

## Türkiye’de Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergilerin OECD ve AB Ülkeleri ile Karşılaştırılması<sup>1</sup>

*Hasan Bülent KANTARCI (http://orcid.org/0000-0002-7217-9367), Department of Economics, Kocaeli University, Turkey; e-mail: hbkantarc@kocaeli.edu.tr*

### The Comparison of Fuel Taxes between Turkey, EU and OECD<sup>2</sup>

#### Abstract

In this article, the Special Consumption Tax on fuel products was researched and compared with OECD and EU member countries and economic effects were explained. In Turkey, Special Consumption Tax (SCT) and Value Added Tax (VAT) are mainly based on fuel products. When Turkey is compared to the OECD countries, the taxes on fuel products are ranked the 7th highest after Israel, the Netherlands, the United Kingdom, Italy, Finland and Greece. When Turkey is compared with 28 EU countries, the average weighted tax rate for 28 EU countries is 66.37%. In Turkey, this ratio is 66.59%. When we look at EU tax rates on diesel and per liter, EU average tax rate is 61.47%. In Turkey, this rate is 60.61%. From these results we see that the rate of the tax on diesel in Turkey remained below the EU average tax rate. However, the fact that the current tax practice in Turkey is higher than the income and corporate taxation has resulted in a burden on some sectors and a slowdown in economic development.

**Keywords** : Fuel Taxation in Turkey, Special Consumption Tax, Value-added Tax.

**JEL Classification Codes** : F53, F55, F59.

#### Öz

Bu makalede, akaryakıt ürünleri üzerinden alınan özel tüketim vergisi araştırılmış, OECD ve AB üyesi ülkelerle karşılaştırması yapılarak ekonomik etkileri açıklanmaya çalışılmıştır. Türkiye’de Akaryakıt ürünleri üzerinden Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) ve Katma Değer Vergisi (KDV) alınmaktadır. Türkiye’de akaryakıt üzerinden alınan vergilerde, OECD ülkeleri içinde, İsrail, Hollanda, Birleşik Krallık, İtalya, Finlandiya, Yunanistan’ın ardından yedinci yüksek vergi alan ülke konumundadır. 28 AB ülkesi ile karşılaştırıldığında ise kurşunsuz benzin üzerine uygulanan vergi oranları ile litre başına alınan vergi miktarlarına bakıldığında, 28 AB ülkesi ağırlıklı vergi oranı ortalamasının %66,37 olduğu görülmektedir. Türkiye’de ise bu oran %66,59 ile AB ortalamasının çok az miktarda üzerindedir. AB ülkelerinde motorin üzerine uygulanan vergi oranları ile litre başına alınan

<sup>1</sup> Bu makale Sosyoekonomi Derneği ile Hacettepe Üniversitesi Piyasa Ekonomisini ve Girişimciliği Geliştirme Merkezi ile Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi tarafından Türkiye’nin Ankara şehrinde, 28-29 Nisan 2017 tarihlerinde düzenlenen “Üçüncü Uluslararası Sosyoekonomi Derneği Yıllık Buluşması”nda sunulan çalışmanın gözden geçirilmiş ve genişletilmiş halidir.

<sup>2</sup> This article is the revised and extended version of the paper presented in “Third International Annual Meeting of Sosyoekonomi Society” which was held by Sosyoekonomi Society and CMEE - Center for Market Economics and Entrepreneurship of Hacettepe University and, Faculty of Economics and Administrative Sciences of Hacettepe University, in Ankara/Turkey, on April 28-29, 2017.

vergi vergi miktarlarına bakıldığında ise, 28 AB ülkesi ağırlıklı vergi oranı ortalaması %61,47 iken Türkiye'de bu oran %60,61'dir. Sonuç olarak Türkiye'de motorin üzerinden alınan vergi oranının AB ülkeleri vergi oranı ortalamasının altında kaldığı görülmüştür. Türkiye'de mevcut vergi uygulamasının gelir ve kurumlar vergisine oranla yüksek olmasının bazı sektörler üzerinde yük oluşturabileceği ve ekonomik kalkınmayı yavaşlatabileceği sonucuna ulaşılmıştır.

**Anahtar Sözcükler** : Türkiye'de Akaryakıtın Vergilendirilmesi, Özel Tüketim Vergisi, Katma Değer Vergisi.

## 1. Giriş

Akaryakıt üzerinden alınan vergiler devletlerin vergi gelirleri arasında önemli yer tutmaktadır. Bu tür vergiler kamu gelirlerine önemli katkıda bulunduğu gibi yönetimlerin ülke ekonomilerine müdahalesi açısından da önemli birer enstrüman olarak karşımıza çıkmaktadır. Bazı ülkeler emisyon ve çevre kriterlerini öne sürerek çevreye zararları daha fazla olan yakıtların tüketimini kısma adına vergi oranlarını yüksek tutmakta, daha temiz bilinen yakıtlarda ise vergi oranlarını daha düşük tutarak tüketimi yönlendirmeye çalışmaktadırlar.

Tüketim vergileri; ithal edilen mallardan, üretim yapılan mallardan, tütün, akaryakıt, özel veya genel bir hizmet ya da mal üzerinden alınmaktadır. Tüketim vergileri kendi içerisinde satış vergileri, KDV ve özel tüketim vergileri şeklinde ayrılmaktadır (Piketty, 2015: 535). Kişilerin gelirlerinden ve özelliklerinden bağımsız olması, zengin ve fakirlerden aynı oranda alınması tüketim vergilerini adaletsiz yapan özelliklerdir. Tüketim vergilerinin herkesten alınması ve kısmen mali anesteziye uygun olması ve etkinliğinin yüksek olması ise olumlu yanlarıdır. Harcama vergilerinin ortaya çıkış nedeni, vergi ödeme gücüne ulaşmadan ziyade kamu hizmetlerinin gerçekleştirilebilmesi için gerekli verimli bir kaynak arayışıdır.

Tüketim vergileri genelde esnekliği düşük ve zaruri tüketim ürünleri üzerinden alınmaktadır. Vergiyi doğuran olay ise kişilerin bu mal ve hizmetleri elde etmek üzere harcama yapmalarıdır. Harcama vergilerinin tahsili için o malın tüketilmesi yahut el değiştirmesi gerekmektedir. Bu nedenle tüketimi zaruri olan, gıda, giyim, enerji, akaryakıt gibi alanlar verimli harcama vergileri için uygun alanlardır. Gider üzerinden alınan vergiler kural olarak dolaylı vergilerdir. Mükellef psikolojisine uygun özellikler gösterirler ve yönetimi dolaysız vergilere göre çok daha kolaydır (Akdoğan, 2009: 273).

## 2. Türkiye'de Akaryakıt Tüketiminin Vergilendirilmesi

Türkiye'de akaryakıt vergisinin tarihi gelişimi, akaryakıt mevzuatında yapılan değişiklikler ve bu konudaki fiyat oluşumları ile bunların vergi gelirleri karşısındaki durumu aşağıda izah edilmektedir.

## 2.1. Türkiye'de Akaryakıtın Vergilendirilmesi Konusunda Tarihsel Gelişim

Türkiye'de petrol ürünlerine ilişkin ilk vergilendirme 1926 yılında "umumi istihlak vergisi" ve izleyen yılda bu verginin yerini alan muamele vergisi ile gerçekleşmiştir. 1930 yılında petrol dahili istihlak vergisine tabi tutulurken, 1956 yılında ise gider vergisi kapsamına alınmıştır. Bu dönemde, mevcut düzenlemelere ek olarak 1948 yılında Belediye Gelirleri Kanunu ile akaryakıt resmi uygulanmaya başlamış ve belediyelere sınırlı da olsa bir gelir kaynağı sağlanmıştır. Akaryakıt resmi, 1981 yılında Belediye Gelirleri Kanunu'nda yapılan düzenleme ile Akaryakıt Tüketim Vergisi haline dönüştürülmüştür (Küsmenoğlu, 2010: 1042).

1984 yılında ise 3074 sayılı Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu ile Belediye Gelirleri Kanunu'nda yer alan akaryakıt tüketim vergisi yürürlükten kaldırılıp aynı adla yeniden yapılandırılır. Bu düzenleme mevcut ÖTV uygulamasına benzer bir yapıya sahiptir. Rafineri şirketleri ve ithalatçı kuruluşlar yasa ile mükellef olarak belirlenmişlerdir. Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu'na göre matrah vergiye tabi maddelerin satış bedelleri olarak belirlenmiştir. Vergi oranı başlangıçta %6 iken yıllar içinde yasal düzenlemeler ve Bakanlar Kurulu Kararları ile 1984 yılında %9, 1988 yılında %21, %26 ve %31,5 oranına ulaşmıştır (Küsmenoğlu, 2010: 1043).

4 Haziran 1998 tarih ve 98/11161 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile akaryakıt tüketim vergisi kurşunsuz benzinde %290, süper ve normal benzin üzerinde %300 ve motorin üzerinde %190 oranında uygulanmaya başlanmıştır. 1999 yılında Dünya'da yaşanan kriz ve art arda yaşanan depremler sonrasında %300 olan vergi oranı %500 oranına yükseltilmiştir (Küsmenoğlu, 2010: 1044). Dünya petrol fiyatlarındaki dalgalanmaların vergi gelirlerini de etkilemesi nedeniyle 2000 yılında 4503 Sayılı Yasa ile akaryakıt tüketim vergisi oran olarak belirlenmeyip akaryakıt cinsine göre litre veya kilogram üzerinden maktu olarak alınmaya başlamıştır.

2002 yılı Ağustos ayında, 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile Akaryakıt Tüketim Vergisi yürürlükten kaldırılmış ancak temel olarak bütün özelliklerini aynen koruyarak Özel Tüketim Vergisi Kanunu'na taşınmıştır. 4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile 16 farklı vergi, fon ve harç ile benzeri yükümlülükler tek vergi düzenlemesi altında toplanmıştır. Bu düzenleme vergi yapısında bir sadeleşme, uygulama kolaylığı sağlamış ve bu düzenleme Katma Değer Vergisi'nin AB normlarına yaklaştırılmasına da katkıda bulunmuştur (Taylar, 2010: 436-437).

## 2.2. Türkiye'de Akaryakıt Ürünleri Vergilemesinde Yürürlükteki Mevzuat

Türkiye'de akaryakıt üzerinden alınan temel vergiler Özel Tüketim vergisi ve Katma Değer Vergisi'dir. Katma Değer Vergisi genel uygulamadan farklı değildir ve Türk Katma Değer Vergisi uygulamasından farklı bir özellik göstermemektedir. Özel Tüketim Vergisi ise üzerinde tartışılmaya değer özellikler içermektedir. Gerek oranının yüksekliği, gerekse KDV matrahına eklenen bir unsur olması Özel Tüketim Vergisi'ni "özel" hale getiren iki önemli unsurdur. 4760 sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nun 1. Maddesinde "a) (I) sayılı

*listedeki malların ithalatçıları veya rafineriler dâhil imal edenler tarafından teslimi,*" şeklinde bir belirleme ile akaryakıt ürünlerinin ithal edenler veya rafineriler dâhil imal edenler tarafından teslimi vergiyi doğuran olay olarak kabul edilmiştir. Burada yapılan teslimin bir defa vergiye tabi tutulacağı yine aynı maddenin son fıkrasında hüküm altına alınmıştır (Çapar, 2004: 127). Yine kanunun ikinci maddesinde teslim, "*mal üzerindeki tasarruf hakkının malik veya adına hareket edenler tarafından alıcıya veya adına hareket edenlere devredilmesini*" ifade etmektedir.

Özel Tüketim vergisi, mevcut haliyle iç tüketimi vergileyen bir yapıya sahiptir. ÖTV'ye tabi ürünlerin ihracı vergiden istisna tutulmuştur (ÖTV, md. 5). Akaryakıt üzerinden alınan ÖTV, kamu maliyesi ilkeleri açısından bakıldığında, Toplu Muamele Vergilerinden - İstihsal vergileri ile toptan satış vergileri arasında bir yerde bulunmaktadır. Ancak izleyen açıklamalarda da görüleceği üzere iki tanıma da tam uymamaktadır.

İstihsal vergileri bir malın üretimi aşamasında uygulanan vergilerdir. Bir malın üreticiler tarafından üretimi vergi konusu yapılır. Eğer mal başka malların üretiminde girdi olarak kullanılan bir mal ise bazı durumlarda indirim mekanizması uygulamasına da dahil edilmektedir (Akdoğan, 2009: 281). Daha az sayıda mükellefle muhatap olmak ve yönetimde etkinliği sağlamak için istihsal vergileri uygun bir seçimdir. Özellikle oligopolistik özellik gösteren piyasalarda, üreticilerin çok büyük olmaları ve az sayıda olmaları üretim üzerinden alınan istihsal vergilerini uygulanabilir ve etkin kılmaktadır. Ancak Özel Tüketim Vergisi akaryakıt üretimi ve ithalinden değil, bu ürünlerin üreticiler veya ithalatçıları tarafından "ilk teslimi" sırasında doğmaktadır. Yani üreticiler ve ithalatçıları verginin mükellefidir. Üretim sırasında, üretim teslimi konu olmadığı sürece vergi doğmamakta, üreticilerin akaryakıtı ilk teslimleri sırasında vergi doğmaktadır. Bu açıdan bakıldığında ise "Selektif toptan Satış Vergisi" özellikleri taşımaktadır. Toptan satış vergileri malın "toptan" satışı aşamasında alınmaktadır. Toptancıların yapmış olduğu satışlarda perakendeciye yapılan satışın vergi dışı kalma ihtimalini yok etmek için düzenlemelerde toptancıların yaptığı bütün satışlar vergi konusu yapılmaktadır (Akdoğan, 2009: 283). Özel tüketim vergisi, geniş alanda ve çok sayıda mal üzerinde uygulanması ile toptan satış vergisi yahut tek aşamada alınan satış vergilerinden farksız hale gelmektedir (Edizdoğan, 2008: 332).

Özel Tüketim Vergisi'nin Türkiye'de özellikle akaryakıt üzerindeki uygulamasında, petrol fiyatlarındaki dalgalanmanın kamu maliyesini olumsuz etkilememesi için litre veya kilogram başına maktu (spesifik) olarak belirlenmiştir. Özel Tüketim Vergisi'nin yapısına baktığımızda Toptan Satış Vergisi özelliklerini koruduğu hemen görülebilecektir. Ancak toptan satış vergisi uygulamalarında ortaya çıkan aksaklıklar ve olası problemler, ÖTV'de yapılan düzenlemeler ile çözülmeye çalışılmıştır. Öncelikle ÖTV'de toptan satış dahi olsa, ÖTV konusu akaryakıt teslimleri "ilk teslimde" yani bir defa vergiye tabi tutulmaktadır. Uygulamada rafineride üretilmiş olan benzin, pazarlama şirketine teslim edilir ve ÖTV doğar. (Burada ÖTV ile birlikte ÖTV'nin de dahil edildiği matraha KDV de uygulanmaktadır.) Pazarlama Şirketi ÖTV uygulanmış benzinin üzerine kendi karını uygular ve tekrar toptancı yahut perakendeci diyebileceğimiz benzin istasyonlarına teslim eder. Ancak bu aşamada tekrar ÖTV uygulanmayacaktır. Sistemde karışıklığa yol

vermemek ve basitlik sağlanması amacıyla ÖTV ilk teslimde uygulanmış, sonraki teslimlerde ÖTV maliyet olarak dikkate alınmış ve indirim mekanizmasına yer verilmemiştir. Aşağıdaki tabloda akaryakıt üzerindeki vergilemeye örnek olarak benzin üzerindeki vergi hesaplaması verilmiştir:

**Tablo: 1**  
**Benzinde Örnek Fiyat Oluşumu**

Hesaplamaya İlişkin Açıklama	Belirteç	Tutar
Gümrüksüz Rafineri Fiyatı	a	1.510
Özel Tüketim Vergisi	b	2.176,50
Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Payı	c	2,54
Toplam KDV'siz Rafineri Çıkış Fiyatı	$d = a+b+c$	3.691,58
Rafineri Çıkışı KDV Matrahı	$d = a+b+c$	3.691,58
Rafineri Çıkışı KDV Yüklü	$e = d \times \%18$	664,4844
Toplam Depo Satış Fiyatı	$f = d + e$	4.356,06
Dağıtım Şirketi ve Bayi Kârı (%12 alınmıştır)	$g = d \times \%12$	442,9896
Bayi Karı Sonrası Benzin Üzerindeki KDV	$h = (d + g) \times \%18$	744,222528
Toplam Perakende Satış Fiyatı	$i = d + g + h$	4.878,79
Toplam Vergi Yüklü	$j = b + c + h$	2.923,26
Toplam Vergi / Benzin Rafineri Fiyatı	$j / a$	193,59%
Toplam Vergi / Perakende Satış Fiyatı	$j / i$	59,92%

Kaynak: EPDK verilerinden derlenmiştir.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'nun 2014 yılı sonu itibarıyla yayınlamış olduğu faaliyet raporunda yer alan veriler ile yukarıdaki hesaplamalar birbirleri ile paralellik arz etmektedir. Aşağıdaki tabloda EPDK 2014 Yılı Faaliyet Raporu'nda yer alan akaryakıtta fiyat oluşumuna ilişkin hesaplama görülmektedir.

**Tablo: 2**  
**Benzin Fiyat Oluşumu (2014)**

Kurşunsuz Benzin	Ürün Fiyatı	Toptancı Marjı	Gelir Payı	Dağıtıcı ve Bayi Marjı Toplamı	Toplam Vergi	Nihai Satış Fiyatı
95 Oktan	1,51	0,06	0,00231	0,41	2,93	4,91
95 Oktan (Diğer)	1,51	0,06	0,00231	0,42	2,93	4,92

Kaynak: Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK, 2015a: 181).

Tablo incelendiğinde, benzinin nihai satış fiyatının %59,67'sinin vergi olduğu, %30,75'inin ürün maliyeti ve %9,58'inin de piyasada faaliyet gösteren şirketlerin brüt kar marjını oluşturduğu görülmektedir (EPDK, 2015a: 181).

Motorinde fiyat oluşumu da benzinle benzerlik göstermektedir. Enerji Piyasası düzenleme Kurumu'nun 2014 verilerine göre motorin satış fiyatının %51,95'inin vergiden, %36,78'inin ürün maliyeti ve %11,27'sinin de piyasada faaliyet gösteren firmaların brüt kar marjı olduğu ortaya çıkmaktadır.

**Tablo: 3**  
**Motorin Fiyat Oluşumu (2014)**

Motorin	Ürün Fiyatı	Toptancı Marjı	Gelir Payı	Dağıtıcı ve Bayi Marjı Toplamı	Toplam Vergi	Nihai Satış Fiyatı
Motorin	1,60	0,05	0,00231	0,44	2,26	4,35
(Diğer) Motorin	1,60	0,05	0,00231	0,46	2,26	4,38

Kaynak: (EPDK, 2015a: 182).

İstihsal vergisi uygulamasının en önemli sakıncası vergi-kar piramitleşmesine neden olma ihtimalidir (Akdoğan, 2009: 262). İlk üretim aşamasında verginin konması sonrasında,

ara toptancılar ve perakendeciler, tüketiciye kadar olan her aşamada (üretim + istihsal vergisi) üzerine kar ve izleyen aşamalardaki vergiler eklenecek, vergili fiyat baz alınarak bir nevi matrah haline gelecektir. Bu durum 3065 Sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nda kanuni düzenleme ile kabul edilmiş ve uygulamaya girmiş durumdadır. Uygulamada malın ilk maliyeti ile son tüketiciye ulaştığı ana kadar yüklenen ÖTV, EPDK payı, bayi karı gibi unsurların tümü, Katma Değer Vergisi Kanunu 24. madde hükmü uyarınca KDV matrahına dâhil unsurlar olarak sayılmıştır.

### 2.3. Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergilerin Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı ve Önemi

Akaryakıt tüketimi her dönemde hükümetler tarafından tercih edilen bir vergi konusu olmuştur. Bunun gerek vergi teorisi gerekse ekonomik ve sosyolojik gerçekler açısından gerekçeleri bulunmaktadır. Akaryakıt talep esnekliği düşüktür. Özellikle ticari ulaştırmada kullanılan akaryakıtın esnekliği neredeyse sifıra yakındır. Hane halklarının akaryakıt talep esnekliği de düşük bir görünüm sergilemektedir. Sterner, Dahl ve Franzen'in (1992) çalışmasında Türkiye'de kısa dönem fiyat esnekliği -0,31 ve uzun dönem fiyat esnekliği -0,61 olarak bulunmuştur. Gelir esnekliği kısmen yüksek olup kısa dönemde 0,65 ve uzun dönemde 1,29 olarak bulunmuştur. Graham ve Glaister (2002: 22) çalışmalarında benzer sonuçlar bulmuşlar, OECD ülkeleri için ortalama kısa dönemde -0,3 ve uzun dönemde -0,6 ile -0,8 arasında değerler tespit etmişlerdir.

Türkiye'nin toplam vergi gelirleri ile Petrol ve Doğalgaz Ürünleri üzerindeki özel tüketim vergisi ve KDV'nin karşılaştırılması akaryakıt tüketimi üzerindeki verginin ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Aşağıdaki tabloda 2006-2014 yılları arasında gerçekleşen toplam vergi gelirleri, Özel Tüketim vergisi, Özel Tüketim Vergisi'nin Petrol ve Doğalgaz ürünlerine ilişkin kısmı görülmektedir.

**Tablo: 4**  
**Vergi Gelirleri İçinde Petrol Ürünlerinden Elde Edilen ÖTV'nin Payı (Milyon TL)**

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vergi Gelirleri	164.101	187.768	211.887	224.504	273.471	332.491	366.963	423.438	471.415
ÖTV	37.652	40.168	43.143	45.165	60.141	67.530	75.492	90.003	96.730
Petrol ve Doğal-gaz için ÖTV	20.918	22.681	24.939	26.796	33.339	36.157	38.871	48.677	49.696
Petrol ve Doğal-gaz için ÖTV'nin Toplam ÖTV İçindeki Payı	55,56%	56,46%	57,81%	59,33%	55,43%	53,54%	51,49%	54,08%	51,38%
Petrol ve Doğal-gaz Ürünleri Üzerindeki ÖTV'nin Toplam Vergi Gelirlerine Oranı	12,75%	12,08%	11,77%	11,94%	12,19%	10,87%	10,59%	11,50%	10,54%

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı, 2014.

Maliye Bakanlığı'nın vergi istatistiklerinde, akaryakıt ürünlerinden kaynaklanan Katma Değer Vergisi tahsilatı belirtilmemektedir. Bunun birkaç nedeni bulunmaktadır. İlki, katma değer vergisinin indirim mekanizması nedeniyle hesaplanan KDV tutarının tamamının vergi geliri olarak tahsil edilmeyişidir. İndirim mekanizması, mükelleflerin satışları nedeniyle hesaplanmış oldukları KDV'den alımları nedeniyle yüklenmiş oldukları KDV'nin indirilmesi ve aradaki farkın tahsil edilmesidir. İkincisi, farklı stok yapıları nedeniyle hesaplanan KDV'nin tahsil zamanı ile hesaplanma zamanı farklılıklar arz etmektedir.

Tabloya bakıldığında Türkiye’nin toplam özel tüketim vergisi tahakkukunun %50’den fazlasının petrol ve doğalgaz ürünleri üzerinden alınan özel tüketim vergisi nedeniyle ortaya çıktığı görülmektedir. Petrol ve doğalgaz ürünleri üzerinden alınan ÖTV’nin toplam vergi gelirleri içindeki payına bakıldığında, %12,75 ile %10,5 arasında değiştiği gözlenmektedir.

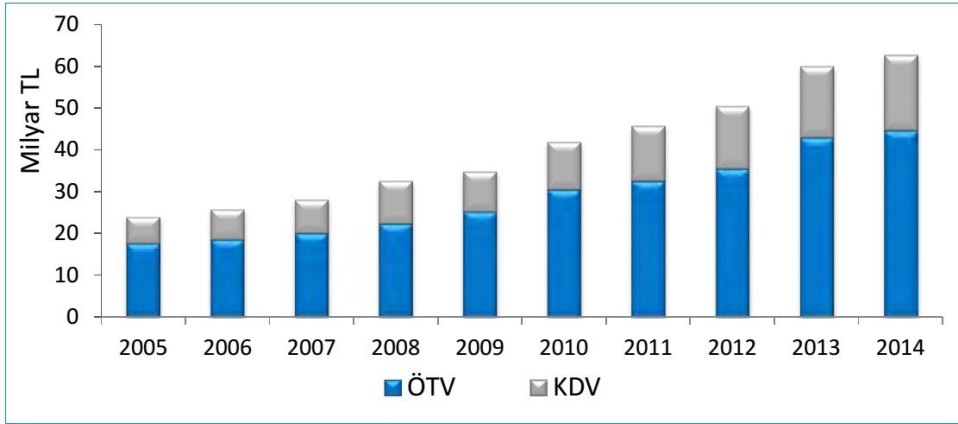
Petrol Sanayi Derneği’nin sektör raporlarında yapılan tahmini hesaplamalarda akaryakıt ve LPG satışları nedeniyle tahsil edilen ÖTV ve KDV rakamları bulunmaktadır. Petrol Sanayi Derneğinin 2005-2014 yıllarına ilişkin sektör raporundan alınan verilere göre petrol ürünlerinden alınan ÖTV ve KDV toplam miktarları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

**Tablo: 5**  
**Petrol Ürünlerinden Elde Edilen ÖTV ve KDV (Milyar TL)**

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
22,3	24,7	27,2	33,6	35,9	42,0	45,3	51,1	59,5	62,7

*Kaynak: Petder Sektör Raporları, 2005-2014.*

**Şekil: 1**  
**Petrol Ürünlerinden Elde Edilen ÖTV ve KDV (Milyar TL)**



*Kaynak: Petder, 2014: 41.*

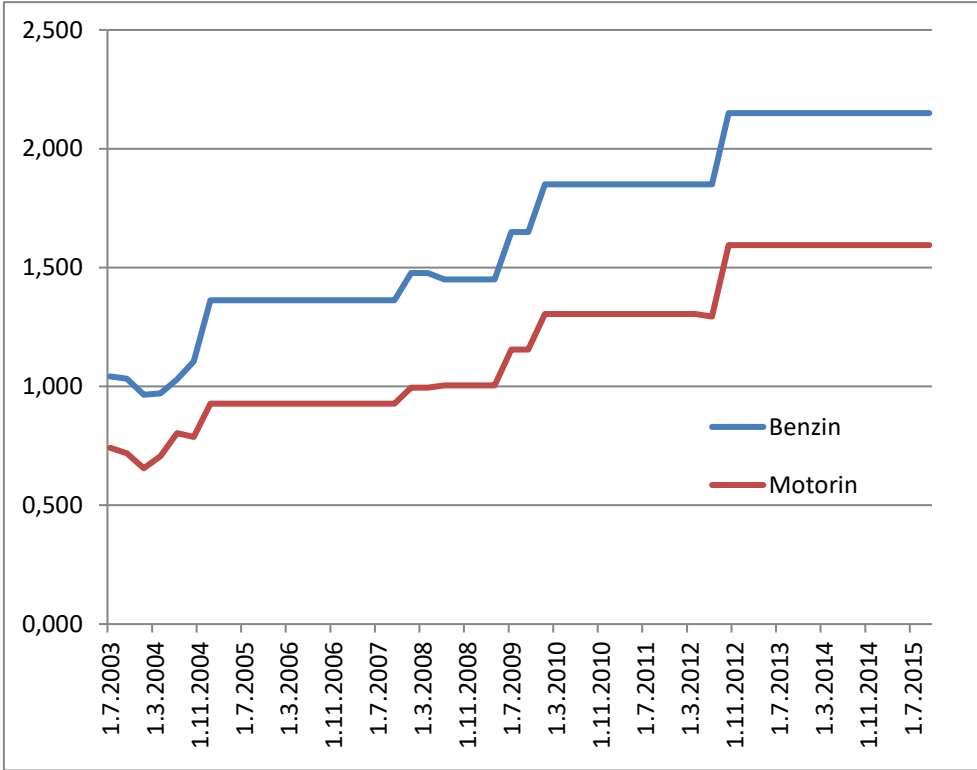
Petrol Sanayi Derneği’nin verilerine bakıldığında, akaryakıt ürünleri üzerindeki toplam verginin, vergi gelirlerinin daha yüksek kısmını oluşturduğu sonucuna varılmaktadır. Tablo 4’te yer alan ÖTV’nin toplam Vergi Gelirlerine Oranı rakamları %13’lerde iken bu orana KDV’nin eklenmesi ile %15’lere çıkmakta, yaklaşık 2 puanlık bir artış gerçekleşmektedir.

#### 2.4. ÖTV Oranlarındaki Değişim

4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanunu ile akaryakıt ürünleri üzerinden alınan özel tüketim vergisi, kanuna ekli I sayılı liste ile belirlenmiştir. Listede yıllar içinde çok defa değişiklikler yapılmış, Bakanlar Kurulu Kararları ile bu değişiklikler yürürlüğe girmiştir.

Son olarak 11.6.2013 tarihinde kurşunsuz normal benzin (Gümrük Tarife İstatistik Pozisyon Cetvel Numarası (GTİP) 2710.11.45.00.00 olan otomotiv yakıtı) üzerindeki özel tüketim vergisi litre başına 2,15 TL ve motorin (GTİP Numarası 2710.19.41.00.11 olan otomotiv yakıtı) üzerindeki özel tüketim vergisi litre başına 1,5945 TL olarak belirlenmiştir. Aşağıdaki grafikte 2003-2015 yılları arasında 3 aylık dönemler itibariyle benzin ve motorinde litre başına uygulanan özel tüketim vergisi oranlarındaki değişim görülmektedir.

**Şekil: 2**  
**Benzin ve Motorin Üzerindeki Özel Tüketim Vergisi (TL / Litre)**



Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı, 2015.

Grafikte de görüldüğü üzere litre başına alınan özel tüketim vergisi benzin ve motorinde paralel bir seyir izlemiş ve 2003-2015 yılları arasında yaklaşık iki kat artış göstermiştir. Bu durum, akaryakıt tüketicileri üzerindeki vergi yükünün yıllar içinde nominal olarak arttığını göstermektedir. Ancak, Türkiye İstatistik Kurumu Yurtiçi Üretici Fiyat Endeksi (2003=100) ile karşılaştırıldığında, aynı dönemde enflasyonun %250'den fazla olduğu düşünülürse, vergi yükünde kısmi bir azalmanın söz konusu olduğunu söyleyebiliriz. (TÜİK, 2015).



### 3. OECD ve AB Ülkelerinde Akaryakıt Tüketiminin Vergilendirilmesi

OECD ülkelerine bakıldığında akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesinde farklı yaklaşımların olduğu görülmektedir. Benzin daha çok nihai tüketiciler (hane halkları) tarafından tüketilen bir akaryakıt türü olmaktadır. 2013 yılı son çeyreği itibariyle benzinin vergilenmesi konusunda, benzin üzerinden alınan verginin perakende satış fiyatına oranının oluşturduğu dizinin medyanına bakıldığında %53,15 rakamına ulaşılmaktadır ki bu durum ABD, Meksika, Avustralya ve Kanada dışındaki OECD ülkelerinin benzine çok yüksek oranda vergi uyguladıkları sonucu ortaya çıkmaktadır. 34 OECD ülkesinin benzin üzerinden aldığı vergi, perakende satış fiyatının ortalama %50,12'sidir. En düşük vergi uygulayan ülkeler %13,79 ile Meksika ve %14,75 ile ABD'dir. Benzinden en yüksek vergi alan ülkeler ise %68,07 ile İsrail, %61,93 ile Hollanda ve %61,05 ile Birleşik Krallıktır. Benzin satış fiyatının %59'una ulaşan vergi oranı ile Türkiye en yüksek vergi alan yedinci ülke konumundadır.

**Tablo: 6**  
**OECD Ülkelerinde Kurşunsuz Süper Benzin Üzerindeki Vergi Yükü**

Ülke	Vergi Öncesi Fiyat (USD)	Maktu Vergi	KDV Oranı	KDV Miktarı (USD)	Toplam Vergi (USD)	Vergiler Dahil Nihai Fiyat (USD)	Toplam Verginin Toplam Fiyatına Oranı (%)
Avustralya	1,02	0,37	10,00	0,14	0,51	1,53	33,11
Avusturya	0,84	0,65	20,00	0,30	0,95	1,79	53,19
Belçika	1,02	0,82	21,00	0,39	1,20	2,22	54,10
Kanada	0,95	0,33	5,00	0,06	0,39	1,34	29,28
Şili	0,90	0,51	19,00	0,17	0,68	1,58	42,87
Çekya	0,86	0,66	21,00	0,32	0,97	1,83	53,13
Danimarka	1,07	0,78	25,00	0,46	1,25	2,32	53,76
Estonya	0,85	0,56	20,00	0,28	0,84	1,70	49,80
Finlandiya	0,85	0,86	24,00	0,41	1,28	2,13	59,96
Fransa	0,84	0,81	20,00	0,33	1,14	1,98	57,76
Almanya	0,87	0,87	19,00	0,33	1,20	2,07	58,08
Yunanistan	0,87	0,89	23,00	0,41	1,29	2,17	59,78
Macaristan	0,91	0,55	27,00	0,40	0,95	1,86	50,90
İzlanda	1,07	0,52	25,50	0,41	0,93	2,00	46,53
İrlanda	0,93	0,78	23,00	0,39	1,17	2,10	55,81
İsrail	0,67	1,11	18,00	0,32	1,43	2,10	68,07
İtalya	0,91	0,97	22,00	0,41	1,38	2,28	60,35
Japonya	0,98	0,57	5,00	0,08	0,65	1,63	40,03
Kore	1,11	0,71	10,00	0,18	0,90	2,01	44,66
Lüksemburg	0,88	0,61	15,00	0,22	0,84	1,72	48,75
Meksika	0,84	0,00	16,00	0,13	0,13	0,98	13,79
Hollanda	0,85	1,00	21,00	0,39	1,39	2,24	61,93
Yeni Zelanda	1,05	0,53	15,00	0,24	0,76	1,81	42,07
Norveç	1,03	0,97	25,00	0,50	1,47	2,50	58,71
Polonya	0,86	0,53	23,00	0,32	0,85	1,71	49,65
Portekiz	0,88	0,78	23,00	0,38	1,16	2,04	56,84
Slovakya	0,94	0,68	20,00	0,32	1,01	1,95	51,79
Slovenya	0,83	0,73	22,00	0,34	1,08	1,91	56,45
İspanya	0,92	0,62	21,00	0,32	0,94	1,86	50,56
İsviçre	0,91	0,82	25,00	0,43	1,26	2,17	58,04
İsviçre	0,94	0,79	8,00	0,14	0,93	1,86	49,65
Türkiye	1,07	1,14	18,00	0,40	1,54	2,61	59,00
Birleşik Krallık	0,80	0,91	20,00	0,34	1,25	2,04	61,05
A.B.D.	0,78	0,14	-	-	0,14	0,92	14,75

Kaynak: OECD, 2014a.

Motorin kullanımı daha çok üretim birimleri, ticari ve sınai kesim tarafından tüketilen bir yakıt türü olmaktadır. Motorin üzerindeki vergiye bakıldığında, benzin üzerindeki vergiye benzer bir tablo ortaya çıkmaktadır. Motorin üzerinde 34 OECD üyesi ülkenin vergi oranlarının ortalaması %42,92 ve medyanı %47,03'tür. Türkiye motorin üzerinden Birleşik

Krallık, İtalya, İsrail, Norveç ve İsveç’in ardından en yüksek oranda vergi alan altıncı OECD ülkesidir (OECD, 2014b).

#### 4. Kişi Başına Milli Gelir (GSYİH) ve Akaryakıt Üzerindeki Vergi Yükü ve Akaryakıt Fiyatları

2013 yılı OECD verileri baz alınarak, OECD ülkelerinde kişi başına milli gelir (gayrisafi yurt içi hasıla, GSYİH) rakamları ile aylık 50 litre (yıllık 600 litre) yakıt tüketimi yapan bir bireyin katlanmak zorunda olduğu ortalama maliyet ve ortalama vergi yükü aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

**Tablo: 7**  
**600 Litre Yakıt Tüketiminin Ortaya Çıkardığı Vergi Yükü**

Ülke	2013 Yılı Kişi Başına GSYİH (PPP) (USD)	Benzin Üzerindeki Toplam Vergi (USD)	Benzin Toplam Fiyatı (USD)	600 Litre Benzın Üzerindeki Toplam Vergi (USD)	600 Litre Benzının Tüketicıye Toplam Malıyeti (USD)	Vergi Toplamı / Kişi Başına GSYİH (%)	Toplam Yakıt Malıyeti / GSYİH (Kişi Başına) (%)
Türkiye	17.843	1,54	2,61	924,74	1.567,26	5,18	8,78
Yunanıstan	23.951	1,29	2,17	776,88	1.299,59	3,24	5,43
Macarıstan	22.215	0,95	1,86	568,24	1.116,44	2,56	5,03
Portekiz	25.359	1,16	2,04	694,67	1.222,16	2,74	4,82
Şili	20.486	0,68	1,58	405,22	945,16	1,98	4,61
Polonya	22.269	0,85	1,71	508,07	1.023,39	2,28	4,60
Slovakya	25.841	1,01	1,95	605,10	1.168,45	2,34	4,52
Slovenya	26.585	1,08	1,91	647,49	1.147,09	2,44	4,31
İtalya	32.590	1,38	2,28	827,25	1.370,68	2,54	4,21
Estonya	24.456	0,84	1,70	506,61	1.017,37	2,07	4,16
İsrail	30.552	1,43	2,10	857,52	1.259,84	2,81	4,12
Çekya	27.096	0,97	1,83	584,93	1.100,88	2,16	4,06
Kore	32.711	0,90	2,01	537,96	1.204,49	1,64	3,68
Meksika	16.022	0,13	0,98	80,83	586,01	0,50	3,66
İspanya	30.656	0,94	1,86	562,99	1.113,59	1,84	3,63
Belçika	39.248	1,20	2,22	720,33	1.331,48	1,84	3,39
Finlandiya	37.754	1,28	2,13	765,99	1.277,55	2,03	3,38
Yeni Zelanda	32.393	0,76	1,81	456,89	1.085,90	1,41	3,35
Danimarka	41.664	1,25	2,32	749,84	1.394,80	1,80	3,35
Birleşik Krallık	37.003	1,25	2,04	747,94	1.225,13	2,02	3,31
Fransa	36.442	1,14	1,98	686,53	1.188,53	1,88	3,26
İsveç	42.245	1,26	2,17	754,24	1.299,52	1,79	3,08
Hollanda	44.291	1,39	2,24	833,59	1.345,94	1,88	3,04
Almanya	41.187	1,20	2,07	719,78	1.239,31	1,75	3,01
İzlanda	40.642	0,93	2,00	557,77	1.198,84	1,37	2,95
İrlanda	44.634	1,17	2,10	704,57	1.262,34	1,58	2,83
Japonya	34.929	0,65	1,63	391,45	977,94	1,12	2,80
Norveç	59.270	1,47	2,50	881,06	1.500,77	1,49	2,53
Avusturya	42.920	0,95	1,79	572,11	1.075,70	1,33	2,51
İsviçre	52.012	0,93	1,86	555,34	1.118,45	1,07	2,15
Avustralya	43.842	0,51	1,53	304,17	918,65	0,69	2,10
Kanada	41.475	0,39	1,34	235,14	803,10	0,57	1,94
Lüksemburg	83.394	0,84	1,72	502,59	1.030,88	0,60	1,24
ABD	49.784	0,14	0,92	81,00	549,00	0,16	1,10
OECD Ort.	35.993			597,32	1.146,06	1,66	3,18

Kaynak: (OECD, 2014a) veriler kullanılarak hesaplanmıştır.

Tabloda görüldüğü üzere, Türkiye'nin akaryakıt (benzin) üzerinden almış olduğu vergi miktarı ve sonrasında oluşan akaryakıt (benzin) fiyatının kişi başına gelir (gayrisafi yurtiçi hâsıla) rakamlarına oranlanması sonucunda vergi yükünün çok yüksek olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Yılda 600 litre yakıt tüketen bir tüketicinin kişi başına ortalama

milli gelirin %8,78'ini akaryakıt harcaması için kullanması gerektiği sonucuna varılmaktadır.

AB ülkelerinde motorin ve kurşunsuz benzin üzerine uygulanan vergiler de aşağıdaki tablolarda görülmektedir.

**Tablo: 8**  
**AB Ülkelerinde Uygulanan Vergiler (Motorin)**

Ülke	Toplam Vergi (TL/LT)	Vergi Oranı (%)
Birleşik Krallık	3,08	73,02
İtalya	2,69	68,36
Slovenya	2,15	66,11
İsveç	2,75	65,57
Fransa	2,20	65,03
İrlanda	2,25	64,80
Hollanda	2,19	62,54
Finlandiya	2,29	62,52
Belçika	2,07	61,82
<b>AB 28 Ağırlıklı Ortalaması</b>	<b>2,01</b>	<b>61,47</b>
Almanya	2,04	61,36
<b>Türkiye</b>	<b>2,13</b>	<b>60,61</b>
Portekiz	2,16	60,57
Çekya	1,83	60,27
Hırvatistan	1,94	59,55
Güney Kıbrıs Rum Yönetimi	2,02	59,34
Avusturya	1,84	58,64
Slovakya	1,82	58,59
Romanya	1,91	58,14
Danimarka	2,08	57,46
Macaristan	1,85	57,18
Letonya	1,62	56,79
Polonya	1,61	56,14
Estonya	1,80	55,51
İspanya	1,72	55,48
Bulgaristan	1,52	55,08
Litvanya	1,55	54,80
Malta	2,11	53,98
Yunanistan	1,68	52,69
Lüksemburg	1,49	52,34

Kaynak: EPDK, 2016: 6.

Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi AB ülkelerinde motorin üzerine uygulanan vergi oranları ile litre başına alınan vergi miktarlarına bakıldığında, 28 AB ülkesi ağırlıklı vergi oranı ortalamasının %61,47 olduğu görülmektedir. Türkiye'de ise bu oran %60,61 olmaktadır. Bu sonuçlardan, Türkiye'de motorin üzerinden alınan vergi oranının AB ülkeleri vergi oranı ortalamasının altında kaldığını görmekteyiz.

AB ülkelerinde 95 oktan kurşunsuz benzin üzerine uygulanan vergilere dair bilgiler de aşağıdaki tabloda görülmektedir.

**Tablo: 9**  
**AB Ülkelerinde Uygulanan Vergiler (95 Oktan Kurşunsuz Benzin)**

Ülke	Toplam Vergi (TL/LT)	Vergi Oranı (%)
Birleşik Krallık	3,07	73,41
Hollanda	3,28	72,78
İtalya	3,14	70,45
Yunanistan	2,97	70,19
İsveç	3,03	69,94
Portekiz	2,99	69,23
Finlandiya	2,91	69,19
İrlanda	2,67	69,11
Belçika	2,66	68,88
Almanya	2,73	68,84
Fransa	2,75	68,32
Slovenya	2,47	68,20
Slovakya	2,43	67,12
<b>Türkiye</b>	<b>2,83</b>	<b>66,59</b>
<b>AB 28 Ağırlıklı Ortalaması</b>	<b>2,44</b>	<b>66,37</b>
Çekya	2,07	65,81
Hırvatistan	2,34	65,12
Danimarka	2,86	65,04
Avusturya	2,14	63,64
Letonya	1,98	61,81
Güney Kıbrıs Rum Yönetimi	2,12	61,31
Romanya	2,02	60,24
Litvanya	1,96	60,21
Macaristan	1,96	60,15
Lüksemburg	1,96	59,82
Polonya	1,79	59,76
İspanya	2,09	59,35
Estonya	1,90	58,49
Malta	2,41	56,88
Bulgaristan	1,65	56,77

Kaynak: EPDK, 2016: 7.

AB ülkelerinde kurşunsuz benzin üzerine uygulanan vergi oranları ile litre başına alınan vergi miktarlarına bakıldığında, 28 AB ülkesi ağırlıklı vergi oranı ortalaması %66,37 olduğu görülmektedir. Türkiye'de ise bu oran %66,59 olmaktadır. Buradan Türkiye'deki vergi oranının AB ülkeleri vergi ortalamasına çok yakın olduğunu görmekteyiz (EPDK, 2016: 7).

## 5. Akaryakıtın Vergilendirilmesinin İktisadi ve Mali Altyapısı

Akaryakıt tüketim vergileri, diğer dolaylı vergiler gibi kişilerin harcama ve tüketimleri üzerinden alınmaktadırlar. Bu durum kişilerin tüketim kalıplarına devletin müdahale edebilmesini sağlamaktadır. Fiyatların vergi yoluyla nispi olarak değişmesi tüketicilerin ürünlere olan talebini değiştirebilmektedir (Akdoğan, 2009: 297). Akdoğan (2009) dolaylı vergilerin vergi mükellefi açısından, vergiyi asıl ödeyenlere psikolojik olarak daha uygun bir vergi yapısı sunduğunu belirtmiştir. Ancak bu durumun günümüzde geçerliliği kalmamıştır. Özellikle okuryazarlık ve bilgili tüketici artışı ve gelişen medya nedeniyle tüketiciler rahatlıkla vergi yükünü analiz edebilmekte ve değerlendirme konusu yapabilmektedirler.

Akaryakıt tüketim vergilerinin de diğer dolaylı vergilere benzer şekilde matrahı geniştir. Çok geniş halk kitlelerinin tüketimini ilgilendirdiğinden tabana yayılmakta ve yüksek getiri sağlamaktadır.

Vergiler öncelikle kamu giderlerinin karşılanması amacıyla alındığından, bu açıdan bakıldığında akaryakıt tüketiminin vergilendirilmesinin bu amacı etkin bir şekilde sağladığı görülmektedir. Akaryakıt üzerinden alınan özel tüketim vergisinin mükellefi çok azdır ve kontrolü kolaydır. Bazı ülke uygulamalarında ülkeye giriş veya istihsal anında ham petrol üzerinden vergi alınmakta, Türkiye gibi bazı ülkelerde ise rafinasyon sonrasında nihai ürünün ilk teslimi veya nihai ürün ithal edenlerin ürünü ilk teslimi sırasında vergi doğmaktadır. Petrol piyasasının oligopolistik özellikleri nedeniyle bu vergi uygulanması ve kontrolü kolay; az sayıda mükellef olması nedeniyle de yüksek getirili bir vergi haline gelmektedir.

Akaryakıt tüketimi üzerinden alınan verginin ekonomik-politik altyapısına ilişkin ABD uygulaması üzerinde yapılan bir çalışmada (Goel & Nelson: 1999: 43-59) çeşitli faktörlerin akaryakıt tüketimi üzerinden alınan verginin oranını etkilediği sonucuna ulaşılmıştır. Goel ve Nelson (1999), vergisiz petrol fiyatlarının, enflasyonun, nüfus yoğunluğunun, çevresel etkenlerin ve otoyol ücretlerinin ABD'de akaryakıt tüketimi üzerinden alınan vergiyi etkilediğini tespit etmiştir.

Akaryakıt tüketiminin vergilendirilmesinin diğer önemli nedenleri, dolaylı vergilerin konulma gerekçeleri ile paralellik taşımaktadır<sup>3</sup>. Gelirin yanında harcamaların da vergilendirilmesi, vergi kapasitesinin tam olarak kullanılmasına yardımcı olmaktadır. Sadece gelir üzerinden çok yüksek oranda bir verginin alınması dikey ve yatay adalete uygun gibi görülse de, harcanmayan gelirin vergilenmesi, fayda eksenli bakıldığında olumsuz sonuç doğuracaktır. Gelirin fayda sağlaması, harcanması ile mümkün olduğunda verginin harcamaya bağlanması fayda-vergi bağlantısını daha kuvvetlendirmektedir (Edizdoğan, 2008: 334). Akaryakıt üzerinden alınan vergilerin gerekçeleri arasında, hava kirliliği, trafik sıkışıklığı ve kazaları önleme de bulunmaktadır. Sosyal fayda ve maliyet kaygıları akaryakıt tüketimi üzerinden alınan vergiler için bir başka gerekçedir (Edizdoğan, 2008: 335). Birçok ülke çevresel nedenlerle, hava kirliliği, emisyon gibi gerekçelerle akaryakıt üzerinden vergilemeye gitmektedir. Akaryakıt üzerinden alınan vergiler etkin vergilerdir. Az sayıda üretici ve ithalatçı üzerinden ilk teslim aşamasında alındığından kontrolü kolay ve talep esnekliği düşük bir mal olduğu için gelir getiriciliği yüksek bir vergidir.

### **5.1. Akaryakıt Üzerinden Alınan Vergilerin Talep ve Arz Üzerindeki Etkileri**

Akaryakıt üzerinden alınan vergilerin de diğer vergilerin etkilerine benzer etkileri bulunmaktadır. Akaryakıt üzerinden alınan vergilerin üreticiler, tüketiciler, yeniden dağıtım, kalkınma ve büyüme üzerinde doğrudan ve dolaylı etkileri bulunmaktadır. Genelde dolaylı vergiler, özde akaryakıt üzerinden alınan vergiler üzerlerine kondukları ürünlerin fiyatlarını genelde aynı oranda artırdıkları için bu ürünlerin taleplerini olumsuz yönde etkilemekte ve insanları tüketimden vazgeçirmektedirler. Devlet ya da vergi otoritesi belli

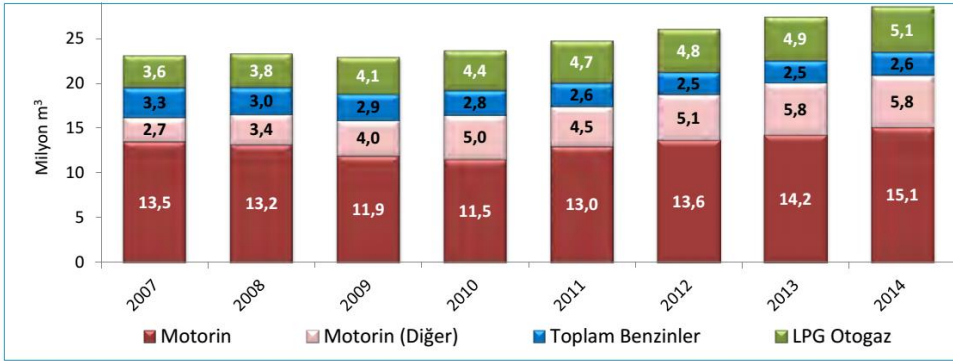
---

<sup>3</sup> Bu konuda daha geniş bilgi için bkz. Tosun & Uçar & Bağdadioğlu & Yereli, 2017.

ürünlerin tüketimini kısmak için özel tüketim vergilerini maliye politikası aracı olarak kullanmışlardır. Akaryakıt üzerindeki özel tüketim vergisinin konulmasının bir amacı da budur (Türk, 2008: 228).

Akaryakıt talebinin esnekliği düşük olduğundan talepteki zaruri artışlara ancak yön değiştirerek etkiye bulunmaktadır. Akaryakıt ürünleri üzerinde en yüksek vergi oranının benzinde olması nedeniyle, gerek hane halkları gerekse üreticiler benzin tüketimi yerine motorin ve LPG tercihinde bulunmakta ve yüksek akaryakıt fiyatlarından, daha az vergilenen ürünleri tercih ederek kurtulmaya çalışmaktadırlar. Şekil 3'te, 2007-2014 yılları arasında motorin ve LPG tüketimi artarken benzin tüketiminin azaldığı görülmektedir:

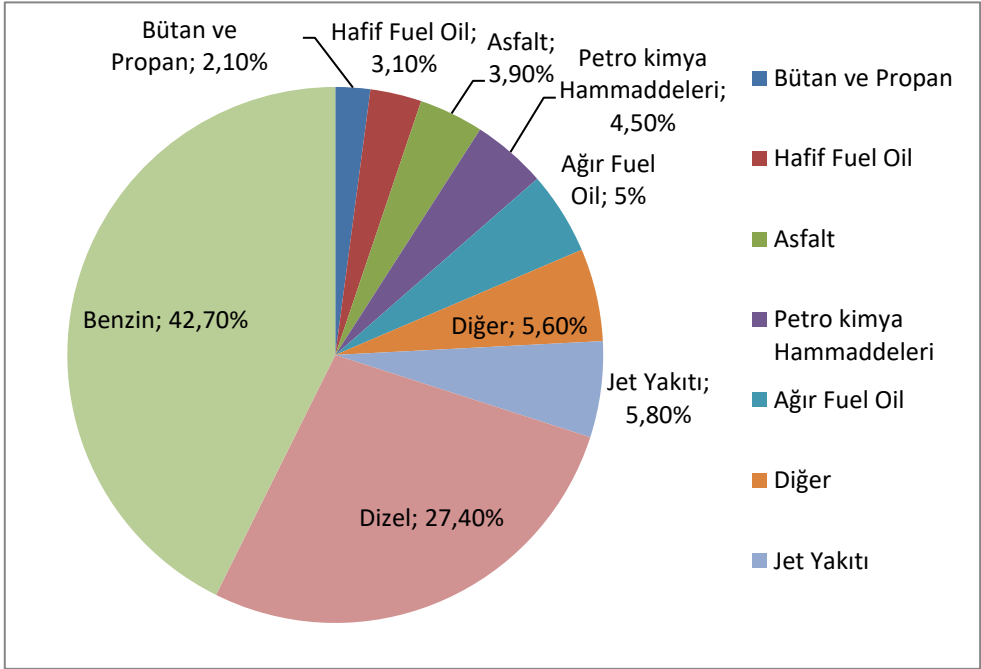
**Şekil: 3**  
**2007-2014 Yılları Arasında Akaryakıt Tüketiminde Değişim**



Kaynak: EPDK verilerinden PETDER tarafından hazırlanmıştır (Petder, 2014: 51).

Bu durumun ülke ekonomisinde ilginç bir başka sonucu ortaya çıkmaktadır. Her birim ham petrolün rafine edilmesi sonucunda yaklaşık aynı oranda benzin, motorin, uçak yakıtı ve diğer ürünler ortaya çıkmaktadır. Türkiye'de motorin ve LPG talebinin yükselmesi ve benzin talebinin azalması nedeniyle, rafine edilen ham petrol nedeniyle ortaya çıkan benzin ihraç edilmekte, yerine rafine edilmiş motorin ve LPG ithal edilmektedir. Bu duruma motorinin ve LPG'nin sanayi üretimini desteklemek amacıyla düşük vergilenmesi ve benzinin kişisel tüketimin vergilenmesi amacıyla yüksek vergilenmesi katkıda bulunmakta ve tüketimle birlikte Türkiye'de satılan araçların teknolojisi de vergi ile şekillenmektedir.

**Şekil: 4**  
**Ham Petrolün Rafine Edilmesiyle Elde Edilen Ürünler (%)**



Kaynak: Canadian Fuels Association, 2013: 6.

Şekil 4'te görüldüğü üzere ham petrolün rafine edilmesi ile nihai ürün olarak ortalama %42,7 oranında benzin, %27,4 oranında motorin elde edilmektedir. Türkiye'de motorin talebinin benzin talebinden yüksek olması nedeniyle Türkiye'de üretilen benzinin ihraç edilmesi ve motorin talebinin karşılanması nedeniyle motorin ithal edilmesi zaruri sonuç olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum hem dış ticaret yapısını etkilemekte, hem de dış ticaret maliyetlerinin motorin ithalatına ve kısmen benzin ihracatına üzerine eklenmesine neden olmaktadır. Yapılabilecek optimal çözüm üretim yapısına paralel bir talep yapısının gelişmesi için vergiyi kullanmak olabilecektir.

## 5.2. Akaryakıtın Vergilendirilmesi Üzerindeki Tartışmalar

Akaryakıtın çevresel endişeler nedeniyle yüksek vergilenmesini savunan görüşler literatürde mevcuttur. Akaryakıt üzerindeki vergi oranlarının tüketimi etkilediği konusunda şüphe bulunmamaktadır. Örneğin Amerika Birleşik Devletleri ile Avrupa'nın karşılaştırılmasında, kişi başına benzin tüketimleri arasında ciddi farklar bulunmaktadır. ABD'de kişi başına yıllık benzin tüketimi 1300 litre iken, Avrupa'da bu rakam üçte biri civarındadır. Almanya'da 360, Fransa'da 240 ve İtalya'da 300 litre civarındadır (Sterner, 2007: 3197).

Akaryakıt üzerinden alınan vergiler şehirleşmeye de etki edebilmektedir. Yüksek akaryakıt fiyatları daha sıkı ve dikey yapılaşmaya neden olabileceği gibi toplu taşıma araçlarının artışına da neden olabilecek ve talebi etkileyecektir. Türkiye'de yüksek akaryakıt fiyatları taşıma ve sınai üretim maliyetlerine yansımakta ve enflasyonist etki oluşturmaktadır (Küsmenoğlu, 2010: 1049). İç piyasada ekonomi bir şekilde dengeye gelse de yurtdışı ile rekabet edilebilirlik kapasitesi azalmaktadır.

Akaryakıt üzerindeki vergi yükünün lojistik maliyetlerini etkilediği ve taşınan emtia fiyatlarını artırdığına dair öneriyi destekleyen ampirik çalışma örnekleri bulunmaktadır. Balkan, Kal ve Tümen'in ÖTV artışı sonrasında lojistik maliyetlerinin taze meyve-sebze fiyatlarındaki artış etkisini incelediği çalışmasında (2015), motorindeki ÖTV artışı nedeniyle %9'a tekabül eden 36 kuruşluk motorin fiyat artışının meyve-sebze fiyatlarında ortalama 7 logaritmik puan artışa neden olduğu sonucuna varılmıştır (Balkan & Kal & Tümen, 2015: 5).

Akaryakıt tüketim vergilerinin çok yüksek oluşu, gerek mali amaç gerekse bu ürünlerin tüketiminin kısılması amacını kısmen yerine getirmekte ancak yüksek vergi oranı, dikey ve yatay adalete uygun olmadığından adaletsiz ve gelir dağılımını bozucu etki yapmaktadır.

Akaryakıt üzerinden alınan verginin, temelde bir enerji kaynağı vergisi olması ve enerjinin girdi olarak gerek lojistik amaçla gerekse üretim girdisi olarak hemen her sektörde kullanılması bu verginin yansımaları hakkında tahminlerde bulunmayı çok güçleştirmektedir. Neredeyse tüm mal ve hizmetlerin maliyetine dâhil olan akaryakıt üzerinden alınan vergiler ülkede fiyatlar genel seviyesinin yükselmesine neden olmaktadır.

Dolaylı vergiler ödeme gücü ilkesine uygun değildirler (Akdoğan, 2009: 298). Bu açıdan bakıldığında dikey adalet ve yatay adalet ilkelerinin uygulanması mümkün değildir. Şöyle ki, yüksek gelir grubundan olan ve ayda bir depo yakıt tüketen bir tüketici ile orta veya düşük gelir grubundan olan ve ayda bir depo yakıt tüketen bir tüketici aynı vergiyi ödemektedir. Aynı gelir grubundan olan ancak farklı yakıt tüketimleri olan tüketiciler de farklı vergi yükleri ile karşı karşıya kalabileceklerdir.

Akaryakıt üzerinden alınan vergilerin yüksekliği, vergiyi ödemek istemeyen üretici ve tüketicilerin ikincil piyasa oluşturmasına ve kaçak akaryakıt ithali ve üretimine yönelmesine neden olmaktadır. Akaryakıtta kaçakçılık çeşitli şekillerde ortaya çıkabilmektedir. Bunlardan ilki, akaryakıt üretiminde kullanılabilen benzer kimyasalların çeşitli oranlarda karıştırılarak tüketiciye akaryakıt (benzin veya motorin) olarak satılmasıdır. Bu yöntemde madeni yağlar bazı inceltici kimyasallarla karıştırılmakta ve araçlarda yakıt yerine kullanılabilir maddeler haline getirilmektedir. İkinci yöntem ise yakıtın yurtdışına, özellikle deniz taşıtları vasıtasıyla ihraç ediliyor gibi gösterilmesi ancak iç piyasaya sunulmasıdır. Yurtdışına ihraç sırasında akaryakıt üzerinde vergi yükü ortaya çıkmadığından vergisiz olarak yurtiçine kaçak yollarla satış yapılabilmektedir. Üçüncü yol, sınır güvenliğinin zayıf olduğu noktalarda yakıtın düşük vergilendiği ve ucuz olduğu ülkelerden



kaçak olarak yurda sokulmasıdır. Kaçak akaryakıt, ülkenin milli gelirinin dağılımında sorunlara yol açtığı gibi, piyasa bozucu etki yapmakta ve vergi kaybına neden olmaktadır.

## 6. Sonuç

Akaryakıt üzerindeki vergi yükü temel olarak Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi'nden oluşmaktadır. Toplam vergi yüküne bakıldığında ise, OECD ülkeleri istatistiklerine göre akaryakıt perakende fiyatının %59'u tüketicilerin vergi olarak ödemiş oldukları tutardır. Ancak, akaryakıt ürünleri üzerinden alınan vergilerin OECD ülkeleri genelinde karşılaştırıldığında, Türkiye akaryakıt üzerinden alınan vergiler açısından sıralandığında OECD ülkeleri içerisinde İsrail, Hollanda, Birleşik Krallık, İtalya, Finlandiya, Yunanistan'ın ardından yedinci yüksek vergi alan ülke konumundadır. Sadece motorin üzerinden alınan Özel Tüketim Vergileri içerisinde ise Birleşik Krallık, İtalya, İsrail, Norveç ve İsveç'in ardından en yüksek oranda vergi alan altıncı OECD ülkesidir.

AB ye üye olan 28 üye ülkenin kurşunsuz benzin üzerinden aldığı ağırlıklı vergi ortalaması oranı %66,37 olmaktadır. Türkiye'de ise bu oran %66,59 olmaktadır. Türkiye'deki vergi oranının AB ülkeleri vergi ortalamasına çok yakın olduğu görülmektedir. 28 AB ülkesinde motorin üzerine uygulanan vergi oranları ile litre başına alınan vergi vergi miktarlarına bakıldığında ise ağırlıklı vergi oranı ortalaması %61,47 olmaktadır. Türkiye'de ise bu oran %60,61 olarak AB ülkeleri ağırlıklı vergi oranları ortalamasının altında kalmaktadır.

Akaryakıt ürünleri üzerinden alınan vergilerde her ne kadar Türkiye diğer OECD üyesi ve AB ülkeleriyle benzer uygulamalar içine girse de bu vergilerin gelir ve kurumlar vergilerine göre yüksek olması ekonomiyi olumsuz etkilemektedir. Bu olumsuz etkilerin başında uyum oranının düşmesi (akaryakıt kaçakçılığının artması) gelmektedir. Yüksek vergi oranı kaçak (vergisiz) akaryakıt tüketimini artırmakta ve gerek mevzuattaki boşluklar gerekse sınırların belli noktalarındaki zafiyet ve ekonomik-sosyolojik nedenlerle kaçak akaryakıt kullanımını ortaya çıkarmaktadır.

Akaryakıt üzerinden alınan vergiler etkin ancak adaletsiz bir vergileme yapısına neden olmaktadır. Bu vergilerin vergi gelirleri içindeki payının artması gelir dağılımını bozucu, vergi adaletine aykırı bir yapının oluşmasına zemin hazırlayacak ve ekonominin diğer dinamikleri üzerinde olumsuz etkilerde bulunmaya başlayacaktır. Akaryakıt bir enerji kaynağı olarak sanayinin de girdisidir. Bu girdi genelde lojistik ve kısmen de üretim birimlerinin enerji kaynağı olarak ortaya çıkmaktadır. Sanayide lojistik maliyetlerinin artması ve özellikle tarım gibi üretim maliyetinde nakliyenin büyük pay tuttuğu sektörlerde ve turizm, ulaştırma gibi sektörlerde akaryakıtın önemli bir maliyet unsuru olarak devreye girmesi gerek yurtiçi fiyat düzeyini olumsuz etkileyen, gerekse yurtdışı ticaret açısından rekabet edilebilirliği azaltan bir etken olarak etki edecektir.

## Kaynaklar

- Akdoğan, A. (2009), *Kamu Maliyesi*, Gazi Kitabevi Yayınları, 13. Baskı, Ankara.
- Balkan, B. & S.H. Kal & S. Tümen (2015), "Akaryakıt Fiyatlarının Nakliye Maliyetleri Kanalı ile Taze Meyve Sebze Fiyatları Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi", *Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Ekonomi Notları*, 2015-08, 13 Mayıs, 1-10, <<http://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/53aeb712-3944-49d2-b38b-78f9f79e69df/en1508.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE53aeb712-3944-49d2-b38b-78f9f79e69df>> 26.12.2015.
- Canadian Fuels Association (2013), *The Economics of Petroleum Refining*, December 2013, <<http://canadianfuels.ca/userfiles/file/Economics%20fundamentals%20of%20Refining%20Dec18-2013-Final%20ENG-1.pdf>>, 28.12.2015.
- Çapar, M. (2004), "Özel Tüketim Vergisi ve Türkiye Uygulaması", *Sayıştay Dergisi*, (52), 121-134.
- Edizdoğan, N. (2008), *Kamu Maliyesi*, Ekin Yayınları, 10. Baskı, Bursa.
- EPDK (2012), *Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Petrol Piyasası Sektör Raporu*, <[http://www3.epdk.org.tr/documents/petrol/rapor\\_yayin/Ppd\\_Rapor\\_Yayin\\_Sektor\\_Raporu\\_2012.pdf](http://www3.epdk.org.tr/documents/petrol/rapor_yayin/Ppd_Rapor_Yayin_Sektor_Raporu_2012.pdf)>, 26.06.2016.
- EPDK (2013), *Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Petrol Piyasası Sektör Raporu*, <[http://www3.epdk.org.tr/documents/petrol/rapor\\_yayin/2013\\_Petrol\\_Piyasasi\\_Sektor\\_Raporu.pdf](http://www3.epdk.org.tr/documents/petrol/rapor_yayin/2013_Petrol_Piyasasi_Sektor_Raporu.pdf)>, 26.06.2016.
- EPDK (2014), *Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Petrol Piyasası Sektör Raporu*, <[http://www3.epdk.org.tr/documents/petrol/rapor\\_yayin/PPD\\_RaporYayin20141.pdf](http://www3.epdk.org.tr/documents/petrol/rapor_yayin/PPD_RaporYayin20141.pdf)>, 26.06.2016.
- EPDK (2015a), *Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Petrol Piyasası Sektör Raporu 2014*, <[http://www3.epdk.org.tr/documents/petrol/rapor\\_yayin/PPD\\_RaporYayin20141.pdf](http://www3.epdk.org.tr/documents/petrol/rapor_yayin/PPD_RaporYayin20141.pdf)>, 26.06.2016.
- EPDK (2015b), *2015 Yılı Ekim Ayı Petrol ve LPG Piyasası Fiyatlandırma Raporu*, <<http://www3.epdk.org.tr/index.php/petrol-piyasas/yayinlar-raporlar?id=1546>>, 26.06.2016.
- EPDK (2016), *Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu Petrol ve LPG Piyasası Fiyatlandırma Raporu*, <[www.epdk.org.tr/TR/Dokuman/6544](http://www.epdk.org.tr/TR/Dokuman/6544)>, 26.06.2016.
- Gelir İdaresi Başkanlığı (2014), *Vergi İstatistikleri, Bütçe Gelirleri, Tablo 19: Merkezi Yönetim Gelirleri (2006-2014)*, <[http://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/user\\_upload/VI/GBG\\_1.htm](http://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/user_upload/VI/GBG_1.htm)>, 28.12.2015.
- Gelir İdaresi Başkanlığı (2015), *Özel Tüketim Vergisi Tutarları ve Oranları*, <[http://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/mevzuat/otv\\_oranlari\\_tum/ozeltuketimoranlari-OpenPage.htm](http://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/mevzuat/otv_oranlari_tum/ozeltuketimoranlari-OpenPage.htm)>, 28.12.2015.
- Goel, R.K. & M.A. Nelson (1999), "The Political Economy of Motor-fuel Taxation", *The Energy Journal*, 20(1), 43-59.
- Graham, D.J. & S. Glaister (2002), "The Demand for Automobile Fuel: A Survey of Elasticities", *Journal of Transport Economics and Policy*, 36(1), 1-25.
- Küsmenoğlu, İ. (2010), *Cumhuriyet Dönemi Vergi Tarihi*, Oluş Yayıncılık, Ankara.

- OECD (2014a), “Taxation of premium unleaded (94-96 RON) gasoline (per litre), 2013”, *Consumption Tax Trends 2014*, <[http://www.oecd.org/tax/tax-policy/tax-database.htm#D\\_TaxesConsumption](http://www.oecd.org/tax/tax-policy/tax-database.htm#D_TaxesConsumption)>, 03.12.2015.
- OECD (2014b), “Taxation of automotive diesel (per litre), 2013”, *Consumption Tax Trends 2014*, <[http://www.oecd.org/tax/tax-policy/tax-database.htm#D\\_TaxesConsumption](http://www.oecd.org/tax/tax-policy/tax-database.htm#D_TaxesConsumption)>, 03.12.2015.
- PETDER, *Sektör Raporları*, <<http://www.petder.org.tr/yayinlar/petder-sektor-raporlari/>>, 26.06.2016.
- Piketty, T. (2015), *Yirmibirinci Yüzyılda Kapital*, Çev. H. Koçak, 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Sterner, T. & C. Dahl & M. Franzen (1992), “Gasoline Tax Policy: Carbon Emissions and the Global Environment”, *Journal of Transport Economics and Policy*, 26, 109-119.
- Sterner, T. (2007), “Gasoline taxes a useful instrument for climate policy”, *Energy Policy*, 35(6), 3194-3202.
- Taylar, Y. (2010), “Vergi Teorisi Açısından Özel Tüketim Vergileri ve Türk Özel Tüketim Vergisi Uygulaması”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12(Özel Sayı), Prof.Dr. Burhan Ceyhan’a Armağan, 435-467,
- Tosun, C. & O. Uçar & N. Bağdadioğlu, A.B. Yereli (2017), “Türkiye, AB ve OECD Ülkelerindeki Akaryakıt Vergilerine Dair Mukayeseli Bir Değerlendirme”, *Vergi Sorunları*, (351), 63-77.
- TÜİK (2015), *Türkiye İstatistik Kurumu Yurtiçi Üretici Fiyatları Endeksi (2003=100)*, <[http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab\\_id=1645](http://www.tuik.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=1645)>, 28.12.2015.
- Türk, İ. (2008), *Kamu Maliyesi*, Turhan Kitabevi, 7. Basım, Ankara.