

T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI  
ULUSLARARASI TİCARET VE PARA YÖNETİMİ BİLİM DALI

**TÜRKİYE'DE AKARYAKIT İTHALİNDE KDV VE ÖTV  
UYGULAMALARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

FIRAT MAT

İstanbul,2018

T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
İKTİSAT ANABİLİM DALI  
ULUSLARARASI TİCARET VE PARA YÖNETİMİ BİLİM DALI

**TÜRKİYE'DE AKARYAKIT İTHALİNDE KDV VE ÖTV  
UYGULAMALARI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

FIRAT MAT

DANIŞMAN: PROF. DR. NURDAN ARSLAN

İstanbul,2018



T.C.  
MARMARA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

TEZ ONAY BELGESİ

İKTİSAT Anabilim Dalı ULUSLARARASI TİCARET VE PARA YÖNETİMİ Bilim Dalı TEZLİ YÜKSEK LİSANS öğrencisi FIRAT MAT'ın TÜRKİYE'DE AKARYAKIT İTHALİNDE KDV VE ÖTV UYGULAMALARI adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun 24.05.2018 tarih ve 2018-15/26 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oy birliği / ~~oy çokluğu~~ ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Savunma Tarihi 13 / 06 / 2018

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

	Öğretim Üyesi Adı Soyadı	İmzası
1.	Tez Danışmanı Prof. Dr. NURDAN ASLAN	
2.	Jüri Üyesi Dr. Öğr. Üyesi YAŞAR SERHAT YAŞGÜL	
3.	Jüri Üyesi Dr. Öğr. Üyesi DAMLA ÖZEKAN	



## GENEL BİLGİLER

İsim ve Soyadı : Fırat MAT  
Anabilim Dalı : İktisat  
Programı : Uluslararası Ticaret ve Para Yönetimi  
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Nurdan ASLAN  
Tez Türü ve Tarihi : Yüksek Lisans - Mayıs 2018  
Anahtar Kelimeler : Akaryakıt İthalatı, Katma Değer Vergisi, Özel Tüketim Vergisi

### ÖZET

Akaryakıt en temel enerji kaynağıdır. Hammadde, ısınma, aydınlanma gibi farklı amaçlarla kullanılan akaryakıtın, fiyat düzeyindeki değişimleri birçok ekonomik sonuçlar doğurmaktadır. Bu temel ihtiyacın ithalatında uygulanan, Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi ise fiyat değişimini belirleyen temel faktördür. Bu vergiler akaryakıt fiyatının belirleyicisi olduğu gibi, devlet için de önemli bir kaynak durumundadır. Bu çalışmanın amacı akaryakıt ithalinde uygulanan vergilerin, doğurduğu ekonomik sonuçların incelenmesi ve Türkiye' nin uzun yıllardır süre gelen Avrupa Birliği hedefleri doğrultusunda, Avrupa Birliği ülkelerdeki akaryakıt vergi oranları ile Türkiye'de uygulanan vergi oranlarının mukayese edilmesidir.

## **GENERAL KNOWLEDGE**

Name and Surname : Firat MAT

Field : Economics

Programme : International Trade and Money Management

Supervisor : Professor Nurdan Aslan

Degree Awarded and Date : Master – May 2018

Keywords : Imports of Fuel, Value-Added Tax, Excise Tax

### **ABSTRACT**

Fuel is the most basic energy source. Changes in the price level of fuel used for various purposes such as raw materials, heating and lighting have many economic consequences. The VAT and the Special Consumption Tax applied to the import of this basic necessity are the main factors determining the change in the price. These taxes are an important source for the state as well as being the determinant of fuel prices. This thesis aims of the tax imposed on fuel imports, it creates the economic consequences examining Turkey's long in accordance with the objectives of the European Union coming for years, to examine the comparison of tax rates applied in Turkey with the fuel tax rates in European Union countries.

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	i
ABSTRACT .....	ii
İÇİNDEKİLER .....	iii
TABLO LİSTESİ .....	vi
ŞEKİL LİSTESİ .....	vii
KISALTMALAR .....	viii
<b>1.GİRİŞ .....</b>	<b>1</b>
<b>2. KATMA DEĞER VERGİSİ VE ÖZEL TÜKETİM VERGİLERİNİN TÜRK VERGİ SİSTEMİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ .....</b>	<b>3</b>
2.1. Türkiye'de Vergi Sistemine Genel Bakış.....	3
2.1.1. Dolaysız Vergilere Genel Bakış .....	5
2.1.2. Dolaylı Vergilere Genel Bakış.....	9
2.2. Türkiye’de KDV ve ÖTV Uygulamaları .....	15
2.2.1. KDV Uygulamasının Genel Esasları .....	15
2.2.2. ÖTV Uygulamasının Genel Esasları.....	17
<b>3. TÜRKİYE'DE AKARYAKIT FİYATININ TESPİTİ VE AKARYAKIT İTHALATINDA ALINAN VERGİLER.....</b>	<b>20</b>
3.1. Türkiye’de Akaryakıt Fiyatının Tespiti .....	20
3.1.1. Akaryakıt Fiyatında Arz-Talep Dengesinin Etkisi .....	22
3.1.2. Akaryakıt Fiyatlarında Siyasi Etkiler .....	24
3.1.3. Akaryakıt Fiyatlarının Belirlenmesinde Uygulanan Vergilerin Etkisi .....	25
3.1.5. Akaryakıt Fiyatlarının Belirlenmesinde Diğer Etkiler.....	27
3.2. Türkiye’de Akaryakıt İthalı .....	29
3.3. Türkiye’de Akaryakıt İthalinde Alınan Vergiler .....	30
3.3.1. İthalat Vergilerinin Sebepleri.....	30
3.3.2. Türk İthalat Vergilerinin Tarihi .....	31
3.3.3. İthalatta Alınan KDV .....	34
3.3.4. İthalatta Alınan ÖTV .....	37
<b>4. AKARYAKIT İTHALİNDEN ALINAN VERGİLERİN EKONOMİYE ETKİSİ .....</b>	<b>43</b>
4.1. Akaryakıt İthalinden Alınan Vergilerin Ekonomiye Genel Etkileri.....	43
4.1.1 Akaryakıt Fiyatlarındaki Verginin Enflasyona Etkisi .....	43
4.1.2. Akaryakıt Üzerinden Alınan Verginin Bütçe Üzerindeki Etkisi .....	46

4.1.3. Akaryakıt Fiyatlarındaki Verginin Cari Dengeye Etkisi .....	47
4.1.4. Akaryakıt Üzerinden Alınan Verginin Kayıt Dışı Ekonomiye Etkisi .....	50
4.2. Akaryakıt İthalinden Alınan Vergilerin Türk Ekonomisine Etkileri .....	51
4.2.1 Dünyada Son On Yılda Gerçekleşen Akaryakıt Fiyatlarının Seyri Ve Dünya Piyasasına Etkisi .....	51
4.2.2. Türkiye’de Toplam Bazda Akaryakıt Tüketimi.....	54
4.2.3. Türkiye’de Akaryakıt İthalinde Alınan Vergilerin Oranı Ve Bütçe Üzerindeki Etkisi .....	56
4.2.4. Akaryakıt İthalinde Alınan Vergilerin Türk Ekonomisinde Enflasyonist Etkisi	59
4.2.5. Türkiye’de Akaryakıt İthalinde Alınan Vergilerin Ödemeler Dengesi Üzerinde Etkisi .....	61
4.2.6. Türkiye’de Akaryakıt İthalinde Alınan Vergilerin Sosyal Adalet Etkisi.....	63
<b>5. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDE AKARYAKIT İTHALİNDE ALINAN VERGİLER VE TÜRKİYE İLE KİYASI.....</b>	<b>65</b>
5.1. Avrupa Birliği Ülkelerinde Akaryakıt Fiyatlarının Önemi ve Tespiti.....	65
5.2. Avrupa Birliğinde Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergiler .....	67
5.3. Avrupa Birliği İle Türkiye Akaryakıt Fiyatları Karşılaştırmasında Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar .....	71
5.4. Avrupa Birliği Ülkeleri İle Türkiye Akaryakıt Fiyatları Karşılaştırması ve Satın Alma Gücü Paritesi Çerçevesinde Değerlendirilmesi.....	73
<b>6. SONUÇ .....</b>	<b>79</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>80</b>

## **TABLO LİSTESİ**

Tablo 1 ÖTV Bir Sayılı Listedeki Mallarda Verginin Hesaplanması

Tablo 2 2015 ve 2016 Yıllarında Türkiye’ de Resmi Akaryakıt Tüketimi

Tablo 3 2015 ve 2016 Yıllarında Türkiye’de ki Otomotiv Yakıtları Fiyatları

Tablo 4 AB Ülkelerinde 2016 Yılında Yapılan Toplam Ham Petrol Arzı

Tablo 5 AB Ülkeleri ve Türkiye Aralık/2016 Tarihi ile 95 Oktan Kurşunsuz Benzinde Uygulanan Vergilerin Karşılaştırması

Tablo 6 AB Ülkeleri ve Türkiye Aralık/2016 Tarihi ile Motorinde (Dizel) Uygulanan Vergilerin Karşılaştırması

Tablo 7 AB Ülkeleri ve Türkiye Aralık/2016 Tarihi ile LPG’ ye Uygulanan Vergilerin Karşılaştırması

## **ŞEKİL LİSTESİ**

Şekil 1 Avrupa Coğrafiyasında Bulunan Őlkelerin 2016 GSYH Endeks Değerleri

## **KISALTMALAR**

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>BKK</b>	: Bakanlar Kurulu Kararı
<b>CIF</b>	: Mal Bedeli, Sigorta Ve Navlun Dahil Fiyat
<b>DMC</b>	: Deniz Motorini
<b>FOB</b>	: Gemi Bordasında Teslim
<b>GSYİH</b>	: Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
<b>GTİP</b>	: Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu
<b>KDV</b>	: Katma Değer Vergisi
<b>LPG</b>	: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
<b>LT</b>	: Litre
<b>MED</b>	: Akdeniz
<b>OECD</b>	: Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
<b>OPEC</b>	: Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü
<b>ÖTV</b>	: Özel Tüketim Vergisi
<b>PETDER</b>	: Petrol Sanayi Derneği
<b>TL</b>	: Türk Lirası
<b>TÜPRAŞ</b>	: Türkiye Petrol Rafinerileri Anonim Şirketi
<b>USD</b>	: Amerikan Doları

# 1.GİRİŞ

Akaryakıt sıvı halde bulunan, benzin türleri, nafta, gazyağı, jet yakıtı, motorin türleri, fuel-oil türleri ve biodizeli tanımlamak için kullanılan genel isimdir. Akaryakıtlar doğal olarak elde edilebileceği gibi, çeşitli işlemler aracılığı ile yapay olarak da elde edilebilir.

Günümüzde akaryakıt, enerji ihtiyacının önemli bir kısmını karşılamakta ve uzun yıllarda enerji kaynağının temelini oluşturmaya devam edeceği tahmin edilmektedir. Akaryakıt ithalinde alınan veriler ise devlet için kaynak yaratma, piyasaya müdahale etme ve maliye politikası aracı olarak kullanılmaktadır. Akaryakıt ithalinde alınan vergilerin hem Dünya'da ki ülkeler açısından genel, hem de Türkiye açısından özel nitelikli bazı ekonomik sonuçları doğmaktadır.

Türkiye' de akaryakıt üzerinden alınan temel vergiler Katma Değer Vergisi ile Özel Tüketim Vergisidir. Bu vergi türleri literatürde dolaylı vergiler kategorisinde yer almaktadır. Dolaylı vergilerin en temel özellikleri mali anestezi etkisine sahip olması, yani bu vergileri ödeyenlerin ödeme aşamasında bu vergileri hissetmemesi ya da daha az hissetmesidir. Dolaylı vergilerin tahsilat aşamasında ki kolaylığı devletler tarafından vergi sistemlerinde tercih edilebilir olmasını sağlamaktadır. Buna karşın bu vergi türleri vergi adaletsizliğine yol açmaktadır.

Türkiye'de vergilerle birlikte artan akaryakıt fiyatları ekonomide domino etkisi yaratmaktadır. Taşıma maliyetlerinde ortaya çıkan ekstra maliyet dışında, akaryakıt ürünlerinin, sanayide hammadde ya da ara mamul olarak kullanılmasının da bu etkide önemli bir payı vardır.

Akaryakıt ithalinde alınan vergilerin, ithalat işlemlerinde uygulanan diğer vergi türlerine göre en temel farkı toplumun tamamı üzerinde etki yaratmasıdır. Diğer ürünlerin ithalinde konulan vergiler o üründen yararlanan veya kullanan kişileri etkilese de, akaryakıt üzerinden alınan vergiler doğrudan veya dolaylı olarak toplumun tamamını etkilemektedir. Kamuoyunu bu denli etkileyen akaryakıt vergileri, kanun koyucu tarafından düzenlenirken, cari açık, enflasyon, bütçe dengesi, çevresel etkiler ve seçmen tercihleri dahi göz önüne alınır. Çalışma bu hassas dengeleri içeren akaryakıt ithalatında alınan vergilerinin, yarattığı ekonomik etkileri değerlendirmektedir.

Çalışmanın ilk bölümünde Türk Vergi Sistemi genel hatlarıyla tanıtılmış, vergi türleri dolaylı veya dolaysız olmamasına göre ayrılarak kavramsal bir çerçeve çizilmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde Türkiye’de akaryakıt fiyatının nasıl tespit edildiği, akaryakıt fiyatını etkileyen faktörler ile akaryakıt ithalinde alınan vergilerin nasıl hesaplandığı anlatılmıştır. İthalatta alınan vergilerin tarihsel sürecinden ve gelişiminden bahsedilmiş, özellikle akaryakıtın ithalinde temel vergiler olan Katma Değer Vergisi ile Özel Tüketim Vergisi’ nin nasıl hesaplandığı açıklanmıştır.

Çalışmanın üçüncü kısmında akaryakıt ithalinde alınan vergilerin ekonomiye yansıyan etkilerine değinilmiştir. Bu vergiler enflasyon, kamu bütçesi, cari denge, kayıt dışılık ve sosyal adalet üzerinde etkileri yaratmaktadır. Ekonomideki tüm bu etkilerine rağmen, Türkiye’de bütçe gelirlerinin içinde akaryakıt üzerinden alınan vergiler önemli bir paya sahiptir. Çalışmanın bu bölümü akaryakıt ithali üzerinden alınan vergilerin, neden devletler için vazgeçilmesi zor bir kaynak olduğu ve alınan vergilerin yarattığı ekonomik gelişmeler açıklaması amaçlamaktadır.

Çalışmanın son bölümünde ise gerek bulunduğu coğrafi konum, gerekse uzun yıllardır hedeflenen Avrupa Birliği hedefi doğrultusunda Birlik üyesi ülkeler ile Türkiye’de ki mevcut akaryakıt fiyatları satın alam gücü baz alınarak karşılaştırılmıştır. Akaryakıt maliyeti açısından her ne kadar önemli bir fiyat farkı olmasa da, vergilerin satın alam gücünde oluşturduğu fark fazladır. Bu çerçevede Birlik üyesi ülkelerde ki vergili ve vergisiz fiyatlar ile Türkiye’de ki vergili ve vergisiz fiyatlar karşılaştırılmıştır. Mukayesenin son kısmında çeşitli örnekler aracılığı ile Birlik üyesi ülkeler ve Türkiye fiyatları tartışılmıştır.

## 2. KATMA DEĞER VERGİSİ VE ÖZEL TÜKETİM VERGİLERİNİN TÜRK VERGİ SİSTEMİNDEKİ YERİ VE ÖNEMİ

### 2.1. Türkiye'de Vergi Sistemine Genel Bakış

Vergi devletin en önemli gelir kaynaklarının başında gelir. Verginin birçok tanımı olmasına rağmen, genel anlamda vergi devlet veya devletçe yetkilendirilmiş kişi veya kurumlarca devletin mali veya mali olmayan görevlerini yerine getirmek için, kişilerden, cebren ve herhangi bir karşılığı olmaksızın, egemenlik gücüne dayanarak aldığı ekonomik değerlerdir. Modern dünyada vergiler para ile ödenmekte ise de, geçmiş dönemlerde aynı ödemelerde kullanılmıştır.

Devlet kavramının ortaya çıkması ile beraber, devleti ayakta tutacak ekonomik yapı arayışları da başlamıştır. İlk başlarda devleti idare edenlere verilen hediye ve yardımlar ile devletin kendi ekonomik kaynaklarını üretim sürecine sokması sonucu elde edilen gelirler devletin temel ekonomik gelirlerini oluşturmaktaydı. Zaman içinde devletlerin idaresinde bu kaynaklar yetersiz hale geldi ve devletler için yeni bir ekonomik kaynak arayışı ortaya çıktı. İhtiyari olan bağış ve yardımlar zorunlu hale getirildi.<sup>1</sup>

Devlet elde ettiği vergi gelirleri ile kamu hizmetlerinin finansmanını sağladığı gibi vergiyi bir maliye politikası aracı olarak da kullanmaktadır. Devlet kimi zaman vergileri rekabeti düzenleyici, teşvik edici ve denge kurucu mekanizma olarak kullanmakta, kimi zaman ise tüketimi kısıtlayıcı, ekonomik yatırımları düzenleyici bir mekanizma olarak kullanmaktadır.

Anayasanın vergi ödevi başlığını taşıyan 73. Maddesi şu şekildedir; “*Herkes kamu giderlerini karşılamak üzere mali gücüne göre vergi ödemekle yükümlüdür. Vergi yükünün adaletli ve dengeli dağılımı, maliye politikasının sosyal amacıdır. Vergi, resim, harç ve benzeri malî yükümlülükler kanunla konulur, değiştirilir veya kaldırılır.*” Verginin kanunla konulması, değiştirilmesi ve kaldırılması anayasanın 73. Maddesi gereğidir.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Akif Erginay, Kamu Maliyesi, Turhan Kitabevi, 12.Baskı, Ankara,1987,Turhan Kitabevi, s.28.

<sup>2</sup> Şükrü Kızılot-Doğan Şenyüz- Metin Taş- Recai Dönmez, Vergi Hukuku, Yaklaşım Yayıncılık 2006, s.87

Vergi, resim, harç ve benzeri malî yükümlülüklerin muaflık, istisnalar ve indirimleriyle oranlarına ilişkin hükümlerinde kanunun belirttiği yukarı ve aşağı sınırlar içinde değişiklik yapmak yetkisi Bakanlar Kurulu'na verilebilir.

Genel olarak Türk Vergi Sisteminde üniter yapı benimsenmiştir. Bu tür vergilendirmeden elde edilen gelirlerin tümü toplanır ve bu toplamdan en az geçim indirimi, özel indirim, bağış ve yardımlar, yapılan giderler düşülür. Bulunan tutara artan oranlı vergi tarifesi uygulanır. Üniter vergilendirmede, mükellefleri ödeme gücü dikkate alınarak vergi adaletinin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir.<sup>3</sup>

Literatürde vergiler; konu, içerik, süre gibi bir çok çeşide göre sınıflandırılmakla beraber, spesifik-advalorem, subjektif-objektif, dolaylı-dolaysız veya gelir-servet harcama şeklinde ki sınıflandırmalar en çok başvurulan sınıflandırmalardır.

Dolaylı veya dolaysız vergi sınıflandırılmasında temel ölçüt verginin yansıtılıp yansıtılmayacağıdır. Buna göre kanuni mükellef (vergi ödeme yükümlüsü) ile vergiyi fiilen taşıyan (vergi taşıyıcısı) fiili mükellefin aynı kişi olduğu vergiler dolaysız, verginin kanuni mükellefi ile fiili mükellefinin farklı kişiler olduğu vergiler dolaylı vergilerdir.<sup>4</sup>

Verginin dolaylı ya da dolaysız olmasına göre sınıflandırılmasında var olan diğer bir görüş ise vergilerin süreklilik gösterip göstermediğine göre sınıflandırılmaktadır. Konusu sürekli bir biçimde vergi verme yeteneği gösteren vergiler dolaysız olmaktadır. Vergiyi doğuran olay, verginin tarhi, tebliği, tahakkuku ve tahsili belirli olmayan zamanlarda gerçekleşen, yani bir devamlılık göstermeyen vergiler ise dolaylı vergiler olarak adlandırılır.<sup>5</sup>

Dolaylı vergiler fiyat içinde gizlenene bilme ve tahsil edilebilme kolaylığı ile mükellefler tarafından farkına varılmaması nedeniyle gelişmekte olan ülkeler veya az gelişmiş ülkeler tarafından vergi geliri elde etmekte ağırlık kazanmasına neden olmaktadır.

Dolaysız vergilerin sübjektif nitelikte olmasından kaynaklı olarak daha adil olduğu kabul edilebilir. Dolaysız vergiler doğrudan servet ve kazanç üzerinden alınır.

---

<sup>3</sup><https://seloris.wordpress.com/2011/03/17/turk-vergi-sistemi> Erişim Tarihi 20.10.2017

<sup>4</sup> Osman Pehlivan, Kamu Maliyesi, Savaş Yayınları, Ankara, s.119, 2015

<sup>5</sup> Metin Erdem-Doğan Şenyüz- İsmail Tatlıoğlu, Kamu Maliyesi, Ekin Yayınları, Bursa, 2003, s.91-92

Ayrıca bir işlem yapılmasına gerek yoktur. Gelir veya servet sahibi olmak, bu vergilerin alınması için yeterlidir.<sup>6</sup>

Vergi ahlakı ve bilincinin geliştiği ülkelerde dolaysız vergiler daha fazla öneme sahip olup, daha başarılı uygulanmaktadır. Verginin mükelleflerde toplumsal bir görev değil de bir yük olarak değerlendirilmesi, yükümlülerin vergiye karşı olumsuz yönde bir tavır takınmalarına sebep olmaktadır. Yine ödenen vergilerle yararlanan kamu hizmetleri arasında her hangi bir ilişkinin kurulamayışı da, vergiden kaçınmanın önemli psikolojik etkilerini oluşturmaktadır.<sup>7</sup>

### **2.1.1. Dolaysız Vergilere Genel Bakış**

Türk Vergi Hukukunda dolaysız olarak sayılan vergiler; gelir vergisi, kurumlar vergisi, veraset ve intikal vergisi, emlak vergisi ve motorlu taşıtlar vergisidir. Her ne kadar bu vergilerin tamamı dolaysız vergi olarak tanımlansa da, kendi içlerinde gelir üzerinden alınan vergiler ile servet üzerinden alınan vergiler olarak ikiye ayrıla bilinir.

Gelir vergileri belirli bir dönem boyunca elde edilen tüm gelir toplamından alındıkları için “akış” üzerinden, servet üzerinden alınan dolaysız vergiler ise belirli bir andaki kıymetler toplamı üzerinden alındıkları için “stok” üzerinden alınan dolaysız vergiler olarak adlandırılırlar<sup>8</sup>.

Türk vergi sisteminde, vergi gelirleri içindeki dolaylı vergilerin payındaki yükselişi, vergi yükünün toplumsal dağılımını dar ve sabit gelirli aleyhine değiştirmesine neden olmuştur.<sup>9</sup>

#### **2.1.1.1 Gelir Vergisi**

Gelir vergisi gerçek kişilerin vergilendirilmesi amacıyla kişiye has olarak getirilen bir vergidir. Kişisel gelir üzerinden vergi alınmasının uygulaması eski çağlara dayansa da, Türkiye’ de gelir üzerinden alınan vergilerin resmi ve modern hale getirilmesi 06.01.1961 tarihinde yayınlanan 193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu ile olmuştur. Gelir

---

<sup>6</sup> Uluslararası Şeffaflık Derneği, Türkiye’de Dolaylı ve Dolaysız Vergiler, s.1

<sup>7</sup> Cuma Çataloluk, “Vergi Karşısında Mükelleflerin Tutum ve Davranışları”, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi 20.sayı, Konya , 2008, s.218

<sup>8</sup> Nihat Edizdoğan ve Ali Çelikkaya, Vergilerin Ekonomik Analizi, 2. Basım, Dora Basım Yayın Dağıtım, Bursa, 2012, s.282

<sup>9</sup> Alırza Gökbunar, “Türk Vergi Sisteminde Reform Gereği”, DEÜ İİBF Maliye Bölümü Yayını, İzmir, 1997, s.15

Vergisi Kanunu 1980 sonrası yapılan yenilikler ile birçok kez değişikliklere uğrasa da diğer kanunların temelini oluşturma bakımından halen Türk Vergi Sistemin' de önemli bir yere sahiptir.

Gelir Vergisi'nin 1.maddesinde “Gerçek kişilerin gelirleri gelir vergisine tâbidir. Gelir bir gerçek kişinin bir takvim yılı içinde elde ettiği kazanç ve iratların safi tutarıdır.” diyerek gelir vergisinin mevzunu açıklamıştır. Yine Gelir Vergisi Kanununun 2. Maddesi de gelirin unsurları olarak; ticari, zirai kazançlar, ücretler, serbest meslek kazançları, gayrimenkul, menkul sermaye iratları ve diğer kazanç ve iratlar şeklinde yedi gelir unsuru sayılmıştır.<sup>10</sup>

Gelir vergisi gerçek bir kişi tarafından elde edilmelidir. Tüzel kişilerin elde ettiği kazançların vergilendirilmesinde ayrı bir vergi türü olan kurumlar vergisinin konusunu oluşturur.

Gelir Vergisine göre gelir “bir takvim yılı içinde” elde edilmiş olmalıdır. Gelir vergisine göre her takvim yılı ayrı bir vergilendirme dönemi sayılmıştır.

Gelir vergisinden bahsedebilmek için gelirin elde edilmiş olması gerekmektedir. Elde etmekten maksat ücretler, serbest meslek kazançları, gayrimenkul sermaye iratları ve diğer kazanç ve iratlarda tahsil esasına bağlanmışken, ticari ve zirai kazançlarda tahakkuk ilkesi benimsenmiştir.

Gelir Vergisinde bahsedilen gelir, kazanç ve iratların safi tutarıdır. Safi tutardan kasıt gelirin elde edilmesine ilişkin masrafların gayrisafi gelirden düşülmesidir.<sup>11</sup>

Gelir Vergisi artan oranlı bir yapıya sahip olup, matrah artıkça uygulanan vergi oranı da doğru orantılı olarak artmaktadır. Gelir Vergisi mükelleflere getirdiği ödevler dışında sosyal ve ekonomik olarak muafiyet ve istisnalar getirmektedir.<sup>12</sup> Gelir Vergisinin vasıtasız olması, artan oranlı bir vergi tarifesi içermesi, ücret ile diğer gelir unsurlarından elde edilen gelirlere farklı vergi oranı uygulaması ve kişinin özel

---

<sup>10</sup> Ramazan Armağan, “Türkiye’de Gelir ve Kurumlar Vergisi Oranlarında İndirimin Vergi Gelirleri Üzerine Etkileri”, Isparta, 2007, s.227-252

<sup>11</sup> Bilici Nurettin, Vergi Hukuku, Seçkin Yayınları, Ankara, 2004, s. 149-150

<sup>12</sup>Pamuk, Mehmet, “Sosyal Adalet Açısından Türk Vergi Sisteminde En Az Geçim İndirimi, Müterakkilik ve Ayırma Prensibi”, Maliye Araştırma Merkezi Konferansları, S: 24, 1975, s. 189.

durumlarını dikkate alan bir yapıda olması anayasanın 73. Maddesinde belirtilen mali güç ilkesi ile uyumlu olması bakımından önem arz etmektedir.<sup>13</sup>

### **2.1.1.2. Kurumlar Vergisi**

Türkiye’de kurumların gelir vergisinden ayrılarak, farklı bir kanun ile vergilendirilmesi, Almanya örnek alınarak hazırlanan 5422 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu ile başlamış olup, zamanla bu kanun yerini çağın ihtiyaçlarına daha uygun olan 21/06/2006 tarihinde resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 5520 sayılı Kurumlar Vergisine bırakmıştır.

Kurumların ayrı bir vergilendirme sistemine tabi olmasının altında gerçek kişiler dışında ayrı bir hukuki kişiliği olmaları, ödeme güçlerinin mevcut olması ve bu ödeme gücünün farklı oluşu sayıla bilinir.<sup>14</sup>

Kurumlar vergisi; sermaye şirketlerinin, kooperatiflerin, iktisadi kamu kuruluşlarının, dernek ve vakıflara ait iktisadi işletmelerin ve kurumlar vergisi mükellefiyeti tesis ettirmeyi tercih eden iş ortaklarının kazançları üzerinden alınır.<sup>15</sup>

Kurumlar verisine konu olan kurum kazancı, gelir vergisinin konusuna giren ticari ve zirai kazançlar, ücretler, serbest meslek kazançlar, menkul ve gayrimenkul sermaye iratları ile sair kazanç ve iratlardan oluşur. Kurumlar vergisi şahsi olmayan, tek taraflı ve objektif bir vergidir.<sup>16</sup> Genellikle Kurumlar vergisi matrahının tespitinde Gelir Vergisinin ticari kazançla ilişkin hükümlerine bakılmaktadır.<sup>17</sup>

Kurumlar Vergisi Kanununun 2. maddesinde sayılan kurumlar, yine aynı Kanunun 3. maddesi uyarınca kanuni ve iş merkezlerinin Türkiye’de bulunup bulunmadığı hususuna göre tam mükellefiyet veya dar mükellefiyet esasında vergilendirilecektir. Kanuni merkezden kasıt, vergiye tabi kurumların kuruluş kanunlarında, tüzüklerinde, ana statülerinde veya sözleşmelerinde gösterilen merkezdir. İş merkezi olarak ise iş bakımından işlemlerin bilfiil toplandığı ve yönetildiği merkez dikkate alınacaktır. Kurumlardan; kanuni veya iş merkezleri Türkiye’de bulunanlar, tam mükellefiyet esasında gerek Türkiye içinde gerekse Türkiye dışında elde ettikleri

---

<sup>13</sup>Beyanname Düzenleme Kılavuzu-Gelir Vergisi Kanunu, 1. Baskı, İstanbul, Hesap Uzmanları Derneği Yayınları, 2013, s. 1

<sup>14</sup> Bilici, s. 217

<sup>15</sup> Beyanname Düzenleme Kılavuzu, s. 3

<sup>16</sup> Naci B. Muter, Kamu Maliyesi, Emek Matbaası, Manisa, 2006, s.243.

<sup>17</sup> Armağan, s. 230

kazançların tamamı üzerinden, kanuni ve iş merkezlerinin her ikisi de Türkiye'de bulunmayanlar, dar mükellefiyet esasında sadece Türkiye'de elde ettikleri kazançları üzerinden vergilendirileceklerdir.

### **2.1.1.3. Servet Üzerinden Alınan Diğer Vergiler**

Servet üzerinden alınan diğer vergiler sırasıyla, Motorlu Taşıtlar Vergisi, Emlak Vergisi ve Veraset ve İntikal Vergisidir. Bu vergiler kişilerin servetinden doğrudan alınır.

Servet üzerinden alınan vergilerden alınan motorlu taşıtlar vergisi, ilk olarak şahsi otomobil vergisi olarak getirilmiş, 1980 yılında yapılan değişik ile hem içeriği zenginleştirilmiş hem de adı değiştirilerek yeniden düzenlenmiştir.

Motorlu taşıtlar vergisinin konusu kanunun 5. ve 6. maddelerinde ki tarifede yer alan; Karayolları Trafik Kanununa göre trafik şube veya bürolarına kayıt ve tescil edilmiş bulunan motorlu kara taşıtlar ile Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne kayıt ve tescil edilmiş olan uçak ve helikopterlerdir. Vergilendirmede tarifeler spesifik olarak (silindir hacmi, yaş, fiyat) belirlenmiştir.

Tarihsel geçmişi çok eski olan emlak vergisi ise, kişilerin mülkiyetinde bulunan bina ve araziden alınan nitelikli bir vergi çeşididir.<sup>18</sup> Bu vergi modern hali ile 1970 yılında uygulanmaya başlanmıştır. İlk zamanlarda merkezi idarelerce toplanan bu vergi, 1985 yılında belediyelere bırakılmıştır.<sup>19</sup>

Verginin mükellefi; bina veya arazi malikleri, bunlar yoksa intifa hakkı sahipleridir. Her ikisi de yoksa bina veya araziden malik gibi tasarruf eden kişidir.<sup>20</sup>

Veraset ve intikal vergisinin konusu kanunun 1. Maddesinde açıklandığı üzere Türkiye Cumhuriyeti tabiiyetinde bulunan şahıslara ait mallar ile Türkiye'de bulunan malların veraset yoluyla veya herhangi bir suretle olursa olsun ivazsız bir tarzda bir şahıstan diğer şahsa intikali ile Türk tabiiyetinde bulunan şahısların yabancı memleketlerde aynı şekilde edinebileceği malları da kapsar.

---

<sup>18</sup> Naci Muter, Kamu Maliyesi, İkinci Baskı, Emek Matbaası, Manisa, 2006, s.254.

<sup>19</sup> Bilici, s285

<sup>20</sup> Ahmet Erol, Türk Vergi Sistemi ve Vergi Hukuku, Yaklaşım Yayıncılık, Ankara, 2009, s. 305-306.

Karşılıksız bir kişiden başka bir kişiye geçen malların veraset veya ivazsız olarak geçmesini kapsar. Bağışlama, ödül kazanma, yarışma ikramiyesi kazanma ivazsız intikal kapsamındadır.<sup>21</sup>

Beyan üzere alınan bu vergi artan oranlı bir tarifeye sahiptir. Tarifenin içeriğinde ivazsız olarak intikal edilen değerlere uygulanan tarife ise veraset yoluyla intikal eden değerlere uygulanan tarifeden çok daha fazladır.

### **2.1.2. Dolaylı Vergilere Genel Bakış**

Dolaylı vergiler; bir nesnenin bir kişiden bir başka kişiye satışı (devri) veya bir hizmetin yine bir kişiden bir başkasına sunulması (satışı) vergilendirme konusu yapılır.<sup>22</sup>

Uygulamada tüketim vergisi, muamele vergisi, gider vergisi, istihsal vergisi gibi adlarla da anılırlar.<sup>23</sup>

Bu vergiler harcamalar üzerinden alınan vergilerdir. Nihai tüketiciye doğru, ileri şekilde yansıtıla bilinir.

Gelişmiş ülkelerde dolaysız vergi ve sosyal güvenlik katkı paylarından elde edilen kamusal gelirler, gelişmekte olan ülkelerde yerini dolaylı vergilere bırakmaktadır. Bunun esas nedeni, dolaylı vergilerin toplanmasının çok daha kolay olmasıdır.<sup>24</sup>

Dolaylı vergiler temel olarak iki başlık altında toplanabilir. Bunlar iktisadi muamele vergileri ve hukuki muamele vergileridir.

İktisadi muamele vergileri; satış, üretim, tüketim, ithalat gibi olaylardan alınırken, hukuki muamele vergileri; tek veya çok taraflı hukuki işlemlerden alınır. Katma değer vergisi, özel tüketim vergisi, gümrük vergisi iktisadi muamele vergilerine örnek teşkil ederken, banka ve sigorta muameleleri vergisi, damga vergisi ve harçlar vergisi ise hukuki muamele vergilerine örnek gösterile bilinir.<sup>25</sup>

---

<sup>21</sup> Bilici, s. 280

<sup>22</sup> Nurettin Bilici, AB – Türkiye İlişkileri, Seçkin Yayınları, Ankara, 2007, s.155.

<sup>23</sup> Bilici, s. 238

<sup>24</sup> Hasan ATILGAN, “Vergilemenin Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkileri: Türkiye’deki Durumunun Analizi,” Maliye Bakanlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı, Yayın No: 2004/365, Ankara, 2004, s.88

<sup>25</sup> Bilici, s. 238

Genel olarak tüketim üzerinden alınan dolaylı vergilerin mükellefi tüketiciler değil, malları satanlar ile hizmetleri yapanlardır. Ancak bu vergileri beyan etmek ve ödemek mecburiyetinde olan satıcı ve hizmet sağlayanlar bu bedeli satış ve hizmet bedeli ile birlikte alıcılardan tahsil edip vergi dairesine ödemektedirler. Dolaylı şekilde bu vergiler satış bedeli ile birlikte son tüketicilere yansıtılır.<sup>26</sup>

### **2.1.2.1. Katma Değer Vergisi**

Katma Değer Vergisi, mal veya hizmetlerin ilk üretim aşamasından başlamak üzere, son tüketiciye ulaşıncaya kadar her aşamada uygulanan dolaylı bir muamele vergisi olarak adlandırılır.

KDV, genel tüketim vergileri içinde en yaygın ve genel tüketim vergilerinin en gelişmiş şekli olup, başta Avrupa ülkeleri olmak üzere dünyanın birçok ülkesinde uygulanmaktadır.<sup>27</sup>

Kanunun gerekçesinde gider vergileri içersin de yer alan istihsal vergisinin ekonomi üzerindeki olumsuz etkileri ve çağın gereklerine aykırı düşen yönleri nedeniyle KDV sistemine geçilmesinin, ekonomik ve mali nedenler ile zorunlu olduğu vurgulanmıştır.<sup>28</sup>

Türkiye’de 1985 tarihi ile uygulamaya başlanılan KDV üretim, tedarik, satış sürecinin her aşamasında yaratılan katma değere istinaden vergilendirilme esasına dayanmaktadır.

KDV’nin en temel özelliği kendi sistemi içinde barındırdığı indirim mekanizmasıdır. İndirim mekanizmasına göre; bir mal veya hizmet satın alan kişi veya kişiler, malı satan veya hizmeti sağlayan kişiye mal veya hizmet bedelinin belli bir oranında KDV bedeli öder ya da borçlanır. Malı satan veya hizmeti sunan kişi ise tahsil ettiği ya da alacaklı olduğu KDV’yi sorumlu sıfatı ile vergi dairesine beyan eder ve öder. Bu ödeme sırasında satışı yapan kişi, satışa konu olan mal veya hizmetin temininde ödemiş ya da borçlanmış olduğu katma değer vergilerini (kanunda kısıtlayıcı herhangi bir hüküm yoksa) alıcıdan tahsil ettiği katma değer vergisinden düşer ve vergi dairesine

---

<sup>26</sup> Kemal Oktar, Özel Tüketim Vergisi Yorum ve Açıklamaları, PWC, İstanbul, 2012,s.12

<sup>27</sup>Bilici,s. 241

<sup>28</sup> Ayşegül Gülçiçek “Yorum ve Açıklamalarla Katma Değer Vergisi”, Gelirler Kontrolörleri Yayınları, İstanbul, 2015, s.71

sadece arada kalan fark kadarlık kısmı öder. Bu sisteme vergi literatüründe “indirim müessesesi” denir.<sup>29</sup>

KDV kanununa göre her mal veya hizmet teslimi için yüzde on olarak genel bir oran belirlenmiştir. Ancak ilgili kanunun ile bakanlar kuruluna bu oranı, dört katına kadar artırmaya, % 1'e kadar indirmeye, bu oranlar dahilinde muhtelif mal ve hizmetler ile bazı malların perakende safhası ve inşaatın yapıldığı arsanın veya konutun vergi değeri ve bulunduğu yeri esas alarak konut teslimleri için farklı vergi oranları tespit etmeye yetki verilmiştir. Bakanlar Kuruluda bu yetkisini kullanıp Katma Değer Vergisi Kanunu'na ekli 1 numaralı listede yer alan mal ve hizmetler %1, 2 numaralı listede yer alan mal ve hizmetler ise %8 oranında katma değer vergisi, geri kalan mal ve hizmetler için ise %18 oranında vergi oranı belirlemiştir.

### **2.1.2.2. Özel Tüketim Vergisi**

Ekonomik sürecin üretim ve dağıtım aşamalarında veya bunlardan sadece birinde, istisna ve muafiyetler dışındaki, ayrı ayrı belirtilen mal ve hizmetlerden alınan vergilere özel tüketim vergileri adı verilir.<sup>30</sup>

Katma Değer Vergisi üretim, satış, tedarik ve hizmet aşamalarının her birinde ayrı ayrı alınırken ÖTV tek aşamada alınmaktadır.

Türk Vergi Sistemin' de ÖTV'ye geçilmesinin başlıca iki sebebi vardır. Bunlar AB mevzuatına uyum ve dolaylı vergilerin basitleştirilmesidir.

Türkiye - Avrupa Birliği Ortaklık konseyinin, Ankara Antlaşması ve katma protokole dayanarak aldığı 06.03.1995 tarihli ve 1/95 sayılı karar ile, 01.01.1996 tarihinden itibaren Türk mali mevzuatının, Avrupa Birliği uygulanan mevzuata uyumlaştırılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla, Türkiye ekonomik ve mali nedenlerle, AB'ye üye olmak amacıyla vergilerin uyumlaştırılması doğrultusunda özel tüketim vergisi uygulamasına geçme ihtiyacı doğmuştur.

ÖTV'nin uygulamaya konulmasının diğer bir nedeni ise daha önce KDV ile yapılan dolaylı vergilerde sadeleştirme işleminin tamamlanmasıdır. ÖTV' nin

---

<sup>29</sup>Erol OKAN, “Kişisel Harcama Vergisi Türk Vergi Sistemi İçin Bir Reform Önerisi” Doktora Tezi, Kadir Has Üniversitesi SBE, İstanbul,2010, s.63

<sup>30</sup>Emrah Aygül ve Levent Polat, “IV Sayılı Listedeki Mallara İlişkin ÖTV Kanunu ve Muhasebe Uygulamaları”, Mali Çözüm Dergisi, İstanbul, 2003, s.1

uygulanması ile aynı mallar üzerinde birden fazla vergi alınması uygulamasına son verilmiş, karışık olan vergi yapısında sadeleştirme yapılmıştır.

ÖTV'nin temel özellikleri tek aşamalı olması, yönetimi kolay olması, kapsamının sınırlı olması, hasılatının yüksek olması sayıla bilinir.<sup>31</sup>

Özel Tüketim Vergisinin konusuna giren mallar 4 liste halinde açıklanmıştır. Bunlar;

1 Sayılı listede benzin, doğalgaz, motorin, gibi petrol ürünleri ile solvent ve benzeri ürünler, 2 sayılı listede motorlu taşıtlar, 3 sayılı listede alkollü ve alkolsüz içecekler, son olarak da 4 sayılı listede elektronik ürünler ile lüks tüketim maddeleri yer almaktadır.

Özel Tüketim Vergisi Kanunu'na ekli listelerde yer alan toplam 274 çeşit mal ve ürün vergiye tâbi olup, ülkemizde özel tüketim vergisinin kapsamı oldukça geniştir. Kapsamına aldığı mal ve ürünlerin fazlalığı nedeniyle özel tüketim vergisi, adeta katma değer vergisi gibi bir genel tüketim vergisi niteliği kazanmıştır<sup>32</sup>

### **2.1.2.3. Banka Ve Sigorta Muameleleri Vergisi**

6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu'nun 28. maddesi ve sonraki maddelerinde Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi (BSMV) düzenlenmiştir.6802 sayılı Kanuna göre, “Banka ve sigorta şirketlerinin 10.6.1985 tarih ve 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanununa göre yaptıkları işlemler hariç olmak üzere, her ne şekilde olursa olsun yapmış oldukları bütün işlemler dolayısıyla kendi lehlerine her ne isim ile olursa olsun nakden veya hesaben aldıkları paralar banka ve sigorta muamele vergisine tabidir.<sup>33</sup>

Kanunun 33. Maddesi ile banka ve sigorta muameleleri vergisinin nispeti % 15 olarak belirlenmiştir. Kambiyo muamelelerinde nispet ise matrahın binde biridir Bakanlar Kurulu, bu maddede belirtilen vergi oranını bankalar arası mevduat muameleleri, bankalar ile 2499 sayılı Sermaye Piyasası Kanununa göre kurulan aracı kurumlar arasındaki borsa para piyasası muameleleri ve diğer banka ve sigorta muameleleri için

---

<sup>31</sup> Oktar, s.14

<sup>32</sup> Taylar YILDIRIM, “Vergi Teorisi Açısından Özel Tüketim Vergileri ve Türk Özel Tüketim Vergisi Uygulaması” Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 12, Özel S., İzmir, 2010 s.444

<sup>33</sup><https://www.unicosigorta.com.tr/sigorta-vergileri> Erişim Tarihi: 11.11.2017

ayrı ayrı veya birlikte % 1'e, kambiyo muamelelerinde ise sifıra kadar indirmeye ve yukarıdaki oranları aşmayacak şekilde yeniden tespit etmeye yetkilidir.

#### **2.1.2.4. Özel İletişim Vergisi**

Özel İletişim Vergisi 1 numaralı genel tebliği ile 6802 sayılı Gider Vergileri Kanununun 39 uncu maddesi ile bazı haberleşme hizmetleri özel iletişim vergisinin kapsamına alınmıştır. Verginin mükellefi, 406 sayılı Kanun uyarınca Telekomünikasyon Kurumuyla görev ve imtiyaz sözleşmesi imzalamak veya bu kurumdan ruhsat veya genel izin almak suretiyle telekomünikasyon alt yapısı kurup işleten veya telekomünikasyon hizmeti sunan işletmecilerdir. Verginin matrahı katma değer vergisi matrahını teşkil eden unsurlardan oluşmaktadır.

Öte yandan, ilgili kanunun 39 uncu maddesine göre, kanunda hüküm bulunmayan hallerde 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir.<sup>34</sup>

#### **2.1.2.5. Damga Vergisi**

Damga vergisi kişilerin birbiriyle, kişilerin kurumlarla veya kurumların başka kurumlar ile olan hukuki işlemlerini resmi şekilde belgeleyen kâğıtlar üzerinden alınan bir vergidir. Burada ki kâğıttan maksat; yazılıp imzalamak veya imza yerine geçen bir işaret konmak suretiyle düzenlenen ve herhangi bir hususu ispat veya belli etmek için ibraz edilebilecek olan belgeler ile elektronik imza kullanılmak suretiyle manyetik ortamda ve elektronik veri şeklinde oluşturulan tüm belgelerdir.<sup>35</sup>

Damga vergisi kanununa göre damga vergisinin mükellefi bu kâğıtları imza eden kişileridir. Kişiler ile resmi kurumlar arasındaki işlemlerde damga vergisini kişiler öder. Bir kâğıdın tabi olacağı verginin tayini için o kâğıdın mahiyetine bakılır ve buna göre tabloda yazılı vergisi bulunur.<sup>36</sup>

---

<sup>34</sup> Özel İletişim Vergisi Genel Tebliği Seri No: 1

<sup>35</sup>Oğuzhan Gömlüksiz, “Damga Vergisi”, 2016, <https://www.parasut.com/blog/damga-vergisi-erişim-tarihi-12.11.2017>, s.1

<sup>36</sup> 488 Sayılı Damga Vergisi Kanunu md.4

Damga Vergisi 2016 yılında 13.655.558 Türk Lirası tahsilat ile genel bütçe gelirleri içindeki payı yüzde 2,58 olarak gerçekleşmiştir.<sup>37</sup>

#### **2.1.2.6. Gümrük Vergisi**

Gümrük sahalarından alınan vergiler yüzyıllar boyu devletlerin en önemli gelirlerinden birini oluşturmuştur. Gümrük Kanunu Osmanlı Devletinden günümüze kadar çeşitli değişikliklere uğramış ve 4458 sayılı Gümrük Kanunu ile son halini almıştır.

Geniş kapsamlı bir çerçeve kanun niteliğinde olan 4458 Sayılı Gümrük Kanunu'nun esasen üç temel amacı bulunmaktadır: Birincisi, 1996 yılı başından itibaren Avrupa Birliği (AB) ülkeleri ile meydana getirilen gümrük birliğinin sonucu olarak gümrük mevzuatı ve uygulamasında Avrupa Birliğine eşgüdüm oluşturmaktır. İkincisi, Türkiye'de yürürlükte olan gümrük rejimini daha işler hale getirmektir. Böylelikle bu yasa ile Türkiye'nin gümrük rejimi batı standartları düzeyini yakalamış olacaktır. Üçüncü ve en temel amaç ise Türkiye'de uygulanan gümrük vergilerini modern temele bağlamak ve bu alanda gerçek bir reform meydana getirmektir.<sup>38</sup>

Gümrük Kanunu'na göre gümrük vergisinin konusu, Türkiye Gümrük Bölgesine giren ve Türkiye Gümrük Bölgesinden çıkan eşya veya taşıt araçlarıdır. İlgili kanuna göre, yalnızca Türkiye'ye ithal edilen bir başka deyişle gümrük hattından geçerek yurda giren eşya ve taşıt araçları gümrük vergisinin konusunu oluşturmaktadır. Her ne şekilde olursa olsun, gümrük bölgesine giren her eşya gümrük vergisinin konusunu meydana getirmektedir.<sup>39</sup>

Gümrük vergisinin mükellefi, ithal edilen eşyanın mal sahibi iken, verginin matrahı, ithal edilen eşyanın gümrük vergisini ödeme mükellefiyetinin başladığı tarihteki normal fiyatıdır.<sup>40</sup>

---

<sup>37</sup>[http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/VI/GBG/Tablo\\_22.xls.htm](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/GBG/Tablo_22.xls.htm)  
12.12.2017

Erişim Tarihi

<sup>38</sup> Tuncer Denizhan, Vergi Tekniği Açısından Gümrük Vergisinin Değerlendirilmesi, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Bursa, 2007, s.20.

<sup>39</sup> Erol Kutlu, Gümrükleme, TC. Anadolu Üniversitesi Yayını No:1969, Eskişehir, 2009, s.23.

<sup>40</sup> Bilici, s.263

## 2.2. Türkiye’de KDV ve ÖTV Uygulamaları

### 2.2.1. KDV Uygulamasının Genel Esasları

Katma değer vergisi mal ve hizmet teslimlerinde, mal veya hizmeti teslim alan kişilerin teslim edene ödediği, mal veya hizmetin üretiminden tüketimine kadar geçen süre içinde kazandığı katma değer üzerinden alınan ve vergi matrahından düşülmesine imkân veren yayılı muamele vergisidir.

Katma Değer Vergisi tüketim vergileri içerisinde en gelişmiş olup, özellikle Avrupa Birliği ülkeleri başta olmak üzere dünyanın çok sayıda ülkesinde uygulanmaktadır. KDV yayılı muamele vergisi özelliği taşımakta olup, ekonomideki üretim zincirlerinin tüm aşamasında vergi alınmaktadır.<sup>41</sup>

1 Ocak 1985 tarihinde yürürlüğü giren Katma Değer Vergisi kanunun gerekçesinde KDV sistemine geçilmesi şu şekilde açıklanmıştır:

KDV öncesi yürürlükte olan, mal ve hizmetler üzerinden alınan ve harcama vergileri sistemini oluşturan, İstihsal Vergisi, Nakliyat Vergisi, PTT Hizmetleri Vergisi, Şeker İstihlak Vergisi, İlân ve Reklâm Hizmetleri Vergisi ve İşletme Vergisi bir bütün olarak ele alındığında ahenkli ve müşterek bir yapıya sahip değildir. Bu özellikleri nedeniyle ekonomik hedeflere ulaşmayı güçleştirmekte ve istenmeyen farklı vergi yükleri oluşmasına sebep olmaktadır. Sistemin temel bir değişikliğe tabi tutularak günümüz ekonomik, malî ve sosyal gereklerine uygun duruma getirilmesi, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı İle yıllık programlarda ilke olarak benimsenmiş olup bu konuda Katma Vergisi Sistemine geçilmesi çözüm olarak öngörülmüştür. KDV Sistemine geçilmekle beraber:

Bu vergi sisteminin ekonomik olaylara karşı tarafsız ve vergi yükü açısından tarafsız olan özelliği nedeniyle halen yürürlükte bulunan muamele vergilerinin ekonomi üzerindeki olumsuz etkilerinin giderilmesi amaçlanmıştır.

KDV ‘ nin yürürlüğe girmesi ile 1950’lerde Gelir ve Kurumlar Vergisi alanında yapılan köklü değişikliklere paralel olarak harcama vergileri sisteminde de düzenlemeler yapılmış ve böylece iki sistemin işleyişinde sağlanması zorunlu olan fonksiyonel ilişkiler

---

<sup>41</sup> Bilici, s. 149-150

kurulmuştur.

Uluslararası ekonomik ilişkilerimizin ve özellikle Türk ihracatının geliştirilmesi açısından da yarar sağlanmıştır.

Bununla beraber, KDV kanun tasarısı hazırlanırken ülkenin o dönem ki ekonomik ve sosyal yapısına ve idarenin bünyesine uygun, ihtiyatlı ve gerçekçi, bir tutum içinde hareket edilmiştir. Zira bir verginin teknik olarak modern olması kadar, uygulanabilir ve ekonomik ve sosyal gerçekler ile bağdaşır olması gereklidir.

Muamele vergileri arasında yer alan Katma Değer Vergisi, harcamaların vergilendirilmesi alanında günümüzde ulaşılmış olan en ileri vergi olup, modern bir vergilendirme tekniğine sahiptir.<sup>42</sup>

Genel olarak, harcamaların vergilendirilmesi, alım-satım konusu olan mal ve hizmetlerin vergilendirilmesi şeklinde olmakta ve bu amaca yönelik vergiler, “Muamele Vergileri” diye de adlandırılmaktadır. Muamele vergilerinin tarihi çok eskilere dayanmakla beraber, bunların asıl önem kazanmaları Birinci Dünya Savaşı’ndan sonra olmuştur.

Avrupa Birliği ülkeleri, 1967 yılında KDV’yi ortak harcama vergisi olarak kabul etmiş ve uygulamaya başlamışlardır. Türkiye’de ise 1984 yılında 3065 sayılı kanunla kabul edilmiş ve 1985 yılı başından itibaren uygulanmaya başlamıştır. Bu şekilde Avrupa Birliği’nin KDV konusundaki direktifleriyle çizilen ortak KDV sistemi ile uyum göstermektedir.<sup>43</sup>

Katma Değer Vergisi dolaylı vergilerin temelini oluşturur. İthalat sırasında gümrük idarelerince tahsil edilen tutarlar da hesaba katıldığında tahsilatı en yüksek vergidir.

Katma Değer Vergisinin özellikleri şu şekilde sıralana bilinir;

1. Üretimin ve Dağıtım Sürecinin Her Aşamasında Alınabilmektedir:

Vergi konusuna giren işlemlerin her safhasında vergi uygulanmaktadır. İstisna edilen işlemler hariç tüm işlemlerde kanunda belirtilen tutarlar üzerinden vergi

---

<sup>42</sup> T.B.M.M. Katma Değer Vergisi Kanunu Tasarısı, Plan ve Bütçe Komisyonu Raporu

<sup>43</sup> Kemal Oktar, KDV İstisnalar ve İadeler, Savaş Yayınevi, Ankara, 2009, s.1.

hesaplanır. Nihai tüketiciye yapılan satış işleminin gerçekleşmesi ile vergilendirme işlemi tamamlanır.

## 2. Harcamalar Üzerinden Alınır:

Gelir ve Kurumlar Vergisinde mükelleflerin elde ettiği kazanç vergilendirilirken, KDV' de yapılan harcamalar üzerinden vergi alınır. Yapılan işlemin verginin konusuna girmesi yeterli olup, ayrıca kazanç elde edilmesine gerek yoktur.

## 3. Katma Değer Vergisini Nihai Tüketiciler Öder:

Esas itibarıyla verginin mükellefi ticari, sınai, zirai ve serbest meslek faaliyetleri ile iştigal edenler olmakla birlikte verginin temel yüklenicisi, nihai tüketici olmaktadır. Üretilen mallar, üretimin her aşamasında vergilendirilmekte ve son aşamada nihai tüketiciye satış fiyatı içinde bu vergiler yansıtılmaktadır. Vergi nihai tüketiciden tahsil edilerek vergi dairelerine yatırılmaktadır.

## 4. Tarafsız Bir Vergidir:

Harcamalar üzerinden alınan bir vergi olduğu için vergide adalet ilkesi gözetmeksizin verginin konusuna giren tüm işlemler üzerinden vergi alınmaktadır. Mükellefin ödeme gücünün vergilendirmeye etkisi bulunmamaktadır.

Katma Değer Vergisinin tarafsız bir vergi olması adaletli bir vergi olması anlamına gelmez. Vergide adalet ilkesi kazanç üzerinden alınan vergilerden sağlanabilmektedir. KDV ' de kişilerin gelirleri değil, tüketimi vergilendirildiği için, kişiler gelir düzeyi ne olursa olsun aynı vergiyi ödemektedirler.<sup>44</sup>

### **2.2.2. ÖTV Uygulamasının Genel Esasları**

Kapsam itibarıyla bir sınıflandırma yapıldığında, tüketim vergileri genel tüketim vergileri ve özel tüketim vergileri olarak iki ana grupta toplanmaktadır. Kişinin tüketiminin tümünün hesaplanarak bunun vergilendirilmesini amaçlayan, diğer bir ifadeyle malların üretiminden tüketimine kadar geçirdikleri aşamalarda ve el değiştirmesi sırasında alınan vergiler genel tüketim vergileri iken; kanunla belirtilen bazı mal ve hizmetler üzerinden alınan vergiler ise özel tüketim vergileri olarak nitelendirilmektedir. Bu ayırım çerçevesinde özel tüketim vergisi, genel tüketim vergisinden farklı olarak

---

<sup>44</sup>Gülçiçek, s.72-73

belirli amaçları gerçekleştirmek üzere özel olarak seçilmiş bazı mal veya hizmetler üzerinden alınmaktadır.

Özel tüketim vergisi için, şöyle bir tanım yapılabilir: Özel tüketim vergileri, ekonomik sürecin üretim ve dağıtım safhalarında veya bunlardan sadece birinde, konulan istisna ve muafiyetler haricinde, genel tüketim vergisinden farklı olarak tek tek belirtilen mal ve hizmetler üzerinden alınan bir vergilerdir.

“Özel” sıfatının verilmesini sağlayan konu, kapsamına almış olduğu mal veya hizmetlerin genel tüketim vergisine nazaran daha sınırlı oluşudur. Bu özelliğiyle içerdiği mal ve hizmetlerin genişliği bakımından genel bir tüketim vergisi olan katma değer vergisinden ayrılmaktadır. Genel tüketim vergileriyle, üretimi ve üretimdeki firmaların organizasyonunu sarsmadan gelir toplama amacı güdülürken, özel tüketim vergilerinde gelir amacının yanı sıra, sosyal faydası olmayan, hatta zararlı olduğu düşünülen bazı mal veya mal grupları vergilendirmek sureti ile dışsallık sağlamaktadır.

06.06.2002 tarihinde kabul edilen sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu hükümlerinden ve öğretide mevcut tanımlardan hareket ederek şöyle bir tanım yapmak mümkündür: Özel tüketim vergisi, Özel Tüketim Vergisi Kanunu’na ekli I, II, III ve IV sayılı listelerdeki malların teslimi, ilk iktisabı, ithalâtı veya müzayede yoluyla satışından bir defaya mahsus olarak alınan, harcamalar üzerinden alınan vergiler kategorisinde yer alan bir vergidir. Buna karşın kapsamına almış olduğu malların fazlalığı nedeniyle adeta bir genel tüketim vergisi görünümü veren dolaylı bir vergidir.<sup>45</sup>

ÖTV olarak bağımsız bir verginin hayata geçirilmesine yönelik çalışmalar Maliye Bakanlığı’nca 1990’lı yıllardan itibaren başlamıştır. Genişleyen bütçenin gelir kalemlerindeki açığının vergi ile kapanması için yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu amaçla mevcut vergilerde ki artışın yanı sıra, yeni bir vergi ihdas etme çalışmaları da sürüyordu.<sup>46</sup>

Bütün bu arayışların yanı sıra, vergi sisteminin AB ile uyumlu hale getirilmesi ve dolaylı vergilerde sadeleştirme zorunluluğu, ÖTV ‘nin Türk Vergi Sistemi’ ne girmesini zorunlu kılmıştır. Bu amaçla AB’ nin vergisel mevzuatı göz önüne alınarak ÖTV kanun

---

<sup>45</sup> Yıldırım, s.439-440

<sup>46</sup> Oktar, s.10

tasarısı hazırlanmıştır. 4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi 12 Haziran 2002 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Genel tüketim vergisinin aksine, ÖTV tüm mal ve hizmetler üzerine değil, belirli mal veya hizmet tüketimi üzerine salınan kısmi harcama vergisidir. ÖTV, belirli mal veya hizmet grubu üzerine alındığı için, fiyat saptırıcı vergiler olarak isimlendirilirler. Zaten, bu tür vergilerin geniş olarak uygulanma nedeni de, fiyat ayarlamaları yolu ile tüketicinin tercihlerini değiştirmek ve bazı ürünlerin tüketimini kısıp, diğer ürünlerin kullanımını teşvik etmektedir.<sup>47</sup>

ÖTV' ye tabi mallar 4 liste halinde oluşmaktadır. 1 Sayılı listede benzin, doğal gaz, motorin, gibi petrol ürünleri ile solvent ve benzeri ürünler, 2 sayılı listede motorlu taşıtlar, 3 sayılı listede alkollü ve alkolsüz içecekler ile 4 sayılı listede elektronik ürünler ile lüks tüketim maddeleri mevcuttur.

Çalışmanın konusuna uygun olarak, çalışmanın ileriki bölümlerinde 1 sayılı listede ki malların ithalatında ÖTV' nin hesaplanmasına değinilecektir.

---

<sup>47</sup>Kukuş, s.28

### 3. TÜRKİYE'DE AKARYAKIT FİYATININ TESPİTİ VE AKARYAKIT İTHALATINDA ALINAN VERGİLER

#### 3.1. Türkiye’de Akaryakıt Fiyatının Tespiti

Türkiye’ de kullanılan akaryakıtların yüzde doksanına yakını ithal edilmektedir. İthal edilen akaryakıt fiyatları EPDK tarafından belirlenen sisteme uygun olarak tespit edilmektedir.

Türkiye’ de petrol fiyatının belirlenmesi EPDK tarafından şu şekilde olmaktadır. EPDK ülke içinde satılacak akaryakıt fiyatını tespit ederken iki kıstasa göre hareket eder. Bunlardan birincisi ülkeye en yakın, en büyük uluslararası pazarın giriş limanındaki fiyattır. İkinci kriter ise ABD dolarının Türk Lirası karşısında ki durumudur.

Türkiye için en yakın ve en büyük pazar ise Avrupa’nın Akdeniz Pazar girişidir. Bu nedenle fiyatların belirlenmesinde İtalya’nın Genova/Lavera Limanı’ndaki Platts European CIF MED fiyatı esas alınır. Platts şirketi, Dünya çapında fiyat belirleme yetkisi olan ve Dünya’daki fiziki petrol ticaretinin büyük bir kısmında belirlediği fiyatlar referans olarak alınan global bir firmadır. Bu firmanın günlük olarak yayınladığı raporlarda her petrol türü ve her referans limanı için fiyat tespit edilir. Bu şirket ayrıca nakliye bedelleri ve ham petrol fiyatları için de bültenler yayınlar.

CIF, tanımı “cost-insurance-freight” tanımının kısa halidir. Anlamı “maliyet- taşıma-sigorta” olarak çevrile bilinir. Buradaki temel fiyatlandırma mantığı, fiyatın gümrük teslimi değil, tüm kargo maliyetleri eklenmiş olarak verilmesidir.

Uluslararası ticaret de ayrıca bir de FOB (free on board) tanımı vardır. FOB tanımında gümrük teslim fiyatı belirlenir ve emtianın taşımaya dair maliyetleri ve getirdiği riskler satıcıyı değil alıcıyı aittir. CIF tanımında ise fiyata dahil edildiği gibi taşımanın riskleri ve sigortası da satıcıya aittir. Uluslararası ticarete taşıma riskleri, sigortalama yöntemi ile çözülür ancak petrol sektöründeki riskler diğer sektörler nazaran yüksek olduğu için sigorta maliyetleri de bir o kadar yüksektir. MED tanımı ise Akdeniz’in İngilizcesi olan “Mediterranean” kelimesinden gelmektedir. Akdeniz için referans liman da İtalya’daki Genova/Lavera limanı olarak kabul edilir. Bu nedenle de EPDK bu fiyatın belirlenmesinde İtalya Genova/Lavera limanındaki Platts European CIF fiyatlarını kendisine baz alır. Her bir petrol türevi için Platts tarafından verilen bu fiyatlar, belirli bir formül ile hesaplanır. Bu formül iç piyasada satış formülü olarak adlandırılır.

Bu fiyat formülünde Platts fiyatı, üst sınır marj, yoğunluk, gelir payı, ÖTV'yi içeren hesaplamalar yapılır. Platts fiyatı olarak bültende yayınlanan günlük fiyatların ortalaması alınır. Döviz kuru olarak da Merkez Bankası'nın bir önceki gün açıkladığı gösterge ABD Doları satış kuru dikkate alınır.

Üst sınır marj, her akaryakıt türü için değişen, belirlenmiş ortalama fiyatın belirli bir yüzde üzerinde hesaplanmış tavan fiyat marjıdır. Yoğunluk ise, akaryakıt ürününün 150 °C sıcaklıkta göstermiş olduğu metreküp başına ton miktarıdır. Fiziki bir terimdir. Yoğunluk, ürünler için ortalama değerleri belirlidir. Bu fiyat hesaplamasındaki yoğunluk değerleri kurşunsuz benzin 95 oktan için 0,775 ton/m<sup>3</sup>, motorin ve kırsal motorin için de 0,845 ton/m<sup>3</sup>'dür.

Bu formülün ardından "akaryakıt dağıtıcı fiyatı" belirlenir. Bu fiyat baz alınarak da "akaryakıt bayi fiyatı" belirlenir.<sup>48</sup>

Yukarıdaki fiyatlandırma sistemini anlamak için EPDK Payı, Depo Satış Fiyatı ve Pompa Satış Fiyatının da tanımın bilinmesi gerekmektedir. Buna göre EPDK Payı: (Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu) tarafından alınan gelir payıdır. Beyaz ürünler için bu pay 2,54 TL/M3 ve Siyah ürünler için 2,69 TL/TON `dur.

Depo Satış Fiyatı: Temin fiyatı üzerine dağıtım şirketi marjı ve ürün servis ücreti eklenerek dağıtım şirketinin tüm depolar için satış fiyatları tespit edilir. Bu marj, dağıtım şirketleri tarafından ürün maliyetleri, yapılan yeni istasyon yatırımları, mevcut istasyonların yenilenmesi, pazarlama ve çeşitli faaliyetler için ayrılan paydır.

Pompa Satış Fiyatı ise: Dağıtım şirketi tarafından, depo satış fiyatı üzerine bayinin çeşitli masrafları ve bulunduğu bölgenin nakliye ücretlerinin de eklenmesi sonucu, tavsiye edilen pompa satış fiyatı oluşturulur ve bayilere tebliğ edilir. Bayi, tavsiye edilen pompa fiyatını uygulamakta veya bulunduğu bölgenin rekabet koşullarına göre pompa satış fiyatını belirlemekte serbesttir.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup> Serkan Şahin, "Akaryakıt Fiyatları Nasıl Belirlenir", 15.01.2013 <http://www.toplumsalbakis.org/enerji/index.php/yayinlar-raporlar/item/385-akaryak%C4%B1t-fiyatlar%C4%B1-nas%C4%B1-belirlenir.html> Erişim tarihi 09.01.2018

<sup>49</sup> <http://enerjiensitüsü.com/2015/01/14/analiz-1974-opek-petrol-krizi-sonrasi-petrol-fiyatları/> Erişim Tarihi 09.01.2018

Tüm bu hesaplamalar sonucunda belirlenen akaryakıt fiyatları tüketicilerin kullanımına sunulur. Basında sıkça duyulan akaryakıt fiyatlandırmasının otomatik formülü bu şekilde yapılmaktadır.

### **3.1.1. Akaryakıt Fiyatında Arz-Talep Dengesinin Etkisi**

Her iktisadi değerde olduğu gibi akaryakıt fiyatlarının da belirleyici olan temel unsur arz-talep dengesidir. Temel ekonomik işleyişte bir malın talebi arttıkça o malın talebi de artmaktadır.

Günümüz dünyasında akaryakıt en temel girdi olarak yerini korumaktadır. Bu önemin uzun yıllarda koruyacağı açıktır. Nüfus artışına bağlı olarak akaryakıt talebi de her geçen gün artmaktadır. Bunun sonucu olarak da akaryakıt fiyatları uzun dönemde artış eğilimindedir.

Dünya da arz yönlü petrol fiyatlarını belirlenmesinde Petrol İhraç Eden Devletler (OPEC) karteli dünya ekonomisi açısından önemli rol oynar. Viyana'daki OPEC merkezi her gün kartelin 'sepet fiyatını' belirler. Aralarında Suudi Arabistan, Kuveyt ve Nijerya'nın da bulunduğu kartel üyeleri kendi fiyatlarını merkeze iletirler. Merkez de 13 üyenin bildirdiği fiyatlardan ortalama bir fiyat tespit eder. Belirlenen bu fiyat bir gün gecikmeli açıklandığından, OPEC ortalaması piyasadaki güncel fiyat hareketlerini yansıtmaz.

Temel akaryakıt kalemlerinden olan Amerikan ve Brent tipi petrolün fiyatı serbest piyasadaki arz talep dengesine göre belirlenir. Brent tipinin aynı gün içinde, farklı fiyatlardan işlem görmesinin nedeni, vadeli kontratla satılabilme özelliğindedir. Müşteri petrolü kotalar halinde ve farklı tarihlerde almayı taahhüt eder. En çok kullanılan ve yatırımcı açısından önemli olan kontratların vadesi bir ayı aşmaz.<sup>50</sup>

Akaryakıt piyasasını diğer meta piyasalarından farklı kılan iki önemli unsur vardır. Bunlardan ilki akaryakıtın yenilenemeyen bir kaynak olmasıdır. Bilinen petrol rezervleri 21. yüzyılın sonunda akaryakıtın bitebileceğini göstermektedir. Bu durumda yerin altından çıkarılan her varil petrolün rezervlerin biraz daha azalması yol açmaktadır. Petrol ve diğer akaryakıtlar yeraltından çıkarıldıkça yer altı stokları günden güne azalmakta, bu da akaryakıt fiyatları üzerinde kıtlık primi etkisi adı verilen etkiye yol açmaktadır. Kıtlık primi etkisi bir arbitraj kuralından başka bir şey değildir. Eğer bir meta

---

<sup>50</sup>“ Altı Soruda Petrolün Fiyatı”, DeutscheWelle Türkçe,26.01.2016,  
<http://www.dw.com/tr/alt%C4%B1-soruda-petrol%C3%BCn-fiyat%C4%B1/a-19004195> Erişim Tarihi:09.01.2018

yenilenemiyor ise ya da yenilenme süreci oldukça yavaşsa, bu durumda o metanın fiyatının finans piyasalarında el değiştiren varlıklar kadar her yıl artması gerekir. Aksi takdirde metanın sahipleri onu ya toprağın altından yakın zamanda çıkarmazlar ya da hemen tümünü çıkarıp finansal varlığa dönüştürürler. Kıtık primi etkisi yer altında bulunan petrolün fiyatının en az finansal varlıkların faiz getirisi kadar her yıl artması gerektiğini ortaya koymaktadır.<sup>51</sup>

Akaryakıtta arz açısından önemli bir konuda rezervlerin yer üstüne çıkarılıp tüketiciye sunulmasıdır. Petrol Mühendisleri Derneği, en temel akaryakıt olan petrol rezervlerini yer altından çıkarma ihtimaline göre üç bölümde ele almaktadır. Bunlar, çıkarma ihtimali %90 olan ispatlanmış rezervler; çıkarma ihtimali %50 olan mümkün rezervler ve %10 gibi oldukça düşük çıkarma ihtimaline sahip olan yine de ihtimal dâhilindeki rezervlerdir. Dünya ispatlanmış petrol rezervleri, 2010 yılı itibari ile yaklaşık 1.383 milyar varildir. Bu rezervlerin yaklaşık %77,2'si OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries) üyesi ülkelerde, yaklaşık %6,6'sı OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development) üyesi ülkelerde bulunmaktadır. Bölgesel olarak bakıldığında, Ortadoğu %54,4'lük payla en fazla rezerve sahip bölge iken Suudi Arabistan, dünya toplam rezervlerinden aldığı %19,1'lik payla en fazla rezerve sahip ülkedir. Suudi Arabistan'ı sırasıyla Venezuela (%15,3), İran (%9,9), Irak (%8,3), Kuveyt (%7,3), Birleşik Arap Emirlikleri (%7,1), Rusya (%5,6) ve Libya (%3,4) takip etmektedir. ABD ise rezervlerin %2,2'sine sahiptir.<sup>52</sup> Yeryüzüne çıkarılan akaryakıt varili artırıldıkça fiyat düzeyi daha dengeli hal almaktadır.

Akaryakıt talep esnekliği son derece düşük bir üründür. Dünyadaki akaryakıt arz ve talebindeki değişiklikler genelde uzun vadede gerçekleşir. Akaryakıtların kaynağından çıkarılıp nihai tüketiciye ulaşmasına kadar geçen süreç oldukça uzun ve maliyetlidir. Bu nedenle kısa vadede talep artışına rastlansa da, talep artışı karşısında toplam arz miktarında da hemen bir değişiklik gözlenmez. Talepteki meydana gelen değişiklik ilk etapta stoklardaki ürünlerden karşılanmaya çalışılır.

Teknolojideki gelişmelere rağmen, dünyadaki petrol rezerv miktarını tahmin etmek son derece güçtür. Yeryüzünde 1 milyar ton civarında petrol olduğu tahmin edilmektedir.

---

<sup>51</sup>Hakan Yetkiner ve İstemi Berk, "Cumhuriyet, Enerji Petrol Fiyatlarındaki Artışın Nedenleri ve Etkileri", Elektrik Mühendisleri Odası Yayınları, 2008 sayı 8, s.15

<sup>52</sup>Ali Osman Solak, "Petrol Fiyatlarını Belirleyici Faktörler", Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi, 2012, C:4, S:2, s. 117-124

2012 yılı dünya ispatlanmış petrol rezervi % 0,9 artışla 1.654 milyar varilden 1.669 milyar varile yükselmiştir. Söz konusu rezervin % 72,6'sı OPEC, (1.212 milyar varil) % 14,3'ü ise OECD (238,3 milyar varil) ülkelerinde bulunmaktadır.

Dünyanın en büyük petrol rezervi Suudi Arabistan Ghawar sahasıdır. Bu bölgede 300 civarında petrol kuyusu bulunur. Petrol rezervlerinde, Suudi Arabistan'ı İran, Irak ve Kuveyt izler. Basra Körfezi dışında en büyük rezervler Libya ve Rusya'dadır. Ham petrolün dünya üzerindeki dağılımına bakıldığında petrol rezervlerinin büyük kısmının Ortadoğu'da toplandığı görülmektedir. Buna karşın, bir ülkenin toplam akaryakıt üretimi sadece mevcut rezerv büyüklüğüne bağlı değildir. Akaryakıt üretim miktarı, kullanılan teknolojiye jeopolitik risklere ve doğal afetlere kadar birçok sebepten etkilendiği için bir bölgedeki petrol üretiminde yıllar arasında farklılık görülebilir.<sup>53</sup>Bu durumda toplam arz miktarını etkileyen birçok faktör olduğunu gösterir.

Her ne kadar artan nüfus ve sanayi ile akaryakıt talebinin artması beklenilse de 2008 krizi sonrası yaşanan ekonomik durgunluk akaryakıt talebinde önemli bir azalış meydana getirmiştir. Buna karşın OPEC ülkeleri petrol arzını kısamamıştır. Ayrıca İran'a uygulanan ekonomik yaptırımların yumuşatılması da piyasalarda olumlu etki yaratmıştır. Tüm bunlar 2008 dönemi sonrası akaryakıt fiyatlarında düşüş yönlü eğime neden olmuştur.

### **3.1.2. Akaryakıt Fiyatlarında Siyasi Etkiler**

Akaryakıt fiyatının belirlenmesinde temel olarak, arz-talep dengesi, döviz kurları ve akaryakıttan alınan vergiler etki etmektedir. Fakat yüzyılı aşkın süredir akaryakıt fiyatlarındaki değişimlerin ve modern akaryakıt üretim tarihine bakıldığında, siyasi, askeri hatta çevresel faktörlerin bile akaryakıt fiyatlarındaki değişimi etkilediği görülmektedir.

1973 ve 1978 yıllarında yaşanan petrol krizleri, Irak-İran Savaşları, Körfez Savaşı gibi siyasi ve askeri kaynaklı bunalımlar akaryakıt fiyatlarına doğrudan doğruya yükselişe neden olmuştur. Dünya bu bunalımlar ile artık akaryakıtın eskisi gibi ucuz bir hammadde olmadığını anladı. OPEC'in yüksek fiyat politikasının etkisini uzun yıllar boyunca devam etti.

---

<sup>53</sup><https://www.integralforex.com.tr/petrol> Erişim Tarihi: 10.01.2018

1960'lerden sonra kademeli olarak artan milliyetçilik/devletçilik akımları sonucu akaryakıt alanındaki tekelleri kısmi olarak tekelleri petrol şirketlerinden ulusal ekonomilere ve devamında Petrol İhraç Eden Ülkeler Birliği'ne (OPEC) geçmiştir. OPEC tekelleri gücünü 1970- 1980 arasında kullanmış ve dünya ekonomisi iki büyük petrol arz krizi (1973-1974 ve 1978-1979) yaşamıştır. Batılı devletlerle yaşanan siyasi, iktisadi veya askeri anlaşmazlıkları elindeki akaryakıt arzı silahıyla çözmeye çalışan OPEC ülkelerinin bu tutumu, 1980 sonrası dönemde Batı'nın endüstriye yeni bir sistem getirme çabalarına neden olmuştur. 1980'lerin ikinci yarısından sonra, özellikle serbest piyasa ekonomilerinin tüm dünyada güçlenen ve kabul edilen sistem olması ile petrol endüstrisinde gücünü OPEC'ten piyasaya kaymasına sebebiyet vermiştir.

Daha rekabetçi bir petrol piyasası hedef alınarak uluslararası petrol şirketlerinin olduğu kadar OPEC'in de petrol fiyatını belirleme güçlerinin kırılması hedeflenmiştir. Ancak bu hedef çok kısa sürmüştür; çünkü bu kez uluslararası petrol şirketlerinin ve OPEC'in yanında spekülâtörler ve uluslararası yatırım fonları yer alarak petrol fiyatları ile oynamaya başlamışlardır.<sup>54</sup>

Günümüzde olduğu gibi, gelecek yıllarda akaryakıt üzerinden politikalar belirlemek ve bunu silah olarak kullanmak devam edecektir. Devletler ve uluslararası aktörler siyasi kararlarını bu silaha bakıp vereceklerdir.

### **3.1.3. Akaryakıt Fiyatlarının Belirlenmesinde Uygulanan Vergilerin Etkisi**

Akaryakıt fiyatlarını belirleyen en temel unsur vergilerdir. Alınan vergi oranı ülkeden ülkeye ve akaryakıt türüne göre farklılıklar göstermektedir.

Akaryakıt fiyatlarının küçük bir kısmı ham madde fiyatından oluştuğu için, akaryakıt fiyatlarında ki düşüş fiyatlara aynı oranda yansımamaktadır. Akaryakıt fiyatlarında fiyata etki eden en önemli unsur ÖTV ve KDV' dir. Ham petrol fiyatı düşme eğilimine rağmen vergi ve fiyatı etkileyen diğer unsurlarda önemli bir değişiklik olmamaktadır. Dolayısıyla pompa fiyatları, ham petrol fiyatındaki düşüş kadar indirilememektedir.

Akaryakıt vergileri; vergi gelirlerini arttırmak, tüketici davranışlarını değiştirmek, artan araç kullanımını azaltmak, araç kullanımından kaynaklanan negatif dışsallıkları

---

<sup>54</sup> Yetkiner ve Berk, syf.15

ortadan kaldırmak, bölgesel ve küresel hava kirliliği ile mücadele etmek, petrol bağımlılığını ve karbon dioksit emisyonunu azaltmak, trafik kazaları ve trafik tıkanıklığına çözüm bulmak, vb. amaçlarla alınabilmektedir.

Devlet için çok önemli ve vazgeçilmez bir kamu geliri olan vergiler, bireylerin karar ve davranışları üzerinde etkili olan bir gider kalemidir. Dolayısıyla devlet her aşamada daha fazla vergi toplamak, bireyler ise çoğu zaman söz konusu giderlerini azaltmak isterler. Ancak özellikle esnekliği düşük harcamalar üzerinden alınan vergiler, bireyler açısından genellikle bir zorunluluktur. Akaryakıt vergileri de bu türdendir. Akaryakıt vergilerinin gelişmekte olan ülkelerde yüksek olması, bir yönüyle devlete kamusal harcamalarının finansmanı için önemli bir gelir sağlarken, bireylere de bütçeleri içindeki maliyeti yüklemektedir. Söz konusu maliyet karşısında bireyler davranışlarını daha ekonomik olarak planlamak zorunda kalmaktadırlar. Bu nedenle, akaryakıt üzerinden alınan vergilerin arttırılması veya azaltılması halinde, bireylerin bu ürüne olan talebinde ve bu üründen kaynaklanan kararlarında bir değişikliğin olması muhtemeldir.<sup>55</sup>

### **3.1.4. Akaryakıt Fiyatlarının Belirlenmesinde Döviz Kurları**

Herhangi bir yabancı ülkede ki para biriminin, ülkede ki mevcut para ile ifade edilmesine döviz kuru denir.

İki ülke parasının nispi fiyatına nominal döviz kuru, iki ülkedeki malların nispi fiyatına ise reel döviz kuru denir.<sup>56</sup>

Dünya’ da genel olarak akaryakıt fiyatları A.B.D. Doları üzerinden belirlenmektedir. A.B.D. Dolarında meydana gelen dalgalanmalar, özellikle akaryakıt ithal eden ülkeler açısından önem arz etmektedir.

Akaryakıt ithal eden ülkeler için döviz kurumdaki artış, aynı miktardaki akaryakıtı daha fazla bedel ödeyerek alması anlamına gelmektedir. Bu durum cari açığa ve enflasyona neden olmaktadır.

Döviz kurlarında ki dalgalanma az gelişmiş veya gelişmemiş ülkelerde ki etkisi, gelişmiş ülkelere göre daha fazla olmaktadır. Döviz kurlarındaki yukarı yönlü dalgalanma

---

<sup>55</sup> Hakan Yavuz, “Türkiye’de Akaryakıt Fiyatlarındaki Vergi Değişikliğinin Muhtemel Etkileri”, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt 13, Yıl 13, Sayı 1, 2017, s. 1-12

<sup>56</sup> İlker Parasız, Para Banka Finansal Piyasalar, Ezgi Kitabevi, Bursa, 2000, s.32

sonucu akaryakıt fiyatları doğrudan artmakta, bunun sonucu olarak ekonomideki diğer tüm emtialarında fiyatlarında da artış gözlenmektedir. Az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerde temel ihtiyaçlar için harcanan tutarlarda meydana gelen kaçınılmaz artışın sonucu olarak, enflasyonist etki ortaya çıkmaktadır.

Döviz kurlarındaki düşüş ise akaryakıt ithal eden ülkelerin ithal ettiği ürünlere daha az tutarda ödeme yapmasına neden olur. Bu durum cari denge için pozitif yönlü etki yaparken, fiyatlar genel düzeyinde düşüş sağlamaktadır.

### **3.1.5. Akaryakıt Fiyatlarının Belirlenmesinde Diğer Etkiler**

Çevresel politikalar, spekülasyonlar ve gelişen teknoloji akaryakıt fiyatlarına etki eden diğer faktörlerdendir.

Küresel ısınmanın etkilerinin her geçen gün daha da hızlı hissedilmesi, uluslararası aktörlerin çevre politikalarına daha fazla önem vermesini zorunlu kılmıştır. Özellikle gelişmiş ülkelerde seçmenlerin yarattığı siyasi baskı, akaryakıt üretimi ve tüketimi konusunda çevresel faktörlerinde göz önüne alınması konusunda hükümetlere etki etmektedir. Karar alıcı mekanizmalar ve üreticiler çevresel etkileri göz önüne alarak yenilebilir enerjiye yönelmektedir.

AB ülkelerinde son yıllarda literatürde karbon vergisi olarak bilinen emisyon vergilerinin uygulanmasına sık sık rastlanılmaktadır. Şehir merkezlerine girişlerde araçlara ilave vergiler getirilmektedir. Elektrik enerjisi ile giden araçların piyasada yer almaya başlaması akaryakıt tüketiminin azaltılmasını hedeflenmektedir.

Yenilenebilir enerji hükümetler tarafından karbon emisyonunun azaltılmasında önemli bir araç görülüp desteklenmeye başlamış olsa da İspanya örneğinde olduğu gibi yine yükselen enerji faturaları nedeniyle bu teşvikleri düzenleyen kanunları iptal eden hükümetler bulunmaktadır.

Petrol üretim noktalarındaki olası kazalar, özellikle Kuzey Kutbunda planlanan petrol arama ve sondaj çalışmaları nedeniyle dünya gündeminde önemli bir yere sahiptir. Bu konu bölgede yer alan hükümetler arası konseyler, sivil toplum kuruluşları ve petrol şirketleri arasında yoğun tartışmaları beraberinde getirmektedir.

Günümüzde, iklim değişikliği ve küresel ısınma konusu uluslararası ilişkilerin önemli bir boyutu haline gelmiştir. Ülkelerin birbirleri üzerinde yaptırım gücü olmamakla birlikte mevcut durumun ciddiyeti kendi ülkelerinin çıkarlarını da gözetmek kaydıyla tarafları büyük ölçüde ortaklaşa hareket etmeye yönlendirmektedir.

Mevcut sorunlara ek olarak dünyadaki enerji arz ve talep dengelerini değiştiren kaya petrolü ve kaya gazının Amerika'da yarattığı sağlık sorunları ve sera gazı emisyonuna olumsuz etkileriyle ilgili çalışmalar ortaya konulmaya başlamıştır. Bazı AB ülkelerinde kaya gazı ve kaya petrolü çıkarmayı yasaklayanlar olduğu gibi Amerika'daki gelişmeleri gözlemleyerek kontrollü hareket etmeyi tercih eden ülkeler de bulunmaktadır.

Sera gazı salınımının azaltılması ile ilgili hedeflerde uluslararası işbirliklerinin geleceği ve ABD'de yoğun olarak kullanımı başlayan ve dünya genelinde üretimi tartışılan kaya gazı ve kaya petrolünün çevresel etkileri önümüzdeki yıllarda petrol çevre ilişkilerinin ana eksenini oluşturacaktır.<sup>57</sup>

Çevresel faktörler olduğu kadar akaryakıt fiyatlarında da spekülasyonlar önemli fiyat değişikliklerine neden olmaktadır. Piyasa faktörlerinin beklentileri fiyatları doğrudan etkilemekte bunun sonucunda akaryakıt fiyatlarında dalgalanmalar gözükmemektedir.

Karar alma sürecinde edinilen bilgiler, beklentilerin yönlendirilmesi açısından çok önemli olmaktadır. Örneğin, varil fiyatı dengedeki bir petrol piyasasında bazı petrol üreten ülkelerin üretimi kısıcaklarına yönelik bir haber piyasadaki dengeyi tamamen değiştirecektir. Petrol arzının azalmasına yönelik böyle bir beklentinin oluşması, ekonomik faktörleri, petrol fiyatının yükseleceğın düşünmeye itecektir. Petrol fiyatları artmadan önce düşük fiyattan stok yapmak isteyen bazı alıcılar petrol talebini arttıracığından, daha petrol üretimi kısıntısına gidilmeden petrol fiyatlarının artması sonucu ortaya çıkacaktır. Beklentileri, ekonomik yapı ile elde edilen bilgiler yönlendirmektedir. Çünkü elde edilen bilgilerin bazıları doğru olmayabilir. Elde edilen bir haber piyasaları belli bir yöne doğru ilerlemesine neden olurken, bir süre geçtikten sonra bu haberin yanlış çıkması piyasaları tam tersi yönde etkileyecektir.<sup>58</sup>

<sup>57</sup><http://enerjienstitusu.com/2014/12/18/makale-petrol-cevre-iliskisi/> Erişim Tarihi:12.01.2018

<sup>58</sup> Erkan Poyraz ve Saliha Didin, "Altın Fiyatlarındaki Değişimin Döviz Kuru, Döviz Rezervi ve Petrol Fiyatlarından Etkilenme Derecelerinin Çoklu Faktör Modeli İle Değerlendirilmesi", Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Y.2008, C.13, S.2 s.93-104

Akaryakıt fiyatlarını etkileyen diğerk bir etkende teknolojik gelişimlerdir. Teknolojideki gelişime paralel olarak akaryakıt arama giderleri azalmakta, aynı zamanda üretim miktarı da artmaktadır. Bunun sonucu olarak fiyatlar azalmakta ve üretilen akaryakıt kalitesinde artış meydana gelmektedir.

Yeni teknolojik gelişimler ile daha önce kaynağından çıkarılamayan akaryakıtlar arz sürecine dahil edilmektedir Toplam arz miktarında ortaya çıkan artış, satış fiyatlarını azaltmaktadır.

### **3.2. Türkiye’de Akaryakıt İthalı**

Türk ekonomisinde temel girdiler arasında yer alan ve ithal edilen kalemler arasında ilk sıralar da yer alan akaryakıt, günümüzde yerini ve önemini korumakta ve gelecekte de bunu sürdüreceğı beklenmektedir. Üretimden tüketime kadar pek çok sektörde kullanılan petrol ve türev ürünleri, ülke enerji ihtiyacının çok önemli bir kısmını karşılamaktadır.

Akaryakıt hayatın idamesi için temel ihtiyaçların başında gelmektedir. Kendi kaynakları ile yeteri düzeyde akaryakıtı tedarik edemeyen ülkeler için ithalat zorunludur. Bu durum ekonomiden, siyasete, devletlerin güvenlik stratejilerine etki etmektedir. Hem devletler, hem ekonomi üzerinde etki eden şirketler akaryakıt ithaline yönelik politikalar ile gelecek dönemlere yön vermek istemektedirler.

Kendi rezervleri ile toplam talebi karşılayamayan Türkiye’nin akaryakıt tüketimi her geçen gün artmaktadır. Bu da enerji ithalatına bağımlılığın giderek artması anlamına gelmektedir. 1970-1990 dönemindeki enerji tüketimi artış oranı %1.11 iken bu oran 1980-1990 yılları arasında %1.71 seviyesine çıkmıştır. Bunun birçok nedeni olmasına karşın, temelde yatan iki mesele tasarruf ve verimliliğine yeterli önemin verilmemesi ve katma değeri yüksek sermaye yoğun üretim yerine, katma değeri düşük enerji yoğunluğu yüksek üretimin tercih edilmesidir.<sup>59</sup>

Türkiye’de petrol ve petrol ürün fiyatlarının oluşumunda ve artışında, dünya fiyatları ve döviz kurlarının yanı sıra, en önemli etken akaryakıt ürünlerinin rafineri çıkış

---

<sup>59</sup> Evren İpek ve Oktay Öksüzler ‘‘Dünya Petrol Fiyatlarındaki Değişimin Büyüme ve Enflasyon Üzerindeki Etkisi: Türkiye Örneğı’’, ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 7, Sayı 14, 2011 s.16

fiyatları üzerinden alınan Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) ve Katma Değer Vergisi (KDV ) olduğu anlaşılmaktadır. Akaryakıt ithalatı üzerinden alınan vergilerin işte tamda buna uygun olarak maliye politikası, dışsalılıklarla ilgili müdahale, bütçe geliri sağlama yanı sıra akaryakıt ithalatını azaltmak amacı da vardır.

### **3.3. Türkiye’de Akaryakıt İthalinde Alınan Vergiler**

#### **3.3.1. İthalat Vergilerinin Sebepleri**

Her devlet, temel varlık koşullarından birisi olarak, kendi bağımsızlık ve egemenlik hakkının neticesinde gerek ülke sınırları içerisinde, gerekse ülke sınırları dışarısında vergilendirme yetkisini kullanmak arzusundadır. Devletlerin ülke ticaretini sınırlandırmak veya özendirmek için yaptığı ekonomik ve hukuksal düzenlemeler dış ticaret politikasını ve bu politikanın ana araçlarını oluşturmaktadır.

Devletin dış ticarete doğrudan ya da dolaylı müdahalelerini ifade eden dış ticaret politikasının amaçları çok çeşitlidir. Bunlar; dış ticarete ortaya çıkan dengesizliklerin giderilmesi, piyasada oluşan aksaklıkların düzeltilmesi, ekonomik kalkınma, dış ödemeler dengesizliklerinin giderilmesi, hazineye kaynak oluşturma, dış piyasalarda monopol gücünden yararlanma, iç ekonomik istikrarın sağlanması, sosyal ve siyasi amaçlar şeklinde sıralana bilinir.<sup>60</sup>

İthalat üzerine konan çeşitli vergilerin konuluş amaçları ise şu şekilde ifade edilebilir. Ülke içi üretimi korumak ya da yerli sanayinin gelişmesini desteklemek, gelir dağılımı adaleti sağlamak, döviz çıkışını ve zorunlu olmayan mal taleplerini kısıtlamak, devlete gelir sağlamak, yurt içi vergileri ithal ürünlerin maliyetlerine yansıtma, ithalatı sınırlamak ve ihracatı teşvik etmek.<sup>61</sup>

Ülkeler kimi zaman dış ticaret faaliyetleri sırasında, kendi çıkarlarını korumak amacıyla farklı olumsuz politikalar uygulayabilmektedirler. Siyasi, askeri konularda bile dış ticaret üzerinden alınan vergiler ülkeler açısından birer silah haline gelmektedir. Ülkeler, direkt olarak dış ticareti kısıtlama faaliyetine girebildiği gibi, vergiler gibi dolaylı yollarla da dış ticareti kısıtlayabilir. Özellikle ithalat üzerinden alınan vergiler günümüz

---

<sup>60</sup> Halil SEYİDOĞLU, Uluslar Arası İktisat, 11. Baskı, Güzem Yayınları, İstanbul, 1996, s.185

<sup>61</sup>Mircan Yıldız Tokatlıoğlu “Türkiye’de Dış Ticaretin Vergilendirilmesi ve Avrupa Birliği”, Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi (10), Antalya, 2005, 46-72

dünyasında dış ticaret silahının kullanılmasında, dolaylı engelleyici olarak kullanılmaktadır.

### 3.3.2. Türk İthalat Vergilerinin Tarihi

Devletler uzun yıllardan beri egemenlik hakları kapsamında gümrük sahalarda ki dış ticarete koymaktadır. Bunlardan en eski vergi türlerinden olan ise ithalat kapsamında alınan vergilerdir.

Gümrük tarifeleri, temelde liste halinde sistematik olarak tasnif edilmiş eşyaya ait dış ticaret vergilerini içermektedir. Dış ticaretten alınan vergilerin içinde en eski tarihe dayanana ise gümrük vergisidir. Geçmişte dış ticaret vergileri, sadece yurt dışından ithal edilen eşyanın ülke sınırlarından girişinin sırasında değil, aynı zamanda ihracattan veya transit eşya geçişinden de alınmaktaydı.<sup>62</sup> Zaman içerisinde bu vergilendirme sistemi sadece gümrük bölgesinin içine sokulan malların vergilendiren sistem halini almıştır.

Gümrük üzerinden gelir elde etmek amacı ile İpek yolu, Baharat Yolu, Kürk Yolu gibi dış ticaretin yoğun olarak yapıldığı güzergâhlarda ki stratejik noktaları ele geçirmek ve buralardaki ticaret noktalarından vergi toplamak devletlerin geliştirdiği politikaları etkilemiş, uzun yıllar bu amaçlar için mücadele edilmiştir.

Osmanlılarda gümrük vergileri devlet hazinesi adına tahsil edilen önemli gelir kaynaklarından biridir. Bu gelirler hiçbir zaman tımar ve zeamet erbabına bırakılmamıştır, vakıflara terk edilmemiştir. Başlangıçta özel gümrük memurları aracılığı ile Gümrük Vergileri tahsil edildi. İltizam sistemi ortaya çıktıktan sonra zaman zaman gümrüklerinde iltizama yetkili kişilere verildiği görülür. Yine de devletin hazinesine ait temel gelir kaynağı olma özelliği değişmemiştir. Gümrük vergileri denildiğinde hem Osmanlı Devleti'nden yabancı devletlere ihraç edilen veya yabancı devletlerden ithal edilen mal ve eşyalar üzerinden alınan vergiler hem de Osmanlı Devleti'nin bir iskelesinden diğer bir iskelesine deniz yoluyla veya bir şehir veya kasabasına diğerine karayoluyla nakledilen mallardan alınan vergiler akla gelmektedir. Böylece hem dış ticaret, hem de iç ticaret vergiye tabi olmaktaydı.<sup>63</sup>

---

<sup>62</sup> Tokathoğlu, s. 48.

<sup>63</sup> Abdüllatif Şener, Tanzimat Dönemi Osmanlı Vergi Sistemi, 1. Baskı, İşaret Yayınları Ankara, 1990, s.145.

Lozan Antlaşması ile Kurtuluş Savaşı sona erdirilirken, imzalanan ticaret anlaşması Türkiye' nin beş yıl süreyle etkili bir koruyucu politika uygulamasını engellemiştir. Dolayısıyla 1929 yılına kadar etkili dış ticaret ve sanayileşme politikaları uygulanmamıştır. Daha sonra gümrük bağımsızlığı elde edilince, 1929 yılında Gümrük Tarifesi İthalat Umumi Tarifesi Kanunu yürürlüğe girmiş olup, böylece mali ve koruyucu amaçları birlikte gerçekleştirme imkanı doğmuştur. Ayrıca, bu kanunla devlet bütçesi, hasılatı bol bir vergiye sahip olmuş ve bağımsızlığına gölge düşüren bir durumdan kurtulmuştur.<sup>64</sup>

İkinci Dünya Savaşının da etkisiyle 1950'lere kadar kendi kendine yetmeye çalışan dış ekonomik ilişkilerin sınırlı tutulduğu bir dönem yaşanmıştır. Demokrat Parti'nin iktidarda olduğu 1950'li yıllarda ise, benimsenen liberal ekonomi anlayışı doğrultusunda ithalat serbestleşmiştir. 1963 –1979 planlı kalkınma döneminde ithal ikameci sanayileşme modeli uygulanmıştır. Dolayısıyla bu dönemde yerli üretimi korumak amacıyla ithalat üzerindeki vergi yükü arttırılmıştır. Buna rağmen Türkiye'nin dış ticaret politikasını ve bu bağlamda dış ticaret vergilerini önemli ölçüde etkileyecek bir anlaşma da bu dönemde imzalanmıştır.<sup>65</sup>

Türkiye 1980'li yıllarda ithal ikameci ekonomik politikalarla dışa dönük politikalara yönelmiş, büyüme modeli ihracat odaklı olarak saptanmıştır. Seksenlerin ilk yarısından sonra, uygulanan liberal politikaların sonucu olarak, ticarete ki serbestleşme hareketleri ile birlikte dış ticaret hacminde önemli artışlar gözlenmiştir.<sup>66</sup>

Avrupa Topluluğu'nun 1990'lı yılların başında, hem imzaladığı Maastricht Antlaşması ile ekonomik ve parasal birlik yolunda ilerlemek için önemli net adımlar atması, hem de Doğu Bloku 'nda ki dağılma ve piyasa ekonomisine geçiş çabaları sonucu bu ülkelere yönelen ilgisi, tam üyelik başvurusu rafa kaldırılan Türkiye'yi, Topluluk ile ilişkilerini arttırma yönünde yeni çabalara yöneltmiştir. Bu doğrultuda Kasım 1993'te Brüksel'de ki Ortaklık Konseyi toplantısında, Ankara Antlaşması'nda belirtilen Türkiye ile Topluluk arasındaki ekonomik son döneme, yani gümrük birliğine geçilmesi konusunda iki taraflı bir anlaşmaya varılmıştır. 6 Mart 1995 Ortaklık Konseyi Kararı da bunu somut hale getirmiştir. Bunun sonucunda, Türkiye bu kararla tam üye olmaksızın

---

<sup>64</sup> Fatih Saraçoğlu, 1930-1939 Döneminde Vergi Politikası, Maliye Dergisi, Ankara, 2009, s.136

<sup>65</sup> Tokatlıoğlu, s.50

<sup>66</sup>Menşure Kolçak, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 27, Sayı: 4, Erzurum, 2013,s.193

Avrupa Birliği ile gümrük birliğini oluşturan ilk ve tek ülke olmuştur. Gümrük birliğinin gerçekleşmesinden sonra, Türkiye-Avrupa Birliği ilişkilerinde iki önemli gelişme kaydedilmiştir. Bunlardan ilki, Aralık 1997’de Birliğin genişleme politikasını belirlemek amacıyla toplanan Lüksemburg Zirvesi’nde alınan karar çerçevesinde belirlenen aday ülkeler listesinde Türkiye’nin mevcut olmayışıdır. İkinci gelişme, Türkiye’nin büyük bir tepkiyle karşıladığı ve siyasi ilişkilerini askıya aldığı böyle bir kararın ardından, Avrupa Birliği’nin, Aralık 1999’da yapılan Helsinki Zirvesi’nde Türkiye’nin Birliğe aday olduğunu resmen onaylamasıdır. AB bu süreçte de, Türkiye’nin tam ye olabilmesi için, tüm adaylar için ngrlen ‘Kopenhag Kriterleri’ ni yerine getirmesi gerektiğini vurgulamıştır. Bu Şekilde imzalanan Gümrük Birliği anlaşmasının sonucunda Türkiye’nin Gümrük Vergileri farklı bir boyut almıştır. Artık Türkiye tek başına adım atamayacak, gümrüklerde vergilendirilmede Birliğin politikalarına uyum sağlayacaktı.<sup>67</sup>

Her ne kadar AB ile birlik içinde hareket edilse bile AB yesi bir çok ülkede olduğu gibi ülkemizde dış ticaret vergilendirilmesinde birden çok vergi ve fon kullanılmaktadır. Bunlar; Gümrük Vergisi, Katma Değer Vergisi, zel Tüketim Vergisi, Damga Vergisi, Anti Damping Vergisi, Ek Mali Yükümlülük, Toplu Konut Fonu(Tarım Payı), Kaynak Kullanımını Destekleme Fonu, Fikir ve sanat eserlerinin tespit edildiği taşıyıcı materyaller ile bu eserleri çoğaltmaya yarayan teknik cihazların ithalat bedelleri üzerinden yapılacak kesinti, evre Katkı Payı, Tütün Fonu, Telafi edici vergidir.

Uygulanan vergilerin büyük çoğunluğu da ithalat faaliyetlerinde yoğunlaşmaktadır. Uzun yıllar vergi gelirleri içerisinde önemli bir payı bulunan gümrük vergileri, ekonomik bütünleşmeler, çift ve çok taraflı anlaşmalarla yerini eş etkili diğer vergilere bırakmıştır. Günümüzde eş etkili vergilerin daha çok Katma Değer Vergisi ve zel Tüketim Vergisi olduğu görülmektedir.<sup>68</sup>

Daha önceleri mevcut olan; Belediye Hissesi, Damga Resmi, Ulaştırma Altyapıları Resmi, Eğitim, Gençlik, Spor ve Sağlık Hizmetleri Vergisi, Akaryakıt Tüketim Vergisi gibi vergiler TV’ne dâhil edilerek yürürlükten kaldırılmıştır.

---

<sup>67</sup> Yıldız Mircan Tokatlıoğlu, Avrupa Birliği’nde Maliye Politikası ve Türkiye Açısından Bir Değerlendirme, Alfa Basım Yayınları, 2004, İstanbul, s.20-30

<sup>68</sup> Kolçak, 194-195

### 3.3.3. İthalatta Alınan KDV

Ülkemizde mevzuat açısından gümrük vergileri, yürürlükteki hükümler uyarınca eşyaya uygulanan ithalat vergileri ile ihracat vergilerinin tümünü ifade etmekte olup, ithalat vergileri; eşyanın ithalinde öngörülen gümrük vergileri ve eş etkili vergiler ile tarım politikası veya işlenmiş tarım ürünleriyle ilgili özel düzenlemeler çerçevesinde alınan ithalat vergilerini; ihracat vergileri ise eşyanın ihracatında öngörülen gümrük vergileri ve eş etkili mali yükler ve işlenmiş tarımsal ürünlere ilişkin özel olarak yapılan düzenlemeler çerçevesinde alınan vergileri kapsamaktadır.<sup>69</sup>

İthalat sırasında ödenen vergi ve diğer mali yükümlülükler ülkemiz mevzuatı açısından oldukça çeşitli ve karışıktır. İthalat işlemlerinde tahsil edilen vergi ve diğer mali yükümlülükler, uygulamaları yürüten kurumlar, bu kurumların mali mevzuat içindeki yerleri ve yükümlülüklerin yerine getirilmemesi halinde karşılaşılabilecek cezai işlemler açısından farklılık göstermektedir. İthalat sırasında alınan gümrük vergisi, ithalat vergileri tanımı mevcut iken, katma değer vergisi ve özel tüketim vergisi gibi vergiler ise ithalat da olduğu gibi, dahilde de uygulandığından ithalat vergileri içinde değil harcama vergileri kapsamında yer almaktadır. Yine ithalat sırasındaki bazı mali yükümlülüklerden olan telafi edici vergiler, ek bazı mali yükümlülükler, fonlar, katkı payları ve kesintiler de mali mevzuatımızda yer alan vergi ve benzeri yükümlülüklerdir.<sup>70</sup>

Gümrük vergisinin yanında ithalat sırasında ödenen vergiler içerisinde önemli bir yer tutan ve harcamalar üzerinden alınan diğer vergiler; katma değer vergisi, özel tüketim vergisi ve damga vergisidir. Harcama vergileri alanında geçerli olan varış ülkesinde vergileme ilkesi uyarınca, ihracata yönelik mal ve hizmetler vergiye tabi değilken, ithal edilen eşyalardan gümrük vergisi dışında katma değer vergisi ve özel tüketim vergisi de alınabilmektedir.<sup>71</sup>

---

<sup>69</sup> Mustafa Bulut, Gümrük Vergisine Eş Etkili Vergi ve Mali Yüklerin Gümrük Vergisi Tanımı Kapsamında Değerlendirilmesi, Vergi Dünyası, Sayı: 314, Ekim 2007, s. 139

<sup>70</sup>Canatay Hacıköylü ‘İthalat Sırasında Ödenen Vergiler ve Diğer Mali Yükümlülükler: Türkiye ve Cep Telefonu İthalatı’, Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Cilt 7., 2014, s. 21-36

<sup>71</sup> Gerçek, A. Dış Ticaret Üzerindeki Mali Yükümlülükler. Yaklaşım Dergisi, Sayı:184, 2008, s.221-225.

İthalat işlemlerinde uygulanan temel yayılı muamele vergisi olan KDV Kanuna göre, istisna edilen bazı mal ve hizmetler hariç, her türlü mal ve hizmet ithali KDV' nin konusuna girmektedir.

Kanun hükmü gereği akaryakıt ithalatın kamu veya özel sektör tarafından yapılmasının veya herhangi bir gerçek veya özel kişi tarafından yapılmasının önemi bulunmamaktadır. İthal edilen akaryakıtın herhangi bir şekil ve suret ile gerçekleştirilmesi ya da spesifik nitelikte olması vergilendirmeye etkisi yoktur.

Kanun hükmü gereğince ticari, sınai, zirai, serbest meslek faaliyeti çerçevesinde yapılan bir teslim olmasa bile akaryakıtın ithal edilmesi katma değer vergisinin konusuna girmektedir. İthal edilen akaryakıtın katma değer vergisinin konusuna girmesinin temel nedeni ise ithal edilen mallar ile yerli mallar arasında herhangi bir fiyat farklılığının oluşmasını engellemektir.<sup>72</sup>

Uluslararası ticarete konu olan mal veya hizmetlerin vergilendirilmesinde geçerli olan temel ilke, mal veya hizmetlerin tüketimlerinin gerçekleştirildiği ülkede vergilendirilmesi olan, uluslararası ticarete destinasyon ilkesi olarak tanımlanan, varış ülkesi ilkesidir. Bu nedenle yurt dışından ülkemize gelen akaryakıt ihraç eden ülke tarafından katma değer vergisinden arındırılırken ithalatçı konumundaki ülkemize girişinde ise (ithalat edilmesinde) vergilendirilmektedir. Buna göre dış ticarete konu olan malların ihracatında KDV iadesi, ithalatında da KDV tahsili söz konusu olmaktadır.<sup>73</sup>

KDV Kanunu'na göre ithalat işlemi mal ithali ve hizmet ithali şeklinde iki bölüm olarak ele alınmaktadır. Mal ithalatı kapsamına giren akaryakıt ithalinde hesaplan Katma Değer Vergisi gümrük idaresince tahsil edilmektedir. Akaryakıt ithalatında vergi ödevlisi bu malı ithal eden gerçek veya tüzel kişidir. Mükellefiyet ise gümrük vergisi ödeme mükellefiyetinin başlaması, gümrük vergisine tabi olmayan işlemlerde ise gümrük beyannamesinin tescili ile başlamaktadır. Hizmet ithalatında ise mal ithalatından farklı olarak gümrükte vergilendirme mümkün değildir. Bunun yerine tam sorumluluk kavramı getirilmiştir. Bu işlemlerde hizmetten Türkiye' de yararlanan kişilerce sorumlu sıfatı ile iki numaralı KDV beyannamesi vermesi gerekmektedir.

---

<sup>72</sup>Gülçiçek, s.111

<sup>73</sup> Menşure, 193-194

Kanuni açıdan durum bu şekilde olsa da; KDV yapısı itibariyle yansıtılmaya uygun bir vergi olduğundan kanuni mükellef verginin tamamını fiyatına dahil edip tüketiciye devredebildiği için iktisadi mükellef tüketici olmaktadır.<sup>74</sup>

İthal edilen akaryakıt da matrah; KDV Kanununun 20. Maddesine göre teslim ve hizmet işlemlerinde matrah; ithal edilen akaryakıtın gümrük vergisine esas olan bedeli, Gümrük vergisinin değer esasına göre alınmaması ya da malın gümrük vergisinden muaf olması halinde katma değer vergisinin matrahı ithal edilen akaryakıtın sigorta ve navlun bedeli dahil CIF değeridir. Bu değer belli olmadığı hallerde matrah, malın Gümrük İdaresi'nce saptanacak değeridir. Akaryakıtın ithali sırasında alınan katma değer vergisine fiili ithalata kadar yapılan diğer giderler ve ödemeler ile mal bedeli üzerinden hesaplanan fiyat farkı, kur farkı gibi ödemelerde dahildir.<sup>75</sup>

Yine KDV Kanununun 26. Maddesi döviz ile yapılan işlemlerde KDV matrahının ne şekilde hesaplanacağını açıklamıştır. İlgili kanun maddesi gereği döviz ile yapılan işlemlerde matrah vergiyi doğuran olayın meydana geldiği andaki cari kur üzerinden Türk parasına çevrilerek hesaplanır. Cari kuru belli olmayan döviz işlemlerde ilgili kur işlemlerinin Türk parasına çevrilmesine ilişkin esasları Maliye Bakanlığı belirler.

Türk Vergi Sisteminin geneline uygun olarak KDV' de beyan üzere tarh ederek ödenir. Mükelleflerin beyanı aksine hüküm olmadığı sürece geçerli kabul edilir. Bir vergilendirme dönemine ilişkin katma değer vergilerini beyan etmek zorunda olanlar ile kanunun 9. Maddesinde belirtilen hallerde vergi kesintisi yapmak zorunda olanlara beyan zorunluluğu getirilmiştir.

İthalatta alınan KDV' de gümrük beyannamesindeki beyan üzerine tarh olunur. Gümrük beyannamesinde, vergi matrahının unsurları ile vergi oranı açıkça gösterilir.

Gümrük beyannamesi verilmeyen haller ve ikametgâhı, kanuni merkezi ve iş merkezi Türkiye'de bulunmayanlar tarafından Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan yük ve yolcu taşımalarıyla transit taşımalarda KDV, bu işleri yapan mükelleflerin verecekleri özel beyan üzerine tarh olunur.

---

<sup>74</sup> Mehmet Arslan; Türk Vergi Sistemi, Nobel Yayın Dağıtım, 3. Baskı, Ankara, 2004, s.254

<sup>75</sup> Tokathoğlu, s. 59-60

Türkiye ile yabancı ülkeler arasında yapılan yük ve yolcu taşımalarıyla transit taşımaların tam mükellefler tarafından yapılması halinde KDV genel esaslara göre tarh olunur.

### **3.3.4. İthalatta Alınan ÖTV**

Özel Tüketim Vergisinde KDV' den farklı olarak mal teslimi veya hizmet ifası gibi geniş tanımlama yerine, ÖTV' ye dahil olan malları listelemiş ve bu listelerin her biri için farklı kriter belirlemiştir. Kanun; (I) sayılı listedeki malların ithalatçıları veya rafineriler dahil imal edenler tarafından teslimi,(II) sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tâbi olanların ilk iktisabı,(II) sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tâbi olmayanlar ile (III) ve (IV) sayılı listelerdeki malların ithalatı veya imal ya da inşa edenler tarafından teslimi,(I), (III) ve (IV) sayılı listelerdeki mallar ile (II) sayılı listedeki mallardan kayıt ve tescile tâbi olmayanların özel tüketim vergisi uygulanmadan önce müzayede yoluyla satışını bir defaya mahsus olmak üzere özel tüketim vergisine tâbi kılmıştır. Çalışmanın konusuna uygun olarak (I) sayılı listede ki malların ÖTV karşısındaki durumu ele alınacaktır.

ÖTV I sayılı liste, petrol ürünleri, akaryakıt ve petrol yan ürünlerine ayrılmıştır. I sayılı listenin A cetvelinde akaryakıt ürünleri sayılmıştır. Bunlar; her türlü benzin, jet yakıtı, gaz yağı, motorin, marin dizel, sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG), petrol koku, propan, sıvı pafarin-doğal gaz, bütan, madeni yağlar olarak gruplandırılabilir. I sayılı listenin B cetvelinde ise petrol yan ürünleri olan benzol, tulol, solvent, whitespirit, tulen, çözücüler ve incelticiler sayılmaktadır.

Petrol ürünleri ÖTV Kanunu'na ekli (I) sayılı listede (A) ve (B) olmak üzere iki ayrı cetvelde tasnif edilmiştir.

(A) Cetvelinde piyasada akaryakıt olarak kullanılan benzin, motorin, biodizel, fuel-oil gibi ürünler ile doğalgaz ve LPG (Sıvılaştırılmış Petrol Gazı) yer almaktadır.

(B) cetvelinde ise yasal olmayan şekilde akaryakıtlara karıştırılması mümkün olan ve aynı zamanda sanayicilerin üretimlerinde girdi olarak kullandıkları solvent diye adlandırılan mallar ile baz yağ, madeni yağ, yağlama müstahzarı, tiner gibi ürünler yer almaktadır. Bu ürünler ÖTV kapsamına alınmakla birlikte, tecil-terkin sistemi ve kanundaki yetki kullanılarak çıkarılan Bakanlar Kurulu Kararları (BKK) ile getirilen

indirimli vergi uygulamaları sayesinde düşük vergili veya vergisiz olarak sanayicilere teslim edilebilmektedir.(B) cetvelinde yaklaşık 130 ürün yer almaktadır.

(B) Cetvelindeki malların ÖTV kapsamına alınmasının temelinde, bunların gayri resmi şekildeki akaryakıtlara karıştırılıp piyasaya sürülmesini önlemektedir. Türkiye’de uzun yıllardır on numara yağ sorunu yaşanmaktadır. Esas itibari ile sanayi girdisi olan bu mallar üzerinde 15.000 TL/Kg olarak uygulanan Akaryakıt Fiyat İstikrar Payı (AFİP)’ten başka bir vergi yükü yoktu. Solvent türü malzemelerin, yüksek vergiler uygulanan akaryakıt ürünlerine kolayca karıştırılabilir şekilde oluşu, bu şekilde haksız kazanç sağlamayı cazip kılmaktadır.

Araçlarda onarımı güç hasarlar dışında çevresel sorunlara da yol açan bu durumun önüne adli tedbirlerle geçilmek istenmesi, asli görevi güvenliği sağlamak olan kolluk güçlerinin gereksiz uğraş alanlarında zaman kaybetmesine sebep olmuştur. Bu nedenle soruna mali yönden çözüm üretilmiş ve solvent türü ürünler ÖTV kapsamına alınmıştır.

(I) sayılı listede yer alan malların, ithalatçıları veya rafineriler dâhil imal edenler tarafından teslimi ile ÖTV uygulanmamış olanlarının müzayede yoluyla satışı, bir defaya mahsus olmak üzere ÖTV’ye tâbidir.(I) sayılı listedeki malların ithali vergiye tabi değildir. Ancak, Kanun’un 16/4. maddesinin Maliye Bakanlığı’na verdiği yetki uyarınca, bu malların ithali sırasında yurt içinde ödenecek ÖTV’ye karşılık olmak üzere gümrükte teminat alınmaktadır.<sup>76</sup>

Özel Tüketim Vergisi Kanununun 3 üncü maddesinde (I) sayılı listedeki mallar bakımından vergiyi doğuran olay, işlemlerin özelliklerine göre ayrı ayrı tayin ve tespit edilmiştir.

(I) sayılı listedeki mallar için vergiyi doğuran olay; imalatçılar veya ithalatçılar tarafından teslimi ile veya bu malların ÖTV uygulanmadan önce müzayede yoluyla satışı ile gerçekleşmektedir. Ancak malın tesliminden önce fatura veya benzeri belgeler verilmesi hallerinde, bu belgelerde gösterilen miktarla sınırlı olmak üzere vergiyi doğuran olay, fatura veya benzeri belgelerin düzenlenmesi anında meydana gelir. Kısım kısım mal teslim edilmesinin mutad olduğu veya bu malların bu şekilde tesliminde anlaşmaya varıldığı hallerde vergiyi doğuran olay, her bir bölümün teslimi ile gerçekleşir.

---

<sup>76</sup> Ersin Saklar, “Petrol Ürünlerinde ÖTV Uygulaması”, Yaklaşım, İstanbul, 2010, sayı 216, s.201-204,

Komisyoncular vasıtasıyla veya konsinyasyon suretiyle yapılan satışlarda, imalatçı veya ithalatçı tarafından malların komisyoncuya veya konsinye işletmelere verildiği anda vergi doğmaz. Bu tür teslimlerde vergiyi doğuran olay, malların komisyoncular veya konsinye işletmeler tarafından alıcıya teslim edildiği tarihte meydana gelir.

(I) sayılı listedeki mallar için ithal aşamasında gümrük idaresine yaptırma yetkisini kullandığı durumlarda ithal işlemlerinde vergiyi doğuran olay; Gümrük Kanununa göre gümrük yükümlülüğünün başladığı anda gerçekleşir.

(I) sayılı listede yer alan malların 21/03/2007 tarihli ve 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu uyarınca el konulan veya Gümrük Kanunu uyarınca tasfiyelik hale gelenlerinden Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) tarafından belirlenen zorunlu standartlara uymayanlarının rafinerilere teslim edilmesi halinde vergiyi doğuran olay, bu malların rafineriler tarafından tesliminde gerçekleşir.

Özel Tüketim Vergisi Kanununa ekli (I) sayılı listede yer alan mallar için miktar üzerinden maktu vergi uygulanmaktadır. Bunun sonucu olarak (I) sayılı listede yer alan malların promosyon, eşantyon ve numune olarak tesliminde vergiyi doğuran olay meydana gelir.

ÖTV (I) sayılı listedeki mallarda verginin mükellefi; bu malları imal veya ithal edenler ya da ÖTV uygulanmadan önce bu malların müzayede yolu ile satışını gerçekleştirenler kişilerdir. Ayrıca fiilî veya kaydi envanter sırasında ÖTV (I) sayılı listedeki malları belgesiz olarak bulundurduğu tespit edilenler kişilerde vergiyi ödemekle mükelleftir.

Türkiye içinde ikametgâhının, işyerinin, kanuni ve iş merkezlerinin bulunmaması halleri ile gerekli görülen diğer hallerde Maliye Bakanlığınca, vergi alacağının güvence altına alınması amacıyla vergiye tabi işlemlere taraf olanlar verginin ödenmesinden sorumludur.<sup>77</sup>

Petrol ürünleri için birim miktar başına belirlenen tutarlarda maktu (spesifik) vergi alınmakta, malın değeri üzerinden oransal (advalorem) vergi uygulanmamaktadır. Buna

---

<sup>77</sup> Özel Tüketim Vergisi (I) Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliği

göre vergi, teslim edilen mal miktarı ile malın vergi tutarı çarpılmak suretiyle hesaplanmaktadır.<sup>78</sup>

---

<sup>78</sup> Saklar, s. 201-204

**Tablo 1: ÖTV Bir Sayılı Listedeki Mallarda Verginin Hesaplanması**

*G.T.İ.P. NO	Mal İsmi	Vergi Tutarı (TL)	Uygulanacak Vergi Tutarı (TL)	Birimi
	(Hafif yağlar ve müstahzarları)			
2710.11.11.00.00	<b>Özel bir işleme tabi tutulacak olanlar</b>	2,5	0 <sup>(1)</sup>	Kilogram
2710.11.31.00.00	<b>Uçak benzini</b>	2,5	0 <sup>(1)</sup>	Litre
	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler)			
2710.11.41.00.00	<b>Oktanı (RON) 95'den az olanlar</b>	1,85	2,1500 <sup>(1)</sup>	Litre
	(Kurşunsuz normal benzin)			
	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler)			
	(Oktanı (RON) 95 veya daha fazla fakat 98'den az olanlar)			
2710.11.45.00.11	<b>Kurşunsuz benzin 95 oktan</b>	1,8915	2,3765 <sup>(2)</sup>	Litre
	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler)			
	(Oktanı (RON) 95 veya daha fazla fakat 98'den az olanlar)			
2710.11.45.00.12	<b>Katkılı kurşunsuz benzin 95 oktan</b>	1,8915	2,3765 <sup>(2)</sup>	Litre
	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler)			
	(Oktanı (RON) 95 veya daha fazla fakat 98'den az olanlar)			
2710.11.45.00.19	<b>Diğerleri</b>	1,8915	2,3765 <sup>(2)</sup>	Litre
	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler)			
	(Oktanı (RON) 98 veya daha fazla olanlar)			
2710.11.49.00.11	<b>Kurşunsuz benzin 98 oktan</b>	2,0135	2,4985 <sup>(2)</sup>	Litre
	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyenler)			
	(Oktanı (RON) 98 veya daha fazla olanlar)			
2710.11.49.00.19	<b>Diğerleri</b>	2,0135	2,4985 <sup>(2)</sup>	Litre
	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçenler)			
2710.11.51.00.00	<b>Oktanı (RON) 98'den az olanlar</b>	1,88	2,1800 <sup>(1)</sup>	Litre
	(Kurşunlu normal benzin)			
	(Kurşunlu süper benzin)			
	(İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçenler)			
2710.11.59.00.00	<b>Oktanı (RON) 98 veya daha fazla olanlar</b>	1,88	2,1800 <sup>(1)</sup>	Litre
	(Kurşunlu süper benzin)			
2710.11.70.00.00	Benzin tipi jet yakıtı	2,5	0 (1)	Litre
2710.19.21.00.00	Jet yakıtı (Kerosen)	2,5	0 (1)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,05'i geçmeyenler)			
2710.19.41.00.11 (2)	Motorin	1,3045	1,7945 (3)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,05'i geçmeyenler)			
2710.19.41.00.13 (2)	Kırsal Motorin	1,3045	1,7945 (3)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,05'i geçmeyenler)			
2710.19.41.00.29	Diğerleri	1,3045	1,7945 (3)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler)			
2710.19.45.00.12 (2)	Kırsal Motorin	1,2345	1,7245 (3)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler)			
2710.19.45.00.13	Deniz motorini (DMX)	1,2345	1,7245 (3)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler)			
2710.19.45.00.14	Deniz motorini (DMA)	1,2345	1,7245 (3)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler)			
2710.19.45.00.15	Deniz motorini (DMB)	1,2345	1,7245 (3)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler)			
2710.19.45.00.16	Deniz motorini (DMC)	1,2345	1,7245 (3)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,05'i geçen fakat % 0,2'yi geçmeyenler)			
2710.19.45.00.29	Diğerleri	1,2345	1,7245 (3)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,2'yi geçenler)			
2710.19.49.00.13	Deniz motorini (DMX)	1,2345	1,7245 (3)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,2'yi geçenler)			
2710.19.49.00.14	Deniz motorini (DMA)	1,2345	1,7245 (3)	Litre
	(Ağırlık itibarıyla kükürt oranı % 0,2'yi geçenler)			
2710.19.49.00.15	Deniz motorini (DMB)	1,2345	1,7245 (3)	Litre

\*Kaynak: ÖTV (I) Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliği

ÖTV Kanunu'nun 9. maddesi uyarınca ÖTV ödenerek satın alınan petrol ürünlerinin ÖTV'nin konusuna giren aynı listedeki bir başka malın imalinde kullanılması halinde ödenen vergi, imal edilen malın tesliminden doğan vergiden indirilir.

ÖTV (I) sayılı listedeki mallarda her ayın ilk on beş günlük birinci ve kalan günlerinden oluşan ikinci dönemi vergilendirme dönemidir. Buna göre vergilendirme dönemlerine ait 1 numaralı ÖTV Beyannamesi, takip eden 10. gün sonuna kadar vergi dairesine verilip, vergi de aynı sürede ödenecektir.

## 4. AKARYAKIT İTHALİNDEN ALINAN VERGİLERİN EKONOMİYE ETKİSİ

### 4.1. Akaryakıt İthalinden Alınan Vergilerin Ekonomiye Genel Etkileri

#### 4.1.1 Akaryakıt Fiyatlarındaki Verginin Enflasyona Etkisi

Akaryakıt lüks bir tüketim malı değil, ulaşım, ısınma, aydınlanma ve üretim için zorunlu tüketim yada ham madde kaynağıdır. Bu açıdan bakıldığında akaryakıt fiyatlarında ortaya çıkan artışlar toplumun her kesimince hissedilir. Toplumun tamamını doğrudan yada dolaylı olarak etkileyen akaryakıt fiyatları sosyal, ekonomik ve siyasi tartışmalarında merkezinde yer almaktadır. Akaryakıttan alınan vergiler kamu gelirleri içinde büyük bir paya sahip olmakla beraber, fiyatlardaki bu vergisel artış halkın alım gücüne doğrudan etki etmekte, satın alma gücü ve sosyal adalette olumsuz etki yaratmaktadır.

Akaryakıt fiyatları talep ve arza, döviz kuruna, rafineri ve pompa fiyatlarındaki değişime bağlı olarak farklılık gösterse de, akaryakıt fiyatlarının temel sebebi, akaryakıttan alınan vergi oranlarıdır.

Her ne kadar akaryakıt üzerinde ki dolaylı vergiler mali anestezi etkisine sahip olması nedeni ile halk tarafından doğrudan hissedilmese bile, akaryakıt fiyatlarında ki artış akaryakıtın hammadde olarak kullanılması ve nakliye bedellerinde ki yükseliş, doğrudan veya dolaylı olarak tüm sektörleri etkilemektedir. Bu durum hane halkının yükselen fiyatların yol açtığı enflasyonist etki karşısında ekonomik değerlerinin erimesine neden olmaktadır.

Türkiye’de günümüzde kurşunsuz benzin pompa satış fiyatlarının % 66-68 kadarı ÖTV ve KDV olarak devlete kalırken, yaklaşık % 24’ü rafineri fiyatı olmakta ve % 10,5’u dağıtım payı olarak bayilere ve ana dağıtım şirketlerine kalmaktadır. Motorinde ise vergi yükü yaklaşık olarak %56, rafineri fiyatı % 33 ve % 11’i de dağıtım payı (2016 Ortalama fiyatları baz alınmıştır.) olarak bayilere ve ana dağıtım şirketlerine kalmaktadır. Vergi miktarı dünya da ki akaryakıt fiyatlarındaki gelişmelere göre, genellikle revize edilmekte olup, söz konusu dağılımdaki oranlar benzer şekilde kalmaktadır.<sup>79</sup>

5015 sayılı Petrol Piyasası Kanununun yürürlüğe girmesini ile 01/01/2005 tarihinden itibaren serbest fiyat uygulamasına geçilmiştir. Akaryakıt alım satımında

---

<sup>79</sup> Ülker, s.3

fiyatların en yakın erişilebilir dünya serbest piyasa koşulları dikkate alınarak oluşturulacağı kabul edilmiştir. Yerli ham petrol için, teslim yeri olan en yakın liman veya rafineride teşekkül eden "Piyasa Fiyatı" fiyat olarak kabul edilmiştir.

Akaryakıt sektöründe tarifeler tabi olduğu işlem açısından dört ana kategoride düşünülür. Bunlar şu şekilde sıralana bilinir;

**Onaya Tabi Tarifeler:** İletim lisansı kapsamında yürütülen taşıma faaliyetine ilişkin iletim tarifesi ile iletim hatlarıyla bağlantılı depolama tesislerindeki lisanslı depolama faaliyetlerine ilişkin tarifeleri ifade eder.

**Bildirime Tabi Tarifeler:** Kuruma bildirildikten sonra uygulanmaya başlanan, işleme ve iletim hatları ile bağlantılı olmayan lisanslı depolama faaliyetlerine ilişkin tarifeler ile rafinerici ve dağıtıcı lisans sahiplerinin tavan fiyat tarifelerindeki değişiklikleri ifade eder.

**Fiyat İlanı:** Onay ve bildirim gerektirmeyen, bayilik lisansı sahipleri tarafından akaryakıt istasyonlarında görünür şekilde yerleştirilmiş panolarda, akaryakıt tavan fiyatları olarak ilan edilen fiyatları ifade eder.

**Fiyat Listesi:** İşleme lisansı sahipleri tarafından lisansları kapsamındaki ürünlere ilişkin Kuruma bildiri yapılan ve uygulamaya girmesi sağlanan fiyat listelerindeki değişiklikleri ifade eder.

Dağıtıcıların akaryakıt “depo fiyatları” ile bayilere “tavsiye ettikleri” veya bayiler adına belirledikleri “tavan fiyat” elektronik bildiri ve izlenmesine ilişkin veri tabanında izlenmektedir. Veri tabanı, dağıtım şirketlerinin elektronik bildirimleri ile sürekli olarak güncellenmektedir. Veri tabanındaki verilerin derlenmesi sonucunda kamuoyuna illere göre bayi tavan fiyatları ve Kamu İhale Mevzuatı kapsamında, akaryakıt fiyat farkı hesaplamalarında kullanılmak üzere, en yüksek işlem hacimli sekiz şirketin İstanbul Avrupa Yakası ortalama akaryakıt fiyatları ilan edilmektedir.

Akaryakıt fiyatlarında vergi bazlı artışlar bu dört kategoride de fiyatında da artışa neden olmaktadır. Günlük hayat da basına yansıyan ve vatandaşlarca en çok hissedilen, kamuoyunda etki yaratan ise, fiyat listesi kısmıdır.

5015 sayılı Kanunun fiyat oluşumuna ilişkin 10’uncu maddesinde rafineri ve dağıtıcı lisansı sahibi şirketler ile ilgili olarak, “Rafinerici ve dağıtıcı lisansı kapsamında

yapılan piyasa faaliyetlerine ilişkin fiyatlar, en yakın erişilebilir dünya serbest piyasa oluşumu dikkate alınarak, lisans sahipleri tarafından hazırlanan tavan fiyatlar olarak Kuruma bildirilir.” hükmü yer almaktadır. Bu hüküm çerçevesinde; piyasa payları piyasanın yaklaşık %90'nına sahip olan piyasa aktörlerinden rafinerici lisansı sahibi TÜPRAŞ ve dağıtıcı lisansı sahiplerinin piyasa payları itibarıyla fiyatlandırma uygulamaları yapmaktadır.<sup>80</sup>

Benzin, gazyağı, motorin ve fuel-oil gibi çeşitli akaryakıt ürünleri ham petrolün, rafinelerde işlenmesi ile elde edilen petrol ürünleridir. Dolayısıyla ham petrolün fiyatlarında ki değişiklikler öncelikle akaryakıttan elde edilen ürünlerin fiyatlarını, sonrasında ise girdi olarak akaryakıt kullanan sektörlerde ki maliyetleri artırarak ekonomide zincirleme fiyat artışı yaratır.<sup>81</sup>

Akaryakıt fiyatlarının ekonomilere etkisini ithalatçı ülkeler ve ihrac eden ülkeler açısından ayrı ayrı değerlendirmek gerekmektedir. Öncelikle yüksek akaryakıt fiyatları akaryakıt ithalat eden ülkelerin reel milli gelirlerinin azalmasına sebep olmaktadır. Akaryakıt tüketiminin, fiyatlarının artış oranı doğrultusunda azaltılması mümkün olmadığından toplam harcama tutarı artmakta, dolayısıyla diğer harcamalara ayrılan milli gelir miktarı azalmaktadır.

Yüksek akaryakıt fiyatlarının milli gelir üzerindeki olumsuz etkisi harcamalarının milli gelir içindeki payına ve ülkenin enerji bağımlılığına oranla değişmektedir. Bir başka deyişle, bir ülkede akaryakıt harcamalarının milli gelir içindeki payı ne derece yüksekse ve ayrıca bu ülkenin akaryakıt tüketimini azaltarak diğer enerji kaynaklarına yönelme imkanı sınırlıysa, yüksek akaryakıt fiyatlarının ekonomi üzerindeki olumsuz etkisi artmaktadır.

Öte yandan, yüksek akaryakıt fiyatlarının makroekonomik hedefler açısından ve özellikle yüksek petrol fiyatlarına uyum sağlamak amacıyla yürütülen politikaların sonuçları bakımından da önemli etkileri bulunmaktadır. Öncelikle yüksek seyreden akaryakıt fiyatları doğrudan dünya girdi ve temel mal fiyatlarını, dolayısıyla maliyetleri yükseltmektedir. Bunun sonucunda toptan ve tüketici mal fiyatları enflasyonu yükselmektedir. Enflasyonla mücadele programlarında da iç talebin kısılması

---

<sup>80</sup> Enerji Piyasası Kurulu, 2016 Faaliyet Raporu

<sup>81</sup> Aykut Kibritçioğlu ve Bengi Kibritçioğlu “Ham Petrol ve Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışlarının Türkiye’de ki Enflasyonist Etkisi”, www.researchgate.net, 1999, s.13

hedeflenmekte, bu amaçla uygulanan ekonomik politikalar sonucunda yatırımlar ve vergi gelirleri düşmektedir.<sup>82</sup>

Akaryakıt ihraç eden ülkeler içinse fiyatların yüksek oranda seyri daha az akaryakıtı daha pahalıya satmak anlamına gelmektedir. Bu ihracatçı ülkelerde ekstra gelir yaratmakta, bunun sonucunda uzun vade de bireyler elde ettikleri gelirler ile daha çok harcama yapmakta buda talep yönlü enflasyonu artırmaktadır.

Buradan da anlaşılacağı üzere yüksek seyreden akaryakıt fiyatları hem ithalatçı hem de ihracatçı ülkeler açısından uzun vade de enflasyonist etki yaratır.

#### **4.1.2. Akaryakıt Üzerinden Alınan Verginin Bütçe Üzerindeki Etkisi**

2016 Yılında Türkiye’de elde edilen genel bütçe gelirlerinin yüzde 87’ si vergi gelirlerinden oluşmaktadır. Yine aynı yıl toplanan vergi gelirlerinin yaklaşık %17’si akaryakıt üzerinden alınan vergilerden elde edilmiştir.<sup>83</sup>

Görüldüğü üzere akaryakıt üzerinden alınan vergiler Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin bütçe gelirleri içindeki payı oldukça yüksektir. Bu durum akaryakıt üzerinden alınan vergilerin bütçe hedeflerinin gerçekleştirilebilmesinde, önemli bir işlevinin olduğu söylenebilir. Buda akaryakıt üzerinden alınan vergilerin en azından kısa vadede düşürülmesini zorlaştırmaktadır.

Dış Ticaret üzerine konulan vergilerin, tarh ve tahsil işlemlerinin kolay ve maliyetinin düşük olması nedeniyle vergi hasılatı, diğer vergilere oranla yüksek olmaktadır. Bu gruptaki vergilerin dünyadaki tüm ülkelerin vergi gelirleri içerisinde önemli bir paya sahip olduğu, özellikle az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkelerde kalkınmanın finansmanı açısından temel devlet gelirleri içerisinde yer aldığı bilinmektedir. Diğer bir ifadeyle yurt içi ekonomik faaliyetlerden neticesinde sağlanamayan vergi gelirleri, ithalat ve ihracat üzerine konulan vergilerle karşılanmaya çalışılmaktadır.<sup>84</sup>

Dâhilde ve ithalde alınan KDV ayrı ayrı dikkate alırsa, 2016’da tek kalemden çok vergi geliri 120,4 milyar TL ve %13,6 artışla ÖTV’den oluşmaktadır. 2016 vergi

---

<sup>82</sup> Şule Özkaya “Petrol Fiyatlarının Ekonomilere Etkisi” Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi,Sayı1, 2001.,s.1

<sup>83</sup> Gib.gov.tr, Erişim Tarihi : 28.01.2018

<sup>84</sup> Kolçak, s.193-195

gelirlerinin %26'dan fazlasının sadece ÖTV'den oluşmaktadır. ÖTV 'den kaynaklı vergi gelirlerinin ilk sırasında toplam 56,3 milyar TL ile Petrol ve Doğalgaz Ürünlerinden elde edilen, akaryakıt üzerinden alınan vergi gelirleri vardır.

2016'da dahilde ve ithalde alınan KDV toplam 130,6 milyar Türk Lirasıdır. Bu rakam bütçe vergi gelirlerinin %28,5'ine denk gelmektedir. 2016 Yılında 458,7 milyar Türk Lirası toplam vergi gelirlerinin yarısından fazla ÖTV ile birlikte KDV' den elde edilen vergi gelirleri ile sağlanmıştır.

Akaryakıt tüketiminin zorunlu olması, akaryakıt vergilerinin mali anestezi altında alınması ve akaryakıttan elde edilen gelirlerin bütçe içindeki payı düşünüldüğünde, bütçe dengesi açısından akaryakıt üzerinde konulan vergiler uzun yıllar daha kamu harcamaların finansmanı olarak önemini koruyacağı anlaşılmaktadır.

#### **4.1.3. Akaryakıt Fiyatlarındaki Verginin Cari Dengeye Etkisi**

Bir ülkenin diğer dünya ülkeleri ile ekonomik ilişkileri ödemeler dengesi adı verilen bilançoda izlenmektedir. Bu bilanço, ülkenin mal, hizmet ve sermaye akımları gibi işlemler aracılığıyla sağladığı gelirin dışarıya yapılan ödemelere ne derece eşit olduğunu anlamaya yarar. Bu şekilde o ülkenin ödeme gücündeki olumlu gelişmeler ya da bozulmalar hakkında bilgi verir. Bu nedenle çoğu kez o ülkenin uluslararası alandaki ekonomik ve mali itibarının bir göstergesi olarak değerlendirilir.

Ödemeler dengesi bilançosu; cari işlemler dengesi, sermaye hareketleri dengesi, rezerv hareketleri ve net hata-noksan olmak üzere dört ana başlık altında toplanmaktadır. Cari denge olarak da tanımlanan cari işlemler dengesi, ödemeler dengesi bilançosunun en önemli ana hesaplarından ve dış ticaret (ihracat-ithalat dengesi), hizmetler (hizmet alımları-hizmet satımları), yatırım (net faktör) gelirleri (dış yatırım gelirleri-dış yatırım giderleri) ve cari transferler (karşılıksız olarak elde edilen dış gelirler-karşılıksız olarak yapılan dış giderler) dengelerinin toplamından oluşmaktadır.<sup>85</sup>

Cari işlemler dengesi, ülkelerin makroekonomik performanslarının değerlendirilmesinde en önemli göstergelerden biridir. Cari denge, gerçekte çeşitli ekonomik etkenler arasındaki genel dengenin bir ifadesidir. Bu etkenler yurtiçi tasarruf ve yatırım oranları, ekonomik büyüme, uluslararası yatırımlar ve sermaye akımları,

---

<sup>85</sup> Erdil Şahin, "Türkiye'nin Cari Açık Sorunu" Ekonomi Bilimleri Dergisi Cilt 3, No 2, 2011,s.48

fiyatlar ve döviz kuru, maliye ve para politikalarıdır. Bu noktada cari işlemler açığı, genellikle üç perspektiften ele alınmaktadır. Bunlardan birincisi ulusal gelir ve üretim hesaplarına dayanan yurtiçi perspektif, ikincisi mal ve hizmetlerdeki ticarete dayanan uluslararası perspektif, sonuncusu ise global perspektiftir. Bu perspektiflerin her biri farklı değişkenlerle ele alınarak çalışmalara dahil edilmekte ve cari açık analizleri gerçekleştirilmektedir.

Özellikle az gelişmiş veya gelişmekte olan ülkeler açısından cari açıkla ilgili ithalat sonucu artan toplam taleple birlikte büyüme, yatırım, kamu harcamalarındaki artış, dış ticaret hadleri, dışa açıklık, finansal derinlik, borçlanma, döviz kuru, konjonktürel dalgalanmalar, yabancı sermaye yatırımları, tasarruflar, faiz oranları gibi faktörler açısından önemli sonuçlar doğurmaktadır. Ancak genellikle cari işlemler açığının nedenleri arasında yurtiçi tasarrufların düşüklüğü, ithalata bağımlı olma sonucunda oluşan dış ticaret açıkları yer almaktadır.<sup>86</sup>

Akaryakıt fiyatlarına konulan verginin, cari açık üzerine ters yönlü bir etkisi vardır. Bu etki devletin iç talep toplamını düşürmek amacıyla, ithalden alınan malın fiyatını artırması amacıyla vergilendirme işlemi yapmasıdır. Maliye politikası aracı olarak bu şekilde kullanılan vergilerin tüketimi azaltıp, bunun yerine tasarrufları artırarak cari açığa ortaya çıkan dengesizlikleri ortadan kaldırması hedeflenmektedir.

Bu durum enerjiye, dolayısıyla da akaryakıtta olan talebinin zorunluluğa dayanması nedeni ile mümkün değildir. Akaryakıtın aydınlanma, ısınma, ulaşım faaliyetleri gibi kişisel zorunlu ihtiyaçlara dayanması yanında sanayide de hammadde olarak kullanılması, akaryakıt üzerine konulan bu vergilerin tüketimi kısımda etkisinin çok düşük miktarlarda olmasına neden olmaktadır.

Akaryakıt ithalinde veya dağıtım aşamasında uygulanan vergilerin tüketim miktarlarını azaltmayıp, cari dengede tasarruf itibariyle denge sağlayamamasının bir nedeni ise tüketim alışkanlıklarıdır. Hane halkının sahip olduğu tüketim alışkanlıklarından vazgeçebilmesi çok uzun süreler almaktadır. Kişiler ya değişikliği hiç kabul etmemekte ya da bu değişimleri benimsemesi uzun zaman sonunda olmakta bu da

---

<sup>86</sup> Sevinç Yaraşır Tülümce, Özey Özpençe “Türkiye’de Özel Tüketim Vergisi ve Cari Açık Arasındaki İlişkinin Analizi” Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi Cilt:13 Sayı:49, 2014, s.282

akaryakıt üzerine konulan vergilerin cari dengede ki olumlu etkisinin yıllar sonra gözükmesine neden olmaktadır.

Yine genç nüfusun oranının fazla olması, bu genç nüfusun işgücüne katılım oranının ise yetersiz olması, hane halkları tasarrufunun düşük olmasına sebep olmaktadır.

Akaryakıt vergilerinin cari ödemeler dengesinde tasarruf yönlü etki edememesinin bir nedeni de ülkede var olan sanayi yapısıdır. Türkiye gibi sanayisi ara madde ve ham madde ithaline bağlı, düşük katma değerli üretim yapan ülkelere de akaryakıt vergileri tasarrufa sınırlı etki etmektedir. Hatta bu durum kimi zaman arz dengesini bozmakta, beklenilenin aksine cari dengeye olumsuz etki yapmaktadır.

Türkiye çoğunlukla ara sermaye mallarını dışarıdan ithal etmektedir. Bu durum cari açığı arttırıcı etki yapmaktadır. Üretimin sağlanması için en önemli girdi olan enerjide Türkiye %70'lik kısmında dışa bağımlıdır.<sup>87</sup>Bu durum akaryakıt üzerinden alınan vergilerin artması durumunda da cari dengede üretim kaynaklı dengede olumuz etki yapacağını göstermektedir.

İthal mallar üzerinden alınan vergiler kısa vadede bütçe açıklarını dengeye getirici bir etki yaratsa da uzun vadede kaynakların ithalat yoluyla ülke dışına aktarılması büyük bir sorundur. Kaldı ki, büyüme için tasarrufa ihtiyaç vardır ve dış tasarrufları kullanan bir ülkenin akaryakıt için gelirinin bir kısmını ülke dışına aktarması çelişki yaratmaktadır. Harcama üzerinden alınan vergilerin toplam vergi gelirleri içerisindeki payının yüksek olmasının yaratacağı sorunları da ilave olarak dikkate almak gerekir. Dolayısıyla cari açık üzerine yapılan tartışmalar sonuç olarak vergi sisteminin yeniden düzenlenmesi gereğini işaret etmektedir.<sup>88</sup>

---

<sup>87</sup> Rüstem Yanar, “Türkiye’de Enerji Tüketimi, Ekonomik Büyüme Ve Cari Açık İlişkisi”  
Ekonomi Bilimleri Dergisi, Cilt 3, No 2, 2011, s.193

<sup>88</sup> Fatih Sarıoğlu, “Cari Açık Tartışmaları Bağlamında Türkiye’de Vergi Reformu”, Akademik Hassasiyetler, 2017,s.32

#### 4.1.4. Akaryakıt Üzerinden Alınan Verginin Kayıt Dışı Ekonomiye Etkisi

Kayıt dışı ekonomik faaliyetlerin kapsamının çok geniş olması, kapsamlı ve net bir tanımın yapılmasını güçleştirmektedir. Kesin ve genel kabul görmüş tek bir tanımdan söz etmek oldukça zordur.

Kayıt dışı ekonomi, gayri safi milli hasıla (GSMH) hesaplarını elde etmede kullanılan ve bilinen istatistiksel yöntemlere göre tahmin edilemeyen gelir yaratıcı ekonomik faaliyetlerin tümü olarak ifade edilmektedir.<sup>89</sup> Her ne kadar kayıt dışı olarak oluşturulan ekonomik değerler milli gelirler içerisinde, kesin olarak ölçülme imkânı olmasa dahi, tahmini büyüklükler ve bu büyüklüklere doğrultusunda analizler yapmak mümkündür.

Kayıt dışı ekonomik faaliyetler, özel sektör ve hane halkı tarafından yapılan faaliyetlerin toplamından oluşmaktadır. Bu faaliyetlerden elde edilen gelirler ulusal gelir hesapları ile tespit edilemez ve vergilendirilemezler. Bu tip faaliyetler yasal faaliyetler olabileceği gibi yasadışı faaliyetler de olabilir.<sup>90</sup>

Kayıt dışı ekonominin net bir tanımı olmadığı gibi, kayıt dışı ekonomiye neden olan sebepleri de net olarak saymak mümkün değildir. Ülkeden ülkeye, ekonomik yapıdan yapıya farklılık göstermektedir. Genel anlamda ekonomik, sosyal, işgücü piyasası, yasal düzenlemeler, muhasebe ve müşavirlik hizmetlerindeki aksaklıklar, mali nedenler kayıt dışı ekonomi oluşumunu etkileyen başlıca sebeplerdir.

Çalışmada mali nedenlerin kayıt dışı ekonomiye etkilerini, özellikle de akaryakıt ithalatında alınan vergilerin kayıt dışı ekonomide yarattığı etkiler ele alınacaktır.

Ülkemizde bütçe gelirlerinin önemli bir kısmının ÖTV ve KDV'den elde edilen vergi gelirlerine dayanması, özellikle de akaryakıt ithali ve akaryakıt tesliminde uygulanan vergilerin bu gelirler içinde önemli bir paya sahip olduğu düşünüldüğünde, akaryakıt üzerinden alınan dolaylı vergilerin yüksekliği kolaylıkla anlaşılabilir.

Yüksek vergi oranları (toplam ve marjinal) ekonomi birimlerinin kararlarında negatif etkiye sahiptir. Bireyler akaryakıt tüketiminde yüksek fiyatlı yakıtları tüketmek istememektedirler. Akaryakıt diğer bazı tüketim malları gibi ikamesi yüksek bir mal

---

<sup>89</sup>Mehmet Yücel, “Kayıtdışı Ekonomi Bakımından Türk Vergi Sisteminin Analizi” Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi SBE, 2014,s.3

<sup>90</sup> Yücel, s.4

olmadığı için, bireyler akaryakıt tüketiminden vazgeçemeyerek, akaryakıtı ucuza mal etme eğilimi içine girmektedirler. Bu durum kayıt dışı akaryakıt sektörü ve özellikle kaçak yakıt ticaretinin temelini oluşturmaktadır.

Küresel ekonomi ile birlikte ülkelerden herhangi birinde alınan mali karar kendi ülkesinde etki yarattığı gibi, diğer ülkeler üzerinde etki edebilmektedir. Kaçakçılığı teşvik eden en önemli unsurların başında fiyat farklılığı gelmektedir. İki ülke arasında fiyat farklılığı söz konusu olduğu durumlarda, ucuz ülkeden temin edilip daha pahalı olan yerde satılması ciddi bir kar sağlamaktadır.

Fiyat farklılıklarını ortaya çıkaran temel unsurlardan birisi vergi farklılıklarıdır. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde dolaylı vergilerin yüksek olmasına bağlı olarak bireyler vergisiz ve doğal olarak daha ucuz olan yakıtlara yönelmektedir. Bu durum kaçak yollarla yurda akaryakıt ithali veyahut yurda sokulan akaryakıtın farklı şekilde işlem görerek yasal olmayan yollarla başkalaştırılmasına neden olmaktadır. Kaçak akaryakıt tüketimi sonucu devletler tahsil etmesi gereken vergiden daha azını tahsil etmektedir. Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre, Türkiye’de 2003 yılında akaryakıt piyasasındaki potansiyelin % 18 'inin kaçak yolla yurda giriş yapmıştır. Yıllık 8 milyar dolara varan bu kaçak pazarında 2003 yılında yapılan tespitlere göre Türkiye’nin vergi kaybı o yıl, yaklaşık 2.5 milyar dolara ulaşmaktadır.<sup>91</sup>

## **4.2. Akaryakıt İthalinden Alınan Vergilerin Türk Ekonomisine Etkileri**

### **4.2.1 Dünyada Son On Yılda Gerçekleşen Akaryakıt Fiyatlarının Seyri Ve Dünya Piyasasına Etkisi**

Akaryakıt fiyatları üzerinde alınan vergilerin Türk ekonomisine etkisini anlayabilmek için öncelikle Türkiye’de ve dünyada son dönemde gerçekleşen akaryakıt fiyatlarının seyrini bilmek ve bu konuyu analiz etmek gerekmektedir. Global ekonomik sistemde dünya piyasasını etkileyen aktörlerin davranışlarının etkisi, kademeli olarak tüm ekonomileri etkilemektedir.

Akaryakıt ithalinden alınan vergilerin ekonomiye doğrudan veya dolaylı olarak etkisi, küresel piyasalarda ki fiyatlar ile bağlantılı olarak gelişmektedir. Günümüz ekonomisinde ülkelerin yaşadığı ekonomik krizler, küreselleşmenin sonucu olarak ilgili ülkeyle sınırlı olarak kalmamakta, tüm dünyayı etkilemektedir. A.B.D ‘ de yaşanan 2008

---

<sup>91</sup>10/238 Sayılı Meclis Araştırma Komisyonu Raporu, 2005

krizi ile petrol fiyatları 140 \$ varil olmuştur. 2009 yılı içerisinde son derece dalgalı bir seyir izlemiştir. 2009 yılı içinde 150 \$'a ulaşan bir varil petrolün fiyatı, yıl içinde büyük düşüşler yaşamıştır. OECD ülkelerinin tamamı bu fiyat dalgalanmalarından etkilense de, Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerde etkisi çok daha fazla olmuştur.

2015 yılının ilk haftaları itibariyle varil başına petrol fiyatı 50 \$ seviyesine inmiştir. Petrolde yaşanan bu düşüş, başta Uluslararası Enerji Ajansı olmak üzere neredeyse hiçbir kabul görmüş otorite tarafından tahmin edilememekteydi. Akaryakıt fiyatlarında 2007 küresel maliye krizi sonrası düşüşten sonra tekrar birkaç yıl içerisinde kaybettiği fiyat değerini yakalamıştır. Arap Baharı gibi siyasi gelişmelerin tetiklemesi bu günkü petrol fiyatında ki yükselmenin nedenini açıklamaktadır. Orta vadede düşük fiyatlar arama ve üretim harcamalarını kısma başlanması ile birlikte bu durumun gelecekte toplam arzı önemli etki edecektir. Mevcut petrol fiyatları, petrol ithalatçısı ülkelere bir nebze rahatlık sağlayarak talebin ve GSYİH' nın artmasını sağlayabileceği öngörülebilmektedir. Bu durum aynı zamanda birçoğu yatırım sıkıntıları yaşayan Orta Doğu'daki düşük maliyetli petrol üreticilerine de ihtiyacı artırma ihtimali yüksektir.<sup>92</sup>

Uzun vadeli baktığımızda, önemli ölçüde daha yüksek fiyatlar için çok fazla kapsam görülmemektedir. Gelişmekte olan piyasalardan gelen petrol ürünleri talebi giderek artmakta ancak gelişmiş ülkelerdeki talep azalmakta; çünkü çevresel standartlar sertleşmekte ve elektrikli araçlar yayılmaktadır. Ayrıca, temiz teknolojilerin daha ucuza ve daha erişilebilir hale gelmesi gibi gelişmekte olan ülkelerdeki talep muhtemelen azalacaktır. Bu nedenle, Dünya Enerji Konseyi, önümüzdeki birkaç yıl içinde petrol tüketiminin 2030 seviyesinde zirve yapmasını beklemektedir.<sup>93</sup>

Dünyada en fazla akaryakıt tüketen ülkelerden olan ve aynı zamanda hem sahip olduğu petrol rezervleri hem de petrol şirketleri ile dünya akaryakıt sektörünü yönlendiren başlıca ülke olan ABD; düşen petrol fiyatlarından hem olumlu, hem olumsuz etkilenmektedir. Düşük vergi oranı nedeniyle pompa fiyatları % 40'tan fazla azalmıştır. Bu durum, hem şirketlerin hem hanelerin enerji giderlerinde, ekonomiye iç talep olarak da dönen büyük bir tasarruf elde etmektedir.

---

<sup>92</sup><http://enerjienstitusu.com/2015/01/14/analiz-1974-opek-petrol-krizi-sonrasi-petrol-fiyatları/> Erişim Tarihi 09.01.2018

<sup>93</sup><http://www.globalpetrolprices.com/> Erişim Tarihi 13.01.2018

Buna karşın petrol fiyatları yüksekken kâr eden ve borçları fazla olan petrol şirketleri için durum daha farklıdır. Bu şirketler harcamalarını kısıp verimliliklerini artırsalar da zarar etmekte ve borçlarını geri ödemede zorluk çekmektedirler. Bu sonucun beraberinde getirdiği toplu işten çıkarmalar ile bu durum, ABD ekonomisini de olumsuz yönde etkilemektedir.

Başta Venezüella olmak üzere akaryakıt üreten Güney Amerika ülkeleri içinse Ekonomisi neredeyse tamamen her gün yaptığı yaklaşık 2 milyon varillik petrol ihracına bağımlı ülke için petrol fiyatındaki her 1 dolarlık düşüş, senelik 720 milyon dolar gelir kaybına yol açmaktadır. Bu durum, Güney Amerika’ da akaryakıt ihraç eden ülkeler için ekonomik durgunluğa yol açmaktadır.

En büyük petrol rezervlerine sahip bölge olan Ortadoğu’ da ise düşük akaryakıt fiyatları ciddi ekonomik sıkıntılar doğurmaktadır. Akaryakıt fiyatlardaki, düşüşün devam etmesi, ekonomisinin büyük çoğunluğu petrol ihracatına dayanan ülkeler için büyük bütçe açıkları yaratmaktadır.

Yine dünyanın büyük petrol üreticilerinden Rusya için de akaryakıt fiyatındaki düşüş büyük sorun olmaktadır. Rusya gerek döviz rezervlerinde, gerekse petrol ve gaz gelirlerini topladığı varlık fonunda erime gören ülkelere biridir. Dolar karşısında değer kaybeden ruble özellikle ufak petrol ihracatçı Rus şirketlerine ise göreceli avantaj sağlamıştır.

Dünyanın en kalabalık nüfusa ve dolayısıyla yüksek miktarda akaryakıt ithali olan Çin ve Hindistan ucuz akaryakıttan faydalanan ülkelerdendir. Her iki ülke de düşen akaryakıt fiyatları nedeniyle özellikle benzin tüketiminde çok yüksek artış görürken, diğer taraftan stratejik petrol rezervlerini ucuz akaryakıt ile doldurulmaktadır.

Çoğunlukla akaryakıt ithalatçılarından oluşan Avrupa da düşen fiyatlardan olumlu etkilenen bölgedir. Pompa fiyatlarındaki önemli düşüşler, Avrupa ticareti için önemli bir girdi olan dizelin fiyatlarını düşürmüş olması, Yunanistan krizinden halen tamamen düze çıkmamış AB ekonomisini rahatlatan bir unsurdur.<sup>94</sup>

---

<sup>94</sup>Cüneyt Kozakoğlu, “Düşen Petrol Fiyatları Hangi Ülkeyi Nasıl Etkiliyor?” 11.01.2016, [http://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/01/160111\\_petrol\\_fiyatlari\\_dusus\\_analiz](http://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/01/160111_petrol_fiyatlari_dusus_analiz) Erişim Tarihi:12.01.2018

Dünya akaryakıt fiyatlarındaki meydana gelen değişiklik nedeniyle 2016 yılında da akaryakıt fiyatları kamuoyu gündemindeki yerini ve önemini korumuştur. Brent tipi ham petrol uluslararası piyasalarda 2016 yılına varil başına 37 \$ düzeyinde fiyatından, Ocak sonunda 29 \$'a kadar gerilemiştir. Yılsonunda ise 56 \$ düzeyinde çıkarak yılın en yüksek seviyesine gelmiştir. 2016 yılında ortalama Brent tipi ham petrol fiyatı 45 \$ olarak gerçekleşmiştir.

Akaryakıt fiyatındaki dalgalanmalar (özellikle ham petrol fiyatları) piyasalarındaki akaryakıttan elde edilen ürün fiyatlarını etkilemiş ve 2016 yılında benzin fiyatları en yüksek 561 \$/ ton en düşük 359 \$/ton, LPG oto gaz fiyatları ise en yüksek 373 \$/ton en düşük 259 \$/ton olarak gerçekleşmiştir. 2015 yıl ortalaması ile 2016 yıl ortalaması karşılaştırıldığında, Brent tipi ham petrolünün fiyatının dolar bazında 53,7 \$/varil'den 45,0 \$/varil'e indiği TL bazında ise %7,1 oranında azaldığı (146,4 TL/varil'den 136,0 TL/varil'e) görülmektedir. Bu değişimin sonucunda Akdeniz piyasalarında benzinin, motorinin ve LPG'nin CIF fiyatlarının TL bazında 2016 yıl ortalamasının 2015 yıl ortalamasına göre sırasıyla %8,3, %11,8 ve %3,8 oranında düştüğü anlaşılmaktadır.<sup>95</sup>

#### **4.2.2. Türkiye'de Toplam Bazda Akaryakıt Tüketimi**

Türkiye akaryakıtı, doğrudan enerji, üretimde hammadde veya ara madde olarak birçok alanda kullanılmaktadır. Artan nüfus ve üretim miktarı her geçen gün akaryakıt talebinde artışa neden olmaktadır. Akaryakıt talebinin büyük çoğunluğu ithal olarak karşılanmaktadır. Ürün bazlı ithalatta ilk sırayı akaryakıt ve mineral ürünler yer almaktadır. Bunun doğal sonucu olarak talep artışının, cari dengede negatif yönlü etkisi görülmektedir.

EPDK verilerine göre 2016 yılında en fazla akaryakıt tüketim sırasıyla İstanbul, Ankara ve İzmir' de gerçekleşmektedir. Yine en az akaryakıt tüketen iller Bayburt, Hakkâri ve son sırada Tunceli olarak gerçekleşmiştir. Bu durum akaryakıt tüketiminde nüfus ve sanayileşmenin doğrudan etkili olduğunu göstermektedir.

---

<sup>95</sup>Aydın Şahinalp, "Ham Petrol Fiyatları İki Yılın Zirvesinde", Dünya Gazetesi, 27.09.2017, <https://www.dunya.com/dunya/ham-petrol-fiyatları-iki-yılın-zirvesinde-haberi-383373> Erişim Tarihi: 13.01.2018

**Tablo 2: 2015 ve 2016 Yıllarında Türkiye’ de Resmi Akaryakıt Tüketimi**

2016 YILI AKARYAKIT ÜRÜNLERİ TÜKETİMLERİ				
A)	Akaryakıt Ürünleri (m <sup>3</sup> )	2015	2016	Fark
	95 Oktan (katkılı dahil)*	2.614.258	2.775.368	6,20%
	Kurşunsuz 97 ve Üzeri Oktanlı*	193.302	215.321	11,40%
	Toplam Benzinler	2.807.561	2.990.689	6,50%
	Motorin*	17.273.595	18.538.407	7,30%
	Motorin (Diğer)*	7.414.103	8.259.401	11,40%
	Toplam Motorinler (m <sup>3</sup> )	24.687.697	26.797.808	8,50%
	Otogaz* (m <sup>3</sup> )	5.480.752	5.610.593	2,40%
	Toplam Otomotiv Yakıtları * (m <sup>3</sup> )	32.976.058	35.399.097	7,30%
B)	LPG Ürünleri** (ton)			
	Dökme*	176.105	141.010	-19,90%
	Tüplü*	815.547	820.412	0,60%
	Otogaz*	3.069.221	3.141.932	2,40%
	Toplam LPG (ton)	4.060.873	4.103.354	1,00%
C)	Yağlama Yağları (ton)			
	Taşıt Yağları	210.807	232.779	10,40%
	Endüstriyel Yağlar	175.730	188.884	7,50%
	Deniz Yağları ve Gresler	45.303	42.821	-5,50%
	Toplam Yağlama Yağları (ton)	431.840	464.485	7,60%
D)	Taşıt Tanıma Sistemi Satışları (m <sup>3</sup> )	2015	2016	Fark
	Benzinler	119.419	122.331	2,40%
	Motorinler	2.445.968	2.496.091	2,00%
	Toplam TTS Satışları (m <sup>3</sup> )	2.565.387	2.618.421	2,10%

\*Kaynak: PETDER 2016 Sektör Raporu

Yukarıdaki tabloya göre en fazla tüketilen akaryakıt 29.293.899(m<sup>3</sup>) ile motorin ürünleri olmaktadır. Bunu sırasıyla 4.103.354 ton LPG ürünleri ile 3.113.020 (m<sup>3</sup>) ile benzin izlemektedir.

Akaryakıt fiyatlarında meydana gelen artışa rağmen 2015 yılına göre 2016 yılında meydana gelen talepte meydana gelen artış, nüfus artışına bağlı toplam talepte yükselme ile açıklana bilinir. Akaryakıtın ikamesi zor bir mal olması nedeniyle talep miktarı yükselen fiyatlara rağmen bu denli artması enflasyonist etkiye neden olmaktadır.

Akaryakıt satışlarında sadece LPG ürünlerinin bir kısmında azalma gözükmemektedir. LPG'nin tüketiciye kamyon-tankerlerle ulaştırılması ve tüketicinin tanklarında depolanması esaslarına dayanan dökme LPG ürünlerinde gerçekleşen azalmanın temel nedeni doğalgaz ile ısınmanın yaygınlaşması ile dökme ürünlere talebin azalmasıdır.

### 4.2.3. Türkiye’de Akaryakıt İthalinde Alınan Vergilerin Oranı Ve Bütçe Üzerindeki Etkisi

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

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

Akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesinde en önemli dönüm noktası ise 1984 yılıdır. 1984 yılının son günlerinde akaryakıt tüketim vergisi yürürlüğe girmiş ve 2002 yılında ÖTV’nin yürürlüğe girmesine kadar ki sürede akaryakıt ürünlerinden alınan temel vergi olmuştur. Süreç içinde ÖTV vergi oranı artırılmakla birlikte özellikle 1995 yılından sonra vergi gelirleri içinde önemli bir paya sahip olmuştur.

Türkiye’de akaryakıt ürünlerinden alınan temel vergi ÖTV olmuş ve uygulanmaya başladığından günümüze kadar KDV ile birlikte önemli boyutta vergi hasılatı sağlamıştır. Öyle ki, akaryakıt üzerinden elde edilen vergi gelirleri, toplam vergi gelirlerinin yaklaşık 1/5’ini bulmaktadır. Akaryakıt ürünlerinden elde edilen vergi gelirlerinin artışında tüketim artışının etkisi bulunsa da ana neden yüksek ÖTV tutarları ile KDV’nin oluşturduğu vergi yüküdür.<sup>96</sup>

Dolaylı vergiler akaryakıt sektöründe tüketiciye yansıyan fiyatın en önemli bölümünü oluşturmaktadır. Türkiye’de toplanan vergilerin önemli bir kısmı dolaylı vergilerden oluşmaktadır. Dolaylı vergiler içinde akaryakıt üzerinden alınan vergiler toplam dolaylı vergiler içindeki tahsilat ilk sırada yer almaktadır.

Türkiye’de akaryakıt sektörlerinden sağlanan dolaylı vergilerin toplamı, tüketime miktarında meydana gelen yükselmeye paralel olarak her sene artış eğilimi göstermiştir. Tüketim verileri üzerinden yapılan Akaryakıt ve LPG kaynaklı dolaylı vergilerin 2016

---

<sup>96</sup>Cem Barlas Arslan, ‘‘Türkiye’de Akaryakıt Üzerindeki Vergiler Ve Analizi’’ Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, 2012

yılındaki ağırlığına bakıldığında toplam dolaylı vergilerden elde edilen gelir 70 milyar Türk Lirası civarı gerçekleşmiştir. 2016 yılında, akaryakıt sektöründen sağlanan dolaylı vergiler 77,9 milyar TL düzeyine kadar ulaşmıştır. Bu toplamın 58 milyar TL'sini ÖTV oluştururken, 19,9 milyar TL'sini ise KDV oluşturmuştur. Akaryakıttan elden edilen toplam vergilere yönelik hesaplamalarda, 2010 yılından beri akaryakıt sektöründen sağlanan toplam dolaylı vergi gelirinin 409,9 milyar TL'ye ulaştığı hesaplanmıştır.

Akaryakıt sektöründen sağlanan dolaylı vergilerde ürün bazlı en yüksek oran motorinde (dizel) gerçekleşmiştir. Bunun başlıca nedeni, motorinin nakliye, deniz taşımacılığı, tarımsal üretimde kullanılması ve düşük vergi oranı nedeniyle benzin tüketiminin LPG'ye kayması neden olmuştur.

Dolaylı vergiler yoluyla (ÖTV, KDV) yaratılan kamu gelirleri son 3 yılda %9 artarak yaklaşık 75 milyar TL'ye ulaşmıştır. Ayrıca 2016 yılında kamunun toplam ÖTV ve KDV gelirlerinin yaklaşık %26'sını akaryakıt dağıtım sektöründeki dolaylı vergiler oluşturmaktadır.<sup>97</sup>

Dolaylı vergilerin pompa fiyatı içindeki yüzdesel oranı, petrol fiyatları, ÖTV, KDV tutarları ve döviz kurları gibi nedenlerle yıllar içinde sürekli değişiklik göstermektedir. Otomotiv sektöründe kullanılan temel akaryakıtların içinde en yüksek vergi oranı benzinde gerçekleşirken, en düşük vergi ise oto gaz LPG'dedir. ÖTV tutarları 08.09.2016 itibari ile benzinlerde 2,1765 TL/lt 'den 2,3765 TL/lt 'ye, motorinlerde 1,5945 TL/lt 'den 1,7945 TL/lt 'ye, LPG oto gazda ise 0,8837 TL/lt 'den 0,9957 TL/lt 'ye yükseltilmiştir. 2016 yılında benzinde bir litrelik pompa fiyatının ortalama 2,93 TL'sini (pompa fiyatının yaklaşık %65,0'i) dolaylı vergiler oluşturmuştur. Bu tutar motorinde 2,24 TL/lt (pompa fiyatının %58,9'u)ve LPG otogazda 1,30 TL/lt (pompa fiyatının%51,7'si) olarak hesaplanmıştır.2016 yılında petrol ürünlerinden sağlanan dolaylı vergiler, bir önceki yıla göre %10,9 artarak 77,9 milyar TL'ye ulaşmıştır, bunun 60,0 milyar 8,8 milyar TL'sini ise LPG oluşturmuştur.<sup>98</sup>

Bütçe gelirlerinin yaklaşık beşte birinin akaryakıt üzerinden alınan vergilerle karşılanması bu ürünler üzerinden alınan vergilerden vazgeçilmesini zorlaştırmaktadır. Bu şekilde elde edilen vergilerin mali anestezi etkisi olması da gelişmekte olan ülkelerde

<sup>97</sup><https://www.pwc.com.tr/tr/sektorler/enerji/akaryakit-dagitim-sektorunde-turkiye-ekonomisindeki-yeri-ve-onemi.pdf> Erişim Tarihi:14.01.2018

<sup>98</sup> Petder-2016 Sektör Raporu syf. 42-47

akaryakıt üzerinden alınan vergilerin bütçe içindeki payının önemli derecede yüksek olmasına neden olmaktadır.

Dolaylı vergiler haricinde sektörün istihdama yönelik ödediği toplam SGK katkı payları, personel gelir vergisi ve damga vergisinin yaklaşık 2 milyar TL olduğu tahmin edilmektedir.<sup>99</sup>

**Tablo 3: 2015 ve 2016 Yıllarında Türkiye’de ki Otomotiv Yakıtları Fiyatları**

2016 YILI OTOMOTİV YAKITLARI VERGİ/FİYAT BİLGİLERİ				
A)	Türkiye Pompa Fiyatları (TL/lt) *	2015	2016	Değişim
	Benzin - Pompa (95 Oktan)	4,91	4,48	-8,80%
	Motorin - Pompa (Standart 10ppm)	4,35	3,8	-12,50%
	Otogaz - Pompa (LPG)	2,78	2,42	-13,00%
	Vergisiz Benzin (95 Oktan)	1,98	1,62	-18,20%
	Vergisiz Motorin (Standart 10ppm)	2,09	1,63	-22,00%
	Vergisiz Otogaz (LPG)	1,47	1,17	-20,60%
B)	Uluslararası Piyasalarda Petrol ve Ürünlerin Fiyatı **			
	Brent (USD/Varil)	53,7	45	-16,20%
	Brent (TL/Varil)	146,4	136	-7,10%
	Benzin, CIF Med (TL/1000lt)	1.553,70	1.424,40	-8,30%
	Motorin, CIF Med (TL/1000lt)	1.388,60	1.225,00	-11,80%
	LPG, CIF Med (TL/1000lt)	1.078,70	1.037,90	-3,80%
C)	Hesaplanan Toplam Dolaylı Vergiler (Milyar TL) ***			
	Akaryakıt ÖTV	45,7	51,28	12,20%
	Akaryakıt KDV	16,46	17,75	7,90%
	LPG ÖTV	6,04	6,75	11,70%
	LPG KDV	1,99	2,09	5,00%
	Toplam Dolaylı Vergiler	70,2	77,9	10,90%

\*Kaynak: PETDER 2016 Sektör Raporu

Tablo 3’ e bakıldığında 2015 yılına göre 2016 yılında akaryakıttan sağlanan dolaylı vergilerin toplamında yüzde 10,90’ lık bir artış olmuştur. Uluslararası akaryakıt piyasasında meydana gelen fiyat düşüşlerine rağmen vergi oranlarında ki yükseliş ve toplam akaryakıt talebinde ki artış dolaylı vergilerden elde edilen gelirlerin artmasına neden olmuştur.

Dolaylı vergilerde ÖTV 58.03 Milyar TL olarak, KDV ise 19,84 Milyar TL olarak gerçekleşmiştir. ÖTV ‘ den elde edilen dolaylı vergiler KDV’ nin neredeyse üç katı olarak gerçekleşmiştir.

<sup>99</sup><https://www.pwc.com.tr/tr/sectorler/enerji/akaryakit-dagitim-sektorunde-turkiye-ekonomisindeki-yeri-ve-onemi.pdf> Erişim Tarihi:14.01.2018

#### **4.2.4. Akaryakıt İthalinde Alınan Vergilerin Türk Ekonomisinde Enflasyonist Etkisi**

Enflasyon; fiyatlar genel düzeyinde meydana gelen sürekli artışı ifade eder. Enflasyon düzeyi bir ekonominin istikrar düzeyini gösteren önemli bir parametredir. Enflasyon Türk ekonomisi için enflasyon sabitleşmiş bir sorun oluşturmaktadır.

Enflasyon talep veya maliyet yanlı olarak iki şekilde görülebilir. Talep yanlı enflasyon, üretilen mal ve hizmetlerin toplam talebi karşılamaması sonucu oluşur. Maliyet yanlı enflasyon ise maliyeti oluşturan girdilerin fiyatlarında yükselme sonucu, toplam arzda meydana gelen azalış veya piyasaya arz edilen ürünlerin daha yüksek oranda fiyatlandırılmasıdır.

Akaryakıt ithalinden alınan vergiler maliyet enflasyonunu etkilemektedir. Akaryakıt ara mal veya nakliye maliyeti olarak tüm sektörleri etkilemektedir. Bu nedenle akaryakıt üzerinden alınan vergilerin neden olduğu fiyat artışı tüm sektörleri etkileyen enflasyonist etkiye neden olmaktadır.

Yükselen akaryakıt fiyatları tüketici ve üreticiler için enflasyon vergisi gibi etki yapmakta, harcanabilir gelirin azalması, diğer mal ve hizmetler tüketimi için ayrılan payın düşmesine neden olmaktadır.<sup>100</sup>

Akaryakıt fiyatlarındaki değişim, bütçe kısıtı altında bireysel tüketim değiştirmekte ve fayda kaybına neden olabilmektedir.

Akaryakıt fiyat artışlarının enflasyonist etkileri, özellikle petrol krizlerinden itibaren tartışılmış, Türkiye’de yüksek enflasyonun nedeni olarak gösterilen akaryakıt fiyat artışları, 1986’dan sonra hızla düşmeye başlamış ve bu dönem için de petrol fiyatlarındaki düşüşün anti – enflasyonist etkisine vurgu yapılmıştır. Bununla birlikte, ham petrol ve akaryakıt fiyat artışlarının enflasyonu tetiklediği genel kabul görmekte birlikte, fiyat artışlarının, ürün ve hizmet fiyatlarına ne derece objektif yansıdığı tartışılması gereken bir husustur. Özellikle Türkiye’de, akaryakıt fiyat artışlarına bağlı olarak ortaya çıkan zincirleme fiyat artışları, reel maliyet yükselişinin üzerinde olup, bu durum psikolojik etki ile açıklanabilir.<sup>101</sup>

<sup>100</sup>Erhan İşcan, “Petrol Fiyatının Hisse Senedi Piyasası Üzerindeki Etkisi”, Maliye Dergisi, Sayı 158,Ocak - Haziran 2010, s. 611.

<sup>101</sup>Arslan, s. 41

Türkiye uzun yıllar enflasyonla mücadele etmiştir. Ancak iki binli yıllardan sonra güçlü ekonomiye geçiş programı ile biraz olsun istikrarı yakalamıştır. Ancak Türkiye hala akaryakıtta dışa bağımlı ülkedir. Özellikle enerji ihtiyacının yaklaşık % 90 gibi kısmını ithal etmektedir. Toplam ithalatımızın yaklaşık dörtte biri enerji maliyetleri oluşturmaktadır. Bu oran talep miktarına bağlı olarak her geçen yıl artmaktadır. Enerjinin üretim için temel girdi olması iktisadi açıdan önemini ortaya koymaktadır. Enerji maliyetlerinin artması mal ve hizmet fiyatlarıyla doğrudan alakalıdır. Dolayısıyla enerji fiyatları artarsa fiyatlar genel düzeyi de artacak böylece enflasyon kaçınılmaz olacaktır. Bu bağlamda fiyat istikrarının devamı ve enerji maliyetlerini azaltmak adına tasarruf edici önlemler almak aynı zamanda alternatif enerji kaynaklarına yönelmek yerinde olacaktır.

Türkiye petrolde %91 oranında ithalata bağımlı bir ülkedir. Dolayısıyla bir yandan tüketim artarken diğer yandan da fiyatların yükselmesi ödediğimiz faturayı büyötmektedir. Yani petrol fiyatlarının artması enflasyonu da arttırmaktadır. Bunun yanında petrol fiyatlarının petrol türevi ürönlere getirdiği etki de enflasyona yol açmaktadır. Akaryakıt fiyatında en büyük payın vergilere ait olması akaryakıttaki fiyat artışlarının ÜFE üzerinde etkisini arttırmaktadır.

Akaryakıt fiyatlarının enflasyon üzerindeki etkisi daha çok dolaylı olmaktadır. Akaryakıt fiyatlarının enflasyonist etkisi; maliyetlerde artıştan kaynaklanmaktadır. Türkiye’de kurların ayda %4-5 dolayında arttığı bir dönemde, dünya petrol fiyatlarının ani yükselişi, 12 aylık bir dönemde fiyat seviyesini ortalama %15-17 civarında arttırmaktadır.<sup>102</sup>

Tüketiciler akaryakıt fiyatlarının vergiler sebebiyle artmasına, düşmesinden daha az tepki vermektedir. Bazı akademik çalışmalara göre, akaryakıt tüketimini %1 düşürebilmek için akaryakıt fiyatlarının %10 arttırılması gerekmektedir. Dolayısıyla akaryakıt tüketimini önemli miktarda düşürebilmek için çok yüksek bir vergi artışı gereklidir. Bununla birlikte, vergilerde meydana gelen değişikliklerin tüketici toplam harcamalarını değiştirmesi için yapılacak değişikliklerin kalıcı olması gerekmektedir. Bunun temel nedeni, yaşam döngüsü veya sürekli gelir teorisine dayanmaktadır. Örneğin

---

<sup>102</sup> Rıdvan Karaca, “İthal Enerjiden Maliyetleri Enflasyon İlişkisi ve Türkiye Ekonomisi”, Kocaeli Üniversitesinde düzenlenen “Uluslararası Enerji ve Güvenlik Kongresi” başlıklı konferansta sunulan tebliğ, 2014, s.187-191

kalıcı bir vergi değişikliği, geçici bir vergi değişikliğine göre tüketici davranışları üzerinde daha geniş ve kalıcı bir etkiye sahiptir.

Tüketicilerin akaryakıt üzerinden alınan vergiye tepki göstermesinin birçok nedeni olabilir. Akaryakıt fiyatlarındaki bir değişikliğin etkisi, tüketicilerin gelecekteki yakıt maliyetinde meydana gelebilecek beklentilerine dayanır. Nispeten daha yükselen akaryakıt fiyatları, tüketicileri daha az özel araç kullanmaya, daha fazla toplu taşımayı tercih etmeye, işyerine daha yakın bir alanda ikamet etmeye itebilir. Birçok endüstrileşmiş toplumda akaryakıt vergileri, tüketicilerin akaryakıt kullanımlarını azaltmada bir araç olarak kullanılmaktadır. Ancak akaryakıt tüketiminden alınacak yüksek miktarda bir verginin politik maliyeti bu konuda karar alınmasını etkileyebilir.<sup>103</sup>

#### **4.2.5. Türkiye’de Akaryakıt İthalinde Alınan Vergilerin Ödemeler Dengesi Üzerinde Etkisi**

Bir ülkenin belli bir dönemde diğer ülkelerle yaptığı ekonomik bütün faaliyetlerin toplamını gösteren tabloya ödemeler dengesi tablosu denir. Bir ülkede ki gerçek ve tüzel kişiler ile devletin mal ve hizmet alımı için yaptığı tüm ödemeler negatif, diğer ülkelerin ilgili ülkeden aldıkları mal ve hizmet ile yatırımlar için yaptıkları ödemeler ise ödemeler dengesinde pozitif etki eden kalemlerdir.<sup>104</sup>

TÜİK verilerine göre; Türkiye 2016 yılında 198.618.235 dolar ithalat yapmış, buna karşılık 142.529.584 dolar ihracat gerçekleştirmiştir. İhracatın ithalatı karşılama oranı ise 71,8 olarak gerçekleşmiştir.

Türkiye’ nin ithalat ettiği ürünlerin başında akaryakıt gelmektedir. Akaryakıt üzerinden alınan vergilerin temel amaçlarından biride akaryakıt fiyatlarını etkileyerek toplam talebi kısmak ve böylece ödemeler dengesinde ki negatifliği azaltmaktır.

Akaryakıt ithalatçısı olan Türkiye’de bu durum ithalat faturasının artmasına neden olmaktadır. Diğer taraftan Türkiye ihracat gelirlerini artırmış olsa da ithalatı azaltmadığı için döviz gelirleri, döviz giderlerinden daha az olmaktadır. Sonuç olarak cari açık problemi gözlenmekte ve döviz açığı borçlanma ve sıcak para ile finanse edilmeye çalışılmaktadır. Nitekim döviz talebinde meydana gelen artış kurların artmasına ve

<sup>103</sup>Hakan Yavuz ve Temel Gürdal “Türkiye’de Akaryakıt Fiyatlarındaki Vergi Değişikliğinin Muhtemel Etkileri”, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt 13, Yıl 13, Sayı 1, 2017 s.4-5

<sup>104</sup><http://piyasarehberi.org/sozluk/odemeler-dengesi> Erişim Tarihi:17.10.2018

TL'nin değer kaybetmesine neden olmaktadır. Bu durum ise Merkez Bankası'nın faiz politikalarını doğrudan etkilemektedir. Akaryakıt fiyatlarındaki bir yükseliş para talebinde yükselişe neden olmakta, para talebi karşılanamayınca da faiz oranlarının artması sonucunda yatırım ve üretimde düşüş kaçınılmaz olmaktadır.<sup>105</sup>

Akaryakıt fiyatlarındaki artışın dış ticarete konu olan malların miktar ve fiyatlarını değiştirmesi yolu ile dış ticaret dengesinde değişmelere yol açması ise ticaret kanalı olarak adlandırılmaktadır. Finansman kanalı ise akaryakıt fiyatlarındaki artışın petrol ihraç eden ülkelerde varlık fiyatlarının ve karlarının artacağını varsaymaktadır. Akaryakıt ihraç eden ülkelerde artan sermayenin bir kısmı akaryakıt ithal eden ülkelere transfer edilecektir. Bu şekilde sermaye transferi sonucu cari dengede değişim yaşanacaktır.<sup>106</sup>

Bu açıdan bakıldığında akaryakıt fiyatlarındaki değişimin dış ticaret dengesi üzerindeki etkisinin belirlenmesi politika yapıcıları açısından önem arz etmektedir. Zira olası bir ilişkinin varlığı durumunda akaryakıt fiyatlarındaki değişimler izlenerek ilerleyen dönemlerde dış ticaret dengesinin gidişatı hakkında öngörude bulabilecek ve buna uygun kısa ve orta vadeli politikalar uygulanabilecektir. Yine bu ilişkinin sonucundan akaryakıt ithalatçısı bir ülke açısından alternatif enerji kaynaklarının oluşturulması için uzun vadeli politika uygulamaları yürürlüğe koyulması için politika önerileri sunulabilecektir.

Akaryakıt fiyatlarındaki bir artış karşısında para otoritesinin yapacağı sistematik müdahalelerin ekonomi üzerindeki resesyonist baskıyı artıracığını belirtmiştir. Resesyonist baskı sonucu ekonomi durgunluğa giderek yine dış ticaret dengelerinin bozulmasına neden olacaktır.

Akaryakıt fiyatlarındaki bir düşüş (yükseliş) Türkiye için dış ticaret dengesi (ve/veya cari işlemler dengesi ve ödemeler dengesi) üzerinde olumlu (olumsuz) etkiler yaratırken, aynı zamanda döviz finansman ihtiyacının da azalmasına neden olmaktadır. Varil bazında her 10 dolarlık artış veya düşüş ekonomimize 4-4,5 milyar dolarlık avantaj ya da dezavantaj yaratmaktadır.

---

<sup>105</sup>ARSLAN, s. 46

<sup>106</sup> Tayfur Bayat, , Ahmet Şahbaz ve Taner Akçacı, "Petrol Fiyatlarının Dış Ticaret Açığı Üzerindeki Etkisi: Türkiye Örneği" Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı: 42, 2013, s. 71

Bunun yanında düşük seyreden petrol fiyatlarının, Türkiye' nin ticaret yaptığı akaryakıt arz eden ülkelere ihracatımızı negatif yönde etkilemesi nedeniyle ihracat rakamlarında belli oranda düşme riski ortaya çıkarmaktadır. Ülkemizdeki petrol ürünlerindeki yüksek vergi (%62-64 civarında) ve kur farkı nedeniyle, petrol ürünlerde yapılan düşüş oranı ham petrol fiyatlarındaki düşüş oranı ile paralel olamamaktadır. Eğer petrol fiyatları düşük düzeyde en az altı ay kalacak olur ise, bunun sanayi kuruluşları için de bazı fiyat avantajları yaratması mümkün olabilecektir. Tüm bu gelişmeler, enflasyon üzerinde de belirli oranda pozitif etki oluşturacaktır.<sup>107</sup>

#### **4.2.6. Türkiye'de Akaryakıt İthalinde Alman Vergilerin Sosyal Adalet Etkisi**

Sosyal adaletle ilgili ilk yaklaşımlar Platon' un eserlerine atfedilse de, modern anlamda sosyal adalet kavramı sanayi devrimi sonrası ortaya çıkan emek-sermaye sorunsalı ile ortaya çıkmıştır.

Sanayi devriminden sonra işçi kesimi ile ilgili uygulanan politikalar ekseninde temellenen sosyal adaletin, literatürde tek bir tanımı olmadığı gibi, adalet anlayışını da net olarak betimlemek zordur.

Uluslararası Çalışma Örgütü Anayasası'nda tanımlandığı şekliyle tanımlarsak; “sosyal adalet, ırk, inanç ve cinsiyeti ne olursa olsun, toplumdaki bütün insanların maddi ve manevi ilerlemelerini ve gelişmelerini, özgür ve onurlu bir şekilde, ekonomik güvence altında ve eşit şartlarda sürdürmelerini sağlamaya yönelmiş değerdir.”

Ülkede verginin adil bir şekilde alındığı veya vergilendirmenin adaletli şekilde yapıldığının anlaşılabilmesi için, öncelikle o ülkenin vergi sistemi içerisinde dolaylı ve dolaysız vergilerin paylarına bakılması gerekmektedir. Uluslararası alanda vergi adaletinin varlığını göstermesi açısından da bir gösterge olarak kabul edilen dolaylı-dolaysız vergi oranları, aynı zamanda ülkelerin sosyo-ekonomik gelişimleri ile de paralel bir seyir izlemektedir.<sup>108</sup>

Dolaylı vergiler, dolaysız vergilere göre tahsilinin daha az maliyetli ve yönetiminin daha kolay olması, enflasyonist ortamlarda doğrudan fiyatlara yansıyan

<sup>107</sup> Nazan Yalçın Erik ve Şerife Merve Koşaroğlu, “Tarihsel Süreç Boyunca Değişen Petrol Fiyatları Şeyl Gazı Etkisi ve Bazı Öneriler”, C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 17, Sayı 2, 2016, s.136-137

<sup>108</sup>Abuzer PINAR, “Vergileri Kim Ödüyor ve Kamu Harcamalarından Kimler Yararlanıyor?”, Kasım 2004, [http://www.tesev.org.tr/rapor\\_kasim2004.pdf](http://www.tesev.org.tr/rapor_kasim2004.pdf), Erişim Tarihi:22.04.2018

özelliğinden ile talebi kısıcıcı rol oynaması, çok sayıda mal ve hizmet üzerine uygulanabilmesi ve zahmetsiz fakat önemli miktarda gelir sağlayabilmesi gibi nitelikleri açısından son yıllarda daha çok tercih edilmektedir. Dolaylı vergilerin en önemli sakıncası, gelire oranla tersine artan oranlı olması ve vergi adaletine ters düşmesidir. Kişi bazında değil, işlem bazında alınan dolaylı vergiler özellikle talebi esnek olmayan mal ve hizmetlerde, vergi adaletini bozucu yanları öne çıkmaktadır.<sup>109</sup>

Türk bütçesinin önemli bir kısmı dolaylı vergilerden karşılanmaktadır. Bunun sonucu olarak az gelirli kişilerde yüksek gelirli kişilerde aynı oranda vergi vermektedir.

Türkiye gibi gelir adaletsizliğinin yüksek olduğu bir ülkede dolaylı vergilerin, dolaysız vergilere nispeten bütçe gelirleri içindeki payının yüksek tutarda olması, dar gelir sahibi kişiler açısından alım gücünü negatif yönlü etkilemektedir.

Her ne kadar Özel Tüketim Vergisi “Özel Niteliğe Sahip” ürünler üzerinden alınması gerekmekte ise de akaryakıt gibi toplumun tamamını doğrudan veya dolaylı olarak etkileyen, bir üründen alınması vergilerin amaçlarından biri olan sosyal adaleti sağlama olgusuna zıttır.

---

<sup>109</sup> Hakan Yılmaz “Türkiye’de Vergi Yapısı ve 1980’den Sonra Sektörel Vergi Yüklerinin Gelişimi”. Devlet Planlama Teşkilatı Uzmanlık Tezi, 1996, Ankara

## 5. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDE AKARYAKIT İTHALİNDE ALINAN VERGİLER VE TÜRKİYE İLE KIYASI

### 5.1. Avrupa Birliği Ülkelerinde Akaryakıt Fiyatlarının Önemi ve Tespiti

Tüm dünya ekonomileri gibi AB ülkeleri de varlığını sürdürebilmek için enerjiye ihtiyaç duymaktadır. Günümüzde AB ülkelerinde de Türkiye’ de olduğu gibi temel enerji kalemi akaryakıttır. Buna karşın AB ülkelerinde Türkiye’ den farklı olarak yenilene bilinen enerji kaynaklarına yapılan yatırımların tutarı milli gelir içinde ki payı daha fazladır.

AB aslında bir enerji birliği olarak ortaya çıkmıştır. Schuman Deklarasyonunun bir sonucu olarak, 1951 yılında, Belçika, Federal Almanya, Lüksemburg, Fransa, İtalya ve Hollanda'dan oluşan altı üye ile Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) kuruldu. Söz konusu Topluluğun Yüksek Otoritesi'nin ilk başkanı ise, Schuman Deklarasyonu'nda fikir babası Jean Monnet oldu. Böylece, savaşın ham maddeleri olan kömür ve çelik, barışın araçları oluyor; dünya tarihinde ilk defa devletler kendi iradeleri ile egemenliklerinin bir kısmını ulus üstü bir kuruma devretmiştir.<sup>110</sup>

AB, sahip olduğu firmalar baz alındığında dünyanın 2. en büyük petrol ürünleri üreticisidir.(Petrol rafine kapasitesi baz alınmıştır.) Dünya toplamının% 16'sına sahip bir petrol rafine etme kapasitesine sahiptir. Petrol arıtımını etkileyen düzenleyici önerileri görüşmek üzere, Avrupa Birliği Komisyonu iki yılda bir düzenlenen AB Arıtma Forumu'nu organize etmektedir.<sup>111</sup>

2016 yılında AB Ham petrol arz hacmi 560236,066 ton olarak gerçekleşmiştir. Bu nüfusa oranla dünya ortalamasının çok üstündedir.

<sup>110</sup>AB Bakanlığı, “AB Tarihçesi”, 2013, [www.ab.gov.tr](http://www.ab.gov.tr) Erişim Tarihi: 22.01.2018

<sup>111</sup>EuropeanEnergyCommission<https://ec.europa.eu/energy/en/topics/oil-gas-and-coal> Erişim Tarihi:22.01.2018

**Tablo 4: AB Ülkelerinde 2016 Yılında Yapılan Toplam Ham Petrol Arzı**

Ülke	Tedarik Hacmi (Ton)
Avusturya	7.335,00
Belçika	31.431,59
Bulgaristan	6.175,79
Hırvatistan	2.507,00
Danimarka	7.106,67
Finlandiya	11.961,98
Fransa	55.801,56
Almanya	82.639,00
Yunanistan	23.696,00
Macaristan	6.705,39
İrlanda	3.126,75
İtalya	60.878,20
Litvanya	9.502,85
Hollanda	60.795,51
Polonya	24.573,03
Portekiz	14.198,24
Romanya	11.389,97
Slovakya	5.778,36
İspanya	64.171,36
İsveç	19.394,00
Birleşik Krallık	51.067,82
<b>TOPLAM</b>	<b>560.236,07</b>

\*Kaynak: ec.europa.eu

Vergi teşviğiyle motorinde ki artış eğilimi, AB'nin otomobil için kullandığı akaryakıt talep yapısında esaslı değişikliğe neden olmuştur. Otomotivler için benzin tüketiminden, motorine geçiş yaklaşık yarım asır önce başlamış ve benzinde talebin önemli ölçüde azalmasına ve AB'de motorin üretimindeki eksikliğe neden olmuştur. AB'de benzine olan toplam talep azalmaya devam ederken motorin olan talep artışı devam etmektedir. 2016 yılında motorin/benzin talep oranı 2,6'ya ulaşmıştır. AB motorinde ki bu yönlü artışın çevresel etkilerini göz önüne alarak yeni düzenlemeler yapmakta, emisyon salınımını önlemek için ekstra vergisel yaptırımlar getirmektedir.

2016'da AB'nin petrole olan toplam talebi 691,1 milyon ton civarında gerçekleşmiştir. AB üyesi yirmi sekiz ülkenin toplam petrol talebi ise 2016 yılında 626,1 milyon ton olarak gerçekleşerek, 2015 yılına kıyasla yaklaşık %1'lik bir artış göstermiştir. AB'ye üye devletlerin birçoğunda toplam akaryakıtta olan talepte bir artış meydana gelmiştir. Slovakya, Polonya ve Slovenya sırasıyla %5, %3,5 ve %3 ile en yüksek petrol talebini sergilemiştir. Çek Cumhuriyeti %5, Macaristan %3,7 ve Letonya'da ise %2,5 düşüş oranı ile, en büyük düşüşlerin yaşandığı AB ülkeleri olmuşlardır.

2015 yılında, AB, Norveç, İsviçre ve Türkiye’de 125.000’i aşkın benzin istasyonu vardır. Bu istasyonlar Avrupa’daki yollarda 230 milyon Avrupa’daki Benzin İstasyonlarının Sayısı (2016) Fuels Europe 2017 Statistical Report otomobile ve 30 milyonu aşkın kamyonu akaryakıt sağlamaktadır.<sup>112</sup>

AB ülkelerinde petrol türevi akaryakıtların fiyat tespitinde kullanılan terimler ve bu tespit şekli şu şekildedir:

i. WTİ (West Texas İntermediat) Petrolü, ABD’nin Texas ve Oklahoma eyaletlerinde çıkarılan petrole verilen isimdir.

ii. Brent Petrolü, Kuzey Denizinden çıkarılan farklı petrolerin karışımına denilmektedir.

iii. OPEC Petrolü, Petrol İhraç Eden Ülkeler adını taşıyan bu petrolün fiyatı 11 OPEC üyesi ülke (Cezayir, Libya, Nijerya, Endonezya, İran, Irak, Kuveyt, Katar, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri ve Venezuela) tarafından belirlenmektedir.

Brent petrolün fiyatı Londra’daki Uluslararası Petrol Ticareti (International Petroleum Exchange= IPE) tarafından belirlenirken, WTİ petrolünün fiyatı Newyork borsasında oluşmaktadır.

Piyasada yer alan petrol çeşitlerinin fiyatları, genelde brent petrol temel alınarak belirlenmekte ve WTİ petrolün fiyatı, ortalama brent petrol fiyatının genellikle iki dolar üzerinde yer almaktadır. OPEC petrolünün fiyatı ise, genellikle brent petrolünün bir kademe altında oluşmaktadır.<sup>113</sup>

## **5.2. Avrupa Birliğinde Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergiler**

Avrupa Birliği’nin temelini oluşturan anlaşmalardan biri olan Roma Antlaşması ile ortaya konulan ana hedef, mal, sermaye, kişi ve hizmetlerin serbest dolaşımını sağlayacak ortak bir pazar kurulmasıdır. Bu doğrultuda, ülkeler arasındaki ticareti

---

<sup>112</sup> PETDER 2016 Sektör Raporu, s. 19

<sup>113</sup> Hacı Bayraç, “Uluslararası Petrol Piyasasının Ekonomik Analizi”, Türkiye Ekonomi Kurumu Yayınları, S.10, <http://www.tek.org.tr/dosyalar/BAYRAC-ENERGY.pdf> Erişim Tarihi: 25.01.2018

etkileyen dolaylı vergiler ve dolayısıyla özel tüketim vergisi ile katma değer vergisi öncelikli olarak uyumlaştırma politikasının konularından birisi olmuştur.

Vergi politikası bir ülkedeki tüm maliye politikalarının genel bir parçasıdır. Bir ülkede izlenen vergi politikaları hangi oranda etkin olabilirse, o ülkedeki milli servetin ülke bireyleri arasındaki dağılımı o derece etkin olacaktır. AB’nde vergi politikaları küçük yerel yönetim farklılıkları ile birlikte tümüyle, üye ülkelere ortak olarak belirlenmektedir. Fakat burada üzerinde durulması gereken önemli nokta, AB üyesi ülkeler vergi politikalarını oluştururken AB’nin kurucu antlaşması olan Roma Antlaşmasından bağımsız hareket edemeyeceğidir.

AB üyesi ülkelerinde getirilen vergisel standardizasyonun temel amaçları şunlardır:

\* Üye ülkelerin direkt vergiler konusunda sürekli olarak veri alış-verişinde bulunmalarını sağlamak.

\*Tüketicilerin ve işletmelerin diğer bir üye ülkedeki hakları konusunda tam anlamıyla bilgilendirilmelerini sağlamak.

\*Ulusal vergi sistemlerinin AB’nin genel hedeflerinin gerçekleştirecek bir şekilde yapılanmasını sağlamak ve böylece ekonomik ve parasal birliğin bir realite olmasına alt yapı hazırlayabilmek.

\*AB’de ki endüstri yapısının uluslararası rekabete tam olarak uyumunun sağlanması. AB’nin yeni üyelerle genişlemesini sağlamak.

\*AB’nin vergi toplama sistemindeki olumsuzlukların ve özellikle vergi kaçakçılığını önleyici tedbirlerin alınması.<sup>114</sup>

AB ülkelerinde de Akaryakıt üzerinden alınan vergiler Türkiye’de ki gibi ÖTV ve KDV’ dir. AB ülkelerinde KDV oranları genel itibariyle Türkiye’den yüksektir.

AB Komisyonu ve Maliye Bakanlığı verilerinden yapılan hesaplamalara göre, 28 AB ülkesi arasında en yüksek KDV oranını yüzde 27 ile Macaristan, en düşük KDV’yi yüzde 15 ile Lüksemburg’dadır. Macaristan’ı yüzde 25 ile Danimarka, İsveç ve

---

<sup>114</sup> “Türk ve AB Vergi Sisteminin Karşılaştırılması”, [https://koto.org.tr/files/AB-Turkiye\\_Vergi\\_Sistemleri.pdf](https://koto.org.tr/files/AB-Turkiye_Vergi_Sistemleri.pdf) Erişim Tarihi:31.01.2018

Hırvatistan takip ederken, Romanya ve Finlandiya'da ise KDV yüzde 24 düzeyindedir. Yunanistan, Polonya, Portekiz ve İrlanda'da KDV yüzde 23, Slovenya'da ise yüzde 22 olarak uygulanıyor.<sup>115</sup>

ÖTV ' de ise daha farklı bir durum söz konusu olmaktadır. Türkiye' de ÖTV 'ye tabi mallarda ki vergi tutarı AB ortalamasının üstünde yer almaktadır. Ayrıca AB' de ÖTV ' ye tabi olmayan dört sayılı listede ki bazı mallar gibi kimi ürünlere de Türkiye' de ÖTV' ye tabidir.

Farklı vergi oranları uygulandığı sürece, fiyat üzerinde doğrudan bir etki meydana getiren özel tüketim vergileri, ticarete konu olan malların serbest dolaşımını engelleyecek farklılıklara yol açabilecektir. Mali olarak bütünleşmiş bir topluluktan bahsedilebilmesi için, birbirinden farklı sosyal, kültürel ve ekonomik geçmişleri olan devletlere önemli gelir sağlayan ve belirli ürünler üzerinden alınan özel tüketim vergileri, KDV ile birlikte yürütülmelidir. Bu doğrultuda, Avrupa Birliği'nin vergi uyumlaştırma politikası, dolaylı vergiler alanındaki genel tüketim vergisi olan KDV'den sonra özel tüketim vergilerine ağırlık vermektedir.

Avrupa Birliği'nin özel tüketim vergilerini uyumlaştırmasının çeşitli sebepleri bulunmaktadır. Özel tüketim vergileri uyumlaştırılmadan sadece KDV'nin uyumlaştırılması yeterli olmadığını anlayan AB, ÖTV alanında da çok sayıda direktif çıkarılarak uyumlaştırılma çalışmaları yürütülmüştür. Ayrıca özel tüketim vergisinin yapısı ortak pazarın işleyişi bakımından çeşitli riskler taşımaktadır. Özel tüketim vergileri, işlem hacmi üzerinden alınan vergilerle birlikte doğrudan doğruya ekonomik politikalara bağlı oldukları ölçüde, millete dayalı ayrımcılık oluşturarak ya da bu ayrımcılığı sürdürerek, üye devletlerarasındaki rekabeti önemli ölçüde bozan bir yapıya sahip bulunmaktadır.

Avrupa Birliği'nde özel tüketim vergileri, tütün mamulleri, alkollü içkiler, madensel yağlar ve diğer bazı mal ve hizmetler üzerinden alınan vergiler olarak tasarlanmıştır. Ülke bazlı bakıldığında ise her bir ulusun kendi sosyo-ekonomik geçmişini yansıtan bir biçimde çeşitli mal ve hizmetler özel tüketim düzenlemelerine tabi kılınmıştır. Söz konusu özel tüketim durumlarına kamu sağlığı, enerji verimliliği, çevre gibi politika bakış açılarının neden olduğu söylenebilir. Avrupa Birliği'nin gelmiş olduğu

---

<sup>115</sup> Dünya Gazetesi, 04.11.2013, <https://www.dunya.com/ekonomi/turkiye-en-dusuk-kdv-oranli-ulkeler-arasinda-haberi-226215>

mevcut bütünleşme seviyesinde de söz konusu tarihsel farklılıklar devam etmekte ve ülkeler kendi ekonomi politikalarının bir parçası olarak özel tüketime tabi mallar belirleyebilmektedir.

AB ülkelerinde de ÖTV Türkiye’ de ki gibi, malların ilk kullanımına konu olmaktadır ve üretimden veya üretimin belirli aşamalarından genel olarak alınmayıp belirli mal ve hizmetlerin piyasaya çıkış aşamasında alınan bir vergi türüdür. Avrupa Birliği’nin ortak vergi politikasına ilişkin uyum çalışmalarında temel olarak üye ülkeler arasındaki oran ve uygulama farklılıklarının tek pazar içerisindeki rekabeti saptırıcı bir etki meydana getirmesinin önlenmesi istenmiştir.

Avrupa Komisyonu’nun 2001 yılında yayımladığı resmi bildirimine göre, 81 tütün mamulleri, akaryakıt ürünleri ve alkollü içeceklerdeki vergi oran farklılıklarından dolayı vergi hileleri ve gümrük kaçakçılığı eğilimi oluşmaktadır. <sup>116</sup>

Önceleri sadece madeni yağlarla sınırlı olan enerji ürünlerine ilişkin asgari oran sistemi, 27 Ekim 2003 tarih ve 2003/96/EC sayılı Direktif ile kömür, doğalgaz ve elektrik de dahil olmak üzere tüm enerji ürünlerini kapsayacak şekilde genişletilmiştir.

Enerji ürünlerinin vergilendirilmesi konusunda üç temel direktif bulunmaktadır. Bunlar;

- ÖTV’ye tabi malların alınması, taşınması ve izlenmesine ilişkin 92/12/EEC sayılı Konsey Direktifi<sup>6</sup>

- Enerji ürünleri ve elektriğin vergilendirilmesine ilişkin 2003/96/EC sayılı Direktif ,

- Mazot ve Karosenin mali sınıflandırılmasına ilişkin 95/60/EC sayılı Direktif ,

Enerji fiyatları Topluluğun enerji, ulaştırma ve çevre politikaları açısından büyük önem taşımaktadır. İç pazarın doğru işleyişinin sağlanması ve diğer Topluluk

---

<sup>116</sup> Sencer Turunç, “Avrupa Birliği’nin Vergi Uyum Politikası Çerçevesinde Özel Tüketim Vergileri Ve Türk Özel Tüketim Vergisi Mevzuatına İlişkin Bir Değerlendirme”, AB Uzmanlığı Tezi, 2016, Ankara, s.37-43

politikalarının hedeflerine erişilebilmesi, enerji ürünlerinden alınacak minimum vergi oranlarının Topluluk düzeyinde belirlenmesini gerektirmiştir.<sup>117</sup>

AB ülkelerinde akaryakıt üzerine konulan vergilerin temel amaçlarından biride çevresel faktörlerdir. Yenilebilir enerji kaynakları vergisel açıdan da teşvik edilmektedir. Öte yandan karbon salınımını azaltması da verginin negatif dışsallık etkisi olarak AB ülkelerinde sıkça uygulanan bir yöntemdir.

### **5.3. Avrupa Birliği İle Türkiye Akaryakıt Fiyatları Karşılaştırmasında Dikkat Edilmesi Gereken Hususlar**

Gerek Türkiye' nin bulunduğu coğrafi konumu, gerekse akaryakıt fiyatlarının hesaplanmasında baz alınan sistemin benzerliği açısından Türkiye ile AB ülkelerinin kıyaslanması, Türk ekonomisinde akaryakıt fiyatlarının önemini anlamak açısından doğru olacaktır. Bu durum Türkiye' nin uzun yıllar dış politika hedefi olarak belirlediği AB üyeliği açısından da önemlidir. Ekonomik düzey olarak referans alınan AB ülkelerindeki hane halkının satın alma gücü ile Türkiye' de ki hane halkının satın alma gücü kıyaslanmalı ve bu doğrultuda akaryakıt için ödenen fiyatlar karşılaştırılmalıdır.

Satın alma gücünde ki farklılıklardan başka, vergisel sistemindeki ve vergi bilincinde ki farklar ile akaryakıt sektörlerindeki farklılıklarda dikkate alınmalıdır.

Türkiye' de de AB ülkelerine benzer şekilde akaryakıt fiyatını etkileyen en önemli faktör dolaylı vergilerdir. 2016 yılı içinde değişiklik göstermekle birlikte, ortalama olarak Türkiye' nin akaryakıt üzerinden aldığı dolaylı vergi payı, AB ülkeleri arasında yüksek sıradadır. Böylece birim başına maliyetler AB ülkelerine göre yüksek olmaktadır.

Vergiler arasındaki farkın dışında, AB ülkeleri ile Türkiye arasında vergi tahsil yöntemlerinde de farklılıklar mevcuttur. Türkiye' de rafineri çıkışlarında akaryakıt dağıtıcılarınca ödenen ÖTV tahsilatı satış sonrasında yapılmaktadır. Bu durum akaryakıt dağıtıcılarına ekstra finansman maliyeti yüklemekte, bu durum fiyatlara yansımaktadır. Ayrıca, Türkiye' de her ayın başından, ayın on beşine kadar oluşan ÖTV, ait olduğu ayın yirmi beşinci gününde, ay sonuna kadar oluşan ÖTV ise takip eden ayın onuna kadar ödenmektedir. Bazı AB ülkelerinde ise ÖTV ödeme zamanları Türkiye' ye kıyasla daha uzundur. Bazı ülkelerde ÖTV borcu takip eden ayın 15' ine kadar, bazı ülkelerde ise takip

---

<sup>117</sup>Mert Erkan, "Özel Tüketim Vergisi İle İlgili Düzenlemelerin Avrupa Birliği Muktesebatı Açısından Değerlendirilmesi", Vergi Dünyası, Kasım 2008, s.1-3

eden ayın 20.gününe kadar ödenebilmektedir. Bu durum Türkiye’de ki firmalar açısından ekstra bir maliyet yaratmaktadır.

Türkiye’de vergili ve vergisiz akaryakıt fiyatlarının AB ülkelerindeki fiyatlarla direkt olarak karşılaştırılması yanlış ve eksik analizlere yol açmaktadır. Akaryakıt fiyatlarının ülkelerde oluşan payları etkileyen birçok etken olabildiği gibi, değişen sürelerde oluşan ekonomik, hukuki değişiklikler ve bunlara bağlı olarak ortaya çıkan sonuçlar kar paylarında değişikliğe neden olabilir. Ayrıca AB ülkelerinin kendi içinde de, ülkelerin gerekliliklerine ve ekonomik imkânlarına bağlı olarak ciddi farklılıklar vardır.

Türkiye ve AB ülkelerinde tüketicilerin piyasaya davranışları da farklıdır. Fiyatlara ve vergilere verilen tepkiler farklılık göstermektedir. AB ülkelerinde akaryakıt üzerine konulan vergiler Türkiye’ye göre daha fazla kamuoyu oluşturmaktadır.

Benzer şekilde AB ülkeleri ile Türkiye’ nin temel piyasa dinamikleri farklıdır. Akaryakıt ürünleri Avrupa ülkelerinin bir kısmında tamamen, bir kısmında ise kısmen self-servis olarak adlandırılan istasyonlarda satılmaktadır. Türkiye’de ise self servis istasyon yerine personel barındıran, dağıtıcı/bayi istasyon sahipliği ile şekillenen işletme modelleri mevcuttur. Bu durum ekstra maliyet yaratmaktadır. Yine AB’de istasyon başı ortalama satışlar Türkiye’deki istasyonların ortalama satışlarının 2-3 katı şeklinde gerçekleşmektedir. AB ülkelerinde akaryakıt nakliye işlemlerinin önemli bir kısmı boru hatları ile gerçekleşirken, Türkiye’de bu oran AB ülkelerine göre oldukça düşüktür.

Önemli farklılıklardan biride vergi toplama yöntemleridir. AB ülkelerinde şirket finansmanı da vergi sistemi içerisinde düşülürken, Türkiye’de akaryakıt sektöründe vergilendirme firmalar açısından ilave finansman ihtiyacı doğurmaktadır. Bu şekilde doğrudan Türkiye ve AB ülkelerinin istasyon perakende satış fiyatlarının direkt olarak karşılaştırılması doğru olmayan sonuçlar doğurmaktadır.

AB ülkeleri ile Türkiye’ nin fiyat bildirim yöntemlerinde farklılıklar mevcuttur. AB Petrol Bültenine ülkeler haftalık ortalama/ tek gün, iskontolu satışlar dahil/hariç, en düşük fiyat, süpermarketler/hipermarketler ve self-servis istasyonlar dahil/hariç gibi farklı yaklaşımlarla fiyatlarını iletmektedirler.

Türkiye’de yasal yükümlülükler çerçevesinde ilave maliyetler de mevcuttur. AB’de neredeyse hiç rastlanmayan, kaçakçılık faaliyetleri, akaryakıt sektörünü son derece olumsuz etkilemektedir. Ayrıca bu faaliyetler akaryakıt sektörünün kaçakçılıkla

mücadele için ilave tedbirler almasını zorunlu kılmaktadır. Bu durumda ilave maliyet artışına neden olmaktadır.

Türkiye ile AB ülkelerinin ekonomik altyapısı birbirinden bir çık konuda ayrılmaktadır. Türkiye kırılğan ekonomik yapı ve yüksek enflasyon oranına sahiptir. Bunun sonucunda Türkiye’ de finansman maliyetleri AB ülkelerine göre daha fazladır.

AB ülkeleri ile Türkiye’ de finans altyapısında da farklılıklar vardır. Kredi kartından alınan komisyonlar, borçlanma ve banka garanti mektuplarından kaynaklı maliyet artışları, AB ülkeleriyle kıyaslandığında Türk akaryakıt sektöründe ilave finansal yükler olarak ortaya çıkarmaktadır. Avrupa Birliği ülkelerindeki fiyatların derlendiği ve kamu oyuna açıklandığı AB Petrol Bülteni’nin öneriler bölümünde bazı üye devletlerin raporlama sürecindeki tutarsızlıkların, doğrudan tüketici fiyat karşılaştırmalarını yanlış şekilde analiz edilmesine neden olacağı ve kıyaslama yapılırken bununda göz önüne alınması gerektiği belirtilmiştir.

AB üyesi ülkeler ile Türkiye’nin vergili ve vergisiz akaryakıt fiyatı kıyaslamaları yapılırken yukarıda ifade edilen faktörler dikkate alınmalı, kıyaslamalar bu farklılıkların ışığında ele alınmalıdır.<sup>118</sup>

#### **5.4. Avrupa Birliği Ülkeleri İle Türkiye Akaryakıt Fiyatları Karşılaştırması ve Satın Alma Gücü Paritesi Çerçevesinde Değerlendirilmesi**

AB ülkeleri ile Türkiye’ de ki akaryakıt fiyatlarının kıyaslanmasından önce AB ‘ de ki satın alma gücü ile Türkiye’ de ki satın alma gücüne bakmak gerekir.

Satın alma gücü; ülkeler arasında var olan fiyat farklılıklarını kaldırarak, farklı para birimlerinin satın alma gücünü birbirine eşitleyen değişim oranıdır. Satın alma gücü nisbi ve mutlak satın alma gücü olarak ayrıştırılabilir.

Mutlak satın alma gücü; döviz kurlarına çevrilmiş fiyat düzeylerinin her bir ülke için aynı olmasını gerektirir. Belli bir mal sepetinde ki ürünlerin bir ülkedeki fiyatının, cari döviz kurlarına göre ifade edildiğinde dünyanın her yerinde aynı olması gerektiğini anlatır. Bu sayede bir yerli para birimi her ülke için aynı satın alma gücüne sahip olur.

Nispi satın alma gücü ise; döviz kurunun, yabancı ve yurtiçi enflasyon oranları arasındaki farkı baz alınarak belirlenmesidir. Nispi anlamda önemli olan belirli bir andaki

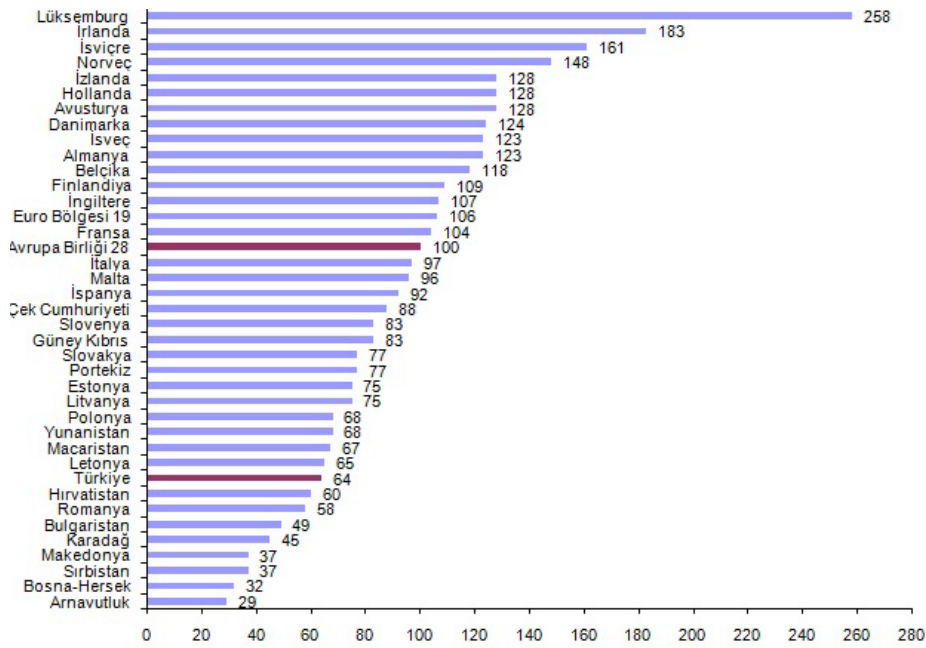
---

<sup>118</sup> PETDER 2016 Sektör Raporu, s. 38-40

döviz kuru değildir. Belirli bir başlangıç yılı temel alınarak kurların ne şekilde değiştii önemlidir. Yurtiçi enflasyon oranı, dış enflasyondan daha fazla olan ülkede döviz kuru, bu fark ölçüsünde yükselir.

Uluslararası mukayeselerde satın alama gücü paritesinin kullanılması, ülkeler arası fiyat yönlü farklılıklardan kaynaklı sorunların ortadan kalkması sebebiyle daha doğru sonuçlar elde edilmesine olanak sağlar.<sup>119</sup>

### Şekil-1:Avrupa Coğrafyasında Bulunan Ülkelerin 2016 GSYH Endeks Değerleri



\*Kaynak: TÜİK

Şekil 1’deki veriler ışığında, SGP’ye göre kişi başına gayri safi yurtiçi hasıla (GSYH) endeksi 2016 yılı sonuçlarına göre 28 Avrupa Birliği (AB) ülkesi ortalaması 100 iken, bu değer Türkiye için 64 olarak gerçekteleşmiştir. Bu durumda Türkiye AB ortalamasının %36 puan altındadır.

Şekil 1’de 28 AB üyesi ülke, 3 Avrupa Serbest Ticaret Birliği (EFTA) ülkesi (İsviçre, İzlanda ve Norveç), 5 aday ülke (Türkiye, Makedonya, Karadağ, Sırbistan ve Arnavutluk) ve 1 potansiyel aday ülke (Bosna-Hersek) mevcuttur. Tüm bu mevcut 37 ülke arasında SGP’ye göre kişi başına GSYH endeksi en yüksek ülke 258 ile Lüksemburg, en düşük ülke ise 29 ile Arnavutluk’tur.

<sup>119</sup> Nurdan Aslan ve Ayşe Nesliğül Kanbur, “1980 Sonrası Türkiye’de Satın Alma Gücü Paritesi Yaklaşımı”, Marmara Üni. İ.İ.B.F Dergisi, Cilt No:23, Sayı 2,2007, s. 14

Ülkelerin gelişmişlik düzeylerinin karşılaştırılmasında kişi başına gayri safi yurtiçi hasıla temel göstergelerdendir. Bu durumda Türkiye AB ortalamasının altında kalarak, GSYİH olarak AB ülkelerinin gerisindedir. Buna karşın akaryakıt fiyatları bakımından ve akaryakıtı uygulanan vergiler bakımından benzerlik göstermektedir. Bu durumda

Günümüzde hem AB ülkeleri hem de Türkiye için ise akaryakıt gıda veya giyecek gibi temel ekonomik ihtiyaç durumuna gelmiştir. Akaryakıt olmadan üretim, ulaşım veya temel enerji ihtiyaçlarının karşılanması mevcut sistemde imkânsızdır. Bu nedenle gerek AB ülkeleri gerek Türkiye’ de kişilerin akaryakıtta ödedikleri tutarlar ülkelerin gelişmişlik düzeyi baz alınarak kıyaslanması gerekmektedir.

**Tablo 5: AB Ülkeleri ve Türkiye Aralık/2016 Tarihi ile 95 Oktan Kurşunsuz Benzinde Uygulanan Vergilerin Karşılaştırması**

Ülke	Toplam Vergi (TL/LT)	Vergi Oranı (%)
Birleşik Krallık	3,14	72,94
Hollanda	3,35	71,72
İsveç	3,09	69,96
İtalya	3,21	69,6
Yunanistan	3,05	68,68
Almanya	2,79	68,12
Fransa	2,81	67,78
Belçika	2,72	67,71
Portekiz	3,08	67,49
Finlandiya	2,99	67,38
İrlanda	2,75	67,23
Türkiye	2,82	66,62
Slovenya	2,54	66,09
Slovakya	2,49	65,86
AB 28 Ağırlıklı Ortalaması	2,5	65,66
Danimarka	2,91	64,92
Hırvatistan	2,4	64,18
Çek Cumhuriyeti	2,13	63,71
Avusturya	2,2	62,65
Polonya	1,82	59,79
Litvanya	2	59,73
Estonya	1,92	59,55
Macaristan	2,01	59,55
Letonya	2,05	59,45
Güney Kıbrıs Rum Yönetimi	2,19	59,24
İspanya	2,14	58,77
Romanya	2,08	58,68
Lüksemburg	2,01	58,31
Malta	2,45	56,95
Bulgaristan	1,75	51,54

\*Kaynak: [www.europa.eu](http://www.europa.eu), EPDK Petrol ve LPG Piyasası Fiyatlandırma Raporu Aralık 2016

Tablo 5 ‘e göre Türkiye’ de 95 oktan benzinin ( birçok araçta temel yakıt olarak kullanıla bilinen benzin türü) hem vergili hem vergisiz fiyatları AB ülkelerinin ortalamasının üstünde gerçekleşmiştir. Türkiye’ de ki 95 oktan benzinin vergisiz fiyatı AB’ nin 28 üye ülkesinin ağırlıklı fiyatından litre başına 0.32 TL fazla olarak

gerçekleşirken, vergi oranı 0.96 puan fazladır. Bu durum akaryakıt maliyetinin yanı sıra yüksek vergi oranlarının da 95 oktan kurşunsuz benzinde fiyatları AB ülkelerine göre yükselttiğini gösterir.

**Tablo 6: AB Ülkeleri ve Türkiye Aralık/2016 Tarihi ile Motorinde (Dizel) Uygulanan Vergilerin Karşılaştırması**

Ülke	Motorin (TL/LT)	Motorin (%)
Birleşik Krallık	3,15	71,97
İtalya	2,74	68,29
İsveç	2,78	67,14
Fransa	2,22	66,66
Slovenya	2,19	65,75
Hollanda	2,21	64,18
Belçika	2,09	63,73
Almanya	2,05	63,42
İrlanda	2,32	63,17
Türkiye	2,11	62,43
AB 28 Ağırlıklı Ortalaması	2,05	62,38
Finlandiya	2,36	61,38
Portekiz	2,2	60,47
Hırvatistan	1,96	60,42
Avusturya	1,86	59,22
Estonya	1,79	58,66
Slovakya	1,85	58,62
Romanya	1,94	58,32
Danimarka	2,1	58,27
Macaristan	1,87	58,16
Güney Kıbrıs Rum Yönetimi	2,08	58,15
Çek Cumhuriyeti	1,9	57,14
İspanya	1,74	56,54
Polonya	1,63	56,44
Letonya	1,67	55,27
Malta	2,15	54,05
Litvanya	1,59	54,02
Lüksemburg	1,51	53,05
Yunanistan	1,72	52,02
Bulgaristan	1,65	48,01

\*Kaynak: [www.europa.eu](http://www.europa.eu). EPDK Petrol ve LPG Piyasası Fiyatlandırma Raporu Aralık 2016

Tablo 6 'ya göre Türkiye' de motorin ( en çok kullanılan akaryakıt türü) hem vergili hem vergisiz fiyatları AB ülkelerinin ortalamasının üstünde gerçekleşmiştir. Türkiye' de ki motorin vergisiz fiyatı AB' nin 28 üye ülkesinin ağırlıklı fiyatından litre başına 0.06 TL fazla olarak gerçekleşirken, vergi oranı 0.05 puan fazladır. Motorinin Türkiye' de en çok kullanılan akaryakıt türü olması da göz önüne alındığında bu akaryakıt türünden elde edilen vergi geliri AB ülkelerinin birçoğundan fazladır.

**Tablo 7: AB Ülkeleri ve Türkiye Aralık/2016 Tarihi ile LPG' ye Uygulanan Vergilerin Karşılaştırması**

ÜLKE	VERGİSİZ FİYATLAR (TL/LT)	TOPLAM VERGİ (TL/LT)	VERGİ ORANI (%)
Türkiye	1,21	1,26	51
Hollanda	0,98	0,94	49
Litvanya	0,87	0,82	49
Polonya	0,79	0,61	44
Portekiz	1,05	0,8	43
İtalya	1,1	0,83	43
Letonya	0,99	0,68	41
Macaristan	1,32	0,82	38
Bulgaristan	0,94	0,56	37
Slovakya	1,26	0,64	34
Çek Cumhuriyeti	1,07	0,54	34
Almanya	1,16	0,58	33
Slovenya	1,29	0,63	33
Estonya	1,23	0,52	30
Romanya	1,27	0,52	29
Fransa	1,72	0,65	27
İspanya	1,41	0,42	23
Hırvatistan	1,28	0,35	21
Lüksemburg	1,08	0,28	20
Belçika	1,1	0,23	17

\*Kaynak: [www.europa.eu](http://www.europa.eu). EPDK Petrol ve LPG Piyasası Fiyatlandırma Raporu Aralık 2016

Tablo 7 'ye göre Türkiye' de AB ülkelerinden daha fazla kullanım alanı bulan LPG (oto gaz) ürünlerine uygulanan vergi %51 ile tüm AB ülkelerinden fazladır. Vergisiz satış fiyatı ise yine ortalamasının üstünde gerçekleşmiştir. Bu durum daha pahalı LPG ' ye daha yüksek vergi oranı uygulanmasını bunun sonucunda ise LPG den elde edilen vergi gelirin toplam tutarının çok daha fazla olması sonucunu doğurur.

EPDK verilerine göre Türkiye'deki araç sahipleri Avrupa ülkeleri içinde en pahalı oto gazı kullanmaktadır.

Tüm bu veriler ışığında AB ülkeleri ile Türkiye'de ki akaryakıt fiyatlarının karşılaştırılması gerekir.

Gerek AB gerekse Türkiye' de akaryakıt birim maliyetleri yaklaşık olarak aynı iken uygulanan vergiler ile ülkemizde akaryakıt fiyatlarında önemli artış gözükmektedir.

Kişi başına düşen milli gelir ortalaması ile bakıldığında ise ortada çok açık bariz bir fark olduğu anlaşılmaktadır. Kişi başına düşen ortalama milli gelir AB ülkelerinde 36 bin 500 dolar, ülkemizde ise 10 bin 850 dolar civarındadır. AB'de ortalama gelir ile 23 bin 850 litre benzin, 26 bin 450 litre mazot ve 52 bin 900 litre oto gaz alabilmektedir.

Kişi başına ülkemizde yıllık ortalama gelir ile 7 bin 140 litre benzin, 8 bin 100 litre mazot ve 12 bin litre oto gaz alınabilmektedir. AB'de yaşayan bir kişi ortalama olarak, bir Türk vatandaşından 3 kattan fazla benzin ve mazot alabilirken 4 kattan fazla oto gaz alabilmektedir.

Yunanistan gibi Türkiye'ye komşu olan ve akaryakıt maliyeti açısından arada hiçbir fark bulunmayan bir ülkede bile, 1 litre benzin almak için asgari ücret 18 dakika çalışmak gerekirken, Türkiye'de bu 43 dakikadır. AB ülkeleri ile Türkiye'nin satın alma gücüne baktığımızda, akaryakıt fiyatlarının alım gücüne göre çok pahalı olduğu gözükmektedir.<sup>120</sup>

Satın alma güçleri ve GSYİH dikkate alındığında AB ülkeleri ile Türkiye arasında uçurum olmasına rağmen, akaryakıt fiyatları ve akaryakıtta ödenen fiyatlar açısından da aynı farktan söz edilemez. Bu durum Birlik üyesi ülkelerin tüketicilerinin harcamaya ayırdıkları bütçe içindeki payda, akaryakıtta ödedikleri toplam tutarın düşük seyretmesine neden olurken, Türkiye'de kişisel harcamalarda akaryakıtta ayrılan payın yüksek derecede olmasına neden olmaktadır.

---

<sup>120</sup>Özcan Kadioğlu, "1 Litre Benzin Almak İçin Yunanistan'da 18 Türkiye'de 43 Dakika Çalışmak Gerekiyor", 08.11.2017, <https://www.dunya.com/kose-yazisi/1-litre-benzin-almak-icin-yunanistanda-18-turkiyede-43-dakika-calismak-gerekiyor/389881> Erişim Tarihi: 30.01.2018

## 6. SONUÇ

Akaryakıt üzerinden alınan Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi'nin ekonomik etkilerini ele almayı amaçlayan bu çalışma üç bölümde ele alınmıştır. Bu doğrultuda ilk bölümde Türk Vergi Sistemi genel hatlarıyla anlatılmış ve akaryakıt üzerinde ki temel vergiler olan Katma Değer Vergisi ile Özel Tüketim Vergisi detaylıca açıklanmıştır.

Dolaylı vergiler içerisinde gerek Türkiye' de gerekse dünyada en yaygın şekilde uygulanan vergi Katma Değer Vergisidir. Katma Değer Vergisi üretim faktörlerinin nihai tüketiciye ulaşmasına kadarki her aşamada elde edilen katma değer vergilendirilmesi üzerine kurulmuştur.

Özel Tüketim Vergisi ise ekonomik sürecin üretim veya dağıtım aşamalarında istisna ve muafiyetler dışında kalan bütün mal ve hizmetlerden genel olarak alınan dolaylı bir vergidir. Dolaylı vergilerin ortak özelliği yaygın tüketime sahip olan mallara uygulanan, yönetimlerinin kolay ve hasılatlarının yüksek olmasıdır. Mali anestezi özelliğine sahip olan bu vergiler, bu özelliği dolayısıyla kamu idarecileri tarafından tercih edilir. Dolaylı vergilerin bütçe içindeki payı, yarattıkları vergisel adaletsizlik nedeniyle daha çok gelişmemiş ya da gelişmekte olan ülkelerde yüksektir.

Akaryakıtın temel enerji girdisi olarak kullanılması, tüketiminin yaygın, esnekliğinin düşük olmasına neden olmaktadır. Akaryakıt üzerindeki Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi bütçe gelirleri içindeki yüksekliği düşünüldüğünde vazgeçilmesi zor bir kamusal gelirken, tüketiciler için ödenen her vergi tüketim için ayrılan bütçelerinden zorunlu kesintidir.

Çalışmanın ikinci bölümünde Türkiye'de akaryakıt fiyatının tespiti ve bu fiyata etki eden faktörler ile akaryakıtta temel fiyat belirleyicisi olan ithalat sırasında alınan vergiler detaylıca açıklanmış ve Türkiye' de akaryakıt tespit edilmesinde Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu tarafından belirlenen otomatik sistemin işleyişi, bu sistemin bileşenleri tanıtılmıştır. Buna göre ülkeye en yakın, en büyük uluslararası pazar olan İtalya'nın Genova/Lavera Limanı'nda ki Platts European tarafından maliyet, navlun ve

sigorta bedelinin içeren fiyata, döviz kuru ve vergiler eklenerek akaryakıt fiyatları tespit edilir.

Çalışmanın yine bu bölümünde akaryakıt ithalatın da alınan Katma Değer Vergisi ile Özel Tüketim Vergisinin hesaplanması detaylıca açıklanmıştır. Buna göre her türlü ithalat işlemi olduğu gibi akaryakıt ithalatı da Katma Değer Vergisine tabidir. Yine KDV Kanununun 26. Maddesi döviz ile yapılan işlemlerde KDV matrahının ne şekilde hesaplanacağını anlatılmıştır. İlgili kanun maddesi gereği döviz ile yapılan işlemlerde Katma Değer Vergisi matrahı vergiyi doğuran olayın meydana geldiği andaki Merkez Bankası'na belirlenen cari kur üzerinden Türk parasına çevrilerek hesaplanır. Özel Tüketim Vergisinde ise bir sayılı listede yer alan akaryakıt ürünlerinin ithalatçıları veya rafineriler dahil imal edenler tarafından tesliminin özel tüketim vergisine tabi olduğu açıklanmıştır. (I) Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliği ise Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonuna göre her, akaryakıt türü için belirli bir oranda ( kilogram ya da litre birim üzerinden) Özel Tüketim Vergisi tarh edilmesini sağlamıştır.

Vergiler dışında da akaryakıt fiyatını etkileyen unsurlar mevcuttur. Bunlar arz-talep dengesi, siyasi etkiler, döviz kurları ve diğer etkiler başlığı altında detaylıca açıklanan fiyat spekülasyonu, teknoloji ve çevresel etkilerdir. Tüm bu unsurlar akaryakıt fiyatlarında dalgalanmalara yol açmakta, bunun sonucunda ekonomide çeşitli etkiler meydana gelmektedir.

Çalışmanın dördüncü bölümü, akaryakıt üzerinden alınan vergilerin ekonomiye olan etkilerinin incelenmesidir. Akaryakıt ithaline bağlı olarak yüksek akaryakıt fiyatları akaryakıt ithalat eden ülkelerin reel milli gelirlerinin azalmasına sebep olmaktadır. Akaryakıt tüketiminin, fiyatlarının artış oranı doğrultusunda azaltılması mümkün olmadığından hane halkının toplam harcama tutarı artmakta, dolayısıyla tüketicilerin diğer harcamalara ayırdığı bütçe azalmaktadır. Akaryakıt üzerinden alınan vergiler hem talep yanlı hem de maliyet yanlı enflasyonist etkiye neden olmaktadır.

İthalat üzerine konulan vergilerin cari açığı azaltması beklenmektedir. Buna karşın akaryakıt ithalinde veya dağıtım aşamasında uygulanan vergiler tüketim miktarlarını, var olan alışkanlıklar ve akaryakıtın zorunlu tüketim malı olması nedeniyle aynı oranda azaltmamaktadır. Bu nedenle akaryakıt ithalinde alınan vergilerin cari açığı düşürdüğünü söylemek zordur.

Yine yüksek oranda vergilendirilen akaryakıt kayıt dışılık yaratmaktadır. İki ülke arasında akaryakıt fiyat farkı olduğu durumlarda, akaryakıt fiyatı ucuz ülkeden temin edilip daha pahalı olan yerde satılması ciddi bir kar sağlamaktadır. Bu durum kayıt dışılığı teşvik etmektedir.

Ekonomi üzerindeki olumsuz etkilerine rağmen 2016 Yılında toplanan vergi gelirlerinin yaklaşık %17'si akaryakıt üzerinden alınan vergilerden elde edilmiştir. Bu bütçe içinde ki akaryakıt üzerinden alınan vergilerinin neden vazgeçilmez olduğunun kanıtıdır. Bu vergilerin bu denli büyük olması, akaryakıt ithalinde alınan vergilerin sadece çevresel faktörler veya dışa bağımlılığın azalması amacıyla değil, devlet harcamaları için büyük bir kaynak oluşturmak amacıyla da yürürlüğe konulduğunu gösterir.

Çalışmamızın son kısmında Türkiye' nin bulunduğu coğrafi konumu ve akaryakıt fiyatlarının hesaplanmasında baz alınan sistemin benzerliği açısından AB ülkelerinde ki akaryakıt ithalinin vergilendirilmesi ve bunun sonuçları kıyaslanmıştır. Bu durum Türkiye' nin uzun yıllar dış politika hedef olarak belirlediği AB üyeliği açısından da önemlidir. Bu kıyaslama yapılırken AB ülkelerinde mevcut ekonomik ve akaryakıt sektörüne ilişkin farklılıklara dikkat çekilmiş ve kıyaslanmanın daha doğru sonuç vermesi için bu farklılıklar baz alınarak yapılmıştır. Yine yapılan kıyaslama için iki ülkedeki fiyatları satın alam gücü karşılaştırılmıştır. Buna göre 28 Avrupa Birliği ülkesi ortalaması 100 iken, bu değer Türkiye için 64 olarak gerçekleşmiştir.

2016 Yılında 95 Oktan Kurşunsuz Benzinde uygulanan vergilerin karşılaştırmasında Türkiye' nin fiyatı Avrupa Birliği ülkeleri içinde on ikinci sırada yer alırken, uygulanan 66,62 vergi oranı ile Avrupa Birliği ülkelerini ortalamasının üstünde olduğu gözlemlenmiştir.

2016 Yılında Türkiye' de en çok tüketilen akaryakıt olan motorinin Avrupa Birliği ülkeleri ile kıyaslanması neticesinde hem çıplak akaryakıt fiyatı hem de vergi oranının yakın olduğu tespit edilmiştir.

LPG bazlı kıyaslamadaysa Türkiye yüzde elli bir vergi oranı ile Avrupa Birliği ülkelerin hepsinden daha fazla vergi yükümlülüğüne sahiptir.

Kişi başına düşen milli gelir ortalaması ile bakıldığında ise arada önemli bir fark bulunmaktadır. Kişi başına düşen ortalama milli gelir AB ülkelerinde 36 bin 500 dolar

iken bu rakam Türkiye’de ise 10 bin 850 dolar civarındadır. AB’de ortalama gelir ile 23 bin 850 litre benzin, 26 bin 450 litre mazot ve 52 bin 900 litre oto gaz alabilmektedir.

Akaryakıt üzerinden alınan vergiler günümüzde olduğu gibi ileriki yıllarda da devletler için önemli bir kamu kaynağı olmaya devam edecektir. Bu nedenle ekonomide ki yarattığı etkilere rağmen akaryakıttan alınan vergiler yerini koruyacaktır.

## KAYNAKÇA

### *Kitaplar*

- Beyanname Düzenleme Kılavuzu-Gelir Vergisi Kanunu, 1. Baskı, İstanbul, Hesap Uzmanları Derneği Yayınları, 2013
- Bilici Nurettin, Vergi Hukuku, Seçkin Yayınları, Ankara, 2004
- Bilici Nurettin, AB – Türkiye İlişkileri, Seçkin Yayınları, Ankara, 2007
- Edizdoğan Nihat ve Çelikkaya Ali, Vergilerin Ekonomik Analizi, 2. Basım, Dora Yayınları
- Erdem Metin - Şenyüz Doğan - Tatlıoğlu İsmail, Kamu Maliyesi, Ekin Yayınları, Bursa, 2003
- Erginay Akif, Kamu Maliyesi, Turhan Kitabevi, 12.Baskı, Ankara,1987
- Erol Ahmet, Türk Vergi Sistemi ve Vergi Hukuku, Yaklaşım Yayıncılık, Ankara, 2009
- Gülçiçek Ayşegül, Yorum ve Açıklamalarla Katma Değer Vergisi, Gelirler Kontrolörleri Yayınları, 1.Bakı, İstanbul, 2015
- Kemal Oktar, Özel Tüketim Vergisi Yorum ve Açıklamaları, PWC, İstanbul, 2012
- Kızılot Şükrü - Şenyüz Doğan - Taş Metin - Dönmez Recai, Vergi Hukuku, Yaklaşım Yayıncılık, 2006
- Muter Naci, Kamu Maliyesi, İkinci Baskı, Emek Matbaası, Manisa, 2006
- Oktar Kemal, KDV İstisnalar ve İadeler, Savaş Yayınevi, Ankara, 2009
- Parasız İlker, Para Banka Finansal Piyasalar, Ezgi Kitabevi, Bursa, 2000
- Pehlivan Osman, Kamu Maliyesi, Savaş Yayınları, Ankara, 2015

Şener Abdüllatif, Tanzimat Dönemi Osmanlı Vergi Sistemi, 1. Baskı, İşaret Yayınları,  
Ankara, 1990

Seyidoğlu Halil, Uluslar Arası İktisat, 11. Baskı, Güzem Yayınları, İstanbul, 1996

Tokatlıoğlu Yıldız Mircan, Avrupa Birliği'nde Maliye Politikası ve Türkiye Açısından  
Bir Değerlendirme, Alfa Basım Yayınları, 2004, İstanbul

## *Sürelî Yayınlar*

Adnan Gerçek, Dış Ticaret Üzerindeki Mali Yükümlülükler. Yaklaşım Dergisi, Sayı:184, 2008

Armağan Ramazan, “Türkiye’de Gelir ve Kurumlar Vergisi Oranlarında İndirimin Vergi Gelirleri Üzerine Etkileri”, Isparta, 2007

Aslan Nurdan ve Kanbur Ayşe Nesligül, “1980 Sonrası Türkiye’ de Satın Alma Gücü Paritesi Yaklaşımı”, Marmara Üni. İ.İ.B.F Dergisi, Cilt No:23, Sayı 2, 2007

ATILGAN Hasan, “Vergilemenin Ekonomik Büyüme Üzerindeki Etkileri: Türkiye’deki Durumunun Analizi,” Maliye Bakanlığı Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Kurulu Başkanlığı, Yayın No: 2004/365, Ankara, 2004

Bayat Tayfur, Şahbaz Ahmet ve Akçacı Taner, “Petrol Fiyatlarının Dış Ticaret Açığı Üzerindeki Etkisi: Türkiye Örneği” Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Sayı: 42, 2013

Bulut Mustafa, Gümrük Vergisine Eş Etkili Vergi ve Mali Yüklerin Gümrük Vergisi Tanımı Kapsamında Değerlendirilmesi, Vergi Dünyası, Sayı: 314, Ekim 2007

Erik Nazan Yalçın ve Koşaroğlu Şerife Merve, “Tarihsel Süreç Boyunca Değişen Petrol Fiyatları Şeyl Gazı Etkisi ve Bazı Öneriler”, C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt 17, Sayı 2, 2016

Erkan Mert, “Özel Tüketim Vergisi İle İlgili Düzenlemelerin Avrupa Birliği Muktesebatı Açısından Değerlendirilmesi”, Vergi Dünyası, Kasım 2008

Gökbunar Alırıza, “Türk Vergi Sisteminde Reform Gereği”, DEÜ İİBF Maliye Bölümü Yayını, İzmir, 1997

Hacıköylü Canatay ‘İthalat Sırasında Ödenen Vergiler ve Diğer Mali Yükümlülükler: Türkiye ve Cep Telefonu İthalatı’, Aksaray Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Cilt 7., 2014

İpek Evren ve Öksüzler Oktay “Dünya Petrol Fiyatlarındaki Değişimin Büyüme ve Enflasyon Üzerindeki Etkisi: Türkiye Örneği”, ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 7, Sayı 14, 2011

Kibritçioğlu Aykut ve Kibritçioğlu Bengi “Ham Petrol ve Akaryakıt Ürünü Fiyat Artışlarının Türkiye’de ki Enflasyonist Etkisi”, 1999

- Kolçak Menşure, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 27, Sayı: 4, Erzurum, 2013
- Kutlu Erol, Gümrükleme, TC. Anadolu Üniversitesi Yayını No:1969, Eskişehir, 2009
- Özkaya Şule “Petrol Fiyatlarının Ekonomilere Etkisi” Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi,Sayı1, 2001
- Pamuk Mehmet, “Sosyal Adalet Açısından Türk Vergi Sisteminde En Az Geçim İndirimi, Müterakkilik ve Ayırma Prensibi”, Maliye Araştırma Merkezi Konferansları, S: 24, 1975
- Poyraz Erkan ve Didin Saliha, “Altın Fiyatlarındaki Değişimin Döviz Kuru, Döviz Rezervi ve Petrol Fiyatlarından Etkilenme Derecelerinin Çoklu Faktör Modeli İle Değerlendirilmesi”, Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi Y.2008, C.13, S.2
- Saklar Ersin, “Petrol Ürünlerinde ÖTV Uygulaması”, Yaklaşım, İstanbul, 2010, sayı 216
- Saraçoğlu Fatih, 1930-1939 Döneminde Vergi Politikası, Maliye Dergisi, Ankara, 2009
- Sarioğlu Fatih, “Cari Açık Tartışmaları Bağlamında Türkiye’de Vergi Reformu”, Akademik Hassasiyetler, 2017
- Solak Ali Osman, “Petrol Fiyatlarını Belirleyici Faktörler”, Uluslararası Alanya İşletme Fakültesi Dergisi, 2012, C:4, S:2,
- Şahin Erdil, “Türkiye’nin Cari Açık Sorunu” Ekonomi Bilimleri Dergisi Cilt 3, No 2, 2011
- Tokatlıoğlu Mircan Yıldız “Türkiye’de Dış Ticaretin Vergilendirilmesi ve Avrupa Birliği”, Akdeniz İ.İ.B.F. Dergisi (10), Antalya, 2005
- Tülümce Sevinç Yaraşır, Özpençe Özay “Türkiye’de Özel Tüketim Vergisi ve Cari Açık Arasındaki İlişkinin Analizi” Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi Cilt:13 Sayı:49, 2014
- Yanar Rüstem, “Türkiye’de Enerji Tüketimi, Ekonomik Büyüme Ve Cari Açık İlişkisi” Ekonomi Bilimleri Dergisi, Cilt 3, No 2, 2011
- Yavuz Hakan ve Gürdal Temel “Türkiye’de Akaryakıt Fiyatlarındaki Vergi Değişikliğinin Muhtemel Etkileri”, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt 13, Yıl 13, Sayı 1, 2017

- Yavuz Hakan ‘‘Türkiye’ de Akaryakıt Fiyatındaki Vergi Değişikliğinin Muhtemel Etkileri’’, Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi, Cilt 13, Yıl 13, Sayı 1, 2017,
- Yetkiner Hakan ve Berk İstemi, ‘‘Cumhuriyet, Enerji Petrol Fiyatlarındaki Artışın Nedenleri ve Etkileri’’, Elektrik Mühendisleri Odası Yayınları, 8. Sayı, 2008
- Yıldırım Taylar, ‘‘Vergi Teorisi Açısından Özel Tüketim Vergileri ve Türk Özel Tüketim Vergisi Uygulaması’’ Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Cilt: 12, Özel S., İzmir, 2010

## *Tezler*

Arslan Cem Barlas, ‘‘Türkiye’de Akaryakıt Üzerindeki Vergiler Ve Analizi’’ Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi, 2012

Denizhan Tuncer, Vergi Tekniği Açısından Gümrük Vergisinin Değerlendirilmesi, Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Bursa, 2007

Okan Erol, ‘‘Kişisel Harcama Vergisi Türk Vergi Sistemi İçin Bir Reform Önerisi’’ Doktora Tezi, Kadir Has Üniversitesi SBE, İstanbul,2010, s.63

Yücel Mehmet, ‘‘Kayıtdışı Ekonomi Bakımından Türk Vergi Sisteminin Analizi’’ Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi SBE, 2014

## ***Elektronik Yayınlar***

“Altı Soruda Petrolün Fiyatı”, DeutscheWelle Türkçe, 26.01.2016,  
<http://www.dw.com/tr/alt%C4%B1-soruda-petrol%C3%BCn-fiyat%C4%B1/a-19004195> (Erişim Tarihi:09.01.2018)

Abuzer PINAR, “Vergileri Kim Ödüyor ve Kamu Harcamalarından Kimler Yararlanıyor?”, Kasım 2004, [http://www.tesev.org.tr/rapor\\_kasim2004.pdf](http://www.tesev.org.tr/rapor_kasim2004.pdf),  
Erişim Tarihi:22.04.2018

AB Bakanlığı, ‘Türk ve AB Vergi Sisteminin Karşılaştırılması’,  
[https://koto.org.tr/files/AB-Turkiye\\_Vergi\\_Sistemleri.pdf](https://koto.org.tr/files/AB-Turkiye_Vergi_Sistemleri.pdf) (Erişim Tarihi:31.01.2018)

AB Bakanlığı, “AB Tarihçesi”, 2013, [www.ab.gov.tr](http://www.ab.gov.tr) (Erişim Tarihi: 22.01.2018)

Aydın Şahinalp, “Ham Petrol Fiyatları İki Yılın Zirvesinde”, Dünya Gazetesi, 27.09.2017,  
<https://www.dunya.com/dunya/ham-petrol-fiyatları-iki-yılın-zirvesinde-haberi-383373> (Erişim Tarihi: 13.01.2018)

Cüneyt Kozakoğlu, “Düşen Petrol Fiyatları Hangi Ülkeyi Nasıl Etkiliyor?” 11.01.2016,  
[http://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/01/160111\\_petrol\\_fiyatları\\_dusus\\_analiz](http://www.bbc.com/turkce/haberler/2016/01/160111_petrol_fiyatları_dusus_analiz) (Erişim Tarihi:12.01.2018)

Dünya Gazetesi, (Erişim Tarihi: 04.11.2013), <https://www.dunya.com/ekonomi/turkiye-en-dusuk-kdv-oranlı-ülkeler-arasında-haberi-226215>

Dünya Gazetesi, (Erişim Tarihi:04.11.2013), <https://www.dunya.com/ekonomi/turkiye-en-dusuk-kdv-oranlı-ülkeler-arasında-haberi-226215>

Gib.gov.tr, (Erişim Tarihi : 28.01.2018)

Hacı Bayraç, “Uluslararası Petrol Piyasasının Ekonomik Analizi”, Türkiye Ekonomi Kurumu Yayınları, S.10, <http://www.tek.org.tr/dosyalar/BAYRAC-ENERGY.pdf> (Erişim Tarihi: 25.01.2018)

<http://enerjienstitusu.com/2014/12/18/makale-petrol-cevre-iliskisi/> (Erişim Tarihi:12.01.2018)

- <http://piyasarehberi.org/sozluk/odemeler-dengesi> (Erişim Tarihi:17.10.2018)
- <http://www.globalpetrolprices.com/> (Erişim Tarihi 13.01.2018)
- <https://seloris.wordpress.com/2011/03/17/turk-vergi-sistemi> (Erişim Tarihi 20.10.2017)
- <https://www.integralforex.com.tr/petrol> (Erişim Tarihi: 10.01.2018)
- <https://www.pwc.com.tr/tr/sectorler/enerji/akaryakit-dagitim-sektorunde-turkiye-ekonomisindeki-yeri-ve-onemi.pdf> (Erişim Tarihi:14.01.2018)
- Oğuzhan Gömlersiz, “Damga Vergisi”, 2016, <https://www.parasut.com/blog/damga-vergisi> (Erişim Tarihi 12.11.2017, s.1)
- Özcan Kadioğlu, “1 Litre Benzin Almak İçin Yunanistan’da 18 Türkiye’de 43 Dakika Çalışmak Gerekıyor”, 08.11.2017, <https://www.dunya.com/kose-yazisi/1-litre-benzin-almak-icin-yunanistanda-18-turkiyede-43-dakika-calismak-gerekiyor/389881> (Erişim Tarihi: 30.01.2018)
- Serkan Şahin, “Akaryakit Fiyatları Nasıl Belirlenir”, 15.01.2013 <http://www.toplumsalbakis.org/enerji/index.php/yayinlar-raporlar/item/385-akaryak%C4%B1t-fiyatlar%C4%B1-nas%C4%B1-belirlenir.html> (Erişim Tarihi 09.01.2018)

[www.europa.eu](http://www.europa.eu)

### ***Diğer Kaynaklar***

Enerji Piyasası Kurulu, 2016 Faaliyet Raporu

Hakan Yılmaz, “Türkiye’de Vergi Yapısı ve 1980’den Sonra Sektörel Vergi Yüklerinin Gelişimi”, Devlet Planlama Teşkilatı Uzmanlık Tezi, 1996, Ankara

Rıdvan Karaca, “İthal Enerjiden Maliyetleri Enflasyon İlişkisi ve Türkiye Ekonomisi”, Kocaeli Üniversitesinde düzenlenen “Uluslararası Enerji ve Güvenlik Kongresi” Başlıklı Konferansta Sunulan Tebliğ, 2014

Özel Tüketim Vergisi (I) Sayılı Liste Uygulama Genel Tebliği

Sencer Turunç, “Avrupa Birliği’nin Vergi Uyumu Politikası Çerçevesinde Özel Tüketim Vergileri Ve Türk Özel Tüketim Vergisi Mevzuatına İlişkin Bir Değerlendirme”, AB Uzmanlığı Tezi, 2016, Ankara,

Uluslararası Şeffaflık Derneği, Türkiye’de Dolaylı ve Dolaysız Vergiler

10/238 Sayılı Meclis Araştırma Komisyonu Raporu, 2005

488 Sayılı Damga Vergisi Kanunu