

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ \* SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**MALİYE ANABİLİM DALI**

**MALİYE PROGRAMI**

**ÇEVRE VERGİSİ BAĞLAMINDA MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ:  
TÜRKİYE İÇİN BİR MODEL ÖNERİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Sedat POLAT**

**MAYIS- 2014**

**TRABZON**

**KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ \* SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**MALİYE ANABİLİM DALI**

**MALİYE PROGRAMI**

**ÇEVRE VERGİSİ BAĞLAMINDA MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ:  
TÜRKİYE İÇİN BİR MODEL ÖNERİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Sedat POLAT**

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. LEVENT YAHYA ESER**

**MAYIS- 2014**

**TRABZON**

## ONAY

Sedat POLAT tarafından hazırlanan “Çevre Vergisi Bağlamında Motorlu Taşıtlar Vergisi: Türkiye İçin Bir Model Önerisi” adlı bu çalışma 30.05.2014 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda (oybirliği / oyçokluğu) ile başarısız / başarılı bulunarak jürimiz tarafından Maliye Anabilim dalında **yüksek lisans tezi** olarak kabul edilmiştir.

Doç. Dr. Mehmet TUNCER (Başkan)

Doç. Dr. Bünyamin ER

Yrd. Doç. Dr. Levent Yahya ESER (Danışman)

Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduklarını onaylım. ... / ... / .

Prof. Dr. Ahmet Ulusoy  
Enstitü Müdürü

## **BİLDİRİM**

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada orijinal olmayan her türlü kaynağa eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her tür yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ediyorum.

**Sedat POLAT**

**30.05.2014**

## ÖNSÖZ

Motorlu taşıtlar vergisi vergi gelirleri içerisindeki küçük bir paya sahip olmasına karşılık birçok mükellefi ilgilendiren önemli bir vergi türüdür. 2000’li yıllarda Avrupa Birliği ülkeleri bu vergi sisteminde bir takım reformlara gitmiş ve bu vergi çevresel kriterlere göre alınmaya başlanmıştır. Ülkemizdeki mevcut sistem ise Birlik ülkelerine ayak uyduramayan, çevre kriterlerinin göz ardı edildiği bir sistemdir. Bu kapsamda Türk motorlu taşıtlar vergisi sisteminde de bir takım değişiklikler yapılması kaçınılmaz hale gelmiştir. Bu çalışmada, Motorlu Taşıtlar Vergisi çevresel anlamda ele alınıp incelenmiştir. Bu kapsamda Avrupa Birliğinde yer alan ülkelerdeki mevcut motorlu taşıtlar vergisi uygulamaları incelenmiş ve Türkiye’de de bu verginin çevresel amaçlarla alınmasına ilişkin bir takım çıkarımlar yapılmıştır.

Yaptığım araştırmalarda ve danıştığım her konuda yardımlarını esirgemeyen, büyük bir özveriyle ve sonsuz hoşgörüsüyle çalışmamı yönlendiren değerli hocam ve tez danışmanım sayın Yrd. Doç. Dr. Levent Yahya ESER’e en içten teşekkürlerimi sunarım.

Ayrıca çalışmamın şekillenmesinde bana her türlü desteği veren Doç. Dr. Birol KARAKURT’ a, Yrd. Doç. Dr. Fatih Can’ a, Arş. Gör. Yasemin ARIMAN’ a, Arş. Gör. M. Ahsen DEMİR’ e, Arş. Gör. Nagihan BİRİNCİ’ ye ve Arş. Gör. Mehmet ELA’ ya vermiş oldukları desteklerden dolayı teşekkür ederim.

Çalışmalarım esnasında her zaman yanımda olan, büyük sabır göstererek benden manevi desteklerini esirgemeyen sevgili aileme ve nişanlıma teşekkürlerimi sunarım.

Trabzon, Mayıs 2014

Sedat POLAT

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ .....	IV
İÇİNDEKİLER.....	V
ÖZET .....	VIII
ABSTRACT .....	IX
TABLolar LİSTESİ .....	X
ŞEKİLLER LİSTESİ .....	XII
KISALTMALAR LİSTESİ .....	XIII
GİRİŞ.....	1-2

## BİRİNCİ BÖLÜM

<b>1. MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ VE ÇEVRE KAVRAMLARI.....</b>	<b>3-23</b>
1.1. Vergi Kavramı ve Vergilerin Sınıflandırılması .....	3
1.1.1. Dolaylı – Dolaysız Vergi Ayrımı .....	5
1.1.2. Objektif – Sübjektif Vergi Ayrımı .....	5
1.1.3. Gelir – Servet – Harcama Vergileri Ayrımı .....	6
1.2. Motorlu Taşıtlar Vergisi .....	8
1.2.1. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Konusu, Mükellefi, Matrahı ve Vergiyi Doğuran Olay .....	9
1.2.2. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Alınma Gereççeleri .....	11
1.2.3. Servet Vergisi Kapsamında Motorlu Taşıtlar Vergisi.....	11
1.3. Çevre Kavramı ve Önemi .....	12
1.3.1. Çevre Vergileri.....	13
1.3.1.1. Enerji Vergileri .....	19
1.3.1.2. Kirlilik ve Doğal Kaynak Vergileri .....	19
1.3.1.3. Ulaşım Vergileri .....	20

1.4. Çevre Vergisi Kapsamında Motorlu Taşıtlar Vergisi .....	21
1.5. Servet ve Çevre Vergisi Bağlamında Motorlu Taşıtlar Vergisinin Karşılaştırılması .....	22

## İKİNCİ BÖLÜM

<b>2. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDEKİ MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ UYGULAMALARI .....</b>	<b>24-47</b>
2.1. Genel Hatlarıyla Avrupa Birliği'nde Motorlu Taşıtlar Vergisi .....	24
2.1.1. Almanya .....	29
2.1.2. İngiltere .....	32
2.1.3. Fransa .....	34
2.1.4. İsveç .....	36
2.1.5. Hollanda .....	38
2.1.6. Avusturya .....	39
2.1.7. İrlanda .....	41
2.1.8. Finlandiya.....	43
2.1.9. Diğer AB Ülkeleri .....	45

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

<b>3. TÜRKİYE'DE MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ UYGULAMASI, AB İLE KARŞILAŞTIRILMASI VE MODEL ÖNERİSİ .....</b>	<b>48-97</b>
3.1. Türkiye' de Motorlu Taşıtlar Vergisinin Vergi Sistemi İçerisindeki Yeri ve Gelişimi.....	48
3.2. Verginin Konusu.....	51
3.3. Vergiyi Doğuran Olay .....	53
3.4. Verginin Mükellefi .....	53
3.5. Vergi Tarifesi.....	54
3.5.1. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Kasko Sigortası Değerinin Belirlenmesi ve Kasko İndirimi Uygulaması .....	57
3.6. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Uygulanan İstisnalar .....	59

3.6.1. Kamu Kurum ve Kuruluşlarına Ait Araçlara Yönelik Uygulanan İstisnalar .....	60
3.6.2. Özürlü Araçlarına Yönelik İstisnalar .....	60
3.6.3. Diplomatik İstisnalar .....	61
3.6.4. Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu'na ( TMSF ) Devredilen Araçlarla İlgili İstisnalar .....	61
3.7. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Tarh, Tebliğ, Tahakkuk ve Tahsil .....	62
3.8. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Görevlilere ve Yükümlülere Düşen Ödev ve Sorumluluklar .....	63
3.9. Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Diğer Vergi Türleri .....	64
3.9.1. Motorlu Taşıtların Satışı Üzerinden Alınan Özel Tüketim Vergisi .....	65
3.9.2. Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Katma Değer Vergisi .....	67
3.9.3. Motorlu Araçların Yakıt Tüketimi Üzerinden Alınan Vergiler .....	69
3.10. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Vergileme İlkeleri Bağlamında Değerlendirilmesi... ..	69
3.10.1. Adalet, Eşitlik ve Mali Güce Göre Vergilendirme İlkeleri Açısından Değerlendirilmesi .....	70
3.10.2. Diğer Vergileme İlkeleri Açısından Değerlendirilmesi .....	73
3.11. Türkiye'de ki mevcut Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulamasınının AB Ülkeleri ile Karşılaştırılması .....	74
3.11.1. Vergilendirme Kriterleri Açısından .....	74
3.11.2. Vergi Gelirleri İçerisindeki Payı Açısından .....	76
3.12. Türkiye'de ki mevcut Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevre Vergisi Bağlamında Değerlendirilmesi.....	78
3.13. Motorlu Taşıtlar Vergisi İçin Bir Model Önerisi .....	85
<b>SONUÇ .....</b>	<b>94</b>
<b>YARARLANILAN KAYNAKLAR .....</b>	<b>98</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ .....</b>	<b>107</b>



## ÖZET

Motorlu taşıtlar vergisi Türk vergi sistemi içerisinde servet vergileri kapsamında değerlendirilmektedir. Ülkemizde, bu vergi aracın yaşı, motor gücü, toplam ağırlığı, oturma kapasitesi gibi bir takım spesifik değerler üzerinden hesaplanmaktadır. Avrupa Birliği'nde ise motorlu taşıtlar vergisi çevre vergileri kapsamında değerlendirilmektedir. 2000'li yıllardan sonra AB ülkeleri bu vergi sisteminde reformlar yaparak aracın neden olduğu karbondioksit emisyon salınımı üzerinden vergilendirme uygulamasına geçmeye başlamışlardır.

Türk motorlu taşıtlar vergisi vergilendirmede adaleti sağlayamaması, servet unsurunu yeterince kavrayamaması ve çevre etmenlerini bu verginin dışında tutması nedeniyle sürekli eleştiri konusu olmaktadır. Avrupa Birliği'ne uyum süreci ve Kyoto protokolü kapsamında motorlu taşıtlar vergisi sistemimizin gözden geçirilmesi gerekmektedir.

Bu çalışmanın amacı mevcut motorlu taşıtlar vergisi sisteminin yarattığı sorunları ortaya koymak ve Türkiye için bir model önerisinde bulunmaktır. Bu kapsam dâhilinde ilk etapta motorlu taşıtlar vergisindeki mevcut yapı incelenmiş, daha sonra ise Avrupa Birliği'nde geçerli olan motorlu taşıtlar vergisi uygulamaları irdelenmiştir. Son bölümde ise MTV'ye eleştirel bir bakış açısıyla yaklaşım ve çevresel bazlı bir MTV uygulaması önerilmiştir.

Çalışmanın sonucunda mevcut MTV'nin servet vergisi kapsamında değerlendirilmesinin tam anlamıyla doğru olmadığı, özellikle değişen dünya şartlarına uygun olarak çevreyi dikkate alan bir yapıya dönüştürülmesi gerektiği ortaya koyulmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Motorlu Taşıtlar Vergisi, Servet Vergisi, Çevre Vergisi, Avrupa Birliği, Emisyon

## ABSTRACT

Motor vehicle tax is involved in property tax in Turkish Tax System. In Turkey, motor vehicle tax assessed according to specific values like vehicle's age, engine power, gross weight, seating capacity. In European Union, motor vehicle tax is involved in environment tax. After 2000's, European countries started to assess the tax according to CO<sub>2</sub> emission by making reforms.

Because of the fact that the motor vehicle tax can't secure the tax equity, involve the property factor and leave the environmental factors out the tax, In Turkey the tax is criticized considerably. Hence, within the scope of Kyoto Protocol and orientating to European Commission, it is necessary to review the motor vehicle tax system.

The purpose of this study is to present the problems which motor vehicle tax make and evaluate a model suggestion. In this context, at the first step the existing framework of the tax and then the motor vehicle tax practices in European Union are analyzed. At the final chapter, it is approached the motor vehicle tax critically proposed a motor vehicle tax which have environmental basis.

At the end of the study, it is presented to assess the motor vehicle tax in the property tax is not correct completely and so it is assessed that the motor vehicle tax must be turned into a tax which consider the environment as being suitable to changing world conditions.

**Key Words:** Motor vehicle tax, Property tax, Environment tax, European Union, Emission

## TABLolar LİSTESİ

<u>Tablo Nr.</u>	<u>Tablonun Adı</u>	<u>Sayfa Nr.</u>
1	Bazı Seçilmiş Ülkelerde Motorlu Taşıtlar Vergisini Tahsil Eden Yönetim Birimi.....	9
2	AB Ülkelerinde Çevre Vergilerinin GSYH İçerisindeki Payı (2007-2011/%) ..	15
3	AB Ülkelerinde Çevre Vergilerinin Türlerine Göre Dağılımı (2011/ %) .....	20
4	AB’de Sıfır Km Binek Araçlarda Ortalama Karbondioksit Salınım Oranları (2000-2012/km/gr ) .....	21
5	Servet Vergisi kapsamındaki MTV ve Çevre Vergisi Kapsamındaki MTV’nin Karşılaştırılması.....	23
6	AB Ülkelerinde Binek Araçların Neden Olduğu CO <sub>2</sub> Emisyon Miktarları (2001- 2012, gr/km).....	26
7	AB Ülkelerinde Araç Satışı Sırasında Uygulanan KDV Oranları (2014)31 .....	28
8	AB Ülkelerinde Yakıt Üzerinden Alınan Ortalama ÖTV Miktarları (2013/€ /Lt) .....	28
9	İngiltere’de Binek Araçlarda Karbondioksit Salınım Miktarına Göre Oluşturulan Enerji Sınıfları ve Vergi Miktarları .....	33
10	Fransa’da Uygulanan Bonus- Malus ( Ödül - Ceza ) Sistemi (2013 ).....	35
11	İsveç Motorlu Taşıtlar Vergisi Sistemi ve Vergi Miktarları (2013/ İsveç Kronu) .....	37
12	İrlanda’da 2008 Yılından Önce Kayıtlı Araçlar İçin Geçerli Olan MTV.....	41
13	İrlanda’da 1 Ocak 2008 Tarihinden İtibaren Yürürlükte Olan MTV .....	42
14	İrlanda’da 1 Temmuz 2008 Sonrasında Alınan Tüm Araçlara Uygulanan Araç Kayıt Vergisi.....	43
15	MTV’den Elde Edilen Gelir ve MTV Gelirlerinin Vergi Gelirleri İçerisindeki Payı .....	50
16	1 Ocak 2014 Tarihinden İtibaren Geçerli Olan I sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesi.....	55

17	1 Ocak 2014 Tarihinden İtibaren Geçerli Olan II Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesi .....	56
18	1 Ocak 2014 Tarihinden İtibaren Geçerli Olan IV Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesi .....	57
19	Binek Araçların Üzerindeki Toplam Vergi Yüğü (2014/%) .....	68
20	Seçilmiş Bazı Binek Araç Modellerinin 2014 Yılı İtibariyle Kasko Değerleri ve Ödemiş Oldukları MTV Miktarının Kasko Değerlerine Oranları .....	71
21	Bazı AB Üyesi Ülkelerde MTV'nin Alınma Kriterleri .....	75
22	AB Ülkelerinde MTV'den Elde Edilen Gelirler ve Bu Gelirlerin Vergi Gelirleri ve GSYH içerisindeki Payları (2013) .....	77
23	Euro Emisyon Normları .....	79
24	Türkiye'de Son 10 Yıl İçersinde En Çok Satışı Yapılan Otomobil Markaları ve Km Başına Yayımış Oldukları Emisyon Miktarları (2014).....	81
25	2011-2014 Yılları Arasında Satışı Yapılan Araçların CO <sub>2</sub> Emisyon Miktarlarına Göre Dağılımı .....	82
26	Model Önerisine Göre Oluşturulan MTV Tarifesi .....	87
27	Binek Araçlarda Kasko Değerine Göre Vergilendirme Modeli .....	88
28	Binek Otomobillerde CO <sub>2</sub> Emisyon Bazlı MTV Tarifesi .....	90
29	Model Önerisine Göre Araçların Ödeyecekleri Motorlu Taşıtlar Vergisi Miktarları ( TL ) .....	91

## ŞEKİLLER LİSTESİ

<u>Şekil Nr.</u>	<u>Şekil Adı</u>	<u>Sayfa Nr.</u>
1	Motorlu Taşıtlar Vergisi Gelirlerinin GSYH ve Vergi Gelirleri İçerisindeki Payı .....	51
2	Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Bölümleri .....	52
3	Binek Araçlar İçin Motorlu Taşıtlar Vergisi .....	86

## KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ACEA	: European Automobile Manufacturer's Association
CO <sub>2</sub>	: Karbondioksit
EEA	: European Environment Agency
GSYH	: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
ICCT	: The International Council on Clean Transportation
IEA	: Uluslararası Enerji Ajansı
KDV	: Katma Değer Vergisi
MTV	: Motorlu Taşıtlar Verisi
MTVK	: Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu
OECD	: Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
ÖTVK	: Özel Tüketim Vergisi Kanunu
TMSF	: Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu
TSB	: Türkiye Sigortalar Birliği
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
TÜSİAD	: Türkiye Sanayici ve İşadamları Derneği
TÜVTÜRK	: Araç Muayene İstasyonları

## GİRİŞ

Motorlu taşıtlar vergisi her ne kadar vergi gelirleri içerisinde büyük bir paya sahip olmasa da birçok kişiyi doğrudan ilgilendiren, sürekli eleştiri ve tartışma konusu olan vergilerin başında gelmektedir. Verginin temel unsurları bağlamında bakıldığında her ülkede farklı uygulamaların olduğu görülmektedir. Aracın yaşından silindir hacmine, motor gücünden aks sayısına, yolcu taşıma kapasitesinden karbondioksit salınım miktarına kadar bir çok değişik kriter bu verginin uygulamasını oluşturmaktadır. Ülkeler farklı uygulamalara sahip olan bu vergiyle bazen gelir sağlamayı bazen de çevreyi korumayı amaçlamaktadırlar.

Artan iktisadi faaliyetler, gelişen teknolojik koşullar, nüfus artışı gibi etkenlerden dolayı her alanda olduğu gibi motorlu taşıt kullanımında da tüketim artışı kendini göstermektedir. Motorlu araç kullanımına olan talebin sürekli artması kıt olan enerji kaynaklarının daha fazla kullanılmasına ve nihayetinde bunların tükeneceği fikrinden hareketle yenilenebilir enerji kaynaklarına karşı bir talep oluşmasına neden olmaktadır. Bu noktada motorlu taşıtlar vergisi ile çevre konusu etkileşim içerisine girmektedir. Kyoto Protokolü, artan küresel ısınma ve çevre bilincinin gelişmesi gibi etmenler bu verginin öneminin artmasına neden olmuştur.

Motorlu araçlar kullanmış oldukları yakıtlardan dolayı çevreye karbondioksit, karbon monoksit gibi çevre açısından uygun olmayan emisyonlar salmakta ve çevrenin en büyük kirleticilerinden biri olmaktadır. Çoğu gelişmiş Avrupa ülkesi bu durumu göz önünde bulundurarak vergilerin sadece gelir elde etmek için alınmadığını; vergilendirmede mali olmayan amaçların da dikkate alınması gerektiği görüşünden hareketle motorlu taşıtlar vergisini çevre vergileri kapsamında değerlendirmekte ve matrah yapısını da buna göre oluşturmaktadırlar.

Ülkemizde ise durum oldukça farklıdır. Mevcut vergi sistemimiz aracı sadece yaşı, motor gücü, silindir hacmi, toplam oturma yeri ve ağırlığı gibi kriterleri göz önüne alarak

vergilendirmekte ve çevresel etmenleri göz ardı etmektedir. Çoğu ülkenin vergi yapısını değiştirerek çevresel etmenleri dikkate aldığı günümüzde ülkemizdeki mevcut uygulama çok büyük eleştiri konusu olmaktadır. Son dönemde Maliye Bakanlığı yaptığı çalışmalarla ülkemizde de emisyon bazlı bir motorlu taşıtlar vergisi uygulamasını yürürlüğe koymayı hedeflemektedir. Yapılan çalışmalar ışığında 2014 bütçesine koyulması hedeflenen karbondioksit bazlı, yani kirleten öder prensibi altındaki bir motorlu taşıtlar vergisi uygulaması hedeflenmiş ancak henüz uygulamaya geçirilememiştir. Geline nokta itibariyle çevrenin öneminin arttığı ve alternatif enerji kaynaklarının ortaya çıktığı bir dünyada ülkemizde de motorlu taşıtlar vergisinin bir reforma tabi tutulması gerektiği açıktır.

Bu tez konusunun ele alınış gerekçesi, son dönemlerde çevreye olan duyarlılık ve motorlu taşıtlar vergisinin de bu anlamda ilgi çekmesidir. Bu gerekçeyle ele alınan çalışmanın amacı; gerek çevresel faktörler gerekse AB uygulamaları dikkate alınarak Türk motorlu taşıtlar vergi sistemi için bir çıkarımda bulunabilmektir. Bu amaçla hazırlanan çalışmanın birinci bölümünde, genel anlamıyla vergilerin kısa bir tasnifi yapılmış ardından motorlu taşıtlar vergisini içine alan servet vergilerine ve çevre vergilerine ana hatlarıyla değinilmeye çalışılmıştır. Daha sonra bu iki vergi konusu altında alınan motorlu taşıtlar vergisi uygulamaları ana hatlarıyla karşılaştırılmaya çalışılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde, motorlu taşıtlar vergisinin Avrupa ülkelerindeki uygulama örneklerine yer verilmiştir. Bu ülkelerde motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergilere değinilmiş, karbondioksit temelli vergilendirme kriterleri ayrıntısıyla incelenmiştir.

Çalışmanın üçüncü bölümünde ise, motorlu taşıtlar vergisinin Türkiye'deki mevcut uygulama şekli ayrıntılı bir şekilde incelenmiş, bu kapsamda verginin tarife yapısı, matrahı belirleme kriterleri ve tarihçesine değinilmiştir. Ayrıca motorlu taşıtlar vergisinin vergi gelirleri ve gayri safi yurt içi hasıla içerisindeki payı gibi kriterler eşliğinde istatistikî bilgilere yer verilmiştir. Ardından Türk motorlu taşıtlar vergisi AB ülkelerindeki uygulamalarla karşılaştırılarak hem çevresel etmenlere karşı duyarlı hem de gelir getirici özelliği dikkate alan yeni bir motorlu taşıtlar vergisi modeli ortaya koyulmaya çalışılmıştır.



## **BİRİNCİ BÖLÜM**

### **1. MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ VE ÇEVRE KAVRAMLARI**

Motorlu taşıtlar vergisi, motorlu kara, hava ve deniz taşıtları üzerinden alınan bir vergi türüdür. Bu araçlara sahip olmanın servetin göstergesi kabul edildiği ülkemizde, motorlu taşıtlar vergisi servet vergisi kapsamında değerlendirilmektedir. AB ülkelerinde ise bu vergi türü çevresel kriterlere bağlı olarak alınmakta olup çevre vergisi kapsamında değerlendirilmektedir. Bu bölümde servet ve çevre ikileminde olan motorlu taşıtlar vergisinin hangi kapsamda olması gerektiği tartışılmıştır. Bu kapsamda ilk olarak vergilerin sınıflandırılması yapılmış ve motorlu taşıtlar vergisi ile ilgili birtakım teorik bilgilere değinilmiştir. Daha sonra ise çevre kavramından bahsedilip, çevre vergileri incelenmiştir. En son kısımda ise motorlu taşıtlar vergisinin alınma gerekçelerine dayanarak servet vergisi mi yoksa çevre vergisi mi olması gerektiği tartışılmıştır.

#### **1.1. Vergi Kavramı ve Vergilerin Sınıflandırılması**

Geçmişten günümüze kadar küçük ya da büyük, ilkel ya da modern toplulukların olduğu her yerde alınış şekli, türü, miktarı, hatta adı farklı olmakla birlikte kamu harcamalarının en önemli finansman kaynağını vergiler oluşturmuştur. Tarihsel süreç içerisinde vergiler değişik aşamalar kaydederek günümüze kadar gelmiştir. İlk vergiler bedenen yani çalışılarak hizmet karşılığı ödenmiştir. İkinci aşamada ise para ekonomisi henüz gerçekleşmediği için takas ekonomisi sonucunda vergiler aynı olarak ödenmiştir. Son aşama da ise vergiler gelişim sürecini tamamlamış ve günümüzde kullanılan şekliyle, para karşılığı alınmaya başlanmıştır (Sağbaş, 2011: 7-8).

Devletler açısından bu kadar önemli olan bu gelir türünün tam olarak tanımını yapmak pek mümkün değildir. Verginin tarifi yapılırken birbirinden farklı pek çok tanıma rastlanmaktadır. Bu tanımlardaki farkın en önemli nedeni verginin haklılığı konusundaki görüşlerdir. Kimi yazarlar vergiyi devletin otorite hakkının bir sonucu olarak görürken

kimi yazarlar ise vergiyi bir hizmet bedeli, üretime yapılan bir katkı olarak ele almışlar ve mukavele teorisine göre vergi tanımında bulunmuşlardır. Ayrıca bu tanımlar yapılırken yer ve zaman şartlarına göre de tanımın şekli değişmektedir. Bu nedenlerden dolayı net olmamakla birlikte ana hatlarıyla vergi değişik şekillerde tanımlanabilir (Dikmen, 1973: 49).

Fritz Neumark vergiyi, türü, ölçüsü, sebebi ve zamanı ödemeleri kabul eden otoriter makam tarafından belirlenen ve siyasi cebir altında devlete ve onun bağlı kuruluşlarına karşılıksız olarak ödenen para transferleri şeklinde tanımlamıştır (Neumark'tan aktaran: Akdoğan, 2013: 121). Nihat Sayar ise vergiyi, kamu tüzel kişilerinin, masraflarını karşılamak amacıyla karşılıksız olarak ferlerden almış oldukları hisseler olarak tanımlamıştır (Sayar, 1975'ten aktaran: Akdoğan, 2013: 121). Genel anlamıyla vergi, devletin kamu harcamalarının finansmanını karşılamak amacıyla toplumu oluşturan fertlerden ve kurumlardan, ödeme güçleri nispetinde karşılıksız ve isteğe bağlı olmaksızın toplamış olduğu ekonomik değerlerdir (Pehlivan, 2012: 87). Bu şekilde tanımlanabilecek verginin temel özellikleri; zorunlu ve karşılıksız bir ödeme olması, hukuki dayanaklar temelinde alınıyor olması, para ile ödenmesi ve kamu harcamalarının finansmanının sağlanması için alınmasıdır (Sağbaş, 2011: 6) .

Kendine has özellikleri amaçları olan vergiler genellikle analiz yapmayı kolaylaştırmak adına çeşitli kriterlere göre farklı sınıflandırmalara tabi tutulabilmektedir. Vergileri sınıflandırırken tek bir kıstasa göre sınıflandırma yapmak mümkün değildir. Verginin tanımı konusundaki belirsizlikler burada da kendini göstermektedir. Birçok ayırım bulunmakla birlikte en yaygın tasnif şekline göre vergiler; dolaylı - dolaysız vergiler, objektif - sübjektif vergiler ve gelir - servet - harcama vergileri şeklinde bir sınıflandırmaya tabi tutulabilir. (Pehlivan, 2012: 119). Ayrıca bu ayırım şeklinin yanı sıra alındığı otoriteye bağlı olarak merkezi-yerel vergiler, tarife yapısına göre advalorem-spesifik vergiler, etkilerine göre ise telafi edici, denetleyici, düzeltici ve tamamlayıcı vergiler olmak üzere bir ayırma da tabi tutulabilir (Sağbaş, 2011:15). En yaygın tasnif şekline göre yapılan ayırımlara kısaca değinip, asıl konu olan ve ülkemizde servet vergileri kapsamına giren motorlu taşıtlar vergisine ayrıntısıyla değinilecektir.

### **1.1.1. Dolaylı – Dolaysız Vergi Ayrımı**

Vergilerin dolaylı ve dolaysız olarak bir ayrıma tabii tutulmasında verginin yansıma durumu, tahsil usulü ve ödeme gücü kriterleri dikkate alınmaktadır. Dolaylı vergiler esas itibariyle kolay yansıyan vergilerdir. Bu ayrıma göre bir verginin kanuni mükellefi ve bu verginin nihai yüklenicisi aynı kişi ise vergi dolaysız, kanuni mükellefi ve nihai yüklenici farklı kişiler ise vergi dolaylı vergidir. Yansıma ilkesi oldukça karmaşıktır ve uygulanması zordur çünkü ekonomik koşullara göre bazen dolaysız vergiler bile belirli nispetlerde yansıyabilmektedir (Dikmen, 1973: 146). Bu ayrım şeklinde başka bir belirleyici olan ödeme gücü kriterine göre değerlendirmeye bakıldığı zaman ise en az geçim indirimi, artan oranlılık gibi tekniklerin uygulandığı dolaysız vergiler mükellefin ödeme gücünü daha iyi kavrarken, dolaylı vergiler mükellefin şahsi durumunu dikkate almazlar (Türkiye Sanayici ve İşadamları Derneği [TÜSİAD], 2012: 17).

Tahsil usulüne göre ayırmda ise konu, yükümlülük ve süreklilik esas alınır. Bir verginin konusu ve yükümlüsü önceden belli ise dolaysız vergi, belli değil ise dolaylı vergiler olarak nitelendirilir (Sağbaş, 2011: 17). Genel kabul görmüş esaslara göre dolaysız vergiler grubuna; gelir vergisi, kurumlar vergisi, emlak vergisi, veraset ve intikal vergisi ve motorlu taşıtlar vergisi girmektedir. Dolaylı vergiler ise; katma değer vergisi, özel tüketim vergisi, banka ve sigorta muameleleri vergisi, gümrük vergisi ve harçlardır.

### **1.1.2. Objektif – Subjektif Vergi Ayrımı**

Bu ayrım kriterinde mükelleflerin ailevi ve şahsi durumlarının vergilendirmeye olan etkisine bakılmaktadır. Mükellefin şahsi ve ailevi durumu göz önünde bulunduruluyor ise bu tür vergilere subjektif yani şahsi vergiler denilmektedir. Gelir vergisi bunun en belirgin örneğidir. Kişisel ve ailevi özelliklerin dikkate alınmadığı vergilere ise objektif yani gayrişahsi vergilerdir. Harcama vergileri ise objektif vergilerin en güzel örneklerindendir (Pehlivan, 2012: 121). Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) ise bu sınıflandırmada objektif vergiler içerisinde yer almaktadır.

### 1.1.3. Gelir – Servet – Harcama Vergileri Ayrımı

Vergilerin sınıflandırılmasında en çok kullanılan kriter bu çalışmanın da konusunu ilgilendiren kısım olan gelir-servet-harcama vergileri ayrımıdır. Ülkemizde de vergiler, istatistiki sınıflandırmada genel olarak bu ayrıma tabi tutulmaktadır.

Gelir vergileri, gerçek kişilerin veya kurumların elde etmiş oldukları gelirlerini vergilendirmektedir. Gelir üzerinden alınan vergiler gelir vergisi ve kurumlar vergisi olmak üzere iki kategoriye ayrılır. 193 sayılı Gelir Vergisi Kanunu'nun 1. maddesine göre gelir vergisi, bir gerçek kişinin bir takvim yılında elde etmiş oldukları kazanç ve iratları vergilendirirken, 5520 sayılı Kurumlar Vergisi Kanunu'nun 1. maddesine göre ise kurumlar vergisi, tüzel kişiler ile tüzel kişiliği olmayan bazı kurumların bir takvim yılında elde etmiş oldukları kazançları vergilendirmektedir.

Bu ayrıma tabi diğer vergi türü harcama vergileridir. Gelirin tüketim amacıyla kullanılması sonucu alınan vergilere harcama (gider) vergileri denilmektedir. Harcama türüne göre alınan vergileri iki kategoride toplamak mümkündür. Bunlar; bütün harcamaları hedef alan genel harcama vergileri ve belirli tüketim malları için alınan özel harcama vergileridir (Turhan, 1998:105-106). Genel harcama vergileri tek aşamalı ve çok aşamalı harcama vergileri olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Üretim vergisi, toptan satış vergisi ve perakende satış vergisi tek aşamalı genel harcama vergileri kapsamındayken, yayılı muamele vergisi ve katma değer vergisi ise üretim süreçlerinin her birinden ayrı ayrı vergi alındığı için çok aşamalı genel harcama vergileri kapsamında ele alınmaktadır. Özel harcama vergileri kapsamında ise özel tüketim vergisi yer almaktadır (Sağbaş, 2011:137). Özel tüketim vergileri genel olarak lüks mallar üzerinden ve alkol sigara gibi zararlı maddelerin tüketimini kısmak için alınır.

Bir diğer ayırım ise çalışmanın konusu olan motorlu taşıtlar vergisini de içine alan servet vergileridir. Servet vergileri günümüzde toplam vergi gelirleri içerisinde oransal olarak çok düşük bir paya sahip olmasına karşın sanayileşme öncesi toplumlarda vergilendirilebilir kaynakların sınırlı olması nedeniyle vergi gelirleri içindeki payı yüksek olmuştur. Ancak sanayileşmeyle birlikte ekonomik koşulların değişmesi sonucunda servet

vergilerinin payının azalmasıyla harcama ve gelir vergilerinin payı yükselmiştir (Edizdoğan, 2007: 282).

Servet vergisinin konusu, gerçek veya tüzel kişilerin belirli bir dönem itibariyle sahip oldukları iktisadi değerlerdir. Servet vergilerinin belli başlı özellikleri aşağıdaki gibi sıralanabilir (Orhaner, 2007: 212) :

- Servet vergisinin oranlarıyla oynanarak ülkenin ekonomik ve sosyal politikası yapılandırılabilir.
- Sosyal fonksiyonu yönünden zengin olanlardan alınan servet vergisi vergileme ilkelerinden olan vergilemede adalet ilkesine uygundur.
- Servetin belirlenmesi kolay ve pratiktir.
- Servet vergisi ile üretimde kullanılmayan verimsiz varlıkların üretimde kullanılması sağlanabilir.

Servet vergilerinin alınmasının altındaki nedenler mali, sosyal ve idari olmak üzere üç başlık altında incelenebilir. Mali açıdan bakılacak olunursa her vergi türünde olduğu gibi bu vergi türüyle de kamu hizmetlerinin finansmanı sağlanmaya çalışılmaktadır. Fakat servet vergisinin öncelikli amacı mali olmayıp, gelir ve servet dağılımındaki dengesizliklerin ortadan kaldırılması, vergilemede adalet ilkesinin sağlanması gibi sosyal amaçları gütmektedir. İdari açıdan bakıldığında da, servet vergisiyle servetlerini beyan eden mükelleflerin gelirlerinin karşılaştırılarak gelir vergisinden kaçınma ve vergi kaçakçılığının önüne geçilmesi amaçlanmaktadır (Edizdoğan, 2007: 283).

Servet vergileri de kendi içinde bir sınıflandırmaya tabi tutulabilir. Servet vergileri, servet üzerinden alınan vergiler ve servet transferi üzerinden alınan vergiler olmak üzere ikiye ayrılır. Emlak vergisi ve motorlu taşıtlar vergisi servet üzerinden alınan vergileri oluştururken veraset ve intikal vergisi servet transferi üzerinden alınan bir vergi türüdür. Emlak vergisinin konusu; bina, arsa ve arazi gibi gayrimenkullerdir. Veraset ve intikal vergisinin konusu ise; veraset işlemi sonucunda oluşan servet geçişi ve hibe yoluyla veya karşılıksız olarak gerçekleşen mal geçişleridir (Akdoğan, 2013: 269- 271). Bir diğer servet vergisi olan motorlu taşıtlar vergisi ise aşağıda ayrıntısıyla incelenecektir.

## 1.2. Motorlu Taşıtlar Vergisi

Motorlu taşıtlar vergisi servet üzerinden alınan dolaysız bir vergi türüdür. Ekonomik gelişmelerin paralelinde yaşanan refah artışı ile birlikte motorlu taşıt sayılarında sürekli bir artış yaşanmakta ve motorlu taşıt kullanımı bir servet belirtisi olarak kabul edilip vergilendirilmektedir. Motorlu taşıtlar vergisinin matrahı ve konusu hususunda tek bir düzenlemeden bahsetmek güçtür. Ülkelerin gelişmişlik düzeyi motorlu taşıtlar vergisinin kapsamını ve uygulamasını belirlemektedir. Gelişmemiş ve gelişmekte olan çoğu ülkede motorlu taşıtlar vergisi sadece servet vergisi kapsamında ele alınmasına karşılık günümüzde gelişmiş birçok ülkede motorlu taşıtlar vergisi çevre vergileri kapsamında ele alınmakta ve bunun sonucu olarak vergilendirmede sadece motorlu taşıtın fiziksel özellikleri değil bu araçların kamu yollarını kullanma durumları, CO<sub>2</sub> emisyon miktarları, yakıt tüketimleri gibi çevreye vermiş olduğu zararlar da göz önüne alınmaktadır (Ulusoy ve Akdemir, 2013: 90).

Motorlu araçlar üzerinden alınan bu vergiyi geniş bir açıdan değerlendirmek gerekmektedir ki, bu vergi motorlu araçlar üzerinden alınan KDV, ÖTV, akaryakıt vergileri, tescil vergileri gibi bir takım vergilerle de ilişki içerisindedir. Bunun yanı sıra bu vergi gelirlerini toplama yetkisi ülkeler itibariyle farklılıklar göstermektedir. Ülkemizde bu yetki merkezi idareye bırakılmış iken bazı ülkelerde yerel yönetimlere veya bölgesel yönetimlere bırakılmıştır. Tablo 1’de bu bilgilere yer verilmiştir.

**Tablo 1: Bazı Seçilmiş Ülkelerde Motorlu Taşıtlar Vergisini Tahsil Eden Yönetim Birimi**

Ülke	Verginin Tahsil Edildiği Yönetim	Ülke	Verginin Tahsil Edildiği Kurum
Slovenya	Merkezi Yönetim	Romanya *	Yerel Yönetim
İngiltere	Merkezi Yönetim	Almanya	Bölgesel Yönetim
İsveç	Merkezi Yönetim	Macaristan	Yerel yönetimler gelirden pay almakta
Lüksemburg	Merkezi Yönetim	Portekiz	Yerel Yönetim
Danimarka	Merkezi Yönetim	Arjantin	Merkezi Yönetim, Yerel Yönetim
Türkiye	Merkezi Yönetim	Brezilya	Merkezi Yönetim, Yerel Yönetim
Slovakya *	Bölgesel Yönetim	Endonezya	Merkezi Yönetim, Yerel Yönetim
İtalya	Yerel Yönetim	Hindistan	Merkezi Yönetim, Yerel Yönetim
İspanya	Yerel Yönetim	Peru	Yerel Yönetim
Bulgaristan	Yerel Yönetim	Japonya	Yerel Yönetim
Hollanda	Yerel Yönetim	ABD	Yerel Yönetim
Belçika *	Bölgesel Yönetim, Yerel Yönetim	İrlanda *	Yerel Yönetim

\* işareti vergi oranının ve matrahının da merkezi otoriteler dışında belirlendiğini ifade etmektedir.

**Kaynak:** Ulusoy ve Akdemir, 2013:98-101 ve Karadeniz, 2011: 177

### **1.2.1. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Konusu, Mükellefi, Matrahı ve Vergiyi Doğuran Olay**

Motorlu taşıtlar vergisinin konusu motorlu taşıtlardır. Ülkemizde yürürlükte olan 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununa göre motorlu taşıtlar vergisinin konusu; Karayolları Trafik Kanununa göre trafik şubelerine veya trafik bürolarına kayıt ve tescil edilmiş olan motorlu kara taşıtları, Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne kayıt ve tescil edilmiş olan motorlu hava taşıtları ve 2009 yılında yürürlükten kalkmakla birlikte liman veya belediye siciline kayıt ve tescil edilmiş olan motorlu deniz taşıtlarından oluşturmaktadır (Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu [MTVK], 1963: madde1). Görüldüğü gibi bu verginin konusu, karayolunu, hava yolunu ve deniz yolunu kullanan motorlu araçlardan ibarettir. Bu madde kapsamında görüldüğü üzere bir aracın motorlu taşıtlar vergisi konusuna girebilmesi için ilgili yerlerde tescil edilmiş olması ve motorlu bir vasıta olması gerekmektedir.

Motorlu taşıtlar vergisinin konusuna giren araçlar ve tanımları MTVK'nın 2. maddesinin 2. bendinde açıklanmıştır. MTVK'nın 2. maddesine göre otomobil yapısı itibarıyla, sürücüsü dahil en çok sekiz oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu araçtır. Motosiklet, iki veya üç tekerlekli sepetli veya sepetsiz motorlu araçlardır. Minibüs ise Yapısı itibarıyla sürücüsü dahil dokuz ile on beş oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu araçtır. Otobüs, yapısı itibarıyla sürücüsü dahil en az on altı oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu araçtır (MTVK, 1963: madde 2).

Kamyonet, izin verilebilen azami yüklü ağırlığı 3,5 tonu geçmeyen ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu araçtır. Kamyon, izin verilebilen azami yüklü ağırlığı 3,5 tondan fazla olan ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu araçtır. Çekici, römork ve yarı römorkları çekmek için imal edilmiş olan ve yük taşımayan motorlu araçtır. Bunların dışında aynı kanun metninde kaptıkaçtı, arazi taşıtı, panelvan, kamp taşıtı gibi motorlu taşıtlar vergisi kanununa göre vergilendirmeye tabi bulunan araçlar sayılmıştır (MTVK, 1963: madde 2).

Bu verginin mükellefleri; trafik şubeleri veya bürolarında, limanlarda, belediyelerde, ulaştırma bakanlığınca tutulan sivil hava taşıtları sicilinde adlarına motorlu taşıt kaydı bulunan gerçek ve tüzel kişilerden oluşmaktadır. Motorlu taşıtlar vergisinde mükellefiyet kişilerin araçlarını kayıt ve tescil ettirmesiyle başlayıp bu kayıt ve tescillerin sicil kaydından düşmesine kadar devam eder (Edizdoğan, 2007: 290).

Motorlu taşıtlar vergisinin matrahına bakıldığı zaman spesifik bir matrahın söz konusu olduğunu görülmektedir. Araçların ağırlığı, silindir hacmi, yaşı, motor gücü, emisyon miktarları gibi kriterlere göre maktu bir şekilde vergi alınmaktadır. Bunun yanında objektif bir vergidir ve yansıtma olanağı vardır. Özel otomobillerden alınan vergiler yansıtılmazken ticari amaçlı kullanılan vasıtalarından alınan verginin hizmetten faydalanan kişilere yansıtılma olanağı vardır (Orhaner, 2007:216).

Motorlu taşıtlar vergisinde verginin doğuşu, motorlu vasıtaların yukarıda saydığımız kurumlar tarafından tescil edilmesiyle başlar. Tescil kayıtlarının silinmesiyle vergi yükümlülüğü ortadan kalkar (Edizdoğan, 2007: 290).



### **1.2.2. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Alınma Gerekçeleri**

Genel olarak her vergi türünün alınma gerekçesinin altında mali ve mali olmayan amaçlar söz konusu olmaktadır. Mali amaçlar geçmişten günümüze kadar gelen, devletin kamu finansman ihtiyacını karşılamak amacıyla başvurduğu, verginin bir gelir kaynağı olarak düşünüldüğü amaçları kapsamaktadır. Mali olmayan amaçlar ise gelir dağılımını düzeltme, kalkınma ve büyümenin sağlanması gibi bir takım maliye politikalarının gözetildiği amaç türüdür. Motorlu taşıtlar açısından baktığımız zaman ülkemizde bu vergi türünün bir servet vergisi olduğunu ve serveti vergilendirdiğini görmekteyiz (Akdoğan, 2013: 271). Buradan hareketle servet üzerinden alınan bu verginin gelir dağılımındaki adaletsizliği düzeltmek adına çalışan bir sistem olduğunu düşünebilir ve motorlu taşıtlar vergisinin vergilendirmenin mali olmayan amaçlarından biri olan gelir dağılımındaki adaletsizliği bir nebze de olsa düzenleme amacı güttüğü söylenebilir. Tabiki burada bu amacı gerçekleştirirken ülke ekonomileri açısından da sağlam bir gelir kaynağı oluşturulmaktadır. Her verginin en başta gelen amaçlarından olan gelir elde etmek bu vergi türü için de söz konusudur.

Motorlu taşıtların bir diğer alınma gerekçesi ise çevre kirliliği ile mücadele etmektir. Bu amaç gelişmiş ülkelerde uygulanmakla birlikte birçok ülkenin dikkatini çekmekte ve bu ülkelerde bu amacı gözeterek motorlu taşıtlar vergisi reformu gerçekleştirmeye çalışmaktadırlar. Günümüzdeki mevcut motorlu araç sayısı göz önünde bulundurulacak olursa, bu araçların çevreye yaymış olduğu zararlı gazların ne kadar yoğun olduğu konusunda fikir birliğine varmak zor olmayacaktır. Küresel ısınma gibi bir problemin kendisini gitgide daha fazla hissettirdiği bir dünya için bu amaç çok önemli bir konumdadır. Tabi ki çevre kirliliğine neden olan tek şey araçlar değildir ve dolayısıyla çevre için de tek çözüm bu değildir. Fakat kirletici konumundaki motorlu araç sahiplerinin daha fazla vergi ödeyemeye mahkûm edilerek bir caydırıcılık yaratılması bir nebze de olsa bu sorunun çözümüne bir katkı sunacaktır.

### **1.2.3. Servet Vergisi Kapsamında Motorlu Taşıtlar Vergisi**

Motorlu taşıtların bir servet göstergesi olarak düşünülmesi ve vergilendirmenin bu esaslara göre düzenlenmesi motorlu taşıtlar vergisini bir servet vergisi konumuna

getirmektedir. Ülkemizde bu kapsamda olan motorlu taşıtlar vergisi, aracın yaşı arttıkça fiyatı düşeceğinden dolayı servet olarak daha az bir değere sahip olacağı düşünülmekte ve daha az vergilendirilmekte, motor gücü ve silindir hacmi yükseldikçe ödenecek vergi artmaktadır. Aslında bu tür bir vergilendirme vergide adalet, eşitlik gibi kriterlere uymamaktadır. Ayrıca vergilendirme kapsamının sadece yaş, motor gücü, oturma kapasitesi gibi birtakım öğelerle sınırlandırılması ve bu kriterlerin herkese eşit oranlarda uygulanması motorlu taşıtlar vergisinin servet vergisi kapsamında değerlendirilmesini zorlaştırmaktadır. Gelirinin büyük kısmını harcayıp küçük bir kısmı ile mütevazı bir araç alan kişi ile büyük gayretleri sonucu uzun zaman boyunca yapmış olduğu tasarruflarla aynı araca sahip olan bir kişi sırf motor gücü aynı diye veya fiziksel olarak aynı özellikleri olduğu için aynı vergiyi ödemesi adalet açısından sorun yaratmaktadır. Motor gücü ve yaşı aynı olan fakat fiyatları arasında önemli fark olan iki aracın aynı vergiyi ödemesi vergilendirmede adalet ilkesiyle bağdaşmamaktadır. Vergi günümüzde temel olarak ödeme gücüne göre alınmaktadır. Ödeme gücünün önemli göstergelerinden biri de servettir. Fakat uygulamada servetin değerinin değil de fiziksel özelliklerin dikkate alınması motorlu taşıtlar vergisinin ödeme gücünün bir göstergesi olarak dikkate alınmasını engellemektedir.

### **1.3. Çevre Kavramı ve Önemi**

Enerji, insanın günlük yaşantısının her anında ve her alanında rol oynayan en önemli gereksinimlerden biridir. Doğayı ve insanların yaşantılarını tehdit etmeyen enerji üretimi ve kullanımı dikkat edilmesi gereken en önemli hususların başında gelmektedir. Mevcut enerji kaynakları fosil yakıtlar ve yenilenebilir enerji kaynakları olmak üzere ikiye ayrılmaktadır (Çukurçayır ve Sağır, 2005:257). Fosil yakıtlar, doğada bulunan bitki ve hayvanların milyonlarca yıl boyunca çürümesiyle oluşan petrol, kömür, doğalgaz gibi kaynaklardır. Enerji ihtiyacının karşılanmasında uzun yıllar boyunca bu kaynaklardan faydalanılmıştır. Ancak fosil yakıt kullanımında bazı sorunlarla karşılaşmaktadır. Bu kaynaklar hem sınırlı nitelikte olup ihtiyaçları sonsuz karşılayacak nitelikte değildirler hem de bu kaynakların kullanımı insan sağlığı ve çevre açısından uygun değildir (www.nyu.edu).

Günümüzde çevre konusunda artan duyarlılıkla birlikte yenilenebilir enerji kaynaklarına daha fazla önem verilmeye başlanmıştır. Yenilenebilir enerji kaynaklarına

olan ilgiyi arttıran önemli nedenlerden biri de küresel ısınmadır. Fosil yakıtların tüketimi sera gazı salınımına neden olmaktadır. Sera gazı salınımı ise çağımızın en büyük problemi olan küresel ısınmaya sebebiyet vermektedir. Yenilenebilir enerji kaynakları ise, sera gazı yaymadığından dolayı böyle bir problem yaratmamaktadır (Uluatam, 2010: 36). Bu nedenle birçok ülke bu tarz kaynakları teşvik etmeye çalışmaktadır.

Ekonomik büyümeye paralel olarak ülkelerin iktisadi faaliyetlerini sürekli artırmaları daha fazla enerji kullanmalarına ve dolayısıyla çevreye daha fazla zarar vermelerine neden olmaktadır. Bu noktada çevrenin kirlenmesinden dolayı ortaya çıkan negatif dışsallıkların önlenmesinde atık denetimi, enerji denetimi, çevre performans göstergeleri gibi araçların yanı sıra çevre vergileri en önemli politika aracı olarak kullanılmaya başlanmıştır (Bekmez ve Nakıpoğlu, 2012: 641).

### **1.3.1. Çevre Vergileri**

Literatürde green taxes veya environmental taxes olarak adlandırılan çevre vergileri, çevre dostu olmayan ürün ya da hizmetler için tüketicilerin ödemiş oldukları vergileri ifade etmektedir. Çevre vergileri ile çevresel olmayan mal ve hizmetlerin kullanımından kaynaklanan olumsuz etkiler telafi edilmek istenmektedir. Avrupa Komisyonu (EC), Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) ve Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) tarafından yapılan tanıma göre çevre vergisinin matrahını, çevreye zarar verdiği fiziksel olarak kanıtlanmış olan birimler veya bu birimlerin bileşenleri meydana getirmektedir (Steinbach ve diğerleri, 2009:7). Çevre vergilerinin kapsamına enerji ürünleri, ulaşım araçları ve ulaşım hizmetleri, ölçülen veya tahmin edilen hava ve su emisyonları, ozon tabakasına zarar veren maddeler, su kirlenmeleri, atık yönetimi ve gürültü kirliliği, ek olarak su, toprak, ormanlar, biyolojik çeşitlilik, yaban hayatı ve balık stokları gibi kaynaklar girmektedir (<http://www.oecd.org>). Biyokütle, rüzgâr, güneş, hidroelektrik, jeotermal gibi enerji kaynakları ise yenilenebilir enerji kaynaklarıdır. Bu kaynaklar, rutin olarak doğadan karşılanabilen ve kullanımı çevre açısından zararlı olmayan kaynaklardır (Herzog ve diğerleri, 2004:8).

Küresel ısınma, Kyoto Protokolü, çevre bilincinin gelişmesi, fosil kaynakların tükenmesi gibi nedenlerden dolayı çevreye olan duyarlılığın artması ile birlikte çevre

vergileri de bu paralelde gelişmeler göstermiştir. Sayısı artan araçların yaymış olduğu zararlı gazlar, fabrikalardan çıkan dumanlar, termik santraller vb. nedenlerden dolayı çevre üzerinde negatif bir dışsallık oluşmakta ve bu negatif dışsallıklar önlenmeye çalışılmaktadır. Bu negatif dışsallıkları önleme yollarından biri de caydırıcı uygulama niteliğinde olan vergilerdir.

Tablo 2’de, Avrupa ülkelerinde çevre vergilerinin 2007- 2011 yılları arasında GSYH içerisindeki payı verilmiştir. Tablo incelendiğinde aslında çevre vergilerinin GSYH içerisinde çok önemli bir paya sahip olmadığı görülmektedir. AB ülkelerinde çevre vergilerinin payı ortalama % 2,4 seviyelerindedir. Çevre vergilerinin GSYH içerisindeki payının en yüksek olduğu Danimarka’da bu oran % 4,1 olarak gerçekleşmiştir. Bu ülkeyi % 3,9 ile Hollanda takip etmektedir. Türkiye’de çevre vergilerinin GSYH içerisindeki payı 2011 yılı itibariyle % 3,9’dur. Burada çevre vergilerinin gelir elde etmekten ziyade çevreyi korumak amacıyla alındığının unutulmaması gereklidir.

**Tablo 2: AB Ülkelerinde Çevre Vergilerinin GSYH İçerisindeki Payı (2007- 2011, %)**

Ülkeler	2007	2008	2009	2010	2011
Belçika	2,1	2,0	2,0	2,1	2,1
Bulgaristan	3,4	3,4	3,0	2,9	2,9
Çek Cumhuriyeti	2,4	2,4	2,4	2,4	2,3
Danimarka	4,6	4,2	4,0	4,0	4,1
Almanya	2,2	2,2	2,3	2,2	2,3
Estonya	2,2	2,3	3,0	3,0	2,8
İrlanda	2,5	2,5	2,4	2,6	2,6
Yunanistan	2,1	2,0	2,0	2,5	2,7
İspanya	1,8	1,7	1,7	1,7	1,6
Fransa	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
İtalya	2,7	2,5	2,7	2,6	2,8
Kıbrıs	3,4	3,2	2,9	2,9	2,9
Letonya	2,1	2,0	2,3	2,4	2,5
Litvanya	1,8	1,6	2,0	1,9	1,7
Lüksemburg	2,5	2,6	2,6	2,4	2,4
Macaristan	2,8	2,7	2,7	2,7	2,5
Malta	3,8	3,4	3,3	3,1	3,2
Hollanda	3,8	3,9	4,0	4,0	3,9
Avusturya	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Polonya	2,7	2,6	2,6	2,6	2,6
Portekiz	2,8	2,6	2,5	2,6	2,4
Romanya	2,1	1,8	1,9	2,0	1,8
Slovenya	3,0	3,0	3,5	3,6	3,4
Slovakya	2,1	2,0	2,0	1,9	1,8
Fillandiya	2,7	2,7	2,6	2,8	3,1
İsveç	2,7	2,7	2,8	2,7	2,5
İngiltere	2,4	2,4	2,6	2,6	2,6
İzlanda	2,5	1,8	1,6	2,0	1,9
Norveç	2,9	2,6	2,6	2,7	2,5
Türkiye	3,5	3,3	3,5	3,8	3,9
AB (27)	2,4	2,3	2,4	2,4	2,4

**Kaynak:**[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/File:Environmenta\\_l\\_taxes\\_as\\_%25\\_of\\_GDP,\\_2007-2011.png](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Environmenta_l_taxes_as_%25_of_GDP,_2007-2011.png); Öz ve Buyrukoğlu, 2012:15

Tablo 2’de yer alan Türkiye’ye ait verilerin diğer ülkelerle birlikte değerlendirilmesi pek mümkün değildir. Türkiye açısından bakıldığı zaman, doğrudan doğruya çevre vergisi denilebilecek vergi türü belediyelerin almış oldukları çevre temizlik vergisidir. Çevre temizlik vergisi her yıl düzenli olarak konut ve işyerlerinden alınmaktadır. Bunun yanı sıra, belediye sınırları içerisinde yer alan konut ve işyerlerinin atık su tüketimi üzerinden aylık olarak su tüketim bedeli ile birlikte tahsil edilmektedir (Pehlivan,2013:390). ÖTV(özel tüketim vergisi), MTV gibi diğer vergi türleri ile de dolaylı olarak çevreyi koruma amacı güdülmektedir. Ancak bu vergilerin asıl amacı çevreyi korumak olmadığından dolayı bunları çevre vergisi kapsamında ele almak mümkün değildir (Kayaer, 2013: 134).

OECD verilerine bakıldığında Türkiye’de çevre vergilerinin GSYH içerisindeki payının yaklaşık % 3,9 civarlarında yüksek bir oranı teşkil ettiği görülmektedir. AB üye ülkeleri içerisinde çevre vergilerinin GSYH içerisinde en fazla yer teşkil eden ülkeler % 4,1 ile Danimarka olurken bu ülkeyi % 3,9 ile Hollanda takip etmektedir (OECD, 2013: 2). Türkiye’de bu oranın bu denli yüksek çıkmasının en temel nedeni enerji ve yakıt üzerinden alınan vergilerin çevre vergisi kapsamında sayılmasıdır. Oysaki ülkemizde bu tür vergiler çevreci amaçlardan daha ziyade gelir getirme güdüsüyle alınmaktadır. Bu oranın yüksek çıkmasının bir diğer önemli nedeni de motorlu taşıtlar vergisidir. Avrupa’da çevre bazlı bir motorlu taşıtlar vergisi uygulanmaktayken ülkemizde çevre etmenlerinin göz ardı edildiği servetin ve harcamanın vergilendirildiği bir sistem mevcuttur. Dolayısıyla çevre vergileri değerlendirilirken motorlu taşıtlar vergisi gelirlerimiz de hesaba katıldığı için bu oran oldukça yüksek çıkmıştır.

Çevre vergisi fikrini ilk olarak ortaya atan kişi Arthur Pigou’dur. Pigou Londra’daki hava kirliliğinin önlenmesi için bir vergi alınmasını önermiştir. Bu nedenle çevre vergileri literatürde Pigouvian Vergi olarak anılmaktadır. Arthur Pigou’nun “Piyasa Başarısızlığının Temel Analizi” (1920), kirleticilerin, kirlettikleri emisyonların marjinal sosyal maliyetine eşit bir vergi ödemesi halinde kirlilikten kaynaklanan negatif dışsallıkların piyasa tarafından içselleştirilmiş olacağını öngörmektedir (Nimubona ve Desgagne, 2005: 1). Pigou bu teziyle dışsallıklar teorisinin çevre ile ilişkilendirilmesinde öncü rol oynamış ve eksik rekabet koşulu durumunda devlet müdahalesinin gerekliliğini savunmuştur.

Pigouvian Vergilendirme somut bir örneğe dökülecek olunursa şöyle açıklanabilir; örneğin bir fabrikanın üretimi sırasında çevreyi kirlettiği ve bu alan içerisinde tarım yapan çiftçilerin mahsullerinin bu durumdan olumsuz etkilendiğini varsayıldığında; bu fabrika üretim kararlarında yalnızca marjinal özel maliyetini dikkate alacaktır ve üretimden doğan kirlilik nedeniyle ortaya çıkan negatif dışsallıkları ihmal edecektir. Böyle bir durumda negatif dışsallıkları dikkate almadığı için üretime aşırı kaynak tahsisi söz konusu olacaktır. Bu noktada pigovian vergilendirmenin asıl amacı devreye girmekte ve firmanın bu aşırı üretiminin sonucunda ortaya çıkan negatif dışsal maliyetlerin firmanın maliyetlerine dahil edilmesi amaçlanmakta ve bu yolla üretimi optimal seviyeye çekmek hedeflenmektedir. Bu noktada firmaya optimal üretim seviyesinden itibaren sübvansiyon ödemesi yapılarak firmanın marjinal sosyal faydasının marjinal özel faydasına eşitlenerek içselleştirme sağlanır ve firmanın negatif dışsallık yayması azaltılabilir (Benk, 2006: 29-30). Burada tek yol sübvansiyon değildir; caydırıcılık amacıyla vergiler de kullanılabilir.

Pratikte çevre vergilerinin temel esası kirleten öder prensibine dayanmaktadır. Kirleten öder prensibi, Avrupa Çevre Politikaları Örgütü tarafından AB anlaşmasının 174. maddesi ile onaylanmıştır. OECD Konseyi de bu ilkeyi kirliliğin önlenmesinde temel ilke olarak benimsemiştir (European Environment Agency [EEA], 2005: 45). Kirleten öder prensibinin esası negatif dışsallıkların içselleştirme yoluyla fiyatlara dahil edilmesine dayanmaktadır. Bu ilkeyle çevre kirliliğine neden olan faaliyetlerin maliyeti artırılarak bir caydırıcılık etkisi yaratılmak istenmekte ve böylelikle çevreye verilen zararların azaltılması hedeflenmektedir (Gündüz ve Agun, 2013: 57).

Çevre vergileri ilk etapta 1980'li yıllardan itibaren çevresel sorunlara bir çözüm olarak ortaya çıkmış, 1990'lı yıllarda ise bu amacının yanı sıra İskandinav ülkelerinin geliştirmiş oldukları emek ve sermaye üzerindeki vergi yükünün çevre kirliliğine neden olan kaynaklara yöneltilmesi ile daha geniş kapsamlı bir hale gelmiştir. İskandinav ülkelerindeki bu reform uygulaması daha sonra AB ülkelerine de yayılmaya başlamıştır. Günümüzde çevre vergileri bu iki amaca yönelik olup hem çevre kirliliğini önlemek hem de kaynak dağılımında etkinliği sağlanmak amaçlarına hizmet etmektedir. Literatürde bu iki amacın birleşimine çifte kazanç hipotezi denilmektedir. Bu iki esas amacın yanı sıra her vergi türünde olduğu gibi çevre vergileriyle elde edilmek istenen bir diğer amaç ise, gelir

sağlamaktır. Ancak çevre vergilerinde bu amaç diğer iki temel amacın gerisinde kalmaktadır (Çelikkaya, 2011: 97-102).

Çevre vergilerinin üreticiler üzerindeki etkisine bakıldığı zaman üreticilerin daha dikkatli bir üretim yapmasını sağlamanın yanı sıra çevresel vergilerin yükünden kaçınmak amacıyla daha verimli enerji kullanımını teşvik edeceği söylenebilir. Fakat bu saydığımız tüm olumlu amaçların sağlanabilmesinin en önemli noktası bu vergilerin uygulandığı toplumlarda kabul görmesi ve bu konuda hassasiyet gösterilmesidir (Kayaer, 2013: 130-131).

Çevre vergileri saydığımız bu faydaların yanı sıra birtakım sakıncaları da içerisinde barındırmaktadır. Kirlilik üzerinden alınan bu vergiler sanayicilerin, marjinal maliyet ve kirlilikten kaynaklanan marjinal maliyet arasında kalmalarına ve sanayicilerin vergiler açısından daha avantajlı ülkelere kaçmasına neden olabilir. Bu durumu önlemenin tek yolu tüm dünya çapında bu vergilere karşı duyarlı olan hükümetlerden geçmektedir ki bu durumda bir ütopyadan ibarettir (Kayaer, 2013: 133). Çevre vergisinin bir diğer dezavantajı ise tüketim mallarının üzerine koyulan bu vergiler bu malların maliyetlerini artırmaktadır ve bu durumdan yüksek gelir grubundaki kişilerle alt gelir grubundaki kişiler aynı oranda etkilenmemektedir. Çünkü gelirin büyük bir kısmını tüketim mallarına harcayan alt gelir grubu için adaletsizlik söz konusu olmaktadır (Çelikkaya, 2011:103).

Çevre vergileri esas itibariyle üç kategoriye ayrılmakta ve enerji, ulaşım ve kirlilik üzerine yoğunlaşmaktadır. Çevre vergilerinin ülkeler çapındaki uygulama şekline bakıldığında farklı türden birçok vergi türü görülmektedir. Bunlar şu başlıklar altında toplanabilir (EEA, 2005: 48 ve Akar, 2012: 219) :

- Akaryakıt vergileri,
- CO<sub>2</sub> (karbon) vergileri,
- Hava kirliliği vergileri (NO<sub>x</sub>: azot monoksit, SO<sub>2</sub>: Kükürt dioksit),
- Tarımsal girdiler üzerinden alınan vergiler (zirai ilaç vergileri),
- Kirliliğe neden olan ürünler üzerinden alınan vergiler (piller, plastik çantalar, yağlar, tek kullanımlık fotoğraf makinaları, tek kullanımlık kaplar),
- Atıklar üzerinden alınan vergiler,



- Su kullanım vergileri,
- Alkollü içkiler ek vergisi,
- Meşrubat kutusu vergisi

Yukarıdaki gibi uygulama şekilleri olan bu vergiler üç ana başlıkta toplanarak ele alınabilir.

### **1.3.1.1. Enerji Vergileri**

Bu tür vergiler ulaşım amacıyla kullanılan petrol gibi enerji ürünleri ile belirli amaçlar için kullanılan doğalgaz, kömür, elektrik gibi enerji ürünlerini kapsamaktadır. Bu vergiler içerisindeki en büyük pay karbon vergisine aittir (Steinbach ve diğerleri, 2009: 4). Karbon vergileri, pigocu vergilendirmedeki amaçlar ışığında fosil yakıtların tüketimi sonucunda ortaya çıkan sera gazlarının neden olduğu emisyonlardaki negatif dışsallıkları içselleştirmeye yöneliktir. Karbon vergisi küresel ısınma ile mücadele açısından oldukça büyük bir öneme sahiptir (Hayrulloğlu, 2012: 4).

Karbon vergileri 1970'li yıllardan itibaren tartışılmaya başlanmıştır. Karbon vergisi uygulamasında öncü olan ülke Finlandiya'dır. Finlandiya bu vergiyi 1990 yılında ulaşım araçlarının kullanmış olduğu yakıtlar üzerinden uygulamaya koymuştur. 2000'li yıllardan itibaren de Avrupa genelinde uygulanmaya başlanmıştır (Hotunluoğlu ve Tekeli, 2007:114). Karbon vergisi ile elde edilmek istenen amaç fosil yakıt tüketimindeki maliyetlere ek fiyat eklemek ve bu yolla fosil yakıt kullanımını kısımdır. Gelir elde etmek amacı bu vergi türünde ikinci planda kalmaktadır

### **1.3.1.2. Kirlilik ve Doğal Kaynak Vergileri**

OECD'nin yaptığı tanıma göre kaynak vergileri; ormanlar, kaynaktan su çıkarılması, atık suların uzaklaştırılması, arıcılık, balıkçılık gibi alanlarda alınan vergileri kapsamaktadır. (Steinbach, Nancy ve diğerleri, 2009: 5). Kirlilik vergileri ise başta su olmak üzere kirlilik yaratan emisyonlar ile birlikte gürültü kirliliği ve katı atıklar üzerinden alınan çevresel vergilerdir. Kirlilik ve kaynak vergileri çevre vergileri içerisinde pay olarak çok büyük bir dilime sahip olmamakla birlikte çevre vergilerinin % 4'ünü oluşturmaktadır

(Özdemir, 2009: 25). Zirai ilaç vergileri, su kullanım vergileri, atıklar üzerinden alınan vergiler kirlilik ve doğal kaynak vergileri kapsamında değerlendirilmektedirler.

### 1.3.1.3. Ulaşım Vergileri

Bu vergi grubuna özellikle motorlu araçların mülkiyeti ve kullanımı ile ilgili vergiler dahildir. Bunun yanında ulaşım araçlarının yakıtları üzerinden alınan vergiler, satın alma ve kayıt vergileri, yıllık dolaşım vergileri, alt yapı için alınan vergiler ve hurda teşvikleri gibi vergiler de bu grubu oluşturmaktadır (EEA, 2005: 54). Akaryayıt vergileri, CO<sub>2</sub> vergileri ulaşım vergileri arasında yer almaktadır.

**Tablo 3: AB Ülkelerinde Çevre Vergilerinin Türlerine Göre Dağılımı (2011/ %)**

Ülkeler	Enerji Vergileri	Ulaşım Vergileri	Kirlilik ve Doğal kaynak Vergileri	Ülkeler	Enerji Vergileri	Ulaşım Vergileri	Kirlilik ve Doğal kaynak Vergileri
AB (27 ülke)	75	21	4	Lüksemburg	93	6	0
Belçika	64	29	7	Macaristan	77	19	4
Bulgaristan	89	8	3	Malta	51	44	4
Çek Cumhuriyeti	93	6	1	Hollanda	51	31	18
Danimarka	58	37	6	Avusturya	68	31	1
Almanya	81	16	2	Polonya	84	8	8
Estonya	87	2	11	Portekiz	75	25	0
İrlanda	56	36	9	Romanya	90	9	0
Yunanistan	75	25	0	Slovenya	82	12	7
İspanya	82	17	1	Slovakya	87	11	2
Fransa	81	13	6	Finlandiya	67	31	2
İtalya	75	24	1	İsveç	81	18	1
Kıbrıs	69	31	0	İngiltere	72	24	4
Letonya	79	18	3	İzlanda	65	14	21
Litvanya	94	3	3	Norveç	50	46	4

**Kaynak:**[http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/File:Environmental\\_tax\\_revenue\\_by\\_type,\\_2011\\_\(%25\\_of\\_total\\_environmental\\_tax\\_revenue\).png](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/File:Environmental_tax_revenue_by_type,_2011_(%25_of_total_environmental_tax_revenue).png)

Çevre vergileri içerisindeki en büyük payı enerji üzerinden alınan vergiler oluşturmaktadır. Tablo 3'e bakıldığında enerji vergilerinin çok büyük paya sahip olduğu görülmektedir. İkinci sırada ise ulaşım üzerinden alınan vergiler gelmektedir. Kirlilik ve kaynak üzerinden alınan vergilerin payı ise çok düşük miktarlardadır.

#### 1.4. Çevre Vergisi Kapsamında Motorlu Taşıtlar Vergisi

Dünya'da otomotiv sektörü gün geçtikçe gelişmektedir. Sürekli olarak piyasaya yeni araçlar sürülmektedir. 2012 yılı itibariyle dünya genelinde toplam 84 milyon 141 bin adet motorlu araç üretilmiştir. 2013 yılında bu rakam 91 milyon seviyesindedir (Sanayi Genel Müdürlüğü,2013:8). Motorlu taşıtlar, yaymış oldukları karbonmonoksit, kurşun, karbondioksit gibi zararlı maddelerden dolayı çevre kirliliğine neden olmaktadır. Bu bağlamda motorlu taşıtlar vergisini çevre ile ilişkilendirmek kaçınılmaz olacaktır (Üstün, 2012: 163).

AB'de binek araçların neden olduğu karbondioksit salınımının azaltılmasına yönelik ilk somut örnekler 1995 yılına dayanmaktadır. AB ülkelerinin ortak hedefi binek araçlardaki karbondioksit salınımının 2012-2015 yılları arasında km başına 130 grama düşürülmesidir. Bu hedefe ek olarak 2020 yılına kadar da karbondioksit salınım miktarının 95 grama indirilmesi hedeflenmektedir. Aşağıdaki tabloya bakıldığı zaman 2020 hedefinin sağlanması için daha titiz çalışmaların yapılması gerektiğini söylenebilir.

**Tablo 4: AB'de Sıfır Km Binek Araçlarda Ortalama Karbondioksit Salınım Oranları (2000-2012/ km/gr)**

Araç Türü	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2011	2012
Bütün araçlar	172.2	167.2	163.4	161.3	153.6	140.3	135.7	132.2
Benzinli araçlar	177.4	173.5	170	164.9	156.6	142.5	137.6	133.7
Dizel araçlar	160.3	158.1	156.2	157.9	151.2	139.3	134.5	131.6

**Kaynak:** EEA (b) , 2013: 7

Özellikle benzinli araçların yaymış olduğu karbondioksit salınım oranları oldukça yüksektir. Dizel araçlar çevre açısından daha uygun olmasına rağmen onlar da yeterli

düzyeyde çevreci görülmemektedirler. Çünkü, dizel araçlar yaymış oldukları partiküler madde nedeniyle çevreye zarar vermektedir. Son yıllarda ortaya çıkan hibrid araçlar, elektrikli araçlar, su veya güneş gibi enerji kaynakları ile çalışan araçlar çevre konusunda çok daha duyarlı olmasına rağmen piyasaya yeni ve kısıtlı sayılarda sürülmelerinden dolayı maliyet olarak şu an çok yüksektirler. Şüphesiz ki bu tür araçların teknolojik koşullar altında geliştirilmesi ve daha yaygın hale getirilmesi çevre açısından çok faydalı olacaktır.

Avrupa ülkelerindeki motorlu taşıtlar vergisi uygulamalarına bakıldığında tek bir vergi kriterinin olmadığı görülmektedir. Motorun kapasitesi, gücü, silindir hacmi, yaşı, taşıma kapasitesi, aks sayısı, mevcut iktidarların görüşleri gibi birçok göstergeye bakılmakla beraber bunların dışında en temel gösterge, aracın çevreye yaymış olduğu karbondioksit miktarının vergilendirmede esas kriter olmasıdır (Swedish Environmental Protection Agency, [SEPA], 2000:14). Özellikle Kyoto Protokolü kapsamında birçok Avrupa ülkesi ulaşım sektöründen kaynaklanan karbondioksit emisyonu salınımının azaltılması için çalışmalar yapmaktadır. Günümüzde 18 AB ülkesi karbondioksit salınımının azaltılması ve enerji verimliliği temelli bir vergi politikası yürütmektedirler. Diğer ülkeler ise motorlu taşıtlar vergisini çevre vergisi kapsamına dâhil etmekte ve vergi matrahını bu yolla belirlemektedirler. Çevreyi az oranda kirletenlerden daha düşük oranda vergi alınmakta iken çevreye daha fazla zararlı madde yayan, daha fazla kirliliğe neden olan araçlar ise cezalandırılmakta ve yüksek oranlarda vergilendirilmektedir (Üstün,2012: 165).

### **1.5. Servet ve Çevre Vergisi Bağlamında Motorlu Taşıtlar Vergisinin Değerlendirilmesi**

Kamu maliyesinde ödeme gücünün göstergeleri; gelir, servet ve harcamadır. Servet, gelirin birikmesiyle oluşmaktadır. Servet vergileri ise mülkiyet üzerinden alınmakta olan bir vergi türüdür. Ülkemizde motorlu araçlar bir servet unsuru olarak görülmektedir ve kişiler sahip olduğu araçların mülkiyeti üzerinden vergi ödemektedirler. Bu bağlamda, servetin tamamının değil de sadece bir unsurunun vergilendirildiği motorlu taşıtlar vergisi vergi sistemimizde servet vergileri arasında sayılmaktadır. Motorlu taşıtlar vergisinin tarife yapısı da servetin göstergesi olan kriterler üzerinden belirlenmektedir.

2000’li yıllardan sonra AB ülkelerinde mali amaçların yanı sıra mali olmayan amaçların da gözetilerek alındığı bir vergi haline dönüşen motorlu taşıtlar vergisi çevre vergileri kapsamına dahil edilmiştir. Doğayı daha fazla kirleten araçların daha fazla vergi ödediği bu sistemde asıl amaç gelir elde etmek değil çevreyi korumaktır. Vergilendirmede kullanılan ana kriter ödeme gücü göstergesinden ziyade araçların neden olmuş oldukları karbondioksit emisyon miktarlarıdır. Bu uygulama ile vergilerin caydırıcılığı ve teşvik edici özelliğinden yararlanılmak istenmektedir.

Tablo 5’de her iki vergi konusuna göre alınan motorlu taşıtlar vergisinin özellikleri, olumlu ve olumsuz yönleri ele alınmaktadır.

**Tablo 5: Servet Vergisi Kapsamındaki MTV ve Çevre Vergisi Kapsamındaki MTV’nin Karşılaştırılması**

	Servet vergileri kapsamındaki MTV	Çevre vergileri kapsamındaki MTV
<b>Alınma kriterleri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aracın yaşı</li> <li>• Aracın motor gücü</li> <li>• Aracın ağırlığı</li> <li>• Silindir hacmi</li> <li>• Aracın taşıma kapasitesi</li> <li>• Aks sayısı</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karbondioksit emisyon miktarı</li> <li>• Kullanılan yakıt türü</li> <li>• Yıllık dolaşım ücreti</li> <li>• Altyapı kullanım ücretleri</li> </ul>
<b>Alınma amaçları</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelir elde etmek</li> <li>• Servetin vergilendirilmesi yolu ile gelir dağılımındaki adaletsizliği önlemeye çalışmak</li> <li>• Motorlu araçlar ile ilgili tüketime konu olan unsurların vergilendirmesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Karbondioksit emisyon miktarlarını azaltmak</li> <li>• Çevreyi korumak</li> <li>• Çevre konusunda vergilendirme yoluyla caydırıcılık yaratarak tüm toplumun buna katılmasını ve bilinçlenmesini sağlamak</li> <li>• Gelir elde etmek</li> </ul>
<b>Olumlu ve olumsuz yönleri</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kamu maliyesi açısından küçümsenmeyecek bir gelir kaynağıdır</li> <li>• Gelir elde etme amacı ön planda olup çevresel etkenlere önem verilmemektedir</li> <li>• Vergi reformlarının gerisinde kalan bir vergilendirme tekniğine sahiptir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Çevreci özelliklere sahip olup dünya geleceği açısından önemlidir</li> <li>• Çağımız şartlarıyla uyumlu, çoğu gelişmiş ülkenin uyguladığı bir vergi tekniğidir</li> <li>• Kullanılan malın fiyatını arttırma, tüketimi caydırma, eşitlik ilkesinden sapmalar gibi olumsuz bir takım yönleri de bulunmaktadır.</li> </ul>

**Kaynak:** Tablo tarafımızca derlenmiştir.

Tablo 5’ten hareketle günümüzde Türkiye’de uygulanan MTV’nin servet vergisi olmaktan uzak olduğu söylenebilir. Çünkü MTV ile servetin değeri değil fiziksel özellikleri ön planda tutulmaktadır. AB’de ki uygulamalar ise MTV’nin çevre vergisi olduğunu göstermektedir.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDEKİ MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ UYGULAMALARI

Bu bölümde bazı AB ülkelerindeki MTV uygulamaları ele alınacaktır. Genel olarak bakıldığında Birlik'e ait ülkeleri bağlayan ortak bir mevzuatın söz konusu olmadığı görülmektedir. Ancak, 2000'li yıllardan sonra vergi sistemlerinde reform yapan Birlik'e ait çoğu ülke MTV'de ana kriter olarak karbondioksit salınım oranlarını dikkate almaya başlamıştır. Bu kriterin yanı sıra motor gücü, aracın ağırlığı, taşıma kapasitesi de vergilendirmede kullanılan diğer kriterler arasındadır.

#### 2.1. Genel Hatlarıyla Avrupa Birliği'nde Motorlu Taşıtlar Vergisi

Hızla artan dünya nüfusu sonucunda araç sayısındaki sürekli meydana gelen artış ve bu araçların çevreye vermiş oldukları zararlar nedeniyle motorlu taşıtlar vergisi kritik bir öneme sahip olmuştur. İlk bölümde değinildiği üzere AB ülkeleri motorlu taşıtlar vergisini Kyoto Protokolü kapsamında CO<sub>2</sub> emisyon miktarlarının kısılmasında bir amaç olarak kullanmaktadırlar. Motorlu taşıtların bir servet unsuru olarak ele alınıp servet vergileri kapsamında değerlendirilmesi, AB ülkeleri arasında pek yaygın olan bir uygulama değildir. Günümüzde Birliğe ait olan ülkelere 18 tanesi bu vergiyi karbondioksit emisyon miktarlarını dikkate alarak tahsil etmektedir. Çoğu AB ülkesinin karbondioksit emisyon miktarlarına bakarak almış olduğu motorlu taşıtlar vergisi, vergi gelirleri içindeki payının aksine üzerine yüklenen politikalar açısından oldukça büyük önem arz etmektedir. Enerji tasarrufunun sağlanması, çevrenin korunması, gelir dağılımında adaletin sağlanması, ulaşımda bireysel yolculuktan toplu taşımacılığa geçişin teşvik edilmesi gibi birçok politika motorlu taşıtlar vergisi ile sağlanmaya çalışılmaktadır (Ulusoy ve Akdemir, 2013: 90).

AB’de motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler aşağıdaki gibidir (Karadeniz, 2011: 159):

- Motorlu araç sahiplerinden düzenli olarak alınan motorlu taşıtlar vergisi,
- Motorlu araç alımı sırasında alınan KDV,
- Kayıt ya da tescil vergisi,
- Akaryakıt üzerinden alınan vergiler,
- Sigorta vergisi, kayıt harcı, yol kullanım harcı.

AB ülkelerinde genel olarak motorlu araçlar üzerinden alınan vergiler; motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler ve motorlu araçların yakıtları üzerinden alınan vergiler olmak üzere iki ana kategoriye ayrılmaktadır. Motorlu araçlar üzerinden alınan vergiler ise, tescil vergileri ve yıllık vergilerdir. Bu vergilendirme esnasında esas verginin yanı sıra karbondioksit oranlarına göre belli bir ödül ve ceza sistemi de uygulanmaktadır (Mock, 2013: 3).

Birliğe üye olan her ülke kendi vergi sistemi çerçevesinde bir motorlu taşıtlar vergisi belirlemekte ayrıca tüm üye ülkelerin uymak zorunda olduğu bir motorlu taşıtlar vergisi bulunmamaktadır. Ancak Birliğe üye olan ülkelerdeki ulaştırma politikalarının genel amacı verimli, güvenli ve çevre dostu bir ulaşım hareketliliğinin sağlanmasıdır. Bu nedenle Birlik üyeleri motorlu taşıtlar vergisi sistemlerini oluştururken çevreyi ön planda tutmaya çalışmaktadırlar.

2005 yılında AB tarafından yayınlanan direktifte her ülkenin CO<sub>2</sub> bazlı bir vergilendirmeyi dikkate alması, tescil vergilerinin kaldırılması, yıllık yol vergilerinin belli durumlarda iadesi öngörülmektedir. 2016 yılına kadar kayıt vergilerinin tamamen kaldırılması hedeflenmektedir. Tüm ülkelerde mutabık kalınan önemli noktalardan birisi yol vergisidir. AB ülkelerinin tümünde ticari araçlara ait bir yol vergisi mevcuttur. Binek araçlarda da çoğu ülkede km başına karbondioksit emisyonu ve bunun yanında ağırlık, silindir kapasitesi gibi bir takım kriterlere dayalı yol vergisi alınmaktadır (Eurohorizons, 2011: 40-43).

AB 2009 yılında yeni üretilen binek araçlar için zorunlu karbondioksit emisyon miktarlarının belirlediği bir direktif hazırlamıştır. Bu direktifle tüm üreticilerin binek araçlarda 2015 yılına kadar 130 gr/km karbondioksit oranı hedefine göre hareket etmeleri istenmiştir. 2011 yılında ise hafif araçlar için karbondioksit standardı açıklanmış ve 2017 yılına kadar bu araçlardaki karbondioksit emisyon miktarının 175 gr/km olarak ayarlanması hedeflenmiştir (Eurohorizons, 2011: 40-43). Bu direktiften de anlaşılacağı üzere, artık emisyon salınım standartları sadece binek araçlar için değil diğer araçlar için de geçerlidir.

Karbondioksit bazlı vergilendirme politikasına geçiş ile birlikte yeni araçların yaymış oldukları karbondioksit miktarlarında önemli düşüşler gerçekleşmiş ve bu politika başarılı sonuçlar vermiştir. 2001 yılında araçların yaymış oldukları ortalama karbondioksit oranı 169 gr/km iken günümüzde bu oran 133 gr/km'ye düşmüştür ( The International Council on Clean Transportation [ICCT], 2013: 88-111). Bu kapsamda Tablo 6'da AB ülkelerindeki binek araçların ortalama CO<sub>2</sub> emisyon değerlerine değinilmiştir.

**Tablo 6: AB Ülkelerinde Binek Araçların Neden Olduğu CO<sub>2</sub> Emisyon Miktarları (2001- 2012, gr/km)**

Ülkeler	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
AB 27	169	167	166	163	162	161	159	154	147	143	138	133
Fransa	160	156	155	153	152	149	149	141	134	132	129	125
İngiltere	178	174	173	172	169	167	164	158	151	146	140	134
Almanya	179	176	176	174	172	172	170	166	156	153	147	143
İtalya	158	157	155	150	150	149	148	147	141	136	131	126
İspanya	164	162	159	158	157	156	156	151	145	141	137	130
Hollanda	174	172	177	172	170	167	165	158	149	138	128	120
Belçika	165	161	158	156	155	154	153	148	143	136	133	132
İsveç	200	199	199	197	194	190	183	175	166	156	146	139
Avusturya	166	164	163	162	164	162	162	159	152	147	141	137
Danimarka	174	171	171	170	167	165	162	147	143	136	129	119
Portekiz	158	153	150	148	146	145	143	138	135	130	126	120
Finlandiya	181	180	180	181	180	180	178	164	158	151	146	141
İrlanda	169	168	168	168	166	165	164	158	144	133	129	126
Yunanistan	167	167	169	168	168	166	165	161	158	145	135	122

**Kaynak:** ICCT, 2013: 88- 111'den yararlanılarak hazırlanmıştır.



Tablodan 6'dan da görüldüğü üzere emisyon miktarı yıllar itibariyle sürekli düşmüştür. AB'de 2001 yılında 169 gr/km olan ortalama emisyon miktarı 2012 yılı itibariyle ortalama 133 gr/km'ye düşmüştür. Bu düşüşteki temel etkenlerin başında Euro normları kapsamında araç üreticilerinin düşük emisyon salınımına neden olan araçlar üretmeye zorlanmaları gelmektedir. Euro normları, benzinli ve dizel araçlar için ölçülmektedir. Bu ölçüm ile bir motorun yakıt tüketimi sırasında egzoz gazından çıkan karbon monoksit (CO), azot oksit (NO<sub>x</sub>), karbon oksitler (CO<sub>x</sub>), hidrokarbonlar (HC) ve partiküller (ince toz veya kurum, PM) değerleri hesaplanmaktadır (Elmas, 2008: 20).

Emisyon bazlı vergilendirmeye yüksek salınımına neden olan araçların daha fazla vergilendirilmesi bu araçların kullanımı konusunda bir caydırıcılık yaratmış ve buna bağlı olarak emisyon miktarları yıllar itibariyle düşmüştür. Emisyon miktarının düşmesinde etkili olan bir diğer etken de gelişen teknolojik koşullar altında araç motorlarının daha verimli ve daha az yakıt tüketimi yapan motorlara dönüştürülmesidir. Emisyon bazlı vergilendirme sistemine diğer AB ülkelerine oranla daha geç sürede geçen Almanya'da emisyon miktarlarının hala yüksek olduğu görülmektedir. Finlandiya, İsveç ve Avusturya yüksek salınım miktarına sahip ülkeler iken; Hollanda, Danimarka gibi ülkeler AB ortalamasının çok altında salınım miktarlarına sahiptir.

Emisyon bazlı vergilendirmenin yanı sıra araçların satışı esnasında KDV alınmaktadır. AB'de araç satımı sırasında alınan KDV konusunda üye ülkeler arasında bir uyum söz konusudur. Minimum eşik %15'ken bazı ülkelerde eşik değerinin üzerinde %25'lere kadar uygulandığı görülmektedir. Tablo 7'de AB ülkelerinde araç satışı sırasında uygulanan KDV oranları yer almaktadır. Motorlu araçların satışı esnasında ise ÖTV alınmamaktadır (Eurohorizons, 2011: 40-43).

**Tablo 7: AB Ülkelerinde Araç Satışı Sırasında Uygulanan KDV Oranları (2014)**

Ülke	KDV Oranı	Ülke	KDV Oranı	Ülke	KDV Oranı	Ülke	KDV Oranı
Macaristan	27	Portekiz	23	Letonya	21	Slovakya	20
Danimarka	25	Polonya	23	Çek Cumhuriyeti	21	Fransa	19.6
İsveç	25	İspanya	21	Bulgaristan	20	Almanya	19
Romanya	24	Litvanya	21	İngiltere	20	Malta	18
Finlandiya	24	Hollanda	21	Avusturya	20	Kıbrıs	17
Yunanistan	23	Belçika	21	Estonya	20	Lüksemburg	15
İrlanda	23	İtalya	21	Slovenya	20	AB (27)	21.2

**Kaynak:** [http://www.acea.be/uploads/statistic\\_documents/POCKET\\_GUIDE\\_13\\_79.pdf](http://www.acea.be/uploads/statistic_documents/POCKET_GUIDE_13_79.pdf)

AB’de araç satışı sırasında uygulanmayan ÖTV yakıt tüketimi esnasında uygulanmaktadır. Aşağıdaki Tablo 8’de Birliğe ait ülkelerde litre başına alınmakta olan ÖTV miktarları yer almaktadır.

**Tablo 8: AB Ülkelerinde Yakıt Üzerinden Alınan Ortalama ÖTV Miktarları (2013/ € /Lt)**

Ülkeler	Benzin	Dizel	Ülkeler	Benzin	Dizel
Bulgaristan	0.363	0.330	Macaristan	0.432	0.398
Çek Cumhuriyeti	0.512	0.437	Malta	0.469	0.382
Danimarka	0.593	0.444	Hollanda	0.747	0.440
Almanya	0.655	0.470	Avusturya	0.482	0.397
Estonya	0.423	0.393	Polonya	0.406	0.355
İrlanda	0.587	0.479	Portekiz	0.585	0.368
Yunanistan	0.670	0.330	Romanya	0.360	0.330
İspanya	0.456	0.331	Slovenya	0.576	0.449
Fransa	0.607	0.428	Slovakya	0.551	0.368
İtalya	0.728	0.617	Finlandiya	0.650	0.470
Kıbrıs	0.429	0.400	İsveç	0.668	0.621
Letonya	0.415	0.336	İngiltere	0.674	0.674
Litvanya	0.434	0.330	AB (27)	0.360	0.330

**Kaynak :** [http://www.acea.be/uploads/statistic\\_documents/POCKET\\_GUIDE\\_13\\_79.pdf](http://www.acea.be/uploads/statistic_documents/POCKET_GUIDE_13_79.pdf)

2013 yılında geçerli olan rakamlara göre Türkiye’de 95 oktan 1 litre benzindeki ÖTV miktarı 2,176 TL iken 98 oktandaki vergi miktarı 2,298 TL’dir. Dizelde ise 1 litrede 1,594 TL vergi ödenmektedir (<http://www.gib.gov.tr/>). Türkiye’de 2013 yılı ortalama Euro kuru 2.535 TL’dir (<http://www.tcmb.gov.tr/>). Bu kur üzerinden 2013 yılında 95 oktan benzindeki ÖTV miktarı 0.85 €, 98 oktan benzinde 0.90 €, dizelde ise 0.62 €’dur. Tabloya bakıldığı zaman diğer AB ülkelerine oranla ne kadar fazla vergi ödediğimiz görülmektedir. Bu konuya üçüncü bölümde değinileceğinden burada ayrıntıya girilmeyecektir.

Genel hatları kısaca özetlenen MTV’ye ilişkin bazı AB ülke uygulamaları aşağıda ele alınacaktır. Ülkelerin seçilmesinde Birlik içerisindeki ülkelerin sahip oldukları farklı uygulamalar etkili olmuştur. Almanya CO<sub>2</sub> esaslı vergilendirme sistemini en geç uygulayan ülkelerden birisi olması itibariyle seçilirken, Fransa emisyon bazlı vergilendirmede diğer ülkelerden farklı ödül-ceza sistemini benimsemesi nedeniyle ele alınmıştır. Hollanda ise ödenecek motorlu taşıtlar vergisi miktarının şehirlere göre değişmesi nedeniyle inceleme kapsamına alınmıştır. İrlanda CO<sub>2</sub> vergilendirme sistemine geçtikten sonra eski araçlar için farklı bir tarife, yeni araçlar için ise farklı bir tarifeyi benimsemesi nedeniyle, Finlandiya ise CO<sub>2</sub> esaslı vergilendirmede diğer ülkelerden farklı olarak emisyon miktarlı vergilendirmeyi günlük olarak hesaplanması nedeniyle seçilmiştir.

### **2.1.1. Almanya**

Alman hükümeti motorlu taşıtlar üzerinden doğrudan ve dolaylı olarak çeşitli vergi ve harçlar almaktadır. Araç satın alımı sırasında alınan KDV, yakıtlar üzerinden alınan vergiler, motorlu taşıtlar vergisi, plaka vergisi gibi vergiler motorlu araçların kullanımı üzerinden alınan vergiler arasındadır. Almanya’da araç kayıt vergisi alınmamakta, fakat bunun yerine araç sahiplerinden 100 €’yu geçmeyen tutarda plaka ücreti alınmaktadır. Bu plaka ücreti yerel yönetimler tarafından tahsil edilmektedir (PwC, 2012: 220). Motorlu taşıtlar vergisinden elde edilen gelir 2012 itibariyle 2 milyar €’dur ve bu gelir, GSYH’nin sadece % 0,1’lik kısmını oluşturmaktadır (<http://stats.oecd.org/>).

Motorlu taşıtlar vergisinde yükümlülük aracın vergi idaresine tescil edilmesiyle başlar ve bu aracın kaydının silinmesine kadar devam eder. Almanya’da binek araçlarda motorlu taşıtlar vergisi, 1 Temmuz 2009’a kadar silindir kapasitesine ve maksimum toplam

ağırlığına göre alınmaktaydı (EC, 2014: DE). 1 Temmuz 2009 tarihinden itibaren motorlu taşıtlar vergisi uygulamasında reform yapıldı ve trafiğe kayıtlı olan otomobillerden yıllık dolaşım miktarına ve CO<sub>2</sub> salınım miktarına göre bir vergilendirme sistemine geçilmiş oldu. Temmuz 2009 tarihinden önce satın alınan tüm araçlar için motorlu taşıtlar vergisi motor hacmi ile doğru orantılı olarak artmaktaydı. Benzinli araçlar dizel araçlara oranla daha yüksek vergiye tabi tutuluyordu. Temmuz 2009'dan sonra satın alınan araçlar için vergiler, motor hacmi ve CO<sub>2</sub> emisyon miktarının doğrusal bir fonksiyonu şekline dönüşmüştür (Klier ve Linn, 2012: 12).

1 Temmuz 2009 tarihinden itibaren kayıtlı binek araçlarda uygulanan vergi miktarı, benzinli araçlarda her 100 cm<sup>3</sup> motor silindir hacmi için 2 €, dizel araçlarda 9,5 €'dur. Ayrıca bunun yanında km başına karbondioksit emisyon miktarı bazında da bir vergi alınmaktadır. Örneğin 1600 cm<sup>3</sup> motor gücüne sahip bir benzinli araç 32 € yıllık vergi öderken dizel araç 152 € vergi ödemektedir. Görüldüğü üzere Almanya'da dizel araçlar daha fazla vergilendirilmektedir (European Automobile Manufacturer's Association [ACEA], 2013: 2). Tablo 6' da Almanya'da kayıtlı binek araçların yıllar itibariyle yaymış oldukları ortalama emisyon miktarlarına yer verilmiştir. 2009 yılında değişen vergi sisteminin bu oranlar üzerinde ne kadar etkili olduğu görülmektedir.

Birliğe ait ülkelerde 2012 yılında emisyon miktarı ortalaması 133 gr/km iken Almanya'da bu miktar 143'dür. Bunun en büyük nedeni bu sisteme diğer ülkelere kıyasla geç geçmiş olmasıdır. Ancak, Almanya'nın bu uygulamaya diğer Avrupa ülkelerinden geç başlamış olmasının bir de olumlu sonucu olmuştur. Almanya bu sistemle ilgili diğer ülkelerde yaşanan eksiklikler ve yanlışlıkları görme şansı bulmuş ve kendi sistemini bu çerçevede şekillendirmiştir (ICCT, 2013: 88-111).

31 Aralık 2011 itibariyle 120 gr/km, 31 Aralık 2013 yılından sonra 110 gr/km, 1 Ocak 2014 yılından itibaren ise 90 gr/km ve altı karbondioksit salınım miktarına sahip olan araçlar vergiden muaf tutulurken bu miktarların aşılması halinde benzinli ve dizel araçlar için km başına 2 € emisyon vergisi koyulmaktadır. Buradan da anlaşılacağı üzere Almanya'da motorlu taşıtlar vergisi, benzinli ve dizel araçlarda farklı miktarların uygulandığı, temel vergilendirme ve emisyon vergisinden oluşmaktadır (Üstün, 2012: 166).

Gelişen teknoloji ile birlikte yaygınlık kazanan elektrikli araçların kullanımı teşvik edilmektedir. Bu araçlar, ilk tescilinden sonra 5 yıl boyunca vergiden muaf tutulmaktadır. Daha sonra ise diğer yakıt türündeki araçlara göre % 50 oranında vergi indirimi sağlanmaktadır ve bu araçlar toplam ağırlıklarına göre bir vergilendirmeye tabii tutulmaktadır (ITA, 2011: 77).

Ayrıca azami toplam ağırlığı 3,5 tona kadar olan ticari araçlarda ağırlığa göre de bir vergi hesaplanmaktadır. Vergi miktarları her 200 kg üzerinden hesaplanmaktadır. Toplam azami ağırlığı 2000 kg'a kadar olan araçlarda 11,25 €, 2000-3000 kg arası araçlardan 12,02 €, 3000-3500 kg arası araçlardan ise 12,78 € vergi alınmaktadır. 3500 kg üzeri araçlarda da bu miktarlar kademeli olarak artmaktadır (EC, 2014: DE).

Motorlu taşıtlar vergisinin hesaplanmasında, matrahın belirlenmesinde, indirim ve muafiyet oranlarının tespitinde merkezi yönetim rol almaktadır. Ancak bu verginin tahsilatı federasyon adına eyaletlerde toplanmaktadır (Karadeiz, 2011: 165). Verginin vadesi motorlu taşıtların kayıt zamanına bağlıdır. Ödenecek motorlu taşıtlar vergisi tutarı kural olarak önceden bellidir ve peşin olarak ödenmektedir. Ancak büyük meblağlar için taksit söz konusu olabilmektedir. Vergiler Alman vergi dairesi'ne (Finanzamt) ödenir (<http://germany.angloinfo.com/>). Eğer motorlu aracın vergisi 500 €'yu aşarsa 6 taksit ve % 3'lük bir erteleme faiziyle, 1000 €'yu aşması halinde ise 4 taksit ve % 6'lık bir erteleme faiziyle ödeme yapılabilir (EC, 2014: DE).

Mükelleflere motorlu taşıtlar vergisinden bir takım muafiyet, istisna ve indirim hakkı tanınmıştır. Almanya'da ki silahlı kuvvetlere ait resmi araçlara, arama kurtarma araçlarına, derneklere ait araçlara, yol temizliği için kullanılan araçlara, insani yardım için çalışan gönüllü kuruluşların araçlarına, özürllülere ait araçlara muafiyet tanınmıştır. Özürllülük derecesi düşük olan kişilerin kullandığı araçlara ise % 50 oranında bir vergi indirimi hakkı tanınmıştır (Karadeniz, 2011: 185).

Almanya da motorlu taşıtlar üzerinden bir araç tescil vergisi alınmamakta, sadece % 19 oranında bir KDV uygulanmaktadır (ITA, 2011: 77). Ayrıca yakıt üzerinden ise ÖTV alınmaktadır.

### 2.1.2. İngiltere

İngiltere’de motorlu taşıtlar vergisi araç tüketim vergisi (Vehicle Excise Duty) adı altında alınmaktadır. Eski bir geçmişe sahip olan motorlu taşıtlar vergisi 1889 yılından beri uygulanmaktadır. İlk etaplarda bu vergi yolların inşası, bakımı ve onarımı için alınmıştır. Yıllar itibariyle bu verginin gelişimine bakıldığında; 1920 yılında motor kapasitesi gücüne göre artan oranlı, 1948 yılında düz oranlı, 1999 yılında ise küçük motorlu araçlardan 100 €, büyük motorlu araçlardan ise 155 € olarak alınan bu vergi 2001 yılında reforma tabi tutulmuş ve karbondioksit bazlı bir vergilendirmeye geçilmiştir (Çelikkaya, 2010:63). Motorlu taşıtlar vergisinden elde edilen gelire bakıldığında 2012 yılı itibariyle 0,9 milyon Sterlin olduğu görülmektedir ve bu rakam GSYH’nin % 0,1’lik kısmını oluşturmaktadır (<http://stats.oecd.org/>).

Verginin mükellefi, üzerine aracın tescili yapılan kişidir. Bu kişi mutlaka aracın yasal sahibi olmak zorunda değildir. Matrah, indirim oranları ve verginin tahsili konusunda merkezi yönetim yetkilidir. İngiltere’de motorlu taşıtlar vergisi vergi gelirleri içerisinde % 1.03’lük bir paya sahiptir (EC, 2014: UK). İngiltere çevre esaslı motorlu taşıtlar vergisi uygulamasının öncü ülkelerindedir. İngiltere 2040 yılına kadar piyasadaki tüm dizel ve benzinli araçların yasaklanıp hibrid araçların kullanılmasını planlanmaktadır (<http://www.tasit.com/>).

1 Mart 2001 tarihinden önce ülkede kayıtlı olan binek otomobiller, hafif yük taşıtları, motosikletler, üç tekerlekli motosikletler motor silindir hacmine göre vergiye tabiydi. Ağır vasıtalı araçlar ağırlığına ve aks sayısına göre vergilendirilirken, otobüsler oturma kapasitesine göre vergilendiriliyordu (EC, 2013: UK). 2001 yılından sonra bu kriterlerin yanına karbondioksit salınım oranları getirilmiştir. Karbondioksit salınım bazlı vergilendirme uygulaması ile araçlara, beyaz eşyalarda olduğu gibi enerji sınıflandırılması verilmektedir. A-M arası olmak üzere karbondioksit salınım miktarına göre toplam 13 enerji sınıfına ayrılan araçlar bu değerlere göre vergilendirilmeye başlanmıştır (<http://www.gokhanhizal.com/>).

**Tablo 9: İngiltere’de Binek Araçlarda Karbondioksit Salınım Miktarına Göre Oluşturulan Enerji Sınıfları ve Vergi Miktarları**

Araç Sınıfları	Karbondioksit Emisyon Miktarı (gr/km)	İlk Yıl Vergi Miktarı (€)	Standart Yıllık Vergi Miktarı (€)
A	100 ve altı	0	0
B	101-110	0	20
C	111-120	0	30
D	121-130	0	105
E	131-140	125	125
F	141-150	140	140
G	151-165	175	175
H	166-175	285	200
I	176-185	335	220
J	186-200	475	260
K	201-225	620	280
L	226-255	840	475
M	255 ve üstü	1065	490

**Kaynak:** Kirk, 2013 : s.y.

Bu bant usulü sisteminde A ve D arası gruplara dahil araç sahipleri ilk yıl vergiden muaf tutulurken özellikle H ve M grubuna kadar olan araçlar yüksek miktarda vergilendirilmektedir. Bu vergi miktarları benzinli ve dizel arabalar için geçerlidir. Bu sınıflandırmaya benzer bir sınıflandırma da ağır vasıta ve yük araçları için belirlenmiştir. Bu araçlar için süspansiyon, aks sayısı ve ağırlığa göre A ve G arası bir sınıflandırma grubuna gidilmiştir. Aks sayısı ve ağırlık arttıkça ödenecek vergiler artmakta, yol dostu denilen süspansiyonlu araçlardan ise daha az tutarda vergi alınmaktadır (Green Fiscal Commission, 2010: 4).

Bunların yanın sıra şirketlere ait özel araçlardan şirket arabalarının yıllık vergisi adı altında bir vergi alınmaktadır. Bu araçlar için vergi oranları; 75 gr/km’ye kadar emisyon yayan araçlardan araç bedelinin %5’i, 120 gr/km emisyon yayan araçlar için %10’u, 125 gr/km emisyon yayan araçlar için ise % 15’idir. Ayrıca bu oranların üstündeki her 5 gr/km için %1’lik bir artış ile vergi alınırken dizel araçlarda ise %35 oranının aşılması halinde

%3'lük bir ek vergi alınmaktadır. 0 gr/km emisyon yayan araçlar ise nisan 2015'e kadar vergiden muafır (ACEA, 2013: 3).

İngiltere'de motorlu taşıtlar vergisinin haricinde araç satın alınması aşamasında % 20 oranında KDV alınmaktadır. İngiltere'de araç kayıt vergisi mevcut değildir. Ayrıca benzinli ve dizel ayrımı yapılmaksızın araçların kullanmış olduğu yakıtlar üzerinden ÖTV alınmaktadır (EU, 2013: 2-6).

Polis, itfaiye vb. gibi acil durum araçları, engelli araçları, kısa mesafeli kullanılan tarım, hayvancılık, bahçecilik araçları, elektrikli araçlar, buharlı araçlar, kar pullukları, kazı makinaları gibi bir takım araçlar da vergiden muafır (EC, 2014: UK).

### **2.1.3. Fransa**

Fransa'da 2006 yılına kadar motor gücü ve aracın ağırlığına göre alınmakta olan motorlu taşıtlar vergisi (Motor Vehicles Tax) 2006 yılında gerçekleştirilen değişiklikle beraber karbondioksit emisyon salınım miktarına göre vergilendirmeye başlanmıştır. Fransa'da Bonus- Malus (ödül-ceza) diye adlandırılan bir uygulama ile, çevreci araçlara vergi indirimi sağlanırken; yüksek derecede emisyon salınımına neden olan araçlar cezalandırılmaktadır. Bu sistem ile tıpkı İngiltere'deki gibi araçlar enerji sınıflarına ayrılmıştır. Araçlar A ve G arası bir sınıflandırmaya tabi tutulmakta, 20 gr/km ve altında karbondioksit salınımına neden olan çevreci araçların ve elektrikli araçların alımında 7000 € destek (süper bonus) sağlanmaktadır (EC, 2014: FR). Bu sistem altında yeni alınan ve 105 gr/km ve daha az karbondioksit emisyonuna neden olan araçlara da bir prim verilmektedir. Malus denilen ceza sisteminde ise 135 gr/km ve daha fazla CO<sub>2</sub> salınımına neden olan araçlar için geçerlidir. Burada maksimum vergi cezası 6000 €'dur (200gr/km ve üstü için) (ACEA, 2013: 2).

Ülkede hurda araçlar için teşvik uygulaması var olup, en az 15 yıllık bir geçmişe sahip olan araç sahiplerinin bu araçlarını satması ve 105 gr/km ve daha az karbondioksit salınımına neden olan araç satın alınması durumunda 200 € prim verilmektedir. 105 gr ve 135 gr arası karbondioksit salınımı yapan araçlar için ise ödül ve ceza sistemi geçerli değildir. Bunlara ek olarak 190 gr/km ve daha fazla karbondioksit salınımına neden olan



araçlar için yılda bir 160 € ek vergi alınmaktadır (ACEA: 2013: 2). Fransa’da uygulanmakta olan bu sistemin detayları aşağıdaki Tablo 10’da yer almaktadır.

**Tablo 10: Fransa’da Uygulanan Bonus- Malus (Ödül – Ceza) Sistemi (2013)**

Km Başına CO <sub>2</sub> Emisyonu salınımı (gr/km)	Bonus- Malus (€)	Km Başına CO <sub>2</sub> Emisyonu salınımı (gr/km)	Bonus- Malus (€)
20 ≤	7000 Ödül	141- 145	300 Ceza
21- 50	5000 Ödül	145- 150	400 Ceza
51 -60	4500 Ödül	151- 155	1000 Ceza
Hibrid Araçlar (≤ 110 gr/km)	4000 Ödül	156- 175	1500 Ceza
61 – 90	550 Ödül	176- 180	2000 Ceza
91 -105	200 Ödül	181- 185	2600 Ceza
106- 135	0	191- 200	5000 Ceza
136- 140	100 Ceza	201 ≥	6000 Ceza

**Kaynak:** <http://www.technologicvehicles.com/en/green-transportation-news/2088/french-bonusmalus-for-2013-from-minus-7000-to>

2007 - 2008 yıllarında ilk defa uygulanan bu vergi teşvik ve ceza sistemi çevresel açıdan çok olumlu katkılar yapmış ve daha ilk yılında 149 olan CO<sub>2</sub> emisyonu ortalaması 133 gr/km’ye düşmüştür. Hükümet bu sistem ile, ödül niteliğinde olan vergi indirimlerinin mali karşılığını çevreye daha fazla zarar veren araçlardan keserek karşılamayı planlamıştır (Çelikkaya, 2010:66). Ancak verilen ödüller Fransız hükümetinin bütçesinde büyük açıklar yaratmış ve 2010 yılından sonra bu vergi teşvik rakamlarında indirime gidilmiştir (Klier ve Linn, 2012:1).

Fransa’ da şirket araçlarından, şirket araçlarının vergilendirilmesi (Annual Tax on Company Cars) adında bir vergi alınmaktadır. Burada da 2006 yılından sonra CO<sub>2</sub> oranları dikkate alınmaya başlanmıştır. Ancak ticari araçlarda motor gücüne göre vergilendirmeye devam edilmektedir. Şirketlere ait toplu taşıma araçları ve kısa vadeli kiralanan araçlar vergiden muaftır (EC, 2014: FR). Bu araçların yanı sıra sürücü kurslarına ait araçlar, doğalgazlı ve elektrikli araçlar, satılmak amacıyla kısa vadeli olarak stoklarda tutulan araçlar şirket arabaları vergisinden muaftır (Ulusoy ve Akdemir, 2013: 92).

Ülkede motorlu taşıtlar vergisinin haricinde otoban kullanımı dolayısıyla sürücülerden bir yol vergisi alınmaktadır. Bu vergi yapılan km başına göre hesaplanmakta ve kullanıcılardan tahsil edilmektedir. Araç satım alımı sırasında % 19.6 oranında bir KDV alınmaktadır. Bu oran diğer Avrupa ülkelerine kıyasla düşüktür. Bunun yanı sıra ayrıca yakıt tüketiminden dolayı 1 litre yakıt üzerinden benzinli araçlardan 0.627 €, dizel araçlardan ise 0.428 € tutarında ÖTV alınmaktadır.

#### **2.1.4. İsveç**

İsveç'te tüm motorlu araç sahipleri motorlu taşıtlar vergisi mükellefi sayılmaktadır. Motosikletler, binek otomobiller, otobüsler, motorlu ekipmanlar, ağır çalışma ekipmanları ve merkezi araç siciline kayıtlı tüm araçlar bu vergiye tabidir. İsveç'te motorlu taşıtlar vergisi 2006 yılı ve öncesine kadar araçların yakıt ve ağırlıklarına göre alınmaktaydı. Bazı durumlarda ise vergi, aks sayısına, direksiyon aksının mevcudiyetine ve yol ücretlerine bağlıydı. Yeni sistemde vergilendirme ise, araçların yakıt ve CO<sub>2</sub> emisyon miktarına bağlıdır. 2006 yılından önce kayıtlı olan araçlar eski sisteme göre vergilendirilirken 2006 yılından sonra alınan araçlar yeni sisteme göre vergilendirilmektedir (EC, 2013: SE).

CO<sub>2</sub> emisyon miktarlarına göre vergilendirilmeye geçilmeden önce ortalama emisyon miktarlarının çok yukarılarda seyrettiği İsveç'te 2006 yılından itibaren bu oranlar azalmış ve 2010 yılı itibarıyla Avrupa ortalamaları seviyesine gelmeye başlamıştır (Klier ve Linn, 2012 :9). 2006 yılında yapılan bu değişikliğin ardından bu reformu destekleyen yeni bir uygulama daha yapılmış ve yeşil araç indirimi adı altında bir teşvik uygulaması çıkarılmıştır. Bu indirim paketiyle 120 gr/km ve daha altında CO<sub>2</sub> emisyonu yayan dizel ve benzinli araçlar için 10 000 İsveç Kronu teşvik verilmiştir. Bu indirim, ilk uygulandığı 2007-2008'de hükümete 400 milyon Kron maliyet yüklemiştir. Bu rakamdan uygulamaya ne kadar büyük bir ilgi olduğu anlaşılmaktadır (Klier ve Linn, 2012 :13).

2011 yılından itibaren ise, hafif yük araçları, otobüs ve motorlu karavanlar da karbondioksit bazlı vergilendirmeye tabi olmuştur. Ağır yüklü araçlar ise ağırlığına göre vergiye tabii olup karbondioksit bazlı vergilendirmenin dışında tutulmuşlardır. Bunun yanında ağır yüklü araçlar ve römorklar bir yıllık geçiş ücreti ödemek zorundadırlar. Çevre dostu denilen yeşil araçlar 2009 yılından bu yana vergi tatili denilen uygulama ile ilk 5 yıl

boyunca vergiden istisna tutulmaktadır (Evaluation of Environmental Tax Reforms: International Experiences [IEPP], 2013: 88).

**Tablo 11: İsveç Motorlu Taşıtlar Vergisi Sistemi ve Vergi Miktarları  
(2013/ İsveç Kronu)**

Araçların Türü	Temel Vergi	117 gr/ km'nin Üstünde CO <sub>2</sub> Yayan Araçlarda Karbondioksit Başına Alınan Miktar	900 kg üzerinde her 100 kg için alınan ek vergi
Motosikletler	180		
Binek Araçlar (2006'dan sonraki yeni sisteme göre) : 1 - Karbondioksit Vergisi			
Alternatif yakıtlı araçlar	360	10	
Dizel olmayan araçlar	360	20	
Dizel araçlar	1088	46,6	
Eski Sisteme Göre (2006 yılı öncesi tescil edilen araçlar için)			
Dizel olmayan araçlar	801		188
Dizel araçlar	2,068		508

**Kaynak :** EC, 2014: SE

Otobüslerde, eski sistemde vergi miktarı yakıt türüne, aks sayısına, yakıt türüne ve çevresel etkenlere bağlıydı. 2011 yılından sonraki yeni sistemde ise karbondioksit salınım miktarı ve ağırlığa göre alınmaktadır. Kamyonlarda, eski sistemde vergi miktarı, aracın dizel olup olmasına, kullandığı yakıt türüne, yol ücreti ödeyip ödememelerine, aks sayısına, ağırlığına, kullandıkları römorklara ve çevresel sınıflandırmalara göre belirlenmekteydi. Yeni sistemde ise ağırlık ve çevresel etkenlere göre vergilendirilmektedirler.

Ayrıca ülkede traktörlerden de, ağırlığa göre vergi alınmaktadır. Ağır çalışma ekipmanlarında ise ağırlık ve aks sayısına göre vergi alınmaktadır. 2000 kg geçmeyen ağır çalışma ekipmanları vergiden istisna tutulmaktadır. Römorklarda, vergi oranı aracın dizel olup olmasına göre, ağırlığına, aks sayısına ve direksiyon aksının varlığına göre alınmaktadır. 3000 kg geçmeyen dizel römorklar vergiden istisnadır (EC, 2014: SE).

Kaydı silinmiş araçlar, 30 yaşından fazla olan motosiklet ve otobüsler, kamyonlar, binek araçlar ve trafikte kullanılmayan ticari araçlar vergilendirme dışında tutulmuştur. Yaşlı araçların vergi dışı tutulması çevre açısından oldukça zararlıdır. Bu araçların yanı

sıra, bazı durumlarda tarımda kullanılan traktörler, kurtarma araçları, 2000 kg'yi geçmeyen ağır çalışma ekipmanları ve 3000 kg'yi geçmeyen dizel römorklar vergiden istisna edilmiştir (EC, 2014: SE).

Motorlu taşıtlar vergisi, kural olarak peşin ödenmektedir. Ancak yıllık olarak ödenen vergi 3600 İsveç Kronu' nu aşması halinde vergi 3 taksit şeklinde ödenebilmektedir. Vergilendirme ayı aracın ruhsat numarasındaki son rakama göre belirlenmektedir (EC, 2014: SE).

İsveç' te araçlardan araç kayıt vergisi adı altında bir vergi alınmamaktadır. Araç alımı sırasında % 25 oranında KDV alınmaktadır (Zahadi ve Cremades, 2012: 786).

### **2.1.5. Hollanda**

Hollanda'da motorlu taşıtlar vergisi ağır motorlu taşıtlar vergisi ve motorlu taşıtlar vergisi olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Motorlu taşıtlar vergisi için vergi yükümlülüğü binek araç, kamyonet, motosiklet, kamyonu sahipliği ve bunları kayıt altına almaya bağlıdır. Ödenecek vergi miktarı aracın türüne (otomobil, kamyon, otobüs vs.), ağırlığına göre; binek otomobiller için ise yakıt türüne ve CO<sub>2</sub> emisyonu salınım miktarına göre değişmektedir. Ağır araçlarda vergi, aks sayısı ve Euro normlarına göre alınırken diğer araçlarda yakıt cinsi, ağırlık, aks sayısı, emisyon miktarı gibi kriterlere dayanmaktadır (<http://www.cfe-eutax.org/>).

Binek araçlar için ağırlık ve CO<sub>2</sub> emisyon miktarlarına bağlı bir tarife bulunmaktadır. Ayrıca dizel ve benzinli araçlara göre farklı uygulamalar mevcuttur. 1000 kg benzinli bir araba yılda 304 € öderken aynı ağırlıktaki dizel bir araç 676 €, LPG'li araç ise 724 € öder. Bunun yanında emisyon miktarına göre, 95 ile 140 arasında emisyon salınımı yapan benzinli araçlar vergilendirilmezken dizel araçlarda bu miktar 88 ile 131 gr/km'dir. Ağır yüklü araçların yol kullanma durumlarına göre vergilendirme oranlarına bakıldığı zaman ise, Euro norm 0 grubundaki 3 aksa sahip araçlar için 960 €, 4 aks ve daha fazlası için 1550 € alınırken; Euro norm 1 araçlar için bu rakam biraz daha artar ve en fazla orana sahip Euro norm 2 araçlar için 3 aksa kadar 750 €, 4 aks ve fazlası için ise 1250 € tahsil edilir (<http://www.cfe-eutax.org/>).

Hollanda’da motorlu taşıtlar vergisinin yanı sıra bir de tescil vergisi bulunmaktadır. İlk kez motorlu taşıt alan her mükellef bir defaya mahsus araba ve motosiklet vergisi olarak adlandırılan “Tax on passenger cars and motor bicycles” (bpm) bu vergiyi ödemek zorundadır. Bpm aracın akaryakıt tüketimine göre CO<sub>2</sub> emisyon salınımı oranında alınmaktadır. Kamyonetler ve motosikletler için bpm, bu malı üreten üretici veya ithalatçı tarafından belirlenen liste fiyatına göre hesaplanmaktadır (<http://www.government.nl/>). Motorlu taşıtlara sahip olan herkes yol vergisi ödemek zorundadır. Vergi miktarı aracın ağırlığına göre değişmektedir. Ağır araçlar hafif araçlara göre, gazlı ve dizel araçlar ise benzinli araçlara göre daha fazla vergilendirilmektedir. Araç vergileri ve yol vergileri yerel idareler tarafından toplanmaktadır. Yani motorlu taşıtlar vergisi tahsilatı yerel yönetimlere bırakılmıştır (<http://www.iamsterdam.com/>).

Hollanda’da diğer Avrupa ülkelerinden farklı olarak ödenecek motorlu taşıtlar vergisi miktarı ikamet edilen şehire göre değişmektedir. Eurovisnette olarak bilinen bu uygulama ile aracın aks sayısı ve karbondioksit salınımı oranına göre bazı bölgelerde özel otomobil kullanımından veya kamyonlar için de otoyol kullanımından dolayı ek bir vergi alınmaktadır. Ayrıca Hollanda’da ikamet etmeyen bir kimse 12 ay boyunca motorlu taşıtlar vergisinden muaftır. Elektrikli araçlar, kayıt vergisi ve motorlu taşıtlar vergisinden muaftır. Diğer Avrupa ülkelerinde vergi dışı bırakılan özürü araçları bu ülkede mevcut verginin yarısını ödemektedir (Karadeniz, 2011: 173-182). Motorlu araçların ilk tescili sırasında % 19 oranında KDV alınmaktadır. AB ülkelerinden ithal edilen araçlar için ithalat vergisi ödenmezken diğer ülkelerden ithal edilen motorlu araçlar için gümrük vergisi ödenmektedir (<http://www.government.nl/>).

### **2.1.6. Avusturya**

Avusturya’da motorlu taşıtlar vergisi 2008 yılına kadar araçların toplam ağırlığı ve motor gücüne göre alınmaktaydı. Verginin mükellefi, Avusturya’da tescil edilmiş olan toplam ağırlığı 3500 kg üzerindeki motorlu taşıtlar, toplam ağırlığı 3500 kg’dan az olup motor ile ilgili sigorta vergisi ile vergilendirilen araçlar ve Avusturya’da tescil edilmemesine rağmen bu ülkede kamu yollarını kullanan motorlu araçlardır. Verginin ödeyicisi ise, yerli motorlu taşıt kullanımında tescil belgesinin sahibi iken yabancı araçlarda ise bu aracın sürücüleridir. Vergi tahsilatından yerel yönetimlere de (eyaletlere) pay

verilmekte; ancak gelirin büyük çoğunluğu merkezi idare olan federal hükümet tarafından tahsil edilmektedir (EC, 2002: 9).

2008 yılına kadar geçerli olan değerlendirme esaslarına göre; toplam ağırlıkları 3500 kg'a kadar olan motorlu araçlar motor gücüne göre vergilendirilirken, motosikletler silindir kapasitesine göre, diğer araçlar ise toplam ağırlıklarına göre değerlendirilmektedir (EC, 2002: 9). Toplam ağırlıkları 3500 kg'a kadar olan ve motor gücü 24 kW'a kadar azaltılmış olan araçlarda kW başına aylık 0,6 € alınmaktadır. Toplam ağırlıkları 3500 kg'ın üzerinde olan araçlarda ise vergilendirme şu şekildedir;

- Toplam ağırlığı 12 tona kadar olan araçlarda her ton için 1,55 €, en az 15€
- Toplam ağırlığı 18 tona kadar olan araçlarda her ton için 1,70 €
- Toplam ağırlığı 18 ton ve daha fazla olan araçlarda ise her ton için 1,90 €, en fazla 80 € (EC, 2014: AT).

1 Temmuz 2008 yılından itibaren ülkede uygulanan motorlu taşıtlar vergisi, emisyon ögelerini de içermeye başlamıştır. Bu tarihten itibaren 180 gr/km'ye kadar karbondioksit emisyon salınımı yapan araçlardan her gram için ek 30 € vergi alınmaya başlanmıştır. 1 Ocak 2010 tarihinden itibaren ise araçlar yaymış oldukları karbondioksit emisyon miktarlarına göre A, B ve C olmak üzere 3 kategoriye ayrılmış; 120 gr/km karbondioksit salınımına neden olan araçlar A kategorisinde, 120-160 gr/km arası karbondioksit salınımında bulunan araçlar B kategorisinde, 160 g/km ve üstü araçlar ise C kategorisinden vergilendirilmektedir. Bu sistem ile daha az karbondioksit salınımına neden olan araçlar temel tarifeye göre daha az vergilendirilirken, daha yüksek emisyon salınımı yapan araçlar ise temel tarifeye ek bir vergi ödemek zorunda bırakıldı. Bu yeni uygulama ile A grubundaki araçlar temel tarifeye göre % 10 daha az vergilendirilmektedir. B grubundaki araçlar temel tarifeye göre %4 daha az vergilendirilmektedir. C grubundaki araçlar (en yüksek kirletici konumundaki araçlar) temel tarifeye göre % 10 daha fazla vergilendirilmektedir (ASFINAG, 2009: 1).

Bu vergilendirme sisteminin yanı sıra ülkede binek otomobiller için akaryakıt tüketim vergisi de mevcuttur. Binek otomobillerden, ilk tescil edildiği tarihte yakıt tüketimine göre bir akaryakıt tüketim vergisi alınmaktadır. Bu uygulama ile benzinli ve

dizel araçlar, satış fiyatlarının % 2'sinin akaryakıt kullanım oranıyla çarpılmasıyla elde edilen tutarda vergi ödemektedirler (Çelikkaya, 2010: 69).

Polis araçları, itfaiye araçları, ambulans, askeri araçlar, otobüsler, demiryolu araçları ve yabancı tescil plakalı araçlar (iki ülke arasında karşılıklı anlaşma varsa) vergiden muaf tutulmaktadır (EC, 2002: 10). Araç satın alınması sırasında % 20 oranında KDV alınmaktadır. Engellilere ait araçlar ve elektrikli araçlar KDV' den muaf tutulmaktadır (ITA, 2011: 71).

### 2.1.7. İrlanda

İrlanda da motorlu araçlar üzerinden alınan vergiler araç kayıt vergisi ve motorlu taşıtlar vergisinden oluşmaktadır. Ülkede motorlu araçlar üzerinden yıllık olarak alınan temel vergi motorlu taşıtlar vergisidir. Bu vergi yıllık olarak ödenebileceği gibi yarım yıllık veya çeyrek periyotlar halinde de ödenebilir. Ancak bu vadeli ödeme şeklinde vade arttıkça ödenecek miktar biraz daha yüksek olmaktadır. Ülkede 1 Ocak 2008 ve öncesinde kayıtlı binek araçlar ve motosikletler motor gücüne göre, yük araçları ise ağırlığına göre vergilendirilmekteydi. 2008 sonrasında CO<sub>2</sub> emisyon miktarlarının kriter alındığı bir sisteme geçilmiştir. Ancak 1 Ocak 2008 yılından önce kayıtlı olan araçlar eski sisteme göre vergilendirilmektedir. 1 Ocak 2008 yılından önce kayıt edilen araçlar için motorlu taşıtlar vergisi uygulaması şöyledir;

**Tablo 12: İrlanda'da 2008 Yılından Önce Kayıtlı Araçlar İçin Geçerli Olan MTV**

Motor Kapasitesi (cm <sup>3</sup> )	Yıllık Vergi €
1000- 1200 cm <sup>3</sup>	199 – 320
1200- 1400 cm <sup>3</sup>	358- 385
1400 – 1600 cm <sup>3</sup>	413 – 514
1600- 1800 cm <sup>3</sup>	544 – 636
1800- 2000 cm <sup>3</sup>	673- 710
2000- 3000 cm <sup>3</sup>	906- 1494
3000 cm <sup>3</sup> +	1089
Elektrikli araçlarda motor gücüne bakılmaksızın	120

**Kaynak:** <http://www.environ.ie/en/LocalGovernment/MotorTax/MotorTaxRates/MotorTaxRatesbasedonCO2Emissions/>

2008 yılından sonra kayıtlı olan tüm araçlar için karbondioksit emisyon miktarlarının dikkate alındığı motorlu taşıtlar vergisi ise aşağıdaki Tablo 13’de ki gibidir.

**Tablo 13: İrlanda’ da 1 Ocak 2008 Tarihinden İtibaren Yürürlükte Olan MTV**

Araç Sınıflandırması	CO <sub>2</sub> gr / km	Yıllık Vergi
A0	0	120
A1	1-80	170
A2	80 – 100	180
A3	100- 110	190
A4	110- 120	200
B1	120 – 130	270
B2	130 – 140	280
C	140 – 155	390
D	155 – 170	570
E	170- 190	750
F	190 – 225	1200
G	225 +	2350

**Kaynak:**[http://www.environ.ie/en/LocalGovernment/MotorTax/MotorTaxRates/MotorTaxRatesbasedonCO<sub>2</sub>Emissions/](http://www.environ.ie/en/LocalGovernment/MotorTax/MotorTaxRates/MotorTaxRatesbasedonCO2Emissions/)

Tablo 13’den görüldüğü üzere CO<sub>2</sub> emisyon miktarları arttıkça ödenecek vergi de artmaktadır. Özellikle 140 gr / km ve daha fazla karbondioksit yayan araçlar daha fazla vergilendirilmektedir.

Yük taşıtlarında ise aracın yüksüz ağırlığına göre vergi alınmaktadır. Burada 3000 kg’dan 20000 kg’a kadar ağırlığına sahip araçlardan yıllık olarak en az 33 € (3000 kg bir araç için) , en fazla (20000 kg ve daha üzeri araç için) 5195 € vergi alınmaktadır. Otobüslerde ise, yolcu kapasitesine göre bir vergilendirme mevcuttur (<http://www.environ.ie/>).

Araç tescil vergisi ise kökeni ne olursa olsun ilk defa tescil edilen tüm araçlar üzerinden tescil sırasında alınan vergidir (PwC, 2012: 297). Araç kayıt vergisinin vergilendirme kriterlerinde 1 Temmuz 2008 itibari ile bir değişikliğe gidilmiştir. Bu tarihten önce alınan tüm motorlu araçların tescil vergisi motor büyüklüğüne göre alınmaktaydı. 1 Temmuz 2008 yılından sonra alınan tüm araçlar ise CO<sub>2</sub> emisyon



miktarına ve aracın piyasadaki perakende satış tutarına göre vergi ödenmektedir. 2008 yılının Ocak ve Haziran ayları arasında tescil edilen araçlar ise ilk etapta eski sistemden vergilendirmeye devam edilmekte; ancak, araç sahibi isterse yeni sisteme tabii olabilmektedir (<http://www.lcc.ie/>). 2013 yılı itibariyle 1 Ocak 2008 yılından sonra kayıt altına alınan araçlar için vergi tarifesi aşağıdaki Tablo 14’de ki gibidir;

**Tablo 14: İrlanda’da 1 Temmuz 2008 Sonrasında Alınan Tüm Araçlara Uygulanan Araç Kayıt Vergisi**

Karbondioksit Emisyon Miktarı gr/km	Araç Tescil Vergisi Oranı (Aracın perakende satış tutarının yüzdesi)	Ödenecek Minimum Araç Tescil Vergisi (€)
0-120	%14	280
121-140	%16	320
141-155	%20	400
156-170	%24	480
171-190	%28	560
191-225	%32	640
226 ve üzeri	%36	720

**Kaynak :** PwC, 2012: 298

Tablo 14’de görüldüğü üzere daha fazla CO<sub>2</sub> emisyon salınımına neden olan araçlar için uygulanacak tescil vergisi oranları emisyona göre kademeli olarak artmaktadır. Burada aracın değerinden ziyade emisyon miktarları vergilendirmede ana kriter olarak seçilmiştir. Çünkü bir aracın değeri ne kadar düşük olursa olsun emisyon salınımına göre ödeyeceği minimum vergiler tarifede belirtilmiştir.

Devlete ait araçlar, diplomatik amaçla kullanılan araçlar, engellilere ait araçlar, dağ- mağara- su altı kurtarma araçları, yol yapım araçlarını taşımada kullanılan araçlar, çöp ve temizlik amaçlı kullanılan araçlar, ambulans ve itfaiye araçları gibi birçok araç bu vergi kapsamı dışında tutulmaktadır (<http://www.citizensinformation.ie/>).

### 2.1.8. Finlandiya

Finlandiya’da motorlu araçlar üzerinden iki tür vergi alınmaktadır. Birincisi, ilk araç alımı sırasında ödenen tescil vergisi diğeri ise, yıllık olarak alınan temel vergi ve

dolaşım vergisidir. Finlandiya hükümeti 2008 yılında bir aracın (4500 kg ve daha az) emisyon miktarlarına ve piyasadaki perakende satış tutarına göre bir vergilendirmeyi yürürlüğe koymuştur. Tescil vergisi, emisyon miktarlarının dikkate alındığı, genel perakende fiyatın belirli bir yüzdesi şeklinde hesaplanan ve bir defalık alınan vergi türüdür. Vergi oranları perakende fiyatın % 10'u ile % 40'ı arasında değişmektedir. 61 gr/km CO<sub>2</sub> salınımı yapan araçlar için aracın perakende fiyatın % 10'u, 361 gr/km ve daha fazla CO<sub>2</sub> emisyonuna neden olan araçlar için ise perakende fiyatın % 40'dır. Vergi 10 gr/km CO<sub>2</sub> emisyonu başına yükseltilmektedir. Örneğin 120 gr/km CO<sub>2</sub> emisyonu yapan bir araç için perakende satış fiyatının % 16'sı tahsil edilmektedir. Kamyonetler için vergi, aracın taşıma kapasitesine göre belirlenmektedir. Motosikletler ise motor hacmine göre vergiye tabidir (Rubik ve Mityorn, 2011:3).

Araçlar üzerinden alınan temel vergiye bakıldığında ise AB üyesi ülkelerden farklı bir uygulama görülmektedir. Vergilendirme mantığı karbondioksit salınım miktarına dayanmasına rağmen burada ayırıcı ve ilginç olan nokta Finlandiya'da bu verginin günlük olarak hesaplanmasıdır. 1.1.2012 tarihinden itibaren binek araçlar ve kamyonetler için CO<sub>2</sub> emisyon miktarına göre 11,8'den 166 Cent'e kadar göre değişen miktarlarda temel bir vergi alınmaktadır. CO<sub>2</sub> emisyon miktarı kilometre başına 0 gram olduğunda bir günlük vergi gün başına 11,8 Cent'dir (365 gün için 43 €). CO<sub>2</sub> emisyonu kilometre başına 400 gram veya daha fazla olduğunda bir günlük vergi 166 cent'dir (365 günde 606 €) (EC, 2014: FI).

Dolaşım vergisi ise, kullanılan yakıt türüne göre günlük olarak hesaplanmaktadır. Binek araçlarda bu miktarlar;

- Elektrikli araçlarda günlük 1,5 Cent,
- Elektrikli ve benzinli araçlarda günlük 0,5 Cent,
- Elektrikli ve dizel araçlarda günlük 4,9 Cent,
- Gazlı araçlarda günlük 3,11 Cent,
- Diğer yakıt türüyle çalışan araçlarda ise günlük 5,5 cent,
- Kamyonlarda ise bu vergi aks sayısına göre alınmakta ve aks sayısı arttıkça alınan vergi miktarları artmaktadır (EC, 2014: FI).

Finlandiya’da bu vergiye ilişkin indirim, muafiyet, verginin tahsili gibi işlemler merkezi yönetim tarafından belirlenmektedir. Ambulans, kurtarma araçları, motorlu karavanlar, veterinerlik hizmetlerinde kullanılan taşıtlar, cenaze araçları vb. diğer ülkelerde de genelde görülen araçlar bu vergiden muaf tutulmaktadır. Bu ülkede motorlu taşıtlar vergisi ödemeleri yerel otoritelere yapılmaktadır. Ayrıca vergi 12 aylık vergi dönemleri için eşit taksitler halinde ödenmektedir (EC, 2001: 38-39).

### **2.1.9. Diğer AB Ülkeleri**

İtalya’da motorlu taşıtlar vergisi ilk defa 1953 yılında dolaşım vergisi adıyla alınmaya başlanmıştır. Verginin mükellefi, taşıtları kullanıp kullanmadığına bakılmaksızın motorlu araç sahipleridir. İtalya da CO<sub>2</sub> emisyon bazlı vergi uygulamasını sonradan kabul eden ülkelere biridir. Vergi matrahının belirlenmesinde motosikletler için silindir hacmi kriteri kullanılır iken toplu taşıma araçları için beygir gücü, yolcu koltuğu sayısı, azami yük ağırlığı kriterleri kullanılmaktadır. Binek araçlardan ise karbondioksit bazlı vergilendirmenin yanı sıra 151- 196 € arası araç tescil vergisi alınmaktadır. Bunun yanı sıra 1700 ve daha üzeri motor gücüne sahip araçlar lüks otomobil kategorisine dahil edilmekte ve bu araçlar üzerinden de lüks araç vergisi adı altında bir vergi alınmaktadır. Araç satın alımı sırasında % 20 oranında KDV alınmaktadır (ITA, 2011: 79).

Kar amacı gütmeyen kuruluşlara ait araçlar, engellilere ait araçlar, askeri araçlar, İtalya Cumhurbaşkanlığı filosuna dahil araçlar motorlu taşıtlar vergisinden muaftır (EC, 2014: IT). Avrupa ülkeleri içerisinde elektrikli araçlara teşvik sunmayan ülkeler arasında sadece İtalya ve Lüksemburg yer almaktadır (Çelikkaya, 2010: 68).

Belçika’da bir motorlu araç tescil edilip devlet yollarını kullanmaya başlamasıyla birlikte tescil vergisi, yıllık dolaşım vergisi, tamamlayıcı dolaşım vergisi gibi vergilerin kapsamına girmektedir. Bu ülkedeki motorlu taşıtlar vergisi bizim sistemimizde olduğu gibi aracın motor hacmine ve silindir kapasitesine göre alınmaktadır. Araç tescil vergisi aracın yaşına ve Euro emisyon miktarlarına göre hesaplanmaktadır. Dolaşım vergisi ise, emisyon miktarlarına göre alınmaktadır (PwC, 2012: 65-71). Bu vergilerin yanı sıra bir de Belçika, Hollanda, Danimarka ve Lüksemburg arasında 1994 yılında imzalanan ve Eurovignette adıyla anılan kullanıcı ücreti ile ağır yük araçlarının sahip oldukları aks

sayısına göre bu ülkelerdeki otoyolların kullanımı dolayısıyla ödedikleri vergi mevcuttur (EC, 2014: BE).

Belçika'da görülen bir diğer farklı uygulama ise, Wallon diye adlandırılan bölgede uygulanan ödül – ceza sistemidir (bonus-malus). 60 gr/km ve daha az CO<sub>2</sub> emisyonuna neden olan araçlar için 500 € ile 2500 € arasında bir ödül sistemi uygulanırken; 145 gr/km ve daha fazla emisyon salınımına neden olan araçlar için ise maksimum 2500 € (225 gr/km ve daha fazla salınımına neden olan araçlar için) ceza sistemi uygulanmaktadır (ACEA: 2013: 1).

Belçika AB üyesi ülkeler içerisinde vergi oranlarının bölgesel yönetimler tarafından belirlendiği iki ülkeden biridir (diğer ülke Slovakya). Vergi gelirlerini ise yerel yönetimler ve bölgesel yönetimler birlikte tahsil etmektedir (EC, 2014: BE).

Yunanistan'da motorlu araçlar üzerinden araç tescil vergisi ve dolaşım vergisi alınmaktadır. Araç tescil vergisi tüm araçlarda motor silindir hacmine göre alınmaktadır. Dolaşım vergisi ise 1 Kasım 2010'dan önce motor gücü kapasitesine göre alınırken bu tarihten sonra tescil edilen araçlar için CO<sub>2</sub> emisyon miktarına göre alınmaktadır. Eski tarifede 50 cm<sup>3</sup> ve altı motor gücüne sahip araçlar vergiden muaf tutulurken, motor gücü arttıkça vergilendirme artmaktaydı. Örneğin 51 cm<sup>3</sup>- 300 cm<sup>3</sup> arasındaki bir araç 22 €, 1358 cm<sup>3</sup> – 1548 cm<sup>3</sup> arasındaki bir araç 240 € öderken 1549 cm<sup>3</sup>- 1378 cm<sup>3</sup> arasındaki bir araç 265 € ödemekteydi. Bu oran kademeli olarak artmakta ve maksimum 4000 cm<sup>3</sup> üzeri araçlardan yıllık 1320 € vergi alınmaktaydı (<http://livinggreece.gr/>). Yeni sistemle ise, 0 gr/km – 100 gr/km arası karbondioksit yayan araçlar vergiden muaf tutulmuştur. Bu sistemde de kademeli olarak bir artış söz konusu olup, en az 101 - 120 gr/km arası karbondioksit emisyonu salan araçlar için km başına 0,90 €, en fazla ise 251 gr/km ve üzeri CO<sub>2</sub> salınımı yapan araçlar için ise km başına 3,40 € dolaşım vergisi tahsil edilmektedir (ACEA: 2013: 1- 3).

Motosikletler için silindir hacmine göre, kamyonetler için brüt ağırlığa göre (minimum 1500 kg 75 €, maksimum 4000 kg ve üzeri 1490 €), otobüsler için yolcu koltuk sayısına göre (33 ve altı 210 €, 34-50 arası 410 €, 51 ve üzeri koltuk sayısı için 510 €) vergi tahsil edilmektedir. Bu oranlar özel kullanımlı araçlar için geçerlidir. Kamu araçları

için 2010 yılından önce yıllık 290 € dolaşım vergisi alınırken bu tarihten sonra ise özel araçlardaki sisteme geçilmiştir. Fakat kamu araçları için uygulanan rakamlar özel araçlara göre daha düşüktür (EC, 2014: GR).

İspanya'da motorlu taşıtlar vergisini toplama yetkisi yerel yönetimlere aittir. Bu vergi yerel yönetimlerin gelirleri içerisinde önemli bir paya sahiptir. Vergi uygulamalarında bu yönetimler arası farklılıklar görülmektedir. Yerel yönetimlere bu vergi üstünde daha çevreci araçlara yönelik % 75'e varan indirim hakkı tanınmıştır. Vergi mükellefiyeti araçların kayıt edilmesiyle başlamaktadır. Vergi, otomobillerde beygir gücüne, otobüslerde yolcu koltuğu sayısına, kamyonlarda aracın toplam ağırlığına göre alınmaktadır. Araç kayıt vergisi ise 2008 yılından itibaren CO<sub>2</sub> emisyon salınımı miktarına göre alınmaya başlanmıştır. 120 gr/ km ve altı CO<sub>2</sub> emisyon miktarının altında salınımına neden olan araçlar vergi dışı tutulmuşlardır. 120 gr'dan sonra başlayan vergilendirme karbondioksit miktarının kademeli artışına göre % 3,75 ve % 14,75 arasında değişmektedir. Gemi, tekne, uçak gibi araçlarda ise %11- % 12 arasındadır. Araç alımı sırasında % 21 KDV alınmaktadır. Diğer ülkeleri açıklarken genel olarak sayılmış olunan ambulanslar, itfaiye araçları, özürllü araçları vs. bu ülkede de vergiden muaf tutulmaktadır (EC, 2014: ES).

Malta'da tescil vergisi aracın kayıt değeri, uzunluğu ve CO<sub>2</sub> emisyon miktarlarını dikkate alan bir formül ile hesaplanmaktadır. Yıllık dolaşım vergisi ise aracın yaşına ve CO<sub>2</sub> emisyon miktarına dayanmaktadır. Ancak ilk 5 yıl boyunca sadece CO<sub>2</sub> emisyon miktarlarına dayanan vergi miktarı 100 gr/km CO<sub>2</sub> yayan araçlar için 100 €, 150 ve 180 gr/ km arası CO<sub>2</sub> yayan araçlar içinse 180 €'dur.

Romanya'da özel kirlilik vergisi, (tescil vergisi) CO<sub>2</sub> emisyonları, silindir kapasitesi ve egzoz emisyon standartlarına dayanmaktadır. Portekizde ise, tescil vergisi aracın motor gücü ve CO<sub>2</sub> emisyon miktarına göre hesaplanmaktadır. Yıllık dolaşım vergisi ise, 2007 yılından itibaren aracın yaşı, silindir kapasitesi ve CO<sub>2</sub> emisyon miktarına bakılarak alınmaktadır. Kıbrıs'ta da motor kapasitesine göre alınan motorlu taşıtlar vergisinin CO<sub>2</sub> bazlı vergilendirmeye uyumu sağlanmıştır (EC, 2014: AB).

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### 3. TÜRKİYE'DE MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ UYGULAMASI, AB İLE KARŞILAŞTIRILMASI VE MODEL ÖNERİSİ

Bu bölümde ilk olarak motorlu taşıtlar vergisinin Türkiye'deki uygulaması incelenmiştir. Bu kapsamda, motorlu taşıtlar vergisinin vergi sistemi içerisindeki yeri, gelişimi, konusu, mükellefi, tarife yapısı, muafiyet ve istisnalar, tarh, tebliğ ve tahsili hakkındaki bilgiler ayrıntılı bir şekilde incelenmiş ayrıca motorlu araç satışı sırasında alınan özel tüketim vergisi ve katma değer vergisinin yanında yakıt içerisindeki vergilerden de bahsedilmiştir. Ardından Türk MTV'sinin AB ile karşılaştırılması yapılmış ve bu bilgiler eşliğinde bir model önerisi sunulmuştur.

#### 3.1. Türkiye' de Motorlu Taşıtlar Vergisinin Vergi Sistemi İçerisindeki Yeri ve Gelişimi

Motorlu taşıtlar vergisi, Türk vergi sisteminde servet üzerinden alınan vergiler içerisinde değerlendirilmektedir. Bu vergi türü, servetin tamamını değil de sadece servetin belirli bir unsurunu vergilendirdiği için özel servet vergileri kapsamına girmektedir. Ayrıca belirli aralıklarla düzenli bir şekilde alınmasından dolayı bu vergi sürekli servet vergileri arasında yer almaktadır (Erdem ve diğerleri, 2003: 158).

Genel itibariyle bakıldığı zaman, verginin konusunu otomobil, kamyon, otobüs, motosiklet, uçak gibi kara ve hava taşıtları oluşturmaktadır. Mükellefi ise, bu araçları yetkili makamlara kayıt ettiren gerçek ve tüzel kişidir. Vergi bu araçların kayıt edilmesiyle doğmuş sayılmaktadır. Aracın ağırlığı, yaşı, motor silindir hacmi gibi değerlerinin göz önüne alındığı bu vergi spesifik esaslı bir matraha sahiptir (Orhaner, 2007: 216).

Motorlu taşıtlar vergisi vergi sistemimize ilk defa 1957 yılında 9548 sayılı kanunla girmiştir. Hususi Otomobil Vergisi olarak adlandırılan bu kanunla hem ticari hem de binek

araçlar vergilendirilmiştir. Hususi Otomobil Vergisi, taşıtları ağırlıklarına göre vergilendirirken; ticari araçları binek araçlara göre daha az vergilendirmiştir. 1963 yılında ise 197 sayılı kanunla daha önce uygulanan Trafik Resmi ile Hususi Otomobil Vergisi birleştirilmiş ve tek bir vergi haline getirilip, daha basit ve modern bir vergi sistemi ortaya çıkartılmıştır. Ancak bu kanun da sadece motorlu kara taşıtlarını vergilendirmekle sınırlı kalmıştır. 1980 yılında 2348 sayılı kanunla verginin kapsamına kara taşıtlarının yanı sıra hava ve deniz taşıtları da dahil edilmiş ve bu kanun ile modern anlamda motorlu taşıtlar vergisinin ilk adımı atılmıştır (Şahinligil, 2013: 29).

Motorlu taşıtlar vergisi günümüzdeki halini alıncaya kadar süreç içerisinde sürekli değişime uğramıştır. 1981 yılında yapılan değişiklikle yerel yönetimlerin bu vergiden pay alması yürürlükten kaldırılmıştır. 1984 yılında motosikletlerden motorlu taşıtlar vergisi alımı iptal edilmiş, taşıt pulu uygulamasına geçilmiş ve vergiler %100 gibi büyük bir oranda artışa tabii tutulmuştur. Vergi miktarındaki artış 1988 yılında çıkarılan 3418 sayılı kanunla devam etmiş ve % 500 gibi çok yüksek bir oranda vergi artışı yapılmıştır. Aynı yılda çıkarılan 3505 numaralı kanunla bakanlar kuruluna motorlu taşıtlar vergisi oranlarını 10 katına kadar arttırma yetkisi tanınmış, 1992 yılındaki 3858 numaralı kanunla da bu yetki oranı 20 katına çıkarılmıştır. İlerleyen yıllarda çıkarılan kanunlarla bakanlar kurulunun bu vergi üzerindeki etkinliği arttırılmıştır (1993’de çıkarılan 3946 sayılı kanun ve 2000 yılında çıkarılan 4605 sayılı kanun) (Karadeniz, 2011: 36-38).

2000’li yıllardan sonra yapılan değişiklikler ise, genellikle istisnaların genişletilmesi şeklinde olmuştur. 2003 yılında Bingöl’de meydana gelen deprem dolayısıyla o bölgede bulunan araçların ve TMSF’nin elindeki banka araçlarının vergiden istisna tutulması, 2008 yılında SGK, Türkiye Kızılay Derneği ve Türkiye İş Kurumu gibi kurumların araçlarının vergiden istisna tutulması hakkında düzenlemeler yapılmıştır. 2009 yılında ise çıkarılan 5897 sayılı kanun ile daha önce motorlu taşıtlar vergisi kapsamında olan deniz taşıtları bu vergi kapsamından çıkarılmış ve vergi kapsamında sadece kara ve hava taşıtları kalmıştır (MTVK, 2008: madde 4). Kanunla yapılan bu değişikliklerin yanı sıra 2014 yılı bütçe tasarısı görüşmelerinde iklim değişikliği ve hava kirliliğinden dolayı motorlu taşıtlar vergisi uygulamasında araçların emisyon salınımlarına göre vergilendirilmesi görüşülmüş ancak şu an itibariyle bu düşünceler bir kanun metnine dönüşüp uygulamaya geçirilememiştir (Alp, 2013).

Motorlu taşıtlar vergisinin vergi gelirleri içerisindeki payına bakıldığında yıllar itibariyle sürekli bir artışın söz konusu olduğu görülmektedir. MTV'nin toplam vergi gelirleri içindeki payı 2000 yılında %0,8, 2013 yılında ise %2,4'dür. Aşağıdaki tabloda motorlu taşıtlar vergisinden elde edilen gelirlerin toplam vergi gelirleri içerisindeki payı verilmiştir.

**Tablo 15: MTV'den Elde Edilen Gelir ve MTV Gelirlerinin Toplam Vergi Gelirleri İçerisindeki Payı**

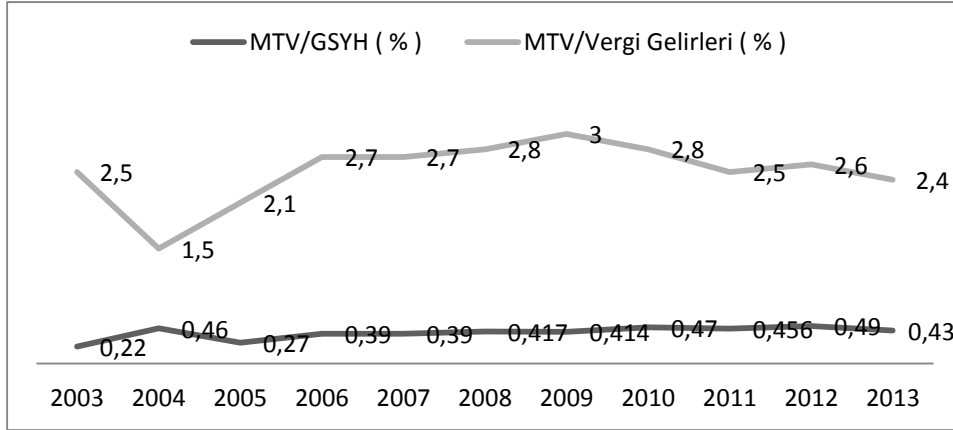
Yıllar	Toplam Vergi Geliri	Toplam MTV Geliri	Motorlu Taşıtlar Vergisinin Vergi Gelirleri İçerisindeki Payı (%)
2000	26,503,698	212,029	0,8
2001	39,735,928	357,623	0,9
2002	59,631,687	655,948	1,1
2003	82,491,000	1,530,326	1,8
2004	100,373,000	2,330,411	2,3
2005	119,628,000	3,436,189	2,8
2006	164,101,909	4,455,860	2,7
2007	18,768,858	5,232,200	2,7
2008	211,887,601	6,110,660	2,8
2009	224,504,298	7,062,625	3,0
2010	273,471,884	7,802,005	2,8
2011	332,491,753	8,606,653	2,5
2012	366.963.795	9.420.467	2,6
2013	423.397.275	10.384.478	2,4

**Kaynak:** [http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/VI/GBG1.htm](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/GBG1.htm), [www.agri.ankara.edu.tr/economy/1185\\_\\_motorlutasitvergisi.ppt](http://www.agri.ankara.edu.tr/economy/1185__motorlutasitvergisi.ppt) ve <http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=REV> adreslerindeki kaynaklarından derlenmiştir

Motorlu taşıtlar vergisinden elde edilen gelirlerin vergi gelirleri içerisinde bu kadar yüksek bir pay oluşturmasının altında yatan nedenlerin en başında bu vergi türünde kayıp ve kaçak oranının az, kontrol mekanizmasının kolay ve tahsilatın diğer vergilere göre daha kolay olması gelmektedir (Ulusoy ve Akdemir, 2013: 103). Şekil 1'de motorlu taşıtlar vergisinin vergi gelirleri içerisindeki payı ve GSYH içerisindeki payı birlikte ele alınmıştır.



**Şekil 1: Motorlu Taşıtlar Vergisi Gelirlerinin GSYH ve Toplam Vergi Gelirleri İçerisindeki Payı**



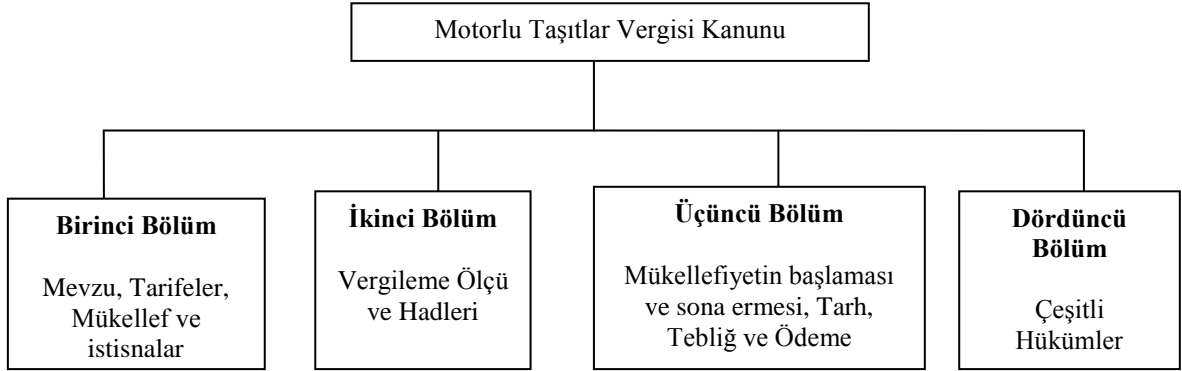
**Kaynak:** [http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/VI/GBG1.htm](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/GBG1.htm), [www.agri.ankara.edu.tr/economy/1185\\_\\_motorlutasitvergisi.ppt](http://www.agri.ankara.edu.tr/economy/1185__motorlutasitvergisi.ppt) ve <http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=REV> adreslerindeki kaynaklarından derlenmiştir

Motorlu taşıtlar vergisinin GSYH içerisindeki payı 2000’li yıllar itibariyle sürekli artış içerisindedir. 2009 yılında deniz taşıtlarının MTV’den istisna tutulması MTV gelirlerinde bir azalmaya sebep olmuştur. 2013 yılı itibariyle bu vergiden elde edilen gelirler GSYH’nın %0,43’ünü oluşturmaktadır.

### 3.2. Verginin Konusu

MTVK dört bölüm ve 18 maddeden oluşmaktadır. Motorlu taşıtlar vergisinin konusu ve kapsamına giren araçlar MTVK’nın ilk bölümünde açıkça belirtilmiştir. Şekil 2’de ise 197 sayılı MTVK’nın bölümleri verilmiştir.

## Şekil 2: Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Bölümleri



**Kaynak :** MTVK, 1963: madde 1-18

Motorlu taşıtlar vergisi kanunun birinci bölümünde yer alan 1. Maddeye göre motorlu taşıtlar vergisinin konusu her türlü kara ve hava taşıtlarıdır. 30 Haziran 2009 yılından önce bu kapsama deniz taşıtları da girmekteydi, ancak daha sonra 5897 numaralı kanun ile yapılan değişiklikle deniz taşıtları MTV kapsamından çıkarılmıştır. Motorlu taşıtlar vergisi kapsamından çıkarılan deniz taşıtları devlete hiç ödeme yapmayacak anlamına gelmemektedir; çünkü bu araçlar boyutlarıyla orantılı olarak harç ödemek zorundadırlar. Buna ek olarak, 10 beygir gücünün altındaki deniz taşıtları da motorlu araç olmasına rağmen bu verginin dışında bırakılmışlardır (<http://www.adf.org.tr/>). Deniz taşıtlarının vergi dışı bırakılmasındaki amaç denizciliğin geliştirilmesi, vatandaşlar üzerindeki mali yükün hafifletilmesi, kayıt dışılığın önlenmesi, vergi dışı kalmak için yabancı bayrak takanların Türk Bayrağı'na geçişinin özendirilmesi, denetimin ve belgelendirmenin sağlanmasıdır (Turan, 2009: 1). Özellikle son dönemlerde bu tarz deniz taşıtlarının rahatlıkla vergi cenneti ülkelere kayıt yapılması bu uygulamaya neden olmuştur.

Bir aracın motorlu taşıtlar vergisi kapsamına alınması için sadece motorlu bir araç olması yeterli değildir. Yetkili makamlara kaydı ve tescili yapılmayan araçlar ile kanunda açıkça sayılmamış olan araçlar motorlu taşıtlar vergisi kapsamında değerlendirilmemektedir. Örneğin, kanunda adı geçmeyen traktörün yanı sıra balon, planör, bisiklet gibi araçlar bu vergi kapsamında ele alınmamaktadırlar (Heper, 2005: 268). Ayrıca tren, tramvay gibi toplu taşıma araçları da bu vergi kapsamında değerlendirilmemektedir.

Bir aracın motorlu taşıtlar vergisi kapsamına girebilmesi için mutlaka sicil bürolarına aracın kaydının yapılması gerekmektedir. Aksi takdirde kaydı yapılmayan araçlar bu verginin kapsamına girmez. İlk bölümde kısaca tanımları verilmiş olunan otomobil, motosiklet, minibüs, otobüs, kaptıkaçtı, arazi taşıtı, panelvan, kamyonet, motorlu karavan, kamyon, çekici gibi araçlar bu verginin konusuna giren araçlardır. Bu araçlar üretilseler dahi ilgili bürolara kayıt yapılmadan motorlu taşıtlar vergisi kapsamına alınmazlar. Bu noktalardan hareketle motorlu taşıtlar vergisinin konusunu (Pehlivan, 2013: 321) ;

- Karayolları trafik kanunu kapsamında trafik şubelerince veya trafik bürolarınca kayıt altına alınmış olan kara taşıtları,
- Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nce kayıt altına alınan uçak, helikopter gibi hava araçları,

### **3.3. Vergiyi Doğuran Olay**

Motorlu taşıtlar vergisinde vergiyi doğuran olay, motorlu araçların yetkili makamların siciline kayıt ve tescil edilmesidir. Buradan anlaşılacağı üzere kayıt ve tescil edilmeyen araçlar bu vergi kapsamında değildirler. Yani bir kişi aldığı aracı ilgili sicil makamlarına tescil ettirmese, trafiğe çıkmamak şartı ile bu verginin mükellefi olmaktan kurtulur ve vergi doğmamış olur (Bilici, 2011: 269).

### **3.4. Verginin Mükellefi**

Motorlu Taşıtlar Vergisinin mükellefi; trafik, belediye veya liman sicili ile Ulaştırma Bakanlığı'na tutulan sivil hava vasıtaları sicilinde adlarına motorlu taşıt kayıt ve tescil edilmiş olan gerçek ve tüzelkişilerdir (MTVK, 1963: madde 3).

Mükellefiyetin başlaması, motorlu kara taşıtları için trafik şubelerine ve trafik bürolarına, hava taşıtları için ise Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne bu araçların kayıt edilmesiyle başlanmaktadır. Mükellefiyetin başlangıcında ve sona erişinde aracın kayıt ve tescil zamanı dikkate alınmaktadır. Ocak ve Haziran ayları arasında kayıt ve tescil edilen araç sahipleri kayıt yapılan yılın başından itibaren, Temmuz

ve Aralık ayları arasında kayıt ve tescil edilen araç sahipleri ise Temmuz ayından itibaren bu verginin mükellefi olmaktadır. Kayıtlı olan araçların devredilmesi sırasında ise, eğer araç Ocak ve Haziran ayları arasında devir ediliyorsa Temmuz ayının başından itibaren, Temmuz ve Aralık ayları içerisinde devrediliyor ise takip eden yılın başından itibaren mükellefiyet başlamaktadır. Mükellefiyet, aracın kaydının ilgili sicilden silmesiyle sona ermektedir. Mükellefiyetten çıkma konusunda da süre kavramı önemli olup yukarıda mükellefiyetin başlangıcı için verilmiş olunan süreler burada da geçerlidir. Yani süre kavramı mükellefiyetin başlangıcında ve sona ermesinde büyük rol oynamaktadır. Ayrıca bir mükellefin aracının hırsızlık sonucu çalınması durumunda ise bu aracın tescil kaydının ilgili makamlara başvurularak sildirilmesi gerekmektedir. Bu şekilde çalınan araca ilişkin mükellefiyet bu bilginin tescil bürosuna bildirilmesi ile sona ermektedir ([www.agri.ankara.edu.tr/](http://www.agri.ankara.edu.tr/)).

### **3.5. Vergi Tarifesi**

Motorlu taşıtlar vergisinin tarifesi belirlenirken vergiye konu olan motorlu aracın yaşı, silindir hacmi, ağırlığı, motor gücü, taşıma kapasitesi gibi özellikleri dikkate alınmaktadır. Bu kriterlerden anlaşılacağı üzere motorlu taşıtlar vergisinin matrahı spesifik bir yapıya sahiptir. 2009 yılına kadar ülkemizde motorlu taşıtlar vergisine ait 4 tarife bulunmaktaydı. 2009 yılında 5897 sayılı kanun kapsamında deniz taşıtlarının vergi dışı bırakılması ile bu tarife sayısı 3'e düşürülmüştür (MTVK, 1963 madde 5-6).

I sayılı tarife ile otomobiller, kaptı kaçtılar, arazi taşıtları ve motosikletler motor silindir hacmi ve araçların yaşlarına göre bir vergilendirmeye tabii tutulmaktadırlar.

**Tablo 16: 1 Ocak 2014 Tarihinden İtibaren Geçerli Olan I sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesi**

Motor Silindir Hacmi (cm <sup>3</sup> )	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Miktarı (TL)				
	1 - 3 yaş	4 - 6 yaş	7 - 11 yaş	12 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
1-Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri					
1300 cm <sup>3</sup> ve aşağısı	537,00	375,00	210,00	159,00	58,00
1301 - 1600 cm <sup>3</sup> e kadar	859,00	644,00	375,00	265,00	102,00
1601 - 1800 cm <sup>3</sup> e kadar	1.514,00	1.185,00	698,00	426,00	166,00
1801 - 2000 cm <sup>3</sup> e kadar	2.385,00	1.839,00	1.080,00	644,00	255,00
2001 - 2500 cm <sup>3</sup> e kadar	3.578,00	2.598,00	1.623,00	970,00	385,00
2501 - 3000 cm <sup>3</sup> e kadar	4.987,00	4.339,00	2.711,00	1.460,00	537,00
3001 - 3500 cm <sup>3</sup> e kadar	7.595,00	6.834,00	4.117,00	2.056,00	755,00
3501 - 4000 cm <sup>3</sup> e kadar	11.940,00	10.310,00	6.073,00	2.711,00	1.080,00
4001 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	19.541,00	14.654,00	8.679,00	3.902,00	1.514,00
2-Motosikletler					
100 - 250 cm <sup>3</sup> e kadar	102,00	78,00	58,00	37,00	16,00
251 - 650 cm <sup>3</sup> e kadar	210,00	159,00	102,00	58,00	37,00
651 - 1200 cm <sup>3</sup> e kadar	537,00	320,00	159,00	102,00	58,00
1201 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	1.298,00	859,00	537,00	426,00	210,00

**Kaynak :** MTVK, 1963: madde 5

Bu tarife yapısına göre aracın motor silindir hacmi yükseldikçe ödeyeceği vergi miktarı artmakta, yaşı arttığı zaman ise ödeyeceği vergi miktarı azalmaktadır. En fazla vergiyi motor gücü en yüksek olan sıfır araçlar verirken, en düşük vergiyi ise motor gücü en düşük olan en eski araçlar vermektedir.

II sayılı tarife ise I sayılı tarifede sayılmamış olan motorlu kara taşıtlarının yer aldığı tarife türüdür. Bu tarife ile minibüsler taşıt cinsi ve yaş kriterine göre, panelvan ve motorlu karavanlar motor silindir hacmi ve yaş kriterlerine göre, otobüs ve benzerleri oturma kapasitesi ve yaş kriterine göre, kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri ise azami toplam ağırlıklarına ve yaş kriterine göre vergiye tabii tutulmaktadır (Öncel ve diğerleri, 2010: 394). Minibüslerde yaş arttıkça vergi artmakta, panelvanlarda ise motor silindir

hacmi büyüdükçe vergi miktarı artmaktadır. Otobüslerde oturma yeri sayısı, kamyonet, kamyon ve çekicide de toplam ağırlıklar arttıkça ödenecek vergi miktarları artmaktadır.

**Tablo 17: 1 Ocak 2014 Tarihinden İtibaren Geçerli Olan II sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesi**

Taşıt Cinsi ve Oturma Yeri / Motor Silindir Hacmi/ Azami Toplam Ağırlık	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Miktarı (TL)		
	1 - 6 yaş	7 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
1) Minibüs	644,00	426,00	210,00
2) Panelvan ve motorlu karavanlar			
1900 cm <sup>3</sup> ve aşağısı	859,00	537,00	320,00
1901 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	1.298,00	859,00	537,00
3) Otobüs ve benzerleri (oturma yeri)			
25 kişiye kadar	1.623,00	970,00	426,00
26 - 35 kişiye kadar	1.947,00	1.623,00	644,00
36 - 45 kişiye kadar	2.166,00	1.839,00	859,00
46 kişi ve yukarısı	2.598,00	2.166,00	1.298,00
4) Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (azami toplam ağırlık)			
1.500 kg'a kadar	579,00	385,00	190,00
1.501 - 3.500 kg'a kadar	1.168,00	678,00	385,00
3.501 - 5.000 kg'a kadar	1.753,00	1.460,00	579,00
5.001 - 10.000 kg'a kadar	1.947,00	1.654,00	777,00
10.001 - 20.000 kg'a kadar	2.338,00	1.947,00	1.168,00
20.001 kg ve yukarısı	2.925,00	2.338,00	1.360,00

**Kaynak :** MTKV, 1963: madde 5

Tarife yapısından görüldüğü üzere minibüslerde aracın yaşının artması ödenecek vergi miktarını azaltmaktadır. Bu durum kamyonet, çekici gibi yük taşıtları için de geçerlidir. Otobüslerde ise vergi miktarını arttıran kriter oturma kapasitesidir. Yani bir otobüs ne kadar çok yolcu taşıma kapasitesine sahip ise o kadar çok vergi ödemektedir.

Yat, kotra gibi motorlu teknelerin motor gücü ve yaşlarına göre alınan III sayılı tarife 30.06.2009 tarihine kadar geçerli olmuş ve 5897 sayılı kanunun 2 inci maddesiyle yürürlükten kaldırılmıştır.

Uçak ve helikopterler (Türkkuşu, Türk Hava Kurumuna ait olanlar hariç) aşağıdaki (IV) sayılı tarifeye göre vergilendirilir. MTVK'nın 6'ncı maddesinin birinci fıkrasına göre; Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan sivil hava vasıtaları siciline, zirai ilaçlama amacıyla kullanılmak üzere kayıt ve tescil edilmiş olan uçaklar için, bu tarifede belirtilen motorlu taşıtlar vergisi tutarları yüzde 25 oranında uygulanır (MTVK,1963: madde 6 )

**Tablo 18: 1 Ocak 2014 Tarihinden İtibaren Geçerli Olan IV Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesi**

Taşıt Cinsi ve Azami Kalkış Ağırlığı	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)			
	1 - 3 yaş	4 - 5 yaş	6 - 10 yaş	11 ve yukarı yaş
Uçak ve helikopterler				
1.150 kg'a kadar	10.853,00	8.679,00	6.509,00	5.206,00
1.151 - 1.800 kg'a kadar	16.283,00	13.023,00	9.768,00	7.814,00
1.801 - 3.000 kg'a kadar	21.712,00	17.369,00	13.023,00	10.420,00
3.001 - 5.000 kg'a kadar	27.143,00	21.712,00	16.283,00	13.023,00
5.001 - 10.000 kg'a kadar	32.572,00	26.057,00	19.541,00	15.631,00
10.001 - 20.000 kg'a kadar	38.002,00	30.401,00	22.798,00	18.234,00
20.001 kg ve yukarısı	43.431,00	34.742,00	26.057,00	20.845,00

**Kaynak:** (MTVK, 1963: madde 5).

Bu tarifedeki yaş kriteri de diğer tarifelerde olduğu gibi işlemektedir. IV sayılı tarifeyi diğer tarifelerden ayıran kriter ise, uçak ve helikopterlerin azami toplam kalkış ağırlığına göre vergilendirilmesidir.

### **3.5.1. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Kasko Sigortası Değerinin Belirlenmesi ve Kasko İndirimi Uygulaması**

Tarifelerde görüldüğü gibi motorlu taşıtlar vergisinde aracın değeri dikkate alınmamaktadır. Fakat bu durumun bir istisnası kasko değeri uygulamasıdır. I sayılı tarifede yer alan araçların vergi tutarlarının belirlenmesinde kasko değerleri önemli yer tutmaktadır. Kasko değeri indirimi sadece I sayılı tarifede yer alan araçlar için geçerlidir.

Diğer tarifede yer alan minibüs, kamyon vb. araçların bu uygulamadan yararlanma hakları yoktur (Hoşgör, 2012: 1).

Kasko değeri, aracın kasko yapılacağı tutarı göstermektedir. Kasko değerleri listesi, Türkiye Sigorta Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği tarafından belirlenmektedir. Bu listede yaş kriteri göz önünde tutulmaktadır ve eğer bir araç sahibinin bir yılda ödemiş olduğu vergi o araca ait kasko sigorta değerinin % 5'ni aşar ise o araç aynı yaş grubuna ait bir alt kademedede yer alan vergi tutarı üzerinden vergiye tabii olmaktadır (Tokmakkaya ve Kandemir, 2010: 1). Ancak bu şekilde hesaplanan tutar ödenecek vergi miktarından büyük ise bu uygulamadan yararlanılmamaktadır Yani kasko değeri uygulamasına göre 3000 TL vergi ödemesi gereken kişi mevcut tarife ile 2500 TL vergi ödüyor ise kasko değeri indirim uygulanmasından faydalanamayacaktır. Bakanlar Kuruluna bu oranın indirimi hakkında yetki tanınmıştır. Esas olarak kanunda bu oran % 6 olarak geçmektedir. Ancak Bakanlar Kurulu bu yetki hakkını kullanarak 2004 yılında bu oranı % 5 olarak belirlemiştir (Hoşgör, 2012: 1).

Örneğin; 2010 model 4 yaşında ve 2200 cm<sup>3</sup> motor gücüne sahip olan bir aracın Türkiye Sigorta Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği tarafından tespit edilen kasko değerinin 40.000 TL olduğunu varsayalım. Bu araca ait kasko değeri indirimi şöyle hesaplanmaktadır:

- $40.000 \times \% 5 = 2000$  TL (Aracın kasko sigorta değeri  $\times$  % 5)
- İkinci aşamada aracın I sayılı tarifeye göre ödemesi gereken vergi miktarı bulunur. 2014 yılına geçerli olan I sayılı tarifeye göre 4 yaşındaki 2200 cm<sup>3</sup> motora sahip bir aracın 2.598 TL vergi ödemesi gerekmektedir.
- Aracın tarifeye göre ödeyeceği vergi miktarı olan 2,598 TL, otomobilin kasko değerine göre hesaplanan 2000 TL'den fazla olduğundan dolayı bu mükellef aynı yaş grubuna ait bir alt kademededen vergilendirilecektir. Yani bu mükellefin ödeyeceği vergi miktarı 1,839 TL olacaktır. Eğer burada kasko değerine göre yapılan hesaplama sonucu ortaya çıkan rakam ödeyeceği vergi miktarından yüksek bir tutar olsaydı bu mükellef bu uygulamadan yararlanamayacaktı ve direkt motorlu taşıtlar vergisi tarifesindeki değeri üzerinden vergilendirmeye tabii olacaktı.



Ancak bu noktada Şu bilgiyi vermek gerekir ki, TŐrkiye Sigorta ReasŐrans ve Emeklilik Şirketleri Birliği tarafından tespit edilen kasko değerleri Őzerinden hesaplanan oranla bu uygulamaya dahil olacak araç sayısının oldukça az olduğu ve uygulamanın pek etkisi olmadığı gŐrŐlecektir. ŐnkŐ kasko değerinden yararlanan araçlar motor silindir hacmi yŐksek olan araçlardır.

Ayrıca, kasko değeri indirimini uygulamasından yararlanmak için aracın kasko sigortasının olması Őart değildir. Yani bir mŐkellef aracına kasko sigortası yaptırmazsa dahi bu uygulamadan yararlanabilmektedir. Kasko değeri indiriminden faydalanmak isteyen mŐkellefin ilgili vergi dairesine 5 yıllık zamanaŐımı sŐresi içerisinde herhangi bir zamanda mŐracaat etmesi yeterlidir (Hoşgör, 2012: 2).

### **3.6. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Uygulanan İstisnalar**

Birçok vergide olduğu gibi motorlu taşıtlar vergisinde de muafiyet ve istisna uygulamaları bulunmaktadır. İstisnalar, taşıtların kullanım amaçlarına, bu taşıtları kullanan kişilere göre belirlenmektedir. Bu kriterlerin yanı sıra bir motorlu aracın motorlu taşıtlar vergisine tabii olabilmesi için bunun kanunda açıkça yazması gerekmektedir. Örneğin kanunda yazmayan traktörler bu vergiden istisna edilmiştir. 2013 yılı baŐı itibariyle Őlkemizde kayıtlı traktör sayısı 1,5 milyonun Őzerindedir (<http://www.tzob.org.tr/>). Bu noktada Őunu söylemek gerekir ki sayı olarak bu kadar çok miktarda bulunan bir vasıtanın vergilendirilmemesi çok da doğru bir uygulama değildir (<http://kizilot.com.tr/>).

Genel olarak istisnalar aşağıdaki gibi dört başlık altında toplanabilir;

- Kamu kurum ve kuruluşlarına ait araçlara yönelik uygulanan istisnalar
- ŐzŐrlŐ araçlarına yönelik istisnalar
- Diplomatik istisnalar
- TMSF'ye devredilen araçlara yönelik istisnalar

### **3.6.1. Kamu Kurum ve Kuruluşlarına Ait Araçlara Yönelik Uygulanan İstisnalar**

MTVK'nın 4. Maddesi bazı kurum ve kuruluşlara ait araçları vergiden istisna tutmuştur. Bu madde kapsamında; genel ve özel bütçeli idareler, sosyal güvenlik kurumları, il özel idareleri, belediyeler, köy tüzel kişilikleri ve Türkiye Kızılay Derneği gibi kurum ve kuruluşlar adına kayıt ve tescil edilmiş olan araçlar motorlu taşıtlar vergisinden istisna edilmiştir. Ancak bu idarelere bağlı olmasına rağmen ayrı bir tüzel kişiliğe sahip olan işletmeler ve özel kanun yoluyla malları devlet malı sayılmış olan kuruluşların taşıtları istisna kapsamında değerlendirilmezler (MTVK,1963: madde 4).

Bağ-Kur, Emekli Sandığı, SSK gibi sosyal güvenlik kuruluşlarının araçları, kaymakamlıklara ait araçlar, devlet hastanelerinde kullanılan ambulans araçları, belediyelere ait motorlu taşıtlar, üniversitelere ait araçlar gibi bir çok araç bu vergi kapsamı dışında değerlendirilmektedir (MTVK, 1963: madde 4).

MTVK'nın 4. Maddesinin son fıkrasında ise; motorlu taşıtlar vergisi ile ilgili muaflik ve istisna hükümleri, bu kanuna hüküm eklenmek veya bu kanunda değişiklik yapılmak suretiyle düzenlenir ifadesi yer almaktadır. Bu Kanun'da yer almayan istisna ve muafliklar hükümsüzdür. Ancak, uluslararası anlaşma hükümleri saklıdır (MTVK, 1963: madde 4). Bu kanun maddesi uyarınca bir aracın bu vergiden muaf olmasının sadece MTVK'da yer almasına bağlı olduğu ve başka kanunlarla bunun mümkün olmayacağı anlatılmak istenmektedir.

### **3.6.2. Özürlü Araçlarına Yönelik İstisnalar**

MTVK'da özürlü vatandaşların adına kayıt ve tescil edilen araçlara yönelik istisna kapsamında özür derecesinin büyüklüğüne göre iki farklı uygulama görülmektedir. MTVK'nın istisnaları içeren 4/c maddesi ile; sakatlık dereceleri % 90 ve daha fazla olan malul ve özürlüler adına kayıtlı olan araçlar ile sakatlık dereceleri % 90'nın altında olan ve araç sahibi kişinin özür durumuna göre ayarlanmış olan malul ve özürlülerin kullanmış oldukları özel tertibatlı araçlar motorlu taşıtlar vergisinden istisna tutulmaktadır. Bu

istisnadan yararlanmak için taşıtın bizzat kullanılması zorunlu değildir (Yayman ve Çımat, 2012: 315).

Sakatlık dereceleri % 90 ve üzeri olan kişiler, bu istisnadan yararlanmak için özür durumlarının bu dereceye uygun olduğunu tam teşekküllü bir devlet hastanesinden almış oldukları sağlık raporu ile kayıt altına almak zorundadırlar. Bu araçları özürlü kişinin birinci, ikinci ve üçüncü dereceye kadar yakın olan akrabaları kullanabilir. Bu tür araçları bizzat özürlü kişiler kullanmadığı için araç üzerinde özür durumuna göre herhangi bir özel tertibatın yapılmasına gerek yoktur. Sakatlık durumları % 90'nın altında olan kişilerde öncelikle bu özür derecesini gene tam teşekküllü bir devlet hastanesinden almış aldıkları raporla kanıtlamak zorundadırlar. Bu tür araçlar özür sahibi kişinin özür durumuna göre düzenlendiği için bunu gösteren "Motorlu Araç Tescil Belgesi" 'nin ilgili tescil kuruluşları tarafından onaylanmış örneği ile "Araçlar İçin Teknik Belge" ve "Proje Raporu'nun aslı veya noter onaylı örneğini ilgili vergi dairelerine ibraz etmeleri halinde bu istisnadan yararlanabileceklerdir (Karataş, 2011: 48).

### **3.6.3. Diplomatik İstisnalar**

Karşılıklı olmak şartıyla, yabancı devletlerin Türkiye'de bulunan elçilikleri ve konsoloslukları, konsolosluk memurları, misyon şefleri, resmi bir görev için ülkemize gelen yabancı vatandaşlar ait araçlar diplomatik istisnalar kapsamında motorlu taşıtlar vergisi kapsamı dışında tutulmuşlardır. Ancak bu istisna kapsamına fahri konsoloslar dahil edilmemiştir (MTVK, 1963: madde 4).

### **3.6.4. Tasarruf Mevduatı Sigorta Fonu'na Devredilen Araçlarla İlgili İstisnalar**

Özellikle 1999 krizinden sonra birçok banka krizden etkilenmiş ve faaliyetlerini sürdüremez duruma gelmiştir. Bu bankalar süreç içerisinde TMSF'ye devredilmişlerdir. 18.6.1999 yılında çıkarılan 4389 sayılı Bankalar Kanunu ile temettü hariç ortaklık hakları ile yönetim ve denetimleri TMSF'ye intikal eden bankaların, tasfiyeleri TMSF tarafından yürütülen bankaların iflas idarelerinin ve hisseleri kısmen veya tamamen fona intikal eden bankaların fon tarafından borçlarının veya taahhütlerinin üstlenilmesi ve alacaklarının

devralınması halinde bu bankalara ait olan motorlu taşıtlara ait vergi istisna hükümleri kapsamına alınmıştır (Bankalar Kanunu, 2005: madde 14). Böylece TMSF üzerindeki vergi yükü kaldırılmıştır.

### **3.7. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Tarh, Tebliğ, Tahakkuk ve Tahsil**

Motorlu taşıtlar vergisi yıllık olarak işlem gören bir vergi türüdür. Bu vergi türünün uygulandığı tarife türlerinden anlaşılacağı üzere verginin tarh işlemi, yaş, ağırlık, motor gücü gibi spesifik esasların ele alındığı kriterler üzerinden yapılmaktadır. Motorlu taşıtlar vergisinin tarh, tahakkuk ve tahsil olunacağı vergi dairesini belirleme yetkisi Maliye Bakanlığı'na aittir. Bu vergi, taşıtların kayıt ve tescilinin yapıldığı yerin vergi dairesi tarafından her yıl Ocak ayının başında yıllık olarak tahakkuk ettirilmektedir. Vergilendirme dönemi içerisinde eksik olarak tahakkuk ettirilen veya hiç tahakkuk ettirilmeyen motorlu taşıtlar vergisi, vergi dairesi tarafından ikmalen tarh edilmektedir (Akdoğan, 2009: 457).

MTVK'nın 9. Maddesi ile bu verginin normal tarh ve tahakkuk zamanı Ocak ayı olarak belirtilmiştir. Ancak aynı kanunun 10. ve 11. Maddeleriyle, yıl içerisinde vergi miktarlarında bir değişiklik olması halinde, bu değişikliğe göre ödenecek vergi; değişiklik takvim yılının ilk altı ayında yapılmış ise takip eden son altı aylık dönemin başında, son altı ayında yapılmış ise takip eden takvim yılı başında tahakkuk ettirilmiş sayılmaktadır denilmiştir (MTVK, 1963: madde 9-10-11).

Motorlu taşıtlar vergisinde tebliğ tarh ve tahakkuk işlemleriyle iç içedir. Yani, tahakkuk ettirilmiş olan vergi, ayrıca mükellefe tebliğ edilmemekte ve vergi tahakkuk ettirilmiş olduğu günden itibaren tebliğ edilmiş sayılmaktadır (Pehlivan, 2013: 330).

Motorlu taşıtlar vergisinin tahsilatı Ocak ve Temmuz ayları olmak üzere iki eşit taksit şeklinde yapılmaktadır. Ancak burada da eğer yılın ilk altı ayı içerisinde uygulanmakta olan vergi miktarı artarsa veya azalırsa ya da bu ilk altı aylık süreç içerisinde vergiye tabii araç ile ilgili herhangi bir değişiklik meydana gelmiş ise; verginin ikinci taksiti taşıtın son durumuna göre ödenir (Akdoğan, 2009: 457). Taşıt'ın devir ve temlik edilmesi halinde ise Ocak ve Temmuz ayları içinde yapılacak kayıt ve tescil veya

satış nedeniyle mükellefiyetin değişmesi nedeniyle vergi, bu değişikliğin yapılmasından önce ödenir. Tarifelerde yer alan tüm araçlar için bu verginin ödeme noktası taşıtların kayıt ve tescilinin yapıldığı yerin vergi dairesi veya Maliye Bakanlığı tarafından motorlu taşıtlar vergisi tahsiline yetki verilen banka veya özel finans kurumu şubeleridir (MTVK, 1963: madde 9).

### **3.8. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Görevlilere ve Yükümlülere Düşen Ödev ve Sorumluluklar**

Motorlu taşıtlar vergisinin sağlıklı ve düzenli bir şekilde işleyişini gerçekleştirmek amacıyla kanunlarımızda gerek mükelleflere gerekse motorlu taşıtlar ile ilgili işlemleri gerçekleştiren görevlilere bazı yükümlülükler yüklenmiştir. Bu ödev ve yükümlülüklerle sağlanmak istenen amaç bu verginin tahsilini güvence altına almaktır. 197 sayılı MTVK'nın 13. Maddesi ile trafik sicil memurlarına ve mükelleflere bir takım ödevler yüklenmiştir. Bunlar; trafik sicil memurlarının tescil etmiş oldukları araçları vergi dairelerine bildirmeleri zorunluluğu ve mükelleflerin taşıtları ile mevcut bilgileri ve sonradan meydana gelen değişiklikleri vergi dairelerine bildirmesi zorunluluğu ödevidir (Akdoğan, 2009: 458).

MTVK'nın 13/a maddesine göre; trafik sicil memurları ile Ulaştırma Bakanlığı sivil hava vasıtaları sicil memurları kayıt ve tescil ettikleri motorlu taşıtları bu taşıtların cins, nevi, nitelikleri ve kullanım maksatları ile verginin alınmasına esas olabilecek diğer bilgileri ve bunlarda meydana gelen değişiklikleri, kayıt ve tescilin yapıldığı ve değişikliğin tespit olunduğu tarihten itibaren bir ay içinde ilgili vergi dairesine bildirmeye mecburdurlar. Trafik sicil memurları bu sorumluluklarını yerine getirmediği zaman 213 sayılı Vergi Usul Kanununun 150. Maddesinde yazan ceza hükümlerine tabii olurlar.

Trafik sicil memurlarına kanunla yüklenen bu ödevin bir benzeri de aynı kanunun 13/b maddesiyle adına motorlu taşıt kaydı ve tescili olan mükelleflere yüklenmektedir. Bu kanun maddesine göre ise; motorlu taşıtlar vergisi mükellefleri, adlarına kayıt ve tescil edilmiş bulunan taşıtları, bu taşıtların cins, nevi, niteliklerini ve kullanım maksatları ile verginin alınmasına esas olabilecek diğer bilgileri ve bunlarda meydana gelen değişiklikleri, kayıt ve tescilin yapıldığı veya değişikliğin meydana geldiği tarihten itibaren

bir ay içinde ilgili vergi dairesine bildirmeye mecburdurlar. Mükelleflerin kanunla belirtilen bu ödevlerini yerine getirmemesi halinde 213 sayılı Vergi Usul Kanununun 352. maddesine bağlı usulsüzlük cezalarına ait cetvelin (İhtar 2) sırasına göre ceza kesileceği belirtilmiştir.

197 sayılı kanunun 13/a ve 13/b maddesiyle mükellef ve trafik sicil memurlarına yüklenen bildirim ödevlerinin yanı sıra yine aynı kanun maddesinin c ve d fıkraları ile de bazı kişi ve kurumlara motorlu taşıtların satış ve devri sırasında uyması gereken bir takım sorumluluklar yüklenmektedir. 13/c maddeye göre; noterler, trafik sicil memurları ile Ulaştırma Bakanlığı sivil hava vasıtaları sicil memurları gibi, taşıtların her türlü satış veya devir işlemlerini yapanlar, motorlu taşıtların her türlü satış veya devir işlemlerini yapmadan önce, bu taşıtlara ait o güne kadar ödenmemiş motorlu taşıtlar vergileri ile gecikme zamları, gecikme faizleri ve vergi cezalarının ödendiğini gösterir belgeyi istemeye mecburdurlar. Aynı kanunun d fıkrasında ise; taşıtlarla ilgili fenni muayene komisyonları, fenni muayene yapma yetkisi verilen gerçek ve tüzel kişiler ile Ulaştırma Bakanlığı sivil havacılık genel müdürlüğü, taşıtların fenni muayenelerini yapmadan, uçuşa elverişli belgelerini vermeden önce, verginin ödenip ödenmediğini araştırmak zorundadırlar denilmiştir.

Yukarıdaki paragrafta sayılan kişilerin satış ve devir işlemlerini yapması esnasında gerekli bilgilere ulaşmadan, bu işlemlere konu olan motorlu araca ait borç bilgileriyle ilgili ön bir araştırma yapmadan o aracın devrini ve satışını yapması halinde, işlemi gerçekleştirilen araca ilişkin vergi borcu konusunda mükellefe ve bu kişiler müteselsilen sorumlu olurlar. Ancak bu kişiler yapmış oldukları bu hatadan dolayı ödemek zorunda kalmış oldukları vergi miktarını esas mükellefe rücu hakkına sahiptirler. Bunun yanı sıra bir aracın motorlu taşıtlar vergisi borcu var ise, bu aracın trafiğe çıkmasına izin verilmez ve bu aracın muayenesi yapılmaz (Pehlivan, 2013: 331).

### **3.9. Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Diğer Vergi Türleri**

Motorlu araç sahipleri, ödemek zorunda oldukları motorlu taşıtlar vergisinin yanı sıra bir takım vergi ve benzeri yükümlülükleri de yerine getirmek zorundadırlar.

Ülkemizde motorlu araçlar üzerinden alınan bu vergiler aracın satın alınması sırasında ödenen ÖTV ve KDV'dir. Araç satışı esnasında alınmakta olan bu vergilerin yanı sıra bir de yakıt tüketimi esnasında alınmakta olan ÖTV ve KDV mevcuttur. Motorlu araçların çevre ile olan ilişkisi ve konuya bütün olarak bakabilmek amacıyla burada motorlu araçların üzerinden alınan diğer vergilere de bakmak faydalı olacaktır.

### **3.9.1. Motorlu Taşıtların Satışı Üzerinden Alınan Özel Tüketim Vergisi**

Ülkemizde 2002 yılından bu yana uygulanmakta olan ÖTV, belirli mallar üzerinden alınmakta olan bir harcama vergisidir. Bu verginin doğuşundaki esas amaç; çevreye ve insan sağlığına zarar veren malların ve lüks malların tüketimini azaltmaktır. Doğal olarak motorlu araçlar üzerinden alınan ÖTV'nin bu amaçlar doğrultusunda alınması beklenmektedir. Ancak ülkemizdeki uygulamada bu verginin çevre ve insan sağlığıyla olan ilişkisi arka planda tutulmaktadır. Bu verginin alımındaki esas amaç servet ve tüketim üzerinden bir gelir elde etmektir (Şahinligil, 2013: 30).

Motorlu Taşıtların Vergisi Kanununda dört ayrı listede yer alan araçların tümü ilk tescilleri sırasında ÖTV ödemek zorundadırlar. Buradan anlaşılacağı üzere ÖTV sadece birinci el denilen yeni alınan araçlar için geçerlidir. İkinci el araç alımı sırasında ÖTV uygulanmamaktadır (Bülbul ve Orkunoğlu, 2009: 99).

ÖTVK' da dört adet liste bulunmaktadır ve bunların içerisinde II numaralı liste motorlu taşıtlara aittir. 01.01.2014 tarihi itibarıyla ÖTV oranları aşağıdaki gibidir (Özel Tüketim Vergisi Kanunu [ÖTVK], 2002: madde 11) :

- Binek otomobiller için; motor silindir hacmi 1600 cm<sup>3</sup>'ü geçmeyenler % 45, 1600 cm<sup>3</sup>'ü geçen fakat 2000 cm<sup>3</sup>'ü geçmeyenler % 90, 2000 cm<sup>3</sup>'ü geçenler % 145 ve sadece elektrik motorlu olanlar için motor gücü 85 kw'ı geçmeyenler % 3 motor gücü 85 kw'ı geçen fakat 120 kw'ı geçmeyenler % 7, motor gücü 120 kw'ı geçenler % 15, hibrid araçlar ise benzinli/dizel araçlardaki tarifeye göre vergilendirilir.

- Eşya taşımaya mahsus motorlu taşıtlar; motor silindir hacmi 3000 cm<sup>3</sup>'ü geçmeyenler % 10, motor silindir hacmi 3000 cm<sup>3</sup>'ü geçen fakat 4000 cm<sup>3</sup>'ü geçmeyenler % 52, motor silindir hacmi 4000 cm<sup>3</sup>'ü geçenler % 75,
- Yarı römorklar ve çekiciler için % 4,
- Oturma kapasitesine göre 10 veya daha fazla kişi taşımaya mahsus (sürücü dahil) motorlu taşıtlarda; otobüs % 1, midibüs % 4, minibüs % 9,
- Özel amaçlı motorlu taşıtlar (insan veya eşya taşımak üzere özel olarak yapılmış olanlar hariç) (Örneğin; kurtarıcılar, vinçli taşıtlar, itfaiye taşıtları, beton karıştırıcı ile mücehhez taşıtlar, yol süpürmeye mahsus arabalar, tohum, gübre, zift, su ve benzerlerini püskürten arabalar, seyyar atölyeler, seyyar radyoloji üniteleri) % 4
- Motosikletler (mopedler dahil) ve bir yardımcı motoru bulunan tekerlekli taşıtlar (sepetli olsun olmasın); motor silindir hacmi 250 cm<sup>3</sup>'ü geçmeyenler % 8, motor silindir hacmi 250 cm<sup>3</sup>'ü geçenler % 37,
- Yolcu ve gezinti gemileri % 6,7,
- Yatlar ve diğer eğlence ve spor tekneleri; kürekli kayıklar ve kanolar % 8
- Diğer hava taşıtları (helikopterler, uçaklar gibi) % 0.5

Görüldüğü gibi binek otomobiller üzerindeki vergi oranları diğerlerine göre yüksektir. Örneğin, vergisiz fiyatı 40.000 TL olan 1.4 cm<sup>3</sup> motora sahip bir otomobilin % 45 oranında ÖTV'ye tabi olduğunu görülmektedir. Burada ÖTV tutarı 18.000 TL gibi çok yüksek bir rakamdır. Motor hacmi 2000 cm<sup>3</sup> olan bir araç için % 145 gibi, neredeyse aracın bir buçuk katı tutarında bir miktarda vergi ödenmektedir. Aracın fiyatından çok daha yüksek miktarda bir vergi alınmasının ne kadar adil ve doğru olduğu noktasındaki görüşler şüphesiz ki aynıdır.

ÖTV, mükelleflerin yazılı beyanları üzerinde tarh olunmaktadır. 4760 sayılı ÖTVK'nın 14. Maddesine göre (II) sayılı listedeki kayıt ve tescile tâbi mallara ait özel tüketim vergisi beyannamesi, ilk iktisap ile ilgili işlemlerin tamamlanmasından önce bu işlemlerin yapıldığı yer vergi dairesine verilir ve vergi aynı günde ödenir (ÖTVK, 2002: madde 14).



ÖTV ile elde edilmek istenen amaçların başında olumsuz dışsallıkların azaltılması, lüks tüketimin kısılması ve bu malları tüketen yüksek gelir gruplarına ait kişilerden daha fazla vergi alınarak nispi olarak vergi yükünü bu vatandaşlar üzerine yüklemek ve gelir dağılımındaki dengeyi sağlanmaktadır. Bu mal gruplarını sadece yüksek gelir grubundaki kişilerin tüketmesi varsayımı altında ödeme gücüne göre vergi alınması adaletsiz bir uygulama gibi görülmemektedir. Ancak bu vergilerin tüketimi ne kadar kısıtıldığı konusu tartışılması gereken bir konudur.

AB ülkelerinde araç satışı üzerinden ÖTV alınmazken (AB ülkelerinde araç tescil vergisi veya satış vergisi adı altında düşük oranlarda vergi alınmaktadır) bizim ülkemizde bu denli yüksek oranlarda ÖTV alınması ağır şekilde eleştiri alan uygulamaların başında gelmektedir (Şahinligil, 2013: 30).

### **3.9.2. Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Katma Değer Vergisi**

Motorlu araçlar üzerinden alınan bir diğer önemli vergi türü de katma değer vergisi'dir. 3065 sayılı KDVK'nın 1. Maddesine göre KDV'nin konusuna Türkiye'de yapılan her türlü ticari, sınai, zirai ve serbest meslek faaliyeti çerçevesinde yapılan teslim ve hizmetler ile her türlü mal ve hizmet ithalatı girmektedir. Bu madde dahilinde motorlu araçların ilk alımı, teslimi ve ithali sırasında % 18 oranında KDV alınmaktadır (Üstün, 2012: 171).

Motorlu araçların satışı üzerinden KDV alınması tüm AB ülkelerinde olan bir uygulamadır. Çalışmanın ikinci bölümünde Tablo 7'de AB ülkelerinde araç alımı sırasında alınmakta olan KDV oranlarına bakıldığı zaman burada % 27 ile % 15 arasında değişen oranlar görülmektedir. Ülkemizde % 18 olarak uygulanan bu oran ilk bakışta makul bir oran gibi görünse de diğer ülkelerde uygulamada olmayan ÖTV'li tutar üzerinden KDV ödediğimiz için bu ülkelere oranla az vergi ödediğimiz söylenemez. Bu durum vergi piramitleşmesine neden olmaktadır. Bir motorlu araç sahibi üzerindeki vergi yükü, vergi üzerinden vergi alınmasından dolayı oldukça yüksektir. Aşağıdaki tablo 19 bu durumu göstermektedir;

**Tablo 19: Binek Araçların Üzerindeki Toplam Vergi Yüğü (2014/ %)**

Motor silindir hacmi	ÖTV	KDV	Toplam Vergi Yüğü (%)
1600 cm <sup>3</sup> 'e kadar	45	18+ 8,1	71,1
1600-2000 cm <sup>3</sup>	90	18+16,2	124,2
2000 cm <sup>3</sup> ve üzeri	145	18+ 26,1	189,1

**Kaynak :** Öz ve Buyrukoğlu, 2012: 10

Tabloya göre bir aracın vergisi ile birlikte oluşan fiyatı şu şekilde hesaplanmaktadır; Öncelikle aracın vergisiz satış fiyatının üzerinden ÖTV hesaplanmaktadır. Daha sonra ise bu iki bedelin toplamı üzerinden de KDV hesaplanmaktadır.

Bu uygulama bir örnekle açıklanırsa; satış fiyatı 50.000 TL olan 2200 cm<sup>3</sup> motor silindir hacmine sahip bir aracın vergi koyulmadan önceki fiyatı şu şekilde hesaplanır;

Anahtar teslim fiyatı: 50.000 TL

$KDV (50\ 000 \times 18 / 118) = 7.627\ TL$

$ÖTV (50\ 000 - 7\ 627 \times 145 / 245) = 25\ 077\ TL$

Hesaplanan bu vergiler neticesinde satış fiyatı 50 000 TL olan araç için yaklaşık olarak 32.700 TL vergi ödenmektedir. Yani bu aracın vergisiz satış fiyatı yaklaşık 17.250 TL'dir. Görüldüğü gibi bu araç üzerindeki vergi yüğü % 189'a ulaşmaktadır Araç alımı sırasında alınan bu vergiler sadece yeni araçları kapsamaktadır. Bu vergileri ödeyen kişiler araçlarını sattığı zaman araç alımı sırasında ödemiş oldukları ÖTV ve KDV'yi de satış fiyatının içerisine dâhil ederek yansıtmaktadır. Bu vergilerin yanı sıra araçların akaryakıt tüketimi üzerinden alınan vergileri de dikkate alırsak bir araç üzerindeki vergi yüğü daha fala çıkacaktır. Akaryakıt üzerindeki vergileri yansıtma olanağı yoktur.

### **3.9.3. Motorlu Araçların Yakıt Tüketimi Üzerinden Alınan Vergiler**

Motorlu taşıtların tüketmiş oldukları yakıt üzerinden KDV ve ÖTV alınmaktadır. Çalışmanın ikinci bölümündeki Tablo 8' de AB ülkelerinde 1 litre akaryakıt üzerinden alınan ortalama ÖTV miktarları ve ülkemizde yakıtlar üzerinden alınan ÖTV miktarlarına değinilmiştir. Tablo 8'e göre Türkiye'de 2013 yılında geçerli olan rakamlara göre; 1 litre 95 oktan benzin'de mevcut olan ÖTV miktarı 2,176 TL iken 98 oktandaki vergi miktarı 2,298 TL'dir. Dizel araçlarda ise 1 litrede 1,594 TL vergi ödenmektedir (<http://www.gib.gov.tr>).

2013 yılı € kuru ortalaması 2.535 TL'dir. Bu rakamlar üzerinden ortalama bir hesap yapılacak olunursa Tablo 8'e göre şu sonuçlar karşımıza çıkacaktır; 1 litre benzinden alınan ÖTV tutarlarına bakıldığında; Belçika'da 1.59 TL, Almanya'da 1.66 TL, Romanya'da 0.91 TL, Letonya'da 1.05 TL, İngiltere'de 1.70 TL ve AB ortalamasında ise bu tutar 0.91 TL'dir. Dizel de ise İngiltere 1.70 TL, İsveç 1.57 TL, İtalya 1.56 TL ile ilk 3 ülke konumundadır. Litvanya 0.83, Romanya 0.83, Letonya 0.85 TL rakamlarıyla minimum düzeyde ÖTV uygulayan ülkelerdir. AB ortalaması ise 0.83 TL'dir (<http://www.acea.be/>). Bu rakamlar eşliğinde, ülkemizde yakıt üzerinden alınmakta olan ÖTV miktarının AB ortalamasının çok üzerinde olduğu görülmektedir.

Yakıt tüketimi üzerinden alınan bir diğer vergi türü de KDV'dir. KDV, ÖTV gibi direkt rafineri fiyatı üzerinden hesaplanmamaktadır. KDV, ham benzin fiyatı üzerinden hesaplanan ÖTV ve Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu'nun (EPDK) katılma payının eklenmiş tutarı üzerinden % 18 oranında hesaplanmaktadır (Aydın, 2010: 6).

### **3.10. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Vergileme İlkeleri Bağlamında Değerlendirilmesi**

Bir vergi sisteminin taşıması gereken özelliklere vergileme ilkeleri denilmektedir. Vergi sisteminin başarısı veya başarısızlığından söz edebilmek için vergileme ilkelerine göre değerlendirme yapmak gerekmektedir. Bu bağlamda aşağıdaki başlıklarda motorlu taşıtlar vergisi, vergide adalet, eşitlik, mali güce göre vergilendirme, basitlik, uygunluk ve diğer ilkeler kapsamında ele alınmış ve değerlendirilmiştir.

### 3.10.1. Adalet, Eşitlik ve Mali Güce Göre Vergilendirme İlkeri Açısından Değerlendirilmesi

Vergilendirmede adalet, eşitlik, mali güce göre vergilendirme ilkeleri genel olarak birbiriyle ilişkili kavramlar olup esas itibariyle kişilerin güçleri nispetinde vergi ödemesini ifade etmektedir (Turhan,1998: 191-215).

Türk motorlu taşıtlar vergisi sistemi globalleşen dünyada diğer ülkelerin bu vergi alanında yapmış oldukları yeniliklere ayak uydurmadığı için eleştiri almaktadır. Bu vergi sisteminin en çok eleştirilen noktalarından biri adaletsiz bir işleyişe sahip olmasıdır. Çünkü TÜİK'in 2013 yılında açıkladığı rakamlara göre piyasadaki araçların % 60'ını I sayılı tarifedeki araçlar oluşturmaktadır (<http://www.tuik.gov.tr/>). I sayılı tarifedeki araçlar yaş ve motor gücü kriterlerine göre vergilendirilmekte; aracın yaşı arttıkça vergi miktarı azalmakta, motor gücü yükseldikçe ise vergi miktarı artmaktadır. Esas itibariyle servet vergileri kapsamında değerlendirilen bu vergi, servet değerini göz ardı etmektedir. Yaş kriteri açısından bakıldığında eski araçların daha düşük vergilendirilmesi uygun gözükse de lüks ama eski olan araçların yeni bazı araçlardan yüksek olabilmektedir.

Diğer kriter olan motor gücüne göre vergilendirme açısından bakıldığında zaman, motor gücü yüksek olan araçların piyasadaki fiyatları genel olarak motor gücü düşük araçlara göre daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu fiyat farkı aynı model araçların farklı motor gücüne sahip araçlarında dahi görülmektedir. Örneğin, 1300 cm<sup>3</sup> Fiat Linea Multijet Easy model araç 49.000 TL iken 1600 cm<sup>3</sup> motor silindir hacmine sahip modeli 53.000 TL'dir (<http://www.arabalar.gen.tr/>). Bu açıdan da bu vergi uygulamasının serveti vergilendirmeyi esas aldığını görmekteyiz. Ancak burada servetin vergilendirilmesi hususunda eleştiri konusu olan nokta; motorlu taşıtlar vergisi tarifesindeki motor gücü bant aralığındaki adaletsizlik ve aynı motor gücüne sahip olmasına rağmen bu tür araçlar açısından fiyat olarak ortaya çıkan dengesizliklerdir.

Tablo 20'de seçilmiş bazı binek araç modellerinin 2014 yılı itibariyle kasko değerleri verilmiş ve bu araçların ödemiş oldukları mevcut vergilerle bir karşılaştırılması yapılmıştır. Bunun yapılmasındaki amaç, yüksek fiyatlı ve düşük fiyatlı araçların ödemiş oldukları vergi yükünün karşılaştırılıp adalet açısından değerlendirmesidir.

**Tablo 20: Seçilmiş Bazı Binek Araç Modellerinin 2014 Yılı İtibariyle Kasko Değerleri ve Ödemiş Oldukları MTV Miktarının Kasko Değerlerine Oranları**

Marka	Modeli	Motor Gücü	2014 Yılında Ödeyeceği MTV	2014 Yılı İtibariyle Kasko Değerleri	MTV/ Kasko Değeri (%)
Fiat Linea Urban 1.6 Multijet	2014	1.6	859	57.101	1.5
Renault Fluence Icon 110	2014	1.6	859	65.810	1.3
BMW M3 316İ	2014	1.6	859	120.000	0.7
Opel Meriva 1.6 TCDI Active	2014	1.6	859	66.000	1.3
Audi A3 Sedan 1.4 TFSI 140 Ambiente S Tronic	2013	1.4	859	96.309	0.8
Seat Ibiza Sportourer 1.2 TSI (105) Style DSG	2013	1.2	537	42.331	1.2
Seat Ibiza Sportourer 1.2 TSI (105) Style DSG	2012	1.2	537	38.010	1.4
Seat Leon 1.6 TDI CR (105) Copa Plus	2012	1.6	859	50.000	1.7
BMW M3 316İ	2011	1.6	859	258.477	0.3
Chevrolet Cruze HB 1.6 16V LT (124)	2011	1.6	859	34.542	2.4
Citroen Berlingo X 1.9D Combi	2010	1.9	1839	22.000	8.3
Fiat Grande Punto 5K 1.3 Multijet (90) Dynamic	2010	1.3	375	30.600	1.2
Fiat Bravo 1.6 16V Multijet (120) Dynamic	2009	1.6	644	35.200	1.8
Ford Mondeo 2.0i Trend 4 Kapı OV	2008	2.0	1839	32.400	5.6
Ford Fiesta 1.4i Comfort	2007	1.4	375	17.200	2.1
Honda Civic 1.6 ES VTEC 4 Kapı (Y)	2006	1.6	375	26.505	1.4
Mazda 3 1.6 Sedan Dynamic	2005	1.6	375	25.400	1.4
Peugeot 2.0 GTİ	2001	2.0	644	13.720	4.6
Tofaş-Fiat Doğan 1.6	2000	1.6	265	10.250	2.5
Ford Mondeo 2.0	1998	2.0	255	7.500	3.4

**Kaynak:** <http://www.arabalar.gen.tr/> ve Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketler Birliği (TSB) verilerinden yararlanılarak oluşturulmuştur.

Tablo 20 değerlendirildiğinde aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkacaktır;

- İlk olarak göze çarpan nokta motor gücü kriteri kapsamında aynı motor gücüne sahip tüm araçların aynı miktarda vergilendirilmesidir. Örneğin, 1.6 motor gücüne sahip olan 2014 model BMW 316i model bir aracın fiyatı 120 000 lira civarındadır. Aynı motor gücüne sahip olan 2014 model Opel Meriva 1.6 CDTi Active'in fiyatı ise 66 000 lira civarındadır. Bu iki aracın fiyatı arasında

neredeşye iki kat fark olmasına rağmen sırf motor güçleri aynı olduğu için aynı miktarda vergi ödemeleri adalet ilkesinden oldukça yoksun bir sistemin varlığını ortaya koymaktadır.

- İkinci olarak, yüksek fiyatlı ve yüksek kasko değerine sahip olan araçların demiş oldukları motorlu taşıtlar vergisi miktarı kasko değerine oranlanırsa, bu araçların demiş oldukları verginin kasko değerine oranının nispi olarak çok düşük olduğu görülmektedir. Örneğin, 2011 model BMW 316i model 1.6 motor gücüne sahip yüksek fiyatlı ve buna bağlı olarak yüksek kasko değerli aracın demiş olduğu 859 TL tutarındaki vergi kasko değerinin sadece % 0,3'ne denk gelmektedir. Ancak aynı özelliklere sahip 2011 model ve 1.6 motor gücündeki Chevrolet Cruze hatchback model araç da 859 TL motorlu taşıtlar vergisi ödemektedir. Ancak bu aracın demiş olduğu vergi miktarı kasko değerine oranlandığında 2,4 gibi bir oran ortaya çıkmaktadır. Bunun tam tersi şekilde düşük kasko değerine sahip olan yani fiyat olarak daha düşük değerlere sahip araçlar oransal olarak daha fazla yükün altına girmektedir. Mevcut tarifeye göre yüksek fiyatlı araçlar daha az vergi ödemekte ve bu da adalet ve eşıtlık ilkesi ile çatışmaktadır.
- Piyasadaki araçların çoğunluğunu 1.4 - 1.6 arası motor gücüne sahip araçlar oluşturmaktadır. Mevcut motorlu taşıtlar tarifesine bakıldığında bant aralığının yeterince daraltılmadığı ve bu iki farklı motor gücüne sahip araçların aynı miktarda vergi ödediği görülmektedir. Aynı durum 1.6- 1.8 arası motor gücüne sahip araçlar için de geçerlidir. Bu durum da eşıtlık ilkesiyle çok bağdaşmamaktadır.
- Mali gücü tam olarak kavrayabilmek için gelir, servet ve tüketim unsurun bir arada değerlendirilmesi gerekir. Mevcut tarifelerde araçlar bu unsurlara göre değil de sadece fiziksel özelliklerine göre değerlendirilmektedir. Yaş ve motor gücü kriteri mali gücü kavramada yetersiz kalmaktadır. Bu noktada ise ortaya çıkan sorun, gelir ve tüketim değer cinsinden belirlerken servet unsuru olan motorlu taşıtların fiziksel özelliklerine bakılmasıdır.

Bunların yanı sıra bugünkü mevcut tarifelerle en fazla miktarda vergi ödeyen 4000 cm<sup>3</sup> zerinde silindir hacmine sahip sıfır model bir aracın yıllık motorlu taşıtlar vergisi 19.541 TL iken, tarife IV'e göre uçağın ödeyeceği en fazla vergi miktarı 43.000 liradır

(MTVK, 1963: madde 5). Bu iki vasıta arasındaki fiyatları oranladığımız zaman da burada da adaletli bir uygulamanın olduğunu söyleyemeyiz.

### **3.10.2. Diğer Vergileme İlkeleri Açısından Değerlendirilmesi**

Vergilendirmede fayda ilkesi, mükelleflerin kamu hizmetlerinden elde etmiş oldukları fayda derecesine göre vergilendirilmesini esas alır. Bu ilke kapsamında, toplumu oluşturan her fert kamu hizmetlerinden faydalanma ölçütüne göre vergi ödeyecektir (Yereli ve Ata, 2011: 25).

Motorlu taşıtlar vergisinin fayda ilkesi bağlamında hareket etmediği söylenebilir. Bir araç yetkili makamlar tarafından tescil edildikten sonra ister trafiğe çıksın ister çıkmasın bu verginin mükellefidir. Aynı zamanda fayda prensibi açısından karayolunu çok nadir kullanan bir mükellefle sürekli kullanan mükellef de aynı miktarda vergi vermektedir (Bilici, 2011: 269). Bunun yanı sıra akaryakıt üzerinden alınmakta olan ÖTV'nin fayda ilkesine kural olarak uyduğu söylenebilir. Fakat MTV için bu söylenemez.

Vergilendirmede basitlik ilkesi, vergi sistemlerinin, basit, anlaşılır ve mükellefi karmaşa içine sokmadan anlaşılmasını ifade etmektedir (Akdoğan, 2013: 217). MTV'de tarifeler açık ve mükelleflerin anlayacağı şekilde düzenlendiği için bu verginin basitlik ilkesine uyduğu söylenebilir.

Vergilendirmede istikrar ise, vergi sisteminin, tekniğinin, yapısının sürekli olarak değişmemesi gerektiğini ifade etmektedir (Akdoğan, 2013: 217). Tabiki gelişen ve değişen dünya şartları altında bir vergi sisteminin de durağan olması beklenemez, ancak bu değişimin çok sık olmaması gerekmektedir. Motorlu taşıtlar vergisi yürürlüğe girdiği 1957 yılından bu yana birçok değişikliğe uğramıştır. Kısacası sürekli değişen bir yapıya sahip olan motorlu taşıtlar vergisi sistemimiz istikrarlı olma ilkesine pek uymamaktadır.

Vergilendirmede uygunluk ilkesi ise, mükelleflerin kendileri açısından vergiyi en rahat ve uygun ödeyebilecekleri zamanın, vergi kaynaklarının ve vergi miktarının iyi seçilmesini ifade etmektedir. Teorik olarak doğru bir yaklaşım olan bu ilkenin bireysel

olarak uygulanması biraz güç olmakla birlikte, tüm mükelleflerin durumunun gözetilerek orta bir yolun bulunması durumunda olumlu sonuçlar doğuracaktır (Akdoğan, 2013: 217).

Motorlu taşıtlar vergisinin ödeme zamanına baktığımız zaman Ocak ve Temmuz ayları olmak üzere iki eşit taksitle alındığı görülmektedir. Ancak burada da eğer yılın ilk altı ayı içerisinde uygulanmakta olan vergi miktarı artarsa veya azalır ya da bu ilk altı aylık süreç içerisinde vergiye tabii araç ile ilgili herhangi bir değişiklik meydana gelirse; verginin ikinci taksiti taşıtın son durumuna göre ödenmektedir. Taşıtın devir ve temlik edilmesi halinde mükellef değişeceğinden dolayı Ocak ve Temmuz ayları içinde yapılacak kayıt ve tescil veya satış nedeniyle vergi, bu değişikliğin yapılmasından önce ödenir (MTVK, Md.9). Bu doğrultuda motorlu taşıtlar vergisinin ödeme zamanı açısından uygunluk ilkesine uyduğu söylenebilir. Fakat ilk 6 aylık dönemdeki vergisini ödeyen bir mükellef aracını vergisini ödemiş olduğu ilk 6 aylık periyot içerisinde satar ise vergi yükü bu kişi üzerinde kalmaktadır. Aracı alan kişi ise ikinci 6 aylık dönemden itibaren vergi mükellefi olmaktadır.

Mükellefleri ekonomik olarak nasıl etkilediğine bakıldığı zaman ise, bu verginin uygunluk ilkesiyle ne kadar çeliştiğini görebiliriz. Tablo 25’de AB ülkelerine oranla çok yüksek miktarda motorlu taşıtlar vergisi ödendiği ve motorlu taşıtlar vergisinden elde edilen gelirlerin vergi gelirleri içerisinde bu ülkelere göre çok büyük bir yer kapladığı görülmektedir.

### **3.11. Türkiye’de ki Mevcut Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulamasının AB Ülkeleri ile Karşılaştırılması**

#### **3.11.1. Vergilendirme Kriterleri Açısından**

Motorlu taşıtlar vergisinin alınma kriterleri ülkeden ülkeye farklılıklar göstermektedir. AB ülkelerinde geçerli olan ortak bir mevzuat bulunmamakla birlikte uygulamada genellikle aynı kriterler kullanılmaktadır. Binek araçlar için kullanılan kriterlerin başında CO<sub>2</sub> emisyon salınım miktarı ve yakıt türü gelmektedir. Silindir kapasitesi de kullanılan kriterler arasındadır. Ticari araçların vergilendirilmesinde ise ağırlık, aks sayısı, süspansiyon, oturma kapasitesi gibi kriterler kullanılmaktadır.



Aşağıdaki Tablo 21'e AB ülkelerinde ve Türkiye'de binek araçlar ve ticari araçların vergilendirilmesinde kullanılan genel kriterler verilmiştir.

**Tablo 21: Bazı AB Üyesi Ülkelerde MTV'nin Alınma Kriterleri**

Ülke	Binek Araç				Ticari Araç			
	Yaş	Silindir Hacmi	CO <sub>2</sub> Emisyon Miktarı	Yakıt Cinsi	Ağırlık	Aks Sayısı	Koltuk Sayısı	Süspansiyon
Türkiye	✓	✓			✓		✓	
Avusturya		✓		✓	✓			
Danimarka			✓	✓	✓			
Finlandiya	✓		✓	✓	✓	✓		
Fransa		✓	✓		✓	✓		✓
Almanya			✓		✓			
İrlanda		✓	✓		✓			
Lüksemburg			✓	✓	✓	✓		
Hollanda	✓		✓	✓	✓	✓		
Norveç			✓					
Portekiz	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
İspanya		✓	✓		✓			
İsveç	✓		✓		✓	✓		
İngiltere		✓	✓		✓	✓	✓	
Slovakya		✓			✓	✓		
Romanya		✓			✓	✓		
Letonya	✓				✓			
Litvanya	✓				✓			
Macaristan	✓				✓			
Bulgaristan		✓			✓	✓	✓	
Belçika		✓			✓	✓		

**Kaynak:** EU, 2013: 3, Braathen, 2009: 6 ve [http://www.cesifogroup.de/ifoHome/facts/DICE/Infrastructure/Transportation/RoadTransport/over-CO2-mot-vehtax\\_12/file/Binary/over-CO2-mot-veh-tax\\_12.pdf](http://www.cesifogroup.de/ifoHome/facts/DICE/Infrastructure/Transportation/RoadTransport/over-CO2-mot-vehtax_12/file/Binary/over-CO2-mot-veh-tax_12.pdf) kaynakları kullanılarak hazırlanmıştır.

Tablodan da anlaşılacağı üzere her ülke farklı kriterlere göre vergi yapısını belirlemektedir. Fakat mutabık kalınan en önemli nokta karbondioksit salınımının göz

önünde bulundurulmasıdır. Binek araçlarda esas vergilendirme kriterleri, karbondioksit emisyonu salınım miktarı ve yakıt türüdür. Bu kriterlerin yanı sıra aracın yaşı ve motor silindir hacmi de önemli kriterlerdendir. Bu kriterlere göre vergi alınırken çevresel özellikler dikkate alınmaktadır. Araçların motor silindir hacmine bakılarak yapılan bir vergilendirmenin esas gerekçesi silindir hacmi büyük olan araçların daha fazla yakıt tükettiği ve dolayısıyla çevreyi daha fazla kirlettiğidir. Bu tür araçlardan daha fazla vergi alınmaktadır.

Ticari araçlardaki kriterler ise genel itibariyle aracın ağırlığı ve aks sayısıdır. Araçların ağırlığı üzerinden hesaplanan vergiler bu aracın yola vermiş olduğu zarar nedeniyle alınmakta ve ağır araçlar yolu daha fazla kullanarak yolları bozduğundan dolayı daha fazla vergilendirilmektedirler.

Türkiye’de ise daha önce bahsedildiği gibi binek araçlarda yaş ve motor silindir hacmi, ticari araçlarda ise ağırlık, yaş, motor silindir hacmi oturma kapasitesi gibi kriterler ele alınmaktadır. Bu kriterlerin ele alınmasındaki ana sebep servet unsurunun vergilendirilmesidir. Çevre ile ilgili kriterler göz ardı edilmektedir

Türkiye’deki MTV uygulamasını AB ülkeleriyle karşılaştırınca en önemli farkın CO<sub>2</sub> salınımının dikkate alınmaması olduğu görülmektedir. Gelişmiş AB ülkeleri çevreyi korumak adına emisyon salınımına göre vergi almaktadır.

### **3.11.2. Vergi Gelirleri İçerisindeki Payı Açısından**

Motorlu taşıtlar vergisi, sağladığı gelir hasılatı açısından bir değerlendirmeye tabi tutulduğunda, ülkemizde motorlu araçlar üzerinden alınan vergilerin vergi gelirleri içerisindeki payının AB ülkelerine göre çok yüksek olduğu görülmektedir. Tablo 22’de motorlu taşıtlar vergisinden elde edilen gelirlerin AB ülkelerinde ve Türkiye’de vergi gelirleri ve GSYH içerisindeki payına yer verilmiştir.

**Tablo 22: AB Ülkelerinde MTV'den Elde Edilen Gelirler ve Bu Gelirlerin Toplam Vergi Gelirleri ve GSYH içerisindeki Payları (2013)**

Ülkeler	Motorlu Taşıtlar Vergisinin GSYH İçerisindeki Payı (%)	Motorlu Taşıtlar Vergisinin Vergi Gelirleri İçerisindeki Payı (%)
Almanya	0,32	0,80
Avusturya	0,56	1,30
Danimarka	0,55	1,14
İngiltere	0,38	1,03
Lüksemburg	0,15	0,40
Slovenya	0,19	0,66
Macaristan	0,26	0,70
Malta	0,71	2,11
Slovenya	0,10	0,26
Belçika	0,47	1,07
İrlanda	0,64	2,24
Hollanda	0,33	0,86
İspanya	0,22	0,67
Finlandiya	0,57	1,29
İsveç	0,43	1,00
Fransa	0,10	0,10
Polonya	0,06	0,18
İtalya	0,41	0,92
Bulgaristan	0,23	0,83
Portekiz	0,22	1,46
Litvanya	0,59	0,59
Romanya	0,17	0,60
Türkiye	0,43	2,40

**Kaynak :** [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/tedb/taxSearch.html](http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxSearch.html)

Tabloya bakıldığında ülkemizde motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergilerin vergi gelirleri içerisinde %2,40 gibi önemli bir paya sahip olduğu görülmektedir. Ancak AB ülkelerinde bu oran bir kaç ülke hariç % 1 seviyelerindedir. 2,11 ile Malta 2,24 ile İrlanda motorlu taşıtlar vergisinin vergi gelirleri içerisindeki payının en fazla olduğu ülkeler arasındadır. Bunun yanı sıra bu vergi gelirlerinin GSYH içerisindeki payına bakıldığında ise ülkemizde bu oranın 2013 yılı itibarıyla % 0.43 olduğu görülmektedir.

### **3.12. Türkiye’de ki mevcut Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevre Vergisi Bağlamında Değerlendirilmesi**

Ülkemizdeki mevcut motorlu taşıtlar vergisinin en çok eleştiri alan yönü çevre faktörünü yeterince dikkate almamasıdır. Trafiğe kayıtlı araç sayısının sürekli artması ve bu araçların çevreye vermiş olduğu zararlara karşı bir önlem alınmaması eleştiri konusu olmaktadır. TÜİK’in 2013 yılı Ekim ayında açıkladığı rakamlara göre; Türkiye’de trafiğe kayıtlı toplam araç sayısı 17. 799. 163 olarak açıklamıştır. Kayıtlı taşıtların %60’ını otomobil, %15,3’ünü motosiklet, %12,6’sını kamyonet, %6,5’ini traktör, %5,6’sını kamyon, minibüs, otobüs ve özel amaçlı taşıtlar teşkil etmiştir. Kayıtlı 9 milyon 171 bin 181 adet otomobilden % 41,5’ini LPG’li, %31,5’ini benzinli, %26,5’inü dizel yakıtlı oluştururken; yakıt türü bilinmeyen otomobillerin oranı %0,5’tir (<http://www.tuik.gov.tr/>). Yakıt türü bilinmeyen araçlar içerisinde, yapılan hatalardan dolayı yakıt türü boş bırakılan araçlar ile elektrikli araçlar yer almaktadır. Buradan da çevreci olan alternatif yakıtlı araçların piyasada yeteri kadar kullanılmadığını anlaşılmaktadır.

Çevreyi korumaya yönelik olarak ülkemizde son yıllarda gecikmeli de olsa bazı adımlar atılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda Türkiye 05.02.2009’da 5836 sayılı kanunla Kyoto Protokolünü imzalamış ve bu protokol 13 Mayıs 2009 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu protokol kapsamında ülkeler 2008-2012 yılları arasında çevresel açıdan zararlı olan gazlarının salınımının azaltılması konusunda taahhütlerde bulunmaktadır (Çevre ve Orman Bakanlığı, 2010: 4). Türkiye’nin, ilk olarak 2008-2012 yılları arasında hedefleri belirleyen bu protokole, 2009 yılında katılmasından dolayı herhangi bir azaltım yükümlülüğü yoktur (<http://iklim.cob.gov.tr/iklim/>). Ancak üretici firmalar açısından Euro normlarına uyulması zorunluluğu getirilmiştir.

2009 yılında Kyoto protokolünü kabul eden Türkiye Euro 4 normlarını kabul etmiştir. Euro emisyon standartları Avrupa Birliği bünyesinde geçerli olup, egzozdan çıkan zararlı gaz ve partikülleri, kademeli olarak ve belirli bir takvim içerisinde azaltma programıdır. Euro normları benzinli ve dizel araçlar için ölçülmektedir. Bu ölçüm ile bir motorun yakıt tüketimi sırasında egzoz gazından çıkan karbon monoksit (CO), azot oksit (NOx), karbon oksitler (COx), hidrokarbonlar (HC) ve partiküller (PM) (ince toz veya kurum) değerleri hesaplanmaktadır (Elmas, 2008: 20). Türkiye bu uygulamaya oldukça geç

geçmiştir. Tablo 23’de yıllar itibariyle Euro normları gösterilmiştir. Bu normlar kabul edildikten sonra bu değerlere uymayan yeni araç üretimi yasaklanmıştır. Yani bu değerleri sağlamayan bir araç piyasaya çıkamamaktadır.

**Tablo 23: Euro Emisyon Normları**

<b>Euro Normları</b>	<b>Tarih</b>	<b>CO</b>	<b>HC+NO<sub>x</sub></b>	<b>NO<sub>x</sub></b>	<b>PM</b>
Euro 1	1992	2,72	0,97	-	0,14
Euro 2	1996	1	0,7	-	0,08
Euro 3	2000	0,64	0,56	0,5	0,05
Euro 4	2005	0,5	0,3	0,25	0,025
Euro 5	2009	0,5	0,23	0,18	0,005
Euro 6	09.2014	0,5	0,17	0,08	0,005

**Kaynak:** Keskin ve Sağıroğlu, 2010:5

Türkiye Euro normlarında AB ülkelerini geriden takip etmektedir. Türkiye 2005 yılında çıkan Euro 4 normunu 2008 yılında kabul etmiştir. İlk etapta yeni araçlarda uygulamaya geçilmiş, ardından 2009 yılı itibariyle de tüm araçlar bu kapsama dahil edilmiştir. 2012 yılında ise, Euro 5 normuna geçilmiştir. AB ülkeleri 2014 yılında Euro 6 normuna geçişlerdir. Ülkemizin de 2016 yılında Euro 6 normuna geçmesi beklenmektedir. Tüvtürk araç muayene istasyonları ile yapılan görüşme sonrası, ölçümlerin şu anda duman kirliliğini ölçmeye yönelik olarak yapıldığı ancak Eylül ayı itibariyle yeni normun kabul edilmesinden sonra ölçüm cihazlarının değişerek yeni norma uyulacağı belirtilmiştir. Eylül ayı itibari ile cihazlar bu bilgilerin yanı sıra CO<sub>2</sub> ölçüm değerlerini de yapacak ve araçların km/gr’da ne kadar CO<sub>2</sub> emisyon salımına neden olduğu da incelenecektir. Günümüzde eski araçların CO<sub>2</sub> oranlarına ulaşılmamaktadır. Ayrıca, araç kataloglarında da bu ölçümler hep 2000’li yıllardan sonra verilmeye başlanmıştır.

Araç sayısının bu denli arttığı ülkemizde, günümüzde binek araçlarda aracın yaşı ve silindir hacmine göre, ağır vasıta araçlarda ise toplam ağırlığa göre alınmakta olan bu vergi 2003 yılı ve öncesine kadar bütün kara, hava ve deniz taşıtları için bu araçların toplam ağırlığı ve yaş kriterine göre alınmaktaydı. Bu tarihten sonra ise bu kriterlere motor silindir hacmi eklenmiş oldu. Çevre vergisi açısından bakıldığında, mevcut yapının çevre ile

tamamen ilişiksiz olduğu söylenemez. Şöyle ki; motor silindir hacminin yüksek olduğu bir aracın diğer düşük motorlu araçlara göre çevreye daha fazla zararlı gaz yayacağı bilinmektedir. Bu nedenle motor silindir hacmi arttıkça vergi miktarının artması dolaylı yoldan çevresel olarak olumludur. Ancak ikinci kriter olan yaş konusunda ise durum tamamen farklıdır. Çünkü mevcut sistemde aracın yaşı arttıkça ödeyeceği vergi miktarı düşmektedir. Oysaki yeni araçların gerek teknolojik olarak iyi oluşu, gerek motorlarının eski araçlara göre daha sağlam ve yıpranmamış olması nedeniyle çevreye daha az zarar verecekleri de aşikârdır. Bu durumda ise yaş kriteri uygulaması çevreyi korumayla ters yönlü hareket etmektedir.

Son 10 yıl içerisinde ülkemizde en çok satışı gerçekleştirilen otomobil modelleri ve pazar payları dikkate alınarak hazırlanan Tablo 24'de bu araçlara ait emisyon miktarları verilmiştir. Bu tablo ile yeni alınan araçların çevreye ne kadar duyarlı olduğu açıklanmaya çalışılmıştır.

**Tablo 24: Türkiye’de Son 10 Yıl İçerisinde En Çok Satışı Yapılan Otomobil Markaları ve Km Başına Yayılmış Oldukları Emisyon Miktarları (2014)**

Aracın Modeli	Motor Gücü cm <sup>3</sup>	Emisyon Miktarı gr/km
Ford Fiesta 100PS EcoBoost Manuel (benzinli)	999	105
Ford Focus EcoBoost 125PS (benzinli)	999	117
Renault Symbol Authentique ve Expression (benzinli)	1149	136
Renault Symbol 16V LPG Authentique edition (lpg)	1149	130
Renault Symbol 16V Collection (benzin)	1149	136
Renault Clio Joy ,Touch ve Icon 16v 75 bg (benzin)	1149	127
VW Polo 70 PS Manuel (benzin)	1198	128
VW Polo 1,2 lt TDI 75 PS Manuel (dizel)	1199	99
Opel Corsa Active Twinport Ecotec 85 HP (benzin)	1200	129
Ford Fiesta 82PS (benzinli)	1241	120
Fiat Linea multijet 95 hp (dizel)	1248	129
Opel Corsa Active Twinport Ecotec 75 HP (benzin)	1300	112
Opel Astra Edition CDTI Ecotec 95 HP, (dizel)	1300	109
Opel Astra Enjoy Active CDTI Ecotec 95 HP (dizel)	1300	109
Fiat Linea fire 77 hp (benzin)	1369	148
Ford Fiesta 96PS (benzinli)	1387	130
VW Polo 1,4 lt 85 PS Manuel / Tiptronic DSG (benzin)	1390	139
VW Jetta TSI 160PS SE (benzin)	1390	145
Opel Corsa Active Twinport Ecotec 100 HP (benzin)	1400	134
Opel Astra Enjoy Active Turbo Ecotec 140 HP (benzin)	1400	154
Renault Symbol Dci 65 bg Expression (dizel)	1461	118.
Renault Symbol Dci 65 bg Collection (dizel)	1461	118
Renault Fluence Touch Dci 90 bg (dizel)	1461	118
Renault Fluence Icon Dci edc 110 bg (dizel)	1461	114
Renault Fluence Icon Dci 110 bg (dizel)	1461	120
Renault Clio Joy ,Touch ve Icon dCI 75 bg (dizel)	1461	95
Ford Fiesta Duratorq TDCi 75PS (dizel)	1498	98
Ford Focus Duratorq TDCi 95PS (dizel)	1560	117
Ford Focus Duratec125PS (benzinli)	1596	149
Fiat Linea 1.6 multijet 105 hp (dizel)	1598	134
Renault Fluence Touch 16V 110 bg (benzin)	1598	155
VW Polo 1,6 lt TDI 90 PS Manuel / Tiptronic DSG (dizel)	1598	112
VW Jetta TDI 105PS Blue Motion Technology (dizel)	1598	109
Opel Astra Enjoy Ecotec 115 HP (benzin)	1600	146
Opel Astra Edition Ecotec 115 HP, Otomatik (benzin)	1600	167
VW Jetta 2.0 TDI 140PS SE (dizel)	1968	126

**Kaynak:** Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD), <http://www.arabalar.gen.tr/>, <http://www.fiat.com.tr/>, <http://www.renault.com.tr/>, <http://www.ford.com.tr/>, <http://www.vw.com.tr/> ve <http://www.opel.com.tr/> sayfalarından yararlanılarak hazırlanmıştır.

2013 yılı itibariyle pazar payı en fazla olan araçlar sırasıyla %15,39 ile Renault, %13,28 ile Volkswagen, %8,78 ile Ford, %8,38 ile Opel, %7,56 ile Fiat, %7,24 ile Hyundai, %5,42 ile Toyota, %3,47 ile Peugeot, %3,11 ile BMW, %3,01 ile Mercedes'tir. Bu araçların en çok satan modellerine bakılarak oluşturulan Tablo 24'e bakıldığında motor gücü düşük olan araçların daha az emisyon salınımına neden olduğu görülmektedir. Araçların emisyon miktarları motorlarda kullanılan teknolojiye göre de değişmektedir. AB ülkelerindeki emisyon miktarının ortalamasının 130 gr/km olduğu düşünülürse üretilen yeni model araçlar içinde bu oranın çok üstünde salınımına neden olan araçların olduğu da görülür.

Tablo 24'de yer alan bilgileri daha iyi açıklamak için aşağıdaki Tablo 25'te 2011-2014 yılları arasında satışı yapılan araçların emisyon miktarlarına göre dağılımı verilmiştir.

**Tablo 25: 2011-2014 Yılları Arasında Satışı Yapılan Araçların CO<sub>2</sub> Emisyon Miktarlarına Göre Dağılımı**

CO <sub>2</sub> ORTALAMA EMİSYON DEĞERLERİ (gr/km)	2014 (Mart Sonu)		2013		2012		2011	
	Adet	Pay	Adet	Pay	Adet	Pay	Adet	Pay
< 100 gr/km	10.385	11,6	56.750	8,51	18.635	3,35	3.820	0,6
≥ 100 - < 120 gr/km	34.480	38,6	238.816	35,93	175.353	31,52	172.652	29,1
≥ 120 - < 140 gr/km	25.834	28,9	216.016	32,50	200.322	36,01	223.020	37,6
≥ 140 - < 160 gr/km	13.652	15,3	116.245	17,49	117.768	21,17	109.013	18,4
≥ 160 gr/km	4.996	5,6	37.008	5,57	44.202	7,95	85.014	14,3
Toplam	89.347	% 100	664.655	% 100	556.280	% 100	593.519	% 100

**Kaynak:** (ODD), [http://www.odd.org.tr/web\\_2837\\_1/neuralnetwork.aspx?type=26](http://www.odd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=26)

2009 yılında Kyoto Protokolüne dahil olan ülkemizde son yıllarda üretilen araçların CO<sub>2</sub> emisyon salınım miktarlarını içeren Tablo 25'e bakıldığında km'de 100 gr ve altı CO<sub>2</sub> yayan araçların sürekli bir artış içerisinde olduğunu, araçların önemli bir bölümünün 100-120 gr/km arası emisyon değerlerine sahip olduğunu, 140 gr/km ve üzeri salınım yapan araçların üretiminin sürekli bir azalma içerisinde olduğu görülmektedir. Çevresel açıdan son yıllarda üretilen ve en çok satışı yapılan araçlar açısından emisyon miktarlarının çok da yukarı seviyelerde seyrettiği söylenemez. Ancak eski araçlar konusunda bu durum farklıdır. Çünkü yaşlı araçların emisyon değerleri yüksektir. Tüvtürk araç



muayene istasyonlarından alınan bilgiler ışığında Eylül ayından itibaren araçların km başına yaymış oldukları emisyon miktarları ölçülür ise bu durum ayrıntılı olarak ortaya çıkacaktır.

Tablo 24 ve Tablo 25 birlikte değerlendirildiğinde aşağıdaki sonuçlar ortaya çıkmaktadır;

- Mevcut sistemde motor hacimleri aynı olan tüm araç modellerinin aynı oranda salınım yapmadığı görülmektedir. Buradaki fark aracın motorunun teknolojik özellikleri ve yakıt türünün farklı olmasından kaynaklanmaktadır. Bu nedenle çevre vergisi bağlamında motor hacminin tek başına kriter alınması yeterli değildir.
- Genelde yüksek motor gücüne sahip araçlar düşük motor gücüne sahip araçlara göre daha fazla CO<sub>2</sub> salınımına neden olmaktadır. Kullanılan yakıt türü CO<sub>2</sub> emisyonu salınımında önemli rol oynamaktadır.
- Dizel araçlar benzinli araçlara göre daha az CO<sub>2</sub> salınımına neden olmaktadır. Ancak dizel araçların CO<sub>2</sub> emisyon değerleri düşük olmasına rağmen benzinli araçlardan farklı olarak motordan çıkan partiküler madde nedeniyle çevreye vermiş oldukları zarar artmaktadır (Keskin ve Sağıroğlu, 2010:3).
- Buradaki veriler araçların fabrika çıkışı sırasındaki CO<sub>2</sub> emisyon miktarlarını belirtmektedir. Bu araçlarda yıllar ilerledikçe motorun aşınmasından dolayı bu değerlerin üzerinde CO<sub>2</sub> salınımı yapacaktır. Mevcut sistemde ise aracın yaşı azaldıkça ödeyeceği vergi azalmaktadır. Oysaki eski model araçlarda eski teknolojiler kullanılmakta, motorların yıpranması, gaz ayarı, bujilerin eskimesi gibi nedenlerle çevreye yaymış oldukları zararlı gaz miktarı artmaktadır.

Ülkemizde araçlar periyodik muayenelerinin ilk etabında egzoz emisyon ölçümüne tabi tutulmaktadır. Binek araçlar alındıktan sonra ilk üç yıl boyunca ölçüme girmemekte, üç yılın sonunda ölçümü yapılan araç periyodik olarak her iki yılda bir ölçüme tabi tutulmaktadır. 1979 model yılı ve öncesi dizel motorlu taşıtlar, hibrid ve elektrikli araçlar ile hidrojen yakıtlı araçlar egzoz gazı emisyon ölçüm işleminden muaftırlar. Diğer motorlu taşıtlarda ise her yıl ölçüm yapılmaktadır. Ölçüm esnasında egzoz sistemi üzerinde çatlak ve sızıntıların olmamasına, katalitik konventür sistemlerinin sağlamlığına dikkat edilmekte

bu gibi kriterleri sağlamayıp çevreye zarar veren araçların muayenesi yapılmaktadır (<http://tuvturk.com.tr/>).

Kasko değerleri, yaş, motor gücü ve CO<sub>2</sub> emisyon miktarları kapsamında incelediğimiz motorlu taşıtlar vergisi uygulamasında son bir kaç yıl itibariyle incelenmesi gereken bir diğer konu ise alternatif yakıtlı araçlar konusudur. Son yıllarda piyasaya elektrikli araçlar ve hibrid araçlar sürülmektedir. Bu araçlar tamamen çevresel araçlar olup doğayı kirletmemektedirler. KPMG (Cutting Through Complexity) tarafından 2014 yapılan bir araştırmaya göre otomotiv sektöründe gelecek 5 yıl içerisinde öncelikli olan konular arasında bu alternatif yakıtlı araçların vergilendirilmesi ve mevzuatının belirlenmesi konusu % 10,2'lik payla 4. sırada yer almaktadır. Ayrıca aynı araştırmaya göre öncelikli ilk konu % 21,2 ile otomobil satış vergilerinin yeniden düzenlenmesidir (KPMG, 2013: 8).

Elektrikli araçlar içten yanmalı motora sahip olmadığı için silindir boşluğu ve silindir hacmine sahip değildir. Dolayısıyla motor silindir hacminin vergilendirmede kriter alındığı ülkemizde bu türden araçların mevcut sistemle vergilendirilmesi mümkün değildir (Can, 2013: 155). Ancak hibrid araçlarda elektrikli motorun dışında konvansiyonel (benzin veya dizel) motorlar da yer almaktadır. Hibrid araçlarda benzinli veya dizel motor sadece arabanın kalkışında ve yüksek hızda kullanılmaktadır. Yani 0-12km/s ve 80 km/s üstü hızlarda araba benzinli veya dizel motoru kullanırken 12 ile 80 km/s 'lik dilimde ise elektrikli motoru kullanmaktadır. 80 km/s üstü hızda ise benzinli veya dizel motor kullanılmaktadır (<http://hybrid.nedir.com/>). Bu nedenle hibrid araçlar mevcut motorlu taşıtlar vergisi tarifesi üzerinden vergilendirilebilmektedir. Ayrıca elektrikli araçlar ÖTV teşviklerinden yararlanırken hibrid araçların satışı sırasında benzinli ve dizel yakıtlarda uygulanan tarife üzerinden işlem yapılmaktadır (<http://www.motorlutasitlarvergisi.com/>). Elektrikli araçlara sağlanan vergi teşviklerinin çevreci olan hibrid araçları kapsamaması adaletsiz bir uygulamadır.

Bu bilgiler altında, ülkemizde uygulanan MTV'nin çevre vergileri kapsamında değerlendirilmesi mümkün değildir. Çünkü Türkiye'deki mevcut tarifeler yakıt tüketimi, CO<sub>2</sub> emisyon miktarları gibi çevresel kriterlere göre belirlenmemiştir. Bunun aksine çevresel kriterler göz ardı edilerek çevresel açıdan uygun olmayan eski araçlardan daha az

vergi alınmaktadır. Motor gücüne göre vergilendirme kriteri dolaylı olarak çevre ile ilişkilendirilse de bu vergiyi çevre vergileri kapsamına sokmakta tek başına yeterli bir kriter değildir.

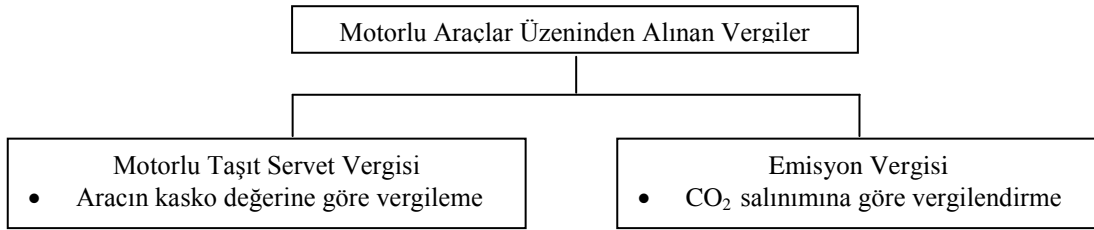
### **3.13. Motorlu Taşıtlar Vergisi İçin Bir Model Önerisi**

Motorlu taşıtlar vergisi her ülkede benzer veya farklı isimlerle ve farklı kriterlerle alınan bir vergi türüdür. Geçmişte servet üzerinden alınan ve maksadı serveti vergilendirmek olan bu vergi zamanla değişime uğrayarak çevreyi korumayı amaçlayan bir yapıya bürünmüştür. Ülkemizde servet vergisi kapsamında ele alınan motorlu taşıtlar vergisi uygulamasının değişen dünya koşullarına uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda çalışmanın bu bölümünde Avrupa uygulamaları da dikkate alınarak bir model önerisi ortaya koyulmaya çalışılacaktır. Günümüzde dünyanın üzerinde durduğu konuların başında çevre gelmekte ve ülkeler her alanda yapacak oldukları düzenlemelerin çevreyle uygun olmasına özen göstermektedirler. Bu noktada MTV'nin de çevreye duyarlı hale getirilmesi zorunluluk halini almıştır.

Vergi ödeme gücünün temel olarak üç göstergesi bulunmaktadır. Bunlar; gelir, servet ve tüketimdir. Bir kişinin gerçek ödeme gücünü tam olarak kavrayabilmek için bu üç unsurun bir arada değerlendirilmesi ve böylece adil ve etkin bir vergilendirilmenin sağlanması gerekmektedir. Bu noktada ise ortaya çıkan sorun, gelir ve tüketimi değer cinsinden belirlerken servet unsuru olan motorlu taşıtın fiziksel özelliklerine bakılmasıdır. Dolayısıyla gelir ve tüketim aynı cinsten dikkate alınarak toplanırken, servet unsuru motorlu taşıt bu iki vergi konusuna dahil edilememektedir. Örneğin, bir kişinin 5000 lira gelirini, 3000 lira tüketimini ve 3 yaşında 1600 cm<sup>3</sup> motor hacmine sahip aracını bir arada değerlendirmek doğru olamamaktadır. Çünkü gerçek anlamda servet vergisi uygulanmak isteniyorsa burada servet unsuru aracın fiziksel özelliklerine değil değerine bakmak gerekecektir. Örneğin, diğer bir servet vergisi olan emlak vergisinde emlakın değeri dikkate alınmaktadır. Dolayısıyla daha düşük değerinde bir emlak sahibi olan kişi ödeme gücü daha az olduğu için daha az vergi vermektedir. Fakat aynı durum yukarıda değinildiği gibi motorlu taşıtlar vergisinde söz konusu değildir. MTV, ödeme gücü değil de fayda ilkesi bağlamında ele alındığında ise değişen fazla bir şey olmamaktadır. Çünkü günümüzde ülkemizde uygulanan MTV'nin tam anlamıyla fayda ilkesine uygun olduğunu

söylemek de mümkün değildir. Çünkü mevcut motorlu araçların kamu hizmetlerinden ne kadar faydalandıkları ölçülememektedir. Bu nedenle motorlu taşıtlar vergisini servet vergisi kapsamında değerlendirmek yerine AB ülkelerinde olduğu gibi çevre vergisi bağlamında değerlendirmek daha doğru olacaktır. Fakat bu servet unsuru motorlu araçlara sahip olan kişileri ödeme gücüne sahip oldukları için ayrı bir servet vergisine tabi tutmak daha doğru olacaktır. Bu nedenle MTV ve MTSV (motorlu taşıt servet vergisi) birlikte ele alınabilir. Bu bağlamda motorlu araçlar üzerinden alınan vergilerin aşağıdaki gibi dizayn edilmesinin daha faydalı olabileceği söylenebilir.

### Şekil 3: Binek Araçlar İçin Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi



**Kaynak :** Tarafımızca oluşturulmuştur

Çalışmada ele alınan modelde binek araçlar iki farklı vergiye tabi tutulmaktadır. Araçlar servet vergisi kapsamında kasko değeri esasına göre yıllık vergilendirmeye tabi tutulmuştur. Kasko değeri servet unsurunu kapsamada motor gücü ve yaş kriterine oranla daha adil sonuçlar vermektedir. İkinci aşamada ise, AB ülkelerinde uygulanmakta olan emisyon salınım miktarına göre vergilendirme yapılmıştır. Bu vergilendirmeye elde edilmek istenen amaç araçların çevreye vermiş oldukları zararları verginin caydırıcılık etkisi kullanılarak azaltmaktır. Temelde bu iki yönlü vergi ile hem servet vergilendirilmekte hem de araçların çevreye verdiği zarar en aza indirilmeye çalışılmaktadır.

Ele alınan model önerisi sadece binek araçları kapsamaktadır. TÜİK'in açıkladığı 2013 verilerine göre; Türkiye'de trafiğe kayıtlı toplam araç sayısı 17.799.163'dür. Kayıtlı taşıtların %60'ını otomobil, %15,3'ünü motosiklet, %12,6'sını kamyonet, %6,5'ini traktör, %5,6'sını kamyon, minibüs, otobüs ve özel amaçlı taşıtlar teşkil etmektedir. Ayrıca, TÜİK'in 1990 – 2009 yılları arasında Ulusal Sera gazı Emisyon Envanteri Raporu'na göre ulaşım sektöründen kaynaklanan CO2 emisyon salınımının % 84,7'si karayolu

ulaşımından, % 10,8'i havayolu ulaşımından, % 3,5'i denizyolu ulaşımından ve % 0,9'u havayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır. Araç sayılarına paralel bir şekilde karayolu ulaştırma sektörü en önemli emisyon kirleticisi konumundadır (TÜİK, 2011: 20). Bu nedenle model önerisi binek araçlar üzerinden tasarlanmıştır. Tarife yapısı aşağıdaki Tablo 26'da ki gibidir.

**Tablo 26: Model Önerisine Göre Oluşturulan MTV Tarifesi**

Matrah	MTV		
	MTSV	Emisyon vergisi	
	%	CO2	Vergi Miktarı (1 gr/TL)
0-100000	1	Elektrikli	0
100000-200000	2	≤ 100	0
200000-500000	3	101-120	1
500000 ve üstü	4	121-130	2
		131-140	3
		141-150	4
		151-160	6
		161-180	7
		181-200	8
		≥200	9

\* 15 Yaş üzerindeki araçlar emisyon vergisi olarak buldukları basamağın bir üstündeki vergiyi öder.

**Kaynak :** Tarafımızca oluşturulmuştur

Binek araçlar için kasko değerine göre alınacak servet vergisinde tarife yapısı aşağıdaki gibi gösterilebilir;

*Motorlu Taşıtlar Servet Vergisi:* Verginin bu kısmında motorlu taşıtın değeri üzerinden bir servet vergisi uygulaması olacaktır. Her ay Türkiye Sigorta Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği tarafından araçların kasko değerleri belirlenmektedir. Belirlenen bu rakamlar servet unsurunu kavramada motor gücü ve yaş kriterine göre daha reel sonuçlar vermektedir ve vergi adaleti bakımından daha belirleyicidir. Önerilen modelde araçlar kasko değerine göre artan oranlı bir tarifeye tabi tutulmuştur. Kasko değerleri 100. 000 TL ve altı olan araçlar kasko değerinin %1'i oranında vergilendirilirken; kasko değeri 100.000 – 200.000 TL arası olan araçlar %2, 200.000 – 500.000 arası olan araçlar %3, 500.000 ve üstü olan araçlar da kasko değerinin %4'ü oranında

vergilendirilmişlerdir. Böylece vergide yatay ve dikey adalet sağlanmaya çalışılmaktadır. Bu model ile düşük servet değerine sahip kişiler daha az, yüksek servet değerine sahip kişiler ise daha çok vergi vereceklerdir. Bu uygulama birkaç araç modeli için aşağıdaki Tablo 27’de ki gibi açıklanabilir;

**Tablo 27: Binek Araçlarda Kasko Değerine Göre Vergilendirme Modeli**

Model	Kayıt Yılı	Kasko Değeri (Bin TL)	Mevcut Sistemde Ödeyeceği Yıllık Vergi Miktarı (TL)	Model Önerisinde Ödeyeceği Yıllık Servet Vergisi Miktarı (TL)
Renault Toros 12	2000	7 400	265,00	74,00
Lada Samara HB	2004	8 000	375,00	80,00
Renault Brodway	2000	9 000	265,00	90,00
Fiat Kartal	2000	9 750	265,00	97,00
Fiat Doğan	2002	12 000	265,00	120,00
Renault 19 Europa	2002	15 400	265,00	154,00
Daihatsu Sirion	2008	18 700	375,00	187,00
Ford Fusion urbanite	2007	22 800	375,00	228,00
Seat Ibiza Style	2009	23 275	644,00	232,00
Daihatsu Sirion	2011	24 000	537,00	240,00
Fiat PuntoPop	2012	26 800	537,00	268,00
Ford Focus Collection SW	2007	27 700	375,00	277,00
Seat Ibiza Style	2014	39 499	859,00	394,00
Honda Accord Executive Ov	2006	39 700	1,080,00	397,00
Ford B- Max Titanium	2012	42 525	537,00	425,00
Opel Astra Sedan	2012	47 250	537,00	472,00
Fiat Fiorino Multijet	2014	47 740	537,00	477,00
Ford B- Max Titanium	2014	59 685	537,00	596,00
Honda Accord Executive Ov	2010	61 600	1,839,00	616,00
Opel Astra Sedan	2014	70 355	537,00	703,00
Nissan QashQai	2014	74 990	537,00	749,00
VW Passat Comfortline	2014	93 700	859,00	937,00
Citroen C5 Executive	2014	95 501	859,00	955,00
Audi A4	2012	120 626	1,514,00	2,412,00
Audi A4	2014	157 948	1,514,00	3,158,00
BMW M5	2007	171 997	8,679,00	3,439,00
Audi A6	2014	444 008	4,987,00	13,320,00
BMW M5	2014	747 616	19,541,00	29,900,00
Range Rover Supercharged Vogue	2014	819 249	19,541,00	32,760,00

**Kaynak:** Türkiye Sigorta Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği 2014 Nisan ayı kasko değerleri listesindeki veriler ve MTKV: Md.5 kullanılarak oluşturulmuştur.

Tablo 27’de araçlar kasko değerlerine göre sıralanmıştır. Bu vergi tarifesi ile düşük kasko değerine sahip olan araçlar mevcut tarifeye göre daha az tutarda vergi öderken yüksek kasko değerine sahip araçlar ise mevcut tarifeden daha fazla vergiye ödemektedirler. Bu uygulama ile az servete sahip olan araçlar az; çok servete Servet’e sahip olan araçlar çok vergi ödeyecek ve bu şekilde vergilemede adalet sağlanmış olacaktır.

Önerilen modele göre dikkat çeken bir nokta da aracın model yaşı eskidikçe kasko değerinin düşmesi dolayısıyla vergi miktarının azalmasıdır. Bu tarife yapısı sadece serveti kapsadığından dolayı bu araçların vergi miktarları düşük çıkmaktadır. Böyle bir durumda eski araçların vergi miktarının düşmesi ve bu araçlara dolaylı yoldan vergisel ayrıcalık tanınması ilk etapta çevre açısından zararlı görülebilir. Ancak buradaki açık ikinci etapta yıllık vergiye ek olarak alınan CO<sub>2</sub> emisyon vergisi ile kapatılacak ve eski araçlara bu kısımda ağır vergi yükü yüklenecektir.

Modelin ikinci aşamasını oluşturan yıllık vergiye eklenecek olan motorlu taşıtlar vergisinde ise CO<sub>2</sub> emisyon miktarına göre vergilendirme yapılmaktadır. Modele göre uygulama aşağıdaki gibi gösterilebilir;

*Emisyon Vergisi:* Bu aşamada tamamen çevresel etkenler göz önüne alınıp daha fazla emisyon salınımına neden olan araçlar daha fazla vergilendirilecektir. Ayrıca bu tarifede 15 yaş üzeri araçlar için farklı vergi miktarları uygulanmaktadır. Çalışmanın ikinci bölümünde incelenmiş olunan AB ülkelerindeki mevcut uygulamalardan hareketle bir araç emisyon sınıflandırılması yapılmıştır. Ancak bu kısımda AB ülkelerindeki ortalamalardan biraz daha yüksek emisyon miktarlarının yer aldığı bir uygulama önerilmektedir. Bu şekilde ilk 5 yıl uyum süreci sağlandıktan sonra her yıl periyodik olarak bu rakamlar AB ülkelerindeki mevcut uygulamalara göre güncellenecektir.

**Tablo 28: Binek Otomobillerde CO<sub>2</sub> Emisyon Bazlı MTV Tarifesi**

CO <sub>2</sub> Salım Seviyesi (gr /km)	Gram başına Uygulanacak Vergi Miktarı (TL)	15 Yaş Ve Üzeri Araçlarda Uygulanacak Vergi Miktarı* (TL)
Elektrikli Araçlar	0	0
≤ 100	0	1
101-120	1	2
121-130	2	3
131-140	3	3
141-150	4	6
151-160	6	7
161-180	7	8
181-200	8	9
≥ 200	9	10

\*15 yaş ve üzeri araçlara, aracın bulunduğu sınıfın bir üstündeki basamak uygulanır.

**Kaynak:** Tarafımızca oluşturulmuştur

AB ülkelerinde 130 gr/km seviyelerinde seyreden salınım oranları ve ülkemizde son 10 yılda en çok satışı yapılan araçların CO<sub>2</sub> oranları dikkate alınarak hazırlanan Tablo 28 ile düşük CO<sub>2</sub> salınımı yapan araçların daha az vergilendirilmesi ve bu araçların kullanımının teşvik edilmesi amaçlanmıştır. Alternatif yakıtlı araçlar ve 100 gr/km daha az salınım yapan araçlar piyasada daha fazla yer bulması amacıyla bu vergi kapsamı dışında bırakılarak bir nevi ödüllendirilmektedir.

140 gr/km ve üzeri salınım yapan araçlar ortalamanın üzerinde olduğu için daha fazla vergilendirilmektedir. Özellikle 160 gr/km ve üzeri salınım yapan araçlar ise ceza mahiyetinde daha fazla vergiye tabi tutularak bu araçların kullanımının önlenmesi amaçlanmaktadır. 15 yaşından büyük araçlar ise emisyon vergisi olarak kendi aracının girmiş olduğu sınıfın bir üzerindeki sınıf miktarına göre vergilendirilmektedir. Buradaki amaç eski araçların piyasadan çekilmesini teşvik etmektir.

Tablo 29’da bazı seçilmiş araç modellerinin mevcut tarife üzerinden ödeyeceği vergi miktarı ile model önerisine göre ödeyeceği vergi miktarı karşılaştırılarak iki tarife arasındaki farklılıklar açıklanmaya çalışılmıştır.



**Tablo 29: Model Önerisine Göre Araçların Ödeyecekleri Motorlu Taşıtlar Vergisi Miktarları (TL)**

Araç Modeli	Model	Kasko Değeri	Emisyon Miktarı (gr/km)	Mevcut Tarifeye Göre Ödemesi Gereken Vergi	Motorlu Taşıtlar Servet Vergisi	Emisyon Vergisi	Ödenenecek Toplam Vergi Miktarı
Audi A3 Attraction (benzinli)	2001	21,500	187	426,00	215,00	1,496,00	1,711,00
BMW 3 325i Saloon (benzinli)	2001	41,700	229	970,00	417,00	2,061,00	2,478,00
Citroen Berlingo Multispace 1.4i (benzinli)	2001	10,700	178	265,00	107,00	1,246,00	1,353,00
Fiat Punto Range 1.2 16V (benzinli)	2003	9,700	155	210,00	97,00	930,00	1,027,00
Ford Focus 1.8i 16V Comfort (benzinli)	2003	17,500	181	698,00	175,00	1,448,00	1,623,00
Mercedes Benz E220 CDI (dizel)	2006	91,190	169	1,623,00	911,00	1,183,00	2,094,00
VW Jetta 2.0 TDI 140PS SE (dizel)	2006	38,600	126	2.385,00	386,00	252,00	638,00
BMW M5 (benzinli)	2007	172,000	232	14,654,00	3,440,00	2,088,00	5,528,00
Hyundai Accent 1.6 (benzinli)	2008	20,700	183	644,00	207,00	1,464,00	1,671,00
Peugout 307Coupe Cabriolet (benzinli)	2008	26,500	178	644,00	265,00	1,246	1,511,00
VW Polo 70 PS Manuel (benzinli)	2011	25,800	128	537,00	258,00	256,00	514,00
Renault Clio Touch dCi 75 bg (dizel)	2012	31,800	95	859,00	318,00	-	318,00
Fiat Linea 1.6 Multijet 105 hp (dizel)	2012	34,700	134	859,00	347,00	402,00	749,00
Renault Symbol Dci 65 bg Collection (dizel)	2012	31,200	118	859,00	312,00	118,00	430,00
Renaultt Fluence Z.E. Expression (elektrikli)	2014	52,300	-	-	523,00	-	523,00
Toyota Yaris Sprit (hibrit)	2014	71,400	85	859,00	714,00	-	714,00
Fiat Linea Multijet 95 hp (dizel)	2014	48,300	129	537,00	483,00	258,00	741,00
Renault Fluence Touch 16V 110 bg (benzinli)	2014	60,700	155	859,00	607,00	930,00	1,537,00
Opel Astra Enjoy Active Turbo Ecotec 140 (benzinli)	2014	63,800	154	859,00	638,00	924,00	1,562,00
Opel Astra Enjoy Active CDTI Ecotec 95 HP (dizel)	2014	68,800	109	537,00	688,00	109,00	797,00
Audi A4 (benzinli)	2014	157,900	134	15,14,00	3,158,00	402,00	3,560,00
VW Passat TSI Highline DSG	2014	109,300	142	859,00	2,186,00	568,00	2,754,00
BMW M5 (benzinli)	2014	747,616	232	19,541,00	29,900,00	2.088,00	31,988,00
Audi A6 (benzinli)	2014	444,000	156	4,987,00	13,320,00	936,00	14,256,00

**Kaynak:** MTVK, Md:5 ve TSB, 2014: Kasko Değerleri Listesi, <http://www.fiat.com.tr/>, <http://www.renault.com.tr/>, <http://www.ford.com.tr/>, <http://www.vw.com.tr/>, <http://www.opel.com.tr/> ve <http://carfueldata.direct.gov.uk/search-new-or-used-cars.aspx> sayfalarındaki veriler eşliğinde oluşturulmuştur.

Model önerisinin yansıtıldığı Tablo 29'a göre elektrikli araçlar emisyon salınımına neden olmadığından dolayı emisyon vergisinin mükellefi değildirler. Hibrid araçlar ise genel olarak çok az miktarda CO<sub>2</sub> emisyonuna neden olan araçlardır. Bu nedenle bu araçlar da emisyon miktarlarına göre vergilendirmenin yapıldığı emisyon vergisi bakımından avantajlı konumdadırlar.

Kasko değerlerine göre oluşturulan model önerisinde servetin tek belirleyicisi kasko değeridir. Model önerisine göre ortaya çıkan rakamlar ile mevcut tarifeye göre ortaya çıkan rakamlar arasındaki farkın nedeni vergilendirme kriterlerinin benzer olmamasıdır. Tabloda göze çarpan noktalardan biri kasko değeri düşük araçların ödeyeceği vergi miktarlarında önemli düşüşlerin yaşanmasıdır.

Emisyon salınım miktarlarının belirleyici olduğu emisyon vergisinde ise emisyon ortalamalarının üzerinde salınımına neden olan araçların vergi miktarlarının kademeli olarak arttığı görülmektedir. Örneğin; 2001 model Citroen Berlingo araç modeline göre 107 TL servet vergisi öderken, 178 gr/km emisyon salınım miktarından dolayı 1,246 TL emisyon vergisi ödeyecektir. Bu aracın toplam vergisi 1,353 TL olacaktır. Tablo 29'a bakıldığında bu tür eski ve emisyon değeri yüksek olan araçların yeni araçlara göre daha fazla vergi ödediği görülmektedir. Ancak burada sıkıntı yaratan nokta çok eski modelli yerli araçların CO<sub>2</sub> emisyon miktarlarının ölçümünün zorluğudur. Bu modelin işleyebilmesi için araçların emisyon değerlerinin ölçülmesi gerekmektedir. Yeni araçlarda emisyon değerleri belli olduğundan dolayı çok fazla sorun olmamaktadır. Fakat eski araçlar için ölçümlerin yapılması gerekmektedir.

Ayrıca, 15 yaş ve üzeri araçlar için yukarıdaki tarifelere ek olarak bazı caydırıcı uygulamalar da konulmalıdır. Bu noktada önerilen, 15 yaş ve üzeri araçların hurda teşviki kapsamında değerlendirilmesidir. Bu araç sahiplerine, sıfır araç alımı sırasında uygulanan ÖTV oranlarından daha düşük bir oran uygulanarak yeni araç almaları teşvik edilmelidir.

Binek araçların yanı sıra diğer araç türleri için de emisyon bazlı vergilendirmeye geçilmelidir. Yük taşıtları için iki aşamalı bir vergi sistemi düşünülebilir. Bunlardan ilki kasko değerlerine göre alınan bir servet vergisi; diğeri ise bu araçların bir yıl içerisinde yapmış oldukları km üzerinden hesaplanan dolaşım vergisidir. Dolaşım vergisi ile bir ağır

vasıta araç kamu yollarını kullanma sıklığına ve bu yollara vermiş olduğu zarar durumuna göre vergilendirilmelidir.

Uçaklar, özellikle kalkış ve iniş sırasında önemli ölçüde CO<sub>2</sub> emisyon salınımına neden olmaktadır. Kısa mesafelerde uçak kullanımı çevre açısından oldukça zararlıdır (<http://www.climatechange.boun.edu.tr/>). AB 1 Ocak 2012'den itibaren kendi topraklarına iniş ve kalkış yapan tüm uçaklardan emisyon vergisi almaktadır. AB'de ki uygulamada her uçağa belirli bir kirletme izini verilmektedir. İzin verilen miktardan daha fazla emisyonu neden olan uçakların uçabilmesi için izin satın almaları gerekmektedir. Bu uygulama ile uçakların neden olduğu emisyon miktarları kısılabilecektir (<http://www.euractiv.com.tr/>).

## SONUÇ

İlk olarak vergi sistemimize 1957 yılında Hususi Otomobil Vergisi adı ile dahil olan MTV, o tarihten bu yana çeşitli süreç ve değişikliklerden geçerek günümüze kadar ulaşmış eski bir vergi türüdür. İlk etapta araçları toplam ağırlıklarına göre vergilendiren Hususi Otomobil Vergisi yerini 1963’de sadece motorlu kara taşıtlarının vergilendirildiği Motorlu Kara Taşıtları Vergisine bırakmıştır. 1980 yılında ise verginin adı Motorlu Taşıtlar Vergisi olarak değiştirilmiş ve kara taşıtlarının yanı sıra deniz ve hava taşıtları da vergi kapsamına dahil edilmiştir. Bu süreç içerisinde verginin yetki, istisna, muafiyet gibi alanlarında çeşitli değişikliklere gidilmiştir.

2013 yılı itibariyle MTV’nin vergi gelirleri içerisindeki payı %2.4 civarındadır. MTV, vergi gelirleri içerisinde çok büyük bir paya sahip olmamasına rağmen, kapsadığı mükellef sayısı bakımından oldukça geniş tabanlı bir vergi türüdür. 2013 yılı itibariyle trafiğe kayıtlı toplam motorlu araç sayısı 17 milyonun üzerindedir. Dolayısıyla MTV ülkemizde yaşayan vatandaşların yaklaşık % 20’sini ilgilendiren bir vergi türü olması nedeniyle büyük öneme sahiptir.

Motorlu araca sahip olmanın servetin göstergesi olarak kabul edildiği ülkemizde, MTV tamamen mali amaçlar doğrultusunda alınmakta ve bu nedenle de servet vergileri kapsamında incelenmektedir. Tarife yapısı da servetin vergilendirilmesine göre hazırlanmıştır. Aracın motor gücü, yaşı, toplam ağırlığı, oturma kapasitesi vergilendirmede kullanılan kriterlerdir. Uygulamadaki bu haliyle motorlu araçların sadece fiziksel özelliklerinin dikkate alınması; bu araçların ekonomik değerlerinin göz ardı edilmesi, bu verginin serveti ödeme gücünün göstergesi olarak gören teorik yaklaşımla çok fazla örtüşmediğinin belirtisidir.

MTV, mevcut tarife yapısı altında serveti vergilendirmede yetersiz kalmaktadır. Servetin vergilendirilmesinde esas kriter olarak ele alınan aracın motor gücü servetin değerini kapsamakta yetersiz kalmaktadır. Aynı motor gücüne sahip olan araçların aynı

vergi miktarını ödemesi ilk etapta adil gibi görünse de bu araçların fiyatları arasındaki farkların dikkate alınmaması vergilendirmede adalet ilkesi açısından sorun yaratmaktadır. Yüksek fiyatlı bir araç ile düşük fiyatlı bir aracın motor gücünün aynı olmasından dolayı aynı miktarda vergilendirilmesi yatay ve dikey eşitlik ilkeleri ile çelişmektedir. Ayrıca mevcut motorlu taşıtlar vergisi tarifesine baktığımız zaman bant aralığının yeterince daraltılmadığı ve farklı motor gücüne sahip araçların aynı oranda vergilendirildiği görülmektedir.

Aracın yaşının kriter olarak dikkate alındığı durumda ise, yeni araçlar daha fazla vergilendirilmekte iken eski araçlar daha düşük miktarda vergilendirilmektedir. Servetin vergilendirilmesine uygun olan bu kriter ise çevrenin korunması ilkesi ile çelişmektedir. Bu kriter ile yeni araçlar cezalandırılırken eski araçların kullanımı teşvik edilmektedir. Tarife sisteminden kaynaklanan bu sorunların yanı sıra istisna tutulan araç türlerinin artırılması da önemli sakıncalar arasında yer almaktadır.

Mevcut motorlu taşıtlar vergisi bu tarife yapısı ile vergilendirme kriterleri ile de çelişmektedir. Aynı motor gücüne sahip farklı fiyatlardaki araçların aynı miktarda vergiye tabii tutulması vergilendirmede adalet ilkesine uymamaktadır. Mevcut tarifenin en çok eleştiri alan kısmı ise ödeme gücüne göre vergilendirme ilkesini göz ardı etmesidir.

Değişen dünya şartlarına bakıldığında ülkelerin artık çevreyi ön planda tutan uygulamalarının arttığı göze çarpmaktadır. Bunun araçlarından biri de günümüzde MTV'dir. Özellikle AB bu konuda bir mesafe kat etmiş durumdadır. AB üyesi ülkelerde ve Türkiye'de uygulanan MTV arasında önemli farklılıklar bulunmaktadır. Birliğe ait ülkeler Kyoto protokolü kapsamında, 2000'li yıllardan sonra MTV sisteminde reform uygulamasına gitmişlerdir. Bu reformlar kapsamında çevresel etkenlerin göz önüne alındığı bir MTV tarifesi oluşturulmuştur. "Kirlenen öder" prensibi altında araçların egzozlarından çıkan karbondioksit salınım oranlarına göre bir vergilendirme sistemine geçilmiştir. İngiltere ve İskandinav ülkelerin öncülüğünde başlayan bu uygulama, süreç içerisinde Birlik'e ait ülkelerin çoğunda uygulanmaya başlanmıştır. Ayrıca araçların yol kullanım sıklıklarına göre fayda prensibi altında dolaşım vergisi de alınmaktadır.

Araçların üretimi konusunda emisyon miktarlarını dikkate alan Euro normları kademeli olarak azaltılmış ve bu normların üzerinde araç üretimi yasaklanmıştır. Bu uygulamanın başladığı yıldan itibaren olumlu sonuçlar alınmıştır. 2001 yılında AB’de motorlu araçların neden olduğu karbondioksit emisyon miktarı ortalama 169 gr/km iken, 2012 yılı itibariyle bu oran ortalama 133 gr/km’ ye kadar düşmüştür. Vergilendirme sistemi içerisinde emisyon salınımına neden olmayan alternatif yakıtlı hibrit araçlar ve elektrikli araçlar vergi dışı bırakılarak bu araçların kullanımı teşvik edilmek istenmiştir.

AB üyesi ülkeler arasında emisyon bazlı vergilendirme farklı şekillerde uygulanmaktadır. Emisyon bazlı vergilendirmeye en geç geçen ülkelerden biri Almanyadır. Fransa emisyon bazlı vergilendirmede diğer ülkelerden farklı olarak ödül-ceza sistemini devreye koymuştur. Hollanda’da ise ödenecek motorlu taşıtlar vergisi miktarı şehirlere göre değişmektedir. İrlanda CO<sub>2</sub> vergilendirme sistemine geçtikten sonra eski araçlar için farklı bir tarife, yeni araçlar için ise farklı bir tarifeyi benimsemiştir. Finlandiya ise CO<sub>2</sub> esaslı vergilendirmede diğer ülkelerden farklı olarak emisyon miktarlı vergilendirmeyi günlük olarak hesaplamaktadır. Görüldüğü üzere Birlik kapsamında geçerli olan ortak bir motorlu taşıtlar vergisi mevcut değildir.

Araç sayısının sürekli artış gösterdiği ülkemizde çevre faktörlerinin göz ardı edildiği bir MTV uygulamasının varlığı sürekli tartışma konusu olmaktadır. AB uyum süreci içerisinde de mevcut tarife yapımızın bu ülkelere göre uyumlaştırılması gerekmektedir. Özellikle çevreye duyarlı olmayan eski araçların varlığı sorun olmaktadır.

Motorlu taşıtlar vergisini sadece servet vergisi kapsamında değerlendirmek yerine tüketim vergisi veya çevre vergisi bağlamında değerlendirmek daha doğru olacaktır. Fakat bu servet unsuru motorlu araçlara sahip olan kişileri, ödeme gücüne sahip oldukları için ayrı bir servet vergisine tabi tutmak daha doğru olacaktır. Bu nedenle MTV ve MTSV (motorlu taşıt servet vergisi) birlikte ele alınabilir. Bu bağlamda;

- Servet unsurunu göz önüne alan MTV yapısının motor gücüne göre daha adil sonuçlar veren kasko değeri üzerinden hesaplanması bu noktadaki sorunlara bir çözüm önerisi olarak sunulabilir.

- Servet vergisinin yanı sıra AB ülkelerinde olduğu gibi çevresel etkenlerin göz önüne alındığı ek bir vergi de sunulmalıdır.
- Çevre açısından daha uygun olan alternatif yakıtlı araçların kullanımı vergi teşvikleri ile sağlanmalıdır..
- Eski araç sahiplerine yeni ve daha çevreci araç alımı konusunda ÖTV indirimi uygulanmalıdır.

## YARARLANILAN KAYNAKLAR

- ACEA (2013), **Overview of CO<sub>2</sub> Based Motor Vehicle Taxes in the EU**, [http://www.acea.be/uploads/publications/CO2\\_tax\\_\\_overview\\_2013.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/CO2_tax__overview_2013.pdf), (01.12.2014).
- Akar, Hakan (2012), “Ekonomik Büyüme ve Çevresel Vergilerin Emisyon Miktarına Etkileri”, **Tarih Kültür ve Sanat Araştırmaları Dergisi**, 4, 211-246.
- Akdoğan, Abdurrahman (2009), **Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi**, 9. Baskı, Ankara : Gazi Kitabevi.
- \_\_\_\_\_ (2013), **Kamu Maliyesi**, 15. Baskı, Ankara: Gazi Kitabevi.
- Algantürk Light, Didem (2013), **Sorumluluk Sigortalarının Yeni TTK Uyarınca Değerlendirilmesi**, [http://www.deu.edu.tr/UploadedFiles/Birimler/21159/Didem %20 Light.pdf](http://www.deu.edu.tr/UploadedFiles/Birimler/21159/Didem%20Light.pdf) (31.03.2014).
- Alp, Ayşe (24.10.2013) “Havayı kirleten Araç Sahipleri Yandı”, **Hürriyet Gazetesi**, sy. <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/24971448.asp>.
- Amatör Denizcilik Federasyonu (ADF), “Sıkça Sorulan Sorular” <http://www.adf.org.tr/sikca-sorulan-sorular.html> (23.03.2014).
- ASFINAG (2009), “Information on Toll Requirements According to Euro Emission Categories for Motor Vehicles with a Maximum Permissible Gross Weight Exceeding 3.5t from 1 Jan. 2010”, [http://www.austria.info/media/14354/ASFINAG \\_Info%20EURO-Emission.pdf](http://www.austria.info/media/14354/ASFINAG_Info%20EURO-Emission.pdf) (18.03.2014).
- Aygören, Hakan ve İlem, Mehmet (2008), “Türkiye’de Özelleştirme Sonrası Araç Muayene İstasyonları Sermaye Bütçelemesinin Monte Carlo Simülasyonu Yöntemi ile Analizi ”, **Muhasebe Ve Finansman Dergisi**, 48, 75-88.
- Aydın, Ülker (2010), “Türkiye ve AB’de Akaryakıt Fiyatları ve Vergiler”, **DEK-TMK**, 1-12.
- Bekmez, Selahattin ve Nakipoğlu, Ferda (2012), “Çevre Vergisi- Ekonomik Büyüme İkilemi”, **Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 11(3), 641 -658.



- Benk, Serkan (2006), “Çevresel Dışsallıkların İçselleştirilmesinde Kullanılan Regülasyon ve Hukuki Sorumluluk Sistemlerinin Değerlendirilmesi”, **Çimento İşveren Dergisi**, Eylül, 25-35.
- Bilici, Nurettin (2011), **Vergi Hukuku**, 26. Baskı, Ankara: Seçkin Kitabevi.
- Bozdanlıoğlu, Burçin (2008), “Motorlu Taşıt Alımında Uygulanan Vergiler ve Motorlu Taşıtlarda Vergilendirme Tekniğinin AB Uygulamaları İle Karşılaştırılması”, **Yaklaşım Dergisi**, 192, 1-5.
- Braathen, Nils Axel (2009), **Incentives for CO2 Emission Reductions in Current Motor Vehicle Tax**, ENV/EPOC/WPNEP/T(2009)2/FINAL.
- Budak, Atilla (2012), “Otomobil Alırken Ne Kadar Vergi Ödüyoruz?”, <http://www.vergiyalgi.net/vergi-haber/otomobil-alirken-ne-kadar-vergi-oduyoruz23/>, (01.04.2014).
- Bülbül, Duran ve Orkunoğlu, Işıl Fulya, (2009), “Türkiye’de Otomotiv Piyasasındaki Özel Tüketim Vergisi İndirimlerinin Maliye Sosyolojisi Açısından Analizi”, **Sosyo Ekonomi Dergisi**, 2, 95-108.
- Can, Fatih (2013), **Çevre Politikalarıyla Uyumlu Bütçe Reformu ve Türkiye Değerlendirmesi**, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Cesifo (2012), “Overview of CO2 Based Motor Vehicle Taxes in the EU, 2012”, [http://www.cesifo-group.de/ifoHome/facts/DICE/Infrastructure/Transportation/RoadTransport/over-CO2-mot-veh-tax\\_12/fileBinary/over-CO2-mot-veh-tax\\_12.pdf](http://www.cesifo-group.de/ifoHome/facts/DICE/Infrastructure/Transportation/RoadTransport/over-CO2-mot-veh-tax_12/fileBinary/over-CO2-mot-veh-tax_12.pdf), (20.02.2014).
- Çelikkaya, Ali (2010), “Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesinde Yeni Eğilim: Karbon Temelli Vergileme Modeli”, **Vergi Sorunları Dergisi**, 266, 60-73.
- \_\_\_\_\_ (2011), “Avrupa Birliği Üyesi Ülkelerde Çevre Vergisi Reformları ve Türkiye’deki Durumun Değerlendirilmesi”, **Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 2, 97–120.
- Çukurçayır, M.Akif ve Sağır, Hayriye (2008), “Enerji Sorunu, Çevre ve Alternatif Enerji Kaynakları”, **Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, 20, 257-278.
- Dikmen, Orhan (1973), **Maliye Dersleri: Giriş ve Genel Vergi Teorisi**, 4. Baskı, İstanbul: Fakülteler Matbası.

- EC (2001), **Environmental Taxes-A Statical Guide** , ISBN 92-894-1358-1, Luxembourg, 1-48.
- \_\_\_ (2002), **Inventory of Taxes in the EU**, Österreich Situation 1/1/2002, 1-58.
- \_\_\_ (2014), “Taxation and Customs Union, Taxes in Europe database” [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/tedb/taxSearch.html](http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxSearch.html) (28.02.2014).
- Edizdoğan, Nihat (2007), **Kamu Maliyesi**, 9. Baskı, Bursa: Ekin Yayınevi.
- EEA Technical Report, (2005), **Market-Based Instruments for Environmental Policy in Europe**, No: 8/2005, 1-155.
- \_\_\_ (b) (2013), **Monitoring CO2 Emissions from New Passenger Cars in the EU: Summary of Data for 2012**, 1050, Copenhagen/Denmark.
- Elmas, Pınar (2008), “Otomotiv’de Yeni Dönem! Euro 4”, **Ar&Ge Bülten**, Aralık, 19-22.
- Erdem, Metin, Şenyüz Doğan ve diğerleri (2003), **Kamu Maliyesi**, 3. Baskı, Bursa: Ekin Kitabevi.
- EU (2013), **Tax Guide 2013**, [http://www.acea.be/uploads/publications/20130326\\_TaxGuide2013Highlights.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/20130326_TaxGuide2013Highlights.pdf) (27.02.2014).
- Eurostat, Statics Explained (2013), **Environmental Taxes - Detailed Analysis**, [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics\\_explained/index.php/Environmental\\_taxes\\_-\\_detailed\\_analysis](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/statistics_explained/index.php/Environmental_taxes_-_detailed_analysis) (03.03.2014).
- Fiat, “Modeller”, <http://www.fiat.com.tr/Sayfalar/anasayfa.aspx> (02.04.2014).
- Ford, “Ford E broşürler”, <http://www.ford.com.tr/SBE/e-brosur-indirin/binek-araclar/p=1204974981731> (02.04.2014).
- GİB, “ÖTV’ de I Sayılı Liste”, [http://gib.gov.tr/fileadmin/mevzuatek/otv\\_oranlari\\_tum/11062013.htm](http://gib.gov.tr/fileadmin/mevzuatek/otv_oranlari_tum/11062013.htm) (01.04.2014).
- Green Fiscal Commission (2010), **Reducing Carbon Emissions Through Transport Taxation**, Briefing Paper Six March, 1-14.
- Gündüz, İsmail Orçun ve Agun, Bilge Hakan (2013), “Çevre Vergilerinin Yerel Yönetim Düzeyinde Uygulanması: Avrupa Birliği ve Türkiye Uygulaması”, Nihat Edizdoğan ve Özhan Çetinkaya (Ed.), **Vergi ve Vergi Politikası Üzerine İncelemeler**, 2011 Baskısı içinde (55-79), Bursa: Ekin Basın Yayın Dağıtım.

- Hayrullohoğlu, Betül (2012), “Çevresel Sorunlarla Mücadelede Karbon Vergisi”, **Ekonomi Bilimleri Dergisi**, 2, 1-11.
- Heper, Fethi (2005), **Türk Vergi Sistemi**, 2. Baskı, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayını, No: 1572.
- Herzog, Antonia ve diğerleri (2004), “Renewable Energy Sources” **Renewable and Appropriate Energy Laboratory (RAEL)** , 1-65.
- Hızal, Gökhan (2010), “İngiltere’deki yıllık MTV fiyatları ve sınıflandırma”, <http://www.gokhanhızal.com/ingilteredeki-yillik-mtv-fiyatlari-ve-siniflandirma/> (15.02.2014).
- Hoşgör, Ramiz (2012), **Motorlu Taşıtların Vergisinde Kasko İndirimi**, [http://www.dengeymm.com.tr/userfiles/File/motorlu%20tasitlar%20vergisinde%20kasko%20indirimi\\_ramiz%20hosgor.pdf](http://www.dengeymm.com.tr/userfiles/File/motorlu%20tasitlar%20vergisinde%20kasko%20indirimi_ramiz%20hosgor.pdf) (26.03.2014).
- Hotunluoğlu, Hakan ve Tekeli, Recep (2007), “Karbon Vergisinin Ekonomik Analizi ve Etkileri: Karbon Vergisinin Emisyon Azaltıcı Etkisi Var Mı?”, **Sosyo Ekonomi Dergisi**, 2,106-125
- ICCT (2014), **EU CO2 Emission Standarts For Passenger Cars and Light-Commerical Vehicles**, January, [http://theicct.org/sites/default/files/Publications/ICCTupdate\\_EU95gram\\_jan2014.pdf](http://theicct.org/sites/default/files/Publications/ICCTupdate_EU95gram_jan2014.pdf).
- \_\_\_\_\_ (2013), **European Vehicle Market Statistics Pocketbook 2013**, <http://eupocketbook.theicct.org>.
- IEEP (2013), **Evaluation of Environmental Tax Reforms: International Experiences**, Annexes to Final Report, 55 Quai au Foin 1000 Brussels, Belgium 21 June 2013, 1-128.
- ITA (2011), **Compilation of Foreign Motor Vehicle Import Requirements**, United States Department of Commerce International Trade Administration Office of Transportation and Machinery, December, 1-89.
- İSO (2011), **Avrupa Birliğine Uyum Sürecinde Sektör Rehberleri Otomotiv Sanayii**, Eurohorizons, İstanbul Sanayi Odası Yayınları No: 2011/9, 1-52.

- Karadeniz, Kabakçı Hülya (2011), **Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çeşitli Ülke Uygulamaları İle Karşılaştırılması ve Bir Model Önerisi**, Ankara: Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Yayın No 2011/415.
- Karataş, Gülsüm (2011), “Engelli Kişilere Motorlu Taşıtlar İçin Tanınan ÖTV, KDV ve MTV İstisnaları”, **Vergi Raporu**, 144, 46-49.
- Kayaer, Mesut (2013), “Bir Çevre Koruma Amacı Olarak Çevresel Vergilerin, Sübvansiyon ve Teşviklerin ve Dış Yardımların Kullanılması”, **Vergi Siyaseti Dergisi**, 1, 129-142.
- Keskin, Ahmet ve Sağiroğlu, Selami (2010), “Dizel Motorlardan Kaynaklanan Egzoz Emisyonları ve Kontrol Yöntemleri”, **Mühendis ve Makine Dergisi**, 606, 1-9.
- Kızılot, Zuhâl (2006), **Motosikletle Traktör Arasında Ne Fark Var?**, <http://kizilot.com.tr/18/192/bd/tr/kizilot/av-zuhâl-kizilot/motosikletle-traktorarasinda-ne-fark-var> (28.03.2014).
- Kirk, Julian (2013), “New Road Tax rates for 2014/15 plus rates for 13/14”, <http://www.parkers.co.uk/cars/advice/road-tax-guide/2013/april-/road-tax-rates-for-2013/> (08.03.2014).
- Klier, Thomas ve Linn, Joshua, (2012), **Using Vehicle Taxes to Reduce Carbon Dioxide Emissions Rates of New Passenger Vehicles: Evidence from France, Germany, and Sweden**, CEEPR WP, 2012-011, 1-41.
- KPMG (2013), **Türkiye Otomotiv Sektörünün Geleceğe Yolculuğu: 2017 Öngörülleri**, İstanbul: KPMG Türkiye.
- Millî Eğitim Bakanlığı (2011), **Muhasebe ve Finansman- Vergi**, Ankara: MEB modülü.
- Mock, Peter (2013), **Financial Approaches**, GFEI Global Networking Event 20-21st June 2013, UNEP, Paris.
- New York University (2007), **Fossil Fuel and Energy Use**, <http://www.nyu.edu/sustainability/pdf/Fossil%20Fuel%20and%20Energy%20Use%202%20FCSummit-HO-20091207.pdf> (23.12.2013).
- Nimubona, Desire Alain ve Desgagne, Bernard Sinclair (2005), “The Pigouvian Tax Rule in the Presence of an Eco-Industry”, [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=705183](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=705183), 1-8, (05.03.2014).

OECD (2013), **The OECD Database on Instruments Used for Environmental Policy and Natural Resources Management**, March,1-4.

\_\_\_\_\_ “Revenue Statistics – Comparative Tables”, <http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=REV>, (03.03.2014).

Okumuş, Sevil (2013), “İngiltere’de benzinli ve dizel araçların 2040’a kadar yasaklanması isteniyor”, <http://www.tasit.com/oto-haberleri/ingiltere-de-benzinli-ve-dizelaraclarin-2040-a-kadar-yasaklanmasi-isteniyor/> (15.02.2014).

Opel, “Binek Araçlar” <http://www.opel.com.tr/opel-serisi/passenger-cars.html> (02.04.2014).

Orhaner, Emine (2007), **Kamu maliyesi**, 2. Baskı, Ankara: Siyasal Kitabevi

Otomotiv Distribütörleri Derneği, “Raporlar - Türkiye Otomotiv Pazarı”, [http://www.odd.org.tr/web\\_2837\\_1/neuralnetwork.aspx?type=26](http://www.odd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=26) (02.04.2014).

Öncel, Mualla ve diğerleri (2010), **Vergi Hukuku**, 18. Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi.

Özdemir, Bülent (2009), “Küresel Kirlenme Sürdürülebilir Ekonomik Büyüme ve Çevre Vergileri”, **Maliye Dergisi**, 156, 1-36.

Öz, Ersan ve Buyrukoğlu, Selçuk, (2012), “Negatif Dışsallıkların Önlenmesinde Çevresel Vergiler: Türkiye ve OECD Ülkeleri Karşılaştırması”, **TİSK Akademi**, 14, 1-26.

Pehlivan, Osman (2012), **Kamu Maliyesi**, Trabzon: Murathan Yayınevi.

\_\_\_\_\_ (2013), **Vergi Hukuku**, Trabzon: Celepler Matbaacılık.

PwC (2012), **Global Automotive Tax Guide**, October, 1-763.

Renault, “Binek Araçlar”, <http://www.renault.com.tr/binekaracilar> (02.04.2014).

Rubik, Frieder ve Mityorn, Lauren (2011), “CO2 Based Motor Vehicle Tax”, **CORPUS The SCP Knowledge Hub**, 1-6, <http://www.scp-knowledge.eu/sites/default/files/Mityom%20and%20Rubik%202011%20CO2%20based%20motor%20vehicle%20tax.pdf>.

Sağbaşı, İsa (2001), **Vergi Teorisi**, 1. Baskı, Ankara: Ece Matbaası.

Steinbach, Nancy ve diğerleri (2009), “**Environmental Taxes**”, 14th Meeting of the London Group on Environmental Accounting Canberra, 27 – 30 April, 1-12.

- Swedish Environmental Protection Agency, (2000), **EU - Fuel and Vehicle Tax Policy**, 5084, Stockholm.
- Şahinligil, Hazal Berçem (2013), “Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergiler ve Dünyadaki Uygulamalar”, **Vergide Gündem Dergisi**, Mayıs , 28-32.
- TC. Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Sanayi Genel Müdürlüğü (2013), **Otomotiv Sektörü Raporu**, 2013/1, Ankara.
- TC. Çevre ve Orman Bakanlığı, (2010), “Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çevre Sözleşmesi Kyoto Protokolü”, [http://iklim.cob.gov.tr/iklim/Files/Mevzuat/kyoto\\_protokol.pdf](http://iklim.cob.gov.tr/iklim/Files/Mevzuat/kyoto_protokol.pdf) (01.04.2014).
- TCMB, “Döviz Kurları”, [http://www.tcmb.gov.tr/yeni/kurlar/kurlar\\_tr.php](http://www.tcmb.gov.tr/yeni/kurlar/kurlar_tr.php) (01.05.2014)
- Tokmakkaya, Murat ve Kandemir, Pelin (2010), **Motorlu Taşıtların Vergisi Tutarının, Kasko Sigortası Değerinin % 5' ine Göre Hesaplanarak Ödenmesi**, <http://www.gureli.com.tr/Assets/DocumentPool/motorlutasitvergisi.pdf> (26.03.2014).
- Turan, Süleyman (2009), **Yat Kotra ve Benzeri Araçların Vergilendirilmesi**, [https://www.alomaliye.com/2009/suleyman\\_turan\\_yatkotra.htm](https://www.alomaliye.com/2009/suleyman_turan_yatkotra.htm) (25.03.2014).
- Turhan, Salih (1998), **Vergi Teorisi ve Politikası**, 6. Baskı, İstanbul: Filiz Kitabevi.
- TÜİK (2013), **Motorlu Kara Taşıtları Ekim 2013**, Aralık, 13653.
- \_\_\_\_\_ (2011), **Ulusal Seragazi Emisyon Envanteri Raporu 1990 – 2009**, 3607, 1-101.
- Türkiye Sanayici ve İşadamları Derneği, (2012), **Dolaylı ve Dolaysız Vergilerin Türk Mali Sistemi İçerisindeki Yeri: Siyasal, Sosyal ve Ekonomik Sonuçları** No.10/532, İstanbul: TÜSİAD Yayınları.
- Türkiye Sigorta Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği, (2014), “Kasko Değer Listesi”, <http://www.tsb.org.tr/kasko-deger-listesi.aspx?pageID=631>, (02.04.2014).
- Türkiye Ziraat Odaları Birliği TZOB, **Traktör Sayısı 1,5 Milyon’u Aştı**, <http://www.tzob.org.tr/Bas%C4%B1nOdas%C4%B1/Haberler/ArtMID/470/ArticleID/378/Trakt246r-say%C4%B1s%C4%B1-15-milyonu-a%C5%9Ft%C4%B1> (28.03.2014).
- TÜVTÜRK, “Egzoz Gazı Emisyon Ölçümü Genel Bilgiler”, <http://www.tuvturk.com.tr/egzoz-gazi-emisyon-olcumu-genel-bilgiler.aspx> (02.04.2014).

- Uluatam, Ela (2010), “Yenilenebilir Enerji Teşvikleri”, **Ekonomik Forum Dergisi**, Ekim, 34-41.
- Ulusoy, Ahmet ve Akdemir, Tekin (2013), “Yerel Yönetimlerin Finansman Sorununun Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi”, **Sosyo Ekonomi Dergisi**, 1, 87-116.
- URL, “Car Tax”, <http://germany.angloinfo.com/money/general-taxes/car-tax/> (01.03.2014).
- URL, “Circulation Tax”, <http://livinggreece.gr/2012/12/28/road-tax-greece/> (21.03.2014).
- URL, “Frequently Asked Questions on the New CO2 Based Motor Tax System”, [http://www.lcc.ie/Motor\\_Tax/CO2\\_FAQ/](http://www.lcc.ie/Motor_Tax/CO2_FAQ/) (18.03.2014).
- URL, “Motor Tax in Ireland”, [http://www.citizensinformation.ie/en/travel\\_and\\_recreation/motoring\\_1/motor\\_tax\\_and\\_insurance/motor\\_tax\\_rates.html](http://www.citizensinformation.ie/en/travel_and_recreation/motoring_1/motor_tax_and_insurance/motor_tax_rates.html) (18.03.2014).
- URL, “Motor Tax Rates based on CO2 Emissions”, <http://www.environ.ie/en/LocalGovernment/MotorTax/MotorTaxRates/MotorTaxRatesbasedonCO2Emissions/> (18.03.2014).
- URL, “Motor Tax Rates Based on Engine Size-Private Cars”, <http://www.environ.ie/en/LocalGovernment/MotorTax/MotorTaxRates/MotorTaxRatesBasedonEngineSize/> (18.03.2014).
- URL, “Motorlu Taşıtlar Vergisi”, [www.agri.ankara.edu.tr/economy/1185\\_\\_motorlutasitvergisi.ppt](http://www.agri.ankara.edu.tr/economy/1185__motorlutasitvergisi.ppt) (23.03.2014).
- URL, “Road Tax, Road Tolls and Fees in the Netherlands” (t.y.), <http://www.cfe-eutax.org/taxation/road-tax/netherlands> (15.03.2014).
- URL, “Share of VAT in net price of cars ve Excise duties on fuels in (€/1,000 litres)”, [http://www.acea.be/uploads/statistic\\_documents/POCKET\\_GUIDE\\_13\\_79.pdf](http://www.acea.be/uploads/statistic_documents/POCKET_GUIDE_13_79.pdf) (23.03.2014).
- URL, “Types of taxes in the Netherlands”, <http://www.iamsterdam.com/en-GB/living/official-matters/finance/taxes> (15.03.2014).
- URL, “Vehicle Taxes”, <http://www.government.nl/issues/taxation/vehicle-taxes> (15.03.2014).
- URL, “Elektrikli Otomobillere Yönelik Vergi Düzenlemesine Yorumlar”, <http://www.motorlutasitlarvergisi.com/elektrikli-otomobillere-yonelik-vergi-duzenlemesine-yorumlar>, (02.04.2014).

- URL, “More Information on Environmentally Related Taxes, Fees and Charges”, <http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/TaxInfo.htm> (02.01.2014).
- URL, “French bonus/malus for 2013 from minus €7000 to plus €6000!” <http://www.technologicvehicles.com/en/green-transportation-news/2088/frenchbonusmalus-for-2013-from-minus-7000-to> (15.03.2014).
- URL, <http://hybrid.nedir.com/> (02.04.2014).
- URL, [http://www.arabalar.gen.tr/ fiat\\_fiyatlari.php](http://www.arabalar.gen.tr/ fiat_fiyatlari.php) (02.04.2014).
- URL, “Definitions Motor Vehicle AircraftSecurit”, [http://www.justice.gov/usao/eousa/foia\\_reading\\_room/usam/title9/crm01303.htm](http://www.justice.gov/usao/eousa/foia_reading_room/usam/title9/crm01303.htm) (22.02.2014)
- URL, “AB'de havayollarına 'emisyon vergisi' yürürlüğe girdi”, <http://www.euractiv.com.tr/ticaret-ve-sanayi/article/abde-havayollarina-emisyon-vergisi-yururluge-girdi-02314> (01.05.2014).
- URL, “Birey Olarak Yıllık CO<sub>2</sub> Salınımımız ve Bunu Azaltma Yöntemleri”, <http://www.climatechange.boun.edu.tr/belgeler/CO2salinimi.pdf> (01.05.2014).
- Üstün, Ümit Süleyman (2012), “Motorlu Taşıtların Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik Adil Olarak Düzenlenmesi”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 16 (1), 153-190.
- VCA, “Find Fuel Consumption and Emissions Information on a New or Used Car” <http://carfueldata.direct.gov.uk/search-new-or-used-cars.aspx> (01.03.2014).
- WW, “Modeller”, <http://binekarac.vw.com.tr/modeller.aspx> (02.04.2014).
- Yayman, Derya ve Çımat, Ali (2012), “Türk Vergi Hukukunda Yer Alan Sakat ve Özürlülere Yönelik Vergisel Ayrıcalıklar”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, 16 (3), 297-321.
- Yereli, Burçin Ahmet ve Ata, Yılmaz Ahmet (2011), “Vergi Adaletine Ulaşma Yöntemleri Çerçevesinde Fayda İlkesinin Teorik Açından Değerlendirilmesi”, **Maliye Dergisi**, 161, 21-32.
- Zahedi, Siamak ve Cremades, Lázaro V. (2012), “Vehicle Taxes In EU Countries. How Fair Is Their Calculation?”, **XVI Congreso Internacional de Ingeniería de Proyectos**, 784- 795Valencia.



## **ÖZGEÇMİŞ**

Sedat POLAT, 07.01.1988 tarihinde Elazığ'da doğdu. İlköğretim ve lise eğitimini Elazığ'da tamamladı. Cumhuriyet Üniversitesi Maliye Bölümü'nden mezun olduktan sonra Karadeniz Teknik Üniversitesi Maliye Anabilim Dalı'nda yüksek lisans eğitimine başladı. 2013 yılında Karadeniz Teknik Üniversitesi Maliye Bölümü'nde Araştırma Görevlisi olarak göreve başladı ve halen bu görevini sürdürmektedir.