



Otomobil Satışlarının Vergilendirilmesi: Hindistan – Türkiye Örneği

Furkan Kılınç¹ 

Zeynep Arıkan² 

RESEARCH ARTICLE

Araştırma Makalesi

MAKALE BİLGİSİ

Gönderme: 28.08.2024

Düzeltilme : 23.02.2025

Kabul : 05.03.2025

Yayın : 30.06.2025

iThenticate benzerlik oranı: %10

JEL Kodu:

H20, H24, K34

Anahtar Kelimeler:

Türkiye, Hindistan,
Dolaylı Vergiler, Mal ve
Hizmet Vergisi, Özel
Tüketim Vergisi

Ö Z E T

Vergi, devletlerin kamusal ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, vatandaşlarının hukuki statüsü ve gelir durumlarına göre kanuni cebir altında karşılıksız olarak topladığı, birincil ve en önemli gelir kaynağıdır. Devletlerin vergiyi eksiksiz ve zamanında toplayabilmeleri uygulamış oldukları vergi sistemlerine bağlıdır.

Hindistan, 2017 yılında yapmış olduğu vergi reformu ile tüketim üzerinden almış olduğu vergileri Mal ve Hizmet Vergisi çatısı altında toplamıştır. Türkiye ise genel tüketim üzerinden alınan vergiler 1985 yılında yürürlüğe giren Katma Değer Vergisi ile; özel tüketim üzerinden alınan vergiler ise 2002 yılında Özel Tüketim Vergisi ile tek bir çatı altında toplanmıştır.

Bu çalışmada, Hindistan vergi sistemi genel olarak incelendikten sonra Hindistan'da otomobil satışları üzerinden uygulanan Mal ve Hizmet Vergisi'nin ve Türkiye'de otomobil satışları üzerinde uygulanan Özel Tüketim Vergisi'nin nasıl uygulandığı ile ilgili bilgiler verilecektir. Türkiye'de otomobil satışları için uygulanan Özel Tüketim Vergisi ile Hindistan'daki Mal ve Hizmet Vergisi karşılaştırılacaktır.

Citation: Kılınç, F. & Arıkan, Z. "Otomobil Satışlarının Vergilendirilmesi: Hindistan – Türkiye Örneği". *International Journal of Public Finance*. 10(1), 127 – 164. <https://doi.org/10.30927/ijpf.1539923>

¹ Res. Assist., Dokuz Eylül University, Department of Public Finance Türkiye, ORCID: 0000-0002-8618-6111, furkan.kilinc@deu.edu.tr

² Prof. PhD., Dokuz Eylül University, Department of Public Finance, Türkiye, ORCID: 0000-0001-6710-171X, zeynep.arikan@deu.edu.tr

Taxation of Car Sales: India- Türkiye Case

ARTICLE INFO	ABSTRACT
Submitted : 28.08.2024 Revised : 23.02.2025 Accepted : 05.03.2025 Available : 30.06.2025 iThenticate similarity score: 10%	Tax is the primary and most important source of income that states collect gratuitously under legal force according to their citizens' legal status and income status to meet their public needs. The ability of states to collect taxes in full and on time depends on the tax systems they have implemented.
JEL classification: H20, H24, K34	With the tax reform it carried out in 2017, India unified its taxes on consumption under the Goods and Services Tax. In Türkiye, taxes on general consumption were unified under the Value Added Tax in 1985, and taxes on private consumption were unified under the Excise Tax in 2002.
Keywords: Türkiye, India, Indirect Taxes, Goods and Services Tax, Excise Tax	In this study, after analyzing the Indian tax system in general, we will provide how the Goods and Service Tax on automobile sales in India and the Excise Tax on automobile sales in Türkiye are implemented. The Excise Tax applied to automobile sales in Türkiye will be compared with the Goods and Service Tax in India.

Extended Summary

The main objective of modern tax systems is to ensure the voluntary participation of taxpayers in mandatory public expenditures. In countries where these systems dominate, taxes are levied on income, consumption, and wealth. The weights of these three essential elements in tax systems vary according to countries' social, economic, and political structures. In general, income taxes levy taxpayers' revenue due to production factors, while wealth taxes levy the ownership of various economic assets rather than the economic activities of taxpayers. On the other hand, taxes on consumption levy the portion of taxpayers' income and wealth that they allocate to consumption.

In 2017, India introduced the Goods and Services Tax by unifying taxes on consumption under a single roof. This move was intended to eliminate the difficulties of sharing arising from the federal government, establish a more straightforward and more understandable tax system, enable taxpayers to understand the tax better and alleviate the workload of the tax administration. In addition, the new system aims to reduce inflation pressure due to decreased prices of goods and services.

This reform in excise taxes in India has affected the automobile and all other sectors. Before the reform, the central government levied CENVAT on automobile sales, while states and union territories collected VAT and similar taxes at different rates and structures. With the introduction of GST, the central government, state governments, and union territories have achieved unity of implementation, and an additional tax has been levied in addition to the GST rate set by the central government, ensuring unity and order in implementation.

Taxes levied on automobile sales in India and Türkiye are included in the scope of general consumption tax in India with the regulation introduced in 2017, while in Türkiye, they are taxed under special consumption tax with the regulation introduced in 2002. In both taxes, tariffs are

determined according to various similar criteria. However, although the tax tariff applied on the sale of new vehicles in India has similar criteria to Türkiye, the difference between the ex-factory price of a car in India and its sale price to the final consumer is 29 percent. The difference between the ex-factory price and the final sale price to the consumer in Türkiye is 116 percent. Moreover, while GST is levied at different rates in second-hand car sales in India according to the technical criteria of the vehicle, in Türkiye, VAT is levied at different rates, not GST, according to criteria such as the type of use of the vehicle, the tax liability structure of the vehicle owner and the purpose of use.

When the taxes levied on automobile sales in both countries are analyzed, we can characterize the practice in India as an extension of the practice in Türkiye within the scope of the general consumption tax. The technical criteria of the vehicle and the determination of tax rates according to vehicle types are similar in both practices. The fact that the Cess applied in India is determined at different rates according to the vehicle's intended use and technical criteria and added to the existing GST rate creates a similarity between Cess and ötv. When the tax rates in the two countries are analyzed, India's highest Cess rate is 50%, while Türkiye's rate is 220%. This shows that the final consumer pays more tax in Türkiye than in India.

In the first part of this study, the Indian tax system will be discussed in general. The second part will analyze the newly introduced goods and services tax and GST on automobile sales. In the third part, the excise tax levied on automobile sales in Türkiye will be analyzed, and then the GST and excise tax ET in India and Türkiye will be compared.

1. Giriş

Modern vergi sistemlerinin ana hedefi, mükelleflerin kamu harcamalarına gönüllü olarak katılımını sağlamaktır. Bu sistemlerin hâkim olduğu ülkelerde vergiler; gelir, tüketim ve servet üzerinden alınmaktadır (Taylar, 2010:438). Bu üç temel unsurun vergi sistemleri içindeki ağırlıkları, ülkelerin toplumsal, ekonomik ve siyasal yapısına göre değişmektedir (Aslanpay & İnneci, 2023:42). Genel olarak bakıldığında, gelir üzerinden alınan vergiler, mükelleflerin üretim faktörleri sonucunda elde ettiği gelirlerini vergilendirirken; servet üzerinden alınan vergiler mükelleflerin çeşitli iktisadi varlıklara sahip olma durumunu, yani servetini yükümlendirmektedir (Turhan, 1998:170). Tüketim üzerinden alınan vergiler ise mükelleflerin gelir ve servetleri dışında tüketim harcamalarını vergilendirmektedir (Akkaya & Aktuğ, 2021:4).

Gelir ve servet üzerinden alınan vergiler yapıları itibariyle, mükelleflerin gelir ve servet seviyelerini dikkate almalarına karşın tüketim üzerinden alınan vergiler mükelleflerin ekonomik koşulları ile şahsi ve ailevi durumlarını dikkate almamaktadır. Bu yüzden tüketim vergileri üretim, tüketim ve değişim gibi iktisadi olaylara dayanan, üretilen, satılan ve tüketilen mal ve hizmetler üzerine konulan vergiler olarak karşımıza çıkmaktadır (Edizdoğan, 1981:1).

Tüketim üzerinden alınan vergiler literatürde genel olarak iki ana başlık altında “mal ve hizmetler üzerinden alınan genel tüketim vergileri” ile “spesifik mal ve hizmetler üzerinden alınan özel tüketim vergileri” şeklinde incelenmektedir. Genel tüketim

vergileri, ülke sınırları içindeki tüm mal ve hizmetleri vergilendirirken; özel tüketim vergileri çeşitli sınıflandırma ve önceliklerle belirlenmiş mal ve mal gruplarını vergilendirmektedir. Bu husus, genel ve özel tüketim vergilerini birbirinden ayıran en temel özelliktir.

Ülke uygulamaları incelediğinde, bazı ülkelerde tüketim üzerinden alınan vergilerdeki ayırım net bir şekilde belirlenmişken, bazı ülkelerde ise bu ayırımın tam olmadığı, birbiriyle entegre olmuş tüketim vergilerinin kullanıldığı görülmektedir. Maliye literatüründe “commodity taxes” (genel ve özel tüketim vergilerini birlikte kapsayan emtia vergileri) ile “consumption taxes” (tüketim vergileri) bu türde yer alan ve tüketim üzerinden alınan vergiler olarak karşımıza çıkmaktadır (Edizdoğan, 1981:1). Günümüzde ise genel tüketim ve özel tüketim vergilerini bir arada ele alan “Good and Sales Tax (GST)” (mal ve hizmet vergisi) kavramı kullanılmaktadır. Yapısı itibarıyla emtia vergilerine benzeyen bu vergi tüketim üzerinden alınan vergileri genel itibarıyla tek bir çatı altında toplamaktadır¹.

Hindistan, bağımsızlığını kazandığı 1947 yılından günümüze kadar vergi sistemlerinde düzenlemeler yapmaya devam etmiştir. Bu durum, kendini tüketim üzerinden alınan vergilerde de göstermiştir. Hindistan, 2017 yılında tüketim üzerinden alınan vergileri tek bir çatı altında toplayarak GST uygulamasına geçmiştir. Bu geçişle birlikte federal yönetimden kaynaklı vergi gelirleri paylaşımındaki zorluklar ortadan kaldırılmaya çalışılmış, daha basit ve anlaşılır bir vergi sistemi kurarak hem mükelleflerin vergiyi daha iyi kavraması sağlanmak istenmiş hem de vergi idaresinin iş yükü hafifletilmeye çalışılmıştır. Ayrıca getirilen yeni sistemle mal ve hizmet fiyatlarında yaşanacak bir düşüş neticesinde enflasyon baskısının da azaltılması amaçlanmıştır.

Hindistan’da tüketim vergilerinde yapılan bu reform, tüm sektörlerle birlikte otomobil sektörünü de etkilemiştir. Vergi reformu öncesi merkezi yönetim otomobil satışları üzerinden CENVAT² alırken, eyaletler ve birlik topraklarında farklı oran ve yapılarla VAT³ ve Octroi⁴ adı verilen vergiler alınmaktaydı. GST’nin yürürlüğe girmesiyle merkezi yönetim, eyalet yönetimi ve birlik topraklarında tüketim üzerinden alınan vergilerde uygulama birliği sağlanmıştır. Şöyle ki merkezi yönetimin belirlediği GST oranına ek olarak, otomobil satışları için tespit edilen vergi dışında eyalet ve birlik topraklarında ilave bir vergi alınmamıştır (Ashokbhai, 2022:92).

¹ GST, genel itibarıyla tüm tüketim vergilerini bir arada toplamıştır. Ancak Hindistan’da uygulanan GST, alkol, tütün ve petrol ürünlerini kapsamı dışına almıştır. Bu ürünler CENVAT ile vergilendirilmeye devam etmektedir.

² CENVAT, Hindistan Merkezi Hükümeti tarafından 2005-2017 yılları arasında uygulanan bir tüketim vergisidir. GST’nin yürürlüğe girmesiyle birlikte yalnızca alkol, tütün ve petrol ürünlerini vergilendirmek için kullanılmaktadır.

³ VAT, Hindistan’da 2005 yılından itibaren eyalet tarafından toplanan bir tüketim vergisidir. Sales Tax (ST) yerine yürürlüğe girmiştir.

⁴ Octroi, kelime kökeni olarak Fransızcaya dayanan, antik çağdan beri çeşitli ülke ve bölgelerde kullanılan, tüketim amacıyla bir bölgeye getirilen çeşitli mallardan toplanan yerel bir vergi türüdür.

Türkiye’de ise otomobil satışları üzerinden alınan vergiler Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Hindistan ve Türkiye’de otomobil satışları üzerinden alınan vergiler karşılaştırıldığında, vergi tekniği açısından benzerlik ve farklılıklar görülmektedir. Bu çalışmanın ilk kısmında, Hindistan vergi sistemi genel olarak ele alınacaktır. Çalışmanın ikinci kısmında Hindistan’da yeni uygulamaya giren GST incelenecektir. Çalışmanın üçüncü kısmında Hindistan’da otomobil satışları üzerinden alınan GST, dördüncü kısımda Türkiye’de otomobil satışları üzerinden alınan ÖTV ele alınacaktır. Çalışmanın devamında ise Hindistan uygulanan GST ile Türkiye’de uygulanan ÖTV karşılaştırılacaktır.

2. Hindistan Vergi Sistemi

Hindistan'da vergilendirme konusunda bilinen en eski kaynaklar, Hint destanları olan Ramayana ve Mahabharata'dır. Hint kültürünün bu önemli eserleri, devlet yönetimi ve adil vergilendirme konuları ile ilgili önemli bilgiler sunmaktadır (Shome, 2021:15). Manu tarafından yazılmış olan “Manusmriti” ve Kautilya tarafından yazılmış olan “Arthashastra” tarihi açıdan Hint vergi sistemini şekillendiren önemli kaynaklar arasındadır (Arıkan & Önkan, 2020:2471).

Hindistan'da ilk gelir vergisi 1860 yılında Sir James Wilson tarafından 1857 Askeri İsyanı sırasında hükümetin uğradığı mali kayıpları gidermek amacıyla uygulamaya konmuştur (Shinde & Jadhav, 2017:49). 1886 yılında yeni bir gelir vergisi kanunu yürürlüğe girmiş ve 1918 yılına kadar çeşitli değişikliklerle yürürlükte kalmıştır. 1918'de yeni bir Gelir Vergisi Kanunu kabul edilmiştir. Bu kanun, 1922'de başka bir kanun ile değiştirilene kadar yürürlükte kalmıştır. Mevcut Gelir Vergisi Kanunu 1961'de kabul edilmiş ve 1 Nisan 1962'den itibaren yürürlüğe girmiştir. Bu kanun, Sikkim, Jammu ve Keşmir de dahil olmak üzere tüm Hindistan’da uygulanmaya başlamıştır (Deepti & Goel, 2022:437-438).

Son otuz yılda dünya ekonomisinde yaşanan gelişim ve teknolojik dönüşümler, farklı ideolojik sistem ve gelişmişlik seviyesine sahip ülkeleri olduğu gibi Hindistan’ı da etkisi altına almış ve vergi sisteminde de bu doğrultuda değişiklikler yapılmaya başlamıştır. Küreselleşme ile birlikte ülkeler arasındaki ekonomik ve ticari faaliyetlerin gelişmesi, gelişmekte olan ve geçiş ekonomilerine sahip ülkelerde uluslararası vergi rekabetinin gerekliliklerini karşılayacak şekilde bir vergi sistemine geçebilmek için vergi reformları yapılması ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Ayrıca bu ülkeler tarafından vergi tabanının genişletilmesi, vergi oranlarının düşürülmesi, vergi oran farklılıklarının azaltılması, vergi sistemini basit tutma ve dijitalleşme gibi uluslararası eğilimlerle uyumlu hedefler belirlenerek vergi reformları yapılmaya çalışılmıştır (Arıkan & İnneci, 2023:14). Federal siyasi yapının karmaşıklığı ve nüfus yoğunluğunun fazlalığı ile birlikte dünyada yaşanan gelişmeler Hindistan’ı da diğer ülkeler gibi vergisel reformlar yapmak zorunda bırakmıştır.

Hindistan merkezi yönetim, yirmi dokuz eyalet yönetimi ve yedi birlik toprağıyla birlikte federal bir yönetime sahiptir. Hindistan’da vergi gelirlerinin bazıları merkezi yönetime, bazıları ise eyaletlere bırakılmıştır. Ayrıca birlik topraklarından elde edilen bazı vergi geliri de merkezi bütçeye aktarılmaktadır. Gelir, kurumlar, servet ve gümrük vergilerinden elde edilen gelirler merkezi yönetime bırakılırken, emlak ve damga vergilerinden elde edilen gelirler ise eyaletlere bırakılmıştır (Arıkan & Önkan, 2020:2472). GST gelirleri ise bazı durumlarda eyaletler ile merkezi yönetim arasında paylaşılırken, bazı durumlarda ise elde edilen gelirler doğrudan merkezi yönetime aktarılmaktadır (Groww, 2024).

Tablo 1: 2023 Yılında Hindistan’da Toplanan Vergilerin Vergi Türlerine Göre Dağılımı

VERGİ GELİRLERİ	
(a) Mal ve Hizmet Vergisi	853.900,57 ₹
Merkezi Mal ve Hizmet Vergisi (CGST)	718.521,75 ₹
Birlik Bölgesi Mal ve Hizmet Vergisi (UTGST)	4.768,12 ₹
Entegre Mal ve Hizmet Vergisi (IGST)	4.748,29 ₹
Mal ve Hizmet Vergisi Tazminat Kesintisi	125.862,41 ₹
(b) Gelir Üzerinden Alınan Vergiler ve Harcamalar	1.634.008,03 ₹
Kurumlar Vergisi	825.833,64 ₹
Gelir Vergisi	808.221,32 ₹
Gelir Üzerinden Alınan Diğer Vergiler ve Yapılan Harcamalar	-46,93 ₹
(c) Mülkiyet ve Sermaye Üzerinden Alınan Vergiler	25.076,35 ₹
Damga Vergisi ve Noter Harçları	0,2 ₹
Emlak Vergisi	1,06 ₹
Servet Üzerinden Alınan Vergiler	-10,28 ₹
Menkul Kıymet İşlem Vergisi	25.085,37 ₹
(d) Emtia Üzerinden Alınan Vergiler ve Mal ve Hizmet Vergisi Dışındaki Gelirler	537.263,52 ₹
Bankacılık Nakit İşlem Vergisi	736,3 ₹
Gümrük Vergisi	213.372,09 ₹
Özel Tüketim Vergileri	319.000,11 ₹
Genel Hizmet Vergisi	430,77 ₹
Diğer Vergi ve Harçlar, Emtia ve Hizmetler	3.724,25 ₹
(e) Yasama Organı Olmayan Birlik Bölgelerinin Vergileri	3.943,17 ₹
TOPLAM	3.054.191,64 ₹
	(on milyon rupi)

Kaynak: Government of India Ministry of Finance verileri alınarak oluşturulmuştur. <https://www.indiabudget.gov.in/doc/AFS/afs1.pdf>, Erişim Tarihi: 06.08.2024.

Tablo 1 incelendiğinde, Hindistan’da 2023 yılında toplanan vergi gelirlerinin yarısından fazlasının gelir üzerinden alınan vergilerden elde edildiği görülmektedir. Buna karşın tüketim üzerinden alınan vergilere bakıldığında ise elde edilen vergi gelirlerinin;

gelir üzerinden alınan vergilerin üçte ikisi kadardır. Mülkiyet ve servet üzerinden alınan vergilere bakıldığında, servet üzerinden pozitif olarak vergi tahsil edilemediği görülmektedir.

Hindistan'da toplam vergi gelirleri içindeki servet vergilerinin payı incelendiğinde, yaklaşık 1,5 milyar nüfusa sahip bir ülke için servet vergilerinden elde edilen gelirlerin oldukça düşük olduğu görülmektedir. Bu duruma vergi sistemindeki boşluklar, yüksek tahsilat maliyetleri, bireyler arasında servet vergisine ilişkin farkındalığın düşük olması ve gelir dağılımının adil olmaması gibi çeşitli etkenler neden olmaktadır (Aditya Birla Capital, 2024). 2015-2016 mali yılından itibaren merkezi hükümet, bir bireyin serveti 3.000.000⁵ rupiyi aşmadığı sürece servet üzerinden vergi almamaktadır (Finance Bill, 2015:16). Bunun yerine hükümet, yıllık beyan edilen kazançları belirli bir eşiği aşan vergi mükelleflerinden mevcut gelir vergilerine ek olarak %2 ila %12 arasında değişen oranlarda ek gelir vergisi almaktadır (Groww, 2024).

Tablo 2: 2023 Yılı Hindistan Vergi Gelirlerinin Vergi Türlerine Göre Dağılımı

Vergi Türü	Elde Edilen Gelir (on milyon rupi)	Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Oranı
Mal ve Hizmet Vergisi	853.900,57₹	%28
Kurumlar Vergisi	825.833,64₹	%27
Gelir Vergisi	808.221,32₹	%26
Mülkiyet ve Sermaye Üzerinden Alınan Vergiler	25.076,35₹	%0,87
Emtia Üzerinden Alınan Vergiler ve Mal ve Hizmet Vergisi Dışındaki Gelirler	537.263,52₹	%18
Yasama Organı Olmayan Birlik Bölgelerinin Vergileri	3.943,17₹	%0,13
TOPLAM	3.054.191,64₹	%100

Kaynak: Government of India Ministry of Finance verileri alınarak oluşturulmuştur. <https://www.indiabudget.gov.in/doc/AFS/afs1.pdf>

Erişim Tarihi: 06.08.2024.

Tablo 2’de, Hindistan’da 2023 yılında tahsil edilen vergilerin dağılımına bakıldığında; dolaysız vergilerin oransal ağırlığının, dolaylı vergilere göre daha fazla olduğu görülmektedir. Bu durum hem mükelleflerin vergi sistemine olan gönüllü uyumunu hem de vergi tabanının daha geniş bir alana yayıldığını göstermektedir. Bir vergi sistemi içerisinde dolaysız vergilerin oranının, dolaylı vergilerin oranından yüksek olması, modern vergi sistemlerinde ulaşılmak istenen bir hedeftir.

⁵ Her yıl 31 Mart tarihi itibarıyla net 3.000.000 rupinin üzerinde olan her servet için %1 oranında servet vergisi uygulanmaktadır.

3. Hindistan Tüketim Vergileri

Hindistan’da GST yürürlüğe girmeden önce tüketim üzerinden birçok vergi alınmaktaydı. Bu vergilerin bir kısmı merkezi yönetim tarafından bir kısmı ise eyalet yönetimi tarafından toplanmaktaydı.

Hindistan’da modern anlamda tüketim vergilerinin gelişimi, 1956 yılında yürürlüğe giren “Central Sales Tax” (CST) ile başlamıştır (Shome, 2021:262). CST, eyaletler arasında yapılan mal alışverişleri ile Hindistan’dan ihraç edilen mallar üzerinden alınan bir vergi olarak uygulanmıştır. Bu verginin amacı, mal satışından elde edilen gelirin merkezi ve eyalet hükümetleri arasında adil bir şekilde dağıtılmasını sağlamıştır. CST, aynı eyalet içinde yapılan satış işlemlerinden alınmamıştır. Bunun yerine bu işlemlerde “Sales Tax” (ST) alınmıştır. 2005 yılında yapılan kanuni düzenleme ile 26 Eyalette ST yerine VAT alınmaya başlanmıştır (Nayyar & Singh, 2018:60). CST ve VAT, GST yürürlüğe giresiye kadar Hindistan’da uygulanmaya devam etmiştir (Shome, 2021:263). Bunun yanı sıra merkezi hükümet hizmet ve gümrük vergileri, eyalet yönetimi ise local body tax⁶ (LBT)/Octroi gibi vergiler de alınmıştır (Nayyar & Singh, 2018:60).

1986 yılında Hindistan merkezi hükümeti, ülkede üretilen belirli mal ve mal gruplarına MODVAT (modified value-added tax) adı verilen yeni bir tüketim vergisi yürürlüğe koymuştur (Aggarwai 1996:2). Seçili mal ve mal grupları üzerinden alınmasıyla ÖTV karakteri gösteren bu vergi, üzerinde yapılan bazı değişikliklerle 2005 yılında yerini CENVAT (central value-added tax)’a bırakmıştır (Shome, 2021:261). Hindistan’da 2017 yılına yapılan vergi reformu ile GST yürürlüğe girmiş ve vergi sisteminde yer alan tüketim vergileri günümüzdeki halini almıştır (Kapoor & Singh, 2023:6).

GST'nin yürürlüğe girmesi tüketim vergilerinde önemli değişiklikler getirmiştir. Hizmet vergisi tamamen kaldırılmış ve alkol, tütün ve petrol ürünlerinin vergilendirilmesi dışında CENVAT tamamen kaldırılmıştır. Ayrıca, bazı gümrük vergileri kaldırılmış (CVD⁷ ve SAD⁸) ve bu vergiler GST çatısı altında toplanmıştır (Mukherjee, 2020:238).

Günümüzde Hindistan’da tüketim üzerinden alınan vergiler temel olarak GST, sınırlı mallar üzerinde alınan CENVAT ve gümrük vergisi (BCD⁹)’dir. Bu vergilerin dışında da bütçeye küçük gelirler getiren eyalet ve birlik bölgeleri tarafından toplanan vergiler ve harçlar bulunmaktadır (Sharma & Sharma, 2018:146).

⁶ Local Body Tax (LBT), Hindistan’da eyalet yönetimi tarafından uygulanan, tüketim, kullanım veya satış için yerel bir bölgeye mal girişi üzerine alınan bir vergidir. Bu vergiyle birlikte mal üzerinden ayrıca satış vergisi (VAT)’de alınmaktadır.

⁷ CVD (Countervailing Duty) ithalat sübvansiyonlarının olumsuz etkilerine karşı yerli üreticileri korumak amacıyla uygulanan gümrük vergilerini ifade etmektedir.

⁸ SAD (Special Additional Duty) gümrüklerde uygulanan ek gümrük vergisini ifade etmektedir.

⁹ BCD (Basic Customs Duty) temel gümrük vergilerini ifade etmektedir.

3.1. Mal ve Hizmet Vergisi

Hindistan, yönetim şekli, kalabalık nüfus yapısı ve büyük yüz ölçümünden dolayı tüketim üzerinden aldığı vergilerde ideal bir vergi sistemi oluşturamamıştır. Hindistan, 29 Mart 2017 tarihinde, tüketim vergilerini tek bir çatı altında toplayan GST'yi kabul etmiş ve bu Kanun 1 Temmuz 2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir. (Mukherjee, 2020:226).

GST, ulusal düzeyde mal ve hizmetlerin üretimi, satışı ve tüketimi üzerinden alınan kapsamlı bir vergidir. GST'nin alınmasında mallar ve hizmetler arasında herhangi bir ayırım yapılmamaktadır. GST, Hindistan'da merkez ve eyalet hükümetleri tarafından mal ve hizmetler üzerinden alınan bütün dolaylı vergilerin yerine geçen bir vergidir ve sistem tamamen merkezi yönetimin kontrolü altındadır. Hindistan, vergi tahsilatında verimliliği artırmak, yolsuzluğu azaltmak, malların eyaletler arasında kolay dolaşımını sağlamak, enflasyonu düşürmek ve vergi sistemini daha şeffaf hale getirmek için GST'yi hayata geçirmiştir. (Shinde & Jadhav, 2017:52). Tablo 3'de GST'nin yürürlüğe girmesi ile yürürlükten kalkan vergiler gösterilmektedir.

Tablo 3: Mal ve Hizmet Vergisi'nin Yürürlüğe Girmesiyle Yürürlükten Kalkan Vergiler

Merkezi Vergiler	Eyalet Vergileri
Merkezi Özel Tüketim Vergisi	Eyalet KDV / Satış Vergisi
İlave Özel Tüketim Vergileri	Merkezi Satış Vergisi
Tıbbi Atıklar İçin Alınan Özel Tüketim Vergisi	Alım Vergisi
Gümrük İlave Vergileri (CVD & SAD)	Eğlence Vergisi (Yerel yönetimler hariç)
Hizmet Vergisi	Lüks Vergisi
Ek Vergiler ve Harçlar	Giriş Vergisi (tüm türler)
	Piyango, bahis ve kumar vergileri
	Ek Vergiler ve Harçlar

Kaynak: Government of India Ministry of Finance verileri alınarak oluşturulmuştur.

<https://www.indiabudget.gov.in/doc/AFS/afs1.pdf>, Erişim Tarihi: 06.08.2024.

GST uygulaması Hindistan'da, federal yönetim sisteminden kaynaklı ortaya çıkan çifte vergilendirme sorununun çözümüne yönelik bir adımdır. GST, mal ve hizmetlerin üretimi ve dağıtımını üzerindeki vergilerin basamaklı etkilerini ortadan kaldırarak, vergi sistemindeki adaleti arttırmaktadır. Bu da nihai tüketiciye kadar vergi üzerine vergi alınmayacağı yanı sıra ürünlerin de piyasadaki rekabet gücünün önemli ölçüde artacağı anlamına gelmektedir. Böyle bir değişim sadece vergilendirme sistemini düzene sokmakla kalmayacak, aynı zamanda ekonomiyi canlandırarak GSYİH büyümesine de yol açacaktır. Özetle, Hindistan'da GST'ye geçiş sadece vergisel bir reform değil; ülke ekonomisi açısından da olumlu bir adımdır (Nayyar & Singh, 2018:71). Tablo 4, otomobil satışları üzerindeki vergilerin GST'den önce ve sonra nasıl hesaplandığını karşılaştırmaktadır.

Tablo 4: Mal ve Hizmet Vergisi ile Önceki Vergi Uygulamasının Karşılaştırılması

Kategori	GST Öncesi	GST
Üretici		
Mal Bedeli	0	0
Ekle: Değer Artışı	10.000₺	10.000₺
Temel Fiyat	10.000₺	10.000₺
Ekle: CENVAT %12,5	1.250₺	0
Ekle: GST %18	0	1.800₺
Toplam Fiyat	11.250₺	11.800₺
Toptancı/Dağıtıcı		
Mal Bedeli	11.250₺	11.800₺
Çıkar: GST İndirimi	0	-1.800₺
Ekle: Değer Artışı	5.000₺	5.000₺
Temel Fiyat	16.250₺	15.000₺
Ekle: VAT %12,5	2.031₺	0
Ekle: GST %18	0	2.700₺
Toplam Fiyat	18.281₺	17.700₺
Perakendeci		
Mal Bedeli	18.281₺	17.700₺
Çıkar: VAT İndirimi	-2031₺	0
Çıkar: GST İndirimi	0	-2700₺
Ekle: Değer Artışı	2000₺	2000₺
Temel Fiyat	18.250₺	17000₺
Ekle: VAT %12,5	2.281₺	0
Ekle: GST %18	0	3.060₺
Tüketici Tarafından Ödenen Toplam Fiyat	20.531₺	20.060₺
Sistemde Toplam Değer Artışı	17.000₺	17.000₺
Ödenen Toplam Vergiler	3.531₺	3.060₺
Değer Artışı (%)	21	18

Kaynak: Nayyar & Singh, 2018:68.

GST uygulamasında, Merkezi Mal ve Hizmet Vergisi (CGST), Eyalet Mal ve Hizmet Vergisi (SGST) ve Entegre Mal ve Hizmet Vergisi (IGST) olmak üzere üçlü bir yapıya sahiptir. Ayrıca birlik topraklarında da SGST ile aynı şartlara sahip Birlik Bölgesi Mal ve Hizmet Vergisi (UGST) toplanmaktadır. Merkezi yönetim eyalet içi mal ve hizmet işlemlerinde CGST tahsil eder. Bu vergi, SGST veya UGST ile birlikte tahsil edilir ve toplanan gelirler merkez ve eyalet arasında eşit olarak paylaşılır. Eyalet yönetimi ise, mal ve hizmetlerin eyalet içi işlemlerine SGST uygular (Srivastava & Srivastava & Kumar & Kumar, 2022:9951). Toplanan gelirler, bu işlemin gerçekleştiği eyalet hükümetinin bütçesine aktarılır. Birlik bölgelerinde (Chandigarh ve Puducherry adaları vb.) SGST yerine aynı şart ve koşullarda UGST alınır. Mal ve hizmet işlemleri eyaletler arası nitelikte olduğunda, bunlar üzerine bir IGST uygulanır. Bu vergi ithalat ve ihracat için de geçerlidir. Bu vergiden elde edilen gelirler eyalet ve merkezi hükümetler arasında paylaşılır (Naeem

& Khan, 2020:76). Tablo 5'te GST türlerinin birbirleriyle olan karşılaştırılması gösterilmektedir.

Tablo 5: Mal ve Hizmet Vergisinin Türlerinin Birbirleriyle Olan Karşılaştırılması

GST Türleri	Toplama Yetkisi	Vergiye Doğuran Olay	Yararlanma Yetkisi
SGST	Eyalet Yönetimi	Eyalet içi işlemler/tek bir eyalet içindeki işlemler	Eyalet Yönetimi
UGST	Birlik Bölgesi (UT) Yönetimi	Birlik Bölgesi içindeki işlemler	Birlik Bölgesi (UT) Yönetimi
CGST	Merkezi Yönetim	Eyalet içi işlemler/tek bir eyalet içindeki işlemler	Merkezi Yönetim
IGST	Merkezi Yönetim	Eyaletler arası işlemler/iki eyalet veya bir eyalet ile bir Birlik Bölgesi (UT) arasındaki işlemler	Eyalet ve Merkezi Yönetim

Kaynak: “Growwn” adlı internet sitesinden faydalanılarak oluşturulmuştur.

<https://groww.in/p/tax/types-of-gst>, Erişim Tarihi: 10.08.2024.

Hindistan'da GST oranları, her biri vergi sisteminde farklı bir amaca hizmet eden birden fazla dilime ayrılmıştır. Normal vergi mükellefleri için birincil GST dilimleri şu anda %0, 5, %12, %18 ve %28 olarak belirlenmiştir. Daha az kullanılan %3 ve %0,25 gibi birkaç GST oranı da bulunmaktadır (Sharma & Singh & Kharub, 2018:490). Bu oranlar, mal ve hizmetlerin türüne, kullanım amacına ve piyasada bulunurluğuna göre belirlenir. Mal ve hizmetler üzerinden oran farklılaştırması yapılarak vergi alınması, adil ve dengeli bir vergi sisteminin sürdürülmesi için önemlidir. Örneğin, gelir dağılımında adaleti sağlamak için temel tüketim ürünleri üzerinden daha düşük oranlarda vergi alınırken, lüks tüketim malları üzerinden daha fazla gelir elde etmek ve aşırı tüketimi engellemek için yüksek oranlarda vergi alınmaktadır. Ayrıca, yukarıdaki GST oranlarına ek olarak, GST yasası sigara, tütün, gazlı su, benzin ve motorlu taşıtlar gibi belirli ürünlerin satışına %1 ila %204 arasında değişen oranlarda ek bir vergi uygulamaktadır (Good and Service Tax Council, 2017).

Tablo 6: Mal ve Hizmet Vergisinin Türleri Bakımından İşleyişi

SGST	CGST	IGST
Bir tüccar, aynı eyaletteki bir tüketiciye 10.000 rupi değerinde mal satsın. Bu durumda elde edilecek vergi geliri SGST ve CGST arasında paylaşılır.	Bir tüccar, aynı eyaletteki bir tüketiciye 10.000 rupi değerinde mal satsın. Bu durumda elde edilecek vergi geliri SGST ve CGST arasında paylaşılır.	A eyaletindeki bir tüccar, B eyaletindeki bir tüketiciye 10.000 rupi değerinde mal satarsa uygulanacak GST, IGST olacaktır.
GST oranı %18 ise, SGST ve CGST arasında %9'ar oranında paylaşılır. Bu durumda tüccarın tahsil ettiği toplam tutar 11.800 rupidir.	GST oranı %18 ise, SGST ve CGST arasında %9'ar oranında paylaşılır. Bu durumda tüccarın tahsil ettiği toplam tutar 11.800 rupidir.	GST oranının %18 olması halinde tutarın tamamı IGST olarak ödenir. Tüccarın tahsil ettiği toplam tutar 11.800 rupidir.

Hesaplanan vergi 1800 rupidir.	Hesaplanan vergi 1800 rupidir.	Hesaplanan vergi 1800 rupidir.
SGST 900 rupi, CGST 900 rupidir.	CGST 900 rupi, SGST 900 rupidir.	IGST 1800 rupidir.
Eyalet yönetimi, SGST geliri olarak 900 rupi, merkezi yönetim CGST geliri olarak 900 rupi bütçelerine gelir aktarır.	Merkezi yönetim, CGST geliri olarak 900 rupi bütçesine gelir aktarır	Merkezi yönetim IGST olarak 1800 rupi bütçesine gelir aktarır

Kaynak: “Growwn” adlı internet sitesinden faydalanılarak oluşturulmuştur.

<https://growwn.in/p/tax/types-of-gst>, Erişim Tarihi: 10.08.2024.

Tablo 6, Hindistan'da GST sisteminin alt kategorilerine göre nasıl işlediğini örneklerle açıklamaktadır. Aynı eyaletteki bir ticari işlemde elde edilen GST geliri SGST ve CGST olarak merkez ve eyalet hükümetleri arasında paylaştırılırken, farklı eyaletler arasındaki bir ticari işlemde elde edilen GST geliri IGST olarak merkezi hükümet bütçesine aktarılmaktadır.

4. Hindistan’da Otomobil Satışlarının Vergilendirilmesi

Hindistan’da 1990’lı yılların başından itibaren başlayan ekonomik serbestleşme, tüm sektörleri olduğu gibi otomotiv sektörünü de olumlu yönde etkilemiştir. Serbestleşme ile birlikte küresel pazarlara açılma imkânı bulan otomotiv sektörü, pazarın gerektirdiği tüm global şartlara hızla uyum sağlamış ve Hindistan, dünyada otomotiv sektöründe önemli bir aktör haline gelmiştir.

Hindistan, dünyada otomotiv sektöründe en hızlı büyüyen ülkeler arasındadır. İki ve üç tekerlekli motorlar, traktörler, otomobiller, ticari araçlar ve diğer ağır vasıtalar dahil olmak üzere geniş bir üretim yelpazesine sahiptir. Hindistan’da otomotiv sektörünün asıl gelişimi, bağımsızlığını kazanmasından sonra başlamıştır. Otomotiv sektörü, 1991’e kadar korumacı ve kapalı ekonomi politikaları uygulanması sebebiyle toplam talebi karşılayabilecek şekilde gelişmemiştir. 1991’de ekonomik serbestleşmenin başlaması ile birlikte doğrudan yabancı yatırım girişi başlamış ve şirket birleşmelerinin, satın almaların ve ortak girişimlerin önü açılmıştır (Chauhan & Bhutada, 2022:30).

Hindistan, 2022 verilerine göre yılda 5.456.857 adet motorlu araç üretimi yaparak, Çin, ABD ve Japonya’dan sonra dünyada en fazla araç üreten dördüncü ülke konumundadır. Yıllık otomobil üretiminde dünyada üçüncü sırada olan Hindistan, ticari araç üretiminde ise yedinci sıradadır (OSD, 2023:7). Hindistan’da otomotiv sektörünün GSYİH içindeki payı %7,1 ve ihracattaki toplam payı %4,3’tür. Ayrıca bu sektör ülkede 35 milyondan fazla kişiye istihdam sağlamaktadır (Nayaka, 2021:1). Otomotiv Misyon Planı'na (AMP2026) göre Hindistan'ın öncelikli hedefleri dünyanın önde gelen otomotiv üreticilerinden biri olmak, otomotiv sektörünün GSYİH içindeki payını %12'ye, imalat sektörü içindeki payını ise %40'a çıkartmak ve bu sektörde 65 milyon kişiye doğrudan ve dolaylı istihdam sağlamaktır (AMP 2016-26, 2016:3).

Hindistan’da otomotiv sektörü demir ve çelik, alüminyum, kurşun, kauçuk, plastik, cam gibi mal; lojistik, bankacılık, sigorta gibi hizmet sektörleri başta olmak üzere birçok sektörün de akıbetini doğrudan etkilemektedir. Sektörün bu denli büyük olması, devletin elde ettiği vergi gelirlerini de doğrudan etkilemektedir. Hindistan’da tüketim üzerinden toplanan vergilerin yaklaşık %13’ü otomotiv sektörü üzerinden toplanmaktadır (AMP 2016-26, 2016:3).

GST'nin yürürlüğe girmesi, çeşitli sektörlerde olduğu gibi otomotiv sektörü üzerinde de köklü bir etki yaratmıştır. Hindistan’da GST yürürlüğe girmeden önce, tüketim vergilerindeki temel sorun, merkezi yönetim, eyalet yönetimi ve birlik topraklarında uygulamada birliğin sağlanamamış olmasıydı. Çünkü her eyalet ve birlik yönetimi kendi sınırları içinde kendi belirledikleri vergi ve vergi oranları üzerinden vergi alıyordu. Bu da sonuç olarak aynı ürünün ülkenin farklı eyaletlerinde veya bölgelerinde farklı fiyatlara satılmasına neden olmaktaydı.

GST yürürlüğe girmeden önce otomobil satışları üzerinden eyaletlerde KDV, Excise Duty¹⁰ ve Octroi adında vergiler alınmaktaydı. Bu vergilerin oranları hem eyaletlere göre farklılıklar göstermekte hem de eyaletin vergi kanunlarına göre bu vergilere ek olarak farklı adlar altında maktu veya spesifik vergiler de alınabilmekteydi. Merkezi yönetim ise fabrika çıkış fiyatının üzerine eyalete ödenecek vergiler eklendikten sonra oluşan yeni tutar üzerinden CENVAT almakta ve aracın nihai satış fiyatı ortaya çıkmaktaydı.

Tablo 7: Mal ve Hizmet Vergisi’nin Yürürlüğe Girmesinin Araç Fiyatlarına Etkisi

	Oran (%)	GST Öncesi	GST Sonrası
Aracın Fabrika Çıkış Fiyatı (rupi)	–	220.000₹	220.000₹
Yerel Yönetim Ortalama Vergi Oranı (Excise Duty+VAT+Octroi)	47,23%	103.906₹	–
Toplam	–	323.906₹	220.000₹
Merkezi Yönetim (CENVAT)	12,50%	40.488₹	–
CGST	14,50%	–	31.900₹
SGST (UGST)	14,50%	–	31.900₹
Nihai Tüketici Fiyatı (rupi)	–	364.394₹	283.800₹

Kaynak: Jain, 2018:351.

GST’nin yürürlüğe girmesiyle eyaletlere (birlik bölgelerine) göre farklılık gösteren başta ÖTV, KDV ve Octroi olmak üzere çeşitli vergiler yürürlükten kaldırılarak merkezi yönetim tarafından belirlenen tek bir oran üzerinden hem eyalete (birlik bölgelerine)

¹⁰Eyalet yönetimi tarafından tahsil edilen ve özel tüketim vergisi karakteri taşıyan bir tüketim vergisidir.

hem de merkezi yönetime pay veren daha sade, şeffaf ve anlaşılır bir vergi sistemi oluşturulmuştur. Yukarıdaki Tablo 7’de yer alan örnekte GST öncesi ve GST sonrası aynı teknik özelliklere sahip bir aracın (1200 cm³ silindir hacmine sahip boyu 4 metreden kısa benzinli binek araç) nihai tüketici fiyatı yer almaktadır. Tablo değerlendirildiğinde, GST sonrası aracın satış fiyatında %22,18’lik düşüşün meydana geldiği görülmektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde GST’nin yürürlüğe girmesi sadece merkezi yönetim açısından getiriler sağlamamakta bunun yanı sıra vatandaşların aynı ürüne daha uygun fiyatla sahip olmasına imkân tanımaktadır.

Tablo 8: Sıfır Binek Araçlarda Uygulanan Mal ve Hizmet Vergisi Oranları

Araç Tipi (Binek)	GST Oranı	Ek Vergi	Toplam Vergi Oranı
1200cc'den az ve uzunluğu 4 metreden az olan Benzinli/CNG/LPG'li araçlar	%28	1	%29
1200cc'den az ve uzunluğu 4 metreden fazla olan Benzinli/CNG/LPG'li araçlar	%28	15	%43
1200cc üzeri Benzin/CNG/LPG'li araçlar (uzunluk fark etmeksizin)	%28	22	%50
1500cc'den küçük ve uzunluğu 4 metreden az olan dizel otomobil	%28	3	%31
1500cc'den küçük ve uzunluğu 4 metreden fazla olan dizel otomobil	%28	20	%48
Motor hacmi 1500cc'nin üzerinde, uzunluğu 4 metreden fazla ve yerden yüksekliği 170mm veya daha fazla olan dizel otomobil	%28	22	%50
Hibrit araçlar	%28	15	%43
Elektrikli araçlar (2 ve 3 tekerlekli dahil tüm boyutlar)	%5	–	%5
Ambulans olarak kullanılmak üzere donatılmış araçlar	%28	–	%28
Üç tekerlekli motorlu taşıtlar	%28	–	%28
Hidrojen yakıt hücreli araçlar dahil olmak üzere Yakıt Hücreli Araçlar	%12	–	%12
Motor hacmi 350cc'ye kadar olan motosikletler/mopedler	%28	–	%28
Motor hacmi 350cc'den büyük olan motosikletler	%28	3	%31

Kaynak: Hindistan Hükümeti, Maliye Bakanlığı, Gelirler Müdürlüğü verileri kullanılarak oluşturulmuştur. <https://cbic-gst.gov.in/gst-goods-services-rates.html>, Erişim Tarihi: 11.08.2024.

GST, temel olarak sıfır araçlar ve kullanılmış araçlar olmak üzere iki kısımda incelenmektedir. Sıfır araçlar ise kendi içinde binek ve ticari araçlar olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Vergi tarifesinde uygulanan GST oranları %5, %12, %18 ve %28 olmak üzere dört tanedir. Binek araçlarda uygulanan GST’nin oranı, aracın silindir hacmi, kullandığı yakıt türü, aracın uzunluğu ve yüksekliği ve tekerlek sayısı gibi kıstaslara göre belirlenmektedir. Belirlenen GST oranlarına ek olarak ise “Cess” adı altında yine aracın tarifede belirtilen kıstaslarına göre ek bir vergi daha alınmaktadır. Araç için ödenecek nihai vergi oranı ise GST oranı ve varsa Cess toplanarak bulunmaktadır. Tablo 8 ve 9’da günümüzde uygulanan vergi oranları verilmektedir.

Binek araçlarda olduğu gibi ticari araçlarda da belirli kıstaslara göre GST oranları belirlenmiştir. Ancak buradaki kıstaslar incelendiğinde binek araçlardaki kıstaslarla benzerlikler ve farklılıklar taşıdığı görülmektedir.

Tablo 9: Sıfır Ticari Araçlarda Uygulanan Mal ve Hizmet Vergisi Oranları

Araç Tipi (Ticari)	GST Oranı	Ek Vergi	Toplam Vergi Oranı
Motor hacmi 1800cc'yi geçen yarı römorklar için yol traktörleri hariç traktörler	%12	–	%12
Tarımsal amaçlı kendi kendini yükleyen/kendi kendini boşaltan römorklar	%12	–	%12
Sadece Bio yakıtla çalışan ve toplu taşıma amaçlı kullanılan otobüsler	%18	–	%18
Soğutmalı motorlu taşıtlar	%18	–	%18
Vinçli kamyonlar, kurtarıcılar, beton mikserleri vb. gibi özel amaçlı araçlar.	%18	–	%18
Havaalanları, limanlar, fabrikalar, depolar vb. yerlerde kısa mesafelerde yük taşımacılığında yaygın olarak kullanılan, elleçleme/kaldırma ekipmanı olmayan, kendinden tahrikli iş kamyonları.	%18	–	%18
Şanzıman aksamı, akslar, fren aksamı, tamponlar, debriyaj aksamı, radyatör aksamı vb. dahil olmak üzere çeşitli traktör parçaları.	%18	–	%18
Motor hacmi 1800cc'nin üzerinde olan yarı römorklar için yol traktörleri	%28	–	%28
10 veya daha fazla kişiyi taşımaya yarayan motorlu taşıtlar (bio yakıtla çalışan toplu taşıma otobüsleri hariç)	%28	–	%28
Mal taşımacılığına mahsus motorlu taşıtlar (soğutmalı motorlu taşıtlar hariç)	%28	–	%28
Çeşitli motorlu taşıt parçaları ve aksesuarları (çeşitli traktör parçaları hariç)	%28	–	%28
Sürücü dahil 13 kişiye kadar taşıma kapasitesine sahip ticari araçlar	%28	%15	%43

Kaynak: Hindistan Hükümeti, Maliye Bakanlığı, Gelirler Müdürlüğü verileri kullanılarak oluşturulmuştur. <https://cbic-gst.gov.in/gst-goods-services-rates.html>, Erişim Tarihi: 11.08.2024.

GST oranları belirlenirken ticari araçlar için belirlenen kıstaslar taşıtın silindiri hacmi, kullandığı yakıt türü, kullanım amacı ve taşıyabileceği yolcu sayısı olarak karşımıza çıkmaktadır. Ticari araçlarda, binek araçlarda olduğu gibi Cess genellikle uygulanmamaktadır¹¹.

Hindistan'daki GST uygulamasının diğer ülkelerdeki uygulamalara kıyasla önemli bir farkı, sadece yeni araçları değil ikinci el araçları da vergilendirmesidir. Burada alınan vergi sadece otomobiller için olup, aracın motor hacmi ve kullandığı yakıt türüne göre belirlenmektedir. Benzinli araçlarda oranın değişmesi için 1200 cc olan bu sınır, dizel araçlar 1500cc'dir. Tablo 10'da da gösterildiği üzere bu hacimlerin aşağısında olan benzinli ve dizel araçlar %12 oranında vergilendirilirken, bu hacmin üzerinde olan araçlar

¹¹ Ticari araçlarda "Cess" (ek vergi) sadece "sürücü dahil 13 kişiye kadar taşıma kapasitesine sahip ticari araçlar" için uygulanmaktadır. Uygulanan ek vergi oranı %15'dir.

%18 oranında vergilendirilmektedir. İkinci el araçlardan herhangi bir Cess alınmamaktadır.

Tablo 10: İkinci El Araçların Satışında Uygulanan Mal ve Hizmet Vergisi Oranları

Kullanılmış Araba Türü	GST Oranı	Ek Vergi	Toplam Vergi Oranı
Motor hacmi 1200cc'ye kadar olan benzinli otomobil	%12	–	%12
Motor hacmi 1200cc'nin üzerinde olan benzinli otomobil	%18	–	%18
Motor hacmi 1500cc'ye kadar olan dizel otomobil	%12	–	%12
Motor hacmi 1500cc'nin üzerinde olan dizel otomobil	%18	–	%18

Kaynak: Hindistan Hükümeti, Maliye Bakanlığı, Gelirler Müdürlüğü verileri kullanılarak tarafımızca oluşturulmuştur. <https://cbic-gst.gov.in/gst-goods-services-rates.html>, Erişim Tarihi: 11.08.2024.

5. Türkiye’de Otomobil Satışlarının Vergilendirilmesi

Cumhuriyetin ilanı ile birlikte tüketim üzerinden Umumi İstihlak, Eğlence ve Hususi İstihlak ve Muamele Vergileri alınmıştır. Ancak bu vergilerde otomobil satışlarının vergilendirilmesiyle ilgili ayırt edici bir vergileme yapılmamıştır (Akkaya & Aktuğ, 2021:14).

Otomobil satışlarının vergilendirilmesi spesifik olarak 1956'da istihsal vergilerinin yürürlüğe girmesi ile başlamıştır. Bu vergi yerini 1970 yılında taşıt alım vergisine bırakmıştır. 1988 yılında ise taşıt alım vergisine ek olarak ek bir taşıt alım vergisi daha alınmaya başlamıştır. Aynı dönemde ise bu iki verginin yanı sıra çevre kirliliği önleme fonu, trafik tescil harcı, eğitime katkı payı gibi vergi benzeri fon, harç ve paylar da süreç içerisinde otomobil satışları üzerinden tahsil edilmiştir. 2002 yılında ÖTV'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte yukarıda sayılan vergiler ve vergi benzeri mali yükümlülükler yürürlükten kaldırılmış ve otomobil satışları tek bir çatı altında vergilendirilmeye başlanmıştır.

5.1. Özel Tüketim Vergisi Öncesi Dönem

Türkiye'de ÖTV'den önce otomobil satışları spesifik olarak 1956 yılında kabul edilen 6802 sayılı Gider Vergileri Kanunu'nun birinci kısmında yer alan “İstihsal Vergileri” kapsamında vergilendirilmiştir. Verginin uygulanması açısından ÖTV ile de benzerlik taşıyan İstihsal Vergileri, tıpkı ÖTV gibi dört adet listeden oluşmaktadır. İlgili Kanunu’nun 1. maddesine göre Türkiye’de elde edilen ve üretilen, ilgili Kanuna ekli Tablo I, II ve III’te listelenen maddelerin teslimi ve kendi üretimlerinde kullanılması istihsal vergisine tabi tutulmuştur. Aynı zamanda Tablo IV’te belirtildiği gibi yabancı ülkelerde elde edilen ve üretilen ürünlerin ithalatı için de bu durum geçerlidir. İstihsal vergisi tek aşamalı bir vergi olup, ilgili tablolarda belirtilen oran ve limitlerde uygulanmıştır. II sayılı listede yer alan otomobiller %25 oranında vergiye tabi tutulmuştur. Otomobil satışlarında istihsal

vergileri yerini 1970 yılında 1318 sayılı Finansman Kanunu ile yürürlüğe giren “Taşıt Alım Vergisi” (TAV)’a bırakmıştır. 1984 yılında kabul edilen 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu’nun yürürlüğe girmesi ile birlikte istihsal vergileri yürürlükten tamamen kalkmıştır.

TAV, istihsal vergileri gibi tek aşamalı olmayıp, taşıtların her el değiştirmesinde alınan bir vergi olarak uygulanmıştır. Toplamda beş adet tarife listesinden oluşan bu vergi, tarife yapısı olarak günümüzde uygulanan Motorlu Taşıtlar Vergisi’ne benzemektedir. TAV maktu bir vergi olup, ödenecek verginin tutarı taşıtın cinsi (kullanım amacı), yaşı, lükslük derecesi (binek araçlar için), ağırlığı ve motor gücüne göre belirlenmekte idi. Bu vergiye ek olarak 1988 yılında bir de Ek Taşıt Alım Vergisi getirilmiştir. Bu vergi TAV’dan farklı olarak tıpkı istihsal vergilerinde olduğu gibi taşıtın ilk tescilinde veya ithalle ilgili işlemlerin tamamlanmasından önce ve sabit bir oranda (%12) tahsil edilmiştir. 1995 yılında yapılan düzenleme ile ek taşıt alım vergisinin oranları güncellenmiş; 1600 cm³’ü aşmayanlardan %12, 1600 cm³ – 2000 cm³ arasında olanlardan %18 ve 2000 cm³ aşanlar için %24 oranında vergi tahsil edilmeye başlanmıştır. Ek taşıt alım vergisi yürürlüğe on yıllık süre için girmiş, 4369 sayılı Kanun ile bu süre on yıldan on beş yıla çıkartılmıştır (Kükreler, 1999:89).

ÖTV öncesi dönemde, TAV ve ek taşıt alım vergileri dışında otomobil satışları üzerinden bazı vergi benzeri mali yükümlülükler de alınmıştır. 492 sayılı Harçlar Kanunu’nun 9. maddesi ile yürürlüğe giren Trafik Tescil Harcı, aracın tescil işlemlerinde alınan maktu bir mali yükümlülük olarak uygulanmıştır. Çevre Kirliliği Önleme Fonu, 2872 sayılı Çevre Kanunu’nun 17. maddesiyle kurulmuştur. Bu fon, bir defaya mahsus olmak üzere taşıt alım vergisinin ¼’ü oranında tahsil edilmiştir. Eğitime katkı payı ise 1997 yılında yürürlüğe giren 4306 sayılı Kanun’un Geçici 1. maddesine göre, taşıt alım vergisine tabi araçların kayıt, tescil ve devir işlemlerinden maktu bir vergi olarak tahsil edilmiştir (Oktar, 2008:22-23).

ÖTV yürürlüğe girmeden önce otomobil satışlarının vergilendirilmesinde yaşanan bir başka özellikli durum ise KDV oranlarının farklılaştırılmasıdır. Otomobil satışlarında da uygulanan ve KDV’nin kanuni oranı olan %10, 87/12469 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile ilk önce %15’e; bu oran sonra 90/919 sayılı Kararname ile %20’ye ve 92/3896 sayılı Kararnameyle de %23’e çıkartılmıştır. 95/7612 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile silindir hacmi kıstası getirilmiş ve silindir hacmi 2000 cm³ ve üzerinde olan araçlar için farklılaştırılmış oran, bu hacmin altında olan araçlar için ise KDV’nin genel oranının uygulanması kararlaştırılmıştır. Devamında ise çıkan yeni kararnamelerle yükseltilmiş KDV oranı, ilk önce %25’e, sonra %26’ya ve en sonunda bu oran %40’a (sadece silindir hacmi 2000cm³ ve üzeri araçlar için uygulanmıştır) kadar çıkmıştır (Türk, 1996:56-57).

Mevzuatta yaşanan bu karmaşık süreç 2002 yılına kadar devam etmiş ve ÖTV’nin yürürlüğe girmesiyle birlikte bu vergiler tek bir çatı altında toplanmıştır.

5.2. Özel Tüketim Vergisi Sonrası Dönem

Türkiye’de 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu, 22/06/2002 tarih ve 24783 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmış, 01/08/2002 tarihinde ise yürürlüğe girmiştir. Kanunun yürürlüğe girmesiyle toplamda 16 adet çeşitli vergi, harç, fon ve benzeri mali yükümlülükler yürürlükten kaldırılmıştır (Somuncu, 2022:32).

ÖTV’ye geçişin iki ana nedeni vardır. Bunlardan birincisi KDV dışında kalan birtakım vergi, harç, fon ve benzeri mali yükümlülüklerin oluşturduğu karmaşık yapıyı ortadan kaldırarak daha sade ve anlaşılır bir vergi sistemi oluşturmaktır. Ayrıca yapılacak böyle bir düzenleme idarenin yükünü hafifletecek ve verginin toplanma maliyetlerini azaltacaktır. ÖTV’ye geçişin diğer bir nedeni ise AB mevzuatına uyumu sağlamaktır. 1996 yılında AB gümrük birliğine geçiş ve 1999 yılında gerçekleşen Helsinki Zirvesi’nde AB’ye aday adaylığının kabulü ile vergi sistemlerinin uyumlaştırılması zorunlu hale gelmiş ve ÖTV yürürlüğe girmiştir (Oktar, 2008:8-9).

Otomobil satışlarının vergilendirilmesinde ÖTV'nin yanı sıra KDV de alınmaktadır. Sıfır otomobil satışlarında KDV matrahı ÖTV dahil tutardır. KDV Kanunu'nun 24. maddesinin b bendine göre “ambalaj giderleri, sigorta, komisyon ve benzeri gider karşılıkları ile vergi, resim, harç, pay ve fon karşılıkları gibi unsurlar” vergi matrahına dahildir. Ayrıca ÖTV Kanunu'nun 11. maddesinin 3. fıkrasında “(II), (III) [(B) cetvelinde yer alanlar hariç] ve (IV) sayılı listelerdeki malların matrahı, bunların teslimi, ilk iktisabı ve ithalinde hesaplanacak özel tüketim vergisi hariç olmak üzere katma değer vergisi matrahını oluşturan unsurlardan meydana gelir.” hükmü yer almaktadır.

Türkiye’de ÖTV sadece Kanun’a ekli listelerde sayılan mallar üzerinden alınmaktadır. ÖTV kapsamında olan mallar, ilgili kanunun 1. maddesinde dört ayrı listede tespit edilmiştir. I sayılı listede akaryakıt ürünleri ile solventler ve solvent benzerleri, II sayılı listede motorlu taşıt araçları, III sayılı liste alkollü içkiler ve kolalı gazozlar, IV sayılı liste ise idare tarafından tespit edilen diğer mallar yer almaktadır (Tosuner & Arıkan & Bay, 2024:449).

ÖTV yürürlüğe girdiği tarihten itibaren vergi gelirleri içinde önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle son beş yıldaki toplam vergi gelirleri içindeki payı incelediğinde, bu gelirlerinin %21,22’si yani yaklaşık beşte biri ÖTV gelirlerinden oluşmaktadır. Bu durum ÖTV’nin vergi sistemimiz ve kamu harcamalarımızın finansmanı için ne kadar önemli bir vergi olduğunu ortaya koymaktadır¹².

Otomobil satışları üzerinden alınan ÖTV’nin tarife yapısı, çeşitli mali, ekonomik, çevresel ve sosyal nedenlerle toplam otuz sekiz kere değişikliğe uğramıştır (GİB, 2024). II sayılı listedeki mallara uygulanan ilk vergi tarifesinin, kıstaslar açısından daha sade ve anlaşılır; oranlar bakımından ise günümüzdeki oranlara kıyasla sayı olarak daha az ve düşük oranlardan oluştuğu görülmektedir. Ancak ülke ekonomisinde ve otomobil

¹² Tablo 12’deki veriler dikkate alınarak, son beş yılındaki oransal verilerin aritmetik ortalaması alınarak bulunmuştur.

sektöründeki yaşanan gelişmeler mevcut tarifenin Cumhurbaşkanı tarafından defalarca güncellenmesine yol açmıştır.

Tablo 11: Otomobil Satışları Üzerinden Alınan İlk Özel Tüketim Vergisi Tarifesi

Yalnız binek otomobilleri, steysin vagonlar, yarış arabaları, arazi taşıtları, jipler, vb., (Para arabaları dahil), motorlu karavanlar, elektrik, gaz, güneş enerjili vb. motorlu taşıtlar. [Ambulanslar, mahkum taşımaya mahsus arabalar, cenaze arabaları itfaiye öncü arabaları gibi özel amaçla yapılmış motorlu taşıtlar, özellikle kar üzerinde hareket etmek için dizayn edilmiş sıkıştırma ateşlemeli içten yanmalı pistonlu motorlu olanlar (dizel veya yarı dizel) veya kıvılcım ateşlemeli içten yanmalı pistonlu motorlu taşıtlar, diğerleri (Golf arabaları vb. taşıtlar) hariç]	Vergi Oranı
Motor silindir hacmi 1600 cm ³ 'ü geçmeyenler	%27
Motor silindir hacmi 1600 cm ³ 'ü geçen fakat 2000 cm ³ 'ü geçmeyenler	%46
Motor Silindir hacmi 2000 cm ³ 'ü geçenler	%50

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı (GİB) verileri kullanılarak oluşturulmuştur. https://www.gib.gov.tr/admin/mevzuatek/otv_oranlari_tum/01_08_2002_II_sayili_liste.htm, Erişim Tarihi: 12.08.2024

Tablo 11’de de görüldüğü üzere otomobil satışları üzerinden alınan ÖTV’de matrah, Kanununun yürürlüğe girdiği tarih olan 2002 yılında sadece konvansiyonel motorlu¹³ araçların silindir hacimlerine göre %27’den %50’ye artan oranlı şekilde belirlenmiştir. 2009 yılında tarifede yapılan düzenleme ile 2002 yılındakinden farklı olarak, elektrikli motorlu araçlar da ÖTV kapsamına alınmıştır. 2016 yılında yapılan düzenleme ile de aracın silindir hacmi ve motor türünün yanı sıra fabrika çıkış fiyatı kıstası da tarifeye eklenmiştir. Bununla birlikte tarifeye hibrit¹⁴ motora sahip araçlar da eklenerek %45’ten %160’a kadar artan oranlı bir vergi tarifesi uygulanmaya başlanmıştır. 2016’dan günümüze kadar yapılan düzenlemelerde ise ağırlıklı olarak dolar kuru ve enflasyonun etkisiyle aşınan matrah tutarlarının yenilenmesi ve bazı ürün gruplarının teknik kıstas ve oranlarında düzenlemeler gerçekleştirilmiştir. 26.07.2024 tarih ve 7521 sayılı Resmî Gazete’de yapılan son düzenleme ile şarj edilebilir hibrit¹⁵ (PHEV) otomobillerin ÖTV oranları belirlenmiş ve II Sayılı Listeye dahil edilmiştir. Bu düzenlemenin önceki düzenlemelerden en büyük farkı II Sayılı Listeye “ağırlıklı birleşik kilometre başına karbondioksit emisyonu” kıstası getirilmesidir. Bu düzenleme ile şarj edilebilir hibrit (PHEV) araçların havaya saldığı zararlı gazların oranına bakılarak ÖTV oranları tespit edilecektir. Günümüzde yürürlükte olan liste ise Tablo 12’de yer almaktadır.

¹³ Konvansiyonel motorlu araçlar, fosil yakıt hücresine sahip içten yanmalı motorlu araçlardır.

¹⁴ Hibrit motorlu araçlar, konvansiyonel ve elektrikli motorun bir arada çalıştığı motorlu araçlardır.

¹⁵ Şarj edilebilir(plug-in) hibrit (PHEV) motorlu araçlar, çalışma prensibi olarak hibrit motorlu araçlarla aynıdır. Ancak hibrit motorlu araçlardan farkı, batarya kapasitesi hibrit motorlu araçlardan fazladır ve dışarıdan bir elektrik kaynağına bağlanarak (“plug-in”) şarj edilir.

Tablo 12: Otomobil Satışları Üzerinden Alınan Özel Tüketim Vergisi Tarifesi

Motor Silindir Hacmi (cm ³) Motor Türü (KM/HEV/PHEV/EV)	ÖTV Matrahı (TL)	Vergi Oranı (%)
Konvansiyonel Motor		
1600 cm ³ 'ü geçmeyenler	184.000 TL'yi aşmayanlar	45
1600 cm ³ 'ü geçmeyenler	184.000 TL'yi aşp, 220.000 TL'yi aşmayanlar	50
1600 cm ³ 'ü geçmeyenler	220.000 TL'yi aşp, 250.000 TL'yi aşmayanlar	60
1600 cm ³ 'ü geçmeyenler	250.000 TL'yi aşp, 280.000 TL'yi aşmayanlar	70
1600 cm ³ 'ü geçmeyenler	Diğerleri	80
HEV (Hibrit araçlar) (Elektrik motor gücü 50 kW'ı geçip motor silindir hacmi 1800 cm³'ü geçmeyenler)		
1600 cm ³ 'ü geçen fakat 1800 cm ³ 'ü geçmeyenler	228.000 TL'yi aşmayanlar	45
1600 cm ³ 'ü geçen fakat 1800 cm ³ 'ü geçmeyenler	228.000 TL'yi aşp, 350.000 TL'yi aşmayanlar	50
1600 cm ³ 'ü geçen fakat 1800 cm ³ 'ü geçmeyenler	Diğerleri	80
Konvansiyonel Motor		
1600 cm ³ 'ü geçen fakat 2000 cm ³ 'ü geçmeyenler	170.000 TL'yi aşmayanlar	130
1600 cm ³ 'ü geçen fakat 2000 cm ³ 'ü geçmeyenler	Diğerleri	150
HEV (Hibrit araçlar) (Elektrik motor gücü 100 kW'ı geçip motor silindir hacmi 2000 cm³'ü geçen fakat 2500 cm³'ü geçmeyenler)		
2000 cm ³ 'ü geçen fakat 2500 cm ³ 'ü geçmeyenler	170.000 TL'yi aşmayanlar	130
2000 cm ³ 'ü geçen fakat 2500 cm ³ 'ü geçmeyenler	Diğerleri	150
Konvansiyonel Motor		
2000 cm ³ 'ü geçen	Diğerleri	220
PHEV (Şarj edilebilir hibrit otomobiller)		
1600 cm ³ 'ü geçmeyenler	1.350.000 TL'yi aşmayanlar	30
1600 cm ³ 'ü geçmeyenler	Diğerleri	60
1600 cm ³ 'ü geçen fakat 1800 cm ³ 'ü geçmeyenler	1.350.000 TL'yi aşmayanlar	70
EV (Elektrik Motorlu)		
160 kW'ı geçmeyenler	1.450.000 TL'yi aşmayanlar	10
160 kW'ı geçmeyenler	Diğerleri	40
160 kW'ı geçenler	1.350.000 TL'yi aşmayanlar	50
160 kW'ı geçenler	Diğerleri	60

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı (GİB) verileri kullanılarak oluşturulmuştur. https://www.gib.gov.tr/fileadmin/mevzuatek/otv_oranlari_tum/26072024_II_sayili_liste.pdf, Erişim Tarihi: 12.08.2024

Otomobil satışları üzerinden elde edilen ÖTV gelirleri incelendiğinde; elde edilen vergi gelirlerinin toplam ÖTV vergi gelirleri içindeki payının son dört yılda ciddi şekilde arttığı görülmektedir. Bunun en büyük nedeni, 2020 yılı itibarıyla yaşanan ve tüm dünyayı etkileyen Korona virüs pandemisidir. Pandemi sürecinde artan döviz kuru ve üretimde yaşanan aksaklıklar (yedek parça sorunu, çip krizi, üretime ara verilmesi vb.) nedeniyle sıfır araç üretiminde ciddi sıkıntılar yaşanmıştır. Bu durum araç sahibi olmak isteyen kişileri ikinci el otomobillere yöneltse de döviz kurunun ve üretim maliyetlerinin artması nedeniyle sıfır araçların fiyatları çok yükselmiştir. Bu da Tablo 13’den de anlaşıldığı üzere otomobil satışlarından elde edilen vergi gelirini ciddi şekilde arttırmıştır (Hürriyet Bigpara, 2020).

Tablo 13: Yıllık Özel Tüketim Vergisi Gelirleri

	Toplam Vergi Gelirleri (TL)	Toplam ÖTV Gelirleri (TL)	ÖTV II Sayılı Liste Gelirleri (TL)	ÖTV Gelirlerinin Vergi Gelirleri İçindeki Payı	ÖTV II Sayılı Liste Gelirlerinin ÖTV Gelirleri İçindeki Payı
2018	738.180.401	135.133.359	17.437.541	%18,31	%12,90
2019	820.148.186	148.196.355	13.953.130	%18,07	%9,42
2020	983.258.493	209.090.420	46.730.871	%21,27	%22,35
2021	1.395.725.545	206.996.127	66.700.898	%14,83	%32,22
2022	2.709.130.767	421.929.807	167.640.311	%15,57	%39,73
2023	5.128.894.160	932.228.026	443.015.736	%18,18	%47,52

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı (GİB) verileri kullanılarak oluşturulmuştur. <https://teknoloji.gib.gov.tr/yarim-ve-kaynaklar/istatistikler>, Erişim Tarihi: 12.08.2024.

Otomobil üretimindeki iyileşmeler pandeminin etkisinin azalmasıyla birlikte Ocak 2023 itibarıyla normale dönmeye başlamıştır (HaberTürk, 2023). Ağustos 2023 itibarıyla tüketicilerin sıfır araç talebi tam anlamıyla karşılanabilmeye başlamıştır (CNNTÜRK, 2023).

Toplam araç satışlarında yaşanan artıştaki en büyük pay Tablo 14’de de gösterildiği üzere otomobil satışlarındadır. Özellikle son yıldaki artış, bir önceki yıla göre yaklaşık %64 civarındadır. Otomobil satışlarındaki bu artış, vergi gelirlerinde de önemli artışları beraberinde getirmiştir. Aynı dönemde gerçekleşen satışlardan elde edilen vergi geliri, bir önceki yılın vergi gelirine göre yaklaşık %265 oranında artmıştır. 2024 yılının ilk yedi ayında gerçekleşen otomobil satışları da dikkate alındığında, bu yıl da bir önceki yıla benzer tutarda bir vergi geliri elde edileceği düşünülmektedir.

Tablo 14: Yıllık Araç Satış Adetleri

	Otomobil Satış Adedi	Hafif Ticari Araç (HTA) Satış Adedi	Ağır Vasıta Satış Adedi	Toplam Araç Satış Adedi (Otomobil- HTA- Ağır Vasıta)
2018	486.321	134.616	20.613	641.550
2019	387.256	91.804	12.849	491.909
2020	610.109	162.679	23.362	796.150
2021	561.853	175.497	35.500	772.850
2022	592.660	190.623	43.864	827.147
2023	967.341	265.294	51.536	1.284.171
2024 (Ocak – Temmuz)	536.351	135.667	30.454	702.472

Kaynak: Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği (ODMD) verileri kullanılarak oluşturulmuştur. <https://www.odmd.org.tr/folders/2837/categorical1docs/4701/Makroekonomik%20De%c4%9ferlendirm e%20May%c4%b1s%202024.pdf>, Erişim Tarihi: 12.08.2024.

6. Hindistan ve Türkiye’de Otomobil Satışları Üzerinden Alınan Vergilerin Karşılaştırılması

Hindistan ve Türkiye, belirgin siyasi, ekonomik, sosyal ve kültürel farklılıklara sahip olsalar da vergi sistemleri açısından büyük benzerlikler barındırmaktadır. Her iki ülkede otomobil satışlarına uygulanan vergiler incelendiğinde, farklılıklarına rağmen vergi uygulamalarının belirgin benzerlikler içerdiği görülmektedir.

Hindistan’da otomobil satışlarının vergilendirilmesinde uygulanan GST, ülke sınırları içerisinde tüm mal ve hizmetler üzerinden alınan, tıpkı Türkiye’de uygulanan KDV gibi genel tüketim vergisi karakterinde bir vergidir. Ancak Türkiye’de otomobil satışlarının vergilendirilmesinde uygulanan ÖTV, ülke sınırları içindeki tüm mal ve hizmetler üzerinden değil, listeler halinde tespit edilmiş belirli mal grupları üzerinden ilk iktisap aşamasında ve tek aşamada alınan bir vergidir.

Hindistan’da otomobil satışları üzerindeki GST oranı silindir hacmi, araç uzunluğu ve yüksekliği, kullanım amacı, yakıt türü gibi kriterlere göre farklılaştırılarak belirlenirken, Türkiye’de otomobil satışları üzerindeki ÖTV oranı silindir hacmi, motor tipi ve fabrika çıkış fiyatı temelinde belirlenmektedir.

Hindistan’da otomobil satışları üzerinden %5, %12, %18 ve %28 olmak üzere dört farkı oranda GST alınmaktadır. Ayrıca aracın teknik durumu ve kullanım amacına göre Cess adında bir ek vergi daha alınmaktadır. Türkiye’de ise %10’dan %220’ye kadar on bir farklı vergi oranı bulunmaktadır.

Hindistan’da, Türkiye’deki ÖTV’ye benzer bir uygulama ise, araçlardan yukarıda saydığımız kıstaslar çerçevesinde GST oranı belirlenirken, yine aynı kıstaslar

çerçevesinde Cess'in araç satın alan mükelleflerden tahsil edilmesidir. Bu duruma ülkemizdeki "KDV matrahına ÖTV'nin dahil olmasını" benzetebiliriz. Ancak Hindistan'da aracın kriterlerine göre kanunla belirlenen vergi oranı ile cess oranı toplanarak toplam vergi oranı bulunur ve matraha uygulanır. Türkiye'de ise ÖTV matrahına kanunla belirlenmiş vergi oranı uygulandıktan sonra ÖTV dahil yeni tutar üzerine KDV uygulanmaktadır.

Hindistan'da uygulanan GST ile Türkiye'de uygulanan ÖTV arasındaki bir başka fark da Hindistan'da ikinci el araç satışlarından, aracın teknik durumuna göre GST alınırken, Türkiye'de ikinci el araç satışları üzerinden ÖTV alınmamasıdır. Ancak Türkiye'de ikinci el araç satışları üzerinden %0, %1 ve %20 oranında alıcının ve satıcının mükellefiyet durumuna, aracın işyerindeki kullanım amacı ve türüne göre KDV alınmaktadır¹⁶. Bu açıdan bakıldığında iki ülkede de ikinci el araç satışları üzerinden farklı metotlar kullanılarak genel tüketim vergisi alındığı görülmektedir.

Tablo 15: Hindistan ve Türkiye'de Sıfır Otomobillerin Vergilendirilmesi

	(%)Oran	Hindistan (GST)	Türkiye (ÖTV)
Aracın Fabrika Çıkış Fiyatı (TL)	–	350.000	350.000
ÖTV Oranı (Türkiye)	%80	–	280.000
GST Oranı (Hindistan)	%29	101.500	–
Toplam	–	451.500	630.000
KDV Oranı (Türkiye)	%20	–	126.000
KDV Oranı (Hindistan)	–	–	–
Nihai Tüketici Fiyatı (TL)	–	451.500	756.000
Fiyat Değişimi Oranı	–	%29	%116

Kaynak: Örnek, literatür araştırmaları sonucunda oluşturulmuştur.

Tablo 15'te fabrika çıkış fiyatı 350.000 TL (10.000\$)¹⁷ olan ve iki ülkede de satışta bulunan benzinli, 1.200 cm³ silindir hacmini geçmeyen ve 4 metreden kısa B segment bir binek aracın, iki farklı vergi sisteminde nihai tüketici fiyatı hesaplandığında, iki fiyat arasında yaklaşık %68'lik bir fark olduğu ortaya çıkmaktadır. İki aynı otomobil üzerinden yapılan bu hesaplama, Hindistan'da fiyat değişiminin fabrika çıkış fiyatı üzerinden sadece

¹⁶ 30/12/2007 tarih ve 26742 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 2007/13033 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın 1. maddesinin 1. fıkrasında uygulanacak vergi oranları, 5. fıkrasında ise I Sayılı Listesinin 9. bendinde yer alan araçların ÖTV'ye tabi olmadığı açıklanmıştır. Aynı Karar'ın I Sayılı Listesinin 9. fıkrasında "kullanılmış araçlar" ikinci el araçların satışlarının (mükellef olmayanlar hariç) KDV'ye tabi olduğu belirtilmiştir. 07/07/2023 tarih ve 32241 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 7346 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı ile de bir önceki kararda yer alan ürünlere uygulanacak yeni vergi oranları belirlenmiştir.

¹⁷ Dolar kuru, hesaplamanın daha kolay ve anlaşılır şekilde yapılması adına 35 TL olarak dikkate alınmıştır.

%29 olduğunu, Türkiye'de ise bu oranın %116 olduğunu göstermektedir. Bu bakımdan Türkiye'deki ÖTV-KDV sistemi, Hindistan'daki GST sistemine kıyasla nihai tüketiciler üzerinde daha yüksek bir vergi yükü oluşturmaktadır.

7. Sonuç ve Değerlendirme

Hindistan ve Türkiye kendilerine özgü ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel özelliklere sahip iki ülkedir. Ayrıca yüzölçümü ve nüfus yoğunluğu açısından kıyaslanamayacak kadar farklı olan bu iki ülke, uyguladıkları vergi sistemleri açısından ise benzer özelliklere sahiptir.

Hindistan, 2017 yılında yapılan bir düzenleme ile otomobil satışları üzerinden alınan tüketim vergilerini, GST adı verilen genel tüketim vergilerinin içine almıştır. Türkiye ise otomobil satışları üzerinden alınan tüketim vergilerini, 2002 yılında yapılan bir düzenleme ile ÖTV kapsamına almıştır. Uygulanan her iki vergide de tarife yapısı, birbirine benzer çeşitli kıstaslara göre belirlenmiştir. Ancak Hindistan'da sıfır araçların satışında uygulanan vergi tarifesinin, Türkiye'dekine benzer kıstaslar içermesine rağmen; Hindistan'da bir otomobilin fabrika çıkış fiyatı ile nihai tüketiciye satış fiyatı arasındaki fark %29'dur. Türkiye'de ise otomobil satışları üzerinden alınan vergilerin, fabrika çıkış fiyatı ile tüketiciye nihai satış fiyatı arasındaki fark %116'dır. Ayrıca ikinci el otomobil satışları üzerinden Hindistan'da aracın teknik kıstaslarına göre farklı oranlarda GST alınırken, Türkiye'de aracın kullanım türü, araç sahibinin mükellefiyet yapısı ve kullanım amacı gibi kıstaslarla farkı oranlarda ÖTV değil, KDV alınmaktadır.

Her iki ülkede otomobil satışlarından alınan vergiler incelendiğinde, Hindistan'da otomobil satışlarında GST uygulamasının Türkiye'deki KDV'nin bir benzeri olarak değerlendirilebileceği görülmektedir. İki uygulamada da belirlenen araca ait teknik kıstaslar ve araç türlerine göre vergi oranlarının belirlenmesi birbirlerine oldukça benzemektedir. Hatta Hindistan'da uygulanan Cess'in aracın kullanım amacı ve teknik kıstaslarına göre farklı oranlarda belirlenerek mevcut GST oranına eklenmesi de Cess ile ÖTV arasında bir benzerlik olduğunu göstermektedir. İki ülkedeki vergi oranları incelendiğinde Hindistan'da en yüksek oran Cess dahil %50 iken, Türkiye'de %220'dir. Bu da Türkiye'de nihai tüketicinin otomobil alımlarında Hindistan'a göre daha fazla vergi ödediğini göstermektedir.

Türkiye'de otomobil satışlarından alınan ÖTV, beyan yapısı nedeniyle vergi kaçakçılığına neredeyse imkân tanımamaktadır. Ancak, Türkiye'de otomobil satışları üzerinden alınan ÖTV'nin yüksek oranlara sahip olması, mükelleflerin vergiden kaçınma isteğini arttırmaktadır. Mükellefler, ilgili Kanun ile tanınan istisna ve muafiyetlerden yüksek bir motivasyonla yararlanmaya çalışmaktadır. Engelliler için tanınan istisna ve belirli aralıklarda yürürlüğe giren hurda araç teşviği gibi uygulamalar mükelleflerin sıfır araç alma isteklerini arttırırken, vergi gelirlerinde de ciddi bir azalışa neden olmaktadır.

Sonuç olarak, Hindistan'da olduğu gibi Türkiye'de de otomobil satışları üzerindeki vergilerin, ülkenin mali ve ekonomik şartları göz önünde bulundurularak düşürülmesi uygun olacaktır. Bu durum vatandaşların sahip oldukları mali güçleriyle, istedikleri otomobillere ulaşabilmeleri için ise önemli bir adım olacaktır. Ayrıca vergi oranlarında yapılacak herhangi bir indirim, vatandaşların vergiye gönüllü uyumunu da artıracaktır. Bu bağlamda, yürürlükteki tarifenin mevcut mali ve ekonomik şartlara göre gözden geçirilmesi yerinde olacaktır.

Etik Kurul Onayı: Etik kurul belgesi gerektirmeyen bir çalışmadır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Yazar Katkıları:

Furkan Kılınç ^{ID} - Fikir ve Amaç, Planlama ve Tasarım, Veri Toplama, Veri Analizi ve Tartışma, Literatür ve Atıf, Yazım ve Format, Eleştirel İnceleme, Finansman, Son Onay ve Sorumluluk, Süpervizörlük, Genel Katkı Düzeyi - % 50

Zeynep Arıkan ^{ID} - Fikir ve Amaç, Planlama ve Tasarım, Veri Toplama, Veri Analizi ve Tartışma, Literatür ve Atıf, Yazım ve Format, Eleştirel İnceleme, Finansman, Son Onay ve Sorumluluk, Süpervizörlük, Genel Katkı Düzeyi - % 50

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazarlar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Kaynakça

- Aditya Birla Capital, *What is Wealth Tax? Meaning, Calculation & Its Abolition in India*, <https://www.adityabirlacapital.com/abc-of-money/everything-you-need-to-know-about-wealth-tax>. Erişim Tarihi:28.10.2024
- Akkaya, Ş., & Aktuğ, M., (2021). Teorik Temelleri ve Gelişimi Bakımından Özel Tüketim Vergilerinin Analizi, *Maliye Çalışmaları Dergisi* (65), 1-23. <https://doi.org/10.26650/mcd2021-884927>.
- Aras, İ.K., & Acar, Y., (2022). Türkiye’de Otomotiv Sektörüne Verilen Vergi Teşvikleri Etkin Mi? Ekonometrik Bir Analiz, *International Journal of Public Finance*, Vol.7 No.1, 51 – 72. <https://doi.org/10.30927/ijpf.1022621>.
- Arıkan, Z., & İnneci, A., (2023). Küresel Asgari Kurumlar Vergisi “Dibe Doğru Yarış”ı Sona Erdirebilecek Mi?, *Vergi Sorunları Dergisi*, Sayı: 412, 13-20.
- Arıkan, Z., & Önkan, Ö., (2020). Hindistan Vergi Sistemi, *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 9 (3), 2466-2491. <https://doi.org/10.15869/itobiad.755409>.
- Ashokbhai, S., B., (2022). The Impact of GST on The Indian Automobile Industry, *Grand Academic Portal (GAP) Research Journals, A Global Journal of Interdisciplinary Studies*, 5(4), 90-96.

- Aslanpay, E., & İnneci, A., (2023). Kanada Vergi Sisteminin Gelir Üzerinden Alınan Vergiler Bakımından Değerlendirilmesi, *Vergi Dünyası*, 42(501), 44-53.
- Chauhan, P. M., & Bhutada, P. R., (2022). The Impact of The Goods And Services Tax (GST) On The Indian Automobile Industry, *Dogo Rangsang Research Journal & UGC Care Group I Journal*, Vol-09 Issue-01 No.01, 29-37. ISSN: 2347-7180.
- CNNTÜRK.com, *Küresel çip krizinin sonu geldi!*, <https://www.cnnturk.com/otomobil/kuresel-cip-krizinin-sonu-geldi-2031841?page=1>. Erişim Tarihi: 14.08.2024.
- Deepti., & Goel, M., (2022). Evolution of Indian Tax System – Tax Policy, *E-Initiatives And Administrative Reforms, Specialusis Ugdyms / Special Education*, 2 (43), 436-444.
- Edizdoğan, N., (1981). *Teoride ve Uygulamada Özel Tüketim Vergileri* (1. Baskı), Bursa İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi İşletme Fakültesi Yayın No:6, Bursa Üniversitesi Basımevi.
- Gelir İdaresi Başkanlığı (GİB). *Özel Tüketim Vergisi Tutarları ve Oranları*. https://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/mevzuat/otv_oranlari_tum/ozel-tuketim-oranlari. Erişim Tarihi: 12.08.2024.
- Good and Service Tax Council, <https://gstcouncil.gov.in/sites/default/files/All-rate-notification/notfctn-1-compensation-cess-english.pdf>. Erişim Tarihi: 10.08.2024.
- Government of India Ministry of Finance, *Finance Bill, 2015 Provisions Relating to Direct Taxes*, <https://www.indiabudget.gov.in/budget2015-2016/ub2015-16/memo/mem1.pdf>. Erişim Tarihi: 25.10.2024.
- Groww, Types of GST, <https://groww.in/p/tax/types-of-gst>. Erişim Tarihi: 06.08.2024.
- Groww, *Understanding Wealth Tax in India*, <https://groww.in/blog/wealth-tax-in-india>. Erişim Tarihi: 10.08.2024.
- HaberTürk.com, *Opel Türkiye Genel Müdürü Özocak: Çip krizi bizim için bitti*, <https://www.haberturk.com/opel-turkiye-genel-muduru-ozocak-cip-krizi-bizim-icin-bitti-3560624-ekonomi>, Erişim Tarihi: 14.08.2024.
- Hürriyet Bigpara, *İkinci el otomobil piyasası hareketlenmeye başladı*, <https://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/ikinci-el-otomobil-piyasasi-hareketlenmeye-basladi-41527736>. Erişim Tarihi: 14.08.2024.
- Jadhav, P. S., & Shinde, K. H., (2017). GST Worldwide, *Dyasparya International Journal of Commerce and Management*, Special Issue, Vol-II, 48-52. ISSN : 2394-742X.
- Jain, A., (2018). Impact of goods and service tax (GST) on small business enterprise in reference to automobile industry, *International Journal of Applied Research*, 4(7), 349-352. ISSN Online: 2394-5869.
- Kapoor, S., & Singh, A., (2023). Development of Indian Tax System: Pre and Post-Colonial Influences, *FIIIB Business Review*, 1-11. <https://doi.org/10.1177/23197145231164816>.
- Kükrer, A. S., (1999). Türkiye’de Siyasal Süreçte Vergi Reformuna Genel Bir Bakış, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2(Haziran), 81-96.

- Mitchell, D. J., (2011). Laffer Eğrisi Doğrultusunda Vergi Oranları, Vergilendirilebilir Gelir ve Vergi Gelirleri Arasındaki İlişkinin Anlaşılması, Çukurçayır, S. (Çev)., *Maliye Dergisi*, 161(Temmuz-Aralık), 326-336.
- Mukherjee, S., (2020). Goods and Services Tax Efficiency Across Indian States: Panel Stochastic Frontier Analysis, *Indian Economic Review Springer*, 55, 225–251. <https://doi.org/10.1007/s41775-020-00097-z>
- Naeem, S. S. & Khan, J., (2020). The Social & Economical Impact of GST on Indian Economy, *The International Journal of Business Management and Technology*, Volume 4 Issue 2, 74-85. ISSN: 2581-3889.
- Nayaka B., (2021). Analysis of Goods Services Tax (GST) Impact on Indian Automobile Industry, *SSRN Electronic Journal Published*, 1-15. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3851580>.
- Nayyar A., & Singh I., (2018). A Comprehensive Analysis of Goods and Services Tax (GST) in India, *Indian Journal of Finance*, 58-73. <https://doi.org/10.17010/ijf/2018/v12i2/121377>.
- Oktar K., (2008)., *Özel Tüketim Vergisi Yorum ve Açıklamaları (II) Sayılı Liste Taşıt Araçları* (1. Baskı), Savaş Yayınevi, Ankara.
- Otomobil Distribütörleri ve Mobilite Derneği (ODMD) (2024)., *Makroekonomik Değerlendirme Mayıs 2024*, <https://www.odmd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/4701/Makroekonomik%20De%c4%9ferlendirme%20May%c4%b1s%202024.pdf>. Erişim Tarihi: 11.08.2024.
- Otomobil Sanayicileri Derneği (OSD) (2023)., *Küresel Değerlendirme Raporu*. <https://www.osd.org.tr/saved-files/PDF/2023/09/14/2022%20Kuresel%20Degerlendirme%20Raporu.pdf>. Erişim Tarihi: 11.08.2024
- Sharma, A., & Sharma D., (2018). Impact of GST on Automobile Industry in India, *International Research Journal of Management Science & Technology*, Volume 9, Issue 3, 145-155.
- Sharma, B., & Singh, M., & Kharub, M., (2018). GST in India: Concept and SWOT Analysis, *laetsd Journal for Advanced Research In Applied Sciences*, Volume 5, Issue 2, 489-497. ISSN NO: 2394-8442.
- Shome, P. (2021). *Taxation in Ancient India*. In: *Taxation History, Theory, Law and Administration*, Springer Texts in Business and Economics, 15-27. https://doi.org/10.1007/978-3-030-68214-9_2
- Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM), *The Automotive Mission Plan (AMP) 2016-26* (2016), <https://www.siam.in/uploads/filemanager/47AUTOMOTIVEMISSIONPLAN.pdf>. Erişim Tarihi: 11.08.2024.
- Somuncu, A., (2022). Türkiye'de Otomobil ve Ticari Araçlardan Alınan Özel Tüketim Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevresel Etki ve Vergi Adaleti Bakımının Değerlendirilmesi. *Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi*, 9(2), 29-43.
- Srivastava, B., & Srivastava, H., & Kumar, S., & Kumar Rai, M., (2022). GST and Automotive Sector in India: Issues and Challenges Addressed so far, *International Journal of Health Sciences*, 6(S4), 9950–9959. <https://doi.org/10.53730/ijhs.v6nS4.10870>.

- Taylar Y., (2010)., Vergi Teorisi Açısından Özel Tüketim Vergileri ve Türk Özel Tüketim Vergisi Uygulaması, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12, 435-467.
- Tosuner M. & Arıkan Z. & Bay H., (2024)., *Türk Vergi Sistemi* (1. Baskı), Kanyılmaz Matbaası, İzmir.
- Turhan S., (1998)., *Vergi Teorisi ve Politikası*, Filiz Kitapevi, İstanbul.
- Türk, Y.K., (1996). *Gümrük Birliği'ne Giderken Türk Otomotiv Sektörü* (Yayın No. 53566) [Yüksek Lisans tezi, Marmara Üniversitesi Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Başkanlığı Tez Merkezi.