

# KARA ULAŞIMI İLE İLGİLİ MEVZUATIN DENETLENMESİ VE KAMU GELİRLERİNDE ETKİNLİĞİN SAĞLANMASI: BÜTÜNLEŞİK BİR BİLGİ İŞLEM SİSTEMİ ÖNERİSİ

Hülya KABAĞÇI KARADENİZ\*, hulyak@pau.edu.tr

Kara ulaşımı ile ilgili vergiler ve diğer yükümlülükler, genel bütçe gelirlerinin yaklaşık %25'ini oluşturmaktadır. Özellikle akaryakıt üzerinden alınan vergilerin diğer ülkelere göre yüksek oluşu, akaryakıt kaçakçılığına alternatif yakıt kullanımına neden olmaktadır. Akaryakıt kaçakçılığının ve yakıt olarak tüketilmesine izin verilmeyen yağların kullanılmasını önlemek için İnternet Protokolü (IP) tabanlı iyi bir denetim sistemi gereklidir. Kara ulaşımı ile ilgili yükümlülükleri denetleyen veri tabanları parçalı bir yapıya sahiptir ve çoğu zaman birbirinden kopuk çalışmaktadır. Çalışmamız tüm bu veri tabanlarının tek bir sistemde birleştirilmesini önermektedir. Önerilen veri tabanı iki parçadan oluşmaktadır. Sistemin birinci parçası kamu kurumlarına dönüktür. Birleştirilmiş veri tabanı kamu kuruluşları arasında çapraz kontrolü sağlayabilecektir. Ayrıca akaryakıt istasyonlarına kurulacak kameralı plaka okuma sistemiyle, kaçak akaryakıtın kullanılması önlenebilecek, güzergâh ve akaryakıt tüketiminin uyumu sağlanacaktır. Daha da ötesi, fatura sahtekârlıkları ve vergi kaçakları azaltılabilecektir. Sistemin ikinci parçası mükellefe yöneliktir. Mükellefler vergi, trafik cezası, sigorta, araç muayenesi, otoban ücreti gibi yükümlülüklerini tek bir veri tabanından izleyebilecektir. Ayrıca sistem mükellefin cep telefonuna gönderilen kısa mesaj ile mükelleflere kara ulaşımı ile ilgili motorlu taşıtlar vergisi, trafik cezası, sigorta ve araç muayenesi gibi yükümlülüklerini hatırlatacaktır. Böylelikle IP tabanlı sistem, mükellefler için kullanıcı dostu olacak ve mükellefin kara ulaşımı ile ilgili mali yükümlülüklerine gönüllü uyumu arttırabilecektir.

**Anahtar kelimeler:** Kara ulaşımı, vergi, akaryakıt vergisi, veri tabanı, ağ, vergi uyumu

---

\* Pamukkale Üniversitesi, Honaz Meslek Yüksekokulu, Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Bölümü Öğretim Üyesi

## **The Inspection of Legislation Related to Road Transportation and Ensuring Effectiveness of Public Revenues: Integrated Data Processing System**

Taxes and other obligations related to road transport are around 25% of the state budget revenues in Turkey. High fuel taxes compared to other countries cause, a fuel smuggling and using alternative oil. In order to prevent fuel smuggling and oils which must not consume as a fuel, a well designed inspection system that based on Internet Protocol (IP) is necessary. The databases which control obligations of road transportation have fragmented structure and usually work disconnected from each other. This paper suggests that to have a combined unique database. The system becomes two components. First of them is for public institutions. The unified database for road transport revenues can provide cross check among public institutions. Besides, the plate camera system which will set up in the gas stations can prevent fuel smuggling and harmonize the oil consumption with the route. Moreover invoices fraud and tax evasions can be reduced. Second of them is for tax payers. Taxpayers can monitor all liabilities such as motor vehicle taxes, traffic fines, vehicle insurance, and high way fees in the unique database. Besides, system will remind liabilities such as motor vehicle taxes, traffic fines, vehicle insurance, highway fees and their payment dates with phone message which will be sent to tax payers mobile phone. Thus, IP based system will be user friendly for taxpayers and it can be increased tax compliance.

**Keywords:** road transportation, tax, fuel tax evasion, databases, network, tax compliance

**JEL Codes:** D80, H20

## **GİRİŞ**

TÜİK Motorlu Kara Taşıtları İstatistiklerine göre; 2004 yılında toplam 10.236.357 olan araç sayısı, yaklaşık olarak her yıl bir milyon artarak, 2012 yılında; 17.033.413'e ulaşmıştır (TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri). Motorlu kara taşıtları ile ilgili çeşitli yükümlülükler bulunmaktadır. Bu nedenle motorlu kara taşıtlarının sayısı arttıkça devletin elde edeceği gelir artmaktadır. Motorlu taşıtlarla ilgili vergi vb gelirler devletin toplam bütçe gelirlerinin yaklaşık olarak dörtte biri gibi önemli bir payını oluşturmaktadır. Bu yükümlülükler; taşıt alımlarında ödenen Özel Tüketim Vergisi (ÖTV), ve Katma Değer Vergisi (KDV), Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV), Akaryakıttan alınan ÖTV ve KDV, trafik harçları, yol, köprü, tünel ücret gelirleri, trafik sigorta payları, trafik para cezaları, trafik muayene ücreti hazine payı, Karayolu Taşıma Kanunu'na göre alınan idari para cezaları ve gümrük vergileridir. Ancak kayıt dışı ekonomi, akaryakıt kaçakçılığı, denetim yetersizliği ve koordinasyon eksikliği yüzünden, gelir idaresi büyük miktarda kamu gelir kayıpları ile karşı karşıya kalmaktadır.

Bilgi ve iletişim teknolojilerinde hızlı bir değişim ve gelişim yaşanırken, ülkelerin yönetim anlayışları da bu gelişmeye ayak uydurmak zorunda kalmaktadır (Uğur ve Çütçü, 2009:2). Önceleri e-devlet projeleri ile bilgi teknolojileri devlet hizmetlerinde uygulanmaya başlayarak etkinliğin artmasına sebep olmuş ve sonra devletin tüm kurum ve kuruluşlarının yeniden yapılanması gereğini ortaya çıkarmıştır (Ay, 2006:67, Öz ve Bozdoğan, 2012:67). Bu noktada İnternet Protokolü'ne (IP) dayalı bilişim teknolojilerinin kamuda etkin kullanımı, çapraz kontroller yoluyla kamu kurumları arasındaki koordinasyonu arttıracak ve çapraz kontrolleri mümkün hale getirecektir. Özellikle kara ulaşımı sektöründeki vergi vb. kamu gelir kayıp ve kaçakları azaltılabilecektir. Kara ulaşımındaki araç sahipleri ve sürücülere yönelik hizmetlerin tek elde toplanması ve uygun bilgi işlem teknolojilerinin kullanılması ise mükelleflerin kara ulaşımı ile ilgili vergi vb. mali yükümlülüklerine uyumunu arttıracaktır. Böylelikle, MTV, zorunlu trafik sigortası, araç muayenesi gibi yükümlülüklerin zamanında yerine getirilmesi de sağlanabilecektir.

Çalışmamızın birinci bölümünde kara ulaşımı ile ilgili kamu gelirlerinin toplam kamu gelirleri içindeki payı, ikinci bölümde kara ulaşımı ile ilgili yükümlülükler ile bunların yerine getirilmesindeki sorunları ve neden oldukları kamu gelir kayıpları tahakkuk ve tahsilat yönüyle incelemiştir. Kara ulaşımından elde edilen gelir ve kurumlar vergisi, KDV, hem veri yetersizliği, hem de konunun başka bir çalışmayı gerektirmesi nedeniyle araştırma konusu dışında tutulmuştur. Üçüncü bölümde ise kara ulaşımı ile ilgili

*Kabakçı Karadeniz H.*

yükümlülükleri uygulayan ve denetleyen her kurum ve kuruluşa ait yönetim bilgi sistemleri ve otomasyon projeleri incelenmiştir. Çalışmanın son bölümünde mevcut veri tabanlarının daha etkin kullanımı ile kamu gelirlerindeki kayıp kaçakları en aza indirgeyecek, tek bir veri tabanı önerisi tartışmaya açılmıştır.

## **I. KARA ULAŞIMINDAN ELDE EDİLEN KAMU GELİRİNİN TOPLAM KAMU GELİRİ İÇİNDEKİ PAYI**

Akaryakıt üzerinden alınan vergiler ile motorlu taşıta sahip olmaktan doğan vergi ve diğer yükümlülükler, Tablo 1a ve Tablo 1b'de görüldüğü gibi, toplam bütçe gelirleri içerisinde 2012 yılı için %23,92 büyüklüğünde bir paya sahiptir. Söz konusu oranın 2006-2012 yılları arasında %23 ila %26 arasında değiştiği görülmektedir. En büyük pay, ÖTV I sayılı tarifede yer alan petrol ürünleri üzerinden alınan vergidir ki kara ulaşımı ve motorlu kara taşıtlarıyla ilgili tüm kamu gelirlerinin %67'sini oluşturmaktadır. Akaryakıt üzerinden alınan ÖTV ve KDV motorlu kara taşıtlarıyla ilgili tüm kamu gelirlerinin %85'ini oluşturmaktadır.

**Tablo 1a: Genel Bütçe Gelirlerinin Tahsilatı (Bin TL) ve Toplam Bütçe İçindeki Yüzde Payları (2006-2009 yılları)**

	2006	2007	2008	2009
<b>Genel Bütçe Gelirleri</b>	169.315.825	185.715.245	204.183.681	209.484.498
Motorlu Taşıtlar Vergisi	2.998.103	3.520.835	3.943.972	4.495.724
Petrol ve Doğalgaz Ürünleri (I)	20.550.743	22.051.751	23.941.458	25.524.959
Motorlu Taşıtlar	4.138.481	4.293.326	3.804.892	3.352.689
Trafik Harçları	463.844	640.171	643.279	248.451
Yol, Köprü ve Tünel Ücret Gel.	454.795	570.444	536.982	534.778
Trafik Sigorta Payları	64.283	73.676	86.263	94.294
Trafik Para Cezaları	199.669	388.847	540.203	634.903
Trafik Para Cezaları		78.109	41.713	22.862
Akaryakıttan Alınan KDV	7.398.267	7.938.630	8.618.925	9.188.985
Mot. Taş. Sat. Alınan KDV	4.510.944	4.679.725	4.147.332	3.654.431
Diğer Vergiler (Gümrük)	951850,63	987464,98	875125,16	771118,47
Mot.Taş. Sat.Top. Kamu Geliri	41.730.980	45.222.980	47.180.144	48.523.195
<b>Toplam bütçe gel. içindeki pay(%)</b>	24,6	24,3	23,1	23,1

**Tablo 1b: Genel Bütçe Gelirlerinin Tahsilatı (Bin TL) ve Toplam Bütçe İçindeki Yüzde Payları (2010-2012 yılları)**

	2010	2011	2012
<b>Genel Bütçe Gelirleri</b>	246.869.333	288.103.108	322.971.368
Motorlu Taşıtlar Vergisi	5.033.145	6.003.994	6.716.395
Petrol ve Doğalgaz Ürünleri (I)	31.697.176	33.572.623	35.934.622
Motorlu Taşıtlar	6.192.786	8.567.837	8.408.972
Trafik Harçları	340.500	398.584	363.020
Yol, Köprü ve Tünel Ücret Gelirleri	736.011	20.677	28.043
Trafik Sigorta Payları	109.920	128.227	163.826
Trafik Muayyene Ücreti Hazine Payı	191.279	279.310	316.487
Trafik Para Cezaları	258.619	147.015	75.766
Karayolu Taşıma K.Göre Al. İdari Para Cezaları		68.635	117.957
Trafik Para Cezaları	498.565	779.210	1.106.347
Akaryakıttan Alınan KDV	11.410.983	12.086.144	12.936.464
Motorlu Taşıtların Satışından Alınan KDV	6.750.137	9.338.942	9.165.779
Diğer Vergiler (Gümrük)	1424340,78	1970602,51	1934063,56
Motorlu Taş. Sat. Tahsil Edilen Top. Kamu Geliri	64.643.462	73.361.801	77.267.742
<b>Toplam bütçe gelirleri içindeki pay(%)</b>	26,1	25,4	23,9

**Kaynak (Derleme):** Maliye Bakanlığı, Muhasebat Genel Müdürlüğü (2013) ve Kızılot (2008)'a ait çalışmalardan uyarlanarak tahmini olarak hesaplanmıştır.

## **II. KARA ULAŞIMI VE MOTORLU KARA TAŞITLARI İLE İLGİLİ MEVZUAT VE UYGULANMASINDA KARŞILAŞILAN SORUN ALANLARI**

Motorlu taşıtların sayısı günden güne artmaktadır ve bu artışa paralel olarak motorlu taşıtlar ve kara ulaşımı ile ilgili sorunlar da artmaktadır. Motorlu taşıtlara sahip olanların uymak zorunda olduğu sorumluluklar aşağıda maddeler halinde sıralanmaktadır.

### **A- Akaryakıt Tüketimi Sırasında Ödenen Katma Değer Vergisi Ve Özel Tüketim Vergisi**

Kara ulaşımı ile ilgili en önemli vergisel yükümlülükler akaryakıt tüketimi sırasında ödenen katma değer vergisi ile özel tüketim vergisidir. Ancak söz konusu vergi oran ve miktarlarının yüksekliği vergi kayıp ve kaçaklarına neden olabilmektedir. Kaçak akaryakıt kullanımı akaryakıt vergi kayıp ve kaçığına yol açan en önemli neden olarak gösterilebilir. Akaryakıt kaçaklığı, Irak ve İran sınırlarından yapılmaktadır. Türkiye Petrol Sanayi Derneği, akaryakıt kaçaklığının yıllık 2 milyon tonu bulduğunu tahmin etmektedir

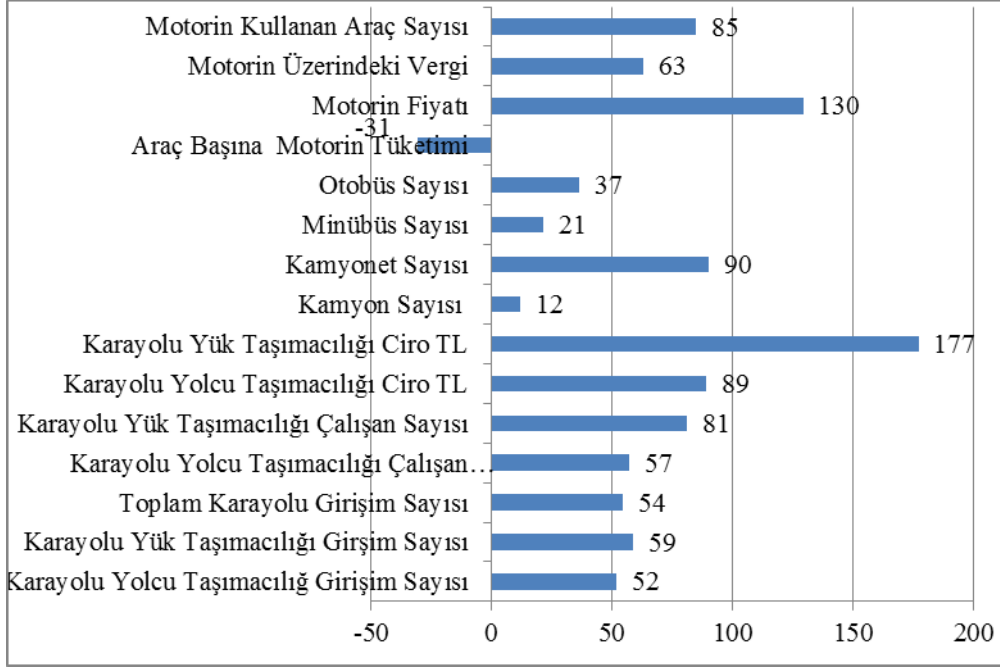
*Kabakçı Karadeniz H.*

(Kajimo, 2013:72). Akaryakıt vergi kayıp ve kaçığına yol açan bir diğere neden, akaryakıt yerine başka ürünlerin kullanılmasıdır. Piyasada Özel Tüketim Vergisi Kanunu eki I sayılı liste (benzin, motorin, oto gaz) dışında akaryakıt olmayan ve 10 numara yağ olarak isimlendirilen bazı ürünlerin ya akaryakıtta karıştırılarak ya da doğrudan akaryakıt kullanıldığı görülmektedir. Söz konusu uygulama Vergi Denetim Kurulu tarafından yapılan denetimlerde de tespit edilmektedir (VDK, 2013:47). Sadece kaçak akaryakıt nedeniyle yıllık vergi kaybının 2,5 milyar dolar olduğu tahmin edilmektedir (Fırat, 2013).

2013 yılı itibariyle motorin üzerinden litre başına 2,36 TL vergi alındığı (www.gib.gov.tr adresindeki ÖTV tutarları ve KDV oranı dikkate alınarak bilgilerden yazar tarafından hesaplanmıştır) ve akaryakıt kaçıklığının tamamının motorin üzerinden olduğu varsayımı altında bile asgari yıllık vergi kaybı (2,36 TL \*2,000,000,000 litre=4,720,000,000 TL) 4,720,000,000 TL olarak hesaplanabilir. Kaldık ki, hesaplamada 10 numara yağ adı verilen alternatif yakıt kullanımı ile ilgili vergi kayıp ve kaçıkları dikkate alınmamıştır. Dolayısıyla akaryakıttan alınan ÖTV ve KDV nedeniyle vergi kayıp ve kaçığın daha yüksek olduğu tahmin edilmektedir.

Grafik 1’de 2004 yılı ile 2010 yılı arasında motorlu kara taşıtlarının, taşımacılık ve akaryakıt kullanımı ile ilgili verilerindeki değişiklikler % olarak gösterilmiştir. Karayolu yük taşımacılığı cirosu 7 yıl içerisinde %177, yolcu taşımacılığı cirosu %89, motorin fiyatı %130, motorin üzerindeki vergi %63 artış göstermiştir. Aynı dönemde kamyonet sayısı %90, otobüs sayısı %37, minibüs sayısı %21, kamyon sayısı %12 artış göstermiştir. Karayolu yük taşımacılığı çalışan sayısı %81, karayolu yolcu taşımacılığı çalışan sayısı %57, karayolları yük taşımacılığı girişim sayısı %59, karayolları yolcu taşımacılığı girişim sayısı %52, motorin kullanan araç sayısı %85 artış göstermiştir. Tüm bu artışlara rağmen araç başına motorin tüketiminde %31 azalış görülmektedir. Bu durum kaçak akaryakıt tüketiminin göstergelerinden biri olarak kabul edilebilir. Diğer yandan karayolu yolcu taşımacılığında cironun motorin fiyatındaki artıştan (%130) daha az artış göstermesi (%89), en önemli maliyet kalemleri akaryakıt olan yolcu taşımacılığı firmalarının ciddi bir maliyet artışı ile karşı karşıya kaldığını da göstermektedir.

**Grafik 1: Karayolu Yük ve Yolcu taşımacılığı ve Motorin Tüketimindeki Yüzde Değişim (2006-2010)**



**Kaynak:** TÜİK Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Türkiye Girişim İstatistikleri 2004-2010, PETDER istatistiklerinden ve <http://enerjienstitusu.com/2012/04/10/petrol-varilde-1-pompada-3-kat-artti/#more-24558i>, [www.gib.gov.tr](http://www.gib.gov.tr) adresindeki özel tüketim vergisi istatistiklerinden yararlanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

### **B. Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV)**

Karayolları Trafik Kanununa göre trafik şube veya bürolarına kayıt ve tescil edilmiş bulunan motorlu kara taşıtları (MTVK m.1) MTV'nin konusunu oluşturur ve motorlu kara taşıtlarında mükellefiyet trafik siciline kayıt ve tescille başlar. Motorlu kara taşıtlarına sahip olanların, yıllık olarak motorlu taşıtlar vergisi ödeme yükümlülükleri vardır. Türkiye'de MTV ödemeyen mükellefler için araçlarının trafikten men edilmesi gibi bir yaptırım yoktur. Ancak bu durum tahakkuk eden motorlu araçlar vergisinin yeterince tahsil edilememesiyle sonuçlanmaktadır. Tablo 2'de MTV ile ilgili tahakkuk ve tahsil oranları verilmiştir. 2007 yılı itibariyle kamyonların %64'ü, kamyonetlerin %70'i, otobüslerin %69'u, otomobillerin ise %79'u MTV'yi ödememişlerdir (Kabakçı Karadeniz, 2011:139).

**Tablo 2: Motorlu Araçlar Vergisi Tahakkuk Tahsil Oranları**

Motorlu Taşıtlar Vergisi	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Tahakkuk Tahsil Oranları (%)	67	67	65	64	65	70	71

**Kaynak:** Maliye Bakanlığı, Muhasebat Genel Müdürlüğü (2013)

Tablo 2'den de anlaşılacağı üzere 2012 yılı itibariyle her 100 araçtan 29'u MTV'yi ödememiştir.

### C. Araç Muayenesi ve Hazine Payları

Araç muayenesi ile trafikteki araçların teknik yeterliliklerinin muayene edilmesi suretiyle trafik ve yolcu güvenliğine uygunluğunun test edilmesi hedeflenmektedir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 34. maddesi<sup>1</sup> gereğince araçların muayenesi zorunludur. Araç muayenesini yapan kuruluş muayene ücretlerinin belirli bir kısmını Hazine payı olarak vergi dairesine ödemekle mükelleftir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nun 35. maddesine göre;

*"Yetki verilen gerçek veya tüzel kişilerce bir ay içinde muayene ücreti olarak doğrudan elde edilen hasılat ile yetki devrettikleri alt işleticilerce muayene ücreti olarak elde edilen hasılat tutarı toplamının (katma değer vergisi hariç) ilk üç yıl % 30'u, sonraki yedi yıl % 40'ı, daha sonraki on yıl % 50'si ile % 5 oranında fazla tahsil edilen tutarın tamamı Hazine payı olarak, izleyen ayın yedinci günü akşamına kadar, yetki verilen gerçek veya tüzel kişi tarafından, yıllık gelir veya kurumlar vergisi yönünden bağlı olduğu vergi dairesine şekli ve içeriği Maliye Bakanlığınca belirlenen bir bildirim ile birlikte ödenir."*

<sup>1</sup> "Araç Muayenesi: Trafiğe çıkarılacak motorlu araçların teknik şartlara uyup uymadığı ekonomik yapıları da, dikkate alınmak suretiyle belirli zamanlarda muayene edilerek tespit edilir. (Ek fıkra: 17.10.1996 - 4199/14 md.) Bu Kanuna göre, yaptırılmaması zorunlu olan mali sorumluluk sigortası geçerli teminat tutarları üzerinden yaptırılmaması araçlar, muayeneye alınmazlar. Motorlu araçların muayenelerinin, yönetmelikte belirtilen süreler içinde yaptırılması zorunludur. (Değişik fıkra: 25/06/1988 - KHK-330/3 md.; Aynen kabul : 31/10/1990 - 3672/2 md.) Muayene süresi dolmadan kazaya karışması sonucu yetkili zabıtaca muayenesi gerekli görülenler ile üzerinde değişiklik yapılan araçların ayrıca özel muayenesi zorunludur. Bu muayeneler öncelikle yapılır. Karayollarında kullanılmakta olan araçların, teknik şartlara uyup uymadığı trafik zabıtasınca kontrol edilerek her an muayeneleri yapılabilir. (Değişik fıkra: 21.05.1997 - 4262/4 md.) Muayene süresi geçirilen veya sahip değiştirme hali hariç, özel muayene yaptırılması zorunlu olduğu halde yaptırılmamış araçları kullanan sürücüler, 1 800 000 lira para cezası ile cezalandırılırlar. (Ek fıkra: 16.07.2004 - 5228 S.K./44.mad) \*1\* Bu araçlar trafikte men edilir ve en yakın muayene istasyonuna gönderilirler. (Ek fıkra: 16.07.2004 - 5228 S.K./44.mad) \*1\* Muayene istasyonu açma yetkisi verilen gerçek ve tüzel kişiler; muayeneleri süresi içinde yaptırılmayan veya geç yaptırılan araçlara ilişkin bilgileri, şekli ve içeriği Maliye Bakanlığınca belirlenecek bir tutanak ile en yakın trafik kuruluşuna bildirir. Trafik kuruluşuna iletilen tutanaklar hakkında bu Kanun hükümlerine göre işlem yapılır."



### *Kara Ulaşımı ile İlgili Mevzuatın Denetlenmesi ve Kamu Gelirlerinde Etkinliği*

Araç muayenelerinin yapılmaması, muayene ücretlerinin tahsil edilememesine yol açmaktadır. Söz konusu durum, kamunun geliri kaybı anlamına gelmektedir. Araç muayenesinde yetkili ve görevli kuruluş TÜVTÜRK' tür. Araçlar düzenli olarak muayene edildiğinde; araç kusurlarından kaynaklanan trafik kazaları azalmakta ve trafikte can güvenliği artmaktadır. Muayene sonucunda ağır kusurlu veya emniyetsiz olan araçlara onay verilmemekte gerekli tamiratın yaptırılması zorunlu tutulmaktadır ([www.tuvturk.com.tr](http://www.tuvturk.com.tr)). Özel araçların ilk üç yılın sonunda ve sonrasında 2 yılda bir ticari araçların ise her yıl periyodik araç muayenesine gitmesi zorunludur. Bu yükümlülüğü yerine getirmeyen araçlar trafikten men edilmektedir.

Muayeneye gelmeyen araç sayısı, TÜVTÜRK tahminlerine göre 2013 yılı Mayıs ayı itibarıyla toplam 3.5 milyondur (toplam motorlu taşıtların %23'ü) Bir başka anlatımla, yaklaşık her 4 araçtan 1'i muayenesizdir. Muayene oranlarının en düşük olduğu araç türleri traktör ve motosikletlerdir. Ülkemizde kanunlara göre motosikletler de özel otomobiller gibi ilk üç yılın sonunda ve sonrasında her iki yılda bir periyodik araç muayenesine gitmek zorundadır. TÜVTÜRK'e göre 2011 yılında 2,5 milyon motosikletten 1 milyonunun muayeneye gitmesi gerekirken, sadece 194 bin motosiklet muayenesini yaptırmıştır. Bu sayılara göre muayene kaçağı motosikletlerde %81 olarak tahmin edilmektedir ([ww.haberler.com/rakamlarla-tuvturk-3719749-haberi/](http://ww.haberler.com/rakamlarla-tuvturk-3719749-haberi/)).

2011 yılında trafiğe kayıtlı 1,4 milyon traktörün, 449 bininin muayeneye gitmesi gerekirken, sadece 115 bini gitmiş ve muayene kaçağı % 74 olarak hesaplanmıştır. Muayenesi yapılan motosikletlerden 44.000'i, traktörlerin ise 33.000'i ağır kusurlu olarak tespit edilmiştir (<http://www.haberler.com/rakamlarla-tuvturk-3719749-haberi/>).

Trafikte sürücü ve yaya güvenliği için araç muayeneleri çok önemlidir. Bununla beraber, muayeneye gelen araçlarda bile 2011 yılında ilk muayenesi yapılan 6.129.912 araçtan %32'si ağır kusurlu, %4,5'u emniyetsiz, %59,5'u hafif kusurlu ve ancak %4'ü kusursuz olarak muayeneden geçmiştir (<http://www.haberler.com/rakamlarla-tuvturk-3719749-haberi/>).

#### **D. Trafik Suçlarından Dolayı Trafik Cezaları**

Kamu gelir türleri içerisinde yer alan trafik cezaları, aslında gelir amacı değil de kişilerin yasalara ve kurallara uyma amacını gütmektedir (Pehlivan,2013:91, Öztürk,2013:126). Yaptırım uygulayabilmek için de, trafik polisi tarafından trafik kurallarını ihlal edenlere trafik para cezası uygulanmaktadır. 2006-2012 yılları arasında trafik cezalarında tahsilin tahakkuka oranı tablo 3'de gösterilmiştir. Tablodan da anlaşılacağı üzere, 2006

*Kabakçı Karadeniz H.*

yılında söz konusu oran %60 iken 2012 yılında %24'e kadar düşmüştür. Pay ayrılan idari para cezalarının içerisindeki trafik cezalarında tahsilat tahakkuk oranı, 2012 yılında halen %56 olarak gerçekleşmiştir.

**Tablo 3: Trafik Cezalarının Tahakkuk Tahsil Oranları**

Trafik cezaları	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
*Tahsil Tahakkuk Oranları (%)	60	74	72	69	35	36	24
** Tahsil Tahakkuk Oranları (%)	-	40	28	17	66	69	56

\* İdari Para Cezaları

\*\* Pay Ayrılan İdari Para Cezaları

Kaynak: Maliye Bakanlığı, Muhasebat Genel Müdürlüğü, 2013

### **E. Zorunlu Trafik Sigortası ve Kamu Geliri Kaybı**

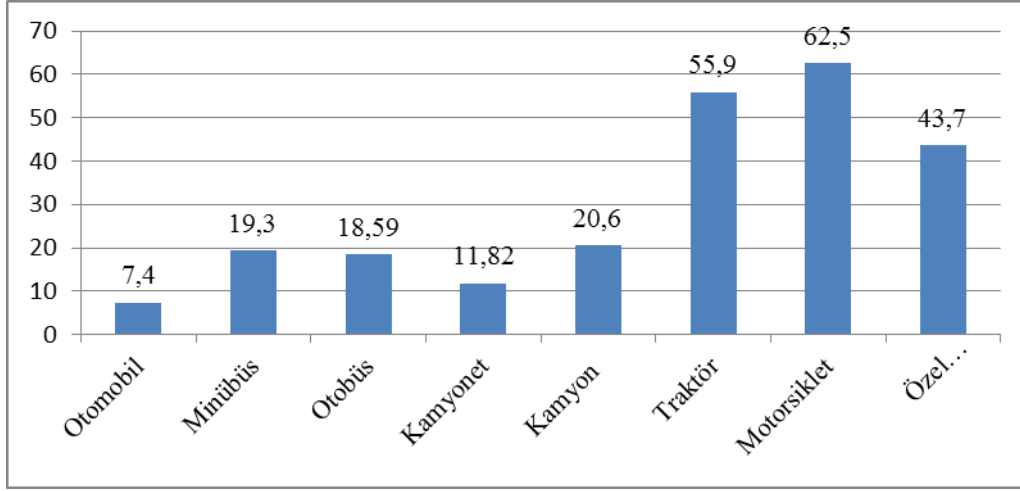
2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu'na göre trafiğe çıkan her araç zorunlu trafik sigortası yaptırmak zorundadır (madde 91). "Sigorta yaptırınların, sigorta şirketlerine ödeyecekleri sigorta priminin % 5'i oranındaki tutar, sigorta şirketi tarafından tahsil edildiği ayı takip eden ayın en geç 20'sine kadar İçişleri Bakanlığı Merkez Saymanlığı hesabına yatırılır. Yatırılan bu tutarlar bütçeye gelir kaydedilir" (madde 91/3). Dolayısıyla zorunlu trafik sigortasını yaptırmayan araçlardan dolayı tahsil edilmeyen sigorta primlerinin %5'i kadar kamunun gelir kaybı ortaya çıkmaktadır.

Grafik 2'den anlaşıldığı üzere, Mayıs 2013 rakamlarına göre otomobillerde sigortasızlık oranı % 7,44'dür. Araç tiplerinde en yüksek sigortasızlık oran % 62,58 ile motosikletlerde ardından %55,92 ile traktörlerde bulunmaktadır. Zorunlu trafik sigortasının cezası; araçların trafikten alıkoyması olduğu halde, motosikletlerin yarısından fazlası, otomobillerin %7,44'ü kamyonların %20,69'u, minibüslerin ve otobüslerin %20'sine yakını sigortasız seyahat etmektedir.

### **F. Ağırlık ve Boyut Denetimi ve İdari Para Cezaları**

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, araçların ağırlık ve boyut kontrollerini toplam 75 adet Yol Kenarı Denetim İstasyonunda imkanlar dahilinde 24 saat esasına göre yapmaktadır. Bu istasyonlarda 2012 yılı içerisinde 16.051.519 araç kontrol edilmiştir (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013:59). 2012 yılı içinde 2918 sayılı Kanuna aykırılığı tespit edilen 70.612 taşıt için 90.579.236 TL 4925 sayılı Kanuna aykırı taşımacılık faaliyetinde buldukları tespit edilen 99.492 taşıt için de toplam 226.218.881 TL idari para cezası uygulanmıştır (Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2013:59).

**Grafik 2: Araç Türü Bazında Sigortasızlık Oranı Yüzde Dağılımı**



**Kaynak:** Sigorta Bilgi Gözlem Merkezi (2013)

Türkiye’de motorlu kara taşıtlarının mükellefiyetleriyle ilgili parçalı bir veri tabanı ve parçalı bir denetim sistemi kullanılmaktadır. Hem mükellef hem de denetleyen birimlerin izleyip kullanabileceği ortak bir veri tabanı kullanmak, denetimin etkinliğini sağlarken daha verimli bir kullanım sunacaktır kanısındayız.

#### **G- Yol, Köprü ve Tünel Geçiş Ücretleri**

Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Sorumluluğu Altında Bulunan Otoyollar İle Erişme Kontrolünün Uygulandığı Karayollarında Geçiş Ücretlerinin Belirlenmesi ve Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik (14/05/2012 tarih ve 28292 sayılı Resmi Gazete) uyarınca otoyollar ile erişme kontrolünün uygulandığı karayollarının geçişi ücretli olacak kesimleri Genel Müdürün teklifi üzerine, Bakan tarafından belirlenmektedir. Karayollarının geçiş ücretleri ile bu ücretlerin yeniden belirlenmesi; ücretlendirilen karayolunun mesafesi, trafik yoğunluğu, aracın cinsi, sosyal ve ekonomik faktörler dikkate alınarak hesaplanmakta ve Karayolları Genel Müdürünün teklifi üzerine Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakan’ının onayı ile yürürlüğe girmektedir (Yönetmelik madde 4/1) Gişelerden herhangi bir ödeme yapmadan geçen araçlara ceza kesilmekte ancak bunların büyük kısmı tahsil edilememektedir.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> İki yılda gişelerden kaçak geçenlere 1 milyar 70 milyon lira ceza kesilmiş ve bu paranın sadece yüzde 9’u tahsil edilmiştir. Yetkililer, gişe borcu olanların araç muayenesi ve satış işlemleri yaptırmadığına dikkat çekmektedir. Otoyol ve köprülerden kaçak geçen araç sayısı ise 20 milyona ulaşmıştır. Karayolları, ödeme yapmayan sürücülere 1 milyar 70 milyon lira ceza kesmiş ve vatandaşın tebligat sırasında evde olmamasını ya da taşınmış olması nedeniyle sadece 98 milyon lirası tahsil edilebilmiştir (<http://ekonomi.milliyet.com.tr/kacak-gecen-gecene/ekonomi/ekonomidetay/05.09.2011/1434733/default.htm>).

### **III. KARA ULAŞIMI İLE İLGİLİ KAMU KURUMLARININ OTOMASYON SİSTEMLERİ**

#### **A. Araç ve Sürücü Bilgi Sistemi – ASBİS**

ASBİS; araç tescil ve sürücü belgesi işlemlerinin elektronik ortamda online yapılmasıdır. İşlemlerin güvenilir, modern, Avrupa Birliği ve e-Devlet normlarına uygun bir yapıya kavuşturulması ve özellikle bu işlemlerin tek merkezden İnternet üzerinden yapılması, tescil belgesi ve sürücü belgelerinin adrese teslimi amacıyla, 2005 yılında faaliyete geçmiştir (<http://www.asbis.gov.tr/>). Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde "Araç Tescil ve Sürücü Belgesi İşlemlerinin Elektronik Ortamda Online Olarak Yapılması" adı altında bir proje oluşturulmuştur. Projenin tescilli (ikinci el) araçların satış, devir ve tescil işlemlerinin tek nokta olan noterde elektronik ortamda yapılmasını düzenleyen kısmı, 31.12.2009 tarih ve 27449 sayılı resmi gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 5942 sayılı Kanun'un birinci maddesi gereğince 01.05.2010 tarihinden itibaren uygulamaya geçirilmiştir ( <http://www.asbis.gov.tr/asbis-nedir.asp> ). Araç sahipleri satış için vergi dairesi, noter, şoförler odası, trafik müşavirleri, trafik tescil kuruluşlarına giderken bu uygulama ile ilk müracaat noktası olan noterde yapılmaktadır. Yeni uygulama ile ikinci el araç satışının maliyeti 450 TL'den 25,5 TL'ye ve harcanan zaman ise 3 günden 5 dakikaya inmektedir (<http://www.asbis.gov.tr/sayilarla-asbis.asp>). 570 trafik tescil kuruluşunda 4600 personel çalışmakta iken 1 Mayıs 2010 yılından itibaren büyük çapta işgücü tasarrufu sağlanmıştır. Ayrıca posta ve diğer giderlerde de tasarruf sağlanmıştır. Vergi dairelerinde yıllık olarak ortalama 2.000.000 belge düzenlenmesine son verilerek yaşanan yoğunluk azalmış ve personelden de tasarruf sağlanmıştır. Yukarıda saydığımız tüm bu gelişmeler, veriye dayalı kamu politikalarının geliştirilmesine güzel bir örnek olmuştur (<http://www.asbis.gov.tr/neden-asbis.asp>).

#### **B. OGS ve HGS Sistemleri**

Yol, köprü ve tünelleri kullananlar kullanım karşılığı kamuya geçiş ücreti ödemektedirler. Köprü ve otoyollarda geçişleri kolaylaştırmak için nakit paraya OGS (otomatik geçiş sistemi) ve son olarak da HGS (hızlı geçiş sistemi) sistemine geçilmiştir (<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Otoyollar>). HGS-OGS geçiş ihlalleri ve cezalar, Karayolları Genel Müdürlüğü sayfasından sorgulanabilmektedir (<http://uygulama.kgm.gov.tr/ihlal/Sayfalar/ihlal.aspx> ).

#### **C. Ulaştırma Bakanlığınca Yürütülen Denetim Sistemleri**

Kara taşımacılığı otomasyon sistemi, kara taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren firma, taşıt ve sürücülerin belgelendirildiği istatistiksel verileri 2006

### *Kara Ulaşımı ile İlgili Mevzuatın Denetlenmesi ve Kamu Gelirlerinde Etkinliği*

yılından itibaren üretmektedir. Deniz taşıtlarına alınan akaryakıtı kontrol etmek için yakıt dağıtım firmaları veya yakıt alım defteri sahiplerince güncel yakıt limitleri ve yakıt alım bilgileri sorgulamaları yapılmaktadır. Hatalı teslimatları azaltmak için deniz aracı için ÖTV'si indirilmiş yakıt miktarlarının hesabı yapılmaktadır. Ayrıca ticari araçlar için firma şube sorgulama, güzergah sorgulama, mesleki yeterlilik belgesi sorgulama, ceza sorgulama, taşıt yetki belgesi sorgulama, yetki belgesi sorgulama, taşıma kapasitesine göre firma sorgulama, uluslararası firma sorgulama, araç muayene sorgulama, araç yetki belgesi sorgulama, yetki belgesi yeterlilik sorgulama, firma acente sorgulamaları yapılmaktadır (<http://www.bilisimdergisi.com>, 2012:145).

Ulaştırma Bakanlığı'nca Kara Taşımacılığı Otomasyon Sistemi U-Net, yetki belgeleri, SRC belgeleri, araç muayenesi, ağırlık ve boyut kontrol, sınır kapıları işlemleri gerçekleştirilmektedir. Gümrük Ticaret Bakanlığı, Gelir İdaresi Başkanlığı, Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü, Emniyet Genel Müdürlüğü, Vakıflar Bankası, Ziraat Bankası, TRAMER, TÜVTÜRK ile doğrudan, Halk Bankası ile e-Devlet Kapısı üzerinden entegre çalışarak çapraz sorgulama yapılmaktadır.

#### **D. TÜVTÜRK**

TÜVTÜRK, otomasyon sistemi ile araç muayenesinin yapılıp yapılmadığı sorgulanmaktadır. Ayrıca sistem aracın motorlu taşıtlar vergisi borcu olup olmadığı da, çapraz olarak sorgulanmaktadır (<http://www.tuvturk.com.tr/plaka-sorgulama.aspx>).

#### **E. Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi**

Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi, kaza tespit tutanağı sorgulama ve itiraz ile, sigorta şirketlerinin tutanakları giriş yapabilecekleri, sigortalıların tutanaklarını sorgulayabilecekleri bir İnternet altyapısına sahiptir. Vatandaşların, araç hasar, poliçe, kaza ve mağdur bilgilerine, aracıya gerek kalmaksızın mobil, web ve wap ortamlarından kolayca ulaşabilmelerini sağlayan SMS (mesaj atarak sorgulama) yöntemi de kullanılmaktadır. Ayrıca, Sigorta Suiistimalleri Bilgi Paylaşım Sistemi (SİSBİS), sigorta şirketlerinden ve üçüncü şahıslardan sağlanan hatalı sigorta uygulamaları ve sigorta suiistimaline konu olan verilerin tutulduğu merkezi bir veri tabanı da bulunmaktadır. Son olarak poliçe sorgulama sistemi ile, Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi online servislerini kullanarak trafik ve kasko poliçeleri sorgulanabilmekte ve yürürlükteki poliçelerin son bilgilerine ulaşabilmektedir (<http://www.sbm.org.tr>).

#### **F. Gelir İdaresi Başkanlığı (GİB)**

Araç plaka numarası ile GİB'in sayfasından aracın MTV borcu olup olmadığı, aynı zamanda yine araç plaka numarasıyla trafik para cezasının bulunup

bulunmadığı sorgulanabilmektedir (<http://www.gib.gov.tr/index.php?id=771>). Otomasyona geçen vergi dairelerine, kayıtlı araçlar için mükellefler, MTV borç bilgilerini, trafik para cezası bilgilerini, tüm tahsilat bilgilerini sorgulayabilmekte ve kredi kartıyla İnternet üzerinden ödeme yapabilmektedirler (Gerçek ve ark,2013:66). 2007 yılında MTV tahsile yetkili 211 mal müdürlüğü, gelir birimi de e-VDO uygulamalarıyla otomasyona geçirilmiştir. Trafik Şube ve Bürolarına kayıtlı araçların, sicillerine haciz kaydının elektronik ortamda yapılması sağlanmış ve 2010 yılında bankalara e-haciz bildirisini gönderilen mükellef sayısı haciz varakası düzenlenen toplam mükellef sayısına oranın %50,87' sine ulaşmıştır (Yiğit Şakar, 2011:71).

**Tablo 4: Mevcut Otomasyon Sistemleri**

Kurum	Otomasyon Sistemi	Çapraz sorgulama
Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı <a href="http://www.turkiye.gov.tr">www.turkiye.gov.tr</a>	Kara Taşımacılığı Otomasyon sistemi U-Net, yetki belgeleri, SRC belgeleri, araç muayenesi, ağırlık ve boyut kontrol, sınır kapıları işlemleri gerçekleştirilmektedir.	Gümrük Ticaret Bakanlığı, Gelir İdaresi Başkanlığı, Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü, Emniyet Genel Müdürlüğü, Vakıflar Bankası, Ziraat Bankası, TRAMER, TÜVTÜRK ile doğrudan, Halk Bankası ile e-Devlet Kapısı üzerinden entegre çalışmaktadır.
TÜVTÜRK <a href="http://www.tuvturk.com.tr/plaka-sorgulama.aspx">http://www.tuvturk.com.tr/plaka-sorgulama.aspx</a>	Araç muayenesinin yapıp yapılmadığı sorgulanıyor.	MTV borcu olup olmadığı sorgulanıyor.
Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi <a href="http://www.sbm.org.tr">http://www.sbm.org.tr</a>	Polişe sorgulama	
Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi <a href="http://www.otokontrol5664.com/">http://www.otokontrol5664.com/</a>	Hasar, kaza, mağdur, poliçe sorgulama Cep Telefonu İle Sorgulama Var	
Emniyet Genel Müdürlüğü <a href="http://www.asbis.gov.tr/">http://www.asbis.gov.tr/</a>	ASBİS (Araç Bilgi Sistemi), İlk araç kayıtları ile ikinci el araç satışları, cezaların tek elden izlenmesi ve GİB'e gönderilmesi, sürücü belgesi işlemleri ASBİS ile gerçekleştiriliyor.	MTV, trafik cezası, zorunlu mali sorumluluk sigortası, araç muayenesi sorgulanabiliyor. Satış sırasında MTV borcu dışında, aracın muayenesinin yapılmamış olması, trafik sigortasının olmaması satışa ve tescile engel teşkil etmiyor.
Gelir İdaresi Başkanlığı <a href="http://www.gib.gov.tr/">http://www.gib.gov.tr/</a>	MTV ve trafik cezası sorgulama ve ödenmesi işlemleri Cep Telefonu İle Sorgulama Var	Trafik para cezası sorgulanabiliyor.
Adalet Bakanlığı-Emniyet Genel Müdürlüğü <a href="http://www.uyap.gov.tr/">http://www.uyap.gov.tr/</a>	Araç Mahrumiyet İşlemleri Projesi ile araçların üzerine POLNET sistemi üzerinden yakalama, haciz, ihtiyati haciz konulabiliyor.	
Karayolları Genel Müdürlüğü <a href="http://uygulama.kgm.gov.tr">http://uygulama.kgm.gov.tr</a>	HGS-OGS geçiş ihlalleri ve cezalar sorgulanabiliyor	

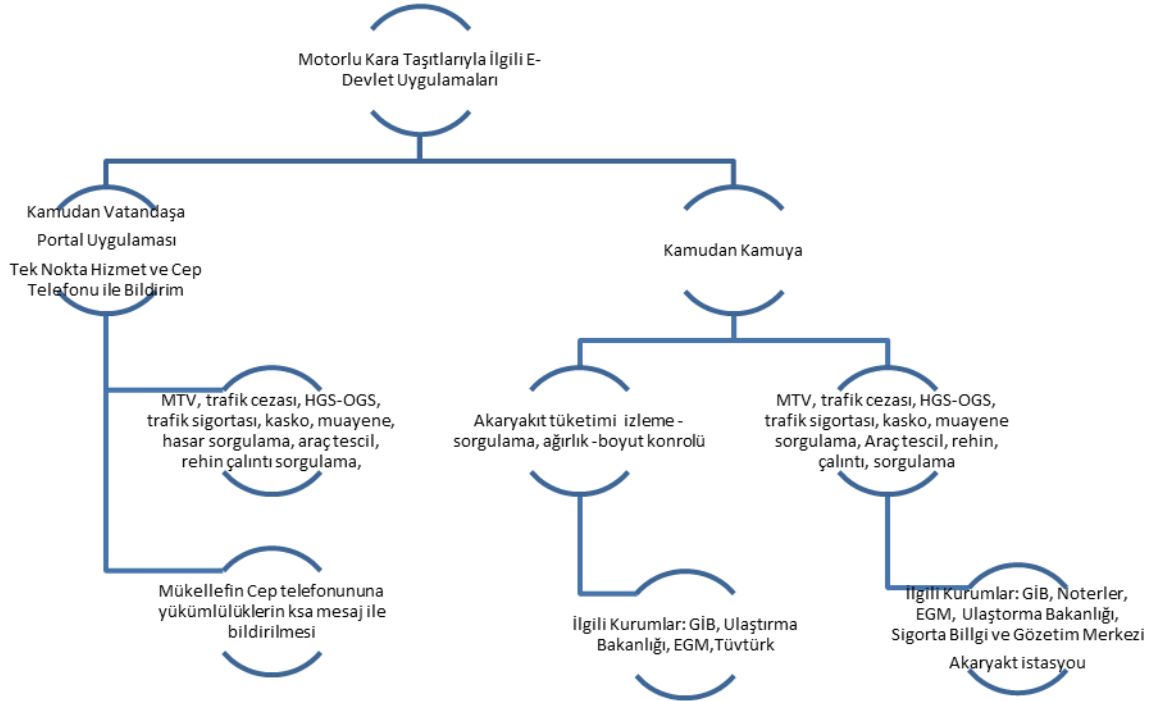
**Kaynak:** Tablo ilgili web sitelerinden yararlanılarak yazar tarafından oluşturulmuştur.

### G. Adalet Bakanlığı- Emniyet Genel Müdürlüğü

Araç Mahrumiyet İşlemleri Projesi ile araçların üzerine POLNET sistemi üzerinden yakalama, haciz, ihtiyati haciz konulabilmektedir (<http://www.uyap.gov.tr/projeler/p1.html>). Aşağıda Tablo 4’de mevcut otomasyon sistemleri gösterilmiştir.

### IV. KARA ULAŞIMI İLE İLGİLİ KAMUSAL YÜKÜMLÜLÜKLERİN İZLENMESİNDE YENİ BİR MODEL ÖNERİSİ: PARÇALI BİLGİ İŞLEM SİSTEMİNDEN BÜTÜNLEŞİK YAPIYA GEÇİŞ

Motorlu taşıtlarla ilgili önerdiğimiz e-devlet uygulamaları, kamudan vatandaşa ve kamudan kamuya başlıkları altında toplanabilir (Şekil 1).



**Şekil 1. Kara Ulaşımı ile İlgili Mevzuatın Denetlenmesinde ve Kamu Gelirlerinde Etkinliğin Sağlanmasına Yönelin Bütünleşik E-Devlet Uygulaması Önerisi**

**Kaynak:** Çalışma kapsamında oluşturulmuştur.

### A. Kamudan Kamuya E-Devlet Uygulaması Önerisi

Kamu yönetiminde bilgi ekonomisinin bileşenlerinden, İnternet ve İnternet üzerinden verilen hizmetlere gereken önem verildiği takdirde kamu gelirlerinin tahakkuk ve tahsilinde etkinlik sağlanabilecektir. Gelir İdaresi'nin ilgili diğer kamu kurum ve kuruluşlarıyla eşgüdümlü olarak çalışması ile yeni

*Kabakçı Karadeniz H.*

teknolojiden yararlanılması gereklidir. Kurum ve kuruluşların kayıtlarının ortak bir veri ambarında toplanması, (Özgen, 2008:207) kurumlar arası koordinasyonun sağlanması, verilerin her aşamada değerlendirilebilmesi, karşılaştırılabilmesi ve denetiminin sağlanması kamu gelirlerinde kayıp ve kaçakları azaltabilecek ve gelirleri arttıracaktır. Diğer yandan kuruluşların ulusal ve uluslararası çapraz denetime olanak sağlayacak şekilde verileri derlemesi, kayıt dışı ekonominin kayıt altına alınmasında da önemli rol oynayabilecektir (Ay, 2006:77).

### **1. Akaryakıt Tüketimi İzleme Sistemi ve Tek Bir Veri Tabanı Kurulması**

Kaçak akaryakıt kullanımını önlemek için akaryakıt tüketiminde üretimden tüketime tüm aşamaları kontrol altına alacak bir sistem kurulmalıdır. Sistemin temel mantığı yurt içine ithalat yoluyla giren akaryakıt ve üretilen akaryakıt toplamının tüketimle uyumlu olup olmadığını kontrol etmek olmalıdır (Bkz. Şekil 2). Kurulacak sistem, akaryakıt arzı yönüyle, akaryakıt istasyonlarına giren tankerler ve istasyonların sattıkları akaryakıtların birbiriyle uyumunu kontrol edebilir. Tankerler A.B.D.'de olduğu gibi, rafineriden nihai tüketiciye ulaşılan noktaya kadar tüm aşamaları kayıt altına alan bir bilgi işlem sistemi ile donatılmalıdır Tankerin güzergah dışına çıkması ya da farklı bir yerden akaryakıt yükleme boşaltma işleme yapması halinde sistem uydu aracılığı ile gelir idaresine sinyal gönderebilir (bkz. Center for Transportation Analysis-CTA Research Areas, 2012; Capps ve ark, 2011). Akaryakıt istasyonlarına kaçak akaryakıtın girişini önlemek için de kameralar yerleştirilebilir.

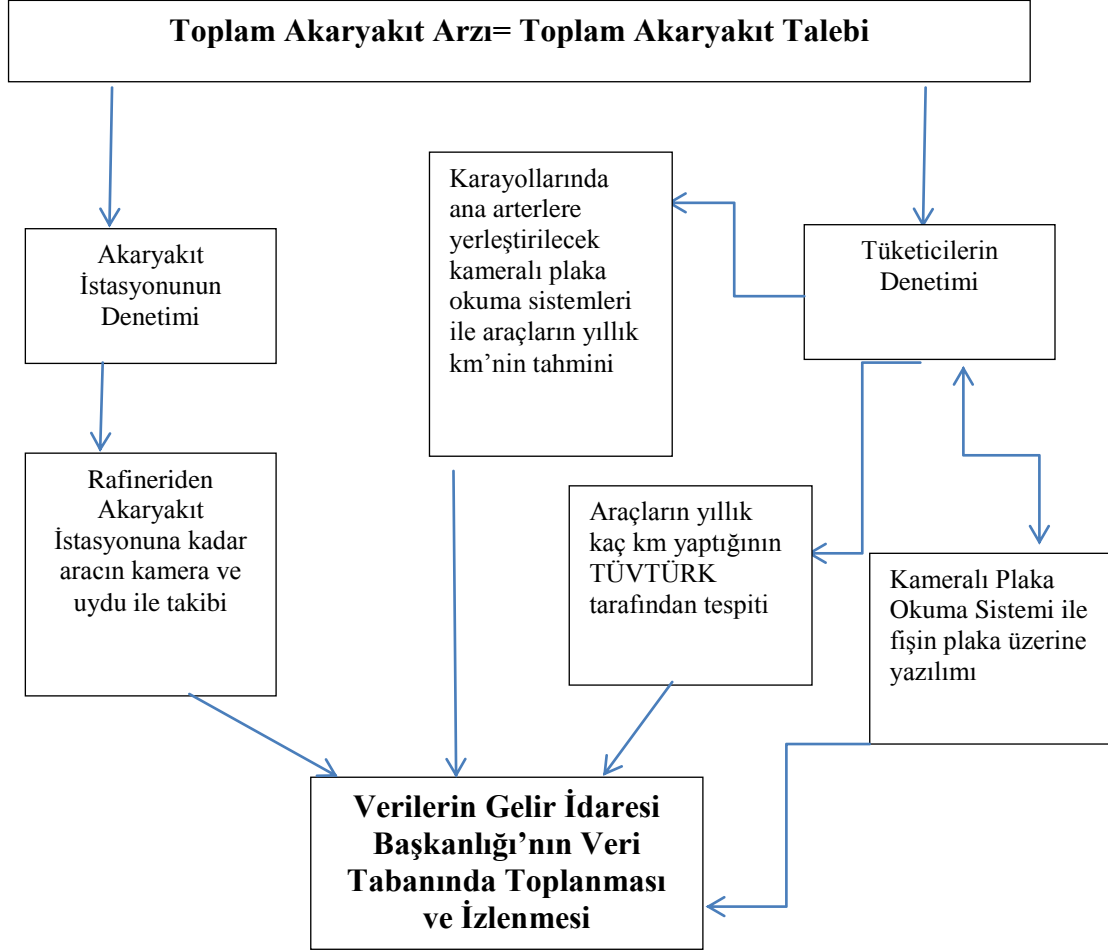
Talep yönüyle ise; ticari araçlar, yolcu otobüsleri ve ticari mal taşıyan kamyonların, güzergahları boyunca akaryakıt istasyonlarından aldıkları akaryakıt ile yaptıkları kilometre arasındaki uyum denetlenebilir.

Talep yönüyle önerdiğimiz sistemin birinci ayağını, akaryakıt istasyonlarına kameralı plaka izleme/okuma sistemi oluşturmaktadır. Araçlar yakıt alırken plaka okuma sistemi ile akaryakıt miktarı plakaya yazılacak ve elle plaka girişine son verilecektir. Böylelikle uygulamada sıklıkla görülen, özel araçların aldığı yakıtların faturalarının ticari araçların plakalarının üzerine eklenmesi de engellenebilecektir. Yolcu ve yük taşıyan araçların güzergahları akaryakıt aldığı istasyonlarla takip edilerek ve yaptıkları kilometrenin akaryakıt faturaları istenebilecektir. Kaçak mazot ya da 10 numara yağ kullanan araçlar kilometrelerini faturalayamayacağı için bu kullanıma son vermek zorunda kalacaklardır. TÜVTÜRK yıllık olarak ticari araçların kaç km. yol yaptığını hesaplayabilir. Karayollarında ana arterlere konacak kameralar ve plaka okuma sistemleri ile de şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığı yapan firmalara ait kamyon, otobüs, midibüs, minibüs gibi araçların yıllık yaptıkları kilometre



### *Kara Ulaşımı ile İlgili Mevzuatın Denetlenmesi ve Kamu Gelirlerinde Etkinliği*

tespit ilebilir. Bu mesafe ortak veri tabanına yüklenecektir. Böylelikle araçların aldığı akaryakıtla yaptıkları mesafe arasındaki uyumluluk denetimi de yapılabilecektir.



**Şekil 2 Akaryakıt Tüketimi İzleme Sistemi ve Tek Bir Veri Tabanı Kurulması**

**Kaynak:** Çalışma kapsamında oluşturulmuştur.

Diğer yandan istasyona giren tankerlerle, satışa sunulan akaryakıtın uygunluğu da denetlenerek, istasyona kaçak akaryakıt girişi engellenebilecektir. Kameralı plaka okuma sisteminin yanı sıra akaryakıt istasyonunun dört bir yanına kurulacak kameralar da akaryakıt istasyonuna kaçak akaryakıt girişinin tespitini kolaylaştırabilecektir. Kameralı akaryakıt izleme sisteminde kullanılacak kameralar her akaryakıt istasyonunun içerisine yerleştirilecektir.

Hemen belirtelim ki, Maliye Bakanlığı'nın, kaçak akaryakıtı önlemek amacıyla, araçları plaka üzerinden, arka ofis adı verilen yeni bir denetim İUYD'2013 / 4(2)

*Kabakçı Karadeniz H.*

sistemiyle takip etmeyi planladığı anlaşılmaktadır. Bu sistem sonucunda, aynı plakaya birden fazla yakıt alınamayacaktır. Vergi mükellefleri, yeni sistemle, akaryakıt almadan fiş alarak, bunları daha sonra gider göstererek, düşük vergi ödeyemeyecektir (Detay Haber,2013). El ile plaka girişine son verecek yeni pompalar ile her aracın ne kadar akaryakıt aldığı, ödeme kaydedici cihaz bilgisi ile sisteme yüklenecek ve bu yakıtı ne kadar sürede harcadığı izlenecektir. Ayrıca akaryakıt istasyonlarının da ne kadar akaryakıt sattıkları çapraz kontrole girecektir (Baysal,2013). Türkiye genelindeki tüm akaryakıt satışları günlük ve anlık takip edilecek (Maliye Borç Sorgulama). Akaryakıt alındıktan bir gün sonra tekrar akaryakıt alınırsa, sistem sinyal verecektir. Arka Ofis sisteminin esas amacı akaryakıt kaçakçılığının önüne geçmektir (www.haberdisk,2013). Ancak sistemin araçların kaç kilometre yaptığı ve bunun için ne kadar yakıt gerektiği ile ilgili bir izleme sistemi olmadığı anlaşılmaktadır.

Kara ulaşımı ile ilgili vergi kayıp ve kaçaklarını önlemek üzere A.B.D.' de arka ofis sistemi uygulanmaktadır (Kutu 1).

## ***2. Kara Ulaşımında Motorlu Kara Taşıtları İlgili Diğer Yükümlülükleri İzlemek İçin Veri Tabanlarının Birleştirilmesi***

Kara ulaşımında araçların MTV, trafik para cezasını ödeyip ödemediği, zorunlu trafik sigortasını yaptırıp yaptırmadığı, HGS, OGS borcunun bulunup bulunmadığı, tek bir veri tabanından izlenebilir. Bu ödemelerin yapılabileceği tüm kurum ve kuruluşlar tek bir veri tabanından motorlu kara taşıtlarının yükümlülüklerini izleyebilecektir. Böylelikle, bir mükellefiyetini yerine getirmek için motorlu kara taşıtları ile ilgili herhangi bir kuruma başvuran araç sahibi ya da sürücü, diğer borçlarını da bu kurumlara ödeyebilecektir. Örneğin, HGS, OGS borcunun tahsilini yapan PTT Bank, araç muayenesi yapan TÜVTÜRK, ya da araçların zorunlu trafik sigortalarını yapan sigorta şirketleri aynı anda sürücüye MTV, trafik para cezasını bildirebilecek ve araç sahibinin istemesi halinde tahsilatı yapıp GİB'e yatırabilecektir. Bununla beraber, söz konusu uygulama için vergi kanunlarında gerekli düzenlemenin yapılması gerektiği göz ardı edilmemelidir.

Akaryakıt istasyonlarında kurulmasını önerdiğimiz kameralı plaka izleme sistemine emniyette kayıtlı kayıp ve çalıntı araçların plakaları ve muayenesi geçmiş ve zorunlu sigortası yapılmamış araçların plakaları girilebilir. Böylelikle söz konusu araçların yakıt alması durumunda sistem en yakın trafik denetleme merkezine durumu bildirecektir.

### **Kutu 1: A.B.D.' de Kara Ulaşımı İle İlgili Vergi Kayıp ve Kaçaklarını Önlemeye Dönük; Arka Ofis Sistemi**

Motor yakıt ve diğer otoyol kullanımı vergi gelirleri ABD'nin ulaşım sistemi için birincil fon kaynağıdır ve Ulaştırma Bakanlığı ve Federal karayolları İdaresi için öncelikli konudur. Geçmişte, vergi kaçakçılığı nedeniyle gelir kaybı yıllık toplam 1 milyar Dolar kadardır ve gelirlerinin% 25'i olarak tahmin edilmektedir. Vergi gelirlerindeki azalışların vergi kaçırma nedeniyle olduğu tahmin edilmektedir ve çözüm için bir tedarik zinciri tabanlı sistem gerekmektedir. Farklı bölgeler arasında petrol ürünlerinin transferi ve hareketleri; yükleme şekli, boşaltma hareketleri, yakıt işaretleri, sensor cihazları, araç takip cihazları kullanılmaktadır. Bu yakıt vergi kaçırma algılama sistemi, Karayolu Güven Fonu ile milyonlarca dolar ek gelir sağlamıştır ve kaçakçılık sayısını azaltmak veya ortadan kaldırmak için bir potansiyele sahiptir (Center for Transportation Analysis (CTA) Research Areas,2012:1). Benzin ve dizel yakıtlardan alınan federal vergi açısından ABD'de eyaletlerin yaklaşık yarısı vergilendirmede aynı sorunu yaşamaktadır. Vergilendirilmemiş yakıtları, toptancı ve dağıtıcılar aşamasında depodan çıktıklarında, izleme zorluğu vardır. Vergiye tabi akaryakıt ürünleri ile vergiden muaf mazot (akaryakıt olarak kullanılmayan mazot ve jet yakıtı) veya düşük vergiye tabi petrokimya ürünlerinin kullanımını önlemek için çapraz denetim gereklidir (Center for Transportation Analysis (CTA) Research Areas,2012:2). Amerika Birleşik Devletleri'nde, Türkiye'de uygulanması düşünülen sistem olan, akaryakıt takibi için Arka Ofis Sistemi (Back Office System) uygulanmaktadır. Arka Ofise ek olarak ayrı bir iletişim sistemi de kurulmuştur. Kurulan iletişim sistemi, römork (anahtarlar, seviye sensörü, işaretleyici sensörü, kilo) ile araç arasındaki bağlantı ile gelen sensor sinyallerini toplamayı ve biçimlendirmeyi başarmaktadır. Araca römork sensor sinyalleri ileterek kablo ya da güç hattı iletişimi ile araç ve römork arasındaki kablo, bilgisayarın veri alışı için römork ve durumunu ve biçimini sensor sinyallerinden verileri olarak, bir arka ofis sistemine (Back Office System) verileri göndermektedir (Capps ve ark,2011:18). Arka ofis sistemi ile veri paketleri gönderme kapasitesine sahip iletişim platformu oluşturulmaktadır. Arka ofis sistemi telematik cihazlara gönderilen bilgileri (tutarlar, boşaltma yerleri, vergi / vergisiz) alır ve servis bilgilerini saatleri de dahil olmak üzere ve olayları yükleme / boşaltma kayıtları tutar. Belirgin yakıt kaçakçılığı durumunda, bir uyarı gönderilir. Aynı zamanda bu bilgiler bir komuta ve kontrol merkezine aktarılabilir. Komuta ve kontrol merkezi belirgin yakıt hırsızlık vakalarında uygun olarak yaptırım uygular. Arka ofis sistemi, yakıt transferleri ile ilgili verileri elektronik alınan sevk bilgileri karşılaştırılır (Capps ve ark,2011:125). Bir kamyonun arka ofis ile sürekli iletişim içinde olması gerektirmez. Arka ofis sistemi ile bir uyarı mesajı ile sinyal bırakılarak bilgiler gönderilebilir (Capps ve ark,2011:133).

### **B. Kamudan Vatandaşa Uygulama Önerisi**

Motorlu taşıtlarla ilgili tek nokta hizmet uygulaması niteliği taşıyan bir portaldan vatandaşın kendi ya da satın alacağı motorlu taşıtla ilgili tüm

*Kabakçı Karadeniz H.*

sorgulamaları yapması sağlanabilir. Bunlar: Motorlu taşıtlar vergisi, trafik cezası, OGS, trafik sigortası, kasko, muayene, hasar, rehin ve çalıntı sorgulama uygulamaları olabilir. Vatandaş plaka ya da T.C. kimlik numarasını girerek araç ya da sürücü olarak kendisi ile ilgili bilgilere tek bir noktadan ulaşabilir.

Vergi ile ilgili düzenlemelerde, diğer politikaların da vergi politikaları ile paralellik arz etmesi ve birbirini tamamlaması gerekmektedir. Ayrıca kayıt dışı ekonomiyi azaltıcı vergi politikalarının gözden geçirilmesine, halk ile yakın ilişki içerisinde olunmasına, vergiye gönüllü uyumu artırılmasına ihtiyaç bulunmaktadır (Ay ve ark,2010:284). E-vergileme sisteminin işler hale getirilmesi için, mükelleflerin performans beklentisini artırıcı ve risk algısını azaltıcı önlemlerin geliştirilmesi gerekmektedir (Gerçek ve ark.,2013:156). Ayrıca, otokontrolün artırılması, sistemin mükelleflerin en fazla yararlanmasını sağlayıcı şekilde düzenlenmesi gerekmektedir. Diğer yandan sistemdeki veri güvenliğinin artırılması ve sistemin işleyişinde yaşanan teknik sorunların en aza indirilmesi sağlanmalıdır (Gerçek ve ark,2013:157).

Türkiye’de e-devlet uygulamalarından profesyonel kullanıcılar yararlandıklarında teknolojik engellerin azalabileceği düşünülmektedir (Turan ve Özgen,2009:145). Birçok ülkede, IP (Internet Protocol) teknolojileriyle sunulan kamu hizmetleri arasında, vergilendirme hizmetleri ilk sıralarda yer almaktadır ve bu yüzden Türkiye’de e- vergilendirme işlemleri açık, anlaşılır ve basit bir alt yapıya sahip olmalıdır (Özgen,2008:206). Isparta’da yapılan bir araştırmada Isparta ilinde ikamet eden mükelleflerin e-maliye uygulamalarını ne ölçüde kullandıkları ve nasıl algıladıkları incelenmiştir. Araştırma bulgularına göre e-maliye uygulamalarının bilinirlik ve kullanım düzeyleri yüksektir. Eğitim ve gelir seviyesi yükseldikçe kullanım sıklığı artmaktadır. E-maliye uygulamalarını en sık kullanan kesim mali müşavirler ve muhasebecilerdir (Yavuz ve Çarıkçı, 2009:26).

Mükellefe dönük hizmetlerden daha çok eğitim seviyesi yüksek ve profesyonel kullanıcılar yararlanmaktadır. Oysa ülkemizde eğitim seviyesi düşüktür. Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı, Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu’nun verilerine göre 2013 yılı Haziran ayı itibarıyla 20.573.205 adet İnternet ve 68.025.878 adet cep telefonu abone sayısı mevcuttur (TÜİK, 2013). Ülkemizde e-devlet ile ilgili İnternet uygulamaları kullanım sayısı yetersizdir. Mükelleflerin İnternet’e erişimi olmasa bile, İnternet abonelerinin üç katı kadar cep telefonu aboneleri vardır. Mükelleflerin İnternet’ten daha çok cep telefonu kullanıcısı olmaları nedeniyle, araçları ile ilgili sorumlulukların hatırlatılması, yanlış

uygulamalarda uyarı ve ikazların kısa mesaj (SMS) yoluyla yapılması da söz konusu olabilir.

## **SONUÇ VE ÖNERİLER**

Toplam kamu gelirlerinin yaklaşık %25'inin kara ulaşımı ile ilgili vergiler ve diğer mali yükümlülükler oluşturmaktadır. Akaryakıt tüketimi ile motorlu taşıtların satışından elde edilen özel tüketim vergisi ve katma değer vergisi, motorlu taşıtlar vergisi, trafik cezaları, söz konusu kamu gelirlerinin içinde en büyük payı oluşturmaktadır. Kaçak akaryakıt kullanımı, motorin yerine kamuoyunda 10 numara olarak isimlendirilen makine yağlarının kullanılması, motorlu kara taşıtları ile ilgili vergi ve zorunlu trafik sigortalarının ödenmemesi, araçların muayenelerinin yaptırılmaması, bu alanda yeni düzenlemelerin yapılması gereğini ortaya çıkarmaktadır. Motorlu kara taşıtlarıyla ilgili birçok dağınık veri tabanı bulunmaktadır. Hem mükelleflerin hem de kamu kurum ve kuruluşlarının kullanacağı IP tabanlı sistem üzerinde, ortak bir veri tabanı ile tüm işlemlerin izlenmesi yerinde olacaktır. Bu IP tabanlı sistem sayesinde, kurum içerisi iletişimde intranet ve mükellefler ile iletişimde ise İnternet'ten yararlanılabilir. Mükellefler araç plaka numarasını veya T.C kimlik numarasını sisteme girdiklerinde, MTV, zorunlu trafik sigortası, araç muayenesini yaptırıp yaptırmadığını, kaçak OGS/HGS, trafik cezası olup olmadığını görebilmelidirler. Diğer yandan ülkemizde İnternet kullanımının yeterince kullanılmamasına karşılık hemen her vatandaşa bir cep telefonu düştüğü bilinmektedir. Oluşturulacak tek veri tabanından, mükelleflere araç yükümlülükleri ve tarihleri ile ilgili kısa mesaj atılması mükelleflerin vergi vb. mali yükümlülüklerine uyumunu da arttırmabilecektir.

Ayrıca akaryakıt istasyonlarında plaka okuma sistemi ile birlikte kameralı sistemler kurulmalıdır. İstasyona giren aracın aldığı yakıt ile yaptığı kilometre denetimi sistemden sağlanmalıdır. Araç muayene istasyonlarında yapılan yıllık denetimlerle de araçların kaç kilometre yaptığını tespit edilebilir. Tüm araçların tüm akaryakıt alışları ve bir yılda yaptıkları kilometre rakamları tek bir veri tabanında toplanmalıdır. Söz konusu sistem özel araçların aldığı akaryakıt faturalarının, ticari araç plakaları üzerine işlenmesine son verecektir. Yaptığı kilometreyi fatura ile desteklemek zorunda olan ticari araç kullanıcıları, kaçak mazot ve 10 numara yağ gibi yasadışı yollardan elde ettikleri yakıtları kullanamayacaklardır. Diğer yandan üreticiden tüketiciye kadar tüm akaryakıt satış işlemleri de akaryakıt tankerlerine takılacak izleme sistemleri ile takip edilebilir ve tek bir veri tabanından izlenebilir. Böylelikle akaryakıt istasyonuna giren ve çıkan tüm akaryakıt kayıt altına alınabilir.

*Kabakçı Karadeniz H.*

Kara ulaşımında araçların mali yükümlülüklerini yerine getirip getirmediği, tahsilatları yapan kurumlarca (PTT Bank, sigorta şirketlerince ya da araç muayenesini yapan TÜVTÜRK tarafından) kontrol edilebilir. Bunun için de motorlu kara taşıtları ile ilgili veri tabanlarının söz konusu kurumlara açılması gerekmektedir. Mükellefin isteği ile söz konusu kurumlar da MTV, trafik cezasını tahsil edebilir ve bunları GİB' e transfer edebilir. Ancak söz konusu önerinin gerçekleştirilebilmesi yasal değişikliği gerektirmektedir. Akaryakıt istasyonlarına kurulacak plaka okuma sistemleri ile ise çalıntı araçların tespiti kolaylaşabilir.

Diğer yandan motorlu kara taşıtları ile vergi dışındaki ilgili tüm işlemlerin takibi için Ulaştırma, Haberleşme ve Denizcilik Bakanlığı bünyesinde motorlu taşıtlar ile ilgili ayrı bir kuruluşun kurulması da pek çok farklı kurum tarafından yapılan işlemlerin tek elde toplanmasını sağlayabilecektir.

Kara ulaşımı ile ilgili mevzuatın izlenmesi ve çeşitli kurum ve kuruluşların bilgilerin tek bir veri tabanından izlenmesi elbette ki kayıp ve kaçakları azaltacak ve mükelleflerin vergi vb. yükümlülüklerine uyumunu arttıracaktır. Yukarıda belirtilen önerilerin uygulanmasının akaryakıt kaçakçılığının önlenmesinde çok büyük bir katkı sağlayacağı kanısına varılmakla birlikte, özellikle akaryakıt üzerindeki ÖTV ve KDV oranı makul seviyeye düşürülmedikçe, önerdiğimiz bilgi işlem sistemlerinin bütünleşik yapıya kavuşturulmasının ve yeniden yapılandırılmasının tek başına bir çözüm olmayacağını da vurgulanmasında yarar vardır.

## **KAYNAKÇA**

- Ay, H. M., Şahin, Ü. & Soylu, H. (2010). Mükellef İle Vergi Dairesi İlişkilerinde Yönetişimin Rolü ve Karaman İli Örneği, *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt 11, Sayı 1, 271-288.
- Ay, H. M. (2006). Türkiye'de Kayıt dışı Ekonomiyi Önlemede Bilgi Ekonomisinin Etkinliği ve Gelir İdaresinin Rolü, *Selçuk Üniversitesi Karaman İ.İ.B.F. Dergisi* sayı:11 9 aralık, 57-82.
- Baysal, E. (2013). Depoyu fulleyene anında takip, *Ekonomi - Star Gazete* <http://haber.stargazete.com/ekonomi/depoyu-fulleyene-aninda-takip/haber-785785#ixzz2gHJZnRyU03> Eylül Salı 00:55 (Erişim Tarihi:29.09.2013).
- Capps, G., Lascrain, M. B., Oscar Franzese, O., Earl, D., West, D., Timothy McIntyre, T., Chin, S. , Hwang, H., Raynella Connatser, R. & Lewis, S. (2011). Supply Chain-Based Solution To Prevent Fuel Tax Evasion: Proof

- Kara Ulaşımı ile İlgili Mevzuatın Denetlenmesi ve Kamu Gelirlerinde Etkinliği*  
of Concept Final Report, ORNL/TM-2011/132,  
[http://cta.ornl.gov/cta/Publications/Reports/ORNL\\_TM\\_2011\\_132.pdf](http://cta.ornl.gov/cta/Publications/Reports/ORNL_TM_2011_132.pdf),  
(Erişim Tarihi:25/09/2013)
- Center for Transportation Analysis Research Brief (2012). *Supply Chain-Based Solution to Prevent Fuel Tax Evasion: Proof of Concept*,  
[http://cta.ornl.gov/cta/CMVRTC/newsletters/fte\\_fact\\_sheet.pdf](http://cta.ornl.gov/cta/CMVRTC/newsletters/fte_fact_sheet.pdf) (Erişim Tarihi:25.09.2013)
- Fırat, Z., (2013). Maliye'nin kaçak akaryakıtta vergi kaybı 2,5 milyar dolar,  
*Zaman Gazetesi*, 17 Haziran 2013  
[http://www.zaman.com.tr/ekonomi\\_maliyenin-kacak-akaryakıtta-vergi-kaybi-25-milyar-dolar\\_2101576.html](http://www.zaman.com.tr/ekonomi_maliyenin-kacak-akaryakıtta-vergi-kaybi-25-milyar-dolar_2101576.html) (Erişim Tarihi:05.10.2013)
- Gerçek, A., Demirbaş, T., Giray, F., Yüce, M. & Oğuzlar, A. (2013). *Türk Gelir İdaresinde E-Devlet Uygulamalarının Mükellefler Tarafından Benimsenmesini Etkileyen Faktörlerin İncelenmesi*, Bilgesam Yayınları, Ağustos, Ankara.
- Kabakçı Karadeniz, H. (2011). *Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çeşitli Ülke Uygulamaları ile Karşılaştırılması ve Bir Model Önerisi*, T.C. Maliye Bakanlığı - Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı Yayın No: 2011/415, Ankara
- Kızılot, Ş. (2008). Toplam verginin üçte biri taşıtı olanlardan alınıyor, *Hürriyet Gazetesi*, 18.06.2008, <http://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/9207247.asp>,  
(Erişim Tarihi:30.08.2013)
- Kojima, M. (2013). Petroleum Product Pricing, and Complementary Policies, Experience of 65 Developing Countries Since 2009, *The World Bank Sustainable Energy Department Oil, Gas, and Mining Unit, Policy Research Working Paper*, 6396, April, [www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/.../wps6396.pdf](http://www-wds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer/.../wps6396.pdf) (Erişim Tarihi:25.09.2013)
- Maliye Bakanlığı, Muhasebat Genel Müdürlüğü (2013), *Kamu Hesapları Bülteni (2006-2012)*, [www.muhasabat.gov.tr](http://www.muhasabat.gov.tr), (30.08.2013)
- PETDER, (Petrol Sanayi Derneği), *Sektörel İstatistikler*,  
<http://www.petder.org.tr/sektorel-istatistikler> (Erişim Tarihi:05.09.2013)
- Öz, E. & Bozdoğan, D. (2012). Türk Vergi Sisteminde E-Maliye Uygulamaları, *Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C.17, S.2, 67-92.
- Özgen, F. B. (2008). İnternet – Bilgisayar Teknolojilerinin Önemi ve Türkiye'de E-Vergilendirme Sistemi, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* sayı:21 Ağustos, 195-213.
- Öztürk N. (2013). *Kamu Maliyesi*, Ekin Yayınevi, Bursa.

*Kabakçı Karadeniz H.*

- Pehlivan O. (2013). *Kamu Maliyesi, Celepler Matbaacılık, Trabzon.*
- Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi, (2013). *Araç Türü Bazında Sigortasız Araç Dağılımı*, Mayıs 2013, <http://www.sbm.org.tr/?p=tramerRapor> (Erişim Tarihi:30.08.2013)
- Turan, A. H. & Özgen, F. B. (2009). Türkiye’de Beyanname Sisteminin Benimsenmesi: Geliştirilmiş Teknoloji Kabul Modeli İle Ampirik Bir Çalışma, *Doğuş Üniversitesi Dergisi*, 10 (1), 134-147.
- Uğur, A. & Çütücü, İ. (2009). E-Devlet ve Tasarruf Etkisi Kapsamında VEDOP Projesi, *Sosyal ve Beşeri Bilimler Dergisi*, Cilt 1, sayı 2, 1-20.
- TÜİK, (Türkiye İstatistik Kurumu) *Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri*, [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1051](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051) (Erişim Tarihi:05.09.2013)
- TÜİK, (Türkiye İstatistik Kurumu), *Türkiye Girişim İstatistikleri, 2004-2010*, [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1035](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1035), (Erişim Tarihi: 05.09.2013)
- TÜİK, (2013) *Haberleşme İstatistikleri*, [http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt\\_id=1062](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt_id=1062) (Erişim Tarihi:30.09.2013)
- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (2013) *2012 Yılı İdare Faaliyet Raporu*, Strateji Geliştirme Başkanlığı Nisan
- VDK, (Vergi Denetim Kurulu), (2012) *Faaliyet Raporu*
- Yavuz A. & Çarıkcı, O. (2009). Bir E-devlet Hizmeti Olarak E\_Maliye Uygulamalarının Algılanması: Isparta İli Örneği, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 2009/1, Sayı: 98, 1-28.
- Yiğit Şakar, A. (2011). Türkiye’de E-Devlet Uygulamalarının Vergi Hukuku Alanına Yansımaları: E-Haciz Uygulaması ve Karşılaşılan Sorunlar, 73 *Mali ÇÖZÜM*, Temmuz – Ağustos, 69-88.

### **İnternet Kaynakları**

- <http://ekonomi.milliyet.com.tr/kacak-gecen-gecene/ekonomi/ekonomidetay/05.09.2011/1434733/default.htm> (Erişim Tarihi: 28.08.2013).
- <http://www.bilisimdergisi.org/s145> , Ulaştırma, hizmet ağını 10 yılda “siber ağlarla” ördü. (Erişim Tarihi: 01.09.2013).
- <http://www.sbm.org.tr/?p=services&content=policeSorgu> (Erişim Tarihi: 30.08.2013).
- <http://enerjienstitusu.com/2012/04/10/petrol-varilde-1-pompada-3-kat-artti/#more-24558i>, (Erişim Tarihi: 30.08.2013).



*Kara Ulaşımı ile İlgili Mevzuatın Denetlenmesi ve Kamu Gelirlerinde Etkinliği*

- <http://www.gib.gov.tr> , (Erişim Tarihi: 30.08.2013).
- <http://www.turkiye.gov.tr> (Erişim Tarihi: 30.08.2013).
- <http://www.tuvturk.com.tr/plaka-sorgulama.aspx> (Erişim Tarihi: 31.08.2013).
- <http://www.sbm.org.tr/?p=application&objectId=1> (Erişim Tarihi: 30.08.2013).
- <http://www.otokontrol5664.com/> (Erişim Tarihi: 27.08.2013).
- <http://www.asbis.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 29.08.2013).
- <http://www.uyap.gov.tr/projeler/p1.html> (Erişim Tarihi: 30.08.2013).
- <http://uygulama.kgm.gov.tr/ihlal/Sayfalar/ihlal.aspx> (Erişim Tarihi: 28.08.2013).
- <http://www.muhasibat.gov.tr> (Erişim Tarihi: 30.08.2013).
- <http://www.haberler.com/rakamlarla-tuvturk-3719749-haberi> (Erişim Tarihi: 30.08.2013).
- <http://www.tuik.gov.tr> (Erişim Tarihi: 01.09.2013).
- <http://www.tuvturk.com.tr> (Erişim Tarihi: 28.08.2013).
- Sigorta Bilgi Gözlem Merkezi, <http://www.sbm.org.tr> (Erişim Tarihi: 30.08.2013).
- <http://m2.samanyoluhaber.com/Akaryakitta-arka-ofis-sistemi-haberi-408733.html>, Detay Haber, 14 Nisan 2010 Çarşamba (Erişim Tarihi:29.09.2013).
- <http://www.maliyeborcsorgulama.com/taxonomy/term/1423>, (Erişim Tarihi:29.09.2013).
- <http://www.haberdisk.com/benzin-istasyonu-arka-ofis-sistemi-nedir-depo-dolduran-araca-takip-sistemi> (Erişim Tarihi:29.09.2013).
- <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Otoyollar> (Erişim Tarihi: 28.08.2013).
- <http://www.gib.gov.tr/index.php?id=771> (Erişim Tarihi: 28.08.2013).