

TESPAM

Türkiye Enerji Stratejileri ve Politikaları Araştırma Merkezi

MOTORİNDE KADEMELİ ÖTV DÜZENLEMESİ:

Akaryakıt Fiyatlarının Oluşumu, Eşel Mobil Sistemi, Uluslararası Kıyaslama ve Hazine Etkisi Üzerine Bir Değerlendirme

Hazırlayan

TESPAM Sürdürülebilirlik Enstitüsü

13 Ağustos 2026 — Ankara

I. Giriş

13 Ağustos 2026 tarihli ve 33339 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 11606 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı ile motorin türü akaryakıt ürünlerine uygulanan Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) tutarları köklü biçimde yeniden düzenlenmiş; işte tam da bu noktada, Türkiye kamuoyunun uzunca bir süredir tartıştığı akaryakıt fiyatlarının vergisel yapısı, yeniden gündemin merkezine oturmuştur. Karara göre, 13-31 Ağustos 2026 arasında motorinden alınan ÖTV litre başına sıfırlanmış; eylül ayından itibaren ise her ay 3 TL'lik kademeli artışlarla eylülde 3 TL, ekimde 6 TL, kasımda 9 TL, aralıkta 12 TL olarak uygulanacak ve nihayet 1 Ocak 2027 tarihinden itibaren 13,9006 TL/litre seviyesinde — yani eşel mobil uygulaması öncesindeki tam düzeyinde — sabitlenmesine karar verilmiştir.

Bu düzenlemenin bir diğer mühim boyutu ise, motorinin 4 Mart 2026 tarihli ve 10995 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı ile tesis edilmiş olan eşel mobil sisteminin kapsamından tamamen çıkarılmış olmasıdır. Bu bağlamda, mazot artık uluslararası fiyat veya kur hareketlerine göre otomatik ÖTV ayarlaması yapılan bir mekanizmanın dışında, önceden ilan edilmiş sabit bir vergi takvimine tabi kılınmıştır. Buna mukabil benzin ve LPG'de eşel mobil uygulaması aynen sürmektedir. Ancak bu iki ürünlerdeki uygulamanın da 1 Ekim 2026 itibarıyla tamamen kaldırılıp serbest piyasa fiyatlamasına geçileceği ilan edilmiştir.

İşbu rapor, mezkûr düzenlemeyi TESPAM Sürdürülebilirlik Enstitüsü nezdinde çok boyutlu bir çerçevede ele almaktadır. Bu minvalde, evvela Türkiye'de ve dünyada akaryakıt pompa fiyatının hangi kalemlerden oluştuğu ve bu kalemler içerisinde verginin payının ne olduğu ortaya konulacak; akabinde eşel mobil sisteminin tanımı, tarihçesi ve işleyiş mekanizması izah edilecektir. Nitekim raporun kalbini teşkil eden kısımda, ÖTV müdahalesi olmasaydı oluşması beklenen fiyatlar ile fiilen gerçekleşen fiyatlar tablolar halinde karşılaştırılacak; Yunanistan, Romanya, Bulgaristan, Almanya ve İtalya gibi seçilmiş (özellikle komşu niteliğindeki) Avrupa ülkelerindeki eşdeğer fiyatlarla Türkiye'nin ÖTV'li motorin fiyatı eş zamanlı olarak kıyaslanacaktır. Son olarak, Temmuz 2026 enflasyon verileri temel alınarak Hazine'nin bu düzenlemeden doğan katkı ve kayıp miktarı illüstratif biçimde hesaplanacak; TESPAM'ın daha önceki petrol fiyatı senaryoları güncellenerek, yeni ÖTV dinamikleri ışığında önümüzdeki dönemde motorin litre fiyatının seyredebileceği bant öngörülme çalışılacaktır.

Velhasıl, bu rapor bir siyasi taraf tutma gayreti gütmemekte; mamafih, kamuoyunda sıklıkla birbirine karıştırılan "ÖTV'nin sıfırlanması" ile "pompa fiyatının aynı oranda düşmesi" arasındaki farkı, akaryakıt fiyatlandırmasının teknik gerçekliği üzerinden şeffaf bir biçimde ortaya koymayı amaçlamaktadır.

II. Akaryakıt Fiyatlarının Oluşumu: Türkiye ve Dünya

II.I. Pompa Fiyatını Oluşturan Kalemler

Türkiye'de bir litre akaryakıtın nihai pompa satış fiyatı, tek bir kalemden değil, birbiri üzerine eklenen altı ayrı bileşenden müteşekkildir:

- Rafineri çıkış/ithalat maliyeti — ki bu, Akdeniz havzası ürün fiyatları (Platts/FOB Med) ile döviz kurunun bileşkesidir;
- EPDK payı — Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'nun piyasa gözetim faaliyetleri için aldığı çok küçük bir pay;

- (iii) Maktu ÖTV — litre başına sabit tutarlı özel tüketim vergisi;
- (iv) Bu üç kalemin toplamı üzerinden hesaplanan birinci KDV dilimi;
- (v) Dağıtıcı, bayi ve nakliye kâr payı;
- (vi) Bu kâr payı üzerinden hesaplanan ikinci KDV dilimi.

Nitekim Deniz Yavuzylmaz'ın kamuoyuyla paylaştığı ve 4-5 Mart 2026 tarihli fiyat değişimini kalem kalem ayıştıran hesaplama göre, 58,42 TL'lik bir benzin pompa fiyatının bileşenleri şu şekilde dağılmaktaydı: rafineri satış fiyatı 25,38 TL, EPDK payı 0,05 TL, ÖTV 14,82 TL, birinci KDV dilimi 8,05 TL, dağıtıcı-bayi-nakliye kâr payı 8,10 TL ve ikinci KDV dilimi 2,02 TL (Yavuzylmaz, 2026).

Bu yapı motorin için de aynı mantıkla işlemektedir. Nitekim TESPAM'ın 12-13 Ağustos 2026 kesitine ilişkin geriye dönük hesaplamasına göre, İstanbul Avrupa Yakası'nda 12 Ağustos itibarıyla 80,07 TL olan motorin pompa fiyatının — o tarihte litre başına 7,74 TL olan ÖTV ve %20'lik KDV oranı sabit tutulduğunda — vergi öncesi (rafineri maliyeti + dağıtım kâr payı + EPDK payı) bileşeni yaklaşık 58,99 TL/litre olarak geriye hesaplanabilmektedir. Nitekim bu tabanın 13 Ağustos'ta ÖTV sıfırlandıktan sonraki formülle $((58,99 + 0) \times 1,20 = 70,79 \text{ TL})$ yeniden hesaplanması, akaryakıt dağıtım şirketlerinin fiilen ilan ettiği 70,79-70,82 TL bandındaki fiyatla neredeyse birebir örtüşmekte, dolayısıyla bu geriye dönük tahminin isabetini teyit etmektedir.

II.II. Verginin Toplam Fiyat İçindeki Payı

Türkiye'de akaryakıt üzerindeki toplam vergi yükü — ÖTV ile iki kademeli KDV'nin toplamı — pompa fiyatının yaklaşık yarısına tekabül etmektedir. Nitekim konuya dair vergi rehberlerinde de "pompa fiyatının yaklaşık yarısının vergi yükünden oluştuğu" ifade edilmektedir (Faturaport, 2026). 4-5 Mart 2026 kesitindeki benzin örneğinde toplam vergi oranı (ÖTV + iki KDV dilimi) fiyatın büyük çoğunluğunu oluştururken, eşel mobil müdahalesiyle ÖTV kısmı geçici olarak geriletilmiş, buna mukabil rafineri maliyetindeki artış nedeniyle KDV matrahı büyümüş ve toplam vergi oranı görece yatay seyretmiştir (Yavuzylmaz, 2026). 12-13 Ağustos 2026 kesitinde ise motorin özelinde durum daha çarpıcıdır: ÖTV'nin 7,74 TL'den sıfıra indirilmesiyle, yaklaşık 80 TL'lik bir pompa fiyatı içerisindeki vergi payı (ÖTV + buna bağlı KDV etkisi) tek bir kararla ~11,6 puanlık bir gerileme kaydetmiştir.

II.III. Dünyada Genel Çerçeve: Vergi Yükünün Ülkeden Ülkeye Değişimi

Akaryakıt üzerindeki vergilendirme mimarisi bakımından Türkiye birçok petrol ithalatçısı ülke ile benzer modellere sahiptir. Nitekim Avrupa Birliği'nin tamamında motorin ve benzin fiyatlarının önemli bir kısmı ÖTV karşılığı olan özel tüketim vergisi (excise duty) ile KDV'den müteşekkildir. Ne var ki bu yükün ağırlığı ülkeden ülkeye ciddi farklılıklar arz etmektedir. Tax Foundation'ın 2026 verilerine göre, motorin üzerindeki özel tüketim vergisi İtalya'da litre başına 0,632 avro ile AB içerisinde en yüksek seviyede seyrederken, bunu 0,616 avro ile İrlanda ve 0,6076 avro ile Birleşik Krallık izlemektedir. Buna karşılık Bulgaristan ve Malta, AB asgari haddi olan 0,330 avro ile listenin en alt sırasında yer almaktadır (Tax Foundation, 2026). Bu bağlamda, Türkiye'deki maktu ÖTV tutarının (tam restorasyon sonrası 13,9006 TL/litre, yaklaşık 0,29-0,30 avro karşılığı) mutlak düzeyde dahi AB'nin düşük vergili ülkelerinin dahi gerisinde kaldığı görülmektedir. Mamafih, KDV oranının %20 olması ve akaryakıt harcamasının reel gelire oranının yüksekliği, vergi yükünün algılanan ağırlığını farklılaştıran ayrı bir husustur.

III. Eşel Mobil Sistemi: Tanım, Tarihçe ve İşleyiş

III.I. Kavram ve Tarihçe

"Eşel mobil" tabiri, Fransızca échelle mobile (hareketli ölçek) ifadesinden Türkçeye geçmiş olup, fiyat ya da ücret belirlenmesinde sabit değil hareketli bir ölçeğin esas alınmasını ifade etmektedir (Dünya Gazetesi, 2026). Türkiye'de akaryakıt fiyatlarına dair eşel mobil uygulaması ilk kez Mayıs 2018'de yürürlüğe girmiş, döviz kuru ve uluslararası petrol fiyatlarındaki dalgalanmaların pompa fiyatına yansımaları sınırlandıran bir vergi mekanizması olarak işlev görmüş; ancak 2021 yılının son çeyreğinde, kurdaki sert yükseliş nedeniyle sistemin mali sürdürülebilirliği zorlanmış ve uygulamaya son verilmiştir (Uzmanpara, 2026a).

Sistem, 2026 yılı içerisinde yeniden gündeme gelmiştir. Şubat-Mart 2026'da ABD-İsrail ile İran arasında tırmanan gerilimin Hürmüz Boğazı'ndaki deniz taşımacılığını fiilen sekteye uğratması ve bu münasebetle Brent fiyatının Mart başında 80 doların üzerine, nisan ortasında ise anlık ölçümlerde 126 dolara kadar sıçraması üzerine, Hazine ve Maliye Bakanlığı 4 Mart 2026 tarihli ve 10995 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile eşel mobil sistemini 2 Mart 2026 tarihini baz alarak yeniden devreye almıştır (Habertürk, 2026a). Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek, bu adımı "jeopolitik gelişmelerin ekonomiye etkisini sınırlamak amacıyla, kamu maliyesi olarak dezenflasyonu önceliklendiren önemli bir adım" olarak nitelendirmiştir (Uzmanpara, 2026b).

III.II. İşleyiş Mekanizması

Eşel mobil sisteminin işleyişi çift yönlü ve orantılı bir mantığa dayanmaktadır. Kurum (EPDK) tarafından ilan edilen akaryakıt yurt içi rafineri çıkış fiyatlarında uluslararası petrol fiyatı ya da döviz kuru kaynaklı bir artış meydana geldiğinde, bu artışın azami %75'ine tekabül eden kısmı, aynı tutarda ÖTV indirimi yapılmak suretiyle karşılanmakta; kalan %25'lik dilim ise doğrudan tüketiciye yansımaktadır. Nitekim örnek vermek gerekirse, akaryakıt maliyetinde 10 TL'lik bir artış meydana gelmesi hâlinde, bunun yalnızca 2,5 TL'si pompaya yansımakta, geri kalan 7,5 TL'lik kısım ise ÖTV geliri feda edilerek dengelenmektedir (Uzmanpara, 2026b). Fiyatların gerilemesi durumunda ise mekanizma tersine işlemekte; azalışın belirli bir oranı kadar ÖTV yeniden artırılmakta, ancak bu artış hiçbir surette 2 Mart 2026'da geçerli olan "tavan" ÖTV düzeyini aşmamaktadır. Bu tavan düzey, motorin için 13,9006 TL/litre, benzin için 14,8277 TL/litre, LPG için ise 11,3830 TL/kilogram olarak belirlenmiştir (Habertürk, 2026b). Nitekim bu rakamların, motorindeki kademeli ÖTV takviminin nihai hedefi olan 13,9006 TL ile birebir örtüşmesi tesadüfi değildir. Zira yeni düzenleme, ÖTV'yi tam da eşel mobil öncesindeki bu tavan seviyeye, ancak ani değil kademeli bir patika üzerinden geri götürmektedir.

Mekanizmanın doğal bir sınırı da mevcuttur: petrol fiyatlarındaki artış çok yüksek seviyelere ulaştığında, %75'lik ÖTV emilim kapasitesi tükenilmekte ve fiyat artışları yeniden tam oranda pompaya yansımaya başlamaktadır (Eleman.net, 2026). Bu minvalde, eşel mobil sistemi bir fiyat sübvansiyonu değil, ani şokları zamana yayan bir "tampon" mekanizması olarak okunmalıdır. Nitekim akaryakıt üzerinden alınan ÖTV gelirlerinin toplam vergi gelirleri içerisindeki payı dikkate alındığında, artan fiyatların sürekli biçimde ÖTV feragati ile karşılanması mali olarak sürdürülebilir değildir. Dolayısıyla sistem, zaman zaman feda edilen vergi kaybını telafi etmek üzere yüksek ÖTV ayarlamalarına da sahne olabilmektedir (Uzmanpara, 2026b).

III.III. 13 Ağustos 2026 Düzenlemesi: Motorinin Sistem Dışına Çıkarılması

13 Ağustos 2026 tarihli 11606 sayılı karar, işte tam da bu noktada bir kırılma teşkil etmektedir. Zira karar, (Türkiye için en fazla tüketilen akaryakıt türü olan) motorini 4 Mart 2026 tarihli 10995 sayılı kararın kurduğu eşel mobil mekanizmasından tamamen çıkarmakta ve yerine önceden ilan edilmiş, fiyat hareketlerinden

bağımsız sabit bir ÖTV takvimi ikame etmektedir (Tarımdan Haber, 2026). Bu değişikliğin ardında yatan temel saik, uluslararası dizel piyasasındaki arz sıkışıklığı ve buna bağlı fiyat baskısıdır. Nitekim 10-12 Ağustos 2026 döneminde ABD'de düşük kükürtlü dizel vadeli işlemleri %7,4, Avrupa'da dizel rafinaj marjları ise yaklaşık %10 oranında sıçramış; bu tablo karşısında, eğer mevcut eşel mobil formülü (rafineri fiyat artışının yalnızca %25'inin pompaya yansımaları) aynen uygulanmaya devam etseydi dahi, motorin litre fiyatına yaklaşık 5,13 TL, benzine ise yaklaşık 1,50 TL'lik bir zam gelmesi beklenmekteydi (NationalTurk, 2026a). Hükümet, bu beklenen artışı dahi pompaya yansıtılmayı tercih etmiş ve ÖTV'yi doğrudan sıfırlama yoluna gitmiştir.

Nihayet, benzin ve LPG için mevcut eşel mobil uygulamasının aynı kararlar değiştirilmediği, ancak bu iki ürün için de sistemin — eşel mobil öncesi ÖTV düzeylerine ulaşılmış olsun ya da olmasın — 1 Ekim 2026 itibarıyla tamamen yürürlükten kaldırılacağı ve serbest piyasa fiyatlamasına geçileceği ilan edilmiştir (Milli Nizam, 2026). Dolayısıyla motorindeki kademeli ÖTV takvimi, aslında daha geniş bir "eşel mobilden çıkış" stratejisinin ilk ve en somut ayağını teşkil etmektedir.

IV. ÖTV Müdahalesi Olmasaydı Oluşacak Fiyatlar ile Gerçekleşen Fiyatların Karşılaştırılması

IV.I. 12-13 Ağustos Kesiti: Beklenen Zam ile Gerçekleşen İndirim

Bu raporun çıkış noktasını teşkil eden soru şudur: ÖTV müdahalesi olmasaydı, motorin litre fiyatı bugün ne olacaktı? 12 Ağustos 2026 itibarıyla İstanbul Avrupa Yakası'nda motorin 80,07 TL, Anadolu Yakası'nda 79,93 TL, Ankara'da 81,19 TL, İzmir'de ise 81,46 TL seviyesinden satılmaktaydı (Yozgat Hakimiyet, 2026). Uluslararası dizel piyasasındaki sert fiyat hareketleri nedeniyle, mevcut eşel mobil formülü aynen işletilseydi dahi, 13 Ağustos itibarıyla benzine yaklaşık 1,50 TL, motorine ise yaklaşık 5,13 TL'lik bir zam gelmesi bekleniyordu (NationalTurk, 2026a). Nitekim hükümet, bu beklenen zammı pompaya yansıtma yerine, motorindeki 7,74 TL'lik mevcut ÖTV'yi tamamen sıfırlama kararı almış; bunun neticesinde KDV etkisiyle birlikte pompa fiyatında yaklaşık 9,25-9,29 TL'lik bir gerileme meydana gelmiştir. Motorin fiyatı İstanbul'da 70,79-70,82 TL, Ankara'da 71,94 TL, İzmir'de 72,21 TL seviyesine inmiştir (Haber7, 2026; Genç Gazete, 2026).

Bu iki senaryo arasındaki makas — "olması gereken" (zam gelen) fiyat ile "gerçekleşen" (indirim gören) fiyat arasındaki fark — tek bir günde litre başına yaklaşık 14-15 TL'ye ulaşmaktadır. Aşağıdaki tablo bu karşılaştırmayı özetlemektedir.

Kesit	Motorin (İstanbul Avr. Yk.)	Açıklama
12 Ağustos 2026 (müdahale öncesi)	80,07 TL/litre	Eşel mobil altında, ÖTV = 7,74 TL/litre
13 Ağustos — ÖTV müdahalesi OLMASAYDI (olması gereken)	≈ 85,20 TL/litre	Mevcut eşel mobil formülü işletilseydi beklenen ≈5,13 TL'lik zam yansırı
13 Ağustos — Gerçekleşen (ÖTV = 0)	70,79-70,82 TL/litre	ÖTV tamamen sıfırlandı, motorin benzinden daha ucuz hâle geldi
14 Ağustos — Gerçekleşen (taban zammı, ÖTV = 0 sabit)	79,47-79,68 TL/litre (İzmir 81,07; Hakkâri 82,48)	Vergi öncesi tabanda tek günde +8,89 TL; ÖTV zaten sıfırda olduğundan tamponsuz yansırı
Fark (olması gereken – gerçekleşen, 13 Ağustos)	≈ 14,4 TL/litre	Tek günde oluşan makas

Kesit	Motorin (İstanbul Avr. Yk.)	Açıklama
Net değişim (12 Ağustos → 14 Ağustos)	≈ -0,4 TL/litre	İki günün net bilançosu sınırlı kaldı; ancak arada ~18 TL'lik brüt aşağı-yukarı dalgalanma yaşandı

Tablo 1: 12-14 Ağustos 2026 kesitinde "olması gereken" ile "gerçekleşen" motorin fiyatı karşılaştırması. Kaynak: NationalTurk (2026a, 2026b), Yozgat Hakimiyet (2026), Haber7 (2026), Ekonomim (2026), Endeks24 (2026); "olması gereken" satırı TESPAM tarafından, eşel mobil formülünün (rafineri artışının %75'inin ÖTV'den karşılanması) aynen işletildiği varsayımıyla hesaplanmıştır.

IV.II. 14 Ağustos Gelişmesi: Tamponsuz Motorin ve İlk Zam Dalgası

İlgili dalgalanmaları daha iyi idrak edebilmek adına, inceleme dönemi dâhilinde 14 Ağustos'un da gözden geçirilmesi faydalı olacaktır. 14 Ağustos 2026 Cuma günü itibarıyla, ABD'nin İran'a yönelik süresiz deniz ablukası tehdidinin petrol fiyatlarını yeniden yukarı çekmesi üzerine, benzinin litre fiyatına 1,52 TL, motorinin litre fiyatına ise 8,89 TL'lik yeni bir zam yansıtılmıştır (Haberturk, 2026c; Ekonomim, 2026). Bu zamlarla birlikte motorin fiyatı İstanbul'da 79,47-79,68 TL, Ankara'da 80,80 TL, İzmir'de 81,07 TL bandına yükselmiş; Hakkâri'de 82,48 TL, Mardin'de ise 82,42 TL ile 82 TL eşiği aşılmıştır (Yeni Bakış Gazetesi, 2026; Endeks24, 2026; Mardin Haber, 2026). Böylece 13 Ağustos'taki ~9,25 TL'lik ÖTV indiriminin kazanımı, yalnızca 24 saat içerisinde büyük ölçüde geri alınmış olmaktadır.

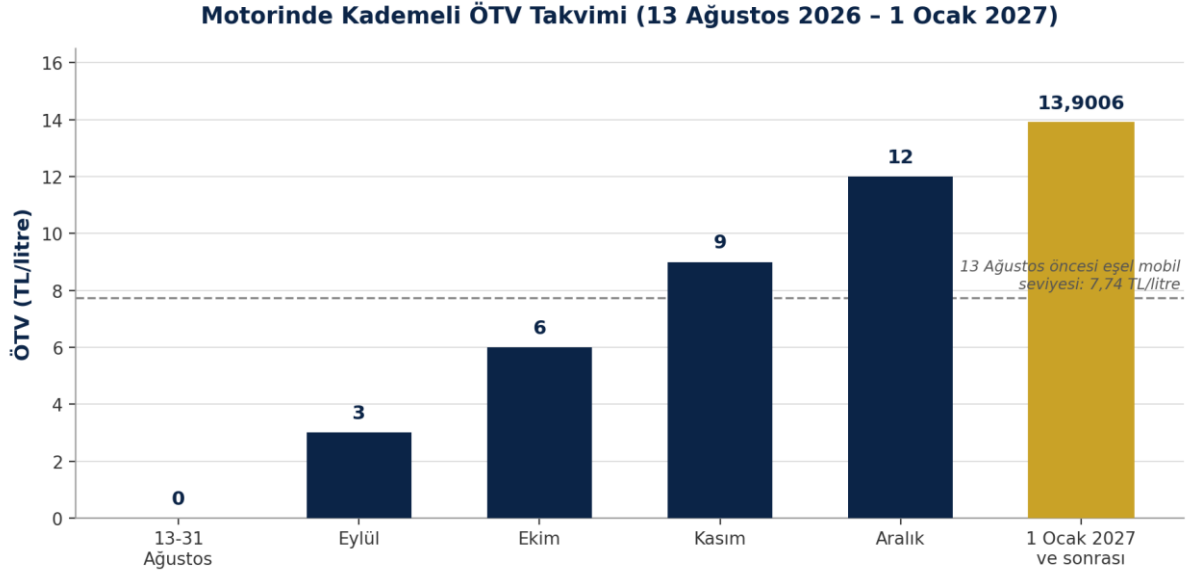
Bu ani dönüşün ardında yatan dinamik, raporun III.III bölümünde işaret edilen yapısal bir kırılmalıdır. Motorin artık eşel mobil sisteminin dışında olduğundan ve mevcut ÖTV takviminde ağustos ayı sonuna kadar sabit sıfır uygulanacağından, uluslararası fiyat ya da kur kaynaklı yeni bir artış karşısında ÖTV'yi daha da indirerek fiyatı yumuşatacak bir "tampon" kalmamıştır. Zira ÖTV zaten alt sınırı olan sıfıra çekilmiştir. Brent fiyatının 14 Ağustos itibarıyla da 13 Ağustos'a yakın, 87-88 dolar bandında seyretmesine rağmen (bkz. Bölüm VIII.I), motorin fiyatındaki 8,89 TL'lik artışın büyüklüğü, sıçramanın büyük ölçüde ham petrolden ziyade dizele özgü rafinaj marjı ve/veya kur geçişkenliğinden kaynaklandığına işaret etmektedir. Dolayısıyla bu durum, raporun II.I bölümünde geriye dönük hesaplanan ~58,99 TL'lik vergi öncesi tabanın tek bir günde ~66-67 TL bandına, yani yaklaşık %12'lik bir sıçramayla yükseldiği anlamına gelmektedir. Buna mukabil, benzin ve LPG'nin eşel mobil kapsamında kalmaya devam etmesi (1 Ekim'e kadar) nedeniyle bu iki ürünlerdeki artış (1,52 TL) motorine kıyasla çok daha ölçülü kalmıştır (NationalTurk, 2026b). Tamponu kaybetmiş bir ürünle tamponu hâlâ süren ürünler arasındaki fark, ilk 24 saat içinde somut biçimde ortaya çıkmıştır.

Nihayet, 12-14 Ağustos üçlü kesitine bütüncül bakıldığında dikkat çekici olan, net değişimin görüldüğünden çok daha ölçülü kalmasıdır. 12 Ağustos'taki 80,07 TL'den 14 Ağustos'taki ~79,5-79,7 TL'ye net değişim yalnızca ~0,4 TL civarındadır; mamafih bu sükûnet görüntüsü, arada yaşanan ~9,25 TL'lik düşüş ile ~8,89 TL'lik çıkışın toplamı olan ~18 TL'lik brüt bir dalgalanmayı gizlemektedir. İşte tam da bu nokta, raporun başlığında da vurgulanan hususu somutlaştırmaktadır: ÖTV müdahalesi fiyatı "düşürmemiş", sadece uluslararası piyasa kaynaklı bir artışı bir günlüğüne ertelemiştir. Nitekim taban maliyet artışı bir gün gecikmeyle de olsa pompaya tam olarak yansımıştır.

IV.III. Kademeli ÖTV Takvimi ile Tam Restorasyon Karşılaştırması

Bir başka karşılaştırma düzlemi ise zamansaldır: eğer ÖTV, 13 Ağustos'ta sıfırlanmak yerine tek seferde eşel mobil öncesi tam düzeyine (13,9006 TL/litre) çekilseydi ne olacaktı? Aşağıdaki grafik, fiilen kararlaştırılan kademeli takvimi görselleştirmektedir; görüleceği üzere, ÖTV ağustos ayının kalan kısmında sıfır olarak kalacak,

Eylülden itibaren her ay 3 TL artacak ve nihayet 1 Ocak 2027'de eşel mobil öncesi tam düzeyine — yani 13,9006 TL/litre'ye — ulaşacaktır (Karar, 2026).



Grafik 1: Motorinde Kademeli ÖTV Takvimi, 13 Ağustos 2026 – 1 Ocak 2027. Kaynak: 13 Ağustos 2026 tarihli 11606 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı (Karar, 2026).

Bu kademeli patikanın gayesi, bütçe açısından 13,9006 TL'lik tam ÖTV düzeyine dönüşü sağlarken, tüketici cephesinde ani bir şok yaratmaktan imtina etmektir. Nitekim Eylül, Ekim ve Kasım aylarındaki fiili ÖTV düzeyleri (3, 6 ve 9 TL), 12 Ağustos öncesindeki eşel-mobil-indirimli düzeyin (7,74 TL) dahi altında kalmakta, dolayısıyla bu üç ayda motorin — diğer maliyet bileşenleri sabit kalmak kaydıyla — 12 Ağustos öncesine kıyasla dahi daha ucuz seyretme potansiyeli taşımaktadır. Bu potansiyelin fiilen gerçekleşip gerçekleşmeyeceği ise, raporun VIII. bölümünde ele alınan uluslararası petrol fiyatı ve döviz kuru seyrine bağlıdır.

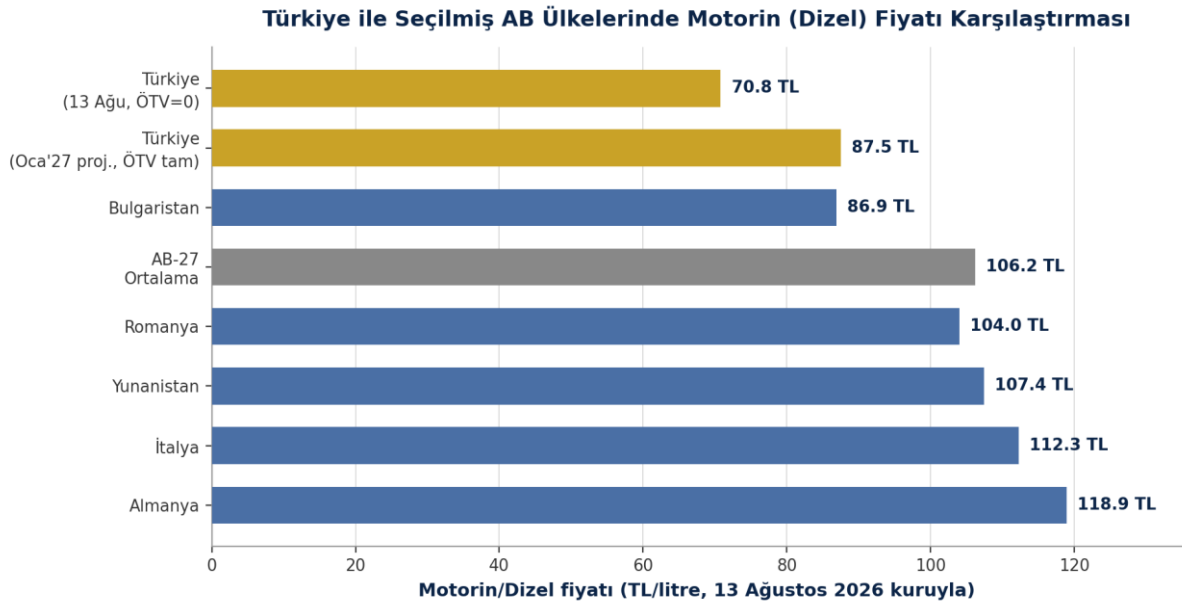
V. Türkiye ile Seçilmiş Avrupa Ülkelerinde Motorin Fiyatlarının Karşılaştırılması

Türkiye'deki motorin fiyatının uluslararası konumunu doğru okuyabilmek için, benzer coğrafyada yer alan ve farklı vergi rejimlerine sahip beş AB ülkesi — Yunanistan, Romanya, Bulgaristan, Almanya ve İtalya — ile eş zamanlı bir kıyaslama yapılması isabetli olacaktır. Avrupa Komisyonu Haftalık Petrol Bülteni'nden derlenen ve 20 Temmuz - 10 Ağustos 2026 dönemini kapsayan verilere göre, AB-27 ortalama dizel fiyatı 10 Ağustos 2026 itibarıyla 1,928 avro/litre olarak gerçekleşmiştir (fuel-prices.eu, 2026a). Ülke bazında ise 20 Temmuz 2026 haftası itibarıyla dizel fiyatları şu şekildedir: Bulgaristan 1,578 avro, Romanya 1,888 avro, Yunanistan 1,950 avro, İtalya 2,038 avro ve Almanya 2,158 avro (fuel-prices.eu, 2026b). 13 Ağustos 2026 itibarıyla EUR/TRY kurunun yaklaşık 55,1 TL seviyesinde seyrettiği (USD/TRY $\approx$ 47,78; EUR/USD $\approx$ 1,1534) dikkate alınarak bu rakamlar Türk lirasına çevrildiğinde, aşağıdaki tablo ve grafik ortaya çıkmaktadır (Doviz.com, 2026; Investing.com, 2026).

Ülke / Kesit	Fiyat (EUR/litre)	TL Karşılığı (13 Ağu. kuruyla)
Türkiye — 13 Ağustos (ÖTV = 0)	$\approx$ 1,285	70,80 TL
Türkiye — 12 Ağustos (ÖTV = 7,74)	$\approx$ 1,453	80,07 TL

Ülke / Kesit	Fiyat (EUR/litre)	TL Karşılığı (13 Ağu. kuruyla)
Bulgaristan	1,578	86,90 TL
Türkiye — Ocak 2027 projeksiyonu (ÖTV = 13,9006, baz senaryo)	≈ 1,588	87,50 TL
AB-27 Ortalaması	1,928	106,20 TL
Romanya	1,888	104,00 TL
Yunanistan	1,950	107,40 TL
İtalya	2,038	112,30 TL
Almanya	2,158	118,90 TL

Tablo 2: Türkiye ve seçilmiş AB ülkelerinde motorin/dizel fiyatı karşılaştırması. Kaynak: fuel-prices.eu (2026a, 2026b — Avrupa Komisyonu Haftalık Petrol Bülteni verisine dayanmaktadır); Türkiye rakamları için Yozgat Hakimiyet (2026) ve TESPAM projeksiyonu (bkz. Bölüm VIII); kur için Investing.com (2026).



Grafik 2: Türkiye ile seçilmiş AB ülkelerinde motorin/dizel fiyatı karşılaştırması (TL/litre).

Tablodan açıkça görüleceği üzere, Türkiye'nin 13 Ağustos itibarıyla ÖTV'siz motorin fiyatı, AB içerisindeki en ucuz ülke olan Malta'nın (1,210 avro) dahi altında kalmaktadır. Yani mevcut kur düzeyinde 70,80 TL'lik fiyat yaklaşık 1,285 avroya karşılık gelse de, bu geçici ve sübvansiyonlu bir durumdur. Daha çarpıcı olanı ise, ÖTV'nin 1 Ocak 2027'de eşel mobil öncesi tam düzeyine (13,9006 TL) geri döndürülmesi hâlinde dahi — TESPAM'ın baz senaryosuna göre öngörülen ~87,5 TL'lik pompa fiyatı üzerinden — Türkiye'nin motorin fiyatının avro cinsinden karşılaştırıldığında Bulgaristan seviyesine yakın, buna karşılık Romanya, Yunanistan, İtalya ve Almanya'nın ise belirgin biçimde altında kalmaya devam edecek olmasıdır. Bu bulgu, Türkiye'deki akaryakıt fiyat tartışmasının çoğunlukla yurt içi satın alma gücü ve TL bazlı artış oranları üzerinden yürütülmesinin, uluslararası kıyaslamada farklı bir tabloyla karşılaşılabileceğini göstermesi bakımından önemlidir. Mamafih bu durum, düşük gelir düzeyi ve yüksek enflasyon ortamında TL bazlı fiyat artışlarının hanehalkı bütçesi üzerindeki baskısını hafifletmemektedir. Zira kıyaslama avro bazında yapılmakta, oysa Türkiye'deki ücret ve gelirler büyük ölçüde TL bazlıdır.

VI. Enflasyon Dinamikleri ve Motorin Fiyatlarının Ulaştırma Enflasyonuna Etkisi

TÜİK'in açıkladığı Temmuz 2026 verilerine göre, Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE) aylık bazda %1,78 artmış, yıllık enflasyon ise bir önceki aya kıyasla 0,35 puan gerileyerek %31,75 seviyesinde gerçekleşmiştir (SBB, 2026; TÜİK, 2026). Çekirdek enflasyon (enerji, gıda-içecek-tütün ve altın hariç TÜFE) yıllık bazda %29,91 olarak ölçülmüş; Temel Mallar grubunda yıllık artış %16,82'de kalırken, Hizmet grubunda %39,70'e ulaşmıştır (SBB, 2026).

Bu tablonun akaryakıt fiyatlarıyla en doğrudan bağlantısı Ulaştırma ana harcama grubu üzerinden kurulmaktadır. Temmuz ayında %2,59 oranında artan Ulaştırma grubu fiyatları, aylık TÜFE'ye 0,44 puanlık bir katkı yaparak enflasyonun temel belirleyicilerinden biri olmuştur. Bu katkı, %1,61 artan Gıda ve Alkolsüz İçecekler grubunun 0,40 puanlık katkısından dahi yüksektir (Bigpara, 2026). İşte tam da bu noktada, 13 Ağustos'taki ÖTV müdahalesinin arka planında yatan mantık daha net anlaşılmaktadır: motorin fiyatlarındaki potansiyel bir sıçramanın, yalnızca özel araç sahiplerini değil, nakliye, lojistik, tarım ve üretim sektörleri üzerinden dolaylı olarak gıda ve pek çok tüketim malının fiyatını da etkileyebileceği, dolayısıyla Ulaştırma grubu üzerinden TÜFE'ye sirayet edebileceği öngörülmektedir (Afyonhaber, 2026).

Bu bağlamda, ÖTV müdahalesinin dezenflasyon sürecine katkısı iki kanaldan işlemektedir: birincisi, motorin fiyatındaki doğrudan gerilemenin Ulaştırma alt kaleminde yarattığı baz etkisi; ikincisi ise, nakliye maliyetlerindeki düşüşün gıda başta olmak üzere geniş bir ürün-hizmet yelpazesine dolaylı olarak yansımaları beklentisidir (Afyonhaber, 2026). Mamafih, eylülünden itibaren başlayacak kademeli ÖTV artışının bu kazanımı ne ölçüde geri alacağı, büyük ölçüde uluslararası dizel piyasasının seyrine bağlı kalacaktır — nitekim bu husus raporun VIII. bölümünde ayrıntılandırılmaktadır.

VII. Hazinesin Katkı ve Kayıp Miktarı: İllüstratif Bir Hesaplama

ÖTV düzenlemesinin mali boyutunu ölçebilmek için, EPDK'nin Petrol Piyasası 2025 Yılı Sektör Raporu'nda yer alan yurt içi motorin satış hacmi esas alınmıştır. 2025 yılında Türkiye'de toplam 27.082.894 ton motorin satılmış, bu da aylık ortalama yaklaşık 2,257 milyon ton — motorin yoğunluğu ~0,840 kg/litre kabulüyle yaklaşık 2,686 milyar litre/ay — tüketime karşılık gelmektedir (Enerji Günlüğü, 2026; DHA, 2026). Bu hacim TESPAM tarafından, aşağıdaki hesaplamada sabit bir aylık tüketim varsayımı olarak kullanılmıştır. Gerçekte tüketim, hasat dönemi, turizm sezonu ve lojistik faaliyet yoğunluğuna bağlı olarak mevsimsel dalgalanma göstermektedir; dolayısıyla aşağıdaki rakamlar kesin bir bütçe gerçekleşmesi değil, mertebe (order of magnitude) düzeyinde illüstratif bir tahmindir.

Hesaplama iki ayrı referans noktasına göre yürütülmüştür:

(a) 12 Ağustos öncesinde eşel mobil altında geçerli olan 7,74 TL/litre düzeyi ile kıyaslama — yani "düzenleme olmasaydı devam edecek olan mevcut durum"a göre kayıp/katkı;

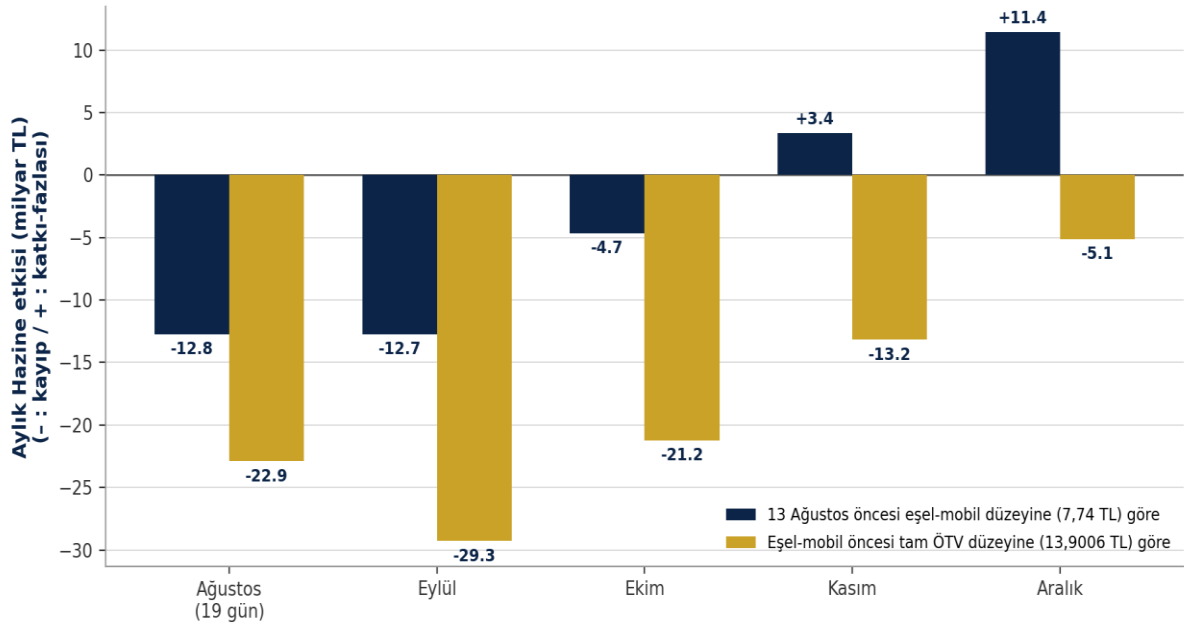
(b) eşel mobil öncesi tam ÖTV düzeyi olan 13,9006 TL/litre ile kıyaslama — yani "hiç eşel mobil devreye girmeseydi Hazine'nin tahsil edeceği tam tutar"a göre kayıp.

Dönem	Fiili ÖTV (TL/L)	Aylık ÖTV Hasılatı (milyar TL)	7,74 TL bazına göre	13,9006 TL bazına göre
13-31 Ağustos (19 gün)	0	0	-12,8 milyar TL (kayıp)	-22,9 milyar TL (kayıp)

Dönem	Fiili ÖTV (TL/L)	Aylık ÖTV Hasılatı (milyar TL)	7,74 TL bazına göre	13,9006 TL bazına göre
Eylül	3	≈ 8,1	-12,7 milyar TL (kayıp)	-29,3 milyar TL (kayıp)
Ekim	6	≈ 16,1	-4,7 milyar TL (kayıp)	-21,2 milyar TL (kayıp)
Kasım	9	≈ 24,2	+3,4 milyar TL (katkı-fazlası)	-13,2 milyar TL (kayıp)
Aralık	12	≈ 32,2	+11,4 milyar TL (katkı-fazlası)	-5,1 milyar TL (kayıp)
Ocak 2027 ve sonrası (aylık)	13,9006	≈ 37,3	+16,6 milyar TL (katkı-fazlası)	0 (tam restorasyon)

Tablo 3: Motorin ÖTV düzenlemesinin aylık Hazine etkisi — TESPAM illüstratif tahmini. Aylık ortalama tüketim ≈2,686 milyar litre (EPDK, 2025 yılı verisi) sabit varsayımıyla hesaplanmıştır; KDV etkisi dahil değildir. Kaynak: EPDK 2025 Petrol Piyasası Sektör Raporu (Enerji Günlüğü, 2026); Cumhurbaşkanı Kararı 11606 (Karar, 2026).

Motorin ÖTV Düzenlemesinin Aylık Hazine Etkisi — İllüstratif TESPAM Tahmini (EPDK 2025 ortalama aylık motorin satış hacmi esas alınmıştır)



Grafik 3: Motorin ÖTV düzenlemesinin aylık Hazine etkisi (milyar TL) — iki referans senaryoya göre.

Tablodan görüleceği üzere, Ağustos ve Eylül aylarında Hazine, eşel-mobil-öncesi düzeye kıyasla dahi belirgin bir vergi geliri feragati üstlenmektedir. Buna karşılık Kasım ve Aralık aylarında fiili ÖTV düzeyi 12 Ağustos öncesindeki 7,74 TL'lik eşiği aştığı için, bu iki ay bakımından Hazine'nin konumu — eski duruma kıyasla — bir "kayıp"tan ziyade bir "katkı fazlası"na dönüşmektedir. Mamafih, tam restorasyon öncesi tüm dönem (Ağustos-Aralık) toplamında, eşel-mobil-öncesi bazına göre net etki yaklaşık -15,3 milyar TL'lik sınırlı bir kümülatif kayıp olarak hesaplanmaktadır. Buna karşılık eşel mobil hiç devreye girmeseydi tahsil edilecek tam ÖTV bazına göre bakıldığında, Ağustos-Aralık döneminde toplam kümülatif kayıp yaklaşık 91,7 milyar TL'ye ulaşmaktadır. Nitekim işte tam bu ikilik, düzenlemenin siyasi söyleminde "maliyeti düşürme" vurgusu ile bütçe disiplini söylemi arasındaki gerilimin sayısal karşılığını teşkil etmektedir.

VIII. Petrol Fiyatı Tahminleri Işığında Motorin Litre Fiyatı Öngörüsü (2026-2027)

VIII.I. TESPAM'ın Önceki Brent Senaryolarının Güncellenmesi

TESPAM'ın Temmuz 2026 tarihli "Ham Petrol Fiyatlarının Etkileri" raporunda, üç senaryo çerçevesi kurulmuştu:

(A) Hızlı Normalleşme senaryosunda Hürmüz trafiğinin 2026'nın üçüncü çeyreğinde tam toparlanacağı ve 2026 Brent ortalamasının 80-89 dolar, 2027 ortalamasının ise 72-79 dolar bandında oluşacağı varsayılmıştı;

(B) Temel/Kademeli Senaryo'da — ki bu, IMF'nin zımni baz senaryosuna en yakın düşen patikaydı — 2026 ortalamasının ~89 dolar, 2027'nin ise 79-85 dolar bandında seyredeceği öngörülmüştü;

(C) Uzatmalı Kriz senaryosunda ise Hürmüz/Kızıldeniz'de kesintinin 2027'nin ikinci yarısına sarkması hâlinde 2026 ortalamasının 105-120 dolara, 2027'nin ise 100 doların üzerine çıkabileceği belirtilmişti (TESPAM, 2026).

13 Ağustos 2026 itibarıyla gelineen noktada, Brent spot fiyatı 87-90 dolar bandında, vadeli işlem eğrisi ise net bir gerileme (contango'nun tersi, backwardation) sergilemektedir: Ekim 2026 vadeli kontrat 87,1 dolar, Kasım 85,2 dolar, Aralık 83,3 dolar, Ocak 2027 81,7 dolar, Şubat 2027 80,5 dolar, Mart 2027 ise 79,5 dolar seviyesinden işlem görmektedir (Oilprice.com, 2026). Bu eğri, piyasanın hâlihazırda TESPAM'ın B) Temel/Kademeli senaryosuna büyük ölçüde yakınsadığını, hatta 2026 yıl sonu-2027 başı için öngörülen 79-85 dolar bandının alt-orta noktasına doğru bir seyri fiyatladığını göstermektedir. Nitekim ABD ticari ham petrol stoklarının 7 Ağustos'ta sona eren haftada 17,4 milyon varil artması (Ocak 2023'ten bu yana en büyük haftalık artış) ve OPEC'in Ağustos raporunda 2026 küresel talep artış tahminini günde 580 bin varile indirmesi, bu gerileyici eğilimi destekleyen arz-talep sinyalleri olarak kayda geçmiştir (NationalTurk, 2026a; TradingEconomics, 2026). Buna mukabil, Trump yönetiminin Hürmüz Boğazı üzerinde "tam kontrol" iddiası ve İran'a yönelik ambargo/abluka seçeneklerinin masada tutulması, C) Uzatmalı Kriz senaryosunu tümüyle saf dışı bırakmamaktadır (TradingEconomics, 2026).

VIII.II. Yeni ÖTV Dinamikleri Altında Litre Fiyatı Projeksiyonu

Motorin pompa fiyatı = (Vergi öncesi taban [rafineri + dağıtım + EPDK payı] + ÖTV) × (1 + KDV) formülünden hareketle, TESPAM 13 Ağustos 2026 kesitinde İstanbul için vergi öncesi tabanı ~58,99 TL/litre olarak geriye hesaplamıştır (bkz. Bölüm II.I).

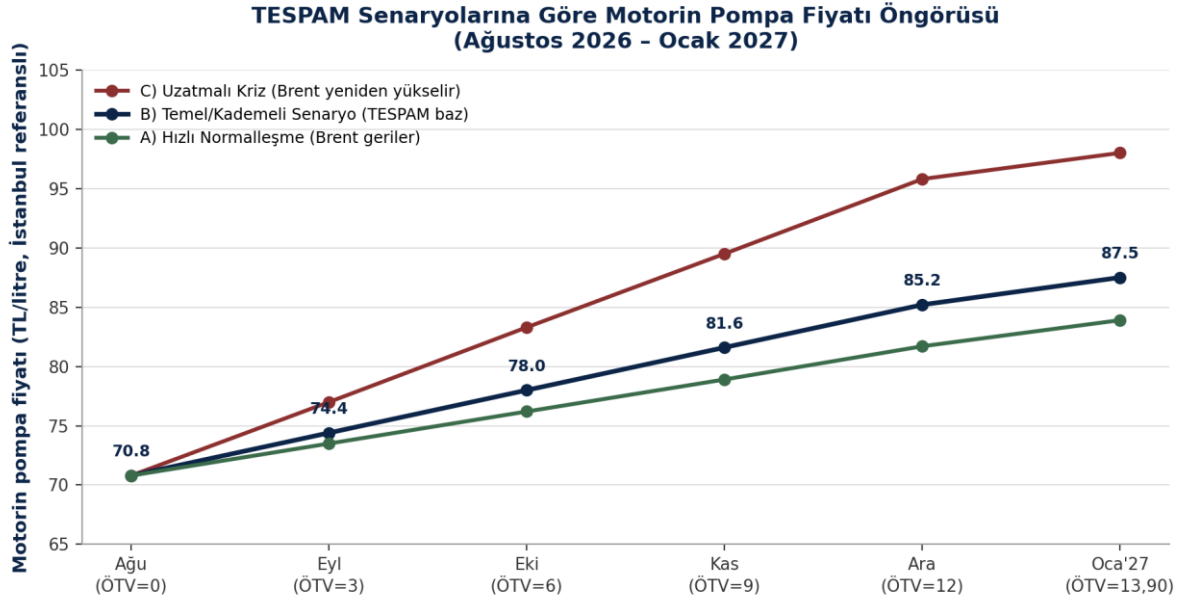
ÖTV bileşeni artık Cumhurbaşkanı Kararı ile sabitlenmiş, öngörülebilir bir patika izlediğinden, tek belirsizlik kaynağı geriye kalan vergi öncesi tabanın seyridir — ki bu, Brent fiyatı, Akdeniz rafineri marjları ve TL/döviz kurunun bileşkesidir.

TESPAM, yukarıdaki üç Brent senaryosunu vergi öncesi tabana şu şekilde yansıtmıştır:

A) Hızlı Normalleşme senaryosunda tabanın aralık ayına kadar kademeli olarak %5 gerileyeceği,

B) Temel/Kademeli senaryoda tabanın büyük ölçüde yatay seyredeceği,

C) Uzatmalı Kriz senaryosunda ise tabanın aralık ayına kadar kademeli olarak %15 yükseleceği varsayılmıştır; bu varsayımlar, sırasıyla Brent'in gerilemesi/yatay seyretmesi/yeniden yükselmesi ile TL'nin görece stabil kalması senaryolarının bir bileşkesidir ve yatırım tavsiyesi niteliğinde algılanmamalıdır. Diğer taraftan motorin ve dizel arasındaki ilişki indeksi sabit olarak kabul edilmiştir.



Grafik 4: TESPAM senaryolarına göre motorin pompa fiyatı öngörüsü, Ağustos 2026 – Ocak 2027 (İstanbul referanslı, TL/litre).

Dönem (ÖTV, TL/L)	A) Hızlı Normalleşme	B) Temel/Kademeli (TESPAM baz)	C) Uzatmalı Kriz
Ağustos (0)	70,8	70,8	70,8
Eylül (3)	73,5	74,4	77,0
Ekim (6)	76,2	78,0	83,3
Kasım (9)	78,9	81,6	89,5
Aralık (12)	81,7	85,2	95,8
Ocak 2027 ve sonrası (13,9006)	≈ 83,9	≈ 87,5	≈ 98,0

Tablo 4: Motorin pompa fiyatı öngörüsü, TL/litre (İstanbul referanslı, KDV dahil). TESPAM tahminidir; kesinlik arz etmez.

Bu üç patikanın ortak paydası, Eylül-Ekim aylarında motorin fiyatının — hangi senaryo gerçekleşirse gerçekleşsin — 12 Ağustos öncesindeki 80 TL eşiğinin dahi altında kalma ihtimalinin yüksek olmasıdır. Nitekim yalnızca C) Uzatmalı Kriz senaryosunda, Kasım ayı itibarıyla fiyatların yeniden 12 Ağustos öncesi düzeyi aşması beklenmektedir. B) Temel/Kademeli senaryonun — ki mevcut vadeli işlem eğrisiyle en uyumlu olanı budur — işaret ettiği tablo, Aralık ayı sonunda motorinin 85 TL civarında, 1 Ocak 2027'de ÖTV'nin tam restorasyonu ile birlikte ise 87-88 TL bandında seyredeceği yönündedir. Bu da 12 Ağustos öncesi 80 TL'lik düzeye kıyasla yaklaşık %9-10'luk bir kademeli artışa, ancak eşel mobilin hiç devreye girmediği bir karşı-olgusal (counterfactual) dünyaya kıyasla — zira o dünyada fiyatların çok daha erken ve dik biçimde yükselmiş olması beklenirdi — görece ölçülü bir patikaya işaret etmektedir.

Nitekim bu projeksiyonun ilk sınavı beklenenden de erken gelmiştir. 14 Ağustos'ta yaşanan ~8,89 TL'lik taban zammı (bkz. Bölüm IV.II), vergi öncesi tabanı bir günde ~%12 yükselterek TESPAM'ın yukarıdaki tablosunda Eylül ayı için öngörülen bandın (73,5-77,0 TL) üst sınırına, hatta kısmen üzerine taşımıştır. Bu tek günlük hareket henüz bir trend teşkil etmemekle birlikte, motorinin artık eşel mobil tamponundan yoksun olması nedeniyle ay içerisinde benzer türden ani sıçramaların tekrarlanabileceğine, dolayısıyla gerçekleşen seyrin B)

Temel/Kademeli senaryonun üst bandına ya da C) Uzatmalı Kriz senaryosuna daha yakın seyredebileceğine işaret eden erken bir sinyal olarak okunmalıdır.

IX. Sonuç ve Değerlendirme

13 Ağustos 2026 tarihli düzenleme, teknik görünümünün altında üç ayrı politika tercihini barındırmaktadır: birincisi, motorin ÖTV'sinin eşel mobil mekanizmasından çıkarılarak öngörülebilir, kademeli bir takvime bağlanması; ikincisi, bu takvimin nihai hedefinin eşel-mobil-öncesi tam ÖTV düzeyi (13,9006 TL/litre) olması, yani bir vergi indirimi değil, bir "zamana yayılmış vergi restorasyonu" niteliği taşıması; üçüncüsü ise, benzin ve LPG'deki eşel mobil uygulamasının da 1 Ekim 2026'da tamamen sona erdirilerek serbest piyasa fiyatlamasına geçilecek olmasıdır — ki bu, motorindeki adımın aslında daha kapsamlı bir "eşel mobilden çıkış" stratejisinin öncü ayağı olduğunu göstermektedir.

- Akaryakıt pompa fiyatının yaklaşık yarısı vergiden (ÖTV + iki kademeli KDV) müteşekkildir; bu oran Türkiye'ye özgü olmayıp, AB ülkelerinin büyük çoğunluğunda da benzer ya da daha yüksek düzeydedir.
- Eşel mobil sistemi bir sübvansiyon değil, uluslararası fiyat şoklarını zamana yayan bir tampon mekanizmasıdır. ÖTV geliri feragati yoluyla işler ve mali sürdürülebilirlik sınırına tabidir.
- 12-13 Ağustos kesitinde, ÖTV müdahalesi olmasaydı motorine ~5,13 TL zam gelmesi beklenirken, fiilen ~9,25-9,29 TL'lik bir indirim gerçekleşmiştir. Bu makas tek günde ~14,4 TL/litreye ulaşmıştır.
- Bu indirim ancak 24 saat sürmüştür. 14 Ağustos'ta, ÖTV zaten sıfırda olup daha fazla indirilemediğinden, uluslararası taban maliyetteki artış tamponsuz biçimde pompaya yansımış ve motorine 8,89 TL'lik yeni bir zam gelmiştir. 12 Ağustos'tan 14 Ağustos'a net değişim yalnızca ~0,4 TL olsa da, aradaki ~18 TL'lik brüt aşağı-yukarı dalgalanma, motorinin eşel mobil tamponunu kaybetmesinin bedelini somut biçimde göstermektedir.
- Türkiye'nin motorin fiyatı, gerek 13 Ağustos'taki ÖTV'siz seviyede gerekse Ocak 2027'deki tam-ÖTV-restorasyonu projeksiyonunda, Yunanistan, Romanya, İtalya ve Almanya'nın belirgin biçimde altında; Bulgaristan'a ise yakın seviyede kalmaya devam etmektedir.
- Temmuz 2026'da yıllık TÜFE %31,75 olup, Ulaştırma grubu aylık enflasyona en yüksek katkısı yapan kalemlerden biridir. Motorindeki ÖTV müdahalesi bu kanaldan dezenflasyon sürecine katkı sağlamayı hedeflemektedir.
- Hazine açısından net etki, referans noktasına göre değişmektedir. Eşel-mobil-öncesi düzeye (7,74 TL) kıyasla ağustos-aralık toplamında ~15,3 milyar TL'lik sınırlı bir kümülatif kayıp söz konusuysa, eşel mobilin hiç devreye girmediği tam-ÖTV bazına (13,9006 TL) kıyasla kümülatif kayıp ~91,7 milyar TL'ye ulaşmaktadır (TESPAM illüstratif tahmini).
- TESPAM'ın güncellenmiş Brent senaryoları ve mevcut vadeli işlem eğrisi, B) Temel/Kademeli patikanın en olası seyir olduğuna işaret etmektedir. Bu senaryoda motorinin Ocak 2027'de 87-88 TL bandına ulaşması, ancak Eylül-Ekim aylarında 12 Ağustos öncesi düzeyin altında kalması beklenmektedir.

Nihai tahlilde, bu düzenleme ne salt bir "indirim" ne de salt bir "zam ertelemesi"dir. Mamafih, uluslararası fiyat şokunun tüketiciye ani biçimde yansımaları engelleyen, buna karşılık kamu maliyesinin vergi tabanını da zamana yayarak yeniden tesis eden, iki amaç arasında bir denge gözeten teknik bir araçtır. Bu dengenin sürdürülebilirliği, büyük ölçüde önümüzdeki aylarda Hürmüz Boğazı çevresindeki jeopolitik seyrin ve buna bağlı Brent fiyatının hangi TESPAM senaryosuna daha yakın gerçekleşeceğine bağlı olacaktır.

Kaynakça

- Afyonhaber. (2026, 13 Ağustos). Motorine ÖTV indirimi Resmi Gazete'de yayınlandı. <https://www.afyonhaber.com/motorine-otv-indirimi-resmi-gazetede-yayinlandi>
- Bigpara / Hürriyet. (2026, 3 Ağustos). Son dakika enflasyon rakamları Temmuz 2026. https://bigpara.hurriyet.com.tr/haberler/ekonomi-haberleri/temmuz-ayi-enflasyon-rakamlari-aciklandi_ID102221641/
- DHA. (2026, Ağustos). EPDK, Petrol Piyasası 2025 Yılı Sektör Raporu'nu yayımladı. <https://www.dha.com.tr/ekonomi/epdk-petrol-piyasasi-2025-yili-sektor-raporunu-yayimladi-2922958>
- Doviz.com. (2026, 13 Ağustos). Canlı Dolar Kuru. <https://kur.doviz.com/serbest-piyasa/amerikan-dolari>
- Dünya Gazetesi. (2026, 5 Mart). Eşel mobil sistemi nedir, eşel mobil nasıl uygulanacak? <https://www.dunya.com/ekonomi/esel-mobil-sistemi-nedir-esel-mobil-nasil-uygulanacak-haberi-817169>
- Ekonomim. (2026, 14 Ağustos). Akaryakıtta çifte zam geldi: İşte 14 Ağustos 2026 güncel benzin, motorin ve LPG fiyatları. <https://www.ekonomim.com/foto-galeri/ekonomi/akaryakita-cifte-zam-geldi-iste-14-agustos-2026-guncel-benzin-motorin-ve-lpg-fiyatlari-galeri-912098>
- Eleman.net. (2026, 5 Mart). Eşel mobil sistemi nedir? Akaryakıt fiyatlarında yeni düzenleme nasıl uygulanacak? <https://www.eleman.net/is-rehberi/kimdir/esel-mobil-sistemi-akaryakit-fiyatlarinda-duzenleme-h19464>
- Endeks24. (2026, 14 Ağustos). Motorine 8,89 TL zam geldi, fiyat 82 TL'yi aştı. <https://www.endeks24.com/motorine-889-tl-zam-geldi-fiyat-82-tlyi-asti>
- Enerji Günlüğü. (2026, 29 Haziran). Türkiye 14,9 milyon ton petrol ihraç etti. <https://www.enerjigunlugu.net/turkiye-petrolde-hem-uretici-hem-ihracatci-68692h.htm>
- Faturaport. (2026). ÖTV Nedir? 2026 Güncel Oranlar ve Hesaplama. <https://faturaport.com/blog/vergi/ozel-tuketim-vergisi-otv-nedir-2026-guncel-oranlar-ve-hesaplama>
- fuel-prices.eu. (2026a, 10 Ağustos). EU Fuel & Gas Prices — 10 August 2026. <https://www.fuel-prices.eu/10-08-2026/>
- fuel-prices.eu. (2026b, 20 Temmuz). EU Fuel Prices This Week (July 20, 2026). <https://www.fuel-prices.eu/weekly/>
- Genç Gazete. (2026, 13 Ağustos). Motorine dev indirim! İşte yeni pompa fiyatları. <https://www.gencgazete.net/motorine-dev-indirim-iste-yeni-pompa-fiyatlari>
- Haber7. (2026, 13 Ağustos). Motorinde ÖTV sıfırlandı: İşte il il güncel pompa fiyatları. <https://www.haber7.com/yasam/haber/3651026-motorinde-otv-sifirlandi-iste-il-il-guncel-pompa-fiyatlari>
- Haberturk. (2026a, 5 Mart). Eşel Mobil Sistemi nedir, nasıl çalışıyor? <https://www.haberturk.com/esel-mobil-sistemi-nedir-akaryakit-fiyatlarina-nasil-yansiyacak-esel-mobil-ne-demek-3867077>
- Haberturk. (2026b, 13 Ağustos). Güncel akaryakıt fiyatları 13 Ağustos 2026. <https://www.haberturk.com/bilgi/foto/guncel-akaryakit-fiyatlari-13-agustos-2026-benzin-motorin-ve-lpg-fiyatlari-ne-kadar-kac-tl-oldu-zam-veya-indirim-var-mi-3905252>
- Haberturk. (2026c, 14 Ağustos). Son dakika: Benzin ve motorine zam geldi! <https://www.haberturk.com/bilgi/foto/son-dakika-benzin-ve-motorine-zam-geldi-benzin-ve-motorine-ne-kadar-zam-geldi-litre-fiyati-kac-tl-oldu-iste-14-agustos-2026-istanbul-ankara-izmir-akaryakit-fiyatlari-3905543>
- Investing.com. (2026, 13 Ağustos). Dolar TL Veri Geçmişi (USD/TRY). <https://tr.investing.com/currencies/usd-try-historical-data>

- Karar. (2026, 13 Ağustos). Resmi Gazete'de yayımlandı: Motorinde ÖTV sıfırlandı. <https://www.karar.com/ekonomi-haberleri/resmi-gazetede-yayimlandi-motorinde-otv-sifirlandi-2065349>
- Mardin Haber Gazetesi. (2026, 14 Ağustos). Mardin'de Akaryakıt Çifte Zam! Motorin 82 TL'yi Aştı. <https://mardinhaber.com.tr/haber/28517726/mardinde-akaryakita-cifte-zam-motorin-82-tlyi-asti>
- Milli Nizam. (2026, 13 Ağustos). Resmî Gazete'de yayımlandı: Motorinde kademeli ÖTV dönemine geçildi. <https://www.millinizam.com/gundem/resmi-gazetede-yayimlandi-motorinde-kademeli-otv-donemine-gecildi/44600/>
- NationalTurk. (2026a, 13 Ağustos). Motorinde ÖTV sıfırlandı! Şimdi ne olacak? <https://www.nationalturk.com/ekonomi/motorin-fiyati-otv/>
- NationalTurk. (2026b, 14 Ağustos). Akaryakıt dev zam. <https://www.nationalturk.com/ekonomi/akaryakit-zam-3/>
- Oilprice.com. (2026, 13 Ağustos). Brent Crude Oil Futures Contracts. <https://oilprice.com/futures/brent/>
- SBB — T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2026, Ağustos). Enflasyon. <https://www.sbb.gov.tr/enflasyon/>
- Tarımdan Haber. (2026, 13 Ağustos). Motorinde ÖTV sıfırlandı! 7,57 TL indirim bekleniyor. <https://www.tarimdanhaber.com/motorinde-otvde-yeni-donem-once-sifirlandi-sonra-her-ay-3-tl-artacak>
- Tax Foundation. (2026, 24 Şubat). Diesel and Gas Taxes in Europe, 2026. <https://taxfoundation.org/data/all/eu/diesel-gas-taxes-europe/>
- TESPAM. (2026, Temmuz). Ham Petrol Fiyatlarının Etkileri. TESPAM Kurumsal Rapor.
- TradingEconomics. (2026, 13 Ağustos). Brent crude oil - Price - Chart - Historical Data - News. <https://tradingeconomics.com/commodity/brent-crude-oil>
- TÜİK — Türkiye İstatistik Kurumu. (2026, 3 Ağustos). Temmuz 2026 Enflasyon Verileri (TÜFE).
- Uzmanpara / Milliyet. (2026a, 25 Mart). Eşel mobil sistemi nedir, nasıl çalışıyor? <https://uzmanpara.milliyet.com.tr/uzmanpara/esel-mobil-sistemi-nedir-nasil-calisiyor-akaryakita-gelen-zamlar-pompa-fiyatlarina-yansimayacak-mi-7548954>
- Uzmanpara / Milliyet. (2026b, 25 Mart). Eşel mobil sistemi nedir? Akaryakıtta Eşel mobil ne demek, fiyatlara nasıl yansiyacak? <https://uzmanpara.milliyet.com.tr/uzmanpara/esel-mobil-sistemi-nedir-akaryakitta-esel-mobil-ne-demek-fiyatlara-nasil-yansiyacak-7559920>
- Yavuzylmaz, D. [@yavuzylmazd]. (2026, 5 Mart). Kamuoyunun dikkatine-3: 4 ve 5 Mart 2026 tarihleri arasında 1 litre benzinin pompa fiyatındaki vergi oranı değişimi [Tweet]. X. <https://x.com/yavuzylmazd/status/2029495116608450972>
- Yeni Bakış Gazetesi. (2026, 14 Ağustos). Akaryakıt çifte zam! İzmir'de motorinin litresi 81,07 TL oldu. <https://www.yenibakishaber.com/akaryakita-cifte-zam-izmirde-motorinin-litresi-8107-tl-oldu>
- Yozgat Hakimiyet. (2026, 13 Ağustos). Motorin ÖTV indirimi başladı! Motorin Fiyatları ve Benzin Fiyatı Belli Oldu. <https://www.yozgathakimiyet.com.tr/motorin-otv-indirimi-basladi-motorin-fiyatlari-ve-benzin-fiyati-belli-oldu>