Bilgilendirme ve Yazılı İzin Formu.....	148

1.GİRİŞ

Otomotiv sektöründe ki firmalar, sanayileşmiş ülkelerin büyük şirketleri arasında en önde gelenlerindendir. Sektör temel sanayi dalları olan demir-çelik, petrokimya, lastik gibi sektörlerin önde gelen alıcısıdır ve teknolojik gelişmelerin liderlerinden biridir. Turizm, inşaat, ulaştırma ve tarım sektörlerinin ihtiyacı olan tüm motorlu araçlar otomotiv sektörü tarafından karşılanmaktadır. Bununla birlikte otomotiv ürünlerinin tüketiciye iletilmesine yardımcı olan pazarlama, bayii, servis, akaryakıt, finans ve sigorta sektörlerinde ekonomik hareketlilik ve istihdam oluşturmaktadır. Sektördeki değişimler tüm ekonomiyi çok yakından etkilemektedir.

Otomotiv sektörü birçok açıdan ülke ekonomisi için öncü sektör konumundadır. Oluşturduğu katma değer, doğrudan ve dolaylı olarak istihdama katkısı ve ithalata yönelik döviz tasarrufu gücü oranında dış ödemeler dengesi üzerinde sağladığı olumlu katkılar, sektördeki üretici ve sağlayıcı kuruluşların ödedikleri ve sektör mallarının satışlarından elde edilen vergi gelirleri ile ülke bütçesi içinde önemli bir yer teşkil etmektedir. Bütün bu özellikleri ile birlikte, gelişmiş teknolojinin ülkemize aktarılmasında liderlik yapmakta, sektörün yetiştirdiği personeller ülkenin stratejik önem arz eden sahip başka sektörleri için de çok önem teşkil eden bir personel kaynağı potansiyeli meydana getirmektedir.

Dünya otomotiv sektörü bir yılda oluşturulan brüt katma değer üzerinden Uluslararası Motorlu Taşıt Üreticileri Birliği'nin (OICA) bulgularına istinaden, 2017 yılı temel alınırса dünyanın en büyük 6. ekonomisi olacaktı. Otomotiv sektörü aracılığı ile 2017 yılında 1,9 trilyon dolar brüt katma değer oluşturulup 84,8 milyar dolar AR-GE yatırımı yapılmıştır. Otomotiv sektörü dünya genelinde bir yıl içerisinde 400 milyar dolardan fazla vergi geliri üretmektedir. Ayrıca, imalat sanayi istihdamının %5'lik bir kısmını sağlayan sektörde milyonlara yakın insana iş imkânı sağlanmaktadır.

Sektörün üretim ve satışları dünya genelinde 2009 yılındaki daralmanın ardından 2010-2017 yılları arasında büyümeye devam etmiştir. 2017 yılında dünya genelinde araç satışları bir önceki yıla nazaran %3,1 artarak 96,8 milyon, üretimse %2,4 artışla 97,3 milyon âdete yükselmiştir. 2018’de toplam üretim ve satışlar %2,7 azalma ile 94,7 milyon adede gerilemiştir. 2019 yılında sektörün üretiminin %3,7 daha azalarak 91,2 milyon seviyelerine ineceği tahmin edilmektedir.

Sektörün iktisadi katkısının yanında sosyal açıdan katkısı da unutulmamalıdır. Bir otomobil sahipliğinin gerek hareket serbestisi, gerek sosyal açıdan itibar, eğlence, kültür, zaman tasarrufu vb. getirileri mevcuttur. Bütün bunların yanı sıra iş çevresi, başarı ve iyi olma hali gelmektedir. Genel olarak düşünüldüğünde sosyal refah düzeyini artırarak kalkınmada ek güç olmaktadır.

Bütün bu hususlara rağmen, otomotiv sektörünün yapısal ve çevresel önemli sorunlarının olduğu görülmektedir. Yapısal sorunların başında, iç talepteki yetersizlik nedeniyle eksik kapasite ile çalışılması gelmektedir. Diğer bir sorun ise; iç piyasada sektörün yüksek fiyat politikası nedeniyle ithal otomotiv ürünleri ile yeterince rekabet edememesidir. Çevresel faktörlerin en önemlisi ise; hukuki çevreyi oluşturan devletin uyguladığı vergi politikalarıdır. Türkiye’de motorlu taşıtlara uygulanan vergiler, Avrupa’da ki ülkelere göre oldukça yüksektir. Özellikle bu durum, sektörün kendi yüksek fiyat politikası ile birleşince, iç piyasadaki fiyat rekabetinde Türkiye’nin elinin zayıflamasına yol açmaktadır. Bu sorunlarına rağmen, Türkiye doymamış bir pazardır ve gelişmiş piyasalara yakınlığı sektör için avantaj sağlamaktadır. Bu gibi tehditler ve fırsatlar sektörün önümüzdeki dönemde özenle ele alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Teşviklerle ekonomiyi mevcut durumundan daha güçlü hale getirmek, o ülkenin uygulamakta olduğu iktisadi, parasal ve siyasal faaliyetlerle bağlantılıdır. Ekonomiyi etkilemesi öngörülen faaliyetler, iktisadi, parasal ve toplumsal hedefler açısından düşünüldüğünde aracı bir faktördür. Devletin ekonomik fonksiyonu ön plana çıkmış ve iktisadi kalkınmayı gerçekleştirme yönünde teşvik politikalarının önemli rol oynadığı ortaya çıkmıştır. Otomotiv sektörünün gelişimi ile ilgili olarak vergi politikalarının ve vergi teşviklerinin etkin kullanılması gerekmektedir. Otomotiv sektörü, yüksek bütçesi, değişen teknolojik yapı ve küresel gücü ile çok kırılgan bir yapıdadır. Araştırmanın önemi bu noktada ortaya çıkmaktadır. Otomotiv sektörü

iktisadi açıdan değerlendirilip, sektördeki vergi ve sübvansiyonların uygulama biçimleri araştırılıp doğru ve yanlış uygulamalara değişik bakış açıları ve çözüm önerileri getirilerek hem sektöre hem de tüketicilere ışık tutacak bilgiler ortaya konulmaktadır.

Bu araştırmada; otomotiv sektörünün ortaya çıkışı, ekonomide ki yeri ve ülke ekonomileri için önemi, otomotiv sektörü açısından vergi teşviklerinin önemi ve sektörün güncel ekonomik durumu ele alınmıştır. Araştırma beş bölümden oluşmaktadır.

Araştırmanın birinci bölümü olan giriş bölümü otomotiv sektörünün çalışma içeriğine uygun olarak durumunun özetlendiği ve çalışmaya ilişkin temel çerçevenin ortaya konduğu bölümdür. İkinci bölümde, öncelikle genel özellikleriyle otomotiv sektörü ele alınmış, vergi ve teşvik kavramları ile otomotiv sektörüne yönelik vergiler ve teşvikler irdelenmiştir. Üçüncü bölümde, araştırmanın amacı, kapsamı ve bulguları hakkında açıklayıcı bilgiler sunulmuştur. Dördüncü bölümde, çalışma kapsamında ulaşılan bulgular, son bölümde ise sonuç ve öneriler yer almaktadır.

1.1. ARAŞTIRMANIN PROBLEMİ

Otomotiv sektörü dünya ve ülkemizin ekonomisinde lokomotif sektör olarak kabul görmektedir. Diğer sektörler ile olan yakın ilişkisi ile birlikte oluşturduğu katma değer yanı sıra, istihdama da büyük katkıları mevcuttur. 2018 yılının ikinci yarısından itibaren başlayan küresel kriz neticesinde Türkiye otomotiv pazarında yaklaşık %50 civarında daralma yaşanmıştır. Araştırmanın problemi sektörde yaşanan daralmanın sebeplerini araştırarak, sektör temsilcileri ile yapılan görüşmeler neticesinde çözüm yolları bulmaktır.

1.2. ARAŞTIRMANIN AMACI

Vergi teşvik uygulamalarının otomotiv sektörü üzerine etkilerini incelemek bu çalışmanın temel amacını oluşturmaktadır. Bu temel amacın yanı sıra sektördeki muhasebe ve finans yöneticileri ile birlikte satış danışmanlarının sektörünün mevcut ekonomik durumu hakkında görüşlerini ve değerlendirmelerini alarak, vergi teşvikler uygulamalarının sektörün mevcut ekonomik durumunda karlılık ve satış düzeylerine

etkilerini belirlemektir. Bununla birlikte sektörün geleceği açısından vergi teşviklerinin genel bir değerlendirilmesinin yanı sıra yapılması gerekenler ve nasıl yapılması gerektiğini tespit etmektir.

1.3. ARAŞTIRMANIN ÖNEMİ

Otomotiv sektörüne uygulanan vergi teşviklerinin etkilerini inceleyen literatürde yeterli sayıda araştırma mevcut değildir. Bu durum, araştırmanın özgünlüğü ve literatürdeki eksikliğe katkı sağlaması açısından oldukça önemlidir. Bunun yanı sıra sektörün gerek uluslararası ekonomilerde ki, gerek ülke ekonomisi açısından öncü konumu önemini artırmaktadır. 2018 yılında yaşanan dünya genelinde ki ekonomik daralma ve belirsizliğin etkilediği başlıca sektörler arasında otomotiv gelmektedir. Devletin mevcut durumu iyileştirmek için uyguladığı teşviklere rağmen sektör bir önceki yıla göre yaklaşık %50 daralma yaşamaktadır. Uygulanan teşvikler 3 aylık dönemler halinde iki kez uzatılmasına rağmen daralmanın önüne geçilememiştir. Araştırma neticesinde sektör temsilcilerinden elde edilecek bulgular sonra ki dönemler adına atılması gereken adımları belirlemesi açısından oldukça önem taşımaktadır.

1.4. ARAŞTIRMANIN SAYILTILARI

Araştırmaya katılan yönetici ve satış temsilcilerinin görüşme sorularını cevaplayabilecek düzeyde bilgi ve deneyime sahip oldukları kabul edilmiştir.

Araştırma sadece Düzce’de faaliyet gösteren 9 adet otomobil markasının satışını yapan işletmeleri kapsamaktadır.

1.5. ARAŞTIRMANIN SINIRLILIKLARI

Bir nitel araştırmanın sınırlılıklarının ve kısıtlarının belirlenmesi verilerin inandırıcılığını gösterme yollarından biridir. Sosyal bilimlerde sınırlılıklar okuyuculara araştırmanın nasıl okunması ve anlaşılması gerektiği hakkında yardımcı olmaktadır (Glesne, 2015: 296). Bu kapsamda araştırmanın sınırlılıkları şöyledir:

- Araştırma, sadece otomotiv şirketlerindeki yönetici ve satış temsilcilerinin katılımı ile sınırlıdır.
- Ayrıca zamanın yetersizliği de sınırlayıcı unsur olarak rol oynamıştır.

2. LİTERATÜR

2.1. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TANIMI VE KAPSAMI

Otomobilin tanımıyla ilgili birçok ifade olup, genel itibari ile bir birine benzer tanımlar mevcuttur. “Oto” ifadesi yardım olmaksızın kendi kendini çalışır vaziyette tutabilme, “Mobil” ifadesi ise itki, çekti, yuvarlanma gibi devinimsel ve hareket kabiliyetine sahip olma durumunu ifade etmektedir (Sistrunk, 2018). Türk Dil Kurumu ise; motorlu ve dört tekerlekli kara taşıtı şeklinde tanım yapmaktadır (TDK, 2019). Bir başka tanımda ise otomobil; dört tekerlekli, dâhili bir motora sahip olan, insan ve/veya eşyaları bir yerden başka bir yere taşımaya/nakletmeye yarayan araç olarak belirtilmektedir (Business Dictionary, 2018).

Otomotiv sözcüğü ise; Yunanca auto (kendi) ve Latince motivos (hareket eden) sözcüklerinin birleşiminden oluşmuştur (Denison, 1963: 25). Türk Dil Kurumu Genel Türkçe Sözlükte otomotivin kelime anlamı ‘Motorlu taşıt yapımıyla uğraşan endüstri kolu’ olarak açıklanmıştır (TDK, 2019). Otomotiv sektörü ise; binek otomobil, otobüs, minibüs, çekici, kamyon ve traktör gibi karayolu taşıtlarının üretimini sağlayan ve üretimi sağlamasının yanı sıra kullanılan bu araçların parçalarını ve yedek parçalarını üretmekte olan bir sanayi dalı şeklinde tanımlanmaktadır (Avcu, 2016: 5).

Otomobilin tarihi, buharın kullanılmasıyla başlamış ve petrolün kullanılmasıyla devam etmiştir. Temel ulaşım aracı şeklinde kabul edilip, II. Dünya savaşı ile birlikte ekonomik, kültürel, sosyal yaşam üzerinde önemli bir yere sahip olmuştur (Üstüner, 2017: 15).

Otomotiv gerek ülke ekonomilerinin gerekse dünya ekonomisinin öncü sektörlerinden olmuştur (Demir, 2008: 96). Otomotiv sanayi firmaları sanayileşmiş ülkelerin çoğunda o ülkenin büyük şirketleri sıralamasında ve sanayi üretimi içerisinde ilk sıralarda yer almaktadır. Uluslararası ekonomi açısından “Sanayilerin Sanayisi” olarak adlandırılmaktadır (Khan, 2011). Geleneksel Sanayi olarak tanımlanmakla birlikte yoğun rekabet ve yüksek müşteri beklentisi sebebi ile yeni teknolojilerin kullanımına açıktır (Tezer, 2002). Ülkelerin savunma sanayinin gelişmesinde temel

oluşturmaktadır. Bu özellikleri ve stratejik bir yapıya sahip olması nedeni ile özel bir planlama kapsamına alınmıştır (DPT, 2001: 14).

Otomotiv Sanayi Derneği'nin (OSD) 1974 yılında kurulması ile birlikte Türkiye'de otomotiv sektörü ile ilgili düzenlemeler yapılmaya başlanmıştır. Motorlu karayolu taşıtlarını ortaya çıkaran sanayi "Otomotiv Ana Sanayi", imalat sanayinde faaliyet gösteren firmalara aksam, parça üreten sanayi ise "Otomotiv Yan Sanayi" olarak tanımlanmaktadır (Şendur, 2010: 32).

Otomotiv yan sanayi kendisini sürekli geliştirerek ekonomik açıdan çok önemli sektörler içerisine girmiştir. Ana sanayi üreticilerinin üretim sürecinde ürünün içerisine giren bir takım parçaları sürecin dışında tutmak istemeleri sebebi ile yan sanayi oluşmuştur. Bunun en büyük sebebi ana sanayi üreticilerinin maliyeti düşürüp karlılıklarını arttırmak istemeleridir. Ana sanayi üreticisi kendi tesisinde, bu yan ürünleri üretebilecek imkân ve makine gücü olmasına rağmen maliyetin artması nedeniyle üretmeyi tercih etmemektedir (Elmas, 2005).

Otomotiv yan sanayi kapsamında (Avcu, 2016: 7);

- Motor üretimi ve montajı
- Lastik üretim ve montajı
- Fren sistemleri üretim ve montajı
- Aktarma organlarının üretimi
- Süspansiyon parçalarının üretimi ve montajı
- Emniyet aksamalarının entegrasyonu
- Dövme ve döküm parçalarının üretimi
- Oto camları üretimi ve montajı
- Bujilerin üretimi
- Akümülatörlerin üretimi ve montajı yer almaktadır.

2.1.1. Otomotiv Sektörünün Özellikleri

Günümüzde otomotiv sektörü, gün geçtikçe gelişen ve ülkelerin ekonomilerine yaptığı katkı bakımından vazgeçilmezdir. Sektörde bulunan işletmeler çok sıkı

rekabet içerisinde. Bu rekabete bağlı olarak kaynakların etkin ve verimli kullanımı, idari ve teknik alt yapının gelişimi gibi hususlar büyük önem kazanmıştır. Sektörde rekabette öne çıkmanın unsurları, Ar-Ge yatırımları, kalite yönetimi, nitelikli iş gücü ve etkili pazarlama yöntemleri gibi uygulamalardır. Dünyada büyük yatırımlar yapıldığı belli başlı sektörlerdendir. Hızla gelişen ve ilerleyen teknolojik gelişmelere olumlu katkılar yaparak, birçok insana istihdam sağlamakta ve birçok farklı sektörlere imkânlar sunmaktadır. Bu özelliği ile dünyada oluşan ekonomik değişime en fazla katkı veren sektörlerin başında gelmektedir. Dünya otomotiv sektöründe yaklaşık 20 tanesi küresel ölçekte olmak üzere yaklaşık 50 adet motorlu taşıt üreticisi faaliyette bulunmaktadır. (Cengiz, 2015) Bu nedenledir ki; sanayileşmiş ülkelerin ortak özelliklerinden biri otomotiv sektörlerinin güçlü olmasıdır (Özkul, 2010).

Otomotiv sektörünün en belirgin özellikleri aşağıdaki gibi sıralanabilir;

- Dünya genelinde anahtar niteliği taşıyan bir sektördür.
- Kendi bünyesinde, yan sanayide, satış ve satış sonrası hizmetlerde birçok çalışan bu sektörde varlığını sürdürmektedir.
- Dünyada yaşanan küresel hareketler ve küreselleşme en çok bu sektörde hissedilmektedir (Arıkuşu, 2017: 54-55).

2.2. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN TARİHSEL GELİŞİMİ

İnsanlar ulaşım ve taşıma ihtiyaçlarını karşılamak için kullanmış olduğumuz otomobillerinin temellerini oluşturmuşlardır. Milattan önce 4000’li yıllarda hayvanların yardımı ile çekilen arabalar yıllar içinde yerini buhar ile çalışan araçlara bırakmıştır (İTO, 2003: 2). 19. yüzyıl sonları ve 20. yüzyıl başlarında üretilmeye başlayan motorlu kara taşıtı araçları, ulaşımında hız ve esneklik olmak üzere birçok üstünlükleri nedeni ilgi görmüştür. Dolayısıyla sektör hızlıca gelişmiş ve dünya genelinde genişlemiştir. I. ve II. dünya savaşlarında ki önemli etkileri, sektöre dikkat çekmiş, böylece otomotiv devletlerin savunma sanayilerinin mecburi bir parçası kabul edilerek özel himaye ve destek görmüştür (DPT, 1993: 31). Sektörün ilerleyiş sürecinde her firma, coğrafi etkenler, iklim ve tüketici isteklerine bağlı olarak kendi üretim tekniklerini geliştirmiştir (İMKB, 1995: 4).

2.2.1. Dünyada Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi

16. yüzyılda sanayi devriminin ardından Avrupa’da başlayarak makine kullanımı yayılmış ve yeni icatlar yapılmış, sektörün yapılanmasına zemin hazırlayacak gelişmeler yaşanmıştır (Toydemir, 2008: 19). İlk yapılan arabalar bulundukları bölgelerin coğrafi koşullarına göre uyarlanmışlardı ve bu yüzden de arabaların bölgelere göre değişen özellikleri vardı (Bridges, 1968: 16). İlk olarak hayvanlar tarafından çekilen bu taşıtlar yetersiz gelmeye başlayınca bisiklet icat edilmiştir (Arıkuşu, 2017: 49-50). İlk otomobilin kesin tarihi üzerinde ihtilaflar bulunmakta olup, başlangıcı 17. yüzyıla kadar dayanmaktadır (Bora, 2017: 3). 1670’li yıllarda Ferdinand Verbiest isimli mucit tarafından yapıp Çin İmparatoruna sunulan ilk örnek, tam anlamıyla bir otomobil oluşturma fikrini meydana getirmesi sebebi ile otomobilin tarihinin başlangıcı olarak kabul edilebilmektedir (Rev Auto Toq, 2018).

İlk otomobil üretimi faaliyetleri Almanya ve Fransa’nın liderliğinde başlamıştır. Buhar gücü ile çalışan ilk araç, 1769 yılında üç tekerlekli olarak Fransız mucit Nicholas Joseph Cugnot tarafından üretilmiştir (Bedir, 2002: 2). Zaman içerisinde araç üretimi konusunda yeni gelişmeler yaşanmış bunun sonucu olarak 1829 yılında Goldsword Guyney tarafından buhar gücü ile çalışan bir araç üretilmiştir. 1830’dan sonra da buharlı taşıt üretimi konusunda gelişmeler yavaşlamıştır. Çünkü bu

tarihten itibaren gaz ve benzin gibi yeni yakıtların kullanımıyla içten yanmalı motorların geliştirilmesine yönelik çabalar dikkat çekmektedir. Bu çabalar da kısa bir süre sonra sonuç vermiş ve 1860'ta Fransız Etienne Lenoir motorlu kara taşıtları açısından son derece önemli bir gelişme olan “içten yanmalı motoru” icat etmiştir. Bu gelişmelerden sonra Sibrandus Stratingh 1835 yılında ilk elektrik ile çalışan otomobili üretmiştir (Arıkuşu, 2017: 49-50).

Günümüzde hemen hemen bütün otomobil markaları tarafından kullanılan dört silindirli motor 1862 yılında Fransız Beau de Rochas tarafından keşfedilmiştir. Bu motoru 1875'te ilk olarak bir taşıta uygulayan ise Siegfried Marcus adındaki bir Alman olmuştur. Yapılan taşıtın en büyük yeniliği yakıt olarak benzin kullanmasıdır (Bridges, 1968: 132-135). Benz 1883 yılında fabrika kurmuş, 1886 yılında benzinli araba patentini almıştır (Mitchell vd., 2010: 1). Bir diğer Alman Rudolf Diesel ise, 1897 yılında mazotla çalışan dizel motorunu bulmuştur. Dizel motoru, benzinli motora nazaran daha hantal yavaş olduğu için uzun süre otomobillerde kullanılması tercih edilmemiştir (Sakıncı, 2008: 3).

1900 yılına gelindiğinde, otomobil tüketicilerinin kullanımına buharla çalışan, fosil yakıtla çalışan ve elektrikli olmak üzere üç farklı teknolojiye sahip taşıt sunulmuştur (Anderson ve Anderson, 2010: 4). Bu farklı teknoloji taşıtlar birbirlerine karşı kesin bir üstünlük sağlayamamış, hepsinin kendine göre avantaj ve dezavantajları bulunmaktadır (Fuhs, 2009: 2).

1900'lü yıllarda sektör hızla ilerlemiştir. Henry Ford tarafından ucuz ve kolay tamir edilebilen arabanın imal edilmesi ile birlikte, Almanya'nın tekelinde olan otomotiv, seri üretim ile Amerika'ya geçmiştir (Guerzoni, 2014: 2). Model T üretiminde uygulanan seri üretim tekniği ile üretim artırılarak giderlerde düşük tutulmuştur (Arıkuşu, 2017: 50). Almanya ve Amerika'nın ardından İngiltere ve Fransa da, Hebert Austin, William R Morris, Gustave Citroen ve Louis Renault gibi markaları çıkarmışlardır (İTO, 2003: 2).

I. Dünya Savaşı yıllarına kadar sipariş üzerine el emeğine dayalı üretilen otomobiller savaştan sonra seri üretim tekniği ile üretilmeye başlanmıştır. 1926 yılında Mercedes-Benz firmasının temelleri atılarak, otomotiv sektörünün gelişmesinde

öncülük edilmiştir (Altuğ, 2010: 3-9). 1930'lu yıllarda Avrupa ülkelerinde seri üretime geçiş yönünde girişimlere başlanmıştır.

Japonya, Amerika ve Avrupa'dan sonra sektöre girmiş olmasına rağmen 1960 yılının ardından hızlı şekilde gelişim kat ederek ve 1970'li yılların başında elde ettiği başarılar neticesinde ihracat yapabilecek seviyelere kadar ulaşmıştır. Yalın üretim tekniğinin kullanmasının ardından sektörde büyük bir başarı elde edilmiştir. 1970'lerin sonlarına gelindiğinde ise otomotiv sektöründe kalite ve performans açısından kriterler Japon standartlarına göre belirlenmeye başlanmıştır. Japonya sektördeki sıçrayışına ilerleyen yıllarda da devam etmiştir. Hatta 1987 yılı otomotiv sektöründe 'Japon Mucizesi' olarak adlandırılmıştır, 16 milyonluk birim üretimiyle sektörde dünyanın en büyük kapasitesine sahip olan ülkeye dönüşmüştür (Şendur, 2010: 32).

Enerji tasarrufu ve hava kirliliği gibi problemlerin ortaya çıkması (Du ve Ouyang, 2017: 530) ve bazı rekabet üstünlükleri sebebiyle üretim özellikle 1990'lı yıllarda gelişmekte olan diğer ülkelere kaymıştır (Cusumano ve Nobeoka, 1992). Brezilya, Hindistan, Rusya, Çin, Güney Afrika Cumhuriyeti, Güney Kore ve Doğu Avrupa ülkeleri de sektörün içine girmeye başlamışlardır. 1998 yılında yaşanan 'Asya Krizi' ile birlikte ülkelerdeki üretimler yavaşlamış hatta durma noktasına gelmiştir (Arıkuşu, 2017: 51).

2009 yılında Dünya genelinde yaşanan ekonomik krizin ardından sektörün üretim ve satışları 2010-2017 yılları arasında istikrarlı olarak büyümeyi sürdürmüştür. 2018 yılında başlayan küçülmenin 2019 yılında, 2018 yılına göre %3,7 daha küçüleceği tahmin edilmektedir (KPMG, 2019: 4).

2.2.2. Türkiye'de Otomotiv Sektörünün Tarihsel Gelişimi

Otomobille ilk tanışma 20. yüzyılın başlarında Osmanlı İmparatorluğu döneminde olup kesin tarihi bilinmemektedir. Sultan II. Abdülhamit döneminde iki otomobil hediye edilmiş, ancak kendisine yapılan suikast sebebi ile bunları kullanmamıştır. 1911 yılında Fransa'dan ve Almanya'nın Gaggenau fabrikasından askeri açıdan önemli olması sebebi ile otomobil ve kamyonlar getirilerek motorize taburu oluşturulmuştur. Fransa'dan alınan Hotchkiss marka otomobiller ile birlikte

getirilen Fransız teknisyenler Tophane Sanayi Mektebinden mezun olan kursiyerlere eğitim vermiştir. Bu kursiyerler ülkenin ilk Türk şoförleri olmuşlardır. I. Dünya Savaşı'nın başlamasının ardından Almanya'dan 'Otomobil Bölükleri' getirilmiş, eğitilen şoförlere teslim edilmiştir (Küçükerman, 2008: 157-170). Otomotivin öneminin anlaşılmasının ardından ulusal sanayide ilerlemeler yaşanmış, 1916 yılında Osmanlı Taşıt Araçları Şirketi'nin kurulması ülkemizde otomotiv sektörünün gelişmesinde oldukça önemli bir yere sahip olmuştur (Muhit, 2012: 72).

I. Dünya Savaşı'ndan sonra yabancılar tarafından İstanbul'a getirilen araçlar pazara sunulmuştur. Cumhuriyetin ilanından sonra, 1924 yılından başlayarak, ülkemizde otomobil ithalatı ve kullanımı başlamıştır (Küçükerman, 2008: 157-170).

Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşım olarak sadece demir yollarına yatırım yapılması sebebi ile otomotiv sektörüne yönelik bir girişim olmamıştır. TBMM tarafından 1927 yılında bir kanun çıkarılmış, 1928 yılında Ford Motor Company ile imzalanan 25 yıllık anlaşma ile ülkemizde otomobil montajı yapılmasına izin verilmiştir. Ancak 1929 dünya ekonomik buhranının meydana getirdiği olumsuz şartların etkisiyle üretim 1934 yılına kadar devam edebilmiştir. Türkiye'de, II. Dünya Savaşının ardından ulaşım altyapısı demir yolundan kara yoluna yönelirken motorlu taşıtların yurt içinde üretilmesi fikri benimsenmiştir (Güneş, 2012: 213-230).

Avrupa ülkelerinde önceki tarihlerde başlayan sanayileşme hareketleri, ülkemizde 1950'li yıllara kadar elde olan imkânlar ve devlet tarafından yapılmaya çalışılmıştır (Avcu, 2016: 7). Traktörün tarım üzerindeki etkilerinin fark edilmesi ile birlikte, Ankara'da 1954 yılında Türk Traktör fabrikası kurularak üretime başlamıştır (Batman, 2014). Aynı yıl askeri araç ihtiyacı karşılanması için Tuzla'da 'Jeep' fabrikası kurulmuştur. Bu sayede Türk Willis Overland askeri cip ve kamyonetlerin imalatı ve montajı yapılmaya başlanmıştır. Ford Motor ve Koç Holding ortaklığıyla 1959 yılında Otosan fabrikası kurulmuş ve otomobil ve kamyonet üretimleri başlamıştır (Karpuz vd., 2009: 7). Kamyon ihtiyacını karşılamak için Amerikalı Federal Truck kamyon şirketinin lisansı altında Türk Kamyonları Fabrikası kurulmuştur (Yaşar, 2013: 779-805).

1961 yılında Türk mühendislerinin oluşturduğu ‘Devrim’ arabasının üretimi denenmiştir. Dönemin şartları gereği yüzde yüz yerli binek otomobil markasının hayata geçirilmesi projesinden vazgeçilmiştir. Bu karar yerli tasarım bir marka yerine lisans yoluyla montaj sanayinin temellerinin atılmasına neden olmuştur. Bu nedenle sonraki yıllarda Türk otomotiv sektörünün ulusal kimlik ve yatırım politikaları geliştirilememiştir (Yılmaz ve Karakadılar, 2010).

1963 yılında Otobüs Karoseri fabrikasında ilk olarak Magirus marka otobüslerin montajı yapılmıştır (Yaşar, 2013). 1966 yılında ise tasarımı İngilizlere ait bir firmaya yaptırılan, mekanik parçaları Ford tarafından yapılan Anadol marka araç Koç Holdingin kendi tesislerinde üretime açılmıştır (Ustaoğlu, 2013: 91). Anadol üretiminde elde edilen başarıya paralel olarak (TOFAŞ) Türkiye Otomobil Fabrikaları Anonim Şirketi faaliyetlerine başlamıştır. 1971 yılında ise İtalyan otomobil markası FIAT’ın lisansı eşliğinde Murat124 isimli araba üretilmeye başlanmıştır (Balcet ve Enrietti, 2007: 79). 1971 yılında ayrıca kurulan OYAK fabrikaları sayesinde Fransız lisanslı Renault markasının Renault 12 modeli 2000 yıllarının başlarına kadar üretilmeye devam etmiştir. Daha sonraki yıllarda MAN, Otayol, Karsan, Otomarsan, Geneto, Chrysler ve BMC gibi birçok marka Türkiye Otomotiv Sektöründe yerlerini almışlardır (Ustaoğlu, 2013: 91).

1980’li yılların başından itibaren, uluslararası çapta iş yapan dev otomotiv şirketlerinin %40’ı üretim tesislerini geliştirmekte olan ülkelere taşınmışlardır. Zaman içerisinde birçok üreticinin de Türkiye’ye olan yatırımları artmıştır. Artan yatırımlarla doğru orantılı olarak ülkenin ekonomisinin dış ticaretteki payı giderek artmaya başlamıştır (Ustaoğlu, 2013: 91). 1980’li yıllarda gelişen liberal ekonomi politikalarının etkisi ile dışa açık, ekonomik ölçeklerde üretim yapan, fiyat ve kalite bakımından uluslararası firmalarla rekabet gücüne sahip, modern teknoloji kullanan bir konuma gelinmesi amaçlanmıştır (Bozdemir, 2010: 184).

1990’lı yıllarda sektöre ilişkin birçok yatırım yapılmıştır. Modern üretim teknikleri yoğun üretim programları ile uygulanmış ve firmalar uluslararası kuruluşlar tarafından belgelendirilmiştir (Özkul, 2010: 12). Tam rekabet ortamına geçiş için köklü değişimler yaşanırken yeni ve güncel model araç üretimine yönelik yatırımların teşviki ile ihracata yönelik rekabetçi bir sanayi niteliğini kazanılmıştır (Sarıboğa,

2008: 48). 1989-1993 yılları arasında yükselen talep ile sektör büyümüş ancak 1994 kriziyle hacmini %50 daraltmıştır. 2000 yılında olağandışı bir büyüme gerçekleşmiştir. Ancak ithal araç pazar payı yaklaşık %52'ye çıkarılarak bu sonuca ulaşılabilmektedir (Toydemir, 2008: 19). Tablo 1'de 2002 – 2018 yılları arası motorlu taşıt sayılarına yer verilmiştir.

Tablo 1: Yıllara Göre Motorlu Kara Taşıtları Sayısı (2002-2018)

Yıl	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Özel	Traktör	Toplam
2002	4.600.140	241.700	120.097	875.381	567.152	1.046.907	23.666	1.180.127	8.655.170
2003	4.700.343	245.394	123.500	973.457	579.010	1.073.415	24.468	1.184.256	8.903.843
2004	5.400.440	318.954	152.712	1.259.867	647.420	1.218.677	28.004	1.210.283	10.236.357
2005	5.772.745	338.539	163.390	1.475.057	676.929	1.441.066	30.333	1.247.767	11.145.826
2006	6.140.992	357.523	175.949	1.695.624	709.535	1.822.831	34.260	1.290.679	12.227.393
2007	6.472.156	372.601	189.128	1.890.459	729.202	2.003.492	38.573	1.327.334	13.022.945
2008	6.796.629	383.548	199.934	2.066.007	744.217	2.181.383	35.100	1.358.577	13.765.395
2009	7.093.964	384.053	201.033	2.204.951	727.302	2.303.261	34.104	1.368.032	14.316.700
2010	7.544.871	386.973	208.510	2.399.038	726.359	2.389.488	35.492	1.404.872	15.095.603
2011	8.113.111	389.435	219.906	2.611.104	728.458	2.527.190	34.116	1.466.208	16.089.528
2012	8.648.875	396.119	235.949	2.794.606	751.650	2.657.722	33.071	1.515.421	17.033.413
2013	9.283.923	421.848	219.885	2.933.050	755.950	2.722.826	36.148	1.565.817	17.939.447
2014	9.857.915	427.264	211.200	3.062.479	773.728	2.828.466	40.731	1.626.938	18.828.721
2015	10.589.337	449.213	217.056	3.255.299	804.319	2.938.364	45.732	1.695.152	19.994.472
2016	11.317.998	463.933	220.361	3.442.483	825.334	3.003.733	50.818	1.765.764	21.090.424
2017	12.035.978	478.618	221.885	3.642.625	838.718	3.102.800	60.099	1.838.222	22.218.945
2018	12.398.190	487.527	218.523	3.755.580	845.462	3.211.328	63.359	1.885.952	22.865.921

Kaynak: TÜİK, 2019

Türkiye otomotiv sektörünün 2000'li yıllarındaki performansında, faiz oranlarının başta olduğu ekonomik göstergelerdeki değişimler etkili olmuştur. 2001 ve 2002 yıllarında etkili olan ekonomik kriz sektörü sarsmış, 2003 yılında hurda teşvik uygulaması ile otomobil sektörde ki üretimi hızla artırmış, pazardaki talep canlanmaya başlamıştır (Güner, 2013: 21).

Türkiye’deki otomotiv sektörü ihracata dayalı rekabetçi bir nitelik kazanarak pozisyonunu sürekli olarak sağlamlaştırmıştır. Türkiye’de otomotiv sektörünün ilerleyişi 4 aşamada (Avcu, 2016: 8);

- 1960 – 1980 arasında ithal ikamesi amaçlı yapılan montaj üretimi
- 1981 – 1995 arasında liberalleşme, modern teknoloji kullanımı ve kapasite artırımı için yapılan üretimler
- 1996 – 2004 arasında bütünleşmiş üretim tesisleri ve sürdürülebilir küresel rekabet sağlamak amacıyla yapılan üretimler
- 2005 sonrasında AR-GE, tasarım ve teknoloji yönetimi gelişimi kapsamında yüksek katma değerle dünya pazarları için yapılan üretim şeklinde incelenmiştir.

Otomobilde geleceği elektrikli araçların şekillendireceğini gören ve yerli otomobil yapımının ekonomi ve sanayi için oldukça önemli olduğunu bilen Türkiye bu yarışa Anadolu Grubu, BMC, Kıraca Holding, Turkcell ve Zorlu Holding’in oluşturduğu Ortak Girişim Grubu ile birlikte girmiştir. Küresel trendleri göz önüne alan ve çağın ihtiyaçlarına uygun bir araç üretilmesi hedeflenmektedir. Tahminler yerli otomobilin %100 elektrikli olacağı yönünde olup prototiplerin 2019’da üretilmesi, ilk otomobilin ise 2021’de banttan indirilmesi planlanmaktadır. Sadece iç pazar hedeflenirse yerli otomobil 45 farklı otomobil markası ile yarışacaktır. İlk 15 dev markanın iç pazarın %90’ını kontrol ettiği göz önünde bulundurulursa yeterli ölçek ekonomisi oluşturmada ve amaçlanan kârlılığı yakalamada yeterli olmayacaktır. Bu durumda kârlılığı yakalayabilmek için yerli otomobilin sadece iç pazara odaklanmaması ve hedeflerinin ihracatla desteklenmesi gerekliliği ortadadır. Otomotiv üreticileri ve tedarikçilerine ait 90 civarı Ar-Ge merkezi ile faaliyet göstermekte olan Türkiye için farklı tasarımlar geliştirmek çok da zorlayıcı olmayacaktır (KPMG, 2018).

2.3. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN ÖNEMİ

Otomotiv tüm dünyada büyük çaplı yatırımlarının gerçekleştirilmesi, teknoloji transferi, yetişmiş insan gücü, milli güvenliğine katkısı, dış ticaret bilançosuna ve ödemeler dengesine olumlu etkileri bakımından oldukça önemli bir yere sahiptir. Diğer sektörlerle olan yakın ilişkisinden dolayı sektördeki değişimler, ekonominin tümünü yakından etkilemiştir (Bilgin, 1995: 40). Aynı zamanda istihdam konusunda da çeşitlilik oluşturmaktadır (Uylukçuoğlu, 2009). Ayrıca vergi gelirlerinin ve döviz kazançlarının artırılmasında da önemli role sahiptir (Çiçek, 2008: 14). Bununla birlikte kayıt altında olması sektörün ekonomideki önemini artırmaktadır. Ekonomiyle etkileşimi sebebi ile dünyada ve faaliyet gösterdiği ülkede yaşanan ekonomik gelişmelerden doğrudan etkilenmektedir (Teker ve Felekoğlu, 2007: 28-29).

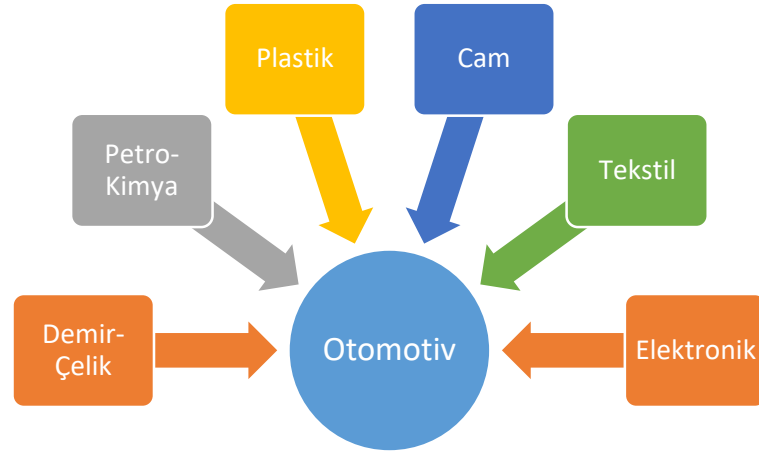
Başlıca önemli mühendislik alanlarını içeren bir teknoloji gerektiren otomotiv sektörü, uzay-havacılık sektöründen sonraki en karmaşık sektördür. Bir otomobilde otuz binden fazla parça vardır (Toyota, 2017). Bununla birlikte bir aracın gerek üretimi gerek trafiğe çıkabilmesi için birçok yasal mevzuata uyulması gerekmektedir (Güzel, 1999: 16).

2.3.1. Otomotiv Sektörünün Ekonomideki Yeri

Otomotiv sektörü, insanların yaşamında önemli bir yeri olan ürünleri ve bu ürünlerin odağında gerçekleşen sektörel faaliyetleri ile ülkelerin ekonomik ve sosyal gelişiminde oldukça önemlidir. Bunun başlıca nedeni otomotiv sektörünün nitelik olarak gelişirken kendisiyle beraber birçok sektör ve iş kolunun da gelişmesini sağlamasıdır. Bu sayede ülkenin ekonomik çeşitliliği artarken, toplum dinamizmi gelişen ekonomiden olumlu yönde etkilenmektedir (Batman, 2014: 31).

Ülke ekonomileri bakımından gayri safi yurtiçi hâsıla, ihracat, net döviz girdisi, istihdam, rekabet edebilirlik, yatırımlar, dışa açıklık gibi değişkenler üzerinde önemli katkıları mevcuttur (Arıkuşu, 2017). 2006 yılı otomotiv sektörünün ülke ekonomisi için bir dönüm noktası olmuştur ve Türkiye’de toplam 1 milyon araç üretilerek ihracatın %18’i otomotiv sektörü tarafından sağlamıştır. İhracatta ki liderliğini bu yıldan itibaren korumaya devam etmiştir (SGM, 2011).

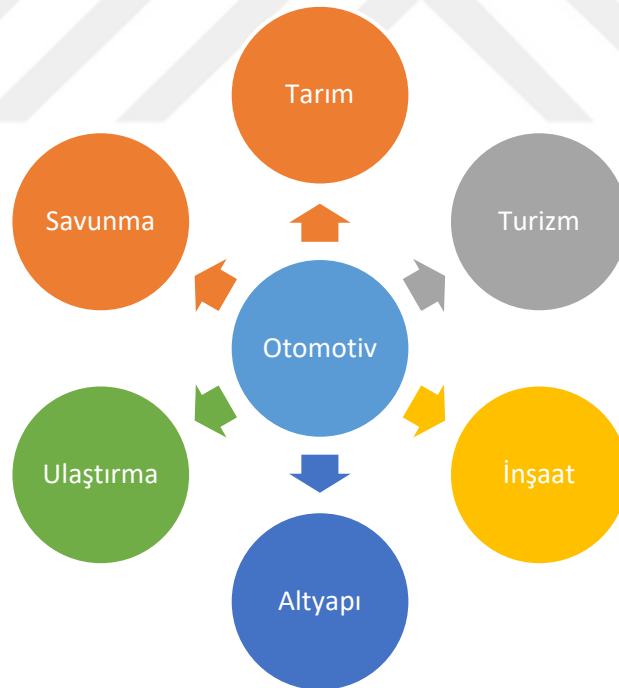
Şekil 1: Otomotiv Sektörünün Alıcısı Olduğu Sektörler



Kaynak: TSKB, 2017

Dünya ekonomisinin takriben %5'ini oluşturan sektör, alıcı ve tedarikçi olarak birçok sektörle direkt veya dolaylı şekilde bağlantı kurmaktadır (Pişkin, 2017: 12).

Şekil 2: Otomotiv Sektörünün Tedarik Sağladığı Sektörler



Kaynak: TSKB, 2017

Otomotiv, Türkiye'nin 2015 yılında Ar-Ge yatırımı yapan ilk 250 şirketi listesinde yaklaşık %40 paya sahiptir. Dünya genelinde ise bilişim ve sağlık

sektörlerinden sonra 3. sırada yer almaktadır. Dünyada 2015 yılında en çok AR-GE yatırımı yapan 20 firmanın 5'i otomotiv sektöründe yer alarak, ilk 1000 firma içinde ise %16,1 paya sahiptir (Pişkin, 2017: 36).

2018 yılı ISO ilk 100 firma listesinde 12, ilk 500 firma listesinde 50 adet otomotiv ana sanayi ve yan sanayi şirketi bulunmaktadır. Listenin ilk 5'inde 4 otomotiv firması mevcuttur. 2. sırada Ford Otomotiv, 3. sırada Toyota Otomotiv, 4. sırada Oyak-Renault, 5. sırada TOFAŞ bulunmaktadır (ISO, 2019).

Tablo 2: ISO 2018 Yılı İlk 100 Firma Listesi İçindeki Otomotiv Şirketleri

2017 Sıralaması	2018 Sıralaması	Firma
2	2	Ford Otomotiv
3	3	Toyota Otomotiv
4	5	Oyak-Renault
5	4	TOFAŞ
10	10	Hyundai
12	12	Mercedes-Benz
28	27	Bosch
49	87	Otokar
61	79	BMC
66	60	Honda
69	84	MAN
99	94	Autoliv

Kaynak: ISO, 2019

Otomotiv sektörünün ekonomiye katkılarını aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür;

- Ekonominin lokomotifi olan bir sektördür,
- Yerli yan sanayinin gelişmesini sağlar,

- Yenilenen ve genişleyen yatırımlara yönelir,
- Ticaret, hizmet, ulaştırma ve turizm sektörlerinin gelişmesine katkıda bulunur,
- Modern ulaşım araçlarına kavuşulmasını sağlar,
- Savunma sanayine önemli katkılarda bulunur,
- İmalât, kalkınma, istihdam ve teknolojik gelişmelere direkt katkıları vardır,
- Döviz tasarrufu sağlar,
- Sürekli ve güvenilir bir vergi kaynağıdır (Altuğ, 2010).

Kayıt altına alınması ve vergi kaynağı bakımından oldukça güvenilir olmasına rağmen istikrarsız iç pazar koşulları, karmaşık yapısı, yüksek vergi yükü, milli strateji yetersizliği, sektörün ilerlemesi ve ülke ekonomisine katkıda bulunmasına engel teşkil etmektedir (Kılıçkaplan, 2012).

Ekonomik katkısının yanında sosyal yaşam üzerinde de etkileri mevcuttur. (Akgül, 2014). 19. yüzyılın başlarında üretilen otomobilleri sadece yüksek zümreden insanlar alabilirken, toplum üzerindeki etkisi üretim rakamlarının da artmasıyla birlikte olumlu yönde paralellik göstermiştir. Otomotiv sektörü kuruluşundan günümüze gelen tarihe kadar gücünü kaybetmemiş ve her zaman ekonomiye olumlu katkılar sağlamıştır. Bu sebepler bir araya getirildiğinde sektörün, dünya ekonomisindeki payı her yıl artmaya devam ettiği çıkarımı yapılmaktadır (SGM, 2012: 12).

Genel olarak otomotiv sektörünün istihdama etkisi konusunda yapılan değerlendirmeler, sektörde ki bir kişilik istihdamın, dolaylı şekilde 5 kişilik bir istihdama yol açtığı olduğu yönündedir (Sakıncı, 2008: 6). Otomotiv sanayisindeki 14 firmanın toplam istihdamı 2019 yılı verilerine göre 54 bin kişi civarındadır (OSD, 2019a). Gerek ana gerekse yan sanayi ile ileri ve geri bağlantıları olan sektörleri, dünya da direkt ve dolaylı şekilde 80 milyona yakın kişiye (TSKB, 2017: 13), Türkiye de ise yaklaşık olarak 400 bin kişiye istihdam sağlamaktadır (OSD, 2019a).

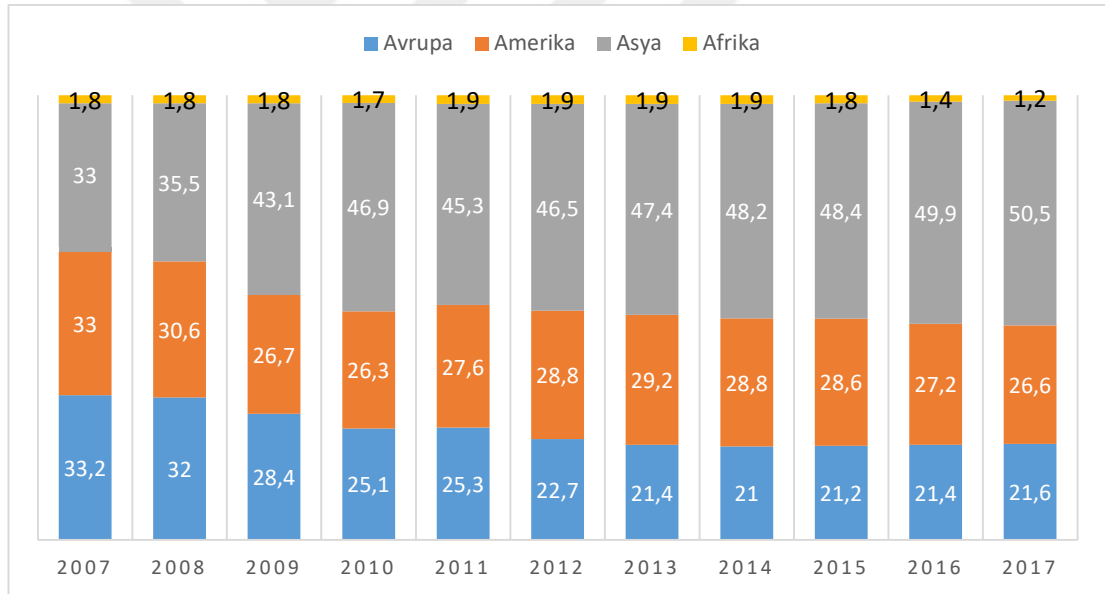
2.3.2. Dünyada Otomotiv Sektörünün Pazar Durumu

El-işçiliği ile başlayan otomobil üretim serüveni, seri üretimin sanayiye adım atmasıyla beraber ölçek ekonomilerinin otomotiv sektöründe kullanılmasına imkân tanımış ve kitlesel üretimin önü açılmıştır. Üretim hacmi artarken pazar büyüklüğünün

standart dağılmadığı da dikkat çekmektedir. Sektörün öncü ülkeleri gelişiminde önemli rol oynarken üretim de aynı ülkelerde daha fazla yapılmıştır. Bu nedenledir ki; araç yoğunluğunun bu ülkelerde oldukça artması ve transplant üretimin uygulanmaya başlamasıyla üretim merkezleri farklı ülkelere kaymış, dünya motorlu araç ortalamasının altında olan pazarlar üreticileri cezbetmiş ve firmalara yönlendirici etkide bulunmuştur. Sürekli gelişerek dünya üzerinde kendine bir pazar meydana getirmiştir. Dünya otomotiv pazarına bakıldığında, yapılan üretimle paralellik gösterdiği görülmektedir (TEPAV, 2013: 17).

Sektör yaklaşık 4 trilyon dolar olan toplam büyüklüğü ile dünyanın en büyük ekonomilerindendir. Sektörde ki 1 dolarlık katma değer artışının genel ekonomiye ortalama olarak 3 dolarlık artış sağladığı kabul edilmektedir (Pişkin, 2017: 13).

Şekil 3: Dünyada Otomobil Satışlarının Yıllara Göre Dağılımı (2007-2017)



Kaynak: KPMG, 2019

Son 10 yılda Asya ekonomilerinin toplam gelirden aldıkları payın artmasıyla üretimdeki kıtalararası geçişler otomotiv satışlarına da yansımakta Asyalı firmaların daha fazla ön plana çıktığı görülmektedir. 10 büyük otomotiv üreticisi dünya toplam otomotiv üretiminin yaklaşık %68'ini gerçekleştirmektedir. Amerika ve Avrupa'nın toplam satışlar içinde 2007 yılındaki payları sırasıyla %33,0 ve %32,2'den 2017

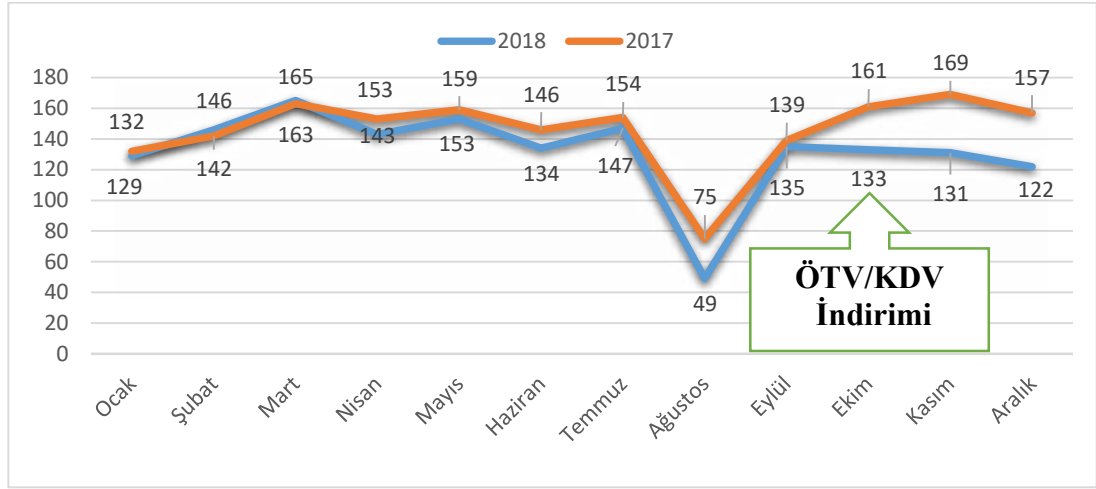
yılında sırasıyla %26,6 ve %21,6'ya düşmüştür. Asya ekonomilerindeki satışların payı aynı dönemde %33,0'dan %50,5'e yükselmiştir (KPMG, 2019: 4).

LMC Automotive, 2019 yılı birinci çeyrek tahminlerine göre; 2019 yılında dünya otomotiv pazarının 2018 yılına göre %2,1 artarak 100.401 milyon adet seviyesine ulaşacağı, en yüksek artışın ise Doğu Avrupa ülkelerinde %1,8 ve Güney Amerika ülkelerinde %1,4 olması beklenmektedir (ODD, 2019)

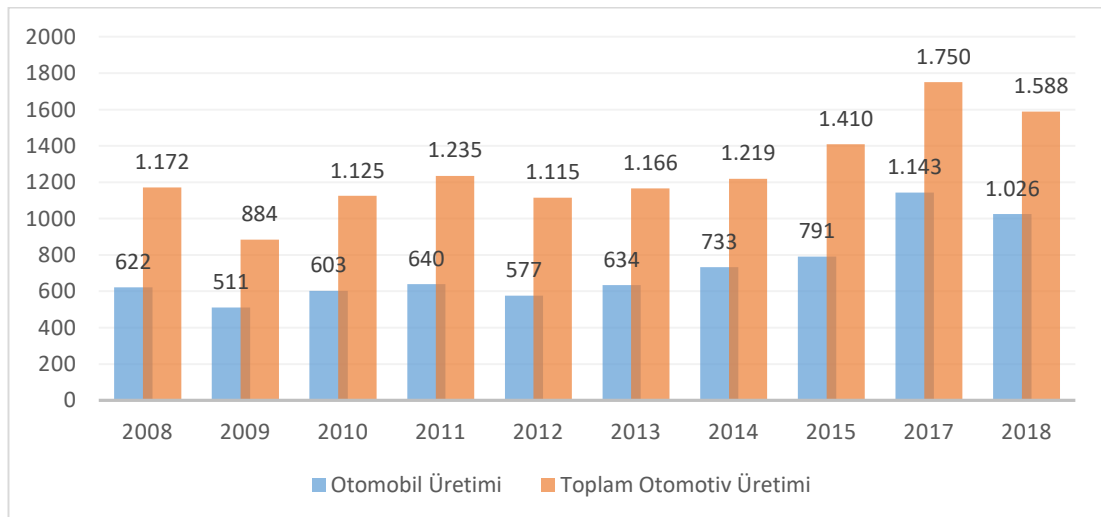
2019 yılı ilk çeyreğinde AB ülkelerinin otomobil ithalatı bir önceki yıla göre % 8,9 artış göstermiş, ihracatı ise bir önceki yıla göre %4,7 azalmıştır. Bu dönemde ihracatın ithalatı karşılama oranı %2,8'den %2,5'e gerilemiştir. AB (28) ve EFTA ülkeleri toplamına göre otomotiv pazarı 2019 Ocak-Haziran döneminde %1,9 azalarak ve 9.829.961 adet seviyesinde gerçekleşmiştir. En büyük kayıp %37,8 ile İzlanda, %27,4 ile İsveç ve %12 ile Finlandiya'da yaşanmıştır. Aynı dönemde Litvanya %37,9, Romanya %17,2 ve Macaristan %7,2 oranlarıyla satışlarını artırmıştır. Türkiye ise, %45,2 azalış ile Avrupa otomotiv satışları sıralamasında 10. ülke konumunda yer almıştır (ODD, 2019).

2.3.3. Türkiye Otomotiv Sektörünün Dünyadaki Konumu

Otomotiv sektörü oluşturduğu katma değer, meydana getirdiği istihdam, etkileşimde olduğu sektörler ve dünya çapında ticaretten elde ettiği pay ile ülkemizin ekonomisi bakımından oldukça önemlidir. Son 20 yıldaki Türkiye'de otomotiv sektörünün üretimi incelendiğinde, küresel eğilimlerden yurtiçi gelişmelere kıyasla daha fazla etkilendiği görülmektedir. 2008-2009 küresel finansal krizinden sonra, 2012 yılındaki Avrupa'da yaşanan Borç Krizi ve en son 2018 yılında dünya genelinde ekonomide görülen durağanlık ülkemizde de daralmaya yol açmıştır. Türk otomotivi bakımından dünya çapında ve yerel eğilimler oldukça etkilidir. Otomotiv sektörü üretimi 2013-2017 yılları arasında ülke ekonomisinden bir buçuk kat daha hızlı büyümüş, 2018 yılında küresel talepteki yavaşlama ve yurtiçi talepteki daralma ile %9,2 küçülmüştür. Bu durum otomobil sektöründe daha etkili olmuş ve 2018 yılındaki daralma %10,2'yi bulmuştur (KPMG, 2019: 8).

Şekil 4: Türkiye Otomotiv Pazarı Toplam Üretimi 2017- 2018 (1000 Adet)**Kaynak:** OSD, 2019a

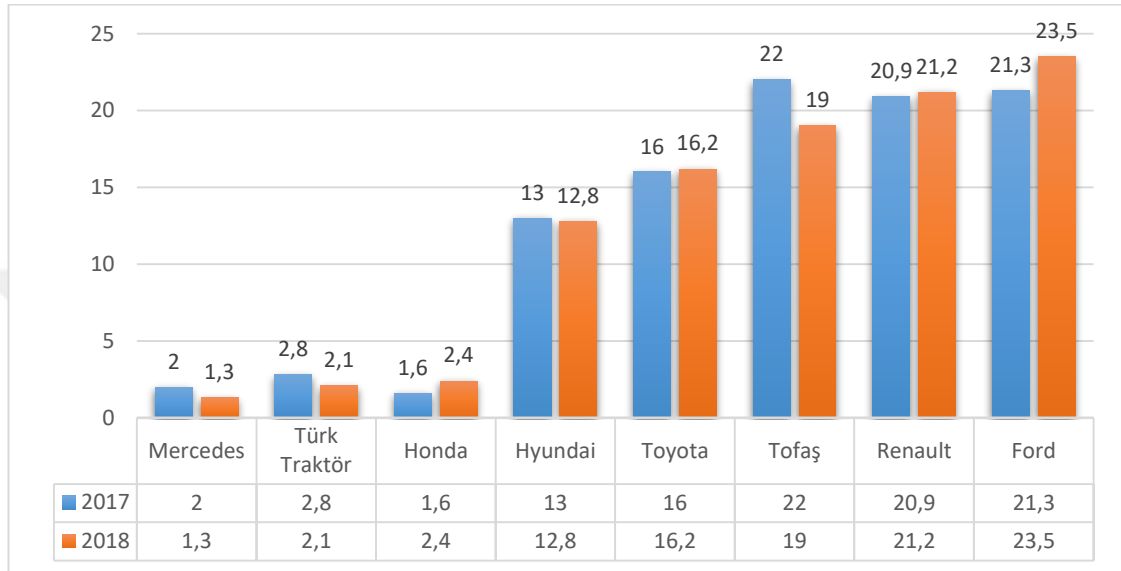
Sektör genel olarak ÖTV artışlarının ardından bir önceki yıla nazaran daralmaktadır. 2018 yılında meydana gelen yüksek fiyat artışlarında, ÖTV alt diliminde ki taşıtların üst limitlerden fiyatlandırılmasının oldukça olumsuz etkisi olmuştur. Hükümet bu etkiyi azaltmak amacıyla 2018 yılının sonlarına doğru Şekil 4'te belirtildiği üzere ÖTV oranlarını güncelleyerek pazarı teşvik etmiştir (KPMG, 2019: 3).

Şekil 5: Türkiye Toplam Otomotiv Üretimi 2008-2018 (1000 Adet)**Kaynak:** KPMG, 2019

Şekil 5'te ki veriler incelendiğinde, sürekli yükselme eğiliminde olan otomotiv üretiminin kriz dönemlerinde düştüğü görülmektedir. 2009 krizinin sektör

üzerinde etkisinin ne denli büyük ölçüde olduğu daha net bir biçimde anlaşılmaktadır. 2018 yılında ekonomide yaşanan daralma neticesinde tekrar düşüşe geçen üretimin etkilerinin yapılan ekonomik teşviklere rağmen 2019 yılında düşmeye devam etmesi beklenmektedir.

Şekil 6: Türkiye Otomotiv Üretiminde Firma Payları % (2017-2018)



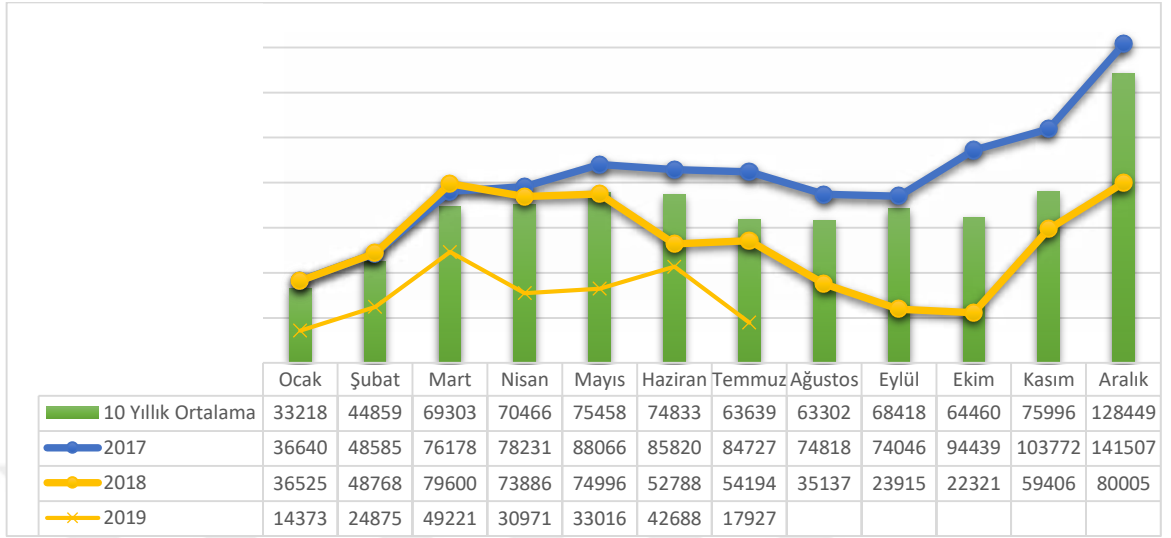
Kaynak: KPMG, 2019

2018 yılı verilerine toplam otomotiv üretiminde 2018 yılında sektör liderliği ticari araçlardaki üstünlüğü nedeniyle Ford Otosan'a geçmiştir. Bunu Oyak-Renault ve 2017'nin lideri olan TOFAŞ takip etmektedir.

2018 yılında toplam üretim 2017'ye göre %9, otomobil üretimi ise %10 oranında azalmıştır. Bu dönemde otomobil pazarı ise %33 oranında azalmıştır. 2019 yılında pazarın küçülmeye devam edeceği, 2020 yılında tekrar büyüme eğilimine girmesi beklenmektedir. 2025 yılında ise tarihsel olarak en yüksek seviyesine ulaşacağı tahmin edilmektedir (ODD, 2019).

Şekil 7'de otomotiv sektöründe 10 yıllık ortalama satışlar ile birlikte 2017, 2018 ve 2019 yıllarına ilişkin satış rakamları karşılaştırılmıştır.

Şekil 7: Otomotiv 10 Yıllık Ortalama Satışlar 2017-2018-2019 Karşılaştırması
(1000 Adet)



Kaynak: OSD, 2019a

TİM sektörel ihracat verilerine bakıldığında ihracat listesinde her yıl lider olan otomotiv sektörü, 2018 yılında Türkiye ihracat tutarının yaklaşık %19'unu gerçekleştirmiş ve son yıllardaki büyümesini (2017: %18, 2016: %17) sürdürmüştür (TİM, 2019).

Tablo 3: Otomotiv Sektörü İhracatı 2017-2018 Yılları Karşılaştırması

		2017	2018	(%)
Üretim (Adet)	Otomobil	1.142.906	1.026.461	-10
	Toplam	1.695.731	1.550.150	-9
Pazar (Adet)	Otomobil	722.759	486.321	-33
	Toplam	986.829	641.541	-35
İhracat (Adet)	Otomobil	921.354	875.147	-5
	Toplam	1.332.794	1.318.869	-1
İhracat (Milyon\$)	Otomobil	11.790	12.420	5
	Toplam	29.093	32.231	11

Kaynak: OSD, 2019b

Tablo 3'te değinildiği üzere 2018 yılında toplam otomotiv ihracatı adet bazında 2017 yılına göre %1, otomobil ihracatı ise %5 azalmıştır. Toplam otomotiv ihracatı %11 artarak 32,2 milyar dolar, otomobil ihracatı ise %5 artarak 12,4 milyar dolar seviyesinde gerçekleşmiştir (OSD, 2019a).

2.4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜN REKABET GÜCÜ VE SORUNLARI

Otomotiv, pazarın büyüklüğü ve yoğun rekabet sebebi ile (Chiaberge, 2011: 390) özellikle ekonomik olarak oldukça önemlidir (Mitchell vd., 2010: 1). Rekabet yeteneği, ülkenin kaynaklarının kalitesine ve miktarına bağlı olduğu kadar, bu kaynakların etkin kullanımına da bağlıdır. Otomotiv sektöründe uluslararası rekabet gücü, üretimin ekonomik ölçeğe ulaşmasına, ürünün kalite ve teknik performansının artırılması, ürün ve üretim sürecinde teknolojik gelişmelerin gerçekleştirilmesine bağlıdır (Çağma, 2012: 86).

Otomotiv, son yıllarda yabancı sermayenin çok ilgilendiği, özellikle üretime ve ihracata yönelik yatırımlar yaptığı bir sektördür. Türkiye'nin bulunduğu coğrafya üzerinde, ileri düzeyde otomotiv sanayini kurmuş tek ülke olması stratejik bir önem taşımaktadır. Büyük emeklerle kurulan Türkiye'de otomotiv sektörünün sahip olduğu güç, uluslararası kuruluşlar tarafından da kabul görmektedir. Yabancı Sermayeli şirketler, Türkiye'de kurmuş oldukları tesisleri, dünya pazarı için birer üretim merkezi olarak görmeye başlamışlardır (Çağma, 2012: 86).

Otomotiv sektörünün ekonomideki her sektörün olduğu gibi sorunları mevcuttur. Bu sorunların en çok bilinenleri; kapasite kullanımının düşük olması, AR-GE yetersizliği, yabancı firmaların ileri teknoloji ve model çeşitliliği ile oluşturduğu rekabet, sektörün bilim çevreleri ile bağlantılarının zayıf olması şeklinde sıralanabilir (Görener ve Görener, 2008). Sektörün sorunları arasında Türkiye'de üretilen otomobiller için lojistik altyapısının yetersiz olması, önemli laboratuvar eksikliği, özgün yerli tasarım eksikliği, dışa bağımlılık ve yeterli test merkezlerinin olmaması da yer almaktadır (Karatop, 2015: 86). Otomotiv ana sanayisinin yan sanayi ile ilişkisi, gelişmiş ülkelerdeki kadar güçlü değildir. Bu da bir takım yapısal sorunlara sebep olmaktadır (Akmatov, 2008: 30). Bir diğer sorun ise satış vergilerinin yüksek olmasının talep üzerinde olumsuz bir etki oluşturmaktadır (Başbuğ, 2017).

Otomotiv sektöründe tüketicilerin ürünlerden farklı özellikler talep etmesi daha önceleri üreticilerin kendi karlarını en üst düzeye çıkarmayı önemsememesine rağmen, firmalar arasında rekabetin artmasına yol açmaktadır. Rekabetin yoğun olarak yaşanması sebebi ile kar paylarının düşmesi, kapasite fazlalığı oluşması, AR-GE

harcamalarının artması sonucunda otomotiv şirketleri ortaklaşma kararları almaktadır (Teker ve Gülçubuk, 2005).

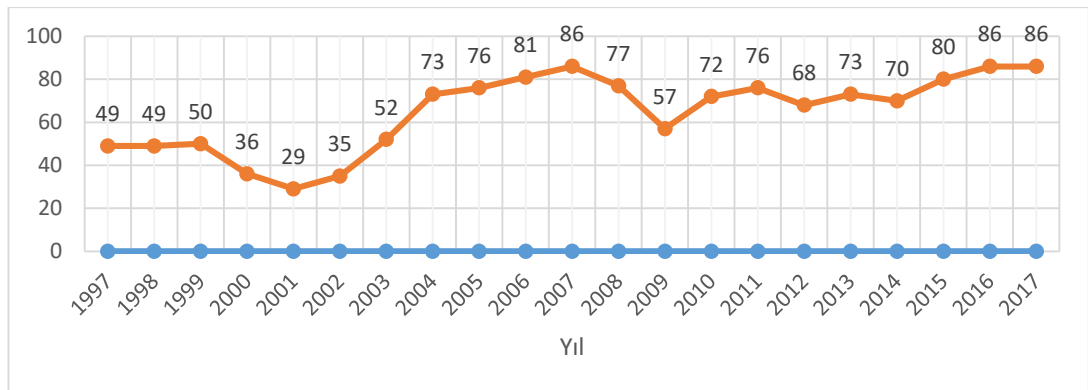
2.4.1. Otomotiv Sektörünün Sorunları

Otomotiv sektörünün başlıca sorunları; eksik kapasite, kişi başına düşen milli gelir artış hızının düşük olması, ithalata bağımlılık, ihracat artışı, yetersiz iç talep, ekonomik sebepler, küresel firmalarla rekabet, dış ticaret rejimi, sektör üzerindeki vergi yükü ve yan sanayi ile ana sanayi arasında ki koordinasyon yetersizliği olarak sıralanabilir.

2.4.1.1. Eksik kapasite sorunu

Kapasite düşüklü sektörün en başlıca sorunudur. İşletmelerin atıl kapasitelerinin yüksek olması, maliyetlerinin artmasına sebep olmaktadır. Firmaların zarar etmemek adına çoğunlukla maliyetleri fiyatlarına yansıtması sebebi ile rekabeti imkânı ortadan kalkmaktadır (Yurtseven, 2012: 24). Gelişmekte olan ülkelerde ekonominin istikrarsız bir yapı oluşturması ödemeler dengesini doğrudan etkilemektedir. Enflasyonist ortamın devamlılık göstermesi, sık sık krizlerin oluşması, siyasi istikrarın sağlanamaması, kamu borç yükünün sürekli artması gibi nedenler piyasanın güven ortamını bozmaktadır. Bu durumda yabancı yatırımcılar yatırımlarından kaçınmakta ve üreticiler belirsiz piyasa koşullarında kaynaklarını etkin kullanamamaktadırlar. Mevcut kapasitelerinin altında üretim yapan firmalar ise hem istihdamı etkilemekte hem de ihracat gelirleri azaltmaktadır (Büyükdere, 2005).

Şekil 8: Otomotiv Sanayinde Kapasite Kullanım Oranı Değişimi (1997-2017 %)



Kaynak: OSD, 2019a

Şekil 8’de otomotiv sanayinde 1997 yılında %49 olan kapasite kullanım oranının yılları içinde ki seyri incelenmiştir. Kriz dönemlerinde düşmesine rağmen sürekli artan kapasite kullanımı 2016 yılında %86 oranına ulaşmıştır.

Ürün bakımından düşük segmentli üretim yapan otomotiv firmaları finansal açıdan başarısızlıklar yaşamakta, kapasite kullanım oranı yükselse bile başarı düzeyleri orta seviye olarak kabul edilen düzeyin üzerine çıkamamaktadır. Ürün çeşitliliği ve kapasite kullanım oranı yüksek firmaların finansal olarak daha başarılı olmaktadır (Özşahin ve Yüreğir, 2012).

2.4.1.2. Kişi başına düşen milli gelir artış hızının düşük olması

Ülkemizde kişi başına düşen milli gelir AB ülkeleri ile kıyaslanınca daha azdır. Aynı zamanda sektörün gelişmesinin milli gelire bağlılığını, bireylerin satın alma gücüyle kişi başına düşen milli gelir artış hızı arasındaki doğru orantı ortaya koymaktadır. Ülkemizde otomotiv sahipliği dünya ortalamasının biraz üzerindedir (OSD, 2019a). Kişi başına düşen milli gelirin toplumsal refah düzeyinin de bir belirtisi olması sebebi ile otomotiv sektörünün gelişmesinde önemi büyüktür. Dolayısıyla kişi başına düşen milli gelir artış hızının düşük olması sektörün büyümesini yavaşlatmaktadır.

Türkiye 2016 yılı kişi başına düşen milli gelir sıralamasında dünya ortalaması olan 10.038 doların hemen üzerinde yer alarak 10.743 dolar ile 61. sıradadır. TÜİK verilerine göre 2017 yılında 10.597 dolara, 2018 yılında ise 9.632 dolara gerilemiştir (TÜİK, 2019).

2.4.1.3. İthalata Bağımlılık - İthalat Artışı

Türkiye’de, otomotiv sanayinin temel girdileri 1990’ların sonlarına kadar iç piyasada üretilmiştir. Otomotiv sanayi teknolojik gelişmeler neticesinde yabancı sermaye, ithal girdi ve ithalata bağımlı bir hale gelmiştir. 1996 yılında Gümrük Birliği’ne girilmesiyle beraber başlayan ithalattaki artış günümüze kadar devam etmiştir (İnançlı ve Konak, 2011). İmalat sanayisindeki ithalatın sebeplerini arasında yurt içi imalatın olmaması firmaları ithalata yönlendiren en önemli faktördür. Bununla beraber ithalat yapan firmalar, ara malı ve yatırım malı ithalatının % 50’den fazlasını,

yurt içi üretimin yetersizliği nedeniyle yapmaktadır. İmalat sanayisindeki girdi ithalatının bir diğer sebebi ise, teknolojik yeniliklerin firmaları ithalata zorlamasıdır. Sanayisi yeni gelişmekte olan veya teknolojik alt yapısı yeterli olmayan ülkelerde teknoloji transferi kaçınılmaz bir durum olarak ithalatı arttıran etkenlerdendir (Saygılı, 2009: 7).

Tablo 4: TÜİK Verilerine Göre Dış Ticaret Dengesi 2016-2019 1. Dönem (1000 TL)

	2016	2017	2018	Ocak-Mart 2018	Ocak-Mart 2019	Değişim % 2018/2019 Ocak-Mart
Türkiye Toplam İthalatı	198.618	233.791	223.047	61.894	49.020	-21
Türkiye Toplam İhracatı	142.529	156.992	167.933	41.135	42.248	3
Otomotiv İthalatı	17.840	17.428	13.895	3.892	1.978	-49
Otomotiv İhracatı	19.802	23.946	26.758	6.831	6.537	-4
Otomotiv İhracatının İthalatı Karşılama Oranı	1,11	1,37	1,93	1,76	3,30	88
Otomotiv İthalatının Türkiye Payı (%)	9,0	7,5	6,2	6,3	4,0	-36
Otomotiv İhracatının Türkiye Payı (%)	13,9	15,2	15,9	16,6	15,5	-7

Kaynak: OSD, 2019a ve TÜİK, 2019

2019 yılı Ocak – Mart döneminde Türkiye toplam ihracatı %3 artarken, ithalatı ise %21 azalmıştır. Otomotiv dış ticaret verilerine göre ihracat bir önceki yıla göre %4, ithalat ise %49 oranında azalmıştır (OSD, 2019a).

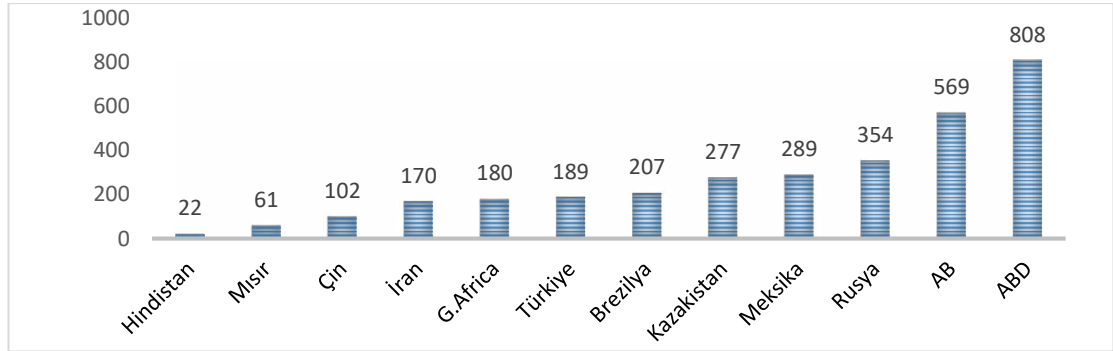
2.4.1.4. Yetersiz ve istikrarsız iç talep

Otomotiv sektörü ekonomik yapı içindeki gelişmelerden hızlıca etkilenen bir sektördür. Talep edilen miktardaki istikrarsızlık sektördeki yatırım ve ihracat oranlarını etkilemektedir. Sektörde faaliyette bulunan firmaların ölçek düzenlemeleri yaparak rekabetçi bir maliyet planı uygulayarak ihracat miktarlarını artırmaları ve iç piyasa talebine göre üretim yapmaları gerekmektedir (Bedir, 1999).

Sektör iç talepteki yetersizlik sebebiyle, genellikle düşük kapasite ile çalışmaktadır. Türkiye’de otomobil talebi henüz gelişmiş ülkelerin çok gerisindedir (Yaşar, 2013 ve TEPAV, 2013). Bu sebepten dolayı Türkiye’de insanlar, yeterli kişi

başı gelire sahip olamadıkları için hem dünya hem de Avrupa ortalamalarının çok altında bir otomobil talebi oluşturabilmektedir.

Şekil 9: Ülkelere Göre 1000 Kişiye Düşen Araç Sayısı



Kaynak: OICA, 2016

Şekil 9'a bakıldığında ABD'de 808, AB'de 569 olan 1000 kişiye düşen araç sayısının Türkiye'de sadece 189 olduğu görülmektedir.

2.4.1.5. Ekonomik sebepler

Otomotiv sanayisinin iniş ve çıkış dönemleri incelendiğinde, ekonomideki istikrarsızlıkların, dalgalanmaların ve krizlerin sektör için önemi anlaşılmaktadır. Özellikle kriz dönemlerinde iç ve dış talep daralması nedeniyle sektörün kapasite azaltması, en sık görülen olumsuzluk olmaktadır (Sakıncı, 2008: 42). Enflasyon ve fiyat hareketlilikleri de otomotiv sanayisi için önemli bir konudur (Tunçsiper ve Köroğlu, 2006).

2.4.1.6. Küresel firmalarla rekabet

Yabancı sermayenin, 1990'lardan itibaren otomotiv sektörüne yönelmesi ile birlikte Türkiye pazarında otomotiv rekabeti şiddetlenmiştir (Tanyılmaz ve Erten, 2001: 38). Öte yandan Türk firmalarının küresel piyasalarda rekabet ettiği firmaların çoğu, yüzyıllık köklü geçmişe sahip olan ve devletlerinden geniş destekler alan çok güçlü firmalardır. Bu açıdan Türk firmaları, dış piyasalarda ve kendi ülkesinde zorlu bir rekabet ile karşı karşıyadır. Özellikle doymuş pazarların tüketicilerinde müşteri memnuniyeti sağlamak daha zordur. Bu bakımdan Ar-Ge temelli model tasarımı konusu, bu tür pazarlarda rekabet edebilmek için kullanılabilecek en önemli araçtır

(Görener ve Görener, 2008). Türk otomotiv sanayisinin tasarımlar konusundaki eksikliği ise, henüz yeterli altyapıya sahip olmamasıdır (Yaşar, 2013).

Son yılların rekabet eğiliminde firmaları öne geçiren önemli unsurlardan bir diğeri de ürün çeşitliliğidir. Marka ve model konusunda küresel ölçekli firmaların tasarım yeteneği oldukça gelişmiştir. Bu konuda son yıllarda Türkiye’de önemli yatırımlar ve çabalar olsa da henüz yeterli değildir. Türk otomotiv sanayisinin ürün çeşitliliğinin küresel rakiplerine göre çok zayıf olduğu görülmektedir (TEPAV, 2013).

2.4.1.7. Dış ticaret rejimi

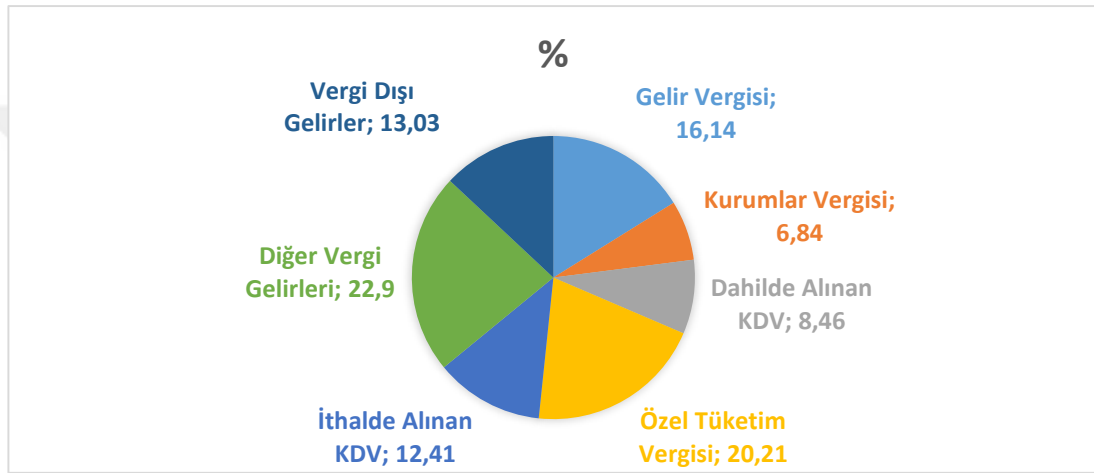
Küreselleşme kapsamında uluslararası ticaretin önündeki engellerin kaldırılması yönündeki yaklaşımlar özellikle 1980’li yıllardan itibaren önem kazanmıştır. Bunun neticesinde, korumacılık eğilimlerinin ortadan kalkması ile birlikte gümrük duvarları kademeli olarak aşağıya çekilmiş ve gelişmekte olan ülkelerin uyguladıkları ithal ikame politikasından vazgeçilerek, yurt içi pazar kavramı ortadan kalkmaya başlamıştır. Küresel pazara ulaşım bakımından belirli coğrafi merkezlere lojistik üstleri kurulması fikri benimsenmiştir. Doğrudan yabancı sermaye yatırımcıların artışı ilgili ülkeleri olumlu yönde etkilerken, küreselleşmenin olumsuz etkisi ise Gümrük Birliği anlaşmasından sonra etkili olmuştur (Bedir, 2002: 31).

2.4.1.8. Motorlu araçlar üzerinden alınan vergilerin yüksek oluşu

Otomotiv sektörü, hem dolaylı hem de dolaysız olarak vergilendirilmektedir. Ülkemizde motorlu taşıtların satışında 2 tür vergi uygulanmaktadır. Bunlardan ilki, Katma Değer Vergisi (KDV) ve Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) adıyla oluşan dolaylı vergilerdir. Bu vergilerin hesaplanma biçimine göre, daha önceden belirtilen oranlarda ÖTV konulmakta, ortaya çıkan matrah ise KDV’nin hesaplanmasında kullanılmaktadır. Devlet kendi tahsil ettiği ÖTV için ayrıca KDV almaktadır. KDV oranı %18 ile sabitken ÖTV aracın hacmine göre ve vergi öncesi fiyatına göre %45-%160 arasında değişebilmektedir. İkinci vergi türü ise Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV)’dir. Araçların çevreye salmış olduğu emisyon oranına, motor hacmine, aracın yaşına ve koltuk sayısına göre her yıl tutarları belirlenen bir taşıt vergisidir. 2018 yılında fatura bedeli üzerinden vergilendirilme kıstası getirilmiştir (Pişkin, 2017: 23).

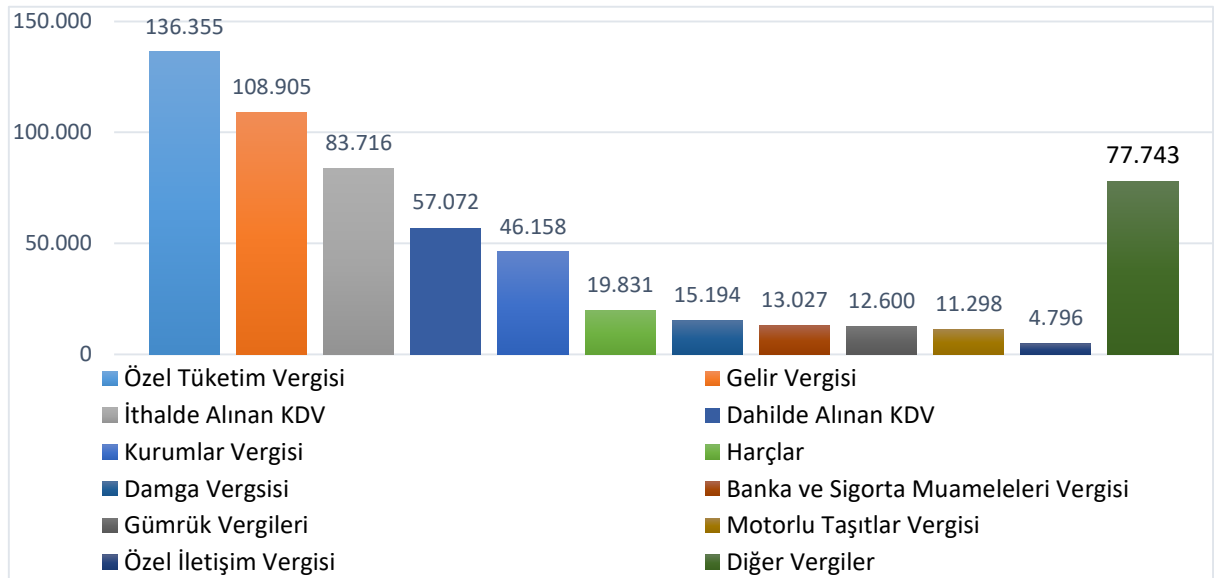
Türkiye’deki otomotiv sektöründe uygulanan vergilerin, Avrupa ülkelerindeki ortalamaların üzerinde olması gelir seviyesi yeterli olmayan toplumun, özellikle otomobil talebine olumsuz etkiler yapmaktadır (Akmatov, 2008: 29). Motorlu taşıtlar üzerinden elde edilen ÖTV gelirinin bütçe içinde önemli bir yeri vardır. Sektörün ödediği vergi miktarı, çalışanlarına yapmış olduğu ücret ödemeleri toplamından daha yüksektir. Şekil 10’da görüldüğü üzere ekonomik faaliyetlerin tamamından elde edilen ÖTV, gelirlerinin %20,21’ini oluşturmaktadır (BUMKO, 2019).

Şekil 10: 2017 Yılı Bütçe Gelirleri Dağılımı



Kaynak: BUMKO, 2019

Şekil 11: 2017 Yılı Bütçesi Vergi Gelirlerinin Dağılımı



Kaynak: BUMKO, 2019

Şekil 11’den anlaşılabacağı üzere 2017 yılı içinde ödenen toplam vergi gelirleri içerisinde ÖTV’nin payı %23,24’tür.

Tablo 5: Bazı AB Ülkelerinde Alınan KDV ve İlk Tescil Vergileri (Binek 2018)

Ülkeler	KDV	İlk Tescil Vergileri
Almanya	19	Satın alma fiyatı + 26.30 Euro (Kayıt ücreti)
Avusturya	20	CO ₂ emisyonuna bağlı olarak (en fazla % 32+ödül/ceza)
Belçika	21	Motor hacmi + Yaş (Brüksel) Yakıt, yaş ve Avrupa standartları (Vlenderen) CO ₂ emisyonu (Valon) bölgesinde
Danimarka	25	Güvenlik ekipmanları, yakıt tüketimi ve değeri 185,200 Danimarka kronuna kadar %85 üzerinde % 150
Finlandiya	24	Fiyata + CO ₂ emisyonuna bağlı olarak (%3,3-50)
Fransa	20	Ödül/ceza sistemine bağlı olarak CO ₂ emisyonun
Güney Kıbrıs	19	Motor hacmi + CO ₂ emisyonu
Hollanda	21	CO ₂ emisyonu + yakıt verimliliği
İngiltere	20	Fatura değeri ya da satış fiyatı
İrlanda	23	CO ₂ emisyonuna bağlı olarak (% 14-36 arasında)
İspanya	21	CO ₂ emisyonuna bağlı olarak (% 4,75-14,75 arasında)
İtalya	22	Ağırlık, kilovat ve koltuk sayısı
Letonya	21	Ağırlık ve yakıt tipi
Litvanya	21	Araç tipi
Macaristan	27	Motor hacmi + yaş
Malta	18	Fiyat + CO ₂ emisyonu ve uzunluğa bağlı olarak
Polonya	23	Motor hacmine bağlı olarak (% 3,1-18,6)
Portekiz	23	CO ₂ emisyonu + motor hacmi
Romanya	24	CO ₂ emisyonu + motor hacmi + emisyonlar
Slovenya	20	Fiyat + CO ₂ emisyonu
Yunanistan	24	CO ₂ emisyonu + net satış fiyatı

Kaynak: ACEA, 2019

Avrupa ülkelerinde motorlu araçlardan alınan vergiler toplamı İngiltere’de %20 civarında iken, bazı ülkeler hariç Avrupa genelinde %30 civarındadır aracın silindirik hacmine göre vergi oranının bazı ülkelerde karbondioksit gazı emisyonu miktarına göre vergi oranının bazı ülkelerde oldukça yüksek rakamlara çıktığı görülmektedir. Ancak rakamlar, Avrupa geneli açısından vergi oranlarının özellikli durumlar haricinde %30 gibi bir ortalama sahip olduğunu göstermektedir (Bozdoğanoglu, 2008).

Tablo 6: Bazı AB Ülkelerinde 2018 Yılı Araç Kaydında Alınan Vergi Nitelikleri

	Araç Sahibi Olma Vergileri		Tescil Vergileri
Ülkeler	Binek Araç	Ticari Araç	
Almanya	CO ₂ emisyonu ve silindir hacmi	Ağırlık, CO ₂ emisyonu ve gürültü	Yok
Avusturya	Motor gücü (Kw)	Brüt araç ağırlığı	Karbon emisyonu
Belçika	Silindir hacmi, CO ₂ emisyonu ve yakıt tipi	Ağırlık ve aks	Silindir hacmi, yaş, CO ₂ emisyonu
Danimarka	Yakıt tüketimi ve ağırlık	Yakıt tüketimi ve ağırlık	Yok
Finlandiya	CO ₂ emisyonu, ağırlık x gün	Ağırlık x gün	Bedel, CO ₂ emisyonu
Fransa	CO ₂ emisyonu ve yakıt	Ağırlık, aks ve römork	CO ₂ emisyonu
Güney Kıbrıs	CO ₂ emisyonu	CO ₂ emisyonu	CO ₂ emisyonu
Hollanda	Boş ağırlık, şehir, yakıt ve CO ₂ emisyonu	Boş ağırlık ve aks	Bedel, CO ₂ emisyonu
İngiltere	Motor gücü ve CO ₂ emisyonu	Boş ağırlık, yakıt egzoz emisyonu	Yok
İrlanda	CO ₂ emisyonu	Boş ağırlık	CO ₂ emisyonu
İspanya	Motor gücü	Yük	CO ₂ emisyonu
İtalya	Motor gücü, Avrupa standartları	Ağırlık, aks, süspansiyon	Kilowatt, ağırlık, koltuk sayısı
Litvanya	Yok	Ağırlık, aks, süspansiyon	Yok
Macaristan	Yaş	Avrupa standartları	Silindir hacmi, CO ₂ emisyonu
Malta	CO ₂ emisyonu ve yaş	CO ₂ emisyonu ve yaş	Bedel, CO ₂ emisyonu
Polonya	Yok	Ağırlık ve aks	Silindir hacmi
Portekiz	CO ₂ emisyonu ve silindir hacmi	Ağırlık, aks ve süspansiyon	Silindir hacmi, CO ₂ emisyonu
Romanya	Silindir hacmi	Brüt araç ağırlığı ve aks	Silindir hacmi, CO ₂ emisyonu
Slovenya	Silindir hacmi	Brüt araç ağırlığı	Bedel, CO ₂ emisyonu
Yunanistan	Motor gücü yada CO ₂ emisyonu	Brüt araç ağırlığı	Silindir hacmi, CO ₂ emisyonu

Kaynak: ACEA, 2019

Avrupa’da birçok ülkede fosil yakıtın içindeki karbon miktarını baz alan vergileme sistemi kullanılmaktadır. Genel olarak bu vergiler ülkemizde ki araç sahibi olma nedeniyle hesaplanan vergilerde ve tescil işlemlerinde dikkate alınmaktadır. Yukarıda ki tabloda çeşitli Avrupa ülkelerinde ki uygulamalar gösterilmiştir. Buna

göre Avrupa ülkelerinin genelinde araç alımında çevreyi korumaya yönelik düşük karbon salınımını teşvik edecek vergi sistemi mevcuttur (Üstüner, 2017)

2.4.1.9. Yan sanayi ile ana sanayi arasındaki koordinasyonun yetersizliği ve işbirliği eksikliği

Otomotiv, ana ve yan sanayi olmak üzere iki temel üzerine kurulmuştur. Ana ve yan sanayi ürünlerinin birbirleri ile uyumlu teknolojiye sahip olmaları sektörün niteliğini yükselteceğinden, her iki alanın adaptasyonuna önem verilmelidir. Sektörde yapılacak yatırımların buna bağlı olarak planlamasının yanında, tüketici açısından da yedek parça fiyatlarının uygun olması sektörün talep yönlü büyümesini destekleyecektir (Şafak, 2018: 71).

Gelişmiş ülkeler otomotiv sanayisi ana ve yan sanayi arasındaki ilişkinin sağlıklı, işbirliğine dayalı ve güven ortamının sağlanmış olmasına önem vermektedirler (Bedir, 1999: 107-109). Türkiye’de otomotiv endüstrisi incelendiğinde güçlü bir yan sanayinin varlığından söz edilebilir. Yan sanayi ve ana sanayi arasındaki güven ortamı iyi muhafaza edilirse ve stratejik işbirliğine dayalı ilişkileri artarsa sektör ülke ekonomisine önemli katkılar sağlayacaktır (Görener ve Görener, 2008).

2.5. VERGİ KAVRAMI VE SÜRECİ

Kamu finansmanında önemli bir yere sahip olan vergi konusunda çeşitli yazarlarca birçok tanım yapılmıştır. Gaston Jeze vergiyi belirli bir hizmet karşılığında ve geri verilmemek kaydıyla kamu giderlerini karşılamak için bireylerden zorla alınan para olarak ifade etmektedir (Bodur, 2012: 5). Stewart ve arkadaşları ise vergiyi, ayrıca kanunun ihlali sebebiyle ortaya çıkan cezadan da ayrı tutulmalıdır, şeklinde tanımlanmaktadır (Teker vd., 2015: 24).

Verginin genel olarak tanımı; devlet veya vergilendirme yetkisine sahip kamu kuruluşlarının kamu giderlerini finanse etmek ve/veya sosyoekonomik amaçlara ulaşmak amacıyla egemenlik gücüne dayanarak çıkardığı yasalarla, kişilerden karşılıksız olarak aldığı nihai parasal tutarlardır şeklinde yapılabilir (Erdem vd., 2017: 124).

Vergilerin işlevlerini gerçekleştirebilmesi için aktif bir vergi sistemine ihtiyaç duyulmaktadır. Aktif bir vergi sisteminin özelliklerini aşağıda ki gibi sıralamak mümkündür (Gökmen, 2012: 7-8):

- Basit, genel, eşitlik ilkesine dayalı, açık, sürekli olarak değişmeyen ve tahmin edilebilir düzenlemeleri kapsayan bir vergi mevzuatı,
- Mükelleflerin uymaları gereken vergi kanunlarına ilişkin yeteri kadar bilgi sahibi olmalarını sağlayan, üstlerine düşen görevleri zamanında ve gerektiği gibi yerine getirmeleri hususunda her çeşit olanağı tanıyan bir vergi idaresi yapısı,
- Mükelleflerin yürürlükte olan vergi mevzuatındaki kurallara uymaları konusunda, bünyesinde bulunan donanımlı vergi görevlileri ile dış etkenlerden arındırılmış, objektif, tarafsız ve gerektiği gibi vergiyi denetleyen, mükelleflerin vergi mevzuatına uyumunu gönüllü esasına bağlı olarak artıran, eğitici aynı zamanda caydırıcı güçlü bir vergi denetim birimi,
- Birime ulaştırılan vergi şikâyetlerini zaman kaybetmeden neticeye ulaştıran adil bir vergi yargısı.

2.5.1. Verginin Tarihçesi ve Türkiye’de Vergi Sistemi

Vergi uygulamalarının tarihçesi, devlet adlı organizasyonun ilk varoluşu kadar eskilere dayanmaktadır. Bu organizasyonun ortaya çıkışıyla birlikte gündeme gelen vergi uygulamaları, maliye teorisinin üzerinde en fazla tartıştığı konuların başında gelmektedir. Bu bakımdan maliye alanında, vergilerin özel bir yeri ve önemi vardır (Pehlivan, 2009: 92). Günümüzde geçerli olan vergi uygulama ve politikalarının temellerini anlayabilmek için, bu uygulama ve politikaların ilk görünümelerini ve geçirmiş oldukları tarihsel süreci anlamak gerekmektedir. Çünkü geniş anlamda vergilerin tarihi, bir boyutuyla da ülkelerin vergi sistemlerinin yaşamış olduğu gelişmeleri yansıtmaktadır (Erginay, 1994: 31).

Düzenli vergi sistemine ilişkin en eski kayıtlar Mısır kültürüne dayanmaktadır. Firavunların döneminde yazıcı ‘scribes’ olarak bilinen ve yüksek ücretle çalışan vergi toplayıcılarının bulunduğu bir vergi tahsil mekanizması kurulduğu bilinmektedir. Mısır’da vergi tahsilatçıları bir müddet tüm evlerdeki yemeklik yağlara vergi koyulmuştur (Abdixhiku, 2013: 7). Hububat vergilendirme tarihçesinin milattan önce 408 yılındaki eski Çin devletine dayandığı kabul edilmektedir (Burg, 2004: 9). Çin vergisinin bilge Konfüçyus’a kadar (M.Ö. 500) gittiği bilinmektedir. Konfüçyanizm tıpkı İncil’deki tithe ve Roma’nın decuma sistemlerinde aynı olan yüzde 10’luk ideal vergi oranı ortaya koymuştur. Yunan medeniyetinde vergi tahsilatçıları ‘erisphora’ olarak adlandırılmaktadır. Antik Yunan medeniyetinde zengin vatandaşlar tarafından giderek daha fazla vergi ödenmiştir. Toplanan vergilerin savaş dönemleri ki harcamaları karşılamak için kullanılmıştır. Yunanlar yabancılara ‘metics’ denilen aylık bir vergi uygulanmıştır (Adams, 2001: 79). Roma’daki ilk vergiler ‘porforia’ olarak adlandırılan ithalat ve ihracata uygulanan gümrük vergileridir (Abdixhiku, 2013: 9).

İngiltere’de ilk vergi ‘danegeld’ olarak bilinir. Danegeld, Danimarkalı yağmacılara karşı barış için İngilizlerin ödedikleri bir haraç vergisidir. Bu, genellikle 100 hektar arazi için 2 şilin olarak belirlenen bir vergidir. Amerika Birleşik Devletleri’nde bağımsızlık hareketi 1766’da İngiliz vergilerini protesto etmek için başlamıştır. Vergiler nedeniyle başlayan İngiliz savaşını müteakiben yeni hükümet likör, tütün veya şeker gibi özel mallar üzerine vergi koymak konusunda tereddüt

etmiştir (Abdixhiku, 2013: 10). Alexander Hamilton, devletlerin savaş borçlarını ödemek için yetersiz gümrük gelirlerini takviye etmek için viski üzerinde bir özel tüketim vergisi çıkarmaya Kongre'yi ikna etmiştir. Hamilton'a göre viski vergisi bir lüks tüketim vergisidir (Adams, 2006: 324). Fransız vergi tarihine göre, vergi sistemindeki değişiklikler Fransız sanayi devrimi sonrasına kadar dayanmaktadır. Daha fazla gelir elde etmek isteyen hükümetler gerek şehirlerarasında gerekse de harici olarak çoğunlukla özel ürünler üzerine (özel tüketim olarak adlandırılır) katlamalı vergiler ve gümrük vergileri uygulamışlardır. Fransız devriminin ardından İngiltere'de ve diğer Avrupa ülkelerinde Napolyon savaşlarını finanse etme ihtiyacı, hükümetleri ilk modern gelir vergilerini tesis etmeye sevk etmiştir (Salanie, 2002: 2-3).

Osmanlı Devleti dönemine gelince, gelir kaynaklarının temelini vergiler oluşturmuştur (Çağan, 2015: 15) Devlet yönetiminden, toplum düzenine kadar pek çok unsur İslami kurallara göre şekillenmiştir. Tüm bunların yanı sıra Osmanlı Maliyesi de İslam Hukukuna göre tasarlanmıştır. İslamiyet'i kabul eden Osmanlı'dan önceki Türk devletlerinde de vergi sistemi İslam hukukuna göre şekillenmiştir. Bu durum Osmanlı döneminde Tanzimat Fermanının ilanına kadar aynen devam etmiştir. Tanzimat'tan önce Kuran'da ve fıkıh kitaplarında yer alan kaideler çerçevesinde bir vergi sisteminden söz etmek mümkündür. Osmanlı'da uygulanan vergiler, genel anlamda "Tekâlif" adıyla adlandırılmıştır. Tekâlifin de kendi arasında şeri vergiler ve örfi vergiler olmak üzere iki kısma ayrıldığı görülmektedir (Kazıcı, 2014: 81)

Şer'i vergiler İslam Hukuku esaslarına istinaden düzenlenen zekât, öşür, haraç ve cizye olarak dört zorunlu vergiden oluşmaktadır. Genellikle halkın ürettiği mamullerden, özellikle de hububattan alınan öşür adlı vergi şer'i vergilerin genel çerçevesini oluşturmaktadır. Esasında ortaçağdan beri Müslüman ve Hristiyan dünyanın aşına olduğu bir vergi olan öşür, İslamiyet'in ilk yıllarından itibaren bütün İslam devletleri tarafından alındığı için şer'i olarak kabul edilmiştir. Öşür kelimesi dilimize Arapçadan gelmiş bir sözcüktür. 'Uşr' yani 1/10 hisse anlamına gelip, zirai mahsullerden alınan zekât anlamında kullanılmaktadır. Zekât Müslüman halktan, sahip oldukları hayvanlar, altın ve gümüş, ticari emtia meyve ve hububat gibi mallarının ağırlığı gibi çeşitli ölçütleri dikkate alınarak genel olarak 1/40'ı oranında

alınan bir vergidir. Haraç tımar sistemi uygulanan eyalet ve sancaklarda ziraat yapılan miri arazi kullanıcısı gayrimüslimlerden arazinin alanı dikkate alınarak yılda bir kez, bu arazilerden elde edilen hasılatın 1/10'nundan yarısına kadar değişik oranda alınmıştır. Cizye ise, yine Müslüman olmayan ve yetişkin erkek halktan, himaye edilmeleri ve askerlik hizmetinden muafiyetleri dolayısıyla, yılda bir kez alınan bir baş vergisidir (Ünal, 2011: 534).

Örfi vergiler ise, işgal edilen ülkelerde daha önceden mevcut olup devam ettirilen ve sonradan konularak belirli bir sisteme bağlanmaları olanaklı olmayan vergilerden oluşmaktadır (Taşkın, 2013: 56-57). Osmanlı İmparatorluğu, kendinden önce hüküm süren diğer Türk devletleri gibi halktan bazı alanlarda örfi vergiler almıştır. Osmanlı'da en önemli gider savaşlar sırasında meydana gelmiştir. Savaş giderlerini karşılamaya tek başına şeri vergilerin karşılaması mümkün olmamıştır. Pek çok sayıda askerin iâşe, levazım giderleri ile savaşa hazır halde tutulması, ayrıca deniz savaşları açısından donanmanın giderleri gibi pek çok ihtiyaç Osmanlı Devletini örfi vergiyi almaya mecbur bırakmıştır (Kazıcı, 2014: 171).

Türkiye Cumhuriyeti, kuruluşunun ilk yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'ndan devraldığı vergileri bir süre uygulamaya devam etmiş, daha sonraki yıllarda mevcut vergilerden bazılarını kaldırarak yeni vergiler oluşturulmuştur. Batıda uygulanan modern vergilerden oluşan vergi sistemi, Türkiye'de 1950'li yıllarda uygulamaya başlanmış, ilk olarak aynı yıl Gelir Vergisi, Kurumlar Vergisi ve Vergi Usul Kanunu, 1957 yılında ise Gider Vergileri Kanunu uygulamaya konmuştur. Vergilerin tahsiline ilişkin olarak da Tahsili Emval Kanunu, yerini 1953 yılında yasalaştırılan Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanunu'na bırakmıştır. 27 Mayıs 1960 askeri ihtilalinden sonra mevcut vergi yasalarından bir kısmının yeniden yazımı gerçekleştirilmiştir. 1961 yılında Maliye Bakanlığı'nın girişimi ile üniversite ve özel kesim katılımı ile Vergi Reform Komisyonu kurulmuştur. 1970'li yılların başlarına kadar vergi sisteminin reform çalışmalarında yabancı uzman ve bilim adamlarının görüşlerine de başvurulmuş ve vergi sistemi ile ilgili çeşitli önerileri olmuştur (Nadaroğlu, 1992: 420).

1980'li yıllara gelindiğinde Türk vergi sisteminde mevcut vergiler aynı kalmakla birlikte, vergi sistemindeki sorunların giderek arttığı açık biçimde görülmeye

başlanmıştır. 1980’li yıllarda enflasyon dolayısıyla vergi tarifelerinde sık sık değişiklikler yapılmış, ayrıca vergi istisna ve muafiyetleri yaygınlaştırılmıştır. Servet beyanı kaldırılmış, gelir vergisinin tevkifat alanı genişletilmiştir. Bu dönemde vergi sisteminde yapılan başlıca değişiklik, 1985 yılında katma değer vergisinin yürürlüğe konulmasıdır. Vergi Reformu adı altında 1998 yılında kabul edilen 4369 sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile vergi tabanının genişletilmesi, kayıt dışı ekonominin kayda alınması, sistemin basit ve açık hale getirilmesi ve halen vergisini düzenli olarak ödeyen bireylerin vergi yükünü arttırmadan vergi gelirlerinin artırılması amaçlanmıştır (Demirli, 2011: 279).

Vergi sistemimizde mevcut olan 16 adet çeşitli vergi, fon, harç ve pay kaldırılarak yerine 2002’de yürürlüğe giren Özel Tüketim Vergisi getirilmiştir. 2006 yılında uygulanmaya başlanan Kurumlar Vergisi Kanunu ile vergi oranı %30’dan %20’ye düşürülmüş (Sakınç ve Aybarç, 2016: 12) 2018 yılında yapılan düzenleme ile 3 yıllığına %20’den %22’ye çıkarılmıştır (KVK, 2019).

Türk Vergi Sisteminin temelinde üç vergi türü (gelir vergileri, harcama vergileri ve servet vergileri) olup, bu vergi türlerinin her birinin içinde de alt vergi türleri yer almaktadır (Şenyüz, 2005). Araştırmamız kapsamında incelenen otomotiv sektörü ile ilgili vergiler bir sonraki bölümde ayrıntılı olarak incelenecektir.

2.5.2. Otomotiv Sektörüne Yönelik Vergiler

Türkiye’de bir binek otomobile sahip olmak için ödenen vergiler genel itibari ile satın alma ve kullanım süreciyle ilgili olmak üzere iki aşamada tüketicinin karşısına çıkmaktadır. Bu vergileri; (Ustabaş, 2014: 282)

- Taşıt alımı sırasında ödenen ÖTV,
- Taşıt alımı sırasında ödenen KDV,
- Motorlu taşıt sahipliği üzerinden ödenen MTV,
- Binek otomobil tescil sürecinde ödenen vergi ve ücretler,
- Akaryakıt temininde ödenen vergiler, şeklinde sıralamak mümkündür.

Devletin otomotiv sanayine vermiş olduğu öneme rağmen uygulanan vergi politikaları da sürekli olarak eleştirilmiştir. Otomobil alımında uygulanan yüksek vergi

oranları talebi baskı altına almak suretiyle firmaların satışlarını olumsuz yönde etkilemektedir. Bununla birlikte, vergilerin neden olduğu ek kayıplar ve kaynak tahsisindeki sapmalar sonucunda ekonomik etkinliğin sağlanamaması da ortaya çıkan diğer bir problemdir. Bu nedenle otomobil piyasasında uygulanan vergilerin etkilerinin doğru bir biçimde tespit edilmesi gerekmektedir. Vergilendirme politikaları otomotiv sanayi için oldukça önem taşımaktadır. Devletin vergi politikası otomotiv sanayi ürünlerine olan talebi etkilemektedir. Ayrıca vergi oranlarının yüksek olması sektörün rekabet gücü üzerinde olumsuz etki yapmaktadır (Aksu, 2011: 68).

2.5.2.1. Gelir üzerinden alınan vergiler

Gerçekte vergilerin kaynağı tektir ve bu da gelirdir. Harcama gelirin bir fonksiyonu, servet ise gelirin birikmiş bir türüdür. Dolayısıyla vergi ne üzerinden alınıyorsa alınsın asıl kaynak olan gelirden ödenmektedir. Gelir, kişilerin vergi verme iktidarını belirleyen önemli unsurlardan birisidir. Gelir üzerinden sağlanan vergiler Gelir Vergisi ve Kurumlar Vergisi olarak iki gruba ayrılmaktadır (Çetinkol, 2013: 13).

2.5.2.1.1. Gelir vergisi

Gelir Vergisinin temeli 1949 yılında yapılan vergi reformu ile atılmış, bugün ülkemizde uygulanan sistem 1961 yılında yürürlüğe giren 193 Sayılı Gelir Vergisi Kanunu'na dayanmaktadır. Gelir Vergisi Kanunun 1. maddesinde gelir kavramı; bir takvim yılı içerisinde gerçek kişinin sağladığı kazanç ve iratların safi tutarı olarak tanımlanmaktadır. Yine aynı maddeye göre, gerçek kişilerin gelirlerinden vergi alınır. Kanunun 2. maddesinde ise, menkul sermaye iratları, ticari kazançlar, serbest meslek kazancı, zirai kazançlar, gayrimenkul sermaye iradı, ücretler ile diğer kazanç ve iratlar, gelir unsurlarını meydana getirir (GVK, 2019).

2.5.2.1.2. Kurumlar vergisi

Türkiye'de kurumların vergilendirilmesi, 1949 tarihli ve 5422 sayılı Kanun ile gerçekleştirilmekte iken, bu kanun yürürlükten kaldırılmış yerine 5520 sayılı Kanun getirilmiştir. Kurumlar Vergisi Kanununa göre vergisinin konusunu; sermaye şirketlerinin, kooperatiflerin, iktisadî kamu kuruluşlarının, dernek veya vakıflara ait iktisadî işletmelerin, iş ortaklıklarının, gelir vergisinin konusuna giren gelir

unsurlarından oluşan kazançları oluşturur. Kurumlar Vergisinin mükellefleri ise, sermaye şirketleri, kooperatifler, iktisadî kamu kuruluşları, dernek veya vakıflara ait iktisadî işletmeler ve iş ortaklıklarıdır (Aksu, 2011: 69).

Kurumlar vergisi sistemleri ülkeden ülkeye farklılık göstermektedir. Fakat genel olarak klasik sistem ve bütünleşme sisteminin farklı türleri üzerinde iki temel sınıfa ayrılmaktadır. Kuruluşlar ev sahibi ülkenin kazançları üzerinden vergilendirme konusu olmaktadır (Easson, 2004: 39).

Türkiye’de uygulanan son dönemde ki Kurumlar Vergisi oranları incelendiğinde 2003 yılında %30 olan vergi oranı 2004 yılında %33’e çıkıp 2005 yılında tekrar %30’a düşürülmüştür. 2006 yılından 2017 yılı sonuna kadar %20 olarak belirlenen vergi oranı 2018 yılında yapılan değişiklik ile %22’ye yükseltilmiştir (KVK, 2019)

Dünya genelinde Kurumlar vergisi oranında indirim yönünde bir eğilim söz konusudur. Belçika, Fransa, Amerika Birleşik Devletleri, Norveç ve Japonya gibi ülkeler kademeli olarak vergi oranını indirmeyi öngörmektedir. İngiltere, Avusturalya, Yunanistan gibi ülkeler ise oran indirime gitmeyi planlamaktadır. Çok sınırlı sayıda kurumlar vergisi oran artışına giden ülkelerin başında Türkiye gelmektedir (Taş, 2018). Tablo 7’de bazı ülkelerde uygulanan kurumlar vergisi oranları karşılaştırmasına yer verilmiştir.

Tablo 7: 2007 - 2018 Yılında Bazı Ülkelerde Uygulanan Kurumlar Vergisi Oranları Karşılaştırması

Artan - Değişmeyen			Azalan		
Ülke	2007	2018	Ülke	2007	2018
Fransa	34,43	34,43	Belçika	33,99	29
Meksika	28	30	İspanya	32,50	25
Portekiz	26,50	30	İtalya	37,25	24
Şili	17	25	Japonya	39,54	23,2
Yunanistan	25	29	ABD	39,27	21
Türkiye	20	22	İngiltere	30	19
Slovakya	19	21	Almanya	38,90	15,83
İzlanda	18	20	Kanada	33,95	15
Letonya	15	20	Macaristan	20	9

Kaynak: OECD, 2019

2.5.2.2. Servet üzerimden alınan vergiler

Servet kelimesinin Kökeni Arapçaya dayanmakta olup, farklı biçimlerde yorumlanarak çeşitli şekillerde tanımlanmaktadır. Bu nedenle genel bir tanım yoktur. Farklı servet vergilerinin ortaya çıkması, vergilerin farklı kriterler temel alınarak sınıflandırılması zorunluluğunu getirmiştir. Bu anlamda ülkemizde modern servet vergileri olarak tanımlayabileceğimiz üç vergi uygulanmaktadır (Öz vd., 2014: 1). Bunlar; Motorlu Taşıtlar Vergisi, Emlak Vergisi, Veraset ve İntikal Vergisidir. Servet vergileri, vergi sistemlerinin önemli bir unsurudur (Gürbüz, 2015: 17).

Günümüzde servet vergileri, çeşitlilik göstererek uygulanmasına karşın, tüm servet vergilerinin ortak özelliği; bireylerin ekonomik etkinliklerini değil, farklı ekonomik etkinliklere sahip olma durumunu, yani serveti vergilendirmeye bağlama çalışmasıdır (Öz vd., 2014: 2).

2.5.2.2.1. Motorlu taşıtlar vergisi

Dolaysız bir vergi olan motorlu taşıtlar vergisinin tabanı, gelişen teknoloji ve ekonomide ki gelişmelere bağlı olarak her geçen gün büyümektedir. Türk vergi sistemine göre motorlu taşıt sahibi olan kişiler servet sahibi kabul edilmektedir. Gelişmiş ülkelerde çevre vergisi kapsamında alınmakta, yalnızca aracın motor silindir hacmi ve yaş üzerinden değil, çevreye verilen zararlar da dikkat edilerek vergi matrahı hesaplanmakta; karbondioksit gazı salınımı, tüketmiş olduğu yakıt miktarı, yolları kullanım ölçütleri bu hesaplamada dikkate alınmaktadır (Ulusoy ve Akdemir, 2013).

2018 yılı itibariyle yürürlüğe giren 7061 Sayılı Kanunla yapılan değişiklikte kanunun 2. maddesinin 1. fıkrasına “Taşıt Değeri” ibaresi eklenmiştir. Bu ibarenin eklenmesiyle bugüne kadar silindir hacmi ve yaş üzerinden alınan vergiler, 2018 itibariyle taşıt değeri de göz önünde bulundurularak hesaplanacaktır. Taşıt değeri ölçütünün eklenmesiyle, esas itibariyle servet vergisi olan MTV’nin daha adil hale gelmesi hedeflenmiştir. Taşıt değeri yüksek olan ve silindir hacmi fazla olan araçların daha fazla CO₂ saldıgı göz önünde bulundurulursa, dolaylı olarak çevreyi koruyan bir yöntem olduğunu söylemek mümkündür. Bunun yanında son yapılan değişiklikle taşıt değeri yüksek olan araçtan daha yüksek vergi alınmasıyla da ödeme gücü ilkesine

uygun olarak vergilendirme sağlanmıştır. Matrah üzerinden hem sosyal hem de fiskal amaçlı vergilendirme yapılması verginin daha kapsayıcı hal almasını sağlamıştır. 2019 yılı için yeniden değerlendirme oranı %15,9 olarak belirlenmiştir (GİB, 2019a).

Dolaysız vergiler dolaylı vergiler ile kıyaslanınca mükellefin ödeme gücünü dikkate alması sebebi ile vergi adaleti sağlama konusunda daha etkilidir. Dolaysız bir servet vergisi olan MTV'nin de son düzenlemelerle birlikte ödeme gücü ilkesine daha fazla hizmet ettiği söylenebilmektedir (Karadeniz, 2018: 197).

Tablo 8: MTV Tarifeleri ve Vergileme Ölçütleri

Tarifeler	Motorlu Taşıtlar	Vergileme Ölçütleri						
		Yaş	Motor silindir hacmi (Benzin/Dizel/Hibrid) Motor gücü (Elektrikli)		Taşıt değeri (1 Ocak 2018 ve sonrasında tescil edilenler)	Koltuk Sayısı	Azami Toplam Ağırlık	Azami Kalkış Ağırlığı
I Sayılı Tarife	Otomobil Kaptıkaçtı Arazi Taşıtları	×	×	×	×			
	Motosiklet	×	×	×				
II sayılı Tarife	Minibüs	×						
	Panelvan Motorlu Karavanlar	×	×	×				
	Otobüs	×				×		
	Kamyonet Kamyon Çekici	×					×	
III sayılı Tarife	Deniz Taşıtları	Motorlu deniz taşıtları, 30.06.2009 tarihinden itibaren motorlu taşıtlar vergisi kapsamı dışına çıkarılmıştır.						
IV sayılı Tarife	Uçak Helikopter	×						×

Kaynak: MTKV

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu çerçevesinde vergiye tabi olan motorlu araçlar 4 ayrı tarifiede belirlenmiştir. I sayılı tarifiede genel olarak binek vasfında kullanılan araçlar, II sayılı tarifiede tamamen ticari işlerde kullanılabilecek nitelikte araçlar olduğu gibi ticari amaç doğrultusunda kullanıldığı kabul edilen ancak binek araç vasfında da kullanılabilecek hafif ticari araçlarında yer aldığı görülmektedir. III sayılı tarifiede 2009 yılında yapılan değişiklikle, daha önce yaş ve beygir gücüne göre

alınan MTV yerine, uzunluğa göre belirlenen tutarda harç alınmaya başlanmıştır. IV sayılı tarifiede ise uçak ve helikopterler yer almaktadır (Çiçek ve Şahin, 2019: 2).

Uygulanmakta olan hemen hemen her vergide olduğu gibi motorlu taşıtlar vergisinde de bir takım sorunlar mevcuttur. Motorlu taşıtlar vergisi esas itibariyle servet vergisi olması fakat AB üyesi ülkelerde bir çevre vergisi olarak uygulanması sebebiyle, bu verginin çevre vergisi mi, servet vergisi mi olduğu hususunda bir karışıklık söz konusudur. Motorlu taşıtlar vergisinde genel olarak söz edilen sorunları şu şekilde sıralamak mümkündür (İraz, 2018: 87) :

- Serveti vergilemede motorlu aracın değerinin dikkate alınmaması ve vergilemede adaletsizlik,
- Mevzuatın karışıklığı ve sık değişmesi,
- Tahsilat oranının düşmesi ve verimlilik ilkesinin zedelenmesi,
- Verginin kanuniliği açısından karşılaşılan sorunlar,
- Genellik ilkesinin ihlal edilmesi,
- Araçların vergilenmesinde çevre kirliliğinin dikkate alınmaması.

2.5.2.2.2. Bazı AB ülkelerinde motorlu taşıtlar vergisi uygulamaları

Avrupa Birliği'ni oluşturan ülkelerin pek çoğu çevreye doğrudan veya dolaylı olarak faydada bulunan farklı çevre vergileri, standartlar, harç veya ücretler uygulamaktadır. Bundan da anlaşıldığı üzere birliğin çevre konusunda uyguladığı tek bir politika seçeneği yoktur. Bu uygulamalardan bazıları şunlardır: (KPMG, 2018)

- Kullanıcı Ücretleri: Ücret uygulamasının temelinde, çevreyi korumak değil de karayolu bakım ve onarımı için finans oluşturmak yatmaktadır. Fakat son yıllarda Almanya, Danimarka, İsveç gibi ülkeler otomobillerin şehir içine girerken ödedikleri ücretleri doğrudan kentsel alandaki CO₂ emisyonunun azaltılmasında kullanmaktadır.

- Tıkanıklık Fiyatlandırması: Trafik yoğunluğu ile yaşanan tıkanıklıkla beraber artan akaryakıt tüketimi ve bunlara bağlı olarak artan CO₂ oranını azaltmak amaçlanmıştır.
- Büyük Ölçekli Toplu Taşımacılık Projeleri: Bu projelerle yer altından ve denizden büyük ölçekte ulaşımın sağlanmasıdır. Bu durum kirliliğin önüne geçebilecek en etkili ve uzun vadeli bir seçenektir.
- Emisyon Standartları: Yeni nesil akaryakıt ürünlerinin seçilmesi ve buna uygun yeni motorlar ve egzoz sistemlerinin geliştirilmesi önerisidir.

Motorlu taşıtlar vergisinin doğrudan bir çevre vergisi olmamasına rağmen birçok AB üyesi ülke hem motorlu taşıt alımında hem de kullanımında vergi oranlarını karbondioksit emisyonuna göre belirlemektedir. Ülkeler bazında uygulanan vergilerden kısaca söz etmek gerekirse;

Almanya'da, yıllık olarak 1 Temmuz 2009'dan itibaren tescil edilen araçların yıllık plaka vergisi CO₂ emisyonlarına dayalıdır. Temel vergi ve CO₂ vergisinden oluşur.

Fransa'da, ödül-ceza sistemi altında, primler yeni elektrikli araç satın alımında verilir. CO₂ salınımı 21-60 gram arasında olan araçlar için prim miktarı 1000 euro, CO₂ salınımı 20 gram ya da daha az olan araçlar için prim miktarı 6 bin 300 euro tutarındadır. 15 yaşından büyük bir araç perte çıktığında 200 euro tutarında bir prim verilir.

Hollanda'da tescil vergisi CO₂ emisyonları temel alınarak hesaplanır. Sıfır CO₂ emisyonuna sahip otomobiller, 2020 yılına kadar motorlu araçlar vergisinden muaf tutulur.

İngiltere' de 2001 Mart ayından sonra tescil edilen araçlara uygulanan yıllık plaka vergisi, CO₂ emisyonlarına dayalıdır. 1 Nisan 2010 tarihinden itibaren ek olarak ilk tescil yılı oranı uygulanmaktadır.

İspanya’da ilk tescilde uygulanan vergi CO₂ emisyonlarına dayalıdır. Oranlar %4,75 (121-159 gram) ve %14,75 (200 gram ve daha fazla) arasında değişkenlik göstermektedir.

2.5.2.3. Harcamalar üzerinden alınan vergiler

Harcamalar üzerinden alınan vergiler, kamu gelirleri arasında önemli bir yere sahip olan dolaylı vergiler içinde en yüksek paya sahip vergi türüdür. Otomotiv sektörü dolaylı vergilerden fazlasıyla etkilenmektedir. Motorlu taşıtlara ÖTV ve KDV’de uygulanmaktadır. Aracın ilk iktisabında %18 olarak belirlenen KDV oranı da taşıt fiyatına eklenir. %18 KDV oranıyla yükselen araç fiyatları, kişilerin araç tercihleri üzerinde etkili olabilmektedir. KDV dışında taşıtlara uygulanan ÖTV taşıtların türüne göre %0’dan başlayıp, %160’lara ulaşmaktadır (TEPAV, 2013).

Tablo 9: 2017- 2018 Yılları Vergi Gelirleri Tahsilat Artışı (GSYH Payı %)

Gelirin Çeşidi	2017 Hasılat	2018 Hasılat	Tahsilat Artışı %	GSYH Payı %	Vergi Gelirleri %
Vergi Gelirleri	626.082.415	737.954.270	17,9	19,73	100,00
Gelir Vergisi	143.962.939	175.413.615	21,8	4,69	23,77
Kurumlar Vergisi	57.868.208	84.131.335	45,4	2,25	11,40
Motorlu Taşıtlar Vergisi	10.860.173	12.886.980	18,7	0,34	1,75
Özel Tüketim Vergisi	139.370.681	135.128.435	-3,0	3,61	18,31
Petrol ve Doğalgaz Ürünlerine İlişkin ÖTV	64.398.331	56.469.849	-12,3	1,51	7,65
Motorlu Taşıtlara İlişkin ÖTV	22.148.428	17.437.541	-21,3	0,47	2,36
GSYH	3.106.536.751	3.740.519.000	20,4		

Kaynak: GİB, 2019b

KDV ve ÖTV, vergi gelirleri içindeki yüksek payları sebebiyle kamunun en önemli gelir kalemleri arasındadır. Tablo 9’da vergi gelirlerinin GSYH içindeki payı 2017 – 2018 yılları karşılaştırılarak sunulmuştur. ÖTV’nin GSYH içindeki payı 2018 yılında %3,61 oranındadır. Motorlu taşıtlara ilişkin ÖTV oranında 2017 yılına göre 2018 yılında %21,3’lük bir düşüş görülmektedir.

2.5.2.3.1. Katma değer vergisi

Türk Vergi Sistemi'ne 1985 yılında dâhil olan Katma Değer Vergisi harcamalar üzerinden alınan en önemli vergilerden biridir. Verginin konusu ticari, sınai, zirai faaliyetler ile serbest meslek faaliyeti çerçevesinde yapılan teslim ve hizmetler, her türlü mal ve hizmet ithalatı ve diğer faaliyetlerden doğan teslim ve hizmetlerden oluşmaktadır (Pehlivan, 2006: 343).

KDV'nin kanuni mükellefi, vergiye tabi olan malın tesliminde veya hizmetin ifasında bulunanlardır. Ancak mal veya hizmetin kanuni mükellefi durumunda olan kişi veya kurum, verginin nihai yüklenicisi durumunda değildir. Verginin nihai yüklenicisi mal veya hizmeti satın alan son tüketicidir. Burada verginin kanuni mükellefi, verginin tüketiciden tahsili için bir bakıma devlete yardım etmekle görevlendirilmiş gibidir (Tosuner ve Arıkan, 2007: 300).

Binek otomobillere ilişkin KDV oranı 24.12.2007 tarihli ve 2007/13033 sayılı BKK ile %18 olarak belirlenmiştir. Diğer taraftan, 845 sayılı Cumhurbaşkanı Kararıyla ikinci el taşıt ticareti yapan mükellefler tarafından %18 KDV uygulanarak satın alınan taşıtların tesliminde, söz konusu taşıtların alımında ödenmiş olan %18 KDV oranı uygulanması kararlaştırılmıştır.

2.5.2.3.2. Özel tüketim vergisi

Dünya genelinde ilk kez 1970'li yıllar da Avrupa Topluluğu üyesi ülkelerde belirli kurallara bağlı olarak çıkarılan Özel tüketim vergilerinin konusu ülkeden ülkeye değişmekle birlikte genel olarak iki grup tüketim maddesinden alınmaktadır. Bunlar alışkanlık verici maddeler ve sürümü çok yüksek olan (motorin, benzin, madeni yağlar, çimento gibi) maddelerdir. Gelişmiş ülkelerde otomobil, radyo, televizyon, benzin, alkollü içkiler, kahve vb. ürünlerden ÖTV alınırken, az gelişmiş ekonomilerde ise şeker, tuz, tütün, sigara, çay vb. ürünlerden ÖTV alınmaktadır (Üzeltürk, 2002).

Özel tüketim vergisinin temel amacı sağlığa ve çevreye zararlı bazı malların tüketimini azaltmaktır. Teorik olarak bir mal ya da hizmetin tüketimini kısmanın iki yolu vardır. Bunlardan ilki yasalar yoluyla satışını/kullanımını yasaklamak; ikinci yolu

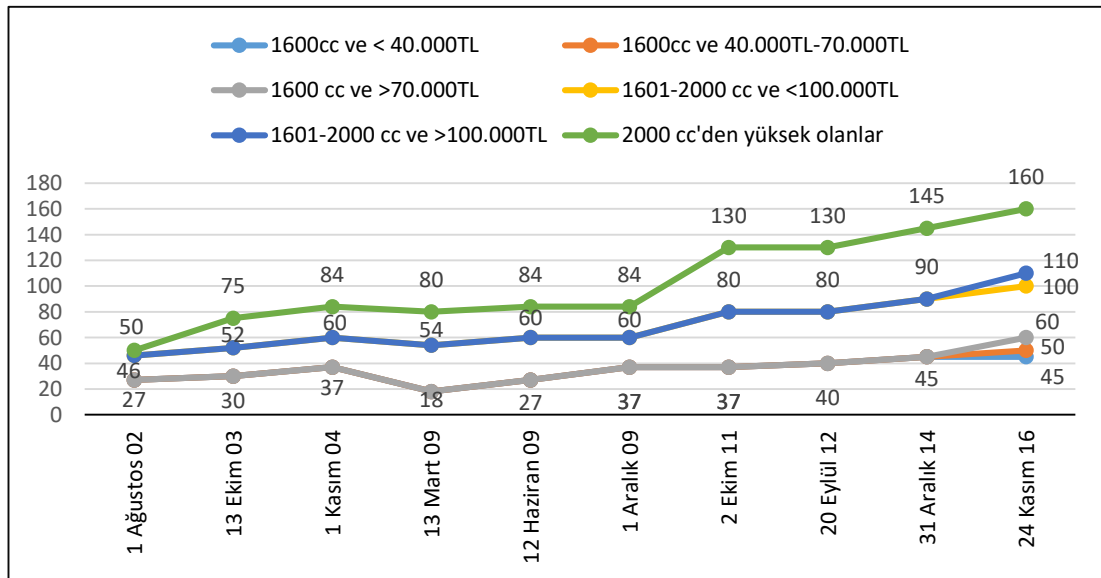
ise piyasa sürecine vergi sistemini kullanarak müdahale etmektir (Çelikkaya, 2015: 50).

Özel tüketim vergilerine ülke mevzuatlarında yer verilmesinin diğer bir nedeni de günümüzde hızla yaşanan ekonomik ve siyasal bütünleşmelerdir. Bu bütünleşmeler, bir yandan devletlerin güçlü ekonomilere sahip olmalarını diğer yandan da ulusal ekonomilerin uyumlaştırılmasını zorunlu kılmaktadır (Taylor, 2010: 235-466).

Türkiye’de yıllardır uygulanan ÖTV mahiyetindeki vergiler Avrupa Birliği mevzuatına uyum sürecinde bir araya getirilerek ÖTV Kanunu adı altında birleştirilmiş ve 01.08.2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Çapar, 2004: 133).

Devletlerin sosyal, mali ve iktisadi amaçlarını yerine getirmek için, belirli ürün gruplarındaki istisna ve muafiyetler hariç tutulmak koşulu ile ürünlerin imalatı ve ithalatında bir defaya mahsus olarak alınan vergiler olarak tanımlanmaktadır (Özkan, 2017: 16). ÖTV'nin avantajı, matrahın miktar esasına göre uygulanması ve mükellef ile vergi dairesi arasında anlaşmazlığa meydan vermemesidir. (Oral, 2006: 17). Şekil 12 ile 2002 yılından 2016 yılına kadar olan ÖTV oran değişikliklerine yer verilmiştir.

Şekil 12: 2002-2016 Yılları Arası Binek Otomobillere Yönelik ÖTV Oran Değişiklikleri (%)



Kaynak: GİB, 2019c

Tablo 10 ile 31.10.2018 tarihli ve 287 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile belirlenmiş indirimli ÖTV oranları ve 24.09.2018 tarihi itibarıyla geçerli ÖTV oranları temel alınarak Türkiye’de satılan otomobillerin %96’sını oluşturan (Şenzeybek ve Mock, 2019) 1600 cm³’ün altındaki bir aracın ÖTV ve KDV oranları itibarı ile vergi yükü gösterilmiştir.

Tablo 10: 1600cc 100.000TL Değerli Sıfır Taşıtın Satış Tutarları Karşılaştırması

	ÖTV İndirimli	ÖTV İndirimi Sonrası
Vergisiz Satış Tutarı	100.000TL	100.000TL
ÖTV Oranı	%35	%50
ÖTV Tutarı	35.000TL	50.000TL
KDV Oranı	%18	%18
KDV Tutarı	24.300TL	27.000TL
Vergiler Toplamı	59.300TL	77.000TL
Satış Tutarı	159.300TL	177.000TL
Vergi Oranı	%37,2	%43,50

Kaynak: GİB, 2019c

Tablo 10’dan anlaşılabacağı üzere ÖTV indirimi ile satılan bir aracın nihai satış tutarı olan 159.300TL’nin yaklaşık %37,2’si olan 59.300TL’sini, ÖTV indirimsiz satılan bir aracın 177.000TL’nin %43,50’si olan 77.000TL’sini ÖTV ve KDV oluşturmaktadır. İki farklı ÖTV oranı ile satılan aynı aracın arasında 17.700TL fark olmaktadır, buda indirimli satış tutarının %11,1’ine denk gelmektedir.

2.5.2.4. Diğer vergiler

Sektöre yönelik diğer vergiler gümrük ve akaryakıt üzerinden alınan vergiler olarak ele alınmıştır.

2.5.2.4.1. Gümrük vergisi

Avrupa Birliği ile mevzuat uyumu çerçevesinde yürürlüğe konan 4458 sayılı kanun ile düzenlenen Gümrük Vergisi, Türkiye’ye ithal edilen eşyalar üzerinden alınmaktadır (Bilici, 2006: 265). 1 Ocak 1996 tarihinde Gümrük Birliği’nin gerçekleşmesiyle birlikte doğrudan yabancı yatırımlarda ve özellikle otomotiv sektöründeki yatırımlarda önemli bir artış olması beklenmiştir. Yabancı yatırımlarda çok önemli bir artış olmamışsa da Gümrük Birliği’nin gerçekleştirilmesi otomotiv

sektöründe uluslararası rekabet gücüne sahip firmaların Türkiye’de yatırım yapmalarında önemli bir etken olmuştur (İldır, 2001: 125).

2.5.2.4.2. Akaryakıt üzerinden alınan vergiler

Akaryakıt üzerinden alınan vergiler devletlerin vergi gelirlerinin büyük bir bölümünü kapsamaktadır. Kamu gelirlerine olan katkısının yanı sıra, ülke ekonomilerine müdahale açısından da önemli bir politika aracıdır. Bazı ülkeler çevreye zararları daha fazla olan yakıtların tüketimini kontrol altına almak adına vergi oranlarını yüksek tutmakta, daha temiz bilinen yakıtlarda ise vergi oranlarını daha düşük tutarak tüketimi yönlendirmeye çalışmaktadırlar (Kantarci, 2018: 230).

2017’da toplam otomotiv yakıtları tüketimi, 2016’ya göre %6,4 oranında artarak 37,7 milyon m³ olmuştur. 2017 yılında 2016 yılına göre akaryakıt sektörünün oluşturduğu toplam parasal büyüklük %29,2 artarak ve 168,1 milyar TL’ye ulaşmıştır (PETDER, 2018).

Tablo 11: Türkiye – AB Benzin Fiyatları Karşılaştırması (Aralık 2018)

Ülke	Vergisiz Fiyat (TL/Litre)	Vergili Fiyat (TL/Litre)	Vergi Oranı (%)
Hollanda	2,85	9,20	69,02
Yunanistan	3,10	9,18	66,27
İtalya	3,21	9,28	65,46
Fransa	3,02	8,64	65,04
İsveç	2,98	8,45	64,71
Portekiz	3,07	8,68	64,61
Birleşik Krallık	2,96	8,35	64,59
Belçika	2,95	8,07	63,41
Slovenya	2,87	7,75	62,95
Danimarka	3,47	9,02	61,56
Almanya	3,42	8,78	61,02
AB Ortalaması	3,16	7,96	60,19
Çek Cumhuriyeti	3,17	7,48	57,65
Avusturya	3,27	7,50	56,41
İspanya	3,32	7,39	55,10
Romanya	2,99	6,63	54,83
Türkiye	2,74	6,04	54,63
Polonya	3,20	6,83	53,07
Bulgaristan	2,89	6,10	52,61

Kaynak : European Commission, 2019

Tablo 11’de Aralık 2018 sonu itibari ile oluşan fiyatların Türkiye’de %54,63’ünün vergi olduğu görülmektedir. En çok vergi oranına sahip ülke olan Hollanda’da bu oran %69,02 iken, en düşük orana sahip ülke olan Bulgaristan’da %52,61’dir.

Türkiye’de akaryakıt fiyatlarını oluşturan üç temel bileşen; ürün fiyatı, vergiler ile toptancı, dağıtıcı ve bayi payını içeren piyasa payıdır. Ürün fiyatındaki değişimler, \$/TL kurunu da dikkate alan bir formülasyon ile iç piyasaya yansıtılmaktadır. Yerel rafinerilerden alınan ve ithal edilen ürünler vergilendirilerek iç piyasaya sunulmaktadır. EPDK verilerine göre 2018 Aralık ayında 6,042 TL/litre düzeyindeki 95 oktan kurşunsuz benzin nihai litre fiyatının %54,63’lük kısmının vergi, %33,20’lik kısmının ürün maliyeti ve %12,17’lik kısmının ise piyasada faaliyet gösteren şirketlerin brüt kar payı ile gelir payından oluştuğu görülmektedir. Akaryakıt sektöründen sağlanan dolaylı vergiler 2017 yılında 2016 yılına göre %18,3 artarak 92,1 milyar TL düzeyine ulaşmıştır. Bu toplamın 66,5 milyar TL’sini ÖTV, 25,6 milyar TL’sini ise KDV oluşturmuştur (PETDER, 2018).

2.6. TEŞVİK KAVRAMI

Bilgi, iletişim ve ulaşım teknolojilerinin gelişmesi ülkeler arasındaki mesafeleri kaldırarak ülke ekonomilerini birbirine bağımlı hale getirmiştir. Herhangi bir ülkede üretim yapan işletmenin rakipleri, sadece kendi ülkesinde bulunan diğer işletmeler olmaktan çıkmıştır. Aynı zamanda dünyanın herhangi bir yerinde aynı ürün ya da hizmeti üreten diğer işletmeler de rakip haline gelmiştir. Rekabetin küreselleştiği bu ortamda işletmeler dünya üretim pazarından maksimum payı almak çabasıdadırlar (Kılıç, 2015). Bu amaca ulaşmaları için hükümetler, işletmeleri değişik yollarla desteklerler ki bunlara devlet teşvikleri denir.

Devlet Teşvikleri, gelişmekte olan ülkelerde ülkenin tümüyle kalkındırılması, (Savrul ve Doğru, 2013) gelişmiş ülkelerde toplumsal refahın artırılması ve ekonominin güç kazanması için (Kekeç, 2015; Aydın, 2015) hemen hemen tüm hükümetlerin işletmelere yapmış olduğu maddi ve/veya maddi olmayan yardım, destek ve özendirmelerdir (Çatal, 2010; Topal, 2016).

Teşvikler, şekil şartına bağlı olmamakla birlikte doğrudan sağlanan yardımlar olabileceği gibi dolaylı ya da gizli şekilde yararlananların bazı mali yükümlülüklerinin azaltılması şeklinde de uygulanabilirler (Topal, 2016: 3). Devlet tarafından yatırımın bölgesini, sektörünü, büyüklüğünü etkilemek için dolaylı ve dolaysız olarak yatırımcılara verilen teşvikler yatırımcıya yarar sağlarken devlete maliyet yüklemektedir (Onocak, 2015: 4). Teşvikler, ülkelerin genel ekonomi politikasının en mühim uygulama araçlarından birisidir.

2.6.1. Vergi Teşvik Tanımı

Vergi teşviki, belirli makroekonomik hedeflere ulaşabilmek için vergi kanunlarında değişiklik yaparak bazı ekonomik unsurlara ya da faaliyetlere vergisel kolaylıklar ve ayrıcalıklar sağlayarak belirli bir vergi gelirinden vazgeçilmesi olarak tanımlanabilir (Benk, 2004). Ancak amaca uygun, rasyonel bir plan içerisinde uygulanan teşvikler, milli tasarrufun artan bir kısmının verimli yatırımlara, özellikle sanayi yatırımlara yönlendirilmesini, üretim ve verimliliğin artışı sağlar. Bu durumda vergi gelir kaybını telafi ettiği gibi gelir artışı da sağlayabilmektedir (Horoz, 2006: 26).

Vergi kanunları açısından vergi teşvikleri, sanayileşmiş ve sanayileşmekte olan ülkelerde önemli yatırım teşvik aracı olmaktadır. Sanayileşmiş ülkeler, genellikle gelir vergisi kanunlarında dâhil edilen yatırım teşviklerini kullanmaya eğilimlidirler. Bu duruma bağlı olarak sanayileşmiş ülkelerde, kaynakların daha iyi kullanılması, verimliliğin arttırılması ve işsizlik oranının minimum düzeyde tutulması gibi durumlarda teşviklere ihtiyaç duyulmaktadır. Sanayileşmekte olan ülkeler ise; gelir vergisi kanunları, yatırım ve diğer kanunlar üzerinde toplanabilen daha genel teşvikler ve hedeflenen bir birleşim kullanmaya eğilimlidirler (Zee vd., 2002: 1497).

2.6.2. Teşviklerin Amaçları

Teşvik sistemlerinde temel amaç özel sektörün yatırım yapmasını sağlamaktır (Aydiner, 2015). Çünkü işletmeler ülkenin sanayi tesislerinin kurulmasını, kurulu tesislerin modernizasyonunu, gelişmiş teknolojilere yatırım yapılması veya bu teknolojilerin ithal edilmesini, üretim tesislerinin verimliliğinin artırılmasını, katma değeri ve rekabet gücü yüksek ürün üretilmesini sağlamaktadır. Bu şekilde ülkenin ihracatını artırır, ithalatını düşürür, üretimi artırarak işsizliği azaltır ve bölgelerarası gelişmişlik farklarını gidererek ülkenin refah seviyesini yükseltirler (Topal, 2016). Ayrıca teşvikler sayesinde yurtiçi ve yurtdışı kaynaklı dalgalanmaların şiddeti azaltılıp süresi kısaltılarak ekonomi üzerindeki olumsuz etkiler hafifletilmektedir. Yine teşvikler, temel makroekonomik amaçları gerçekleştirmenin yanı sıra, Ar-Ge kapasitesinin artırılarak yeni teknolojilerin geliştirilmesi, firmaların rekabet güçlerinin artırılması, çevreyi koruma gibi daha özellikli alanlarda da kullanılan bir araçtır. Bu çok yönlü ve farklı kullanım alanları ile teşvikler, piyasa bozulmalarını engelleme, yaşam kalitesini yükseltme, sürdürülebilir büyümeyi ve sosyal gelişmeyi destekleme gibi sosyoekonomik amaçları gerçekleştirmenin bir aracı olarak görülmektedir (Eser, 2011: 1-2).

Ülkemizde geçmiş dönemlerde değişik şekillerde uygulanan yatırım teşvik sistemi 2016 yılında tekrar ele alınmış ve önceki uygulamalardan farklı olarak proje tabanlı yatırımların teşvik edilmesini de gündeme getirmiştir (Yılmaz, 2016: 1-2).

Vergi kanunlarında yer alan teşvik ve koruma önlemleri çeşitli indirim, istisna ve ertelemelerle sağlanmaktadır. Teşvik edici bu politikaların uygulanması

durumunda, toplumsal nitelikli kaynakların devlet eliyle belirli kesimler lehine transfer edilmesi sebebiyle, teşvik politikalarının kaynak dağılımını bozduğu, toplumun belirli bir kesiminin aleyhine sonuçlar oluşturarak gelir adaletsizliğine yol açtığı ileri sürülmektedir. İlk bakışta vergi teşvikleri, vergi gelirlerinin azalmasına sebep olan, gelirler üzerinde olumsuz araçlar olarak görülmesine rağmen rasyonel olarak tasarrufların artan kısmının verimli yatırımlara aktarılması durumunda üretim ve verimlilik artışının sağlanması sonucunda vergi gelir kaybı telafi edilmekte ve uzun vadede vergi gelirleri artmaktadır. Burada önemli olan vergi teşviklerinin dengeli ve verimli bir şekilde kullanılmasıdır (Gerçek, 2011; Altınışık, 2006: 54).

2.6.3. Vergi Teşvik Türleri

Genel olarak vergi teşvikleri veriliş şekillerine göre nakdi ve nakdi olmayan, veriliş amaçlarına göre ise genel, bölgesel ve sektörel teşvikler olarak sınıflandırılabilir.

Ayrıca, nakit hibe destekleri, vergi muafiyetleri ve istisnaları, düşük faizli krediler, enerji destekleri, arsa tahsisleri gibi pek çok farklı biçimde ortaya çıkan teşvikleri, kullanılan araçlara göre de sınıflandırmak mümkündür. Bu çerçevede yapılan sınıflandırmada teşvikler, “vergisel”, “doğrudan finansal” ve “dolaylı finansal” olmak üzere üç temel kategoride tanımlanabilmektedir (Ünsaldı, 2006; 123-124).

2.6.3.1. Düşük kurumlar vergisi

Hükümetler, özel sektör veya bölgelerde dolaysız yabancı sermaye yatırımı çekmek için genel vergi uygulamalarından istisna olarak düşük bir gelir ve kurumlar vergisi oranı belirleyebilir. Bu da başlı başına bir teşvik etkisi yaparak yatırımcıların daha fazla kâr etmelerine imkân tanımaktadır. Kamu açısından, kısa dönemde gelir kaybı olmasına rağmen uzun vadede ilave yatırım yapılması ve vergi yükünün azaltılması gibi nedenlerle vergi tabanı genişleyerek vergi gelirlerinde artış sağlanır. İkinci bir yol ise, uygulanan düşük orandan yalnızca bazı sektör, bölge veya projelerin yararlanmasıdır. Bu durumda indirimli orandan yararlananların kapsamının daralması ile indirimden kaynaklanan ilave yatırımlar düşük düzeyde kalabilir. Düşük oranlı

vergilendirme belli bir süre ile sınırlandırılmış ise, teşvik programındaki vergi tasarrufu, vergi indirim oranına ve zararın ileriye doğru taşınmasına bağlı olarak değişebilir (Acinöroğlu, 2009: 151-152).

2.6.3.2. Vergi tatili

Belirli bir süre için verginin kaldırılması veya daha düşük vergi oranı, istisna ve muafiyetler vergi tatili kapsamında tanımlanabilir. Teşvik araçları içerisinde en yaygın olarak kullanılanıdır (Birsev, 2011: 51).

2.6.3.3. KDV desteği

KDV desteği, yatırım aşamasında işletmelerin kullanmış olduğu makine teçhizat için ödenmesi gereken KDV'nin istisna tutulması şeklinde uygulanmaktadır. İstisna kapsamının genişliği, teşvik aracı olarak etkinliğini yükseltmekte ve firmalara finansman kolaylığı sağlamaktadır (Topal, 2016: 25).

2.6.3.4. Yatırım indirimi

Yatırım indirimi genel olarak işletmelerin yatırıma tahsis ettikleri fonların vergiden müstesna olması şeklinde tanımlanabilir. Bu şekilde kalkınmada stratejik öneme sahip alanlara yapılacak yatırımların önü açılmaktadır (Candan ve Yurdadoğ, 2017: 164). Yatırım indirimi, firmaların kazançlarından ayırarak yatırıma tahsis ettikleri fonların vergiden istisna edilerek, belirli şartları taşıyan yatırımların ekonomik kalkınma bakımından stratejik önem taşıyan bölgelere veya üretim türlerine yapılan teşvik türüdür. Temelde özel sektör yatırımlarının yönlendirilmesini amaçlamaktadır. Yapılan yatırımın tamamının veya bir kısmının vergilendirilebilir gelirden indirilmesi yoluyla sermaye maliyetinin düşürülmesi ve bu sayede de sağlanan vergi avantajları ile özel yatırımlar belli bölgelere aktarılır (Acinöroğlu, 2009: 152).

2.6.3.5. Gümrük muafiyeti

Rekabet gücünü arttıracak, yeni teknoloji getirecek plan ve programlara uygun yatırımlarda, ödenmeyen gümrük vergileri yatırımcılara tanınan teşvik ve imkân olmaktadır. Hem yatırım maliyeti düşmekte hem de yatırımcının temin etmesi gereken finansman imkânı düşürülmüş olmaktadır (İnce, 2008: 28) Gümrük muafiyeti, yüksek

gümrük vergilerinin olması durumunda yatırımcılar için maliyet tasarrufu sağlar. Böylelikle, gümrük vergisi muafiyeti, teşvik sistemi içinde etkili olmuştur. Küreselleşmenin ve bölgesel farklılıkların artmasıyla gümrük vergisi muafiyetinin, istisna veya indirim gibi uygulamalarla düşürülmesi şeklinde teşvik aracı olarak kullanılmaları önemini azaltmıştır (Duran, 2002: 19).

2.6.3.6. Serbest bölgeler

Genel olarak ülkede geçerli ticari, mali ve iktisadi alanlara ilişkin hukuki ve idari düzenlemelerin uygulanmadığı veya kısmen uygulandığı, geniş teşviklerin tanındığı ve fiziki olarak ülkenin diğer kısımlarından ayrılan yerler olarak tanımlanabilir (Kadıoğlu, 2007: 75).

Çoğu ülkelerde serbest bölgeler yabancı sermayeyi ülkeye çekmek, dış ticareti yükseltmek, yerli üreticilerin uluslararası kapsamda rekabet güçlerini yükseltmek, ihracata yönelik sanayileşmeyi teşvik etmek, işsizliği azaltmak, gelişmiş standartlarda üretim ve yönetim tekniklerini ülkeye kazandırarak dünya çapında rekabet edebilir duruma gelebilmek gibi hedeflere yönelik kurulmaktadır (Topal, 2016: 28).

2.6.3.7. Hızlandırılmış amortisman

Amortisman tabi varlıkların iktisadî ömürleri süresince uğrayacakları değer kayıplarının başlangıçta daha büyük oranlarda, daha sonraları ise giderek azalan oranlarda gider olarak indirilmesini öngörmektedir. Hızlandırılmış amortisman uygulamaları, hem kurumlar vergisi oranı ile bağlantılı teşviklerin dezavantajlarına sahip değildir hem de yatırım maliyetlerini azaltmayı amaçlayan teşviklerin tüm avantajlarını bünyesinde barındırmaktadır. (Tekin, 2006: 307).

Dolaysız yabancı sermaye yatırımlarını çekmek amacıyla 1990'larda teşvik politikaları geniş çapta kullanılmaya başlanmış ve bunlar arasında hızlandırılmış amortisman uygulamaları da yer almıştır. Sanayileşmiş ülkeler arasında hızlandırılmış amortisman, ithalat vergileri ve diğer vergi indirimlerinin muafiyetlerinden çok daha önemlidir (Gergerly, 2003: 10). Çünkü ev sahibi ülkenin amortisman uygulamasına gitmesi, bir yabancı firmanın o ülkede üretim yapmasını kolaylaştıracaktır (Jones ve Wren, 2006: 47). Amortisman uygulaması sayesinde vergi mükelleflerine, fabrika ve

makine gibi yararlı ticaret varlıklarına ilk yıl veya ilk birkaç yıl için çok büyük amortisman indirimleri sunulmaktadır. Birçok ülke, yatırımı cesaretlendirmek için hızlandırılmış amortisman uygulamaktadır (Pantaghini, 2007: 112).

2.6.4. Türkiye’de Uygulanan Teşvikler

Teşvik uygulamaları devletlerce çok uzun zamandır uygulanmaktadır. Türkiye’de de Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren uygulanmaya başlanmıştır. 1913 tarihli Teşviki Sanayi Kanununun 1923 yılında İzmir İktisat Kongresinde günün koşullarına uygun duruma getirilerek 25 yıl uzatılması kararlaştırılmıştır. 1924 yılında güncellendikten 1927 yılında 1055 sayılı Teşvik-i Sanayi Kanunu yürürlüğe girmiştir (Yavan, 2010). Bu kanunla sanayiye güçlendirecek bedelsiz arsa, navlun indirimi, kamu ihalelerinde öncelik, dolaylı ve dolaysız vergi teşviki gibi önlemler alınmıştır. Kanunun temel amacı, ülkede sermaye birikimini sağlayarak özel kesim eliyle sanayileşmeyi gerçekleştirmektir (Takım, 2017: 17).

Ekonomi politikalarının yönlendirilmesi amaçlanarak, 1946 yılında İvedili Sanayi Planı, 1947 yılında İktisadi Kalkınma Planı hazırlanmıştır. 1948 yılında gerçekleşen İktisat Kongresi’nde özel sektörün hükümet tarafından desteklenmesi amaçlanmış ancak 1950 yılına kadar herhangi bir teşvik uygulanmamıştır (Tatar, 2011: 28).

Türkiye’de 1950’lilerden itibaren ekonomik seviyenin yükseltilmesinde liberal ekonomi politikaları aracılığıyla özel sektöre öncelik verilmeye başlanmıştır. Devlet politikalarında özel girişimlerin desteklenmesine önem verilmiştir (Taş, 2010: 211). Özel sektörünün yatırım yapmayı tercih etmediği alanlarda devlet eliyle yatırımlara ağırlık verilmiştir. Böylece, yeterli miktarda olmasa bile bir girişimci topluluğu oluşmaya başlamıştır (Akgül, 2014: 7). 1951 yılında 5821 sayılı Yabancı Sermayeyi Teşvik Kanunu kabul edilerek 1954 yılında 6224 sayılı kanunla güncellenmiştir. Sanayiye orta ve uzun vadeli kredi sağlamak amacıyla Türkiye Sınai ve Kalkınma Bankası kurulmuştur. 1950 ve 1960’lı yılların ardından, günümüzde uygulanan ekonomik teşvikler şekillenmiştir (Tatar, 2011: 28).

1960 sonrası dönemde yatırım politikaları korumacılık ve ithal ikameciliği şeklinde oluşmuş, uygulanan kalkınma politikaları dengeli bir şekilde gelişmiştir (Keskin ve Sungur, 2010: 282). 1963 yılından itibaren yatırımların teşviki kalkınma planları, çıkarılan kararnameler ve tebliğler ile yatırımların teşvikine ilişkin önemli yasal düzenlemeler yapılmıştır (Yavan, 2010: 75).

1973 yılında teşvik belgeli sisteme geçilerek yatırımların teşvik belgesi kapsamında desteklenmesine başlanılmıştır (Akgül, 2014: 7).

1980 sonrası dönemde ekonomide önemli yapısal değişiklikler olmuştur. 1994 Bankacılık Krizi, 2000 ve 2001 Krizleri ve 2008 Küresel Finans Krizi yaşanmıştır. Uygulanan ekonomi ve teşvik politikaları dönemlere göre değişiklik göstermiş, kriz dönemlerinde maliye politikasının önemine dikkat çekilerek teşvik politikalarına etkinlik kazandırılmak amaçlanmıştır. Teşvik sisteminde meydana gelen değişimi 1980 sonrasında iki alt dönemde ele almak mümkündür. İlk dönem olarak 1980-2000, ikinci dönem olarak 2000 ve sonrası olarak ayırma tabi tutulabilir (Çınar, 2013: 54). 1980 sonrası dönemde ihracata dayalı kalkınma stratejisi ile gelişen ihracata ve yatırımlara cazip teşviklerin verilmesi, 1990 sonrası dönemde kamuda yaşanan kaynak sıkıntısı sebebi ile önemli parasal teşviklerin kaldırılarak vergisel ağırlıklı bir teşvik sistemine geçisin gerçekleşmesi, 2004 yılının ortalarında 5084 nolu yeni bir teşvik yasasının çıkarılması, 2009/15199 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 2009 yılında yapılan yeni düzenlemeler (Paçacı, 2011: 23) ve 2012 yılında yeni bir teşvik sistemi tasarlanarak 2016 yılında yeniden ele alınıp proje tabanlı yatırımların teşvik edilmesinin de gündeme gelmesi ve önceki teşvik uygulamalarının kapsamında yer almayan enerji ve ücret desteği de yine bu yıldan itibaren teşvik araçları kapsamına girmesi şeklinde özetlenebilir (Yılmaz, 2016: 1-2).

2.6.5. Otomotiv Sektörü Açısından Teşviklerin Değerlendirilmesi

19.06.2012 tarih ve 2012/3305 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının ekinde yer alan Yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Karar ile yürürlüğe konulan yeni yatırım teşvik sistemi otomotiv sektörü açısından birçok yeniliği ve fırsatı beraberinde getirmiştir (KPMG, 2019).

İlgili kararın 17. Maddesinde bulunan öncelikli yatırım konuları arasında otomotiv sektörü yatırımları da yer almış ve belli tutarın üzerindeki ana ve yan sanayi yatırımları da öncelikli yatırım kapsamına alınmıştır. Öncelikli yatırımlara sağlanacak destekleri:

- KDV istisnası,
- Gümrük vergisi muafiyeti,
- 7 yıl süreyle sigorta primi işveren hissesi desteği,
- %40 yatırıma katkı oranı ile %80 oranında vergi indirimi,
- 700 bin TL'ye kadar faiz desteği
- Yatırım yeri tahsis olarak özetlenebilir.

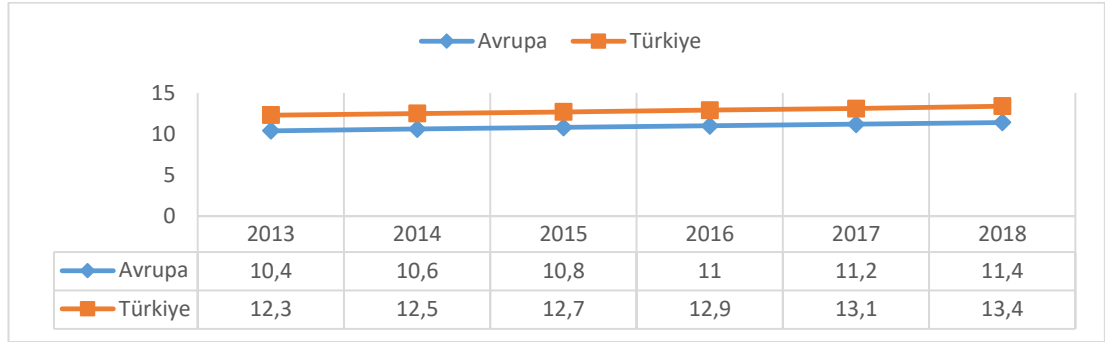
Çalışmamızda otomotiv sektörüne yönelik teşviklerden hurda indirimi teşviki, ticari taşıtlarda KDV istisnası teşviki ve ÖTV oran indirimi teşviki değerlendirildiğinden sadece bu konulara ilişkin açıklama yapılmıştır.

2.6.5.1. Hurda araç indirimi teşviki

Hurda araç indirimi, otomotiv pazarının canlandırılması ve eski araçların yenilenmesi için çıkarılmış bir teşvik sistemidir. Daha önceden birçok farklı ülkede denenilen bu teşvik sistemi, uygulama süreleri boyunca yoğun ilgi görmüş ve motorlu araç satışlarında büyük artışlar meydana getirmiştir (Aksu, 2011: 84).

Ülkemizde araç parkı yaşının gençleştirilmesi hem çevreyle ilişki olarak hava kirliliğinin önlenmesi açısından hem de otomotiv ticaretine katkısı açısından önem arz etmektedir. Gençleştirme hedefi kapsamında eski araçların yenileriyle değiştirilmesinin teşvik edilmesi ön plana çıkmaktadır (Üstüner, 2017: 168)

Eski model otomobillerin yakıt ekonomisi bakımından verimsiz olması ve önemli bir hurda ithalatçısı olmamız göz önünde bulundurulunca; sadece iç pazarın büyümesi değil, enerji verimliliği ve hurda ithalatının yüksekliği bakımından da sorunlu olduğu ortaya çıkmaktadır (KPMG, 2019). Şekil 13'te Türkiye-Avrupa ortalama araç yaşı 2013-2018 yılları arası karşılaştırılmasına yer verilmiştir.

Şekil 13: Türkiye - Avrupa Ortalama Araç Yaşı (2013-2018)

Kaynak: TÜİK, 2019 ve ACEA, 2018

Dünyada ki örneklerle bakıldığında da çeşitli ülkelerde benzeri hurda teşvik uygulamaların yapıldığı görülmektedir. Otomobil parkının yenilenmesi ve 10 yaş üzerindeki otomobillerin hurdaya ayrılmasına yönelik uygulama, Fransa’da 1994 yılında, Danimarka’da 1994 yılında, İspanya’da 1994 ve 1995 yıllarında ve İtalya’da 1997’de kabul edilmiştir (Benlikol ve Müftüoğlu, 1997: 15-16) Japonya’da 2011 yılında yaşanan tsunami felaketi sonrasında uygulanan hurda teşvik programı ile üretim %20 artmıştır. Teşvik uygulamaları süresince yeni araç satışlarının artmasına rağmen sonrasındaki satışlarda önemli azalmalar meydana gelmiştir (Üstüner, 2017: 170).

Ülkemizde hurda indirimi teşvikine ilişkin ilk örnek, 4962 sayılı Kanun ile uygulanmaya başlamıştır. 7.8.2003 tarihinden 31.12.2004 tarihine kadar, 20 ve daha büyük yaştaki araçların hurdaya çıkartılarak, aynı cinsten araçlardan motor silindir hacmi 1600cm³’ü geçmeyen bir aracın ilk iktisabında özel tüketim vergisi 3,5 milyar TL eksik hesaplanmıştır. Bu tutar 2004 yılında 4,5 milyar TL olarak belirlenmiştir. 2003 ve 2004 yıllarında uygulanan teşvik sayesinde, gerek yıl içinde kaydı yapılan otomobillerde, gerekse de yıl içinde kaydı silinen araç sayısında önemli artışlar gözlenmiştir. Talepte görülen artışın büyük oranda olmasında, 2000 Kasım ve 2001 Şubat krizleri nedeniyle o dönemlerde talebin ötelenmesi de etkili olmuştur (Aksu, 2011: 97).

Yine, 11.06.2018 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan 7103 sayılı Kanunun geçici birinci maddesinin uygulanmasına ilişkin genel tebliği ile 16 ve daha büyük yaştaki araçların, düzenlemenin yürürlüğe girdiği 27.3.2018 tarihinden 31.12.2019 tarihine kadar kayıt ve tescili silinerek hurdaya çıkartılan araçlar yerine ilk iktisabı

yapılacak araçlar için tahakkuk eden özel tüketim vergisinin Bakanlar Kurulunca belirlenen kısmının terkin edileceği belirtilmiştir.

Bu hükme istinaden 2018/11750 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 27.03.2018 tarihinden itibaren matrahı 46.000 TL'den az taşıtlar için 10.000 TL, matrahı 46.000 TL'den fazla 80.000 TL'den az taşıtlar için 8.000 TL, matrahı 80.000 TL'den fazla taşıtlar için 3.000 TL ÖTV indirim uygulanmıştır.

30.04.2019 tarihli ve 1013 sayılı Cumhurbaşkanının kararı ile bu oranlar değiştirilmiş, matrahı 70.000 TL'den az taşıtlar için 10.000TL, matrahı 70.000TL'den fazla 120.000 TL'den az taşıtlar için 8.000TL, matrahı 1200.000 TL'den fazla taşıtlar için 3.000 TL olarak belirlenmiştir. Daha sonra 14.06.2019 tarihli ve 1148 sayılı Cumhurbaşkanının kararı ile oranlar tekrar değiştirilmiş, matrahı 70.000 TL'den az taşıtlar için 15.000 TL, matrahı 70.000TL'den fazla 120.000 TL'den az taşıtlar için 12.000 TL olarak belirlenmiştir (GİB, 2019d).

2.6.5.2. ÖTV oranı indirimi

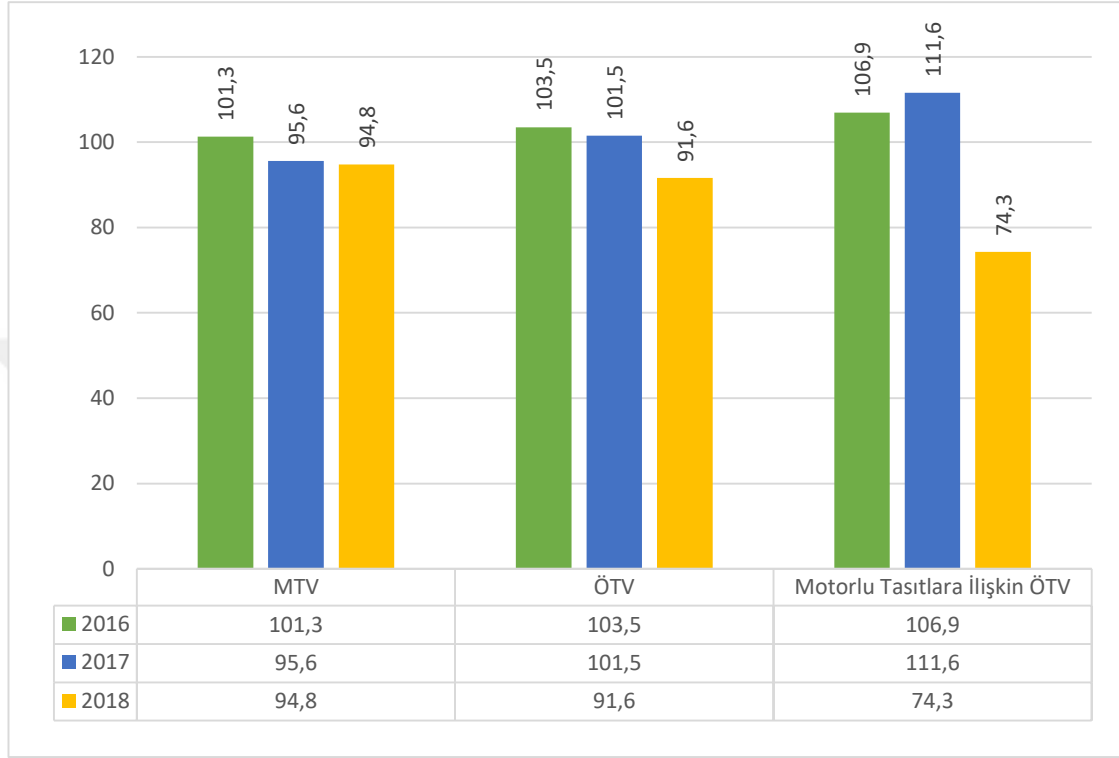
Otomotiv sektörünün, son yıllarda güçlü büyüme performansı sergilemesine rağmen 2018 Mayıs ayından itibaren küçülmeye başladığı görülmektedir. Sektörün uzun yıllardır beklediği hurda teşvikinin çıktığı bu dönemde yaşanan daralma ile birlikte ithalatçı firmalar kadar yerli üreticilerin de zorlandığı görülmektedir (KPMG, 2019: 3).

Otomotiv sektöründe geçmiş dönemlere kıyasla yıllar içinde yaşanan sıkıntılarının temelinde ÖTV oranlarının ve taşıt kredi faizlerinin yüksek olması, harcanabilir gelir düşüklüğü ve kur farkından kaynaklandığı görülmektedir. Pazar bu faktörlerin ani değişimlerinden hızlı biçimde etkilenmektedir. Bu değişkenlerin negatif yönlü değişim gösterdiği dönemlerde pazar sert şekilde daralma yaşasa da, değişkenlerin belirli bir raya oturması ile ertelenen talebin geri gelmesiyle pazarın yeniden büyüme eğilimine girdiği gözlemlenmiştir (KPMG, 2019: 3).

2018 yılında yaşanan ÖTV alt diliminde bulunan araçların (%45 ve %50'lik oranlarda) üst limitlerden değerlenmesinin fiyatlar üzerinde olumsuz etkisi olmuştur. Binek otomobil satışlarının özellikle ÖTV ve MTV gibi yüksek vergiler tarafından baskılanmasının engellenmesi adına eylem planı devreye sokulmuştur. Bu etkinin

azaltılması amacıyla 31 Ekim 2018 tarih ve 287 sayılı Cumhurbaşkan Kararı ile Eylül 2018 tarihinde ÖTV oranlarında, 5 ilâ 15 puan arasında değişen indirimler ile fiyat dilimlerini güncelleyerek pazarı teşvik edilmiştir (KPMG, 2019: 3).

Şekil 14: Bütçe Vergi Gelirleri Tahmini Gerçekleşme Oranı % (2016–2018)



Kaynak: GİB, 2019b

Uygulanan ÖTV indirimi ve hurda teşvikine rağmen Şekil 14’te görüldüğü üzere 2018 yılı bütçe gelirleri tahminlerinde MTV gelirlerinde %5,2, ÖTV gelirlerinde %8,4 motorlu taşıtlara ilişkin ÖTV gelirlerinde ise %25,7 negatif yönde sapma olduğu görülmektedir. Tüm bu teşvikler ve ekonomik daralmanın maliyeti yaklaşık 6 trilyon TL olmuştur. 2018 yılında yaklaşık 23,5 trilyon TL olarak tahmin edilen motorlu taşıtlara ilişkin ÖTV gelirleri, 17,5 trilyon TL olarak gerçekleşmiştir.

Pazarda yaşanan daralmanın devam etmesinden ötürü uygulanan ÖTV oranlarının düşürülmesi teşviki 30.6.2019 tarihine kadar uzatılmıştır. Tablo 12’de ÖTV oran indirimi teşviki öncesi ve sonrası binek otomobillerin vergi oranlarına ilişkin verilere yer verilmiştir.

Tablo 12: 2018-2019 Yılları Binek Araçlar İçin ÖTV Oranları Değişimi

	Eski oran	Yeni oran
Mal ismi	(30.10.2018 ve öncesi)	(31.10.2018 - 31.06.2019)
Motor silindir hacmi 1600 cm³'ü geçmeyenler;		
ÖTV matrahı 70.000 TL'den düşük	%45	%30
ÖTV matrahı 70.000 TL - 120.000 TL arası	%50	%35
Diğerleri	%60	%60
Motor silindir hacmi 1600 cm³ - 2000 cm³ arası olanlar;		
ÖTV matrahı 85.000 TL'yi aşmayanlar	%45	%30
ÖTV matrahı 85.000 TL - 135.000 TL arası	%50	%35
ÖTV matrahı 170.000 TL'yi aşmayanlar	%100	%100
Diğerleri	%110	%110
Motor silindir hacmi 2000 cm³'ü geçenler;		
ÖTV matrahı 170.000 TL'yi aşmayanlar	%100	%100
Diğerleri	%160	%160

Kaynak: GİB, 2019c

Tüm bu teşviklere rağmen, 2018 yılı Eylül ayından itibaren ikinci el otomobil pazarı büyüme eğilimine girmiştir. TÜİK verilerine göre, 2019 Mayıs itibari ile Türkiye ikinci el araçları toplam pazarı %7,3, toplam otomobil ve ticari araç ikinci el pazarı %8,0, otomobil pazarı %78,2 pay ve 518.368 adet ile ilk sırada yer almıştır. Otomobil pazarını %16,9 pay ve 112.084 adet ile kamyonet pazarı izlemiştir.

Tablo 13: İkinci El Otomotiv Pazarı 2018-2019 Karşılaştırması (% Ocak-Mayıs)

Araç Tipi	2018 Mayıs	Pay (%)	2019 Mayıs	Pay (%)	Değişim (%)
Otomobil	472.478	77,0	518.368	78,2	9,7
Kamyonet	107.701	17,6	112.084	16,9	4,1
Kamyon	16.795	2,7	14.230	2,1	-15,3
Minibüs	12.165	2,0	13.191	2,0	8,4
Otobüs	3.391	0,6	4.041	0,6	19,2
Özel Amaçlı	785	0,1	711	0,1	-9,4
Toplam	613.315	100	662.625	100	8

Kaynak: ODD, 2019

2.6.5.2.1 Şehit yakınlarının motorlu taşıt alımında ÖTV istisnası

07.09.2016 tarih ve 29824 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 6745 sayılı Kanunun 51inci maddesi ile Özel Tüketim Vergisi Kanununun 7inci

maddesinin birinci fıkrasına (8) numaralı bent eklenerek terörle mücadelede hayatını kaybedenlerin eş veya çocuklarından birisi, eş ve çocuğu yoksa ana veya babasından birisinin alacağı araçlar için bir defaya mahsus olmak üzere ÖTV istisnası uygulanması imkânı sağlanmıştır (GİB, 2019e).

2.6.5.2.2. Malul veya engellilerin taşıt alımlarında ÖTV istisnası

Özel Tüketim Vergisi Kanununun (7/2-a) maddesi uyarınca, Kanuna ekli (II) sayılı listede yer alan kayıt ve tescile tâbi mallardan, engellilik derecesi %90 veya daha fazla olan malul ve engelliler tarafından beş yılda bir defa olmak üzere ilk alımı ÖTV'den istisnadır (GİB, 2019e).

2.6.5.2.3. Ticari taşıtların yenilenmesinde ÖTV istisnası

6745 sayılı Kanunun 54üncü maddesi ile Özel Tüketim Vergisi Kanununa eklenen geçici 7nci maddeye göre, Kanuna ekli (II) sayılı listenin kapsamındaki taşıtlarla yapılan şehir içi taksi, dolmuş, servis, minibüs, midibüs ve otobüs taşımacılığı faaliyeti ile ticari yük taşımacılığı faaliyeti dolayısıyla bu maddenin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla gelir veya kurumlar vergisi mükellefiyeti bulunan ve bu faaliyetini ilgili mevzuatta öngörülen yükümlülükleri yerine getirmek ve yetkilendirilmek suretiyle maliki olduğu taşıtlar vasıtasıyla icra eden gerçek ve tüzel kişiler tarafından, söz konusu faaliyetler kapsamında kullanılan taşıtların yenilenmesi amacıyla, aynı tarife pozisyon sıraları kapsamındaki taşıtların bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten 30.6.2019 tarihine kadar ilk iktisabı vergiden müstesnadır (GİB, 2019e).

2.6.5.3 Ticari taşıtlarda KDV teşviki

31.10.2018 tarih ve 287 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile bazı ticari araçlarda KDV oranı %18'den %1'e indirilmiştir. Bu araçlar;

- Yarı römorkler için çekiciler,
- 10 veya daha fazla kişi taşımaya mahsus (sürücü dâhil) motorlu taşıtlar,
- Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar

- Özel amaçlı motorlu taşıtlar (insan veya eşya taşımak üzere özel olarak yapılmış olanlar hariç) olarak belirtilmiştir (GİB, 2019f).

2.7. KONU İLE İLGİLİ LİTERATÜR ARAŞTIRMASI

Çalışmanın bu bölümünde vergi uygulamalarının otomotiv sektörü üzerindeki etkileri kapsamında daha önceden yapılmış uluslararası ve ulusal çalışmalara yer verilmiştir.

2.7.1 Uluslararası Çalışmalar

Morisset ve Pirnia (2000) yaptıkları araştırmada vergi politikası ve vergi teşviklerinin doğrudan yabancı yatırımlar konusunda ki etkilerini incelemişlerdir. Araştırma sonucunda vergi teşviklerinin bir ülkenin yatırım ortamında ki ciddi eksikliklerini gideremediği ve istenen dışsallıkları oluşturmadığı tespit edilmiştir. Vergi teşvikleri yatırım oluşturmak için oldukça etkili olsa da, maliyetleri daha ağır gelebildiği, gelişmekte olan ülkelerde sürekli uygulanan teşviklerin devlet temsilcileri ve şirketleri yasa dışı davranışa süreklediği belirtilmiştir.

Haan vd., (2009) yaptıkları araştırmada, A'dan G'ye kadar olan kategoriler kullanarak enerji etiketleme sistemine dayalı teşvik sistemlerinin etkilerini tahmin etmek için otomobil piyasası üzerinde incelemelerde bulunulmuşlardır. Araştırma sonucunda yakıt tasarrufu yüksek olan (A) otomobiller için daha fazla teşvik uygulandığı, yüksek verimli (G) otomobiller için ise ek ücret talep edildiği sonucuna ulaşılmıştır. Tüketicilerin farklı fiyat esnekliklerine tepki vermek için farklı davranış seçeneklerinin mevcut olduğu tespit edilmiş, önceden sahip olunan otomobillerin, seçilecek bir sonraki tercihi de etkilediği saptanmıştır.

Madani ve Mas-Guix (2011) yapmış oldukları araştırmada, 1996-2006 yılları arasında Güney Afrika'nın otomotiv ihracat performansını artırmada Motor Endüstrisi Geliştirme Programının ne kadar etkili olduğunu nicel bir analiz ile incelemişlerdir. Araştırma sonucunda, programın Güney Afrika'da ki otomotiv ihracatı üzerindeki etkisinin olumlu ve önemli olduğu tespit edilmiştir. Programın en büyük tepkisinin, ihracatın teşviklere tam olarak tepki vermesi için zamana ihtiyaç duyulduğu, vergi teşviklerinin etkinliğinin ilk etapta zamanla azaldığı, özellikle kısa vadede bazı ticari

kararları etkileyebildiği ancak uzun vadede yatırımlar için önemli bir husus olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Mahlia vd., (2013) yaptıkları araştırmada, özellikle motorlu taşıtların, ulaştırma sektöründe enerji tüketiminin artmasında ki rolünü incelemişlerdir. Enerji tüketimindeki büyüme oranını azaltmak için etkili çözümlerden biri yakıt ekonomisi standardı ve etiketinin uygulanması olduğunu ifade etmişlerdir. Diğer ülkelerin deneyimleri programın, toplum, çevre ve hükümet için çok faydalı olduğunu göstermektedir. Araştırmada, yakıt ekonomisi standardını ve motorlu taşıtları desteklemek amacıyla küresel teşvik programının uygulanmasına ilişkin bir inceleme yapmayı amaçlamışlardır. Sonuç olarak teşvik programının yakıt ekonomisi standardını ve etiketini desteklemek için gerekli olduğu, motorlu taşıtlara en kısa sürede uygulanması sonucuna ulaşmışlardır.

Du Plooy (2013) yapmış olduğu araştırmada, vergi teşviklerinin karbondioksit emisyonlarını azaltmadaki rolünü incelemiştir. Analizler, Güney Afrika'daki araç üreticilerinden elde edilen nitel ampirik kanıtlar ışığında gerçekleştirilmiştir. Araştırma sonucunda CO₂ emisyonunun azaltılmasında vergi teşviklerinin önemine dikkat çekilmiş ve araç üreticilerinin vergi teşvik odaklı politikaları CO₂ emisyonunu azaltmada en etkili unsur olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Vergi teşvik politikalarının basitleştirilmesi veya CO₂ emisyonunun azaltılması konusunda yatırımları teşvik etmek için alternatif girişimlerin başlatılması önerilmiştir.

Dineen vd., (2018) yaptıkları araştırmada Avrupa Birliğine üye ülkelerin binek araç filosunun CO₂ emisyon yoğunluğunda ki farklılıkları incelenmişlerdir. Tüm ülkelerde CO₂ emisyonlarının azaltılmasına yönelik politikalar uygulansa da her ülkede farklı sonuçlar çıktığı tespit edilmiştir. Bu farklılığa sebep olan faktörlerin tespit edilmesi için özellikle otomotiv sektöründe mevcut bulunan vergilere yönelik nitel analiz kullanılmıştır. Araştırma sonucunda, 2007 yılından itibaren CO₂ yoğunluğunda önemli bir azalma olduğu, bunun sebebi olarak uygulanan vergi politikalarının yanı sıra 2008 yılında yaşanan ekonomik durgunluğun da belirleyici rol oynadığı saptanmıştır. Otomotiv sektörüne yönelik iyice analiz edilerek uygulamaya konulmuş vergi politikaları ile CO₂ emisyonları daha etkin bir şekilde azaltılabileceği vurgulanmıştır.

2.7.3. Ulusal Çalışmalar

Sevgican (2005) yaptığı araştırmada otomotiv sektörünün gelişiminin önündeki engellerden birisi olarak kabul edilen vergi yükü sorununu incelemiştir. Araştırma sonucunda sektörünün oluşturduğu; ihracatın, vergi gelirlerinin ve istihdamın Türkiye ekonomisine çok önemli katkılar sağladığı sonucuna ulaşılmıştır. Ayrıca otomotiv sektörü üzerindeki vergi yükünün, sektöre olan potansiyel talebin efektif talebe dönüşmesini zorlaştırarak, sektörün gelişimim engellediğini belirtmiştir. Otomotiv sektörünün ülke ekonomisine sağladığı katkının artması için, sektöre uygulanan vergi sisteminin değiştirilerek AB ile uyumlu hale getirilmesi gerektiğini tespit etmiştir.

Aksu (2011) araştırmasında otomotiv sektörüne yönelik vergi teşvik politikaları ve sübvansiyonları, otomotiv sektörü kamusal destekleme açısından incelemiştir. Yazar ülkemizde taşıt alırken uygulanan vergilerin Avrupa ülkelerinden daha fazla olduğu belirtilerek, otomobilde talebi baskı altında tutan aşırı vergi yükü azaltılması gerektiği, sektöre uygulanan teşviklerin basitleştirilerek artırılması gerektiği sonuçlarına ulaşmıştır.

Demir (2013) çalışmasında motorlu taşıtlardan alınan vergileri ve vergi benzeri diğer ödemeleri AB ülkeleri ile karşılaştırarak incelemiştir. Çalışma sonucunda özellikle vergi ilkelerine uygun bir şekilde vergilemenin sağlanması bakımından motorlu taşıtların kapsamının doğru biçimde belirlenmesi gerektiğini ifade etmiştir. Bunun yanı sıra çifte vergilemenin önlenmesi ve vergileme kriterlerinin gözden geçirilerek AB uygulamasına da paralel biçimde çevreye duyarlılık ilkesi benimsenerek vergileme yoluna gidilmesi gerektiği sonuçlarına ulaşmıştır.

Hanbay (2013) yaptığı araştırmada Özel Tüketim Vergilerinin Türk Mali Sistemi içerisindeki uygulandığının ve vergi gelirleri içerisindeki payının gelişimini, diğer dünya ülkeleri ile kıyaslayarak incelemiştir. Araştırma sonucunda dünyadaki genel trendin aksine bir çizgide, üstelik hem kendi yapısı ile hem de dünya uygulamaları ile çelişen bir şekilde ilerlediği sonucuna ulaşmıştır. II sayılı listede yer

alan motorlu taşıtların yüksek oranlarda vergilendirilmesi otomotiv sektöründe durgunluğa neden olmakla beraber tüketicilerin refah düzeyleri üzerinde olumsuz etkilere neden olduğu, petrol ürünleri üzerindeki ÖTV yükünün sanayi ve tarım kesimini olumsuz etkileyerek rekabet güçlerini kırdığını tespit etmiştir.

Polat (2014) yaptığı olduğu araştırmada mevcut motorlu taşıtlar vergisi sisteminin oluşturduğu sorunları ortaya koymak ve Türkiye için bir model önerisinde bulunmak üzere Avrupa ülkeleri ile kıyaslama yaparak incelemelerde bulunmuştur. Araştırma sonucunda mevcut MTV'nin servet vergisi kapsamında değerlendirilmesinin tam anlamıyla doğru olmadığı, özellikle değişen dünya şartlarına uygun olarak çevreyi dikkate alan bir yapıya dönüştürülmesi gerektiği sonucuna ulaşmıştır.

Üstüner (2017) araştırmasında Türkiye'de otomotiv sektörünün gelişmesi ve rekabet gücü kazanması açısından vergi politikalarının yeri ve önemini incelemiştir. Vergi politikaları, yasal mevzuat ve sektörün önde gelen firmalarının üst düzey yöneticileri ile yapılan anketler çerçevesinde analiz etmiştir. Araştırma sonucunda vergi politikalarının sektörün gelişmesi ve rekabet gücü kazanması açısından oldukça önemli olduğunu tespit etmiştir. Vergi politikalarının dengesi hem sektörden elde edilen vergi gelirleri hem de sektörün gelişmesine yönelik sağlanan vergi teşvikleri açısından önem arz ettiğini vurgulamıştır.

Akçay (2017) çalışmasında teşvik sistemini otomotiv sektörü açısından incelemiştir. Araştırma sonucunda teşviklerin ekonomik durum ve sosyal düzende meydana gelen sıkıntıların çözümü için uygulanan bir müdahale yöntemi olduğunu, otomotiv sektörünün birçok açıdan lokomotif sektör konumunda bulunması sebebi ile sektöre yönelik teşviklerin bağlı bulunan birçok sektörü de etkileyeceği sonucuna ulaşmıştır. Güçlü bir sektöre yapılan teşvik ve yardımların genel ekonomiyi de farklılaştırarak yatırımların yönünde belirleyici olacağını, teşvik ve yardımların, sadece bir sektörü değil, birçok sektörü etkilemesi sebebi ile devletin destekleyeceği projeyi iyi analiz etmesi gerektiğini saptamıştır.

Şanver vd., (2017) yaptıkları araştırmada özel tüketim vergilerinde yapılan değişikliklere karşı mükelleflerin tutumunu incelemiştir. Olasılığa dayalı olmayan

kolayda örnekleme yöntemi kullanılarak 345 kişiye anket uygulanmıştır. Araştırma sonucunda katılımcıların özel tüketim vergisinin ve yapılan değişikliklerin farkında olduğunu tespit etmişlerdir. ÖTV indiriminin devam etmesinin piyasaya olumlu yansıtacağına ancak istihdamı arttırmayacağı sonucuna ulaşmışlardır.

Karabulut ve Altay (2017) yaptıkları araştırmada Türkiye’de teşvik sistemi ve yatırımlara sağlanan mali teşviklerin etkilerini incelemişlerdir. Araştırma sonucunda mali teşviklerin, vergi muafiyet ve istisnaları, düşük faizli kredi ya da hibe yardımları yanına, enerji indirimleri, arsa tahsisi ve finansman kolaylıkları sağlayan bazı yöntemlerden de oluştuğu, ekonomiye doğrudan enjekte edilen mali teşvik ve diğer kolaylıklar ile kısa sürede olumlu etkiler ortaya çıkardığı sonucuna ulaşmışlardır. Ülkemizde bölgeler arası sosyo-ekonomik gelişmişlik farklarının fazla olduğu, ekonomik gelişmenin hızlandırılması için mali teşviklerden yararlanılarak, eğitim, sağlık ve alt yapı yatırımları gibi sosyal amaçlı yatırımları da destekleyebilecek biçimde sektörel ayrıma da önem verildiği, özel kesime doğrudan kaynak aktarımı sayılabilecek destekler yerine, piyasa mekanizması çerçevesinde oluşturulan yatırım konularının vergi muafiyet ve istisnaları yolu ile desteklendiği bir sistemin tercih edildiğini tespit etmişlerdir.

Ersungur ve Takım (2018) yapmış oldukları araştırmada Türkiye’de geniş ve dağınık bir yapıya sahip teşviklerin farklı kurum ve kuruluşlar yerine mümkün olduğu kadar az ya da tek bir uygulamacı kuruluş tarafından yürütülmesinin teşvik sisteminin performansına olan etkilerini incelemişlerdir. Araştırma sonucunda Türkiye’nin ekonomisinin büyüklüğüne göre dünyada hemen her alanda, en çok teşvik ve hibe programı uygulayan ülkelerden biri olmasına rağmen, temel göstergeler dikkate alındığında bu uygulamalar çıktıya dönüşmediğini, bu durumda teşviklerin tek başına değil, diğer yapısal önlemlerle birlikte uygulanması gerektiği sonucuna ulaşmışlardır. Türkiye’de teşvik uygulamaları siyasi otoritenin kararlarından etkilendiğini, özellikle seçim öncesi dönemlerde genişlemeci maliye politikası aracı olarak en fazla teşviklerin uygulandığını, verilen teşviklerin çoğu zaman ekonomik etkinlikten uzak olup üretken olmadığı saptanmıştır. Çoğu dolaylı vergilerden oluşan bütçe gelirlerinin önemli bir kısmı teşviklere aktarıldığından bütçe dengesinin olumsuz etkilendiğini, ortaya çıkan

finansman açığının yeni vergilerle ya da mevcut vergilerin artırılması veya yeni borçlanma ile telafi edildiğini tespit etmişlerdir.

Kantarıcı (2018) yaptığı çalışmada akaryakıt ürünleri üzerinden alınan özel tüketim vergisini araştırmış, OECD ve AB üyesi ülkelerle karşılaştırmasını yaparak ekonomik etkilerini incelemiştir. Araştırma sonucunda Türkiye’de motorin üzerinden alınan vergi oranının AB ülkeleri vergi oranı ortalamasının altında kaldığını saptamıştır. Türkiye’de mevcut vergi uygulamasının gelir ve kurumlar vergisine oranla yüksek olmasının bazı sektörler üzerinde yük oluşturabileceği ve ekonomik kalkınmayı yavaşlatabileceği sonucuna ulaşmıştır.

İraz (2018) yapmış olduğu araştırmada çevre sorunların sebepleri ve ortaya çıkış sürecini, çevre kirliliğini önlemeye yönelik politika ve araçlarını, Türkiye’deki ve Avrupa Birliği’ndeki çevre vergileri uygulamalarını incelemiştir. Çalışmada ayrıca motorlu taşıtlar vergisinin çevre kirliliğinin önlenmesindeki rolünü araştırmıştır. Araştırma sonucunda çevre ile dolaylı olarak ilgili olan Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi’nde çevreyi korumak değil gelir elde etmek amaçlandığı, bireylerde bir çevre bilinci oluşturma, devamında vergi sisteminde çevreyi korumaya yönelik düzenlemeler yapmanın, gelecekte temiz ve sağlıklı bir çevre için çok önemli olduğu sonucuna ulaşmıştır.

3. ARAŞTIRMANIN YÖNTEMİ

Bu bölümde vergi teşvik uygulamalarının otomotiv sektörü üzerine etkilerini konu alan çalışmanın araştırma yöntemi kısmına ilişkin değerlendirmeler sunulmuştur. Bu kapsamda araştırmanın evreni/örnekleme, araştırmada kullanılan veri toplama araçları, verilerin toplanması ve verilerin analizi hakkında bilgiler verilmektedir.

3.1. ARAŞTIRMANIN AMACI

Vergi teşvik uygulamalarının otomotiv sektörü üzerine etkilerini incelemek bu çalışmanın temel amacını oluşturmaktadır.

Bu temel amacın yanında;

- Otomotiv sektöründeki muhasebe ve finans yöneticileri ile birlikte satış danışmanlarının sektörünün mevcut ekonomik durumu hakkında görüşlerini ve değerlendirmelerini belirlemek,
- Vergi teşviklerinin sektörün mevcut ekonomik durumunda karlılık ve satış düzeylerine etkilerini belirlemek,
- Sektörün geleceği açısından vergi teşviklerinin genel bir değerlendirilmesinin yanı sıra yapılması gerekenler ve nasıl yapılması gerektiğini belirlemektir.

3.1.1. Araştırmanın Yöntemi

Bu araştırmada nitel araştırma yöntemi kullanılmıştır. Nitel araştırma, herhangi bir şekilde istatistiksel prosedürler ya da başka bir sayısal araç olmaksızın bulguların elde edildiği araştırmadır (Altunışık vd., 2015). Gözlem, görüşme ve döküman analizi gibi nitel veri toplama yöntemlerinin kullanıldığı, algıların ve olayların doğal ortamda gerçekçi ve bütüncül bir biçimde ortaya konmasına yönelik bir sürecin izlendiği araştırma türüdür (Gurbetoğlu, 2015).

3.1.1.1. Nitel araştırma yöntemi

Nitel araştırma sosyal bilimler alanında yaygın olarak kullanılan yöntemlerdendir (King ve Horrocks, 2010). Nitel araştırmalar sosyal bir olgu ve bir konuda tecrübe sahibi olan bireylerle etkileşim kurularak deneyimlerin yansıtılmasını amaçlamaktadır (Miles ve Huberman, 2015: 6). Nitel araştırmacılar sıklıkla eylemleri ve anlatıları kavramaya çalışmaktadırlar (Glesne, 2015: 1). Dolayısıyla nitel yöntem, çeşitli sosyal ortamları, grupları veya bu ortamlarda yaşayan bireyleri inceleyerek araştırmanın amacı doğrultusunda gereğine uygun cevaplar aramaktadır (Berg ve Lune, 2015: 25). Araştırma kendi içinde bir soruşturma alanı oluşturmakta, kullanılan kavramlar ve varsayımlar birbirine oldukça bağımlı olmaktadır (Marshall ve Rossman, 2011).

3.1.1.1.1. Nitel araştırma yönteminin özellikleri

Nitel araştırma yöntemine özgü genel özellikler birçok araştırmacı tarafından ortaya konulmaya çalışılmıştır. Nitel araştırma yönteminin en belirgin karakteristik özellikleri Tablo 14'te gösterilmiştir;

Tablo 14: Nitel Araştırmanın Karakteristik Özellikleri

Özellikler	Açıklama
Doğal Ortam	Nitel araştırma yönteminde tanımlanmak istenen olaylar ve olgular kendi doğal, gündelik yaşam ortamında incelenir. Sosyal olgunun doğal ortamında gözlemlenmesinin nedeni ise katılımcıların laboratuvar ortamındaki gibi ideal bir görüntü sergilemeye çalışması ve gerçekliği çarpıtma riskini içermesinden kaynaklanmaktadır (Mayring, 2011: 29; Yıldırım ve Şimşek, 2016).
Nitel Veri	Veriler, sayılardan ziyade kelimeler ya da resimlerle şeklini alır. Çoğu zaman tanımlayıcı veriler, araştırmacılar tarafından sunulan bulguları açıklamak ve kanıtlamak için söylenen alıntılar içerir. Tanımlama verileri transkriptler, saha notları, fotoğraflar, video kayıtları, ses kayıtları, kişisel belgeler ve notlardan oluşabilir (Bogdan ve Bilken, 2003: 1)
Süreçle İlgili Endişe	Nitel araştırmacılar için araştırma sürekli değişen ve katı bir plana tabi olunmayan bir süreçtir. Örneğin sorular değişebilir, veri toplama biçimi değişebilir, katılımcılar ve çalışılan ortam dahi değişebilir. Bu nedenle nitel çalışmalarda araştırmacının sürece dair bir endişe yaşama durumu belirebilir.
Tümevarımsal ve Tümdengelimci Analiz	Nitel araştırmacılar verilerini tümevarımsal olarak analiz ederler. Araştırmacılar teoriyi “yukarıdan aşağı” yerine “aşağıdan yukarıya” doğru örüntüleri, kategorileri ve temaları inşa ederler (Bogdan ve Bilken, 2003: 2).
Katılımcı Perspektifi	Araştırmacı ve katılımcı arasındaki etkileşim nitel araştırmanın önemli bir bileşenidir.

Kaynak: Creswell, 2016

3.1.1.1.2. Nitel araştırma yönteminin güçlü ve zayıf yönleri

Sosyal bilimlerde nitel araştırmayla ilgili yapılan çalışmaların artmasıyla birlikte, nitel araştırmalarda nitelikli çalışmaların nasıl ortaya çıkarılacağına dair tartışmalar da önem kazanmıştır (Yıldırım ve Şimşek, 2016). Bu kapsamda Tablo

15'te yer alan nitel araştırma yönteminin güçlü ve zayıf yönlerinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir.

Tablo 15: Nitel Araştırma Yöntemlerinin Güçlü ve Zayıf Yönleri

Güçlü Yönler	Zayıf Yönler
İnsan davranışlarını belirlemede derinlemesine bir bakış açısı sağlaması	Veri toplamanın çok maliyetli olması ve zaman alması
Araştırmacıya esneklik sağlaması	Toplanan verilerin analizinde zorlukların bulunması,
Daha önce nicel yöntemlerle incelenmemiş konulara alt yapı oluşturması veya incelenenleri daha da genişletmesi	Araştırma sonuçlarının genellenememesi
Kuram oluşturmaya öncülük ederek literatürü genişletmesi	Doğru ve derin bilgiye ulaşmada zorlukların olması
Olayları açıklamaktan çok olayı onu yaşayanların bakış açılarıyla değerlendirmeye olanak sağlaması	Araştırmanın planlanmasının zorluğu
Çeşitli disiplinlere dayanan güçlü kuramsal temellere dayanması (sosyoloji, felsefe, psikoloji ve dilbilim vb.)	Verilerin geçerlilik ve güvenilirliğinin sağlanmasının zorluğu
	Geniş kitlelere uygulanamaması (örneklemin küçüklüğü).

Kaynak: Yıldırım ve Şimşek, 2016

3.1.1.1.3. Nitel araştırma yönteminin amacı

Nitel araştırma yöntemi çeşitli koşullarda gerçekleşen olayları incelemek ve bir olayın meydana gelmesine neden olan duruma dikkat çekilmesini sağlamak amacıyla yapılmaktadır. Nitel araştırma yönteminde konuların kapsamı sınırsız olmakla birlikte temelde, insanların iç dünyasını ve deneyimlerini nasıl inşa ettiklerini anlamak için yapılmaktadır (Merriam, 2015).

Nitel araştırma yönteminin kendine özgü amaçları bulunmaktadır. Genel olarak belirlenen bu yöntemin beş amacı aşağıda verilmektedir (Demir, 2009);

- Araştırmaya katılanların içerisinde bulunduğu olayları, değişen durumlarını ve bakış açılarını anlamaya çalışır.
- Katılımcının davranışlarını etkileyen içeriğin anlaşılmasını sağlar. Nitel araştırmalar genellikle az sayıda kişinin davranışlarını birebir inceler ve onları yorumlar.
- Beklenmeyen olguları ve etkileri inceleyerek, yeni teoriler tanımlamaya çalışır.
- Olayların ve faaliyetlerin nasıl bir süreç izlediğinin anlaşılmasına yardımcı olur.
- Sebep ve sonuç ilişkisini açıklar.

3.1.2. Araştırmanın Alanının(Evren/Örneklem) Belirlenmesi

Bir araştırmanın çalışma çerçevesini oluşturan, araştırmayla doğrudan ilgili örneklem seçildiği ve araştırma sonuçlarının genellenebildiği gruba “evren” adı verilmektedir (Altunışık vd., 2015: 130). Bilimsel araştırmalarda çalışılan evreninin tümüne ulaşmak mümkün olduğu gibi, içerisinden belirli bir yöntem kullanarak seçilebilecek örneklem aracılığıyla da evren temsil edilebilmektedir (Ural ve Kılıç, 2006: 33).

Araştırma, Düzce İli otomotiv sektöründe faaliyet gösteren Türkiye 2018 yılı perakende otomobil satışlarına bakılınca %77,7 bir satış oranına sahip olan 9 adet firmayı kapsamaktadır. Bu sebeple satış oranı bakımından Dacia (%3,75), Fiat (%16,10), Ford (%10,56), Hyundai (%5,48), Mercedes (%3,37), Nissan (%3,37), Opel (%3,22), Renault (%14,23), Skoda (%2,43), Toyota (%5,50) ve Volkswagen (%9,63) firmalarının satış temsilcileri ve bayii sorumluları ile görüşmeler yapılmıştır.

Araştırmanın evrenini oluşturan sektör temsilcileri ile telefon aracılığı ile irtibat kurulmuş ve randevu alınmıştır. 01.09.2018 tarihi itibari ile görüşmelere başlanılmıştır. Sektör temsilcilerinin yoğun iş temposu, bilgi vermekten ve görüşme yapmaktan kaçınmaları sebebi ile 34 kişiden 24’ü ile görüşme yapıldıktan sonra çalışmaya son verilmiştir.

3.1.3. Veri Toplama Yöntemi

Nitel araştırmalarda yaygın olarak kullanılan veri toplama yöntemleri; görüşmeler (derinlemesine görüşme, odak grup görüşmeleri gibi), gözlemler (katılımlı gözlem, katılımcı olmayan gözlem gibi), dokümanlar (dergiler, tıbbi kayıtlar, fotoğraflar, biyografiler, mektuplar gibi) ve görsel-işitsel materyaller şeklindedir (Creswell, 2016: 160-173; Glesne, 2013: 85-190). Aynı zamanda nitel araştırmalarda ve özellikle temellendirilmiş kuram araştırmalarında en sık kullanılan ve kritik rol oynayan veri toplama yöntemi görüşmelerdir (Charmaz, 2015: 133-138; Creswell, 2016: 88,162; Yıldırım ve Şimşek, 2016: 76). Burada önemli olan olguyla ilgili deneyimi olan az sayıdaki bireyle derinlemesine görüşme yaparak, bu bireyler için olgunun anlamını tanımlayabilmektir (Creswell, 2016: 162).

Bu araştırmada yüz yüze derinlemesine görüşme tekniği kullanılmıştır. Derinlemesine görüşmelerin amacı, araştırma konusunun ilgi alanına giren görüşmecilerin bilgi ve deneyimlerinden yararlanmaktır. Araştırmacı, görüşmeler yoluyla katılımcıların deneyimlerini, onları motive eden unsurları ve dünya görüşlerini keşfetme ve detaylandırmayı amaçlar. Ayrıca kendi perspektiflerinin dışından dünyayı görerek katılımcılarla birlikte öğrenme deneyimi yaşar (Rubin ve Rubin, 2012: 3). Araştırmada görüşme tekniğinin sağladığı etkileşim, esneklik ve sondalar yoluyla irdeleme özellikleri kullanılmış ve olguya ilişkin yaşantılar ve anlamlar ortaya çıkarılması amaçlanmıştır (Yıldırım ve Şimşek, 2016). Bu sebeple araştırmacı katılımcılara güven ve empatiye dayalı bir etkileşim ortamı oluşturmaya; yaşantıların derinliğine ortaya konulabilmesi ve açıklanabilmesi için de katılımcılarla yoğun bir etkileşim içine girmeye özen göstermiştir. Derinlemesine görüşmelerde bir araştırma sorusu üzerine odaklanılır ve sorunun cevabı derinlemesine irdelenir. Araştırmacı ana araştırma sorusuna odaklanarak, görüşme boyunca durumun niçin meydana geldiği, hangi anlam ya da anlamlara geldiği ve nasıl bir süreçte geliştiğine yönelik görüşmeyi sürdürür (Rubin ve Rubin, 2012: 5-6). Araştırmada vergi teşvik uygulamalarının otomotiv sektörü üzerinde ne düzeyde etkili olduğu sorusuna odaklanılmış ve belirlenen araştırma sorularıyla pilot çalışma yürütülmüştür. Pilot çalışma kapsamında, bir yönetici ve bir satış temsilcisi ile görüşme gerçekleştirilmiştir. Pilot uygulama sürecinde görüşme soruları yeniden gözden geçirilerek, görüşme

sorularında küçük değişiklikler yapılmasına karar verilmiş ve araştırmanın görüşme tekniği kısmında kararlaştırılan sorulara yer verilmiştir.

3.1.3.1. Görüşme tekniği

Görüşme, bir dizi katılımcı ile bir araya gelinerek araştırma sorularının katılımcılara yöneltilmesi ve elde edilen bilgilerin kaydedilmesi biçiminde yürütölen bir veri toplama tekniğidir (Tracy, 2013: 81). Görüşme, katılımcılara fikirlerin ve deneyimlerin paylaşılması açısından esnek bir platform sunmaktadır (Moriarty, 2011: 8). Görüşme yöntemi en çok kullanılan nitel araştırma tekniklerinden birisi olup (Mack vd., 2005: 29), yapılandırılmış/standartlaştırılmış görüşme, yarı yapılandırılmış görüşme ve yapılandırılmamış/standartlaştırılmamış görüşme yaklaşımları bulunmaktadır (Merriam, 2015: 87; Berg ve Lune, 2015: 133).

3.1.3.1.1. Görüşme çeşitleri

Yapılandırılmış, yarı yapılandırılmış ve yapılandırılmamış olmak üzere üç çeşit görüşme çeşidi bulunmaktadır. Bu teknikler, görüşme yapılacak konunun içeriğine, görüşölecek kişilere ve incelenecek olgulara göre araştırmacı tarafından seçilmektedir (Merriam, 2015):

Yapılandırılmış görüşme, daha önceden belirlenmiş standart soru setinden oluşın görüşmelerdir. Araştırmacı soruları okur ve cevapları kayda geçer, görüşmeye esneklik kazandırmaz (Altunışık vd., 2015).

Yarı yapılandırılmış görüşme, önceden hazırlanan sorulara göre başlayan, araştırmacının bağımsız sorular sorma hakkına sahip olduğu yöntemdir. Burada araştırmacı gerekli gördüğü durumlarda soru sormama veya ekleme yapma hakkına sahiptir. Belli standart süre kısıtlaması yoktur. Yarı-yapılandırılmış görüşme esnek, erişilebilir ve anlaşılabilir bir yapıya sahip olduğu için, kişisel ve örgötsel davranışlardaki gizli yönleri açığa çıkarma yeteneğine sahiptir (Karataş ve Yavuzer, 2015).

Yapılandırılmamış görüşmede, önceden hazırlanan görüşme sorularının bulunmadığı, araştırmacının belli bir konu üzerinde tartışma ortamı oluşturduğu ve amaca yönelik ortaya çıkan açık uçlu sorulara cevap aranan yöntemdir. Birçok farklı

bilgiye de ulaşılması mümkün olan bu yöntemde birden fazla görüşme yapılması da mümkündür (Karataş ve Yavuzer, 2015).

Bu araştırmada görüşme yöntemlerinden araştırmada yapılan görüşmeler esnasında görüşmenin durumuna göre sorulara müdahale edebilme esnekliği tanınması sebebi ile yarı yapılandırılmış görüşme formu yaklaşımı tercih edilmiştir. Yarı yapılandırılmış görüşme tekniğinde, araştırılacak alanı temsil eden açık uçlu soruların oluşturduğu bir form üzerinden görüşmelerin esnek olarak yürütülebilmesi (Bricki ve Green, 2007: 11), görüşme sürecinde soruların yeniden sıralanabilmesi, görüşmecinin soruları açıklayabilmesi ve görüşmecinin sorulara istinaden alt başlıklar aılabilmektedir. (Berg ve Lune, 2015: 133).

3.1.3.1.3. Görüşme tekniğinin güçlü ve zayıf yönleri

Görüşme tekniğinin güçlü yanları olduğu gibi zayıf yanları da bulunmaktadır. Yüksek yanıt oranı, ortam üzerindeki kontrol, soruların sırası, anlık tepki, veri kaynağının teyit edilmesi, derinlemesine bilgi görüşme tekniğinin güçlü yönlerini, zaman alıcı olması, maliyetli olması, olası yanlılık, kayıtlı ya da yazılı bilgileri kullanamama, gizliliğin ortadan kalkması, soru standardının olmayışı, soru sayısının sınırlı oluşu, bireylere ulaşma güçlüğü ise zayıf yönlerini oluşurmaktadır (Yıldırım ve şimşek, 2016).

Bunun yanı sıra görüşme tekniği diğer tekniklerden farklı olarak bazı avantaj ve dezavantajlara sahiptir (Büyüköztürk vd., 2012).

Görüşme tekniğinin avantajları;

- Araştırmacı tarafından gerçekleştirilen görüşmeler, araştırma sürecinin herhangi bir aşamasında kullanılabilir,
- Görüşülen kişi, görüşmeye hazır olacağından dolayı araştırmacının soruları anında cevaplanabilir,
- Görüşülen kişi sorulan soruyu anlamadığı takdirde, soru araştırmacı tarafından daha anlaşılır hale getirilebilir,
- Bu teknik, görüşülen kişi ile araştırmacı arasında işbirliğini geliştirmede en etkili yol olarak görülür,

- Görüşülen kişi ile araştırmacı arasında güven ve dostluk kurarak, görüşülen kişiden karmaşık ve hassas konular hakkında bilgi alınmasıdır.

Görüşme tekniğinin dezavantajları;

- Görüşülen kişinin eğitilmesi ve hazırlanması için geniş zaman gerekir,
- Görüşülen kişi ile araştırmacının tanışması, dostça ilişki kurabilmesi ve elde edilen verilerin analizlerinin zaman alması,
- Araştırmacının görünüşü, konuşması, beklentileri, görüşme tipi/çeşidinin yapılacak olan görüşme için çok önemli olmasıdır.

3.1.4. Nitel Araştırmalarda Geçerlilik ve Güvenirlik

Nitel araştırmaların değerlendirilmesinde kullanılan en önemli ölçüt, araştırma sürecinde elde edilen verilerin, yapılan analizin ve araştırma sonucunda ortaya çıkarılan sonuçların inanılır ve güvenilir olmasıdır. Bu ölçüt araştırmanın geçerlik ve güvenilirlik değeriyle doğru orantılıdır (Kumar, 2011).

Nitel araştırmada geçerlilik, araştırmacının araştırdığı olguyu, olduğu biçimiyle ve olabildiğince tarafsız bir şekilde incelemesi olarak tanımlanabilir. Araştırmacının araştırdığı olgu veya olay hakkında bütüncül bir resim oluşturabilmesi için araştırma sonucunda elde ettiği verileri ve ulaştığı sonuçları teyit etmesine yardım eden bazı yöntemler (çeşitleme, katılımcı teyidi, meslektaş teyidi, vb.) kullanması gerekmektedir (Yıldırım ve Şimşek, 2016).

Geçerlik iç geçerlik ve dış geçerlik olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. İç geçerlilik, araştırmacıların olguya dair yorumlarının gerçek durumu ne oranda yansıttığının ifadesidir. Araştırmanın inandırıcılığını yansıtan iç geçerlik ölçütleri nitel araştırmada araştırmacının esnek olması; veri kaynaklarıyla uzun süreli bir etkileşim ve alan içerisinde fazla zaman geçirme; farklı ekollerden beslenen kaynakları, teorileri, yöntemleri destekleyici kanıtlara başvurma; araştırma sürecinin dışarıdan bir göz tarafından incelenmesini ve sorgulanmasını sağlamak olarak özetlenebilir (Creswell, 2016: 250-251).

Dış geçerlilik ölçütleri ise örneklemin genellemeye izin verecek ölçüde çeşitlendirilmiş olması, araştırmacı tarafından belirlenen özel bir olgunun veya popülasyonun benzer ortamlara ve durumlara genellenebilir olması, okuyucunun

araştırma sonuçlarını kendi tecrübeleriyle ilişkilendirebiliyor olması ve araştırma sonuçlarının, araştırma sorusu ile ilgili kuramlarla tutarlı olması gibi özetlenebilir. Bir araştırmanın geçerliliğini sağlamak için alınması gereken önlemler şunlardır (Yıldırım ve Şimşek, 2016);

- Toplanan verilerin ayrıntılı olarak rapor edilerek araştırmacının sonuçlara nasıl ulaştığını açıklaması,
- Bulguların kendi içerisinde tutarlı olması ve anlamlı olması ve bir bütünlük arz etmesi,
- Bulguların daha önce oluşturulan kavramsal çerçeveye uyumlu olması,
- Bulguların benzer ortamlarda test edilebilme kolaylığının olması,
- Seçilen örneklemin genellemeye izin verebilmesidir.

Nitel araştırmalarda güvenilirlik konusunda, araştırmacıların görüşülen kişilerin davranışlarındaki tutarlılığına bakmak yerine, daha çok onların yaptıklarının gözleyerek söylediklerinin doğruluğuna bakmaktadır. Bu nedenle, yapılan çalışmanın güvenilirliğinin sağlanabilmesi için, araştırmacının çalışılan ortamda meydana gelen her şeyi kaydetmesi gerekmektedir. Araştırmacı tarafından yapılan çalışmanın güvenilirliğini artırmak için aşağıda belirtilenler yapılmalıdır (Büyüköztürk vd., 2012).

- Görüşülen kişilerden doğru ve kapsamlı bilgi sağlanması,
- Yapılan araştırmanın doğruluğunun sağlanması için görüşülen kişilerin alınan notları incelemesi,
- Araştırmacı tarafından görüşmenin kayıt altına alınması,
- Katılımcılardan alıntılarının yapılması ve alıntılara ekleme yapılmadan yer verilmesi yapılan çalışmanın güvenilirliği artırmaktadır.

Nitel araştırma yönteminin kullanıldığı bu araştırmada geçerlilik ve güvenilirlik kavramlarının nicel araştırmalara özgü kavramlar niteliğinde olması sebebiyle geçerlik ve güvenilirlik kavramları yerine inandırıcılık, aktarılabirlik,

tutarlılık ve teyit edilebilirlik kavramları kullanılacaktır. Geçerlilik ve güvenilirlik kavramları nitel araştırmaların temel ilke ve paradigması ile çelişmektedir (Patton, 2014; Metin, 2014).

İnandırıcılık (Credibility): Araştırmada çalışmanın inandırıcılığının artırılabilmesi için öncelikle literatür incelenmiş ve konu ile ilgili bir kavramsal çerçeve oluşturulmak suretiyle görüşme formu geliştirilmiştir. Görüşme formu oluşturulduktan sonra görüşmeler yazılı hale getirilmiş, ardından uzman görüşü alınarak görüşlerin doğruluğu sınanmaya çalışılmıştır.

Aktarılabilirlik (Transmissibility): Araştırma soruları ile ilgili ayrıntılı betimsel veriler toplanmıştır. Raporlaştırmada süreç ayrıntılı olarak aktarılmaya çalışılmış ve yapılan tüm görüşmeler ses kayıt cihazı kullanılarak kayıt altına alınmıştır. Araştırma süresi boyunca elde edilen tüm veriler, araştırmacılar ve nitel araştırma yöntemlerinde uzman olan bir öğretim üyesi tarafından değerlendirilmiş olup, ayrı ayrı kodlanmış ve tüm kodlamalar arasında genel manada görüş birliği edinilmiştir.

Araştırma verilerinin tutarlı olması (Consistency): Veri toplama aracı olarak görüşme yönteminin kullanıldığı bu araştırmada verilerin kontrolünü yapan bir okuyucu tarafından yazılı dokümanların nasıl yorumlandığı incelenmiştir. Araştırmanın tutarlılığını artırabilmek amacıyla bulguların tamamı herhangi bir yorum yapılmaksızın okuyucuya sunulmuştur.

3.1.5. Verilerin Toplanması

Araştırmaya konu olan otomotiv işletmeleri belirlendikten sonra, telefon ile iletişime geçilerek randevu talep edilmiştir. 01.09.2018 – 05.07.2019 tarihleri arasında görüşmeler yapılmıştır. Görüşmenin başlangıcında, doğal bir sohbet ortamı oluşturmak ve görüşmeye güven oluşturunca bir giriş sağlaması bakımından katılımcılara araştırmanın amacından bahsedilmiştir. Görüşmecinin vereceği bilgilerin tamamen kendi izninde paylaşılacağı, istenilmesi durumunda tüm kayıtların kendisine verilebileceği, kimlik bilgilerinin paylaşılmayacağı gibi konularda ön bilgilendirme yapılmıştır. Sorular, başlangıcında giriş ve odaklı sorular sonrasında ise daha derin bilgi gerektiren soyut sorular olacak şekilde tasarlanmıştır. Buradaki amaç,

katılımcının konuya önce adapte olmasını sağlamak ve sonrasında ise kendisinin derin bilgi ve deneyimlerine ulaşmaya çalışmaktır.

Neticede, araştırma verileri aşağıdaki sorular çerçevesinde, derinlemesine görüşme tekniği kullanılarak elde edilmiştir:

- 1) Kendinizi kısaca tanıtabilir misiniz?
 - Görev tanımınız nedir? Kaç yıldır sektörde çalışıyorsunuz?
- 2) Sektörün mevcut ekonomik durumu hakkında ne düşünüyorsunuz?
- 3) Sektörde uygulanan vergiler hakkında ne düşünüyorsunuz?
 - ÖTV oranları ideal mi?
 - ÖTV'nin KDV'si alınmalı mı?
 - ÖTV düşürülürse devletin vazgeçeceği vergi alacağı nereden karşılanmalı?
 - Kurumlar vergisi artışı hakkında ne düşünüyorsunuz?
 - MTV uygulaması hakkında ne düşünüyorsunuz? Adil mi?
 - MTV sistemi çevreye duyarlı mı? 2018 yılında geçilen fatura bedeli üzerinden MTV alınması hakkında ne düşünüyorsunuz?
- 4) Sektörün karlılık oranı hakkında bilgi verebilir misiniz?
 - Vergiler karlılığı etkiler mi? (Akaryakıt, ÖTV oranları, MTV)
 - Vergiler satışlarınızı etkiler mi? (Akaryakıt, ÖTV oranları, MTV)
- 5) Sektörde uygulanan vergi teşvik uygulamaları hakkında ne düşünüyorsunuz?
 - Teşvikler faydalı mı? Nasıl geliştirilebilir?
- 6) Sektör için önerileriniz nelerdir?

Görüşülen kişilerin konu ile ilgili görüşlerini rahat bir şekilde ifade edebilmesi açısından görüşmeler işletmelerin genel müdürleri, muhasebe sorumluları ve satış danışmaları ile birlikte ilgili kişilerin odalarında gerçekleştirilmiştir. Görüşmelerde araştırma amacının gerçekleştirilebilmesi için gereken nezaket kurallarına uyulmuştur. Görüşme sırasında kayıt cihazı bulundurulmuş ve gerekli hallerde notlar alınmıştır.

3.1.6. Verilerin Analizi

Nitel araştırma yönteminde verilerin analiz sürecinde betimsel analiz ve içerik analizi olmak üzere iki analiz çeşidi bulunmaktadır. Betimsel analiz, içerik analizine göre daha yüzeyseldir ve daha çok araştırmanın kavramsal yapısının önceden açık biçimde belirlendiği araştırmalarda kullanılır (Yıldırım ve Şimşek, 2016). Betimsel analiz verilerin kategorilere ayrılması ve özetlenmesi ile sonuçlara ulaşılmasıdır. Betimsel analizde veriler araştırma sorularına göre kategorilere ayrılabilceği gibi veri toplama sürecinde ulaşılan ön bilgiler çerçevesinde de düzenlenebilir (Altunışık vd., 2015). Elde edilen bulguları okuyucuya özetlenmiş ve açıklanmış bir şekilde, doğrudan alıntılarla sunabilmek için betimsel analiz tekniği kullanılmıştır. Betimsel analizin aşamaları Şekil 15’te gösterilmektedir.

Şekil 15: Betimsel Analiz Süreci



Kaynak: Yıldırım ve Şimşek, 2016

4. BULGULAR

Bu bölümde araştırmanın bulgularına yer verilmiştir. Otomotiv sektörüne yönelik mevcut vergi teşvik uygulamalarının etkilerine ilişkin yapılan bu araştırmanın bulguları, işletmelerin genel müdürleri, muhasebe yöneticilerinin, satış müdürlerinin ve satış danışmanlarının konu ile ilgili görüş ve değerlendirmelerini içermektedir. Sektörde faaliyet gösteren ve toplam otomotiv satışları içerisinde satış yüzdesi %77,64 olan 9 otomotiv işletmesinin yetkililerinden sektörde uygulanan teşvikler hakkında elde edilen veriler, araştırma bulgularının temelini oluşturmaktadır. Bulgular, her bir unsur için sorulan sorular çerçevesinde sunulmuştur. Niteliksel çalışmalar gizlilik esasına dayanılarak yürütülmesi gerektiği için araştırmaya katılan bütün katılımcıların gerçek kimlikleri saklı tutulmuştur. Bu sebeple katılımcılar Katılımcı A, Katılımcı B, Katılımcı C... şeklinde kodlanmıştır. Katılımcılara ilişkin demografik faktörler Tablo 16’da sunulmuştur.

Araştırmaya kapsamında görüşme yapılan katılımcıların 4’ü kadın, 20’si ise erkektir. En genç katılımcı 24 yaşında, sektörde görev yapması süresi en az olan katılımcı ise 8 aydır sektörde bulunmaktadır. Yapılan en kısa görüşme 8 dakika 19 saniye, en uzun görüşme ise 30 dakika 42 saniye sürmüştür. Yapılan 24 görüşmenin toplam süresi 4 saat 52 dakika 26 saniye, ortalama görüşme süresi yaklaşık 12 dakika 11 saniye sürmüştür.

Tablo 16: Katılımcılara İlişkin Demografik Faktörler

	Cinsiyet	Frekans	Yüzde %
Demografik Faktörler	Erkek	20	83,3
	Kadın	4	16,7
	Görev	Frekans	Yüzde %
	Yönetici	8	33,3
	Satış Danışmanı	16	66,7
	Mesleki Deneyim	Frekans	Yüzde %
	1 yıldan az	1	4,2
	1-5 yıl arası	5	20,8
	6-10 yıl arası	8	33,3
	11-15 yıl arası	4	16,7
	16 yıl ve üzeri	6	25,0

4.1. SEKTÖRÜN EKONOMİK DURUMUNA İLİŞKİN BULGULAR

Katılımcılara ‘Sektörün mevcut ekonomik durumu hakkında ne düşünüyorsunuz?’ şeklinde görüşme sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların verdiği cevaplar çerçevesinde elde edilen bulgular Tablo 17’de gösterilmiştir.

Tablo 17: Sektörün Ekonomik Durumuna İlişkin Katılımcıların Görüşleri

	Katılımcı Görüşü	Frekans	Yüzde %	Açıklama
Sektörün Ekonomik Durumu	Sektörde daralma yaşanmaktadır	12	50,0	B, D, E, F, G, H, İ, J, M, R, S, U, Y, Z
	Dolar da ki yükseliş fiyatları artırmıştır	11	41,6	B, C, D, E, H, İ, M, P, S, V
	Genel ekonomik kriz mevcuttur	9	37,5	A, C, D, G, I, J, M, N, R
	Faiz oranları satışlara engel olmaktadır	7	29,2	B, C, E, İ, P, S, T
	Sektörün vergi yükü çok ağırdır	5	20,8	F, O, T, U, V
	Sektörde işsizlik oluşmaya başlamıştır	3	12,5	E, H, İ
	Mevduat faizleri daha cazip gelmektedir	2	9,5	C, P
	Diğer	3	12,5	Katılımcı; C:Tasarruf dönemine girilmiştir N:Ekonomik paketler işletmecilere yönelik olmalıdır T:Alım gücü ve gelir düzeyi azalmıştır

Sektörün mevcut ekonomik durumu hakkında katılımcıların çoğu, genel bir ekonomik krizin mevcut olduğunu ve geçmiş yıllara kıyasla satışlarda %50 ila %90 arasında daralma yaşadıklarını söylemişlerdir. Bunun sebebi olarak tüm katılımcılar vergi oranlarının yüksek olması ortak noktasında buluşmuşlar, büyük çoğunlukla da faiz oranlarının yükselmesini gerekçe olarak görmüşlerdir.

Katılımcı A ve Katılımcı B ‘2 yıldır ekonomik bir kriz içerisinde olduklarını, sektörün güç kaybettiğini, krizin yönetilmeye çalışıldığını ancak durumun daha da kötüye gittiğini’, Katılımcı H ‘Çok kötü günlerden geçtiklerini’, Katılımcı F ‘Şuan dipte olduklarını’, Katılımcı G ve Katılımcı N ‘Dar boğazda olduklarını’ Katılımcı P ve Katılımcı R ‘Durumun iyi olmadığı’ ifade etmektedirler. Katılımcı D, Katılımcı İ, Katılımcı M ve Katılımcı Z ‘Sektörde %50 - %70 arasında daralma yaşandığını’

belirtmektedirler. Katılımcı C ‘*sektörün ekonomik durumunun aslında ülkenin genel ekonomik durumunu yansıttığını*’, Katılımcı K ‘*en çok etkilenen sektör*’ oldukları, Katılımcı V ve Katılımcı Y ise ‘*ülkenin lokomotif, ekonomiyi ayakta tutacak sektörü olmalarına rağmen işlerin iyiye gitmediğini*’ belirtmektedirler.

Katılımcı B ‘*...Sektör son 2 yıldır çok büyük bir daralama içerisinde. 950binlik bir pazardan 350binlere düşülmesinden bahsedilmektedir. Buda hem şirketleri hem de üreticileri zor durumda bırakmaktadır. Sektörün ekonomik durumunun kötüye gitmesinin başlıca sebepleri vatandaşın üstüne yüklenen yüksek vergiler, dolardaki yükseliş, araç fiyatlarının çok yükseğe ulaşması ve faizlerdir...*’ şeklinde görüşlerini bildirmiştir.

Katılımcı C ‘*...Sektör şuanda ülkenin ekonomik durumunu yansıtmaktadır. Döviz etkisiyle genel olarak fiyatlarda bir artış söz konusu olmaktadır. Vergilerde genel olarak bir artış olduğu için sektörde daralma %55 - %65 oranındadır. İnsanlar ellerinde olan araçlarıyla devam etmeyi, sıfır araç alma taleplerini ertelemeyi tercih etmektedirler. Tasarruf devrine girilerek, araç almak yerine farklı yerlere yatırım yapmayı ya da başka yatırımlarda kullanmak daha cazip hale gelmiştir. Döviz ve mevduat faizlerinin tercih edildiğini...*’ ifade etmektedir.

Katılımcı E ‘*...Satış rakamlarını bir önceki yıla karşılaştırınca %70, daha önceki yıla karşılaştırınca %90’a varan daralma mevcuttur. İnsanlar araç almaktan, yatırım yapmaktan kaçınmaktalar. Araçların yurt dışında gelmesi ve yüksek döviz kuru sıfır araç fiyatlarının yükselmesine neden olmaktadır. Bununla beraber kredi faiz oranlarının yüksek olması insanların araç almasını zorlaştırmaktadır. Öte yandan mevduat faizlerinin yüksek olması, tasarruf sahiplerini vadeli hesaplara yönelterek yatırım yapmaktan yapmalarını engellemektedir. Mevcut ekonomik durumun sektör bakımından bu şekilde devam etmesinin, yaşanmakta olan krizi büyüterek geri dönülmez sonuçlar doğuracaktır. Piyasada genel olarak işsizlik oluşmaya başladı. Otomotivde işsizliğin artışı diğer sektörleri de etkileyerek, mevcut durumda kapanan fabrikaların sayısını artıracaktır...*’ düşünmektedir.

Katılımcı I ‘*...Döviz ve faiz oranlarında ki artış sektörü olumsuz olarak etkilemektedir. Satışlarımız yaklaşık %60 oranında azalırken, bu durumun ne kadar*

daha devam edeceği belirsizliğini korumaktadır. Genel olarak zor günler geçiren sektörde yatırımcılar satış adetlerini artırmaktan ziyade faaliyetlerine devam edip etmemeyi düşünmektedirler... şeklinde görüşlerini bildirmiştir.

Katılımcı P ‘...Özellikle faiz oranlarında ki ve döviz kurlarında ki yükselişe bağlı olarak araç fiyatlarındaki artışlar sektörü olumsuz olarak etkilemektedir. Şu anda insanların gözünde nakit her şeyden kıymetli konumdadır. Bu sebeple sektörde de çok ciddi geri gidiş mevcuttur. Satış rakamlarında %60 %70'lere varan düşüşler olduğunu...' belirtmiştir.

Katılımcı S ‘...Geçen yıllarda alıcı sayısı çoktu satışlar günden güne artabiliyordu, şuan tam tersi günden güne satışlar azalmaktadır. Banka tüketici kredisi faiz oranlarının yüksek olması satışları %90 oranında etkilemektedir. Taşıt fiyatları zaten yüksek olduğu için müşterilerin satın aldıkları araçların bedellerini nakit olarak karşılama güçleri azalmakta bu sebeple krediye başvurulmak zorunda kalınmaktadır. Kredi kullanımı sonucu geri ödenecek miktarın yüksek olması geleceğe ilişkin belirsizlikleri artırmakta ve potansiyel müşterilerin araç satın almasını engellediğini...' savunmaktadır.

Katılımcı Y ‘... Otomotiv sektörünün Türkiye ekonomisini ayakta tutan önemli bir sektör olduğunu' belirterek 'geleneksel noktanın gazetelerde ve televizyonlarda yer alan haberlerden daha kötü durumda olduğu' ifade etmiştir.

4.2. SEKTÖRÜN VERGİSEL DURUMUNA İLİŞKİN BULGULAR

Katılımcılara ‘Sektörde uygulanan vergiler hakkında ne düşünüyorsunuz?’ şeklinde görüşme sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların vermiş oldukları cevaplar çerçevesinde elde edilen bulgular Tablo 18’de gösterilmiştir.

Tablo 18: Sektörün Vergisel Durumuna İlişkin Katılımcıların Görüşleri

	Katılımcı Görüşü	Frekans	Yüzde %	Açıklama
Sektörde Uygulanan Vergiler	Sektörün vergi yükü çok fazladır	11	45,8	A, E, G, I, İ, N, P, M, O, P, T
	Vergiler düşürülüp kalıcı hale getirilmelidir	5	20,8	A, H, İ, O, S
	Diğer sektörlerden de vergi alınmalıdır	4	16,7	E, N, Y, Z
	Genel olarak vergi sistemi adil değildir	3	12,5	C, E, N
	ÖTV matrahları arası oran artışları çok serttir	2	8,3	T, M

Genel olarak katılımcılar sektörün vergi yükünün çok olduğunu, müşterilerin ‘1 araç kendime 1 araç devlete alıyorum’ diyerek araç almaktan kaçındıklarını, bunun yanı sıra küresel kriz neticesinde faiz oranlarının yükselmesi, döviz kurunda yaşanan ani artışın araç fiyatlarına etkisinin çok olduğunu bu sebeple araç satamadıklarını ifade etmektedirler.

Katılımcı E ‘...Genel itibari ile vergi sistemi daha adil bir yapıya ulaşabilirse, daha fazla vergi toplanacaktır. Otomotiv sektörünün vergilendirilmesinin kontrol edilebilir olması sebebi ile diğer sektörlerle nazaran daha fazla vergilendirilmektedir. Şirketler bir şekilde vergiden kaçınabiliyor ama çalışanların bu imkânı maalesef yok. Otomotiv sektöründe her şey nakit ve kayıt altında olduğunu...’ belirtmiştir.

Katılımcı İ ‘Avrupa’da emisyon hacmine göre ilk tescil vergisi alınmakta üretimde buna göre yapılmaktadır. Türkiye’de ise silindir hacmine göre ÖTV alınması sebebi ile, ithal edilerek satılan araçlar için vergi sistemlerin uyuşmadığını’, Katılımcı R ‘Avrupa’da MTV’nin emisyon değerlerine göre, ülkemizde ise silindir hacmi ve fatura bedeli üzerinden olduğunu belirterek, çevreye duyarlı bir sisteme geçmek için önümüzde daha çok yol olduğunu’ düşünmektedir.

Katılımcı N ‘...Türk insanı zar zor bir şey sahibi olabiliyor. Vergi sistemi sadece sektör bazında değil genel itibari ile eleştiri konusudur. Adalet herkese her şeyi eşit dağıtmak değildir, adalet haklıya hakkını teslim etmek demektir. Gelir düzeyi yüksek olan kişiler araç alırken ödediği vergiyi gider olarak gösterip devlete diğer faaliyetlerinden ötürü ödeyeceği vergiden kısıbiliyor. Küçük ve orta sınıf esnaflar verginin altında ezildiğini...’ dile getirmiştir.

Katılımcı P ‘...Devletin vergi ihtiyacı olduğu için ve vergi gelirlerinde otomotiv uzun zamandır büyük yer kapladığı içinde sektörden kolay kolay vazgeçilemiyor. Devletinde kendine göre yapmış olduğu bir bütçe var. Otomotiv sektörünün de bu bütçe içerisinde büyük bir yer kapladığını...’ ifade etmektedir.

Katılımcı S ‘Sıfır araçların emisyon değerlerinin çok düşük olduğunu buna rağmen daha yüksek MTV ödendiğini, araç yaşı büyük olup gaz salınımı yüksek olan araçların daha az vergi ödediğini’, Katılımcı L ‘Çevreye daha çok zarar veren araçların daha yüksek vergi ödemesi gerektiğini, çevreye duyarlı araçların ödüllendirilmesini bu sebeple elektrikli ve hibrit araçların vergilerinin düşürülerek kullanıma teşvik edilmesi gerektiğini’ düşünmektedir.

Katılımcı T ‘...Genel olarak vergilerin yüksek olduğunu düşünüyorum ÖTV oranları matrahların arasındaki dilimler çok ani yükselmektedir. Yüksek sınıf araçlara çıktıkça vergilerin yükselmesi sebebi ile araç satılamadığını...’ belirtmiştir.

Katılımcı Y ‘...Devlet vergi gelirlerini sadece otomotiv sektörüne bağlamamalı, farklı sektörlerden de vergi almalıdır. Örneğin pırlanta satışlarından vergi alınmıyor. Devletin vergi kaybını göze alarak ekonomiyi canlı tutmak adına tüketicuyu alıma ve üreticiyi üretime yönlendirmesi gerektiğini...’ savunmaktadır.

Katılımcıların paylaştıkları görüşler genel itibari ile sektörde uygulanan vergilerin çok ağır olduğu yönündedir. Sektörde uygulanmakta olan ÖTV, KDV, MTV ve diğer vergiler olmak üzere 4 husus hakkında elde edilen bulgular başlıklar halinde incelenecektir.

4.2.1. Özel Tüketim Vergisi ile İlgili Bulgular

Katılımcılara ‘ÖTV oranları ideal mi? ÖTV düşürülürse devletin vazgeçeceği vergi alacağı nereden karşılanmalı?’ şeklinde görüşme sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların Özel Tüketim Vergisi hakkında ki görüşlerinden elde edilen bulgular Tablo 19’da gösterilmiştir.

Tablo 19: Özel Tüketim Vergisine İlişkin Katılımcıların Görüşleri

	Katılımcı Görüşü	Frekans	Yüzde %	Açıklama
Özel Tüketim Vergisi	ÖTV oranları çok yüksek	10	41,7	A, B, C, D, G, K, M, R, S, Z
	ÖTV oranları indirilmelidir	6	25	G, H, J, K, M, R
	Otomobil artık özel tüketim değil	3	12,5	L, Y, Z
	ÖTV tamamen kaldırılmalıdır	2	8,3	B, F
	Diğer	2	8,3	Katılımcı; F: Tek vergi dilimine geçilmelidir U: ÖTV geçici süre kaldırılmalıdır

Katılımcı E ‘...Sıfır araç alırken arabanın fiyatına ek olarak ÖTV artı verginin vergisi KDV ödenmektedir. Bu sebeple insanlar artık sıfır araç almaktan kaçınmaya başlamıştır. Son 3 yılda bile araç fiyatları yaklaşık olarak 2-2,5 kat artmış durumdadır. Bunun tek nedeni dolar kurundaki artış değildir. ÖTV oranlarının yüksek oluşunun yanı sıra banka faiz oranlarının yükselmesi de araç satış fiyatlarının yükselmesinde oldukça etkili olmaktadır. ÖTV oranlarında uygulanan indiriminin iki kez uzatılmasına rağmen yine de istenilen satışlara ulaşılamamıştır. Sektör dönem başında öngörülen rakamlarının çok uzağında kalmış durumdadır. ÖTV oranlarının düşürülememesine sebep olarak cari açığın artacak olması gösterilmesine rağmen sektör açısından çok geçerli bir neden olarak görülmediğini...’ savunmuştur.

Katılımcı H ‘...ÖTV oranları mevcut oranların da altına düşürülerek %20-%25 bandına getirilmelidir. Geçmiş yıllarda yapılan satışlar ile kıyaslayınca bu dönem yapılan satışlar %90’a yakın bir oranda düşmüş durumdadır. Bu sadece firmamızın özelinde değil sektörde faaliyet gösteren tüm firmalar için geçerlidir.

Sektör açısından satış rakamlarının bu denli yüksek ölçüde azalması, geleceğimiz açısından büyük bir kayıp ve endişe verici bir durumdur. Araç satış rakamlarının ortalama düzeye çıkabilmesi için devletin ÖTV indirimi uygulaması gerekmektedir. Uygulanan indirim sonucu vazgeçilen vergi alacağı daha çok araç satılarak telafi edilebilir. Yoksa hiç araç satılmayacak, böylece hiç ÖTV ödenmeyecektir. Bu durumun da daha büyük bir vergi kaybına yol açacağını...' ifade etmiştir.

Katılımcı İ '...Sektör olarak genel itibari ile ÖTV oranlarında yapılacak tüm teşviklere ihtiyaç duymaktayız. Avrupa'da sıfır araç satışlarında emisyon değerlerine göre vergi alınması uygulamasına rağmen, Türkiye'de silindir hacmine göre vergilendirme yöntemi mevcuttur. Üreticilerin Avrupa da bulunması sebebi ile kendi ülkelerine yönelik strateji uygulayıp, silindir hacminden ziyade emisyon değerlerine göre üretim yapılmaktadır. Bu nedenle ülkemizde ki sistemle entegre olmadığını...' belirtmektedir.

Katılımcı K '...Satışları en çok etkileyen faktör ÖTV oranlarının aşırı yüksek olmasıdır. ÖTV oranları düşürülerek, matrahlar esnetilip daha cazip hale getirilmelidir. Devletin sektöre yönelik uygulayacağı teşvikler sonucunda vazgeçeceği vergi alacağı satış rakamlarının artması ya da devletin kendi maliyetlerini azaltması şeklinde telafi edilebilir...' şeklinde görüş bildirmiştir.

Katılımcı L '...10-20 yıl önce bir araç lüks tüketim olsa da artık özel tüketimden çıkmış vaziyettedir. 50.000TL'ye de satılan araç olmakla birlikte, 5.000.000TL'ye de satılan araç mevcuttur. Sektöre uygulanan vergi oranlarını mantıklı, makul ve tabana yayacak şekilde uygulamak daha mantıklı olacaktır. ÖTV oranlar bir miktarda olsa düşürülmelidir. ÖTV oranları düşürüldüğünde 2 problem karşımıza çıkmaktadır. İlk problem devletin gelirlerinin ¼'ü aşınmış olacak, başka yerden vergilendirme yöntemi aranacaktır. Çünkü devletinde bir ekonomi dengesi vardır. İkinci problem de sektörde ki ürünlerin çoğunun ithal olmasıdır. Burada talep artması sonucunda, dış ticaret açığımız daha da artacaktır. Çözüm yolu ülkede üretim yapabilmektir. Yerli otomobil iyi organize edilip iyi pazarlanabilirse oradan gelecek getiri yeterli olacaktır. Ülkemizde üretim yapabilirsek hem vergiler düşeceğini hem de dış ticaret açığının kapanacağını ...' savunmaktadır.

Katılımcı U ‘...Sektörde uygulanan mevcut ÖTV oranları adil değildir. Bunun yanı sıra ÖTV’nin KDV’si de alınmakta olup verginin de vergisi ödenmektedir. Bunun tek çözümü devlet tarafından vergi oranlarının düşürülmesidir. İnsanların alım gücü oldukça düşmüştür. Sektör çok büyük bir kriz döneminin içerisinde olup zor bir dönemden geçmektedir. Daha önceden uygulandığı şekilde ÖTV sıfırlanabilir. Pazarın daralması da vergi oranlarının çok yüksek olduğunu gösterdiğini...’ düşünmektedir.

4.2.2. Katma Değer Vergisi İle İlgili Bulgular

Katılımcılara ‘ÖTV’nin KDV’si alınmalı mı?’ şeklinde görüşme sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların Katma Değer Vergisi hakkında ki görüşlerinden elde edilen bulgular Tablo 20’de gösterilmiştir.

Tablo 20: Katma Değer Vergisine İlişkin Katılımcıların Görüşleri

	Katılımcı Görüşü	Frekans	Yüzde %	Açıklama
Katma Değer Vergisi	ÖTV’nin KDV’si alınmamalıdır	24	100	Tüm katılımcılar.
	KDV sektörde aşırı olan vergilere artı bir yük oluşturmaktadır	24	100	Tüm katılımcılar.
	Diğer	1	4,2	Y: KDV alınmalı, ama ÖTV’nin KDV’si alınmamalıdır

Katılımcıların hepsi, ÖTV’den KDV alınmasını doğru bulmadıklarını, zaten araç fiyatı kadar ÖTV ödendiğini, verginin de vergisinin ödendiğini belirtmişlerdir. Dünya’da bu uygulamanın benzeri olmadığını ifade ederek zaten zor günlerden geçen sektörünün üzerinde büyük bir yük olarak gördüklerini vergilerin kaldırılması ya da indirimle gidilmesi gerektiği belirtmişlerdir.

Katılımcı I ‘...Ülkemizde Maalesef verginin de vergisi alınmaktadır. ÖTV den KDV alınmasının fiyatlara çok büyük etkisi oluyor ve sektörü zor durumda bırakmaktadır...’, Katılımcı J ‘...ÖTV den KDV alınmamalıdır. Devlet sektöre yönelik her şeyden vergi almaktadır. Otomotiv sektöründe de yavaşlamanın önüne geçmek ve piyasayı hızlandırmak için KDV’nin alınmaması gerekir...’, Katılımcı Y ise

‘...ÖTV’nin KDV’sinin alınmasının dünyada başka örneği yoktur. İlla alınacaksa da cüzi rakamlarda alınmalıdır. KDV ise makul düzeyde olmak şartı ile alınabilir...’ şeklinde görüşlerini belirtmiştir.

4.2.3. Motorlu Taşıtlar Vergisi ile İlgili Bulgular

Katılımcılara ‘MTV uygulaması hakkında ne düşünüyorsunuz? Adil mi? MTV sistemi çevreye duyarlı mı? 2018 yılında geçilen fatura bedeli üzerinden MTV alınması hakkında ne düşünüyorsunuz?’ şeklinde görüşme sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların Motorlu Taşıtlar Vergisi hakkında ki görüşlerinden elde edilen bulgular Tablo 21’de gösterilmiştir.

Tablo 21: Motorlu Taşıtlar Vergisine İlişkin Katılımcıların Görüşleri

	Katılımcı Görüşü	Frekans	Yüzde %	Açıklama
Motorlu Taşıtlar Vergisi	Emisyon hacmine göre vergilendirme yapılmalıdır	5	20,8	A, N, T, U, V
	Pahalı araçlardan daha yüksek MTV alınmalıdır	4	16,7	B, G, O, R
	Fatura bedeli üzerinden vergilendirme yapılmalıdır	3	12,5	H, O, P
	MTV oranları çok yüksektir	3	12,5	M, F, V
	Elektrikli araçlardan daha az vergi alınmalıdır	3	12,5	E, C, U
	MTV dönemlerinde azalma yapılabilir	3	12,5	A, S, O
	Daha yaşlı araçlardan daha fazla MTV alınmalıdır	2	8,3	B, S
	Silindir hacmine göre vergilendirme yapılmalıdır	2	8,3	G, J
	Elektrikli araçlar teknoloji çöplüğüne neden olabilir	2	8,3	Y, Z

Katılımcı B ‘...Araç yaşlandıkça MTV’nin artması daha doğru olur. Genç araçların yani doğaya daha az zarar veren araçların daha düşük vergi vermesi gerekir. Pahalı araba alırsan daha çok vergi, ucuz araba alırsan daha az vergi almak yerine, yaşlandıkça daha çok vergi alınması gerektiğini...’ ifade etmektedir.

Katılımcı L ‘...MTV’nin aracın değerine göre alınması daha doğru bir uygulamadır. Silindir hacmine göre iki araç arasındaki fiyat farkı iki kat olsa bile aynı MTV ödenmekteydi. Çevreye daha çok CO₂ yayan araçların daha fazla vergi vermesini doğru bir uygulamadır. Bu sebeple elektrikli araçlarda ÖTV çok az ya da hiç

alınmamalıdır. Elektrikli araçlarda uygulanan vergi oranlarının yüksek olması potansiyel müşteri açısından caydırıcı bir etken olduğunu...’ ifade etmektedir.

Katılımcı O ‘...Herkes kendi kullandığı aracın fiyatına göre MTV ödemelidir. MTV’nin 6 aylık dönemler halinde alınması araç satışlarında tüketici tercihlerini etkilemektedir. İkinci MTV dönemi olan Temmuz ayına yaklaşan satışlarda müşteri taşıt alma tercihini ötelemektedir. Vergilendirme dönemlerine ilişkin değişiklik yapılması satışlarımızı olumlu yönde etkileyecektir. Örneklemek gerekirse aracı kullanmaya başladıktan itibaren 6 ay sonra MTV alınabileceğini...’ düşünmektedir.

Katılımcı S ‘...Sıfır araçlarda emisyon değerlerinin çok düşük olmasına karşın yüksek oranda vergi ödenmektedir. Yaş itibari ile eski araçların gaz salınımı yüksek olmasına rağmen daha az vergi ödenmektedir. Emisyon hacmi bakımından çevreye duyarlı olup, teknolojik bakımdan daha gelişmiş trafik güvenliğini daha az riske atan yeni araçlardan daha fazla vergi alınması sektörün sıfır araç satışlarını etkilemektedir. Müşteriler sıfır taşıt alırken yıllık ortalama 2000TL civarında olan MTV’yi de göz önünde bulundurmaktadır. Sıfır taşıtlarda uygulanan 3 yıl sonra araç muayenesi gibi belirli bir süre MTV alınmayacak şeklinde bir uygulama yapılmalıdır...’ şeklinde düşünmektedir.

Katılımcı U ‘...MTV, araçların çevreye vermiş oldukları zarara göre uygulanmalıdır. Bu sebeple çevreye daha fazla zararlı olan dizel motorlu taşıt üretimi yavaş yavaş son bulmaktadır. Hibrit araç üretimini çevreye duyarlı olması sebebi ile desteklenmelidir. Bu bakımdan hibrit ve elektrikli taşıtlardan alınan vergiler düşürülerek müşteriler tarafından daha cazip hale getirilmesi gerektiğini...’ ifade etmiştir.

4.2.4. Diğer Vergiler ile İlgili Bulgular

Katılımcıların sektörde uygulanan diğer vergiler; gümrük vergisi, akaryakıt üzerinden alınan vergiler ve sektörle bağlantılı olarak alınan kasko, sigorta, muayene ücretleri hakkında ki görüşlerinden elde edilen bulgular Tablo 22’de gösterilmiştir.

Tablo 22: Diğer Vergilere İlişkin Katılımcıların Görüşleri

	Katılımcı Görüşü	Frekans	Yüzde %	Açıklama
Diğer Vergiler	Akaryakıt fiyatları satışları etkilemektedir	4	16,7	D, M, O, Z
	Muayene ücretleri, ruhsat harçları vb. uygulamalar müşterileri zorlamaktadır	3	12,5	F, G, I
	Diğer	1	4,2	P: Dünyanın en fazla Kurumlar Vergisi alan ülkelerindeniz

Katılımcı G ‘...Motorlu taşıtlardan alınan vergiler sadece araç alımı sırasında ödenen vergiler ile sınırlı değildir. Akaryakıt üzerinden alınan vergiler, zorunlu trafik sigortası, kasko ve muayene ücreti gibi diğer maliyetlerde müşterilerin araç alım tercihleri üzerinde etkili olduğunu...’ savunmaktadır.

Katılımcı M ‘...Zaten araç alınırken ÖTV ve KDV ödenmekte, ekstra olarak yılda 2 kez tekrar MTV alınmaktadır. Bunun dışında araç için yakıt alırken ayrıyeten yüksek oranda vergi uygulanmaktadır. Otomotiv üzerinden alınan vergilerin yüksek oluşu diğer tüm faktörlerle birleşince satışlarımızı oldukça etkilemektedir. Alınan vergilerin azaltılması satış adetlerimiz üzerinde olumlu etki yaparak, daha geniş kitleye hitap etmemizi sağlayacaktır...’ şeklinde görüşlerini belirtmiştir.

Katılımcı P ‘...Sektörde faaliyet gösteren şirketlerin üzerindeki vergi baskısı oldukça yüksektir. Uygulanan Kurumlar Vergisi oranları bakımından dünyada en yüksek olan ülkelerden biri...’ olduğunu ifade etmektedir.

4.3. SEKTÖRÜN KARLILIK DURUMUNA İLİŞKİN BULGULAR

Katılımcılara ‘Sektörün karlılık oranı hakkında bilgi verebilir misiniz? Vergiler karlılığı ve satışlarınızı etkiler mi?’ şeklinde görüşme sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların vermiş oldukları cevaplar çerçevesinde elde edilen bulgular Tablo 23’te gösterilmiştir.

Tablo 23: Sektörün Karlılık Durumuna İlişkin Katılımcıların Görüşleri

	Katılımcı Görüşü	Frekans	Yüzde %	Açıklama
Karlılık Durumu	Karlılık oranı geçmiş yıllara göre azalmıştır	12	50,0	A, B, D, F, G, H, İ, J, N, P, V, T
	Karlılık oranı sanıldığı kadar yüksek değildir	9	37,5	B, H, I, İ, O, R, U, Y, Z
	Vergiler satışları etkilemektedir	8	33,3	C, F, K, L, N, T, U, V
	Vergiler karlılığı azaltmaktadır	6	25,0	F, H, I, J, N, T
	Rekabet ortamı karlılığı azaltmaktadır	6	25,0	A, İ, K, M, P, R
	Satış sonrası hizmetlerden daha çok kar edilmektedir	6	25,0	A, İ, K, M, P, R
	Finansman maliyetleri çok fazla yükselmiştir	4	16,7	L, P, Y, Z
	Stok maliyetleri artmıştır	4	16,7	D, P, Y, Z
	Diğer	2	8,3	Katılımcı; D: İthal araçlarda karlılığımız daha da düşük G: Üretici firma maliyetleri yükseldi

Katılımcı D ‘Geçmişe kıyasla karlılık oranları düşmüştür. Bu düşüş ithal araçlarda daha da büyüktür. Müşterilerin alım gücünün düşük olması sebebi ile daha küçük motorlu, LPG uyumlu araç tercih etmektedirler. Üretici firmalar tüm araç modellerinden göndermekte, bu sebeple bütün araçlardan satış yapılması zorunludur. Satış yapılamayıp mağazada kalan araçlar artı bir maliyet oluşturmaktadır’, Katılımcı P ‘Teknolojinin gelişmesi ile müşterinin araştırma yaparak araç almaya gelmektedir. Fiyat konusunda bilinçli olan müşterilere ısrarcı olunamadığını, maliyetlerin artması sonucu karlılığın en aza düştüğünü’ belirtmektedir.

Katılımcı A ‘...Sektörün karlılık oranı geçmiş yıllara göre daha da azalmıştır. Ortalama araç başı %3-%5 karlılık oranından şuanda neredeyse %1’e kadar inilmiştir. Sektörde yaşanan yoğun rekabet ortamı neticesinde, herkes satış yapabilmek için minimum fiyat vermektedir. Bu da karlılık oranlarının düşmesine yol açmaktadır. Genel olarak sektörde fazla satıp sürümden kazanma ve satış sonrasında hizmetlerden elde edilen kar düşünülerek hareket edildiğini...’ düşündürmektedir.

Katılımcı D ‘...Bugüne kıyasla geçmiş yıllarda sektörün karlılık oranı daha yüksekti. Şu anda %1,5-2 karlılık üzerinden satış yapılmakta, bu oran ithal araçlarda daha da düşmektedir. Müşteriler genel ekonomik koşullarında etkisiyle harcamalarını kontrol altında tutmayı tercih etmektedirler. Bu sebeple daha ekonomik ve ucuz olması bakımından küçük motorlu, benzinli ve LPG uyumlu araçlar tercih edilmektedir. Fakat fabrika bu tercihlere uygun araç göndermemekte olup, bütün araçlardan satmak mecburiyeti mevcuttur. Satmak üzere alınan araçlar farklı finans yönetimi ile vadeli olarak temin edilmektedir. Satılamayan her aracın satılmadığı gün bazında faiz yükü oluştuğunu...’ savunmaktadır.

Katılımcı L ‘...Vergiler satışlarımızı ciddi manada etkilemektedir. 2013 2014 2015 yıllarında yüksek oranda ÖTV artışları olmasına rağmen satışları çok ciddi manada etkilenmemiştir. Bu sebeple satışları özellikle ticari taşıt satışını, vergilerden ziyade genel ekonomik durum; faizler, döviz kuru, etkilemektedir. Potansiyel müşteriler araç almaktansa vadeli mevduat hesaplarında sahip oldukları birikimleri değerlendirmeyi tercih etmektedirler. İnsanların tüketim yapmaktansa birikime yönelmesi, ekonomik durgunluğa ve krize neden olmakta, enflasyon ile faiz oranlarını artırarak kısır döngüye girilmesine yol açtığını...’ belirtmektedir.

Katılımcı P ‘...Müşteriler çağımızın gereği olarak teknolojik gelişmeleri yakından takip etmektedirler. Sahip olunmak istenen araçlara ait fiyat araştırması çeşitli teknolojik kanallarda yapılabilmekte, müşteriler tüm bu imkânlar neticesinde tüm imkânları kullanarak araştırma yaparak, alacakları aracın fiyatını bilerek galeriye gelmektedirler. Her bayinin kendine göre finansman yönetimi olması sebebi ile araçların fiyatları her yerde aynı olmamaktadır. Aracın satılmadığı süre boyunca bir maliyete katlanılmakta, bu da fiyatlarına yansımaktadır. Stok maliyetleri giderek artmaktadır. Rekabetçi ortamda olunması sebebi ile satış yapabilmek adına fiyatlar

düşürülerek mümkün olduğunca düşük kar oranlarından satış yapılmaya çalışıldığını...' ifade etmektedir.

Katılımcı U '*... Bir araç satıldığı anda sektörün genel itibari elde ettiği kar oranı devletin elde ettiği vergi geliri ile kıyaslanınca oldukça düşük seviyededir. Bugün itibari ile %1 karlılık oranı ile satış yapılmaya çalışılmakta bu oranın dahi korunamadığı satışlar olmaktadır. Müşteri yüksek fiyatlar ödeyerek sıfır araç satın alırken pazarlık yapmak istemekte, karlılık oranının düşük olduğu inandırıcı gelmemektedir. Vergilerin karlılığı çok fazla etkilememesine rağmen, satışları %70 oranında etkilemektedir. Bu da geçen yıla kıyaslayınca çok ciddi bir orana tekabül etmektedir. Önümüzdeki yıllarda da daralmanın giderek artacağını...*' düşünmektedir.

Katılımcı Y '*...Otomotivde çok karlılık diye bir şey yoktur. Bayiler ne kadar çoksatarsa o kadar çok gelir elde eder. Dışarıdan görüldüğü gibi sektörde yüksek karlılık oranları mevcut değildir...*' şeklinde görüşlerini paylaşmıştır.

4.4. SEKTÖRDE UYGULANAN TEŞVİKLERE İLİŞKİN BULGULAR

Katılımcılara ‘Sektörde uygulanan vergi teşvik uygulamaları hakkında ne düşünüyorsunuz? Teşvikler faydalı mı? Nasıl geliştirilebilir?’ şeklinde görüşme sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların vermiş oldukları cevaplar çerçevesinde elde edilen bulgular Tablo 24’te gösterilmiştir.

Tablo 24: Sektörün Uygulanan Teşviklere İlişkin Katılımcıların Görüşleri

	Katılımcı Görüşü	Frekans	Yüzde %	Açıklama
Sektörde Uygulanan Teşvikler	Sektörde uygulanan teşvikler genel olarak faydalıdır	11	45,8	A, B, D, G, I, J, K, L, M, S, Y
	Sektöre yönelik teşvikler devam etmelidir	8	33,3	A, B, G, H, I, İ, S, T
	Teşvikler yeterli değildir	3	12,5	F, P, R
	Teşvikler geçici önlem olup, sürekli beklenti oluşturmaktadır	3	12,5	P, Y, Z
	Ticari taşıtlarda %1 KDV oranı uygulaması teşviki faydalı olmamıştır	3	12,5	A, P, T
	Teşvikler heyecan oluşturmaktadır	2	8,3	C, O
	ÖTV oranı indiriminde matrah yükseltilmeli daha geniş kapsamlı olmalıdır	2	8,3	K, M
	Diğer	3	12,5	Katılımcı; H: %1 KDV oranı uygulaması teşviki binek araçlarda da uygulanmalıdır T: Ticari taşıtların yenilenmesinde ÖTV istisnası faydalı bir teşvik devam etmelidir V: Hurda teşviki ikinci el araçların fiyatları artırmıştır

Katılımcıların büyük çoğunluğu sektörün bir kriz döneminde olduğunu ifade etmektedirler. Bunun sebebinin sadece sektörde yaşayan fiyat artışına bağlı olmadığını belirterek, devlet tarafından uygulanan teşvik uygulamalarının büyük ölçüde daralan piyasayı canlandırdığını, durma noktasına genel satışları biraz da olsa hareketlendirdiğini savunmaktadırlar. Katılımcı C ‘teşvik adının bile müşteriye alım yapmaya yönelttiğini’ düşünmektedir.

Katılımcı B ‘*ÖTV ve hurda indirimi ile ciddi bir ivme yakalandığı, teşvikler olmasa piyasanın durma noktasına geldiği*’ şeklinde görüş bildirirken, Katılımcı P ‘*Müşteriler sürekli teşvik beklentisi halinde oldukları için bazı aylar satışlar sıfıra düşüyor. Pozitif etkilerinin yanı sıra negatif etkileri de olduğunu*’ belirtmektedir.

Katılımcı H ve Katılımcı İ ‘*Ekonomik kriz düzelene, mali piyasalar gerekli koşullara dönene kadar teşviklerin devam etmesi gerektiğini*’ düşünmektedirler.

Katılımcı S ‘*Hurda teşviki çok faydalı, kalıcı hale gelmeli*’ şeklinde görüş bildirirken, Katılımcı V ‘*Hurda teşviki genel amacının dışında kullanıldığı, ikinci el araç piyasasında ki fiyatları artırdığı*’ yönünde görüş bildirmişlerdir.

Katılımcı A ‘*...Hurda teşviki ile ÖTV indirimi sektör açısından oldukça faydalı olmuştur. Sektörün içinde bulunduğu krizi yönetmek yapılan iyi bir hamle olarak değerlendirilmiştir. Sektörün geleceği açısından uygulanan teşvikler devam ettirilmelidir. Ticari taşıtlarda %1 KDV oran uygulaması teşviki yeterince faydalı olmamıştır. 2018 den sonra ticari pazarı oldukça azalmış, ticari araç satışları %60 oranında düşmüştür. Binek otomobillerin satış oranlarında ki yüzdesi %80e çıkmıştır. Ticaret yapan müşteriler, ekonomik krizden ötürü ve alım esnasında ödenen %18 KDV’yi gider olarak kullanma imkânı da kalmaması sebebi ile ticari araç tercihinden vazgeçerek binek otomobillere yöneldiğini...*’ ifade etmektedir.

Katılımcı G ‘*...ÖTV oran indirimin bitmesi ile birlikte satışlar aniden kesilerek durma noktasına gelmiştir. Teşviklerin devam etmesi sektöre canlılık kazandıracaktır. Satışlar devam ederse devlette vergi kazanmaya devam edebilecektir. ÖTV oranlarının bugünkü gibi yüksek seyir etmesi otomotiv sektörü açısından hoş olmayan sonuçlar doğacaktır. Geçmiş yıllara oranla zaten düşük seviyelerde olan satış rakamları sonucunca, sektörde kriz büyüyecek haliyle çalışanlar işsiz kalmaya başlayacaktır. Çalışanların aileleri ve diğer sektörlerle olan etkisi göz önünde bulundurulunca etki alanının oldukça büyüyeceğini...*’ savunmaktadır.

Katılımcı H ‘*...Ekonomik kriz düzelene kadar teşvikler fazlasıyla devam etmelidir. Ticari araçlarda uygulanan KDV oranı düşürülmesi uygulamasının binek araçlarda da uygulanması faydalı olacağını...*’ düşünmektedir.

Katılımcı I ‘...Teşvikler sektör açısından faydalıdır. Şu anki piyasada bulunmaz bir uygulama olmuştur. Yine de sektörde işler iyi değildir. Çoğu firma kapanmış ya da kapanma sürecindedir. Sektörde çalışan sayısı yarı yarıya düşmüş durumdadır. Çoğu giderde kısıntıya gitmek zorunda kalınmıştır. Şuan ki piyasa durumuna göre teşviklerin devam etmesi gerekmektedir. Teşviklerin uzamaması halinde sıfır araç piyasasının yerini ikinci el araç piyasasının alacağını...’ savunmuştur.

Katılımcı P ‘...ÖTV oran indirimi teşvikinin birkaç kez uzaması neticesinde müşterilerde sürekli beklenti oluşmuştur. Bu beklenti sonucunda potansiyel müşteriler alım kararlarını öteleyerek satışlarını ertelemektedir. Neticede yılsonu gibi belirli dönemlerde zaten bir sonra ki ay ÖTV indirimi olacak beklentisi sonucu satışlar sıfıra düşmektedir. Bu sebeple teşviklerin pozitif etkilerinin yanında negatif etkileri de mevcuttur. Geçici tedbir almak yerine, insanları sürekli beklentiye sokmayacak şekilde sistem oturtulması daha mantıklı olacaktır. Ticari araçlarda %1 KDV oranı indirimi konusunda uygulanan teşvikler beklenen düzeyde etkili olmamıştır. Zaten müşteri sıfır ticari taşıt alırken ödediği KDV’yi işletmesinde ki faaliyetlerinden dolayı ödeyeceği vergiden düşebildiği için teşviki faydalı görmemiştir. Sıfır araç alınırken müşteriler aracın kendilerine toplam maliyetini göz önünde bulundurarak karar vermektedirler. Banka tüketici kredileri faiz oranlarının yüksek olması satın alma tercihlerini çok etkilemektedir. Bir teşvik yapılacaksa kredi faiz oranlarının cazip ve uygun hale getirilmesi noktasında yapılması gerektiğini...’ ifade etmektedir.

Katılımcı S ‘...ÖTV indiriminin uzaması, hatta sürekli hale gelmesi, indirimin %15 oranında değil mümkün olacağı kadar yüksek seviyede olması gerekmektedir. İndirim krizi sadece geçiştirebilir. %15 oranında indirim tüm araç gruplarında çok etkili olmamış sadece durgunlaşan satışları biraz da olsa hareketlendirmiştir. Hurda teşviki çok faydalı olup kalıcı hale getirilmesi için gerekli çalışmalar yapılmalıdır. Hurda teşviki uygulaması eski taşıtların trafikten çekilerek kaza riskini azalması açısından yerinde bir karar olmuştur. Bunun yanı sıra hem sektörün satış rakamlarının artması, hem vatandaşın alım kararını olumlu yönde etkilemesi açısından faydalıdır. Hurda teşvikindeki uygulanan matrah dilimi değiştirilerek daha çok araç kapsama girmelidir, şu an matrahlar üzerinde kısıtlı sayıda araç hurda

teşviki kapsamına girebilmektedir. Bununla birlikte ÖTV oran indirimi uygulaması devam etmelidir...' şeklinde görüşlerini belirtmiştir.

Katılımcı V '*...Hurda teşviki sebebi ile Avrupa'nın hiçbir yerinde kullanılmayacak, trafiğe çıkması yasak olan araçlar şuanda çok yüksek fiyatlara satılmaya başlanmıştır. Bu durum ikinci el piyasasında fiyatların yükselmesine sebep olmuştur. Hurda araçları toplayıp, halka verilen indirimi kendi lehine kullanan çok fazla kişi mevcuttur. Genel amacının dışında kullanılmaktadır. Hurda teşviki yerine tüm araçlara belli oranda ÖTV indirimi yapılmalı ve belli kriterlere uymayan araçların bir şekilde trafikten çektililmesi gerektiğini...*' düşünmektedir.

Katılımcı Z '*...Piyasada %60'dan fazla daralma mevcuttur. Teşvik sonrası geçmiş yıllara kıyasla iyice azalan sıfır araç satışları biraz hareketlenmiştir. Teşvikin bitmesi ile birlikte şimdi satışlar sıfıra yaklaşmıştır. İnsanların cebinden ne kadar az para çıkarsa o kadar iyi olarak görülmektedir. Bu sebeple ne kadar çok teşvik olursa sektör açısından o kadar iyi etkileri olmaktadır. Sektörün finans sektörüyle bağlantılı olması sebebi tüketici kredisi faiz oranlarının yüksek olması satışları oldukça etkilemektedir. Teşvikler sadece geçici bir tedbir olmakta, sadece halkı teşvik adı altında alıma yönlendirmek için yapılmaktadır. Gerçek anlamda tüketicileri araç almaya itecek kadar cazip bir ÖTV teşviki söz konusu olmadığını...*' savunmaktadır.

4.5. SEKTÖRE YÖNELİK ÖNERİLERE İLİŞKİN BULGULAR

Katılımcılara ‘Sektör için önerileriniz nelerdir?’ şeklinde görüşme sorusu yöneltilmiştir. Katılımcıların vermiş oldukları cevaplar çerçevesinde elde edilen bulgular Tablo 25’te gösterilmiştir.

Tablo 25: Sektöre Yönelik Önerilere İlişkin Katılımcıların Görüşleri

	Katılımcı Görüşü	Frekans	Yüzde %	Açıklama
	Faiz oranları ile ilgili düzenlemeler yapılmalıdır	10	41,7	A, B, E, K, J, O, P, R, T, U
Sektöre Yönelik öneriler	Teşviklerin artırılarak devam ettirilmesi gerekir	8	33,3	C, H, F, H, İ, O, P, S
	ÖTV oranları ile ilgili düzenlemeler yapılmalıdır	8	33,3	B, C, D, F, H, T, U, V
	Vergilendirme sistemi yeniden düzenlenmelidir	5	20,8	I, M, N, R, V
	Sektörün vergi yükünün azaltılması gerekir	3	12,5	A, K, L
	Yerli otomobil üretimi yapılmalıdır	3	12,5	L, V, Y
	Sektöre yönelik denetlemeler artırılmalıdır	2	8,3	H, I
	Diğer	4	16,7	Katılımcı; B:Araç fiyatlarının düşürülmesi D:İthal araçlardan alınan gümrük vergisi indirimi uygulanması P:Distibütörlerin bayilerin maliyetlerinin düşürülmesini Z: Otomotiv sektörü revize edilmesi gerektiğini bildirmiştir.

Katılımcı C, D, H ve T ‘ÖTV oranlarının düşürülmesi gerektiğini’ bildirirken, Katılımcı B, F, U ve V ‘ÖTV’nin tamamen kaldırılması gerektiğini’, Katılımcı F ise ‘Tek ÖTV dilimine geçilmesi gerektiğini’ ifade etmişlerdir.

Katılımcı B ‘...Bankalar geçmişe nazaran geri ödemelerde yaşanan olumsuzluklar, müşterilerde kredi faiz oranlarının yüksek olması sebebi ile banka kredisine olumlu bakmamaktadırlar. Önceden 3 yaşında araç değiştirilirken şuanda elinde olan araçla idare edilerek satın alma kararları ötelenmektedir. ÖTV oranları sıfırlanmalı ve bankaların uyguladığı tüketici kredisi faizleri düşürülmelidir. Fiyatlar

makul seviyeye çekilmeden sektörün eski satış rakamlarına ulaşabilmesi mümkün gözükmediğini...' belirtmektedir.

Katılımcı D '*...ÖTV'nin biraz daha aşağıya çekilmesini gerekmektedir. İnsanlar artık araç fiyatı sorarken bunun ne kadarı ÖTV, benim cebimden ne kadar vergi çıkacak diye sormaktadır. ÖTV oranlarının düşmesi satışlarımızı eski rakamlara çekmese de daha da hızlandıracaktır. Sıfır araç satın alınması esnasında kullanılan banka kredileri neticesinde bankalarda ekonomik hareketlenme olmaktadır. Bunun yanı sıra satış sonrası bakım hizmetleri için servis, garantisi biten araçların sanayiye yönelmesi gibi piyasayı hareketlendiren etkiler söz konusu olmaktadır. Otomotiv sektörü satış yaparak piyasaya ne kadar araç sürerse diğer sektörlerde o kadar hareketlenmektedir. Hurda teşvikinin devam etmesi, hatta kalıcı hale gelmesi gerekir. Piyasada ki eski hurda araçları ortadan kaldırmak, trafik karmaşasını azalmak açısından, en azından 5-10 yıl kalıcı olması gerekir. Bunun yanı sıra ithal araçlarda alınan gümrük vergilerinde oran değişikliği uygulanması gerektiğini...*' düşünmektedir.

Katılımcı E '*...Devlet ikinci el araç satışlarından yeterli düzeyde vergi elde edememektedir. ÖTV oranları indirilince elde edeceği vergiden vazgeçilmiş gibi olsa da, sıfır araçlarının fiyatlarının yüksek olması neticesinde ikinci el piyasasına kayan talep sonucu daha fazla vergi alacağından vazgeçilmektedir. Devlet, sıfır araç satış rakamlarının düşmesi neticesinde gelirinin büyük bir kısmını oluşturan ÖTV gelirinden mahrum kalacaktır. İnşaat sektörüne yönelik uygulanan düşük faizli tüketici kredisi kampanyalarının otomotiv sektöründe de uygulanması gerekir. Otomotiv sektörü ülkenin temel taşlarından bu sebeple durağana geçmemesi sürekli daha ileri gitmesi gerektiğini...*' savunmaktadır.

Katılımcı I '*...Dolar kurundaki artışa bağlı olarak fiyatlar genel seviyesi sürekli yükselmektedir. Buna rağmen dolar kurunda yaşanan düşmeye aynı hassasiyetle yaklaşmamakta fiyatlar aynı oranda düşmemektedir. Neticede araç fiyatlarının yüksek olması satış rakamlarını oldukça etkilemektedir. Devletin bu konuda denetimlerini artırması gerektiğini...*' belirtmiştir.

Katılımcı L ‘...Ülkemizde yerli üretim yapılabilirse hem makro hem mikro ekonomik olarak katkı sağlanacaktır. Kar oranı yüksek ürünler üreterek ihraç edilmesi gerekmektedir. Otomobil üreterek satılması neticesinde dış ticaret açığı da kapanacak, gelir seviyesi de artacaktır...’ şeklinde görüşlerini paylaşmıştır.

Katılımcı P ‘...Şuanda otomotiv sektörünü satış yapmaktan ziyade maliyetleri kısarak zararları en aza indirmeye, para kazanmak yerine ayakta kalabilmeye çalışmaktadır. Sektör olarak devletten tüketici kredisi faiz oranları ve ÖTV oranları konusunda destek, distribütörlerden de bayilerin maliyetlerini azaltıcı önlemlerin beklendiğini...’ ifade etmiştir.

Katılımcı T ‘...ÖTV % 25 seviyelerine çekilmelidir. ÖTV oranları düşerse 100 araç piyasaya çıkacakken 200 araç piyasaya çıkacaktır. Bu da daha çok ÖTV, daha çok KDV, daha çok MTV, daha çok servis bakımı demektir. Kar aynı olsa bile satış yapılan araç sayısının artması piyasaya hareketlilik getirecektir. Vergisel açıdan da aynı vergi toplanacak, daha çok petrol istasyonu, daha çok otomotiv bayi, daha çok muayene istasyonu açılacaktır...’ şeklinde düşünmektedir.

Katılımcı Z ‘...Türkiye’de otomotiv sektörü vergi gelirleri bakımından önemli bir yer kapsamaktadır Araç alırken ve kullanırken sürekli peşin vergi ödenmektedir. Müşterilerin seçeneklerinin çok artması sektörde rekabet yaşanmasına sebep olmaktadır. Araç seçeneğini artırabilmek adına daha fazla aracın bayide olabilmesi için daha fazla maliyete katlanılmaktadır. Rekabet ortamı sebebi ile katlanılan maliyetler müşterilere yansıtılamadığını...’ belirtmiştir.

5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Bu araştırmada, vergi teşvik uygulamalarının otomotiv sektörü üzerindeki etkileri incelenmiştir. Otomotiv sektörü, ana ve yan sanayi olarak düşünüldüğünde birçok sektörle doğrudan ve dolaylı olarak bağlantılıdır. Otomotiv sektörü ülkemiz açısından lokomotif sektör konumundadır ve bu sektöre yönelik verilecek teşvikler, devlet yardımları sektör ile beraber bağlı bulunduğu diğer sektörleri de etkilemektedir. Güçlü bir sektöre yapılan teşvik ve yardımlar elbette genel ekonomiyi de farklılaştıracak ve yatırımların yönünü belirleyici olacaktır. Bağlantılı bulunduğu sektörlerle birlikte ele alındığında, hem yatırımcı için yatırım yapılacak projenin iyi yönetilmesi, hem de devletin destekleyeceği projeyi iyi analiz etmesi gerekmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde araştırma bulgularından elde edilen sonuçlar, tespitler, ilgi çekici noktalar ve probleme yönelik geliştirilmiş öneriler yer almaktadır. Araştırmanın amacı kapsamında, 9 otomotiv bayisinin üst düzey yöneticileri ile görüşmeler gerçekleştirilmiştir. Örneklemden yarı yapılandırılmış görüşme yöntemi yoluyla elde edilen veriler, nitel araştırma yöntemlerinden betimsel analiz ile çözümlenmiştir. Çalışmada kullanılan nitel yöntem, vergi teşvik uygulamalarının otomotiv sektörü üzerinde ki etkileri hakkında derinlemesine bilgi edinilmesini sağlamıştır. Nitel araştırmanın doğası gereği genelleme yapılmamakla beraber katılımcılarla birebir görüşülmüş olması, konunun farklı açılardan aydınlanmasına imkân sağlamıştır.

5.1. SONUÇLAR

Araştırmaya ilişkin sonuçlar; ekonomik, vergisel, karlılık ve teşviklere yönelik başlıklar halinde incelenecektir.

5.1.1. Sektörün Ekonomik Durumuna İlişkin Sonuçlar

Araştırmaya katılan tüm katılımcıların ortak görüşü sektörün ekonomik durumunun geçmiş dönemler ile kıyaslanınca iyi olmadığı yönündedir. Otomotivin ülke için lokomotif sektör olduğunu, önceki yıllara göre satış rakamlarında ciddi bir düşüş yaşandığını belirtmektedirler. Dönem başı hedefleri doğrultusunda tüm hazırlıklar yapıldıktan sonra yaşanan kriz, faiz oranlarının beklenenden yüksek seviyelere ulaşması, dolar kurunun ani yükselişi gibi sebeplerle artan araç fiyatları neticesinde hedeflerinden çok uzakta olduklarını ifade etmektedirler. Yılsonu itibari ile hedeflenen satış rakamını yakalamanın çok zor olduğunu belirterek, %50 olarak gözüken daralmanın daha büyük olduğunu, önümüzde ki dönemlerde bu oranın daha da artacağını tahmin etmektedirler. Birçok firmanın artık maliyetlerini karşılayamadığını, bazı bayilerde %50 ye yakın işçi çıkarımının söz konusu olduğunu, bazı bayilerinin tamamen kapandığını, bundan sonra ki süreçte kapanması muhtemel bayilerin de bulunduğunu düşünmektedirler. Sadece otomotiv sektörü açısından değil, sektörle bağlantılı olan diğer sektörler açısından da büyük bir işsizlik sorununun oluşacağını, bununla ülke genelinde büyük bir işsizlik krizine yol açacağını belirtmektedirler.

Sektörün kriz dönemlerinden en çok etkilenen sektörlerden olduğunu daha önceki yıllarda yaşanan krizlerden tecrübe ettiklerini belirtilmektedir. Çok zor süreçlerden ve aşamalardan geçerek sektörün bugünlere geldiğini, yetişmiş kalifiye personelin kaybedilmesinin üzücü ve ekonomik anlamda telafi edilmesi zor bir süreç olacağı tahmin edilmektedir. Sektörün mevcut ekonomik durumdan kurtulması için gerekli adımların atılması gerektiği, her türlü yardımın ve teşvikin fayda sağlayacağı ifade edilmektedir.

Şekil 7’de (Sf.23) otomotiv sektörünün 10 yıllık ortalama satışlarına değinilmiştir. Şekilde görüldüğü üzere 2018 yılında başlayan daralmanın 2019 yılında

giderek arttığı gözlemlenmektedir. Sektör temsilcilerinden elde edilen bilgilere göre ÖTV oran indirimi teşvikinin sona ermesi sonucu 2019 yılı temmuz ayında otomobil satış rakamlarının geçmiş yıllar ile kıyaslanınca oldukça düşük seviyelere ineceği tahmin edilmektedir. OYDER yönetim kurulu başkanı tarafından 09.07.2019 tarihinde yapılan açıklamada 2017 yılının ilk 6 ayına göre %51, 2018'in ilk 6 ayına göre %45 daralma yaşandığını belirtmiştir. Sektörün temeli konumunda olan Otomotiv Yetkili Satıcılarının (bayiler) sayılarının, 2018 yılında 725 şirket iken 2019 yılı ilk çeyreğinde 50 adet azalarak 675 adede gerilediğine vurgu yapılmaktadır. Sıfır araç fiyatlarında oluşan yüksek fiyatlar sonucu müşteri talepleri ikinci el araçlara kaymaya başlamıştır.

5.1.2. Sektörün Vergisel Durumuna İlişkin Sonuçlar

Genel itibari ile araştırma kapsamında görüşülen katılımcılar sektörün vergi yükünün çok ağır olduğu, bunun da satışları oldukça düşürdüğü konusunda hem fikirlerdir. Sektörden elde edilen vergilerin satış esnasında alındığını, sıcak para girişi sağladığını ve devletin elde ettiği vergi gelirleri arasında büyük bir yüzdeye sahip olduğuna vurgu yapmaktadırlar. Birçok sektörle yakın ilişki içinde olmaları sebebi ile sektörde yaşanan bir krizin tüm ülke ekonomisini derinden etkileyeceği tahmin edilmektedir.

Özel Tüketim Vergisinin son bir yıldır müşteriler tarafından yakından takip edildiğini, araç alırken ödedikleri paranın ne kadarının vergi olduğunu geçmişe göre çok daha fazla önemsediklerini belirterek, vergi oranlarının yüksek olması sebebi ile araç satışı yapamadıklarını ileri sürmektedirler. Zaten çok yüksek olan ÖTV'ye ek olarak birde verginin vergisi olarak ifade edilen ÖTV'den KDV alınmasının adaletsizlik olduğunu düşünmektedirler. Yüksek vergi oranları ile fiyatları daha da artan lüks sınıf araçların müşteriler açısından erişilemez noktalara geldiği, bunun da araç satışının önüne geçen en büyük etkenlerden biri olduğu savunulmaktadır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi ile ilgili olarak devlet tarafından uygulanmaya çalışılan çevreye duyarlı sistemi desteklediklerini, çevreyi daha fazla kirleten araçlardan daha fazla vergi alınması gerektiğini belirterek, yeni teknolojik araçlar ile sektörün de bu uygulamaya destek olduğunu savunmaktadırlar. Ancak ülkemizde MTV uygulamasının özetle yaşı küçük araçtan daha çok vergi, yaşı büyük araçtan daha

çok vergi almak üzere kurulu olduğunu, bunun da gelir seviyesi düşük olan vatandaşların daha az MTV ödemek adına yaşlı araçları tercih etmesine sebep olduğunu savunmaktadırlar. Teknoloji ve çevreye duyarlılık olarak yeterli seviyede olmayan araçlarının kullanımının yaygınlaşmasının önüne geçilmesi adına MTV sisteminin yeniden gözden geçirilmesi gerektiğini düşünmektedirler. Elektrikli ve hibrit araçların kullanımının yaygınlaşması bakımından hem ÖTV hem de MTV uygulamasında gerekli vergi kolaylığının sağlanmasını talep etmektedirler.

Otomotiv sektörünün vergi yükü sorununu inceleyen Sevgican 2005'te yaptığı araştırma sonucunda, benzer bir şekilde sektörünün oluşturduğu; ihracatın, vergi gelirlerinin ve istihdamın Türkiye ekonomisine çok önemli katkılar sağladığını saptamıştır.

Bununla birlikte Demir 2013'te yaptığı araştırmada motorlu taşıtlardan alınan vergileri ve vergi benzeri diğer ödemeleri AB ülkeleri ile karşılaştırarak incelemiş, çevreye duyarlılık ilkesi benimsenerek vergileme yoluna gidilmesi gerektiği, Polat 2014'te MTV'nin servet vergisi kapsamında değerlendirilmesinin tam anlamıyla doğru olmadığı, çevreyi dikkate alan bir yapıya dönüştürülmesi gerektiğini sonucuna ulaşmıştır. İraz ise 2018'de MTV ve ÖTV'de amacın çevreyi korumak değil gelir elde etmek olduğu, bireylerde bir çevre bilinci oluşturma ve devamında vergi sisteminde çevreyi korumaya yönelik düzenlemeler yapmanın, gelecekte temiz ve sağlıklı bir çevre için çok önemli olduğu sonucuna ulaşmıştır. Araştırma kapsamında elde edilen sonuçlar Demir (2013), Polat (2014) ve İraz (2018) ile benzerlik göstermektedir.

Sektör temsilcileri, müşteriler tarafından zaten çok yüksek olan vergiler ödenerek alınan araçların, kullanım esnasında da kasko, sigorta, noter harcı, muayene bedeli gibi ücretler ödenmesi sebebi ile tüketicilerin çok büyük bir vergi yükünün altında ezildiği belirtilmektedir.

5.1.3. Sektörün Karlılık Durumuna İlişkin Sonuçlar

Tüm katılımcıların ortak görüşü sektörün genel olarak tahmin edilenin aksine yüksek karlılık oranları ile çalışmadığı yönündedir. Ortalama karlılık oranlarının

maksimum %4 - %5 civarında olduğunu, mevcut ekonomik durumda bu rakamların dahi yakalanamadığını ve karlılık oranlarının %1 civarına indiği belirtmektedir. Bunun sebebi olarak ise; satış rakamlarının oldukça düşmesini, sektörde yoğun şekilde yaşanan rekabet ortamı sonucunda tüm firmaların araç satmak için büyük mücadele vermesini, firmaların karlılıklarından vazgeçerek satış sonrası hizmetlerden elde edilecek karları düşünülerek satış yapmasını görmektedirler. Finansman ve stok maliyetlerinin faiz oranlarında ki yükselme sebebi ile artması sonucunda, işletmeye giren her aracın bir finansman, satılmadan duran her aracın bir stok maliyeti olduğunu ifade etmektedirler. Oluşan bu mali yükten kaçınmak adına karsız satış yaptıklarını, servis ve ikinci el araç alım satımından kısmen kar edebildiklerini belirtmektedirler.

Bunun yanı sıra üretici firmaların maliyetlerinin artması sonucu, üretimi Türkiye’de yapılmayan araçlarda karlılığın daha da düşük olduğu düşünülmektedir.

5.1.4. Sektörde Uygulanan Vergi Teşviklerine İlişkin Sonuçlar

Genel olarak araştırma kapsamında görüşülen katılımcılar tarafından vergi teşviklerinin sektör açısından yararlı olduğu düşünülmektedir. Karşı görüşler olmasına rağmen, sektörde yaşanan tüm olumsuzluk ve beklenmedik daralmaya karşın, devlet tarafından uygulanan hurda indirimi teşviki, ÖTV oran indirimi teşviki, ticari taşıtlarda uygulanan KDV’nin düşürülerek %1 oranından vergilendirilmesinin faydalı olduğu düşünülmektedir. Bu uygulamaların yanı sıra engelli vatandaşlar, şehit yakınları için uygulanan ÖTV muaf araç ve ticari taşıtların yenilenmesi kapsamında özellikle ticari taksiler için uygulanan ÖTV muafiyeti uygulamalarının piyasayı hareketlendirdiği, tüketicileri araç almaya teşvik ettiği bunun da sektör açısından olumlu olduğu noktasında hem fikir olunmuştur.

Sektörün vergi yükünün ağırlığı ve daha önceki konularda açıklanan hususlar çerçevesinde 2018 yılından itibaren satış rakamlarının düştüğü, piyasanın durgunluk ve beklenmedik bir daralma dönemine girdiği, uygulanan vergi teşviklerinin bu durumu biraz yavaşlattığı ifade edilmektedir. Fiyat olarak büyük değişiklik getirmese de teşvik uygulamalarının sinerji ve heyecan oluşturarak piyasaya hareketlilik kazandırdığı ve bu sebeple faydalı etkisinin olduğu düşünülmektedir.

ÖTV indirimi uygulamasının zaten çok yüksek olan vergiler açısından faydalı olduğu, piyasaya hareket getirdiği, durma noktasına gelen satışları bir nebze de olsa artırdığı belirtilmektedir. Bu sebeple söz konusu indirimin devam etmesi, ÖTV oranlarının düşürülmesi, mevcut oranların yeniden belirlenmesi, matrahlar arasında ki keskin geçişlerin ortadan kaldırılması, piyasalar normalde dönenceye kadar geçici bir süre ya da tamamen kaldırılmasının faydalı olacağı düşünülmektedir.

Ticari taşıtlarda uygulanan %18 KDV şeklinde vergilendirme yerine %1 olarak vergilendirmenin çok faydası olmadığını, söz konusu taşıtların genelde ticaret ile uğraşan müşteriler ve işletmeler tarafından satın alındığı, ödenen %18 KDV'nin gider olarak vergiden düşme imkânının ortadan kalkması sebebi ile yeterli ilgiyi görmediği ancak bu uygulamanın binek otomobillerde uygulanmasının çok daha faydalı olacağı ifade edilmektedir.

Hurda teşvikinin genel olarak yararlı ancak geç kalınmış bir uygulama olduğu savunulmaktadır. 14.06.2019 tarihli ve 1148 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararı ile değiştirilerek matrahı 70.000 TL'den az taşıtlar için 15.000 TL, matrahı 70.000 TL'den fazla 120.000 TL'den az taşıtlar için 12.000 TL hurda teşvikinin en başta uygulanmasının daha faydalı olabileceği ve daha erken yürürlüğe girmesi gerektiği belirtilmektedir. Ülkemizin ortalama araç yaşının yüksek olması sebebi ile hurda araçların piyasadan kaldırılmasına olanak sağlayarak trafik güvenliğini artıracak ve sürekli hale gelmesi gerektiği noktasında hem fikir olunmuştur. Teşvik kapsamına girebilecek araçların, art niyetli kişiler tarafından şahsi menfaat sağlamak amacıyla piyasadan toplanması ve fahiş fiyatlarla satılmasının ikinci el araç fiyatlarını artırdığı savunulmaktadır. Bu tür suiistimallerin önüne geçecek düzenlemeler ile hurda teşvik uygulamasına devam edilmesi daha etkin olacaktır.

Teşviklerin faydalı olduğunu düşünenlerin yanı sıra, matrah farkından ötürü kendi araçlarına her hangi bir indirim uygulanmadığını, uygulamaların pansuman tedbir olduğunu, geçici önlemden ziyade kalıcı önlemler alınması gerektiği, insanlarda sürekli teşvik beklentisi oluşturarak araç alım kararlarının ertelendiğini bunun da piyasa üzerinde olumsuz etkileri olduğunu düşünenler de mevcuttur.

Aynı doğrultuda, Aksu 2011’de yapmış olduğu araştırmada Türkiye’de taşıt alımında uygulanan vergilerin bütün Avrupa ülkelerinden daha fazla olduğu belirtilerek, otomobilde talebi baskı altında tutan aşırı vergi yükü azaltılması gerektiği, sektöre uygulanan teşviklerin basitleştirilerek artırılması gerektiği sonucuna ulaşmıştır. Yine benzer bir şekilde şanver, Mehtap ve Topalfakıoğlu ise 2017’de yapmış oldukları araştırmada  TV indirimlerinin piyasaya olumlu yansıdağı sonucuna ulaşmışlardır.



5.2. ÖNERİLER

Günümüzde, devletlerin ekonomi dünyasındaki rollerini uluslararası normlar belirlemeye başlaması ve globalleşmenin etkisiyle iktisat politikaları daha da önem kazanmıştır. Ülkemiz bulunduğu coğrafya sebebiyle uluslararası anlamda stratejik bir öneme sahiptir. Ülkemizin uluslararası misyonu açısından güçlü bir ekonomiye sahip olması ve ulusal gelirini istikrarlı bir şekilde yükselterek vatandaşlarının refah düzeyini arttırması, sanayileşme çabasına bağlıdır. Bu sanayileşme çabasının yüksek katma değer yaratması, sürdürülebilir ve ilerlemeye açık bir rekabet yetisi bulunan, direkt ve öncelikli olarak gelişmiş piyasalara ihracatı hedefleyen ve Ar-Ge yeteneği bulunan bir sanayi niteliğinde olması gerekmektedir.

Sektör, gelişmiş olan ülkelerin kalkınmalarında ve gelişmelerinde önemli bir unsurdur. Gelişmiş olan ülkeler, ihracat gelirlerinin büyük bir kısmını otomotiv sektörlerinden elde etmektedir. Türkiye, gelişmekte olan bir ülke konumunda olduğundan dolayı, sektöre yönelik yenilikçi yaklaşımlar ve stratejiler geliştirip hayata geçirmesi bir an önce ele alınmalıdır.

Türkiye otomotiv sektörü her ne kadar uzun dönem de güçlü bir büyüme oranı göstermeyi planlasa da kısa dönem açısından incelendiğinde bir hayli dalgalı ve istikrarsız bir büyüme mahiyetine sahip olduğu görülmektedir. Türkiye’de araç talebinde bulunan bireyler özellikle reel gelir, taşıt kredilerine uygulanan faiz oranı, döviz kuru, geleceğe ilişkin siyasi ve iktisadi beklentiler ve vergi politikaları gibi makro boyutlu faktörlere göre otomotiv talebini erteleyebilmekte veya erkene çekebilmektedir. Otomotiv piyasasında gözlemlenen yıllık büyüme dalgalanmaları bazen sıralanan faktörlerin sadece biriyle bazen ise bütün faktörlerin bir araya gelmesiyle meydana gelmektedir.

Milli piyasanın istikrarlı ve güçlü olması, sektör açısından çok ciddi önem taşımaktadır. Çünkü iç pazarda en küçük bir istikrarsızlık, başta otomobil olmak üzere otomotiv ürünlerine olan talebin hızla ve büyük oranda düşmesine neden olmaktadır. Kriz dönemlerinde otomotiv ürünlerine olan talep %50’ler düzeyinde azalma göstermiştir. Ayrıca kanunların yayımı tarihinde yürürlüğe girmesi, hazırlık ve adaptasyon sürecinin yaşanmasına, uzun vadeli planlar yapılamamasına sebep

olmaktadır. Bu kapsamda sektör açısından radikal olan düzenlemelerin yayınlamasından belirli bir süre sonra yürürlüğe girmesi faydalı olacaktır. Kanunlar uygulamaya konulmadan sektörün ihtiyaçları göz önünde bulundurulması ya da sektör öncülerinin görüşleri alınması güven ortamını sağlayacaktır.

Ekonomik krizlerin otomotiv sektörüne uzun vadeli olumlu etkileri iki şekilde gerçekleşmiştir. Bunlardan birincisi, ekonomik krizler sonrasında Türkiye'ye giren yabancı sermaye yatırımlarının artması yoluyla olmuştur. Krizler sonrasında yerli paranın devalüe edilmesine bağlı olarak girdilerin ucuzlamasının, bu sermaye girişlerini artırmaktadır. Öte yandan, krizlerle birlikte uygulamaya konan küresel destekli yapısal uyum programları da yabancı sermayenin uygun ortamın oluştuğuna ilişkin kanaatini güçlendirmekte ve krizler sonrasında girişler artmaktadır.

Krizlerin sektörü güçlendirici ikinci etkisi ise, pazar kaybı nedeniyle sektörün kendisine çeki düzen vermesiyle ortaya çıkmaktadır. Krizler nedeniyle iç talebin daralması, sektörün başlangıçta üretimini düşürmesine yol açmaktadır. Ancak iç piyasada azalan talebi telafi etmek için sektör, gerekirse düşük kar payları ile de olsa dış piyasalarda pazar arayışına girmektedir. Türk otomotiv sanayisindeki ihracat artışlarının önemli bir kısmı, krizlerden sonrasına denk gelmektedir. Özellikle yan sanayinin, bu konuda daha başarılı olduğu görülmektedir. Bu da zaman içerisinde bir ihracat alt yapısının ve tecrübesinin oluşmasını sağlamaktadır.

Sektör kriz sonrası genişleme dönemlerinde, ekonominin genelinden çok daha iyi bir performans göstermektedir. Kriz sonrası genişleme dönemlerinde ekonominin büyüme performansı % 5 - %10 civarında kalırken, sektörün üretim rakamları daha fazla artış gösterebilmektedir. Bu durumda, yurtiçi finansal koşullar da iyileşebileceği ve tüketici güveninin güçlenebileceği için yurtiçi satışların da toparlanması beklenebilir. Dolayısıyla Türk otomotiv sektörünün görünümü açısından küresel gelişmeler çok kritik bir noktadayken iç pazar kaynaklı fırsatların olumsuzlukları sınırlayabileceği düşünülmektedir. Türkiye'nin ihracatının yaklaşık % 19'unu tek başına gerçekleştiren sektöre, önem verilmesi doğru bir politikadır. Ancak bu politikaların, uygun vergi politikaları ile desteklenmesi gerekmektedir.

İç pazara ilişkin, ülke ekonomisinin büyüme beklentileri de düşünüldüğünde 2019'un otomotiv sektörü açısından son derece zorlu geçeceği beklenmektedir. Üreticiler tarafından, teşvik ve destekleyici uygulamaların devamının zorunluluğuna işaret ederken, 2018'in son döneminde vergi indiriminin oluşturduğu performans artışına dikkat çekilmektedir. Sektörün önde gelen temsilcilerinin tahminlerine göre, vergi desteği ile 2018'de %35 daralmanın yaşandığı sektörde, vergisel avantajın olmaması halinde düşüşün %42 - %43 bandına ulaşabileceğine vurgu yapılmaktadır.

Sanayileşmekte olan ve sanayileşememiş ülkeler refah seviyelerini yükseltmek, işsizliği azaltmak ve dış ticaret açıklarını kapatabilmek için üretim yapmak; üretim için de yatırım yapmak zorundadırlar. Bir ülkenin yatırım yapması için sermayeye sahip olması gerekir. Ancak sermaye bakımından yetersiz olan sanayileşmekte olan ülkeler; işsizliğin azaltılması, ileri teknoloji ile rekabet edebilen bir yatırım ortamının oluşturulması ve refahın artırılması amacıyla dolaysız yabancı sermaye yatırımları konusunda teşvik politikaları uygulamaktadırlar.

Vergi uygulamaları açısından devlet bir taraftan elinden geldiğince sektörü vergilendirerek gelir elde etmeye çalışmakta diğer taraftan sektörün ticaret ve üretim hacminin gelişmesini teşvik etmek amacıyla birçok teşvik uygulamasını devreye almaktadır. Sektöre yönelik vergi politikaları güncel ihtiyaçlara göre şekillendirilmektedir. Son dönemde gelişmiş ülkelerdeki uygulamalara benzer uygulamalar yapılmaya çalışılmakta ama ülkemiz gerçekleri ile tam olarak örtüşmemektedir.

Uygulanmakta olan vergi politikaları, vergi gelirlerini direkt olarak etkilemektedir. Yürürlükteki teşvik politikaları içerisinde vergi teşvik politikaları daha fazla öneme sahiptir. Bu amaçla sanayileşmekte olan ülkeler, kurumlar vergisi oranlarını düşürmeye, vergi kanunlarında indirim ve muafiyet uygulamalarına ve serbest bölgelerde vergi tatili uygulamasına yönelmektedirler. Yatırım yapacak olan ülkeler de bu uygulamalara sahip ülkelere yönelmektedirler. Yanlış olarak uygulanmakta olan vergi politikaları, kamu gelirlerinde bir düşmeye sebep olmakla birlikte iktisadi istikrarın zarar görmesine ve kaynak dağılımı üzerinde de negatif etkilere sebep olmaktadır.

Otomotiv sektörüne yönelik birçok teşvik mevcuttur. Bu teşviklerin uygulanması ve anlaşılması karışıklıklara ve aksamalara yol açmaktadır. Bu sebeple beklenen katkı sağlanamamaktadır. Bu sebeple teşvikler ülkemizin makroekonomik yapısı dikkate alınarak tam olarak amacına hitap edecek şekilde olabildiğince net, kesin ve sektörün yapısına uygun verilmesi, maliyet fayda analizinin yapılarak hazine kaybına yol açmasının önüne geçilmesi gerekmektedir. Aksi halde yaşanan kayıp farklı uygulamaları ile kapatılmaya çalışılarak en başta amaçlanan ekonomik hareketlilik noktasında en başa dönülmesine sebep olmaktadır.

Türkiye'nin iç pazarı doygun bir pazar değildir. Yaşlı bir araç parkı bulunması satış anlamında oldukça caziptir. Ancak bu duruma rağmen beklenen satış rakamları yakalanamamaktadır. Araç kullanımı sırasında alış fiyatından çok vergi ödenmektedir. Devlet araç sahibi kişilerden istediği her an, özellikle kriz dönemlerinde vergi alabilmektedir. Türkiye'de otomobil fiyatları belirlenirken; KDV ve ÖTV'nin de dâhil edildiği tutar üzerinden hesaplanma yapıldığından, bir manada "verginin de vergisi" alınmış olmaktadır. Yurt dışında benzer bir ÖTV uygulaması mevcut değildir. Araç alım satım sırasında ya da araç kullanımıyla ilgili yapılan direk masraflara ek olarak oluşan vergiler nedeni ile iç pazardaki potansiyele rağmen beklenen hareketlilik sağlanamamaktadır. Araç kullanımı sırasında karşılaşılan kasko, sigorta, bakım, akaryakıt vb. masraflar üzerinden alınan vergilerin yüksek olması bunun başlıca nedenleridir.

Türkiye otomobil sayısının hızlı bir biçimde büyüdüğü son 20 senelik dönem itibariyle yerli üretim araçlarının toplam otomobil piyasasında aldığı pay radikal bir şekilde gerilerken, piyasanın ithal açıdan yoğunluğu ise hızla artmıştır. 2016 yılında yapılan düzenleme ile ithalat kaynaklı dış ticaret açığını önüne geçebilmek ile ÖTV düzenlemesi yapılmış ve yerli üretim otomobillerin satışı teşvik edilmiştir. Yapılan değişiklik sonucu Türkiye'de alınan ÖTV %45 ile %160 arasında değişmektedir. Bu durum, ülkeler arasında KDV oranları aynı iken, diğer vergilerin tüm Avrupa için uyumlaştırılmaktan uzak olduğunu da göstermektedir. Buna rağmen, Türkiye'de otomobil satışına uygulanan dolaylı verginin yüksek olması karşısında, Avrupa ülkelerinde bu vergiler %20 civarındadır. Bu durum talebi baskı altında tuttuğu için tüketicinin satın alma kararı üzerinde doğrudan etkili olabilmektedir. Otomobil sahibi

olmayı engelleyen yüksek vergi uygulaması sonucu halen Türkiye’de 1000 kişiye düşen otomobil sayısı dünya ortalamasının çok altında bulunmaktadır. Bu kapsamda otomotiv ürünlerinde ve özellikle otomobilde talebi baskı altında tutan aşırı vergi yükü azaltılmalıdır. Vergilendirmede uygulanan sistem basitleştirilmelidir. Gerek KDV, gerek amortisman uygulamaları açısından binek otomobil ticaretine dezavantaj yaratan uygulamalar gözden geçirilmelidir.

Vergi uygulamalarında ki adalet ve güven duygusunun zarar görmesi başta otomotiv sektörü olmak üzere tüm mükellefleri olumsuz yönde etkilemektedir. Dolaylı ve dolaysız vergiler arasında ki yük, kayıt dışı ekonomi gibi birçok etken ile birlikte vergi adaletinin sağlanamıyor olması vergi ahlakının bozulmasına sebep olmaktadır. Olağan hale gelen vergi afları ülkede ki vergi adaletini bozmakta, sürekli olarak beklenti oluşturmaktadır. Vergi indirim beklentisi ile araç alacak vatandaşlar alım kararlarını ertelemekte, bu da piyasanın durgunlaşmasına katkı sağlamaktadır. Bununla birlikte ortaya çıkan vergi ödemesindeki gönülsüz yaklaşımın doğurduğu gelir kaybı, tüm aşamaları kayıt altında olan ve peşin vergi ödenen sektörü olumsuz etkilemektedir. Devletin vergi ihtiyacı kayıt altında ki ve kolay vergilendirilen mükellefler üzerine yüklenmekte, araç alırken aracı fiyatı ile aracın vergisinin daha çok önemli hale gelmesine sebep olmaktadır. Sıfır araç alan vatandaşlar ne kadar ÖTV ödediklerini daha çok önemsemekte, yüksek vergi oranları sebebi ile ya araç almaktan vazgeçmekte ya da ikinci el piyasasına yönelmektedirler. İkinci el araç piyasasında ki denetim sıfır araç piyasasında ki kadar kontrol altında olmadığından vergi kaybı daha da büyüyerek artmaktadır.

KDV, ÖTV ve MTV kanunlarında ve buna bağlı çeşitli düzenlemelerde bazı araç teslimlerinde istisna hükümlerine; şehit yakınlarına, ticari taşıtların yenilenmesi kapsamında taksicilere, engelli vatandaşların taşıt alımında sağlanan indirimler piyasanın hareketlenmesine destek sağlamaktadır. Bu sebeple gerekli düzenlemelerin geçmiş uygulamalar incelenip düzenlenerek genişletilmesi sektör açısından faydalı olacaktır.

Vergi teşviklerinin açıkça görülen olumsuz etkilerinden biri, bir ülkenin bu vergi teşviklerini sunarken vazgeçtiği vergi geliri miktarıdır. Sonuç ise gelişmekte olan ülkelerin bütçeleri için muazzam derecede gerekli olan mali gelirden azalmadır.

Otomobil sektörü vergi sisteminde düzenli açıdan indirimlerin görüldüğü takdirde ilk etapta devletin bir vergi kaybı söz konusu olacak gibi görünse de sektör canlandığı zaman bu kaybı telafi edebilecek bir vergi potansiyeline ulaşmak mümkün olacaktır. Artan araç kullanımı sebebiyle elde edilen gelir vergisi, artan üretim nedeniyle ödenecek taşıt alım, yıllık kullanım vergileri, firmaların ödedikleri kurumlar vergisi ve üretim içinde kullanılan ithal malzemeye ödenen gümrük vergisi geliri de göz önünde bulundurulmalıdır. Bunların yanında sektördeki canlanmanın diğer sektörlerle yansısıyla, yan sanayiden turizme, hammaddeden kimya endüstrisine kadar bütün iş kollarında oluşuracağı ilave üretim ve istihdamın, vergiler yoluyla devlet gelirlerine katkısı ile telafi etmek mümkün olacaktır. Ayrıca vergilerin sistemli indirimi ile sektörün üretim değerleri bu indirimden ortaya çıkan aşırı talebi karşılayacak bir düzenleme içine girebilecektir. Vergiler indirildiği takdirde otomobil talebi ve üretiminde önemli bir artış gerçekleşecek, otomobil sahipliği artacaktır. Öte yandan, vergilerin azalması etki edeceği talep artışı yoluyla, ekonomik ölçekteki üretim düzeylerine yaklaşılmasına neden olacak ve üretim maliyetlerini de azaltacaktır. Bu maliyetlerdeki azalış vergilerin yol açtığı dolaylı bir azalmadır ve firmaların rekabet gücüne önemli yararlar sağlamaktadır. Düşen vergiler nedeniyle artan otomobil talebi aynı zamanda akaryakıt tüketimini de arttıracığından, bunun, petrol ithalatını arttırmak suretiyle cari işlemler dengesini bozucu bir etkisi olacaktır.

Öte yandan, ithal otomobillere ayrı bir vergi oranı uygulanması, yapılan uluslararası antlaşmalar gereği mümkün olmadığından vergilerdeki azalışın üretimi Türkiye’de yapılan otomobile göre ithal otomobil talebini daha da arttırması kuvvetle muhtemel olacaktır. Bu itibarla, gerekli tedbirler alınmadan bir vergi indirimine gidilmesi, ödemeler dengesinde büyük açıklara neden olacaktır. Bu nedenlerle, uygulanan vergilerin firmaların ve tüm piyasa aktörlerinin davranışlarına olan etkilerinin dikkate alınması gerekmektedir. Birlikte; firmalar açısından vergilerin etkileri incelenirken fiyatlama davranışları kadar fiyat dışı davranışların da dikkate alınması gerekmektedir.

Bir teşvik olarak düşünülse de, vergi indirimi bütün yatırımcılardan ziyade belli şartları yerine getirip hak kazanan özel yatırımcılara veya yatırım türlerine uygulanmaktadır. Yatırımlara kimin hak kazanacağı konusundaki bu ayrımcılık, vergi

teşviklerinden bazı yatırımcılar faydalanırken diğerlerinin faydalanamaması adil değildir.

Özellikle otomobilde uygulanan vergi politikasında motorlu taşıt vergisi, araç yaşlandıkça azalmaktadır. Bu uygulama ile eski araç kullanımı özendirilmekte, dolayısıyla üretim artışını olumsuz yönde etkilemektedir. Bu da vergi kaybına neden olmaktadır. Oysa gelişmiş ülkelerde bu sistem tersine işlemektedir. Daha yaşlı araçların daha fazla vergilendirilmesine yönelik bir sisteme geçilmelidir. Böylece yeni model ve yeni teknolojiye sahip araçların alınması teşvik edilmiş, sektör açısından gerek üretim gerek ticaret açısından hareketlilik sağlanacaktır. Diğer taraftan vergilendirme sisteminde Avrupa’da ki uygulamalar çerçevesinde, yakıt miktarını ve dolayısıyla karbon salınımını etkileyen ağırlık, silindir hacmi, yakıt cinsi vb. faktörler dikkate alınmalıdır. Diğer taraftan taşıtların değerinin belirlenmesinde her taşıtın özel durumu kendi içerisinde değerlendirilmeli ve bu kapsamda hasar durumu, kayıtlı olduğu veya kullanıldığı il ile kullanım derecesi gibi değişkenler de göz önünde bulundurulmalıdır.

Ülkemizin temiz ve yenilenebilir enerji kaynaklarının üretimi ve kullanımını geliştirmek üzere alternatif yakıt kullanımının yaygınlaştırılması sağlanmalı ve elektrikli araçlarda kullanılan batarya üretimi desteklenmelidir. Düşük karbondioksit emisyonu sağlayan araçlar (elektrikli, hibrit ve sürüm seviyesi düşük diğer araçlar) için özel vergilendirme konusunda çalışmalar arttırılmalı, daha düşük ya da hiç MTV ödenmemesi sağlanmalıdır. Çevreye duyarlı elektrikli araçların kullanımının yaygınlaşması için gerekli altyapı çalışmaları yürütülmelidir. Çevre dostu araçların kullanımının yaygınlaştırılması için toplumda farkındalık seviyesinin arttırılmasına yönelik çalışmalar yapılmalı ve kullanımı özendirilmelidir. Elektrikli araçlar bugünün şartları itibari ile ekonomik gözükme de, teknolojinin gelişmesi ve ucuzlaması ile çok avantajlı hale gelecektir. Dışa bağımlı olduğumuz enerji kaynaklarından yüksek oranda vergi alınması sektörü olumsuz etkilemektedir. Yenilenebilir enerji üretiminin desteklenmesi ve enerji sarfiyatı açısından önemli olan elektrikli ve hibrit araçların teşviki oldukça önemlidir.

Ömrünü tamamlamış araçların hurdaya ayrılması için uygulamada vergisel teşvik de dahil ilgili hukuki düzenlemelerin oluşturulması ve hurda işletmelerinin

teşvik edilmesi yönünde gerekli çalışmalar sürdürülmelidir. Eski model araçların yakıt ekonomisi bakımında verimsiz olması ve çevre faktörü de göz önünde bulundurulunca uygulamanın faydalı olduğu daha net anlaşılmaktadır. Mevcut uygulamalar trafik güvenliğini tehlikeye atan araçların trafikten çekilmesine, sağlanan teşvikler ile durgunluk dönemine giren piyasanın hareketlenmesine sebep olmaktadır. Hurda araçlara ilişkin yapılan teşvikler neticesinde araçların yetkili devlet kuruluşlarınca teslim alınması ile birlikte, kamu kuruluşları üzerinde oluşan takip tahsil yükü ortadan kalkmakta, milli gelirin gereksiz yere harcanmasının önüne geçilmektedir. Uygulamada yaşanan bazı aksaklıklara rağmen hurda uygulamalarının tekrar gözden geçirilip, uygulamayı kendi lehine fayda sağlamak için kullananların önüne geçmek için belirli kıstaslar getirilerek kalıcı hale getirilmesinde fayda görülmektedir. Otomotiv sanayinde yapılacak yatırımlara yönelik mevcut destek mekanizmalarının tedarik zincirini de kapsayacak şekilde daha etkin olarak kullanılması sağlanmalıdır.

Yerli taşıt aracı üretimi için otomobilin seçilmesi pazardan aldığı ve ihracat oranı göz önünde bulundurulunca çok isabetli bir karar olarak gözükmektedir. Küresel otomobil üreticilerinin, elektrikli ve tam otonom araç tasarımlarına ağırlık verdiği dönemde, üretilecek yerli otomobilin de benzer özellikleri taşıması gerekmektedir. Sürdürülebilir yerli bir marka için batarya teknolojisi sayesinde uzun menzilli olması, otonom ve tam otonom sürüş desteği olması, teknik destek ağının yeterli olması faktörlerinin sağlanması gerekmektedir.

KAYNAKÇA

- Abdixhiku, L. (2013). *Determinants of Business Tax Evasion in Transition Economies*. Unpublished Doctoral Dissertation, Staffordshire University Business School.
- Acinöroğlu, S. (2009). Genel Olarak Vergi Teşviklerinin Ekonomi Üzerine Etkinliği. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 1, 2, 147-169.
- Adams, C. (2001). *For Good and Evil. The Impact of Taxes on the Course of Civilization*. (Second Edition). New York: Madison Books.
- Akçay, B. (2017). *Teşvik Sistemi Ve Otomotiv Sektörü Açısından Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Akdeve, E., ve Karagöl, E. T. (2013). Geçmişten günümüze Türkiye’de Teşvikler ve Ülke Uygulamaları. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 37, 329-350.
- Akdoğan, A. (1989). Kamu Maliyesi. *Gazi Üniversitesi Teknik Eğitim Fakültesi Matbaası*, Ankara, 98.
- Akgül, B. (2010). *Türkiye’deki Otomotiv Sektörü ve Örnek Bir Talep Tahmin Çalışması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Akgül, O. (2014) *Teşvik Mevzuatının Türkiye’de İstihdam Artırıcı Etkisinin Değerlendirilmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Akmatov, E. (2008). *Gümrük Birliği Sürecinde Otomotiv Sektörüne Yapılan Yabancı Yatırımları ve Ülke Ekonomisi Üzerindeki Etkileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Aksu, S. (2011). *Türkiye’de Otomotiv Sektörüne Yönelik Vergi Uygulamalarının Değerlendirilmesi*. Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kırıkkale.

- Altay, A. ve Karabulut, Ş. (2017). Türkiye’de Mali Teşvik Sistemi ve Yatırımlara Sağlanan Mali Teşviklerin Değerlendirilmesi. *Adnan Menderes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt: 4, Sayı: 4 (Sf. 189-202)
- Altındaş, H. (2009). Türkiye’de Doğrudan Yabancı Sermaye Girişi ve Dış Ticaret Arasındaki İlişkinin Ekonometrik Analizi: 1997-2007. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 64(2), 1-30.
- Altınışik, A. (2006). *Uluslararası Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının Vergi Özendirmeleri Önlemleri Karşısındaki Durumu ve Vergisel Teşviklerin Başında Çin*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, Sermaye Piyasası ve Borsa Anabilim Dalı, İstanbul.
- Altuğ, M. (2010). *1960 ile 1980 Yılları Arası Türk Otomotiv Sektörünün Gelişimi*., Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul
- Altınışik, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S. ve Yıldırım, E. (2015). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri* (6. Baskı). Sakarya: Sakarya Yayıncılık.
- Anderson, C. D., ve Anderson, J. (2010). *Electric and Hybrid Cars* (2. Baskı). North Carolina: McFarland & Company, Inc., Publishers.
- Arıkuşu, A. (2017). *Marka Değerinin, Finansal Değer ve Satış Hacmi ile Nedensellik İlişkisi, Otomotiv Sektöründe Bir Çalışma*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Doğu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul, 2017.
- Armağan, R. (2007). Vergi Uyuşmazlıklarının Çözümünde Uzlaşma Müessesesi ve Isparta İline ilişkin Bir Değerlendirme. *Maliye Dergisi*, Sayı 153, , s.161.
- Avcu, N. (2016). *Türkiye’de Otomotiv Sektöründe Yoğunlaşma ve Büyüme Üzerindeki Etkisi*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Aydiner, M. (2015). Teşvik Sistemi Kapsamındaki Yatırımların İhracata ve İstihdama Etkisi: TR32 Bölgesi Üzerine Bir Değerlendirme. *Küresel İktisat Ve İşletme Çalışmaları Dergisi*, 8, 74-87.

- Ayfin, E. O. (2010). *Otomotiv Sektöründe Toplam Kalite Yönetimi*. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Azcanlı, A. (2009). *Otomobilin Hikayesi*, 1.B., İstanbul: Doğan Yayıncılık.
- Balcet, G., Enrietti A. (2007). Partnership and Global Production: Fiat's Strategies in Turkey. University of Evry: *Actes du Gerpisa*, 34, 79-88.
- Başbuğ, A. K. (2017). *Türkiye'de Milli Gelir Artış Hızının Otomotiv Sektörünün Büyümesine Etkisi*. Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, Aydın.
- Batman, K. (2014). *Türkiye'de Otomotiv Sektörüne Yapılan Yatırımlar*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Haliç Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Bayraktar, S. (1995). Otomotiv Sektörü. *İMKB Araştırma Müdürlüğü*, s.7-10
- Bedir, A. (1999). Gelişmiş Otomotiv Sanayilerinde Ana-Yan Sanayi İlişkileri ve Türkiye'de Otomotiv Yan Sanayinin Geleceği. DPT, 2495, 13.
- Bedir, A. (2002). Türkiye'de Otomotiv Sanayi Gelişme Perspektifi. *İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü*, Ankara, 2660, 2.
- Benk, S. (2004), Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımları ve Vergisel Teşvikler. *İş-Güç-Enerji Dergisi*, Cilt: 6 Sayı:1
- Benlikol, S, ve Müftüoğlu, H, (1997). Avrupa Birliği Ülkelerinde Vergi Sistemlerindeki Teşvik ve İstisnalar. İstanbul Ticaret Odası, 1997-7, 15, 136.
- Berg, B. L. ve Lune, H, (2015). *Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri* (Çev. H. Aydın,). Konya: Eğitim Yayınevi.
- Bilgin, V. (1995). Türk Otomotiv Sanayinin Yapısı ve Sorunları Araştırması. *Türk Metal Sendikası Araştırma Dizisi*2, 40.
- Bilici, N. (2006), *Vergi Hukuku: Genel Hükümler ve Türk Vergi Sistemi*. 12. Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık.

- Birsev, Ö. (2011). *Yabancı Sermaye Yatırımlarına Yönelik Uygulanan Vergi Teşviklerinin Etkinliği Türkiye Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.
- Bodur, Ş. (2012). *Vergi Suçlarının Ortaya Çıkmasında Mali ve Sosyolojik Faktörler, Tokat Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Tokat.
- Bogdan, R.C. ve Biklen, S.K. (2003). *Qualitative Research for Education: An Introduction to Theory and Methods*. 5th Edition, Boston: Pearson.
- Bora, Y. (2017). *Elektrikli Araç Sistemlerinin İncelenmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Elektrik Mühendisliği Anabilim Dalı, İstanbul.
- Bozdemir, E. (2010). *Rekabet Üstünlüğü Açısından Hedef ve Kaize Maliyetleme Yöntemlerinin Türk Otomotiv Sektöründe Uygulanabilirlik Düzeyinin İncelenmesi*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Bozdoğanoglu, B. (2008). Motorlu Taşıt Alımında Uygulanan Vergiler ve Motorlu Taşıtlarda Vergilendirme Tekniğinin AB Uygulamaları İle Karşılaştırılması. *Yaklaşım Dergisi*, 192.
- Bricki, N. ve Green, J, (2007). *A Guide to Using Qualitative Research Methodology*, London School of Hygiene and Tropical Medicine. London.
- Bridges, J,K. (1968). *Başlangıçtan Bugüne Kadar Kara Ulaştırma Tarihi*. İstanbul: Arkın Kitabevi.
- BSB (Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı). *Otomotiv Sektörü Raporu*, Sanayi Genel Müdürlüğü Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi, 2013, Ankara.
- Burg, F. D. (2004). *A World History of Tax Rebellions, an Encyclopedia of Tax Rebels, Revolts, and Riots from Antiquity to the Present*. (First Edition). New York: Routledge.
- Büyükdere, K. (2005). Türkiye'nin Dış Ticaretinin Gelişimi. *Gümrük Dünyası Dergisi*, 47(1), 1-9.

- Büyüköztürk, Ş., Çakmak, E. K., Akgün Ö. E., Karadeniz, Ş. ve Demirel, F. (2012). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri* (11. Baskı). Ankara: Pegem Akademi.
- Candan, G. T., ve Yurdadoğ, V. (2017). Türkiye'de Maliye Politikası Aracı Olarak Teşvik Politikaları. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*(27), 154-177.
- Cengiz, H. (2015). *Markanın Tüketici Üzerindeki Etkisi: Otomotiv Sektörü İçin Bir Uygulama*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Türk Hava Kurumu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Charmaz, K. (2015). *Gömülü (Grounded) Teori Yapılandırması: Nitel Analiz Uygulama Rehberi*. (Çev. Edit. R. Hoş), 2. Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Creswell, J.W., (2016), *Nitel Araştırma Yöntemleri Beş Yaklaşımına Göre Nitel Araştırma ve Araştırma Deseni*, 3. Baskıdan Çeviri, Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Çaçan, B. (2015). Osmanlı Devleti'nde Vergi Sistemi Ve Bir Çeşit Vergi Toplama Usulü Sistemi: Temettuat Defterleri. *Electronic Journal of Vocational Colleges*, 5, 9-18.
- Çağlayan, E. (2017). *ISO 16949 Kalite Yönetim Sisteminin Otomotiv Sektöründeki Yeri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Çagma, S. (2012). *Türk Otomotiv Sanayisinin Avrupa Birliği'nde Bilinirliği Ve Rekabet Edebilirliği: Otomotiv Yan Sanayi Üzerine Bir Uygulama*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Niğde Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Üretim Yönetimi Ve Pazarlama Bilim Dalı, Niğde.
- Çapar, M. (2004). Özel Tüketim Vergisi ve Türkiye Uygulaması. *Sayıştay Dergisi*, 52.
- Çatal, M. F. (2010). Devlet Teşvikleri ve Erzurum'da Tarihsel Bir Uygulama Örneği. *Atatürk Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Dergisi*, 4, 289-296.
- Çelikkaya, A. (2015). Bazı Ürünlerden (Alkollü İçecekler-Madeni Yağlar Ve Tütün Mamulleri) Alınan Özel Tüketim Vergisinin Ülke Bazında Karşılaştırmalı Analizi, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 29, 49-64.

- Çetinkol, G. (2013). *Türk Vergi Sisteminin Avrupa Birliği Vergi Sistemine Dolaylı Vergiler Bakımından Uyumlaştırılması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Çınar, B. (2013). *Kriz Dönemlerinde Uygulanan Yatırım Teşvik Politikaları ve Ekonomik Etkileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bilecik.
- Çiçek, M. (2008). *Otomotiv Sektörünün Kredi Yolu ile Finansmanının Satışlara Etkisi ve Türkiye Uygulaması*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kadir Has üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Finans ve Bankacılık Anabilim Dalı, Finans ve Bankacılık Bilim Dalı, İstanbul. Elektrik Tesisleri Programı.
- Çiçek, S. ve Şahin, S. (2019). Motorlu Taşıtlar Vergisine Yönelik Mükellef Tutumlarının Değerlendirilmesi: Denizli İli Örneği. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 35, 245-267.
- Deloitte. (2019). *Sektörel Raporlar*. Türkiye Otomotiv Sektörü Raporu, 13.
- Demir, G. (2008). Otomotiv Sektörü 2008'den Umutlu. *Otomotiv Ekonomik Forum*.
- Demir, İ. C. (2013). Türkiye'de Vergi Yüğü. Afyon: Dora Yayıncılık.
- Demir, O. Ö. (2009). Nitel Araştırma Yöntemleri. (Editör: Kaan Böke). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri*. İstanbul: Alfa Basım ve Yayın Dağıtım, 287-318.
- Demirli, Y. (2011). Gelişmekte Olan Ülkelerde Vergi Reformları ve Türkiye'de Gelir Üzerinden Alınan Vergiler Açısından Değerlendirme. *Maliye Bakanlığı S.G.B.*, 412.
- Denison, M. (1963). *The Power to Go*, Pyramid Books, New York.
- Dineen, D., Ryan, L. And Gallachóir, B. (2018). Vehicle Tax Policies And New Passenger Car CO₂ Performance in EU Member States. *Climate Policy*, 18, 4.
- DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (1993). 3. İzmir İktisat Kongresi, *Otomotiv Sanayi Çalışma Grubu Rapor ve Tartışmalar*, s. 31.

- DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (1995). *Özel İhtisas Komisyonu Raporları, Türkiye-AT Mevzuat Uyumlu Sürekli Özel İhtisas Komisyonu Raporları*, Cilt 2: Vergilendirme Alt Komisyonu, Ankara, Kasım-1995, 78-79.
- DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2001). Karayolu Taşıtları İmalat Sanayii Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 2550, 566, Ankara.
- DPT (Devlet Planlama Teşkilatı). (2007). *9. Kalkınma Planı Otomotiv Sanayi İhtisas Komisyon Raporu*, Ankara.
- Du, Jiuyu ve Danhua Ouyang., (2017). Progress of Chinese electric vehicles industrialization in 2015. *A review, Applied Energy*. 188, 529-546.
- Duran, M. (2002). *Türkiye’de Yatırımlara Sağlanan Teşvikler ve Etkinliği*. T.C. Başbakanlık Hazine Müsteşarlığı, Ankara, 2002.
- Du Plooy, J. (2013). The Role of Tax Incentives in Reducing CO₂ Emissions-Evidence from Vehicle Manufactures. *The International Business, Economics Research Journal*, 12, 5, 551.
- Easson, A. J. (2004). *Tax Incentives For Foreign Direct Investment*. Kluwer Law International P.O. Box 85889, 2508 CN The Hague, The Netherlands.
- Ekiz, D. (2009). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri Yaklaşım, Yöntem ve Teknikler*. 1. Basım, Ankara: Anı Yayıncılık.
- Ekonomi Bakanlığı. (2013). *Yatırım Teşvik Sistemi Yıllık Değerlendirme Raporu (Haziran 2012–Haziran2013)*.
- Elmas, P. (2005). Otomotiv Sektör Profili, İzmir Ticaret Odası, Araştırma ve Meslekleri Geliştirme Müdürlüğü, *A & G Bülten*, 1.
- Epstein, R, C. (1928). *The Automobile Industry, its Economic and Commercial Development*, U.S.A, 1928.
- Erdem, M., Şenyüz, D., Tatlıoğlu, İ., (2017). *Kamu Maliyesi*. (14 Baskı). Bursa: Ekin Yayınevi.

- Erginay, A. (1994), *Kamu Maliyesi: Kamu Gelirleri - Kamu Giderleri – Devlet Bütçesi - Kamu Borçları – Maliye Politikası*. 15. Baskı, Ankara: Savaş Yayınları.
- Eser, E. (2011). *Türkiye’de Uygulanan Yatırım Teşvik Sistemleri ve Mevcut Sistemin Yapısına Yönelik Öneriler*, DPT İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Fuhs, A. E. (2009). *Hybrid Vehicles and The Future Of Personal Transportation*. (1. Baskı) Boca Raton: CRC Press.
- GED (Hazine ve Maliye Bakanlığı Gelir Düzenlemeleri Genel Müdürlüğü (2018). *Vergi Harcamaları Raporu*. Ankara.
- Gergerly, J. (2003). *Trends in Foreign Direct Investment Incentives*, Associazione Universitaria di Studi Europei, ECSA-ITALY.
- Glesne, C. (2015). *Nitel Araştırmaya Giriş*. (A. Ersoy ve P. Yalçınoglu, Çev.)”, Ankara: Anı Yayıncılık.
- Gökmen, N. (2012). Vergi Denetiminde Yeniden Yapılanmaya Şimdi Daha Fazla İhtiyaç Var. *Vergi Dünyası Dergisi*, 370, 6-13.
- Görener, A., ve Görener, Ö. (2008). *Türk Otomotiv Sektörünün Ülke Ekonomisine Katkıları ve Geleceğe Yönelik Sektörel Beklentiler*. Journal of Yasar University, 3(10), 1213-1232.
- Guerzoni, M. (2014). *Product Variety in Automotive Industry Understanding Niche Markets in America*. Springer, İtalya.
- Gurbetoğlu, A. (2015). *Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. İstanbul Ticaret Üniversitesi: İstanbul.
- Güner, G. (2013). *Otomotiv Sektöründe Müşteri Memnuniyetinin Satışa Etkileri: “Ford Örneği”*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Güneş, S. (2012). Türk Toplum ve Otomobil. *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 25, 213-230.
- Gürbüz, S ve Şahin, F. (2017). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri Felsefe-Yöntem-Analiz* (6. Baskı). Ankara: Seçkin.

- Gürbüz, S. (2015). *Türk Vergi Sisteminde Emlak Vergisi Uygulaması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Güzel, H. (1999). Otomotiv Sektörü. *Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Sektör Araştırmaları Serisi*, Ankara, 18, 16.
- Haan, P., Michel, M.G., Scholz, R.W. (2009). How Much Do Incentives Affect Car Purchase? Agent-Based Microsimulation Of Consumer Choice Of New Cars—Part II: Forecasting Effects Of Feebates Based On Energy-Efficiency. *Energy Policy*, 37, 3, 1083,1094.
- Hanbay, E. (2013). *Özel Tüketim Vergisinin Türk Mali Sistemi İçerisindeki Yeri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Manisa.
- Horoz, Y. (2006). *İhracata Yönelik Vergi Teşvikleri ve Türkiye Uygulaması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.
- Ildır, M. B. (2001). *Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarının İktisadi Etkileri: Türk Otomotiv Sektörü Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- İMKB (İstanbul Menkul Kıymetler Borsası). (1995). *Otomotiv Sektörü*, Sektör Araştırmaları Serisi/No:1, 4.
- İnaçlı, S. ve Konak, A. (2011). Türkiye’de İhracatın İthalata Bağımlılığı: Otomotiv Sektörü. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 6(2), Ekim, 343-362.
- İnce, M. (2008). *Yatırım Teşviklerinin Yatırım Kararına Etkisi ve Türkiye Uygulaması*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- İraz N. (2018). *Çevre Kirliliği ve Motorlu Taşıtlar Vergisi’nin Çevre Kirliliği Üzerindeki Etkisi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Namık Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı, Tekirdağ.
- İTO (İstanbul Ticaret Odası). (2003). *Otomotiv Sanayi Sektör Raporu*, Şubat, 2, 14.

- Jones, J. ve Colin, W. (2006), *Foreign Direct Investment And Regional Economy*, Ashgate Publishing Limited, Gower House, England.
- Kadıoğlu, E. (2007). *Bölgesel Dengesizliklerin Giderilmesinde Vergi Teşviklerinin Rolü ve Türkiye Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.
- Kantarcı, H.B. (2018). Türkiye’de Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergilerin OECD ve AB Ülkeleri ile Karşılaştırılması. *Sosyoekonomi*, 26(35), 229-247.
- Karataş, Z. ve Yavuzer, Y. (2015). *Bireyi Tanımda Test Dışı Teknikler* (1. Basım). Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Karatop, B. (2015). *Bulanık AHP Yöntemiyle Odak Strateji Yönteminin Geliştirilmesi: Otomotiv Sektöründe Uygulama*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Sakarya.
- Kazıcı, Z. (2014). *Osmanlı’da Vergi Sistemi*. İstanbul: Kayılar Yayınları.
- Kekeç, H. M. (2015). *İhracata Yönelik Teşvik Politikaları: Seçilmiş Ülkelerde Teşvik Politikalarının Analizi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Keskin, H. ve Sungur, O. (2010). Bölgesel Politika Ekseninde Yaşanan Dönüşüm: Türkiye’de Kalkınma Planlarında Bölgesel Politikaların Değişimi. SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi, *Sosyal Bilimler Dergisi*, 21, 271-293.
- Khan, S. (2011). *Technology Transfer Effectiveness Through International Joint Ventures to Their Component Suppliers: A Study of The Automotive Industry Of Pakistan*. Birmingham Business School College of Social Sciences University of Birmingham.
- Kılıç, A. (2015). *Türkiye’de Uygulanan Yatırım Teşvik Politikaları ve Çorum İlinde Bir Uygulama*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Muğla.
- Kılıçkaplan, Y. (2012). *Otomotiv Üretiminin Tarihsel Gelişimi*, Gazi Üniversitesi Otomotiv Bilim ve Teknoloji Topluluğu, Ankara,

- Kıvrak, M. F. (2011). Hidrojen Yakıt Hücresel Elektrikli Araçlar ve Metal Hidrid Hidrojen Saklama Ortamlarının Salıverme Veriminin İyileştirilmesi.
- King, N. ve Horrocks, C. (2010). *Interviews in Qualitative Research*. (First Edition). America: SAGE Publications.
- KPMG (2015). Türkiye Otomotiv Yöneticileri Araştırması. *Türkiye Otomotiv Sektöründe Yeni Stratejik Yatırım Hedefleri*.
- KPMG (2019). *Sektörel Raporlar*. Otomotiv Sektörel Bakış 2019.
- Kumar, R. (2011). Araştırma Yöntemleri. 3. Baskıdan Çeviri, (Çev: Ö. ÇOKLUK.; G. ŞEKERCİOĞLU.; H, ATAK). Ankara: Edge Akademi.
- Küçükerman Ö. (2008). Türk Otomotiv Sanayi ve 40. Yılında TOFAŞ 1968-2008, İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları, 157.
- Mack, N., Woodsong, C., MacQueen, K. M., Guest, G. ve Namey, E. (2005). *Qualitative Research Methods: A Data Collectors Field Guide*, Family Health International, North Carolina.
- Mahlia, T.M.I., Tohno, S. And Tezuka. T. (2013). International Experience On Incentive Program in Support of Fuel Economy Standards and Labelling For Motor Vehicle: A Comprehensive Review. *Renewable And Sustainable Energy Reviews*, 25, 18-33.
- Marshall, C. ve Rossman, G. B. (2011). *Designing qualitative research*. 5. Baskı, California: Sage Publication.
- Mayring, P. (2011), *Nitel Sosyal Araştırmaya Giriş*, (Çev: A. Gümüş ve M.S. Durgun), Ankara: Bilgesu Yayınları.
- Merriam, S. B. (2015). *Nitel Araştırma Desen ve Uygulama İçin Bir Rehber*, (Çev. S. Turan), Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Metin, M. (2014). *Kuramdan Uygulamaya Eğitimde Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Pegem Akademi.
- Mil, B. (2007). Görüşme Tekniği. (Editörler: Atilla Yüksel, Burak Mil ve Yasin Bilim). *Nitel Araştırma: Neden, Nasıl, Niçin*. Ankara: Detay Yayıncılık.

- Miles, M. B. ve Huberman, A. M. (2015). Nitel Veri Analizi. (Çev. S. Akbaba ve A. A. Ersoy), İkinci Baskıdan Çeviri, Ankara: Pegem Akademi.
- Mitchell, William J., Christopher E. Borroni-Bird ve Lawrence D. Burns (2010). *Reinventing the Automobile Personal Urban Mobility for the 21st Century*, The MIT Press, USA.
- Moriarty, J. (2011). Qualitative Methods Overview, *London School of Economics and Political Science*, London.
- Morriset, J.P. and Pirnia, N. (1999). How Tax Policy and Incentives Affects Foreign Direct İnvestment: A Review. Policy Research Working Paper 2509, *World Bank*: Washington D.C.
- Muhit, O. E. (2012). Türk Otomotiv Sanayi Tarihi Gelişimi, *Pusulula Dergisi*, 72.
- Murat, Y. S. (2006). *Tedarik Zinciri Yönetiminde Tedarikçi Performansı Değerlendirme ve Tedarikçi Sayısının Azaltılması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Nadaroğlu, H. (1992). *Kamu Maliyesi*. İstanbul: Beta Yayınları.
- ODD (Otomotiv Distribütörleri Derneği). (2019). *Raporlar*. Türkiye Otomotiv Pazarı. Haziran, 2019.
- Onocak D. (2015). *Yatırım Teşvikleri, Teşviklerin Muhasebeleştirilmesi ve Teşviklerin İşletme Performansı Üzerine Etkilerinin Belirlenmesine Yönelik Bir Araştırma: Sivas Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İnönü Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Malatya.
- Oral A. E. (2010). *Otomotiv Sektöründe Toplam Kalite Yönetimi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Oral, H. (2006). *Avrupa Birliği'nde Özel Tüketim Vergilerinin Uyumlaştırılması ve Türkiye*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Ankara.
- Orhan, O. Z. (1997). *Gümrük Birliği Sürecinde Türk Otomotiv Sanayi'nin ve Otomotiv Yan Sanayi'nin Rekabet Gücü*, İstanbul Ticaret Odası, 1997-54,81.

- Öz, E.; Kutbay, H.; Buzkiran, D. (2014). Türk Servet Vergisi Sistemine Modern Bir Yaklaşım, *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, Yıl: 2, 4, 1-19.
- Özkan, E. (2017). *Alkol ve Tütün Ürünlerinde Uygulanan Özel Tüketim Vergileri ve Tüketim İlişkisi Çerçevesinde Türkiye Örneği*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Namık Kemal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Maliye Anabilim Dalı, Tekirdağ.
- Özkul, S. (2010). *Türk Otomotiv Sektörü Gelişimi ve Gümrük Birliği Etkileri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Teorisi Anabilim Dalı, İstanbul.
- Özşahin, M. ve Yüreğir, O. H. (2012). Otomotiv Sektörünün Kendini Örgütleyen Haritalar İle Finansal Analizi, *Ç.Ü. Fen ve Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 28(2), 155-164.
- Paçacı, S. (2011). *Devlet Teşvikleri ve Yardımları Standardına Göre Şirketlere Sağlanan Devlet Teşviklerinin Muhasebeleştirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Pantaghini, P. M. (2007). *Corporate Taxation In A Dynamic World*, *Library of Congress*, Springer Berlin Heidelberg New York.
- Patton, Q. M. (2014) *Nitel Araştırma ve Değerlendirme Yöntemleri*. (Çev. M. Bütün ve S. B. Demir), Ankara: Pegem Akademi.
- Pehlivan, O. (2006). *Vergi Hukuku: Genel İlkeler ve Türk Vergi Sistemi*, Trabzon: Derya Kitabevi.
- Pehlivan, O. (2009). *Kamu Maliyesi*, Trabzon: Derya Kitabevi.
- Pişkin, S. (2017). *Türkiye Otomotiv Sanayii Rekabet Gücü ve Talep Dinamikleri Perspektifinde 2020 İç Pazar Beklentileri*, Otomotiv Sektör Raporu.
- Polat, E. (2010). *Gümrük Birliği ve Türkiye'nin Dış Ticareti Üzerine Etkisi: Otomotiv Sektörü Üzerine Bir İnceleme (1996-2008)*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.

- Polat, S. (2014). *Çevre Vergisi Bağlamında Motorlu Taşıtlar Vergisi: Türkiye İçin Bir Model Önerisi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.
- Püren, S. (2012). *Vergi Kaçakçılığının Farklı Nitelikteki Suçlar İle Karşılaştırılması: Zonguldak İlinde Bir Araştırma*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bülent Ecevit Üniversitesi, Zonguldak.
- Rubin, H. J. Ve Rubin, I. S., (2012). *Qualitative Data the Art of Hearing Data*, 3rd Ed., Los Angeles: Sage Publications.
- Sakıncı, S. (2008). *Gümrük Birliği'nin Türk Otomotiv Sanayi Üzerindeki Etkileri*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Sakınç, S. ve Aybarç, S. (2016). Türkiye İçin Vergi Reform Önerileri, *Liberal Perspektif Rapor*, 9.
- Salanie, B. (2002). *The Economics of Taxation*, (First Edition). Cambridge: MIT Press. Originally Published in France Under the Title The'Orie E'conomique de la Fiscalite', Paris: by Economica.
- Sarıboğa, N. (2008). *Türkiye'de Otomotiv Sektörünün Gelişimi ve İhracatı Arttırma Stratejileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Savrul, B. ve Doğru, B. (2013). TR 22 düzey 2 bölgesinin 2012 yılı teşvik sistemi çerçevesinde değerlendirilmesi. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1, 1-20.
- Saygılı, İ., Cihan, C. ve Hamsici, T. (2009). *Türkiye İmalat Sanayinin İthalat Yapısı*. TCMB Araştırma ve Para Politikası Genel Müdürlüğü, Taslak Rapor Özeti.
- Sevgican, M. (2005). *Türkiye Otomotiv Sektörünün Gelişiminde Vergi Politikalarının Etkisi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir Osmangazi Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Sevinecek, D.Ö. (2010). *Türk Otomotiv Sektörünün Doğrudan Yabancı Sermaye Yatırımlarını Çekme Potansiyeli ve Rakip Ülkelerle Karşılaştırılması*.

Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa.

SGM (Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Genel Müdürlüğü). (2011). *Sektörel Raporlar ve Analizler Serisi: Otomotiv Sektör Raporu*, 2011/1.

Şafak, F. (2018). 1994 Ekonomik Krizi Sonrası Türk Otomotiv Sektörünün Gelişimi ve Analizi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, İstanbul.

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

Şendur, E. (2008). *Küresel Krizin Türk Otomotiv Sektörüne Etkileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.

Şenyüz, D. (2005). *Türk Vergi Sistemi Dersleri*, 2. Baskı, Bursa: Ekin Kitabevi.

Şenyüz, D.,Yüce, M., ve Gerçek, A. (2009). *Türk Vergi Sistemi Dersleri*, 3. Baskı, Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.

Takım, A. (2017). *Türkiye'nin Temel Ekonomik Sorunları Politik Aktörler, Tarihsel Veriler ve Öngörüler*, Bursa: Ekin Yayınevi.

Takım A. ve Ersungur, M.Ş. (2018). Türkiye’de Teşvik Sisteminin Yapısı, Sorunları ve Etkinliği Üzerine Bir Politika Önerisi: Tek Bir Uygulamacı Kuruluş Sorunları Çözer mi? *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 32, 3.

Tanyılmaz, K., Erten, A. N. (2001). *Dünyada ve Türkiye’de Otomotiv Sektörü*, Birleşik Metal-İş Yayınları, No: 01/3, Mart, İstanbul.

Taş, H., Yunus, Ş. (2010). *Avrupa Birliği ve Türkiye’de KOBİ’lerin İstihdam Artırıcı Etkileri*, İTO KOBİ Araştırmaları, İstanbul, 2010-39, 211.

Taşkın, Y. (2010). Vergi Aflarının Hukuki Niteliği ve Gerekçeleri, *Sosyal Bilimler Dergisi*, (2). 122-128.

- Tatar, G. (2011). *Türkiye’de Maliye Politikası Aracı Olarak Teşvik Politikaları ve Çukurova Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Adana.
- Taylar, Y. (2010). Vergi Teorisi Açısından Özel Tüketim Vergileri ve Türk Özel Tüketim Vergisi Uygulaması, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12, 435-467.
- Teker, E., ve Felekoğlu B. (2007). Dünya Otomotiv Endüstrisinde Küresel Gelişmeler ve Bu Gelişmelerin Türk Otomotiv Endüstrisi Üzerindeki Etkileri, *Mühendis ve Makine Dergisi*, 48, 568, 26- 30.
- Teker, E., ve Gülçubuk, A. (2005). *Yeni Ürün Geliştirme Sürecinde İşbirliklerinin Önemi ve Başarı Koşulları*. 5. Endüstri-İşletme Mühendisliği Kurultayı, Zonguldak.
- Tekin, A. (2006), Vergi Teşvikleri ve Ekonomik Etkileri, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 16, 301-316.
- Tekin, M. ve Zeren, M. (2005). *Konya Otomotiv Yan Sanayinin Rekabet Gücü Hakkında Bir Araştırma*. 5. Ulusal Üretim Araştırmaları Sempozyumu, İstanbul Ticaret Üniversitesi.
- TEPAV (Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı) (2013). *Dünya ve Türkiye Otomotiv Sektörü Raporu*.
- Tezer, E. (2002). Geleneksel Sanayilerde Yeni Teknoloji Uygulamaları ve Otomotiv Sanayii, *Teknoloji Kongresi Bildirisi*.
- TMMOB (2007). *X. Otomotiv ve Yan Sanayi Sempozyumu Sonuç Bildirisi*, Bursa Tüyap Fuar ve Kongre Merkezi 25 - 26 Mayıs 2007, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Makina Mühendisleri Odası, Bursa.
- Topal, M. H. (2016). Teşvik Politikalarının Gerekçeleri ve Etkinliği: Kuramsal Bir Yaklaşım, *Uluslararası Bilimsel Araştırmalar Dergisi*, 1(2), 35-51.
- Tosuner, M., ve Arıkan, Z. (2007). Türk Vergi Sistemi, *Dokuz Eylül Üniversitesi Maliye Bölümü Masaüstü Yayıncılık Birimi*, 12. Baskı, İzmir.

- Toydemir, Y. (2008). *2001 Krizinin Firmaların Mali Yapıları Üzerine Etkisi, Otomotiv Sektörünün İncelenmesi ve Bir Uygulama*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Tracy, S. J. (2013). *Qualitative Research Methods: Collecting Evidence, Crafting Analysis, Communicating Impact*, John Wiley & Sons, Chichester.
- Tunçsiper, B., Köroğlu, Ö. (2006). Enflasyonun Otomotiv Sektöründeki İşletmeler Üzerindeki Etkisi: Balıkesir İli Örneği, *Sosyal Bilimler Dergisi*, 15.
- Ulusoy A., Akdemir T., (2013). Yerel Yönetimlerin Finansman Sorununun Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi, *Sosyoekonomi Dergisi*, 1, 90.
- Ural, A. ve Kılıç, İ. (2006). *Bilimsel Araştırma Süreci ve SPSS İle Veri Analizi*. Ankara: Detay Yayıncılık
- Ustabaş, A. (2014). Mikro ve Makro Etkileri Yönünden Elektrikli Otomobiller Türkiye Ekonomisi Örneği. *Marmara Üniversitesi İ.İ.B. Dergisi*, 36(1), 269,291.
- Ustaoglu, M. (2013). *Türkiye’de Uygulanan Döviz Kuru Politikalarının Türk Otomotiv Sektörünün Rekabet Gücü Ve İhracatı Üzerindeki Etkileri: Ampirik Analiz*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, İstanbul.
- Uylukçuoğlu, Ö. E. (2009). *Otomotiv Sanayinde Enerji Verimliliği ve Enerji Tasarruf Olanaklarının Belirlenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Enerji Enstitüsü, Enerji Bilim ve Teknoloji Anabilim Dalı, Enerji Bilim ve Teknoloji Programı, İstanbul.
- Ünal, M. Ali. (2011). *Osmanlı Tarih Sözlüğü* (1. Baskı) İstanbul: Paradigma Yayınları
- Ünsaldı M. (2006). Devlet Teşvikleri Ve Bölgesel Gelişmişlik Farklılıkları Üzerine Etkileri, *Doğu Anadolu Araştırmaları*, 4 (2), 122-125.
- Üstüner, C. (2017). *Türkiye’de Otomotiv Sektörünün Gelişmesi ve Rekabet Gücü Kazanması Açısından Vergi Politikalarının Yeri ve Önemi* (1. Basım) İzmir: Kitap Ana Yayıncılık.
- Üzeltürk, H. (2002). Özel Tüketim Vergileri: Bitmeyen Tepki XVII. *Türkiye Maliye Sempozyumu*, TÜRMOB Yayınları 185, Mayıs 2002

- Yaşar, O. (2013). *Türkiye de Otomotiv Ana ve Yan Sanayi ve Marmara Bölgesinde Kümelenme*, 6(8), 779-805.
- Yavan, N. (2010). Teşviklerin Sektörel ve Bölgesel Analizi Türkiye Örneği. *Maliye Hesap Uzmanları Vakfı Yayınları*, 27.
- Yıldırım, A. E. (2019). Avrupa Birliği ve Türk Vergi Sistemlerinde Özel Tüketim Vergisi. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1, 2015, 219-252.
- Yıldırım, A., ve Şimşek, H., (2016), Sosyal Bilimlerde Nitel Araştırma Yöntemleri, 10. Baskı, Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Yıldız, F.; Topal, Y.; ve Küçükkahraman, B. (2012). Sanayi İşletmelerine Verilen Teşviklerin “TMS 20: Devlet Teşviklerinin Muhasebeleştirilmesi ve Devlet Yardımlarının Açıklanması, Standartı Işığında İncelenmesi ve Muhasebeleştirilmesi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi, İİBF Dergisi*, 1, 295-321.
- Yılmaz, E. (2016). *Türkiye Otomotiv Sanayinin Gelişimi ve İkinci El Otomobil Talep Fiyatının Belirleyicileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat.
- Yılmaz, N.K., ve Karakadılar, İ. S. (2010), Türk Otomobil Pazarında Yerli Üretim ve İthal Araçların Verimliliklerinin Veri Zarflama Analizi İle Değerlendirilmesi, *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 28, 1, 499-521.
- Yurdakul, M., ve İç, Y. T. (2003). Türk Otomotiv Firmalarının Performans Ölçümü ve Analizine Yönelik TOPSIS Yöntemini Kullanan Bir Örnek Çalışma. *Gazi Üniversitesi, Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 18, 1.
- Yurtseven, B. B. (2012). *Otomotiv Sektöründe Yabancı Sermaye Yatırımları ve Türk Ekonomisine Etkilerinin Değerlendirilmesi; 2010 Örneği*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Zee, H. H.; Stotosky, J. G. ve Ley, E. (2002). Tax Incentives for Business Investment: A Primer for Policy Makers in Developing Countries, *World Development*, 30, 9, 1497-1516.

Elektronik Makale

ACEA (2018). *Average Vehicle Age*. <https://www.acea.be/statistics/article/average-vehicle-age> adresinden 11.06.2019 tarihinde alınmıştır.

ACEA (2019). *Tax Guide 2018*. https://www.acea.be/uploads/news_documents/ACEA_Tax_Guide_2018.pdf adresinden 26.02.2019 tarihinde alınmıştır.

BUMKO (Bütçe ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü). (2019). *2017 Bütçe Gelirleri Dağılımı*. <https://www.hmb.gov.tr/2017-butcesi-vergi-gelirlerinin-dagilimi> adresinden 11.04.2019 tarihinde alınmıştır.

Business Dictionary (2018). <http://www.businessdictionary.com/definition/automobile.html> adresinden 10.10.2018 tarihinde alınmıştır.

Chiaberge, M. (2011). *New Trends and Developments in Automotive Industry*, InTech. <https://www.intechopen.com/books/new-trends-and-developments-in-automotive-industry> adresinden 19.09.2018 tarihinde alınmıştır.

Cusumano, M. A.; ve Nobeoka K. (1992). *Strategy, structure and performance in product development: Observations from the auto industry*. <http://www.sjbae.pbworks.com/w/file/46841897/Strategy>, adresinden 15.09.2018 tarihinde alınmıştır.

European Commission (2019). *Oil Bulletin*. <https://ec.europa.eu/energy/en/data-analysis/weekly-oil-bulletin> adresinden 26.04.2019 tarihinde alınmıştır.

Gerçek, A. (2011). *Türkiye’de Yatırımları Teşvik Edici Vergi Politikaları ve Etkinliği*. idari.cu.edu.tr/igunes/makale/tesvik.doc adresinden 11.02.2019 tarihinde alınmıştır.

GİB (Gelir İdaresi Başkanlığı) (2019a). *Vergileme Ölçü ve Hadleri*. <https://gib.gov.tr/node/82089> adresinden 14.03.2019 tarihinde alınmıştır.

GİB (Gelir İdaresi Başkanlığı) (2019b). *Bütçe Gelirleri*. İstatistikler, https://gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/user_upload/VI/GBG/Tablo_21.xls.htm adresinden 12.02.2019 tarihinde alınmıştır.

GİB (Gelir İdaresi Başkanlığı) (2019c). *Özel Tüketim Vergisi Tutarları ve Oranları*. http://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuat/otv_oranlari_tum/ozeltuketimoranlari-OpenPage.htm adresinden 14.03.2019 tarihinde alınmıştır.

GİB (Gelir İdaresi Başkanlığı) (2019d). *7103 Sayılı Kanun Geçici Madde 1*. <https://gib.gov.tr/gecici-madde-1-5> adresinden 14.03.2019 tarihinde alınmıştır.

GİB (Gelir İdaresi Başkanlığı) (2019e). *ÖTV Kanun II Nolu Tebliğ*. https://gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/user_upload/Tebliğler/OTV_Kanunu/otvteb_2sayili_guncel.pdf adresinden 11.05.2019 tarihinde alınmıştır.

GİB (Gelir İdaresi Başkanlığı) (2019f). *287 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı*. https://gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/user_upload/Cumhurbaskani_Karari/287_otv_ckarar.pdf adresinden 11.05.2019 tarihinde alınmıştır.

İSO (İstanbul Sanayiciler Odası) (2019). *Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu*. <http://www.iso500.org.tr/500-buyuk-sanayi-kurulusu/2018/> adresinden 12.04.2019 tarihinde alınmıştır.

KPMG (2018). *Otomobil Yeniden İcat Ediliyor*. <https://home.kpmg/tr/tr/home/gorusler/2018/04/otomobil-yeniden-icat-ediliyor.html> adresinden 11.12.2018 tarihinde alınmıştır.

KVK (Kurumlar Vergisi Kanunu). *Kurumlar Vergisi*. <https://gib.gov.tr/gibmevzuat> adresinden 30.11.2018 tarihinde alınmıştır.

Madani, D.H. and Mas-Guix, N. (2011). *The Impact of Export Tax Incentives on Export Performance: Evidence From The Automotive Sector in South Africa*. <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/1813-9450-5585> adresinden 12.02.2019 tarihinde alınmıştır.

MTVK (Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu). *Motorlu Taşıtlar Vergisi*. <https://gib.gov.tr/gibmevzuat> adresinden 30.11.2018 tarihinde alınmıştır.

Muhasebat ve Mali Kontrol Genel Müdürlüğü (2019). *Genel Yönetim Bütçe İstatistikleri*. <https://muhasibat.hmb.gov.tr/genel-yonetim-butceistatistikleri> adresinden 02.05.2019 tarihinde alınmıştır.

OECD (Uluslararası Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı). (2019). *Corporate Income Tax Rate*. http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TABLE_I11 adresinden 03.01.2019 tarihinde alınmıştır.

OSD (Otomotiv Sanayi Derneği). (2019a). *Aylık Değerlendirme Raporu*. http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/201901_OSD_Aylık_Degerlendirme_Raporu-5398.pdf adresinden 08.03.2019 tarihinde alınmıştır.

OSD (Otomotiv Sanayi Derneği). (2019b). *Dış Ticaret Raporları*. http://www.osd.org.tr/sites/1/upload/files/1.Ceyrek_2019_OSD_Dis_Ticaret_Raporu-5415.pdf adresinden 22.05.2019 tarihinde alınmıştır.

PETDER (Petrol Sanayi Derneği). (2018). *Sektör Raporu 2017*. <http://www.petder.org.tr/Uploads/Document/c7f1909e-7c4d-4009-a6cc-ce201287f7d7.pdf?v-636709747071199016> adresinden 21.09.2018 tarihinde alınmıştır.

Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (2019). *Yatırımlarda Devlet Yardımları*. <https://tuys.sanayi.gov.tr/Handlers/DokumanGetHandler.ashx?dokumanId=8e64dabb-a496-4238-8f30-f9031aa5416f> adresinden 14.02.2019 tarihinde alınmıştır.

Sistrunk, B. (2018) *What is an automobile?* <https://www.quora.com/What-is-an-automobile> adresinden 10.10.2018 tarihinde alınmıştır.

Stewart, M., Moore, A., Whiteford, P. ve Grafton, Q. R. (2015). *A Stock Take of the Tax System and Directions for Reform: Five Years After the Henry Review*. Tax and Transfer Policy Institute. <https://taxpolicy.crawford.anu.edu.au/files/uploads/taxstudiescrawfordanueduau/201503/stocktakereport27feb2015finalwebversion.pdf> adresinden 21.01.2019 tarihinde alınmıştır.

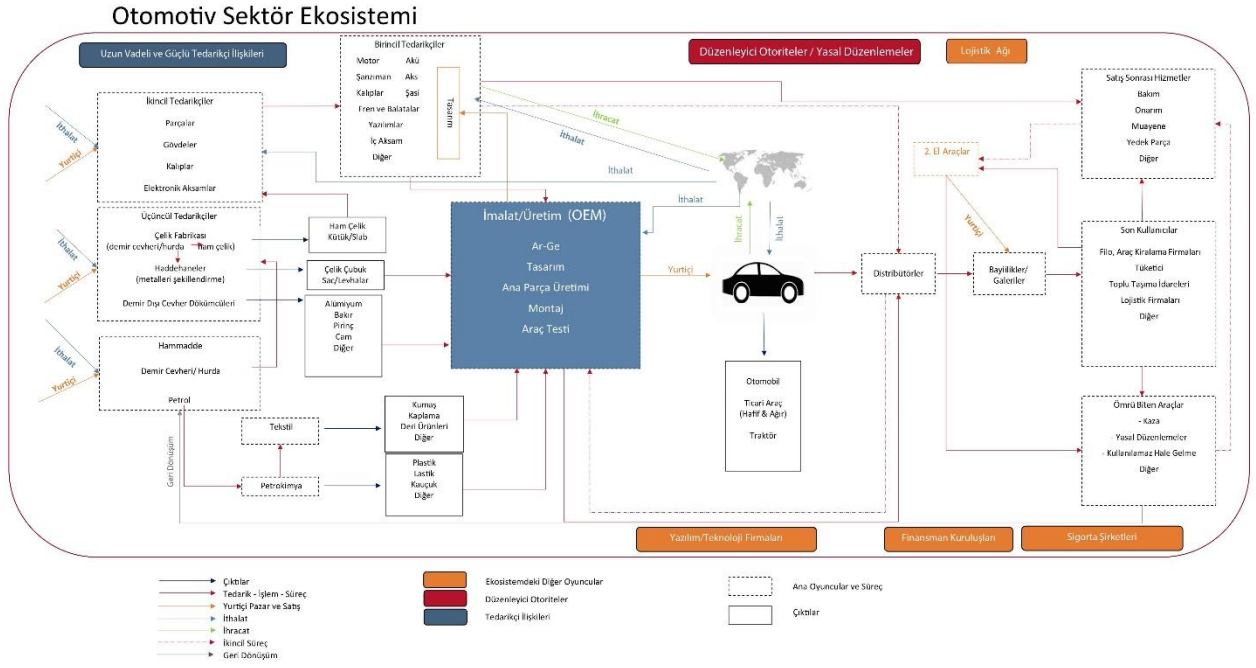
- Şenzeybek, M. ve Mock, P. (2019). *Türkiye’de CO2 emisyonlarının ve yakıt tüketiminin azaltılmasına yardımcı bir politika aracı olarak Özel Tüketim Vergisi*. The International Council on Clean Transportation <https://www.theicct.org/publications/turkey-vehicle-tax-emissions-tk> adresinden 04.03.2019 tarihinde alınmıştır.
- Taş, B. (2018). *Dünyada Kurumlar Vergisi Oran İndirimleri ve Türkiye*. <https://vergialgi.net/dunyada-kurumlar-vergisi-oran-indirimleri-ve-turkiye> adresinden 13.03.2019 tarihinde alınmıştır.
- TDK (Türk Dil Kurumu) (2019). *Türk Dil Kurumu Sözlükleri*. www.tdk.gov.tr adresinden 11.12.2018 tarihinde alınmıştır.
- TİM. (Türkiye İhracatçıları Meclisi). (2019). *Yeni Vizyon Yeni Yol Haritası İhracat 2019 Raporu*. <http://www.tim.org.tr/files/downloads/sunumlar/Y%C3%B6nlendirme%20Sunumlar%C4%B1/Karisik/Yeni%20Vizyon%20Yeni%20Yol%20Haritas%C4%B1%20%C4%B0hracat%202019%20Raporu.pdf> adresinden 23.04.2019 tarihinde alınmıştır.
- Toq, R. A. *Automobile History: Ferdinand Verbiest*. <https://revautotoq.com/automobile-history/> adresinden 17.09.2018 tarihinde alınmıştır.
- Toyota. (2017). *Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.Ş. Kurumsal Veriler*. <http://www.toyotatr.com/?m=p&pid=8> adresinden 03.01.2019 tarihinde alınmıştır.
- TSKB. (2017). *Belirsizlik ve Bilinmezlik: Yeni ÖTV Düzenlemesinin Otomotiv Sektörüne Etkileri*. http://osd.org.tr/Sites/1/upload/files/Otomotiv_Sektoru_Bilgi_Notu_Yeni_OTV_DuzenlemesininOtomotiv_Sektorune_Etkileri_TSKB-2207.pdf adresinden 10.12.2018 tarihinde alınmıştır.
- Yılmaz, E. (2016). *Türkiye’de Son Dönemde Uygulamaya Konan Teşvik Sistemlerinin Temel Özellikleri*. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Merkezin Güncesi.

<https://tcmbblog.org/tr/turkiyede-son-donemde-uygulamaya-konan-tesvik-sistemlerinin-temel-ozellikleri> adresinden 09.10.2019 tarihinde alınmıştır.



EKLER

Ek 1: Otomotiv Sektörü Ekosistemi



Ek 2: Motorlu Taşıt Vergileri: 51 No'lu Tebliğe Göre I/A Sayılı Tarife

(31.12.2017 Tarihinden Önce Kayıt ve Tescil Edilen Taşıtlar için)

Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)				
	1-3yaş	4-6yaş	7-11yaş	12-15 yaş	16 ve üzeri yaş
Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri					
1300 cm ³ ve aşağısı	861	600	336	254	90
1301-1600 cm ³ e kadar	1.499	1.124	652	461	177
1601-1800 cm ³ e kadar	2.647	2.068	1.218	742	288
1801-2000 cm ³ e kadar	4.170	3.211	1.888	1.124	443
2001-2500 cm ³ e kadar	6.253	4.540	2.837	1.695	671
2501-3000 cm ³ e kadar	8.720	7.585	4.739	2.549	936
3001-3500 cm ³ e kadar	13.279	11.948	7.197	3.592	1.318
3501-4000 cm ³ e kadar	20.878	18.028	10.617	4.739	1.888
4001 cm ³ ve yukarısı	34.170	25.624	15.175	6.820	2.647

Ek 3: Motorlu Taşıt Vergileri: 51 No'lu Tebliğe Göre I Sayılı Tarife
(1.1.2018 Tarihinden İtibaren Kayıt ve Tescil Edilen Taşıtlar için)

Motor Silindir Hacmi (cm³)	Taşıt Değeri (TL)	Satır Numarası	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)				
			1-3 yaş	4-6yaş	7-11 yaş	12-15yaş	16 ve üstü yaş
1- Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri							
1300 cm³ ve aşağısı	46.300'ü aşmayanlar	1	861	600	336	254	90
	46.300'ü aşıp 81.100'ü aşmayanlar	2	946	660	369	280	99
	81.100'ü aşanlar	3	1.033	720	403	305	108
1301 - 1600 cm³ e kadar	46.300'ü aşmayanlar	4	1.499	1.124	652	461	177
	46.300'ü aşıp 81.100'ü aşmayanlar	5	1.649	1.236	717	506	194
	81.100'ü aşanlar	6	1.799	1.349	782	552	212
1601 - 1800 cm³ e kadar	115.900'ü aşmayanlar	7	2.911	2.276	1.339	817	317
	115.900'ü aşanlar	8	3.176	2.482	1.462	892	346
1801 - 2000 cm³ e kadar	115.900'ü aşmayanlar	9	4.586	3.532	2.076	1.236	487
	115.900'ü aşanlar	10	5.003	3.854	2.265	1.349	531
2001 - 2500 cm³ e kadar	144.800'ü aşmayanlar	11	6.879	4.994	3.120	1.864	738
	144.800'ü aşanlar	12	7.505	5.448	3.403	2.034	805
2501 - 3000 cm³ e kadar	289.700'ü aşmayanlar	13	9.591	8.344	5.213	2.804	1.029
	289.700'ü aşanlar	14	10.464	9.102	5.687	3.059	1.123
3001 - 3500 cm³ e kadar	289.700'ü aşmayanlar	15	14.606	13.143	7.917	3.952	1.449
	289.700'ü aşanlar	16	15.935	14.337	8.636	4.311	1.582
3501 - 4000 cm³ e kadar	463.600'ü aşmayanlar	17	22.965	19.831	11.679	5.213	2.076
	463.600'ü aşanlar	18	25.054	21.633	12.742	5.687	2.265
4001 cm³ ve yukarısı	550.500'ü aşmayanlar	19	37.587	28.186	16.693	7.503	2.911
	550.500'ü aşanlar	20	41.004	30.749	18.211	8.184	3.176

Ek 4: Motorlu Taşıt Vergileri: 51 No'lu Tebliğe Göre II Sayılı Tarife

Taşıt Cinsi ve Oturma Yeri /Azami Toplam Ağırlık	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)		
	1 - 6 yaş	7-15 yaş	16 ve yukarı yaş
1) Minibüs	1.029	680	333
2) Panel van ve motorlu karavanlar (Motor Silindir Hacmi)			
1900 cm ³ ve aşağısı	1.372	856	509
1901 cm ³ ve yukarısı	2.075	1.372	856
3) Otobüs ve benzerleri (Oturma Yeri)			
25 kişiye kadar	2.597	1.551	680
26-35 kişiye kadar	3.114	2.597	1.029
36-45 kişiye kadar	3.466	2.940	1.372
46 kişi ve yukarısı	4.157	3.466	2.075
4) Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (Azami Toplam Ağırlık)			
1.500 kg.'a kadar	923	613	301
1.501-3.500 kg'a kadar	1.867	1.083	613
3.501-5.000 kg'a kadar	2.805	2.334	923
5.001-10.000 kg'a kadar	3.114	2.645	1.241
10.001-20.000 kg'a kadar	3.742	3.114	1.867
20.001 kg ve yukarısı	4.681	3.742	2.175

(I) ve (I/A) sayılı tarifelerde yazılı otomobil, arazi taşıtı, kaptıkaçtı ve benzerleri ile motosikletler dışında kalan motorlu kara taşıtları, aşağıdaki (II) sayılı tarifeye göre vergilendirilmektedir.

Ek 5: Görüşme Soruları

Vergi Teşvik Uygulamalarının Otomotiv Sektörü Üzerine Etkisi

Birol COŞKUN

Düzce Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

İşletme Ana Bilim Dalı

E-posta: birolcoskun@hotmail.com

Sayın Yönetici,

Bu görüşmenin amacı, vergi teşvik uygulamalarının otomotiv sektörü üzerinde ki etkilerini değerlendirmektir. Bu çalışma ile uygulanan vergi teşvik uygulamalarının sektör açısından nedenli etkili olduğunu, ülkemizin ve dünyanın içinde bulunduğu ekonomik koşullar ile birlikte ele alınacaktır. Bu çalışmanın başarısı, tamamen vereceğiniz cevapların içeriğine bağlıdır. Yapacağımız görüşme kayıt altına alınarak vereceğiniz bilgiler yalnızca akademik amaçlar için kullanılacaktır. Başka hiçbir amaç için kullanımı söz konusu değildir. Sizin ya da çalışmakta olduğunuz şirketin bilgileri gizli kalacaktır. İstedığınız takdirde çalışma sonuçları sizinle paylaşılacaktır.

Görüşme Soruları

- 1) Kendinizi kısaca tanıtabilir misiniz?
 - Görev tanımınız nedir? Kaç yıldır sektörde çalışıyorsunuz?
- 2) Sektörün mevcut ekonomik durumu hakkında ne düşünüyorsunuz?
- 3) Sektörde uygulanan vergiler hakkında ne düşünüyorsunuz?
 - ÖTV oranları ideal mi? ÖTV'nin KDV'si alınmalı mı?
 - ÖTV düşürülürse devletin vazgeçeceği vergi alacağı nereden karşılanmalı? Kurumlar vergisi artışı hakkında ne düşünüyorsunuz?
 - MTV uygulaması hakkında ne düşünüyorsunuz? Adil mi?
 - MTV sistemi çevreye duyarlı mı? 2018 yılında geçilen fatura bedeli üzerinden MTV alınması hakkında bilginiz var mı?
- 4) Sektörün karlılık oranı hakkında bilgi verebilir misiniz?
 - Vergiler karlılığı etkiler mi? (Akaryakıt fiyatları, ÖTV oranları, MTV)
 - Vergiler satışları etkiler mi? (Akaryakıt fiyatları, ÖTV oranları, MTV)
- 5) Sektörde uygulanan vergi teşvik uygulamaları hakkında ne düşünüyorsunuz?
 - Teşvikler faydalı mı? Nasıl geliştirilebilir?
- 6) Sektör için önerileriniz nelerdir?

Ek 6: Katılımcı Bilgilendirme ve Yazılı İzin Formu

Sayın

Bu formun amacı yapmakta olduğum çalışma hakkında sizi bilgilendirmek ve çalışmaya katılımınız konusunda sizden yazılı izin almaktır.

Ben, Düzce Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı'nda yüksek lisans öğrencisiyim. Yüksek lisans tez çalışması kapsamında, vergi teşvik uygulamalarının otomotiv sektörü üzerindeki etkilerini belirlemek amacıyla bir araştırma yapmaktayım.

Otomotiv sektöründe hizmet veren bir işletmenin temsilcisi olarak sizin bu konudaki görüşleriniz çok önemlidir.

Çalışma neticesinde elde edilecek bilgiler bilimsel amaçlı kullanılacak olup araştırma raporunda katılımcıların gerçek isimleri yerine verilecek kod isimleri yer alacaktır.

Uygun görmeniz durumunda görüşmelerimiz kayıt altına alınacaktır. Dilediğiniz zaman kayıtları dinleyebilirsiniz.

Araştırmaya ilişkin sorunuz olursa her zaman yanıtlayabileceğimi belirtir, katkılarınız için şimdiden teşekkür ederim.

Birol COŞKUN

Yukarıdaki açıklamaları okudum ve anladım. Araştırmaya gönüllü olarak katılmayı kabul ediyorum.

Tarih:

İmza: