

## TEKNE FİYATLARI, SATIŞLAR VE VERGİLER ARASINDAKİ İLİŞKİ

### ABD'de teknelerden alınan lüks vergisinin arka planı

Fiyatı 100 bin doları aşan teknelerden %10 oranında alınan "lüks vergisi" Ağustos 1990 ayında kongreden geçerek kanunlaşmış ve Ocak 1991 ayından itibaren yürürlüğe girmişti. Yeni kanun; tekne yatırımının "ihtiyarilik" özelliği nedeniyle alımların birden kesilmesine neden oldu. Belgeler "Tüketim Vergisi Kanunu"nun kongrede kabulünden hemen sonra azalan satışların, çok kısa zamanda üretimde çalışan yaklaşık 30.000 işçinin işini kaybetmesine, geniş çapta işyeri kapanmalarına, iflaslara ve bu sanayi dalının rekabet gücünün kırılmasına neden olduğunu göstermektedir.

Vergi kanunu kongreden geçer geçmez değeri 100 bin doların üzerinde olan teknelerin satışları derhal durdu. Bu fiyat kategorisinde yer alan teknelerin çoğunluğu sabit (içten takma) motorlarla donatılmıştır. Sonuçta; bu kategoride 1989 yılında 21.400 olan satış adedi 1991 yılında %18 oranında azalarak 9.800'e indi.

Varlıklı müşteriler %10 oranında bir fiyat artışını kabullenebilirken, bu tür alımların "ihtiyari" olma özelliğiyle, orta gelir seviyesindeki müşterilerin çoğunluğu alımlarını daha ileri bir tarihe ertelemeyi veya offshore kaynaklara yönelmeyi (yabancı bayrak) yeğlediler. Kongrede kanun kabul edilirken karşılaşılan yüksek oranda muhalefet oylarının ileride kanunun iptalini sağlayacağına olan beklentiler de "bekle gör" davranışını destekledi.

Verginin bütün teknelerden alınacağı yönünde oluşan yanlış bilgilendirme sonucunda diğer kategorilerdeki tekne satışları da azaldı. Verginin medyada genel anlamda bir "tekne lüks vergisi" olarak işlenmesi tüketicinin hangi kategorideki teknelerin vergiye tabi olacakları ayırımında şaşkınlıklarına neden oldu ve sonuçta bütün sanayi dalı sıkıntıya girdi.

Tanınmış ekonomistler de lüks vergisi tartışmalarına katıldılar ve olayı "yanlış vergi politikası" için kitabi bir örnek olarak değerlendirdiler. Vergiye bağlı olarak tekne satışlarındaki düşmenin devletin gelirini de azalttığını kanıtlayan istatistik modelleri işlendi. Yanlış kanıtlayan asıl çarpıcı örnek kongrenin bir ortak çalışma gurubundan geldi; çalışmanın sonucuna göre; işsizlik giderlerinin artması, iflasların yarattığı kayıplar, ücretlerdeki gerileme, düşen satışlara bağlı olarak kurumlar vergisi ve "satış vergisi" tahsilatındaki azalmanın toplamı vergi gelirlerinde "eksi bakiye" gösteriyordu. Mart 1992 ye gelindiğinde, kongre bu yanlış vergilendirmeden vazgeçilmesi gerektiği yönünde ikna edilebilmişti. Verginin kaldırılması için ilk adım atıldı ve kanun teklifi hazırlandı. Ne var ki, tekne vergisinin de içinde bulunduğu vergi paketi üzerinde kongrede sürdürülen çekişmeli tartışmalar başkan Bush'un bütün paket üzerindeki vetosu ile son buldu. Olay 1992 yılında tekrarlandı ve yine başkan Bush'un vetosu ile karşılaşıldı. Nihayet 6 Ağustos 1993 tarihinde kongre %10 oranlı tekne vergisinin kaldırılmasını ve düzenlemenin geriye işletilerek Ocak 1993 den itibaren geçerli olmasını kararlaştırdı. Verginin kaldırılmasını takip eden dönemin ilk aylarında sıçrayan satışlarla sanayi, müşterilerin "askıda" bekleyen alım kararlarından dönmeye başladıklarını ilk olumlu tepki olarak görmeye başladı. Buna rağmen sanayide ne satışlar ve ne de istihdam açısından vergi konmadan önceki değerlere dönmek hiç bir zaman mümkün olmadı.

Lüks vergisi ile edinilen deneyim, tüketicilerin tekne sahibi olmayı "ihtiyari" bir davranış olarak gördüklerini ve bu nedenle de fiyat artışlarına karşı aşırı hassas olduklarının kesin kanıtını oluşturdu. Bunun yanında, lüks vergisi uygulaması; küçük işletmelerden oluşan bir sanayi dalına vergilendirmeyle verilen zararın, konulan vergiden vazgeçilse dahi, kolaylıkla bertaraf edilemediğini de göstermiş oldu. Lüks vergisinin yürürlükte olduğu dönem içinde, küçük işletmelerin çoğu (üreticiler ve satıcılar) talepte meydana gelen bu ani değişikliği taşıyamaz oldukları için iflas ettiler ve sektörü terk ettiler.

Sadece iki yıl süreyle yürürlükte kalmış olsa dahi "lüks vergisi kanunu" çok sayıda iflasa ve işletmelerin kapanmasına neden olmakla amerikan tekne sanayiine, etkileri uzun süre devam edecek büyük bir darbe indirmiştir. Kanun iptal edildikten sonra sektör, üretim ve satışta bir türlü kendine gelememiş ve ilk dört yıl içinde satışlar kanundan önceki seviyelerinin ancak yarısı dolayında kalmıştır; rakamsal olarak bakıldığında 1987 yılında 12.400 olan satılan tekne adedi 1991 yılında 9800'dür.

Sektörde 1980 lerin sonuna yaklaşıırken 600.000 kişi çalışmaktaydı ve 10.000 i aşkın bayi vardı. Günümüzde istihdamın 400.000 bayilerin ise 8.000 dolayında olduğu tahmin edilmektedir. Sektörden

ayrılan yetişmiş işgücünün büyük bir kısmı bir daha geri dönmemiştir.

Sabit motorlu teknelerin satış rakamlarının 1989 rakamlarını aşarak 2000 yılında 23.000 adede ulaşması için aradan 10 yıl geçmesi gerekmiştir.

### **Amerikan Tekne Vergisinden öğrendiklerimiz:**

Tekneler fiyat artışlarına karşı aşırı hassas ihtiyari alımlardır.

Tekne fiyatlarının artması (%10 vergi ilavesiyle) satışların azalmasına neden olmakta ve teknelere olan talep elastikiyetini -%2 ye çekmektedir. Bir diğer deyişle bir teknenin fiyatı %1 artarsa satışlar %2 azalmaktadır. Nitekim teknelere %10 oranında lüks vergisi uygulandığı zaman satış adedi %18-30 arasında azalmıştır.

Talep elastikiyeti satışların fiyat değişikliklerine gösterdiği hassasiyeti (tepkiyi) saptayan ekonomik bir ölçüm yöntemidir ve aşağıdaki formülle hesaplanır:

Talep elastikiyeti = Satışlarda değişim (adet) / Fiyatlarda değişim

Amerikalı ekonomistler geçmişteki krizli dönemler üzerinde yaptıkları hesaplardan tekneler için talep elastikiyetinin -%2 olduğu sonucuna varmışlardır.

### **Amerikada teknelere %10 oranında lüks vergisi uygulanmasının sonuçları:**

- Tüketiciler bütün kategorilerde tekne almaktan vazgeçtiler.
- Muhtelif kategorilerde adet olarak satışlar %18-30 arasında azaldı.
- Otuzbin işçi işsiz kaldı.

### **Vergi kaldırıldıktan sonra:**

- Düzelmeye çok yavaş oldu.
- Sanayi hiç bir zaman önceki seviyesine ulaşamadı, %80 lerde kaldı.
- Sanayi yetişmiş işgücünü sürekli olarak kaybetti.