



Otomobiller Üzerinden Alınan Motorlu Taşıtlar Vergisinin Vergi Adaleti Açısından İncelenmesi

Motor Vehicles Taxes on Automobiles Investigation of Tax Justice

Hülya Kabakçı Karadeniz¹

RESEARCH
ARTICLE

ARTICLE INFO

Submitted : 28.08.2018

Revised : 15.11.2018

Accepted : 08.12.2018

Available : 30.12.2018

JEL classification:

H21, H26, K34

Keywords:

Property tax, Motor
Vehicle Tax, Tax
Justice

ABSTRACT

The Turkish Motor Vehicle Tax entered into force in 1957 and today is a fortune tax amounting to approximately 22 million taxpayers. Tickets for motor vehicle tax started to be determined according to cylinder volume in 2004 instead of net weight in automobiles. With this amendment, the Motor Vehicle Tax has become an environmental tax as well as a wealth tax. Whether it is environmental tax or wealth tax, motor vehicle tax has some injustices in both cases. Older vehicles pollute the environment more, but are taxed less. When considered as a wealth tax, it seems that there is no complete connection between the value of the vehicle and the amount of tax paid. An amendment made in the Motor Vehicles Tax Act in 2017 added value lines in addition to the age and cylinder volume indications in I.

The aim of the study is to examine the motor vehicle tax in terms of tax justice and to determine the effect of the new regulation in 2017 on tax justice. In this study the degree of relationship between the tax paid and the vehicle's value is determined. For this purpose, taxes paid in 2017 and 2018 on various models of most vehicles sold in Turkey in 2017 (188 vehicles) were calculated. The coefficient of correlation between these instruments and the tax paid is figured. It has been found that the new regulation increases the coefficient of correlation between the values of the vehicles and the tax they pay from 0.66 to 0.78. Considering the value of the vehicle while the motor vehicle tax is being calculated, it strengthens the connection with the value of the vehicle. This creates a

Cite this article as: Kabakçı Karadeniz, H. (2018). "Otomobiller Üzerinden Alınan Motorlu Taşıtlar Vergisinin Vergi Adaleti Açısından İncelenmesi", *International Journal of Public Finance*, Vol.3, No.2, pp. 193-204.

¹ Assoc. Prof., PhD., (ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0003-3321-4905>), Pamukkale University, Faculty of Law, Department of Public Law, hulyak@pau.edu.tr

positive situation in terms of tax justice. However, a tax that is fully compatible with the car's automobile values may be fairer. There is no change in the taxation of the vehicles although the resulting value of the accident is reduced. Also, keeping the age ranges of the vehicles (1-3 years, 4-6 years old) provides the same taxation of vehicles with different value. If taxation is made according to the actual values of the vehicles, the motor vehicle tax will become a more fair tax. In motor vehicles tax collection rate is 67% as of 2017. It is estimated that tax exemption effects low tax collection.

MAKALE BİLGİSİ

Gönderme: 28.08.2018
Düzeltilme : 15.11.2018
Kabul : 08.12.2018
Yayın : 30.12.2018

JEL Kodu:

H21, H26, K34

Anahtar Kelimeler:

Servet Vergisi, Motorlu Taşıtlar Vergisi, Vergi Adaleti

Ö Z E T

Türk Motorlu Taşıtlar Vergisi 1957 yılında yürürlüğe girmiştir ve günümüzde yaklaşık 22 milyon mükellefi bulunan bir servet vergisidir. Motorlu Taşıtlar Vergisi tarifeleri 2004 yılında otomobillerde net ağırlık yerine silindir hacmine göre belirlenmeye başlamıştır. Bu değişiklikte, Motorlu Taşıtlar Vergisi servet vergisi olmasının yanında çevre vergisi özelliği de kazanmıştır. İster çevre vergisi, isterse servet vergisi olarak alınsın her iki durumda da motorlu taşıtlar vergisi bazı adaletsizlikler içermektedir. Yaşlı araçlar çevreyi daha çok kirletmekte ancak daha düşük vergilendirilmektedir. Servet vergisi olarak dikkate alındığında ise aracın değeri ile ödenen vergi miktarı arasında tam bir bağ olmadığı görülmektedir. Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda 2017 yılında yapılan bir değişiklik ile I sayılı tarifedeki yaş ve silindir hacmi göstergelerine ek olarak değer satırı eklenmiştir.

Çalışmanın amacı, motorlu taşıtlar vergisini vergi adaleti açısından incelemek ve 2017 yılında yapılan yeni düzenlemenin vergi adaleti üzerine etkisini belirlemektir. Çalışmada ödenen vergi ile aracın kasko değeri arasındaki ilişki derecesi saptanmıştır. Bunun için Türkiye'de 2017 yılında en fazla satılan araçların çeşitli modellerinin (188 araç) 2017 ve 2018 yıllarında ödedikleri vergiler ile araçların kasko değerleri arasındaki korelasyon katsayısı hesaplanmıştır. Yeni düzenlemenin araçların değerleri ile ödedikleri vergi arasındaki korelasyon katsayısını 0,66'dan 0,78'e çıkardığı tespit edilmiştir. Motorlu taşıtlar vergisi hesaplanırken aracın değerinin de dikkate alınması verginin aracın değeri ile bağını kuvvetlendirmektedir. Belirtilen durum, vergi adaleti açısından olumludur. Ancak araçların kasko değerleri ile tam uyumlu bir vergi daha adil olabilir. Araçların kaza yapması sonucu değerleri düşmesine rağmen vergilemesinde bir değişiklik yapılmamaktadır. Yine araçların yaş aralıklarının geniş tutulması (1-3 yaş, 4-6yaş gibi), farklı değerdeki araçların aynı vergiye tabi tutulmasını sağlamaktadır. Araçların gerçek değerlerine göre vergilendirme yapıldığı takdirde motorlu taşıtlar vergisi daha adil bir vergiye dönüşecektir. Motorlu taşıtlar vergisinde tahsilatın tahakkuka oranı 2017 yılı itibarıyla %67 gibi düşük bir orandadır. Tahsilatın düşüklüğünde vergi aflarının etkisi olduğu tahmin edilmektedir.

1. Giriş

1957 yılında yürürlüğe giren Türk Motorlu Taşıtlar Vergisi(MTV), servet vergisi niteliği taşımaktadır. MTV'nin 2018 yılı itibarıyla yaklaşık 22 milyon mükellefi bulunmaktadır. Günümüze kadar motorlu taşıtların vergisini belirleyen faktörler birçok değişiklik göstermiştir. Çalışmada MTVK'daki son değişikliği de içeren otomobillerin değer belirleme yöntemleri tartışılacaktır. Ayrıca MTV'nin uygulanmasındaki sorunlar

incelenecek, bu sorunlara çözüm önerileri sunulacaktır. Çalışmanın amacı, motorlu taşıtlar üzerinden alınan verginin, araçların servet değeriyle ilişkisinin incelemek, vergi adaleti bakımından değerlendirmek ve MTV uygulamasında vergi adaletini zedeleyen diğer hususları ortaya koymaktır.

Çalışmanın kapsamı, MTVK'nın 1 sayılı tarifede yer alan otomobil ve arazi taşıtları ile sınırlandırılmıştır. Motosiklet, otobüs, minibüs, kamyon, kamyonet vb. kara taşıtları ile motorlu hava taşıtları çalışmanın dışında bırakılmıştır. Çalışmada araçların değeri ile ödedikleri vergi arasındaki ilişkiyi belirlemek için yöntem olarak, korelasyon analizi kullanılmıştır. Ayrıca MTV'de aracın değerini etkileyen temel konular da vergi adaleti açısından değerlendirilmiştir.

2. Türkiye'de Motorlu Taşıtlar Vergisinde Verginin Miktarını Etkileyen Unsurlar

1957 yılında MTVK ilk yürürlüğe girdiğinde ticari araçları daha az vergilendiren bir servet vergisiydi. 1980, 1984, 1988 ve 1992 yıllarında ilgili Kanunlarla yapılan değişikliklerle MTV'nin miktarları ile ilgili düzenlemeler yapılmış ve Bakanlar Kuruluna verilen yetkiler arttırılmıştır. 1993 yılında çevre kirliliğinin azaltılması amaçlanarak Bakanlar Kurulu katalatik konvertör kullanan araçların vergi oranını azaltması için yetkili kılınmıştır. 2004 yılında yapılan değişiklikle otomobiller için net ağırlıktan vazgeçilmiş, MTV tarifeleri silindir hacmine göre belirlenmiştir. Motor silindir hacminin dikkate alınması ile TV'ye bir çevre vergisi özelliği kazandırılmıştır. 01.01.2018 tarihinden önce alınan otomobiller için silindir hacimleri ve yaşlarına göre tablo 1 de gösterilen vergiler ödenmektedir.

7061 sayılı kanununun 23 üncü maddesiyle eklenen fıkra; 05.12.2017 tarihinde yürürlüğe giren hükümlerle 1 sayılı tarifede yer alan araçların değerleri de vergilemede dikkate alınmaya başlamıştır. Söz konusu hükme göre; (I) sayılı tarifede yer alan otomobil, arazi taşıtları vb. araçlarda ilk kayıt ve tescil ile birlikte taşıt değerinin bulunduğu satır ve sonraki yıllarda da aracın vergi miktarının belirlenmesinde esas alınacaktır.

Yine bu araçların vergi miktarları, Türkiye Sigorta, Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği'nce her yılın ocak ayında ilan edilen kasko sigortası değerlerinin %10'unu geçmesi halinde, bir önceki satırdaki miktarı aynı yaş grubundaki araçlara isabet eden vergi miktarı olarak belirlemeye, söz konusu oranı %4'e kadar indirmeye ve kanuni oranına kadar arttırmaya Bakanlar Kurulu yetkili kılınmıştır (MTVK, md.5).

Yapılan değişiklikle, değerleri yüksek olan otomobillerin de motorlu taşıtlar vergisi artmıştır. 31.12.2017 tarihinde satın alınan 300,000 TL değerinde 1600 cm³ motor silindir hacmine sahip bir otomobilin vergisi, 2018 yılı için 1294 TL iken, söz konusu otomobilin 02.01.2018 tarihinde satın alınması halinde vergisi 1553 TL'ye yükselmektedir. Otomobillerin silindir hacimleri ve değerleri arttıkça motorlu taşıtlar vergileri de yükselmektedir. Bu haliyle MTV'nin aracın değerini daha fazla kavradığı ve çevre vergisinin yanı sıra servet vergisi özelliğinin ön plana çıktığı söylenebilir.

Tablo 1: 31/12/2017'den Önce Alınan Otomobiller İçin: (I) SAYILI TARİFE

Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (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 ³ ve aşağısı	743	518	290	220	78
1301-1600 cm ³ 'e kadar	1.294	970	563	398	153
1601-1800 cm ³ 'e kadar	2.284	1.785	1.051	641	249
1801-2000 cm ³ 'e kadar	3.598	2.771	1.629	970	383
2001-2500 cm ³ 'e kadar	5.396	3.918	2.448	1.463	579
2501-3000 cm ³ 'e kadar	7.524	6.545	4.089	2.200	808
3001-3500 cm ³ 'e kadar	11.458	10.309	6.210	3.100	1.138
3501-4000 cm ³ 'e kadar	18.014	15.555	9.161	4.089	1.629
4001 cm ³ ve yukarısı	29.483	22.109	13.094	5.885	2.284

Kaynak: GİB (Erişim Tarihi: 16.01.2018)

Tablo 2: 31/12/2017'den Sonra Alınan Otomobiller İçin

Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)		Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)				
			1-3 yaş	4-6 yaş	7-11 yaş	12-15 yaş	16 ve yukarı yaş
I. Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri							
1300 cm ³ ve aşağısı	40.000'i aşmayanlar	1	743	518	290	220	78
	40.000'i aşıp 70.000'i aşmayanlar	2	817	570	319	242	86
	70.000'i aşanlar	3	892	622	348	264	94
1301-1600 cm ³ 'e kadar	40.000'i aşmayanlar	4	1.294	970	563	398	153
	40.000'i aşıp 70.000'i aşmayanlar	5	1.423	1.067	619	437	168
	70.000'i aşanlar	6	1.553	1.164	675	477	183
1601-1800 cm ³ 'e kadar	100.000'i aşmayanlar	7	2.512	1.964	1.156	705	274
	100.000'i aşanlar	8	2.741	2.142	1.262	770	299
1801-2000 cm ³ 'e kadar	100.000'i aşmayanlar	9	3.957	3.048	1.792	1.067	421
	100.000'i aşanlar	10	4.317	3.326	1.955	1.164	459
2001-2500 cm ³ 'e kadar	125.000'i aşmayanlar	11	5.936	4.309	2.692	1.609	637
	125.000'i aşanlar	12	6.476	4.701	2.937	1.755	695
2501-3000 cm ³ 'e kadar	250.000'i aşmayanlar	13	8.276	7.200	4.498	2.420	888
	250.000'i aşanlar	14	9.029	7.854	4.907	2.640	969
3001-3500 cm ³ 'e kadar	250.000'i aşmayanlar	15	12.603	11.340	6.831	3.410	1.251
	250.000'i aşanlar	16	13.749	12.371	7.452	3.720	1.365
3501-4000 cm ³ 'e kadar	400.000'i aşmayanlar	17	19.815	17.111	10.077	7.498	1.792
	400.000'i aşanlar	18	21.627	18.666	10.994	4.907	1.955
4001 cm ³ ve yukarısı	475.000'i aşmayanlar	19	32.431	24.320	14.403	6.474	2.512
	475.000'i aşanlar	20	35.379	26.531	15.713	7.062	2.741

Kaynak: GİB (Erişim Tarihi: 16.01.2018)

3. Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Vergi Adaleti Açısından İncelenmesi

Kamu politikasında toplumsal bir değer olan adalet, herhangi bir vergi sisteminin tasarımında vazgeçilmez bir husustur (Yung, 2016: 183). Vatandaşların mali güçlerine göre verginin alınması, sosyal devlet anlayışı gereği anayasal bir ilkedir (Ateş, 2006: 92). 1982 Anayasasının, vergi ödevi başlıklı 73. Maddesinin ikinci fıkrasında; "Vergi yükünün adaletli ve dengeli dağılımı maliye politikasının sosyal amacıdır" ifadesi yer almaktadır. Vergilemede adalet ilkesi çerçevesinde kişilerin ödeme güçlerine göre hiçbir ayırma tabi tutulmaksızın herkesten vergi alınması gereklidir (Pehlivan, 2010: 144). Mali güç; asgari yaşam haddini aşan gelir (Taş, 2012: 398) bir başka anlatımla vergi ödeyebilme gücüdür ve gelir, harcama, varlık, zenginleşme gibi çeşitli olgularla saptanabilmektedir (Şirin, 2012: 289).

Servet vergisi dolaysız bir vergi türüdür. Dolaysız vergiler yükümlünün mali gücüne göre alındığı için dolaylı vergilere oranla daha adildir (Edizdoğan vd, 2013: 272). Vergi gelirlerinin büyük bir bölümünün dolaylı vergilerden oluşması mali güç ve vergi adaleti açısından istenmeyen bir durumdur (Başaran Yavaşlar,2012:416). Ödeme gücüne göre ve artan oranlı uygulanan vergiler ise çağımızın en adil vergisi görülmektedir (Öztürk, 2013: 143). Artan oranlılık hem vergilemede adalete katkıda bulunur hem de otomatik istikrar vazifesi görerek maliye politikasının gelir dağılımında adalet ve ekonomik istikrar gibi iki ayrı amaca hizmet eder (Yüksel, 2017: 33). MTV'nin araçların silindir hacmine, taşıma kapasitesine, koltuk sayısına, kalkış ağırlığına ve fiyat aralığına göre artan oranlı olduğu görülmektedir.

Vergi yükü mükelleflerin ödeme gücüne göre adaletli dağıtılsa da servet üzerinden alınan vergiler mali amaçtan daha çok sosyal amaç güttükleri için, toplam vergi gelirleri içinde az bir paya sahiptir. Ayrıca haksız yere sağlanan vergi istisnaları ve vergi muafiyetleri kayıt dışı ekonominin varlığı, bu payı daha da azaltmaktadır (Öztürk, 2013: 143).

Motorlu taşıtlar vergisi vergi sistemimizde yer alan birim başına vergi alınan spesifik esaslı vergilerdendir (Kabakçı Karadeniz, 2011: 91). Tarifeler iki elemanlı olarak düzenlenmiştir. Bunlardan birincisi aracın yaşidir. Araç yaşı yükseldikçe vergi azalmaktadır ikincisi ise araçların tarifesine göre değişmektedir (Öncel vd. 2008:394). Otomobillerin vb. araçların silindir hacmi arttıkça vergisi artarken, otobüsler için oturma yeri, kamyon ve kamyonetler için ağırlık esas alınmıştır. Ayrıca MTVK'da yapılan son değişikliğe göre araçların ekonomik değerleri listedeki sınırları aştıkça daha yüksek oranda (örn.%20 arttırılarak) vergiye tabi olmaktadır. Bu değişiklik ile spesifik olan MTV aynı zamanda advolerem esaslı vergiye de dönüşmektedir.

Türkiye'de servet vergilerinden birisi olan MTV'nin uygulanmasında, aracın değeri ile ödenen vergi miktarı arasındaki ilişki vergi adaleti açısından aşağıda incelenmiştir.

3.1. Motorlu Aracın Değerinin Vergilemede Tam Olarak Dikkate Alınmaması

MTVK I sayılı tarifesinde yer alan otomobil, kaptıkaçtı ve arazi taşıtlarının motor silindir hacmi arttıkça vergisi artmakta ve bu taşıtların yaşı arttıkça vergisi azalmaktadır. Söz konusu durum aynı silindir hacminde olan farklı markalardaki araçların birbirinden oldukça farklı değerleri olmasına rağmen aynı miktarda vergiye tabi olmalarını sağlamakta idi. Hemen belirtelim ki MTVK'daki son değişiklik (05.12.2017 tarihinde yürürlüğe giren hüküm) ile motorlu araçlar bulunduğu I sayılı tarifedeki göstergelere ek olarak değer satırı eklenmiştir. Yeni düzenleme ve araçların değerlerinin esas alınması, eskiye oranla daha adil görünmektedir. Düzenleme ile ödenen vergi ile aracın değeri arasındaki ilişki derecesini saptayabilmek için Türkiye'de 2017 yılında en fazla satılan araçların çeşitli modellerinin (188 araç) 2017 ve 2018 yıllarında ödedikleri vergiler ile araçların kaskoları arasındaki korelasyon hesaplanmıştır.

Araçların kasko ile ödenen vergi arasındaki korelasyon 2017 yılı itibariyle 0,66 (orta dereceli pozitif yönde) bir korelasyon mevcut iken, 2018 yılı itibariyle söz konusu derecenin 0,78'e (güçlü ve pozitif yönde) yükseldiği görünmektedir. Bununla birlikte, ödenen vergiler ile araçların değerleri arasında 1 derecesinde çok güçlü bir ilişkinin bulunmaması vergilemede halen araçların değerlerinin tam olarak dikkate alınmadığını göstermektedir. Araçların kasko değerlerine MTV oranı uygulandığında, araçların vergilendirilmesi daha adil olabilecektir.

		Korelasyonlar				
			KASKO17	MTV17	KASKO18	MTV18
Spearman's rho	KASKO17	Korelasyon Katsayısı	1,000	,661 ^{**}	,997 ⁻	,791 ⁻
		Sig. (2-tailed)	.	,000	,000	,000
		Sayı	188	188	188	188
	MTV17	Korelasyon Katsayısı	,661 ⁻	1,000	,656 ⁻	,939 ⁻
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,000	,000
		Sayı	188	188	188	188
	KASKO18	Korelasyon Katsayısı	,997 ⁻	,656 ^{**}	1,000	,786 ⁻
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	.	,000
		Sayı	188	188	188	188
	MTV18	Korelasyon Katsayısı	,791 ⁻	,939 ^{**}	,786 ^{**}	1,000
		Sig. (2-tailed)	,000	,000	,000	.
		Sayı	188	188	188	188

^{**}.Korelasyon katsayısı 0,01 düzeyinde iki kuyrukta anlamlıdır.

Kaynak: Araçların kasko değerleri www.gib.gov.tr'den alınmış, vergileri tarafımızdan hesaplanmıştır.

3.2. Hasarlı Araçların Gerçek Değerlerine Göre Yüksek Miktarda Vergilendirilmesi

Araçlar hasar gördüklerinde ekonomik değerleri düşmekte, belirtilen durum araç sahiplerinin servet değerinde azalma yaratmaktadır. Örneğin 100,000 TL değerindeki bir araç ağır hasar görmesi halinde değeri 40,000 TL'ye kadar düşmekte ancak araç sahibi aynı model hasarsız araç sahibi ile aynı vergi tutarını ödemektedir (Kabakçı Karadeniz, 2011). Bu durum MTV'nin servet değerini tam kavrayamamasına ve mükellefler arasında adaletsizliğe yol açmaktadır. Sigorta Bilgi ve Gözetim Merkezi verilerine göre 2017 yılı içinde Türkiye'de 819,601 adet, son 10 yılda 8.181.698 adet maddi hasarlı kaza meydana gelmiştir (SBM, 2018). Bu nedenle hasarlı araçlardaki bu yüksek oranlar ile birçok mükellef aracının servet değerine göre yüksek vergilere maruz kalmaktadır.

3.3. Araçların Vergilenmesinde Çevre Kirliliğine Katkılarının Dikkate Alınmaması

MTV servet vergisi olarak düşünülse de motor silindir hacimleri arttıkça verginin artması, çevre vergisi özelliği katmaktadır. Ancak MTV'ye çevre vergisi olarak bakıldığında da adaletsizlikler mevcuttur. Türkiye'de motorlu araçların silindir hacimleri arttıkça MTV'sinin artması çevre kirliliğini azaltıcı bir önlemdir. Ancak yakıt türleri farklılıklarının çevre kirliliğine farklı etkisi olmasına rağmen elektrikli araçlar hariç yakıt türü farklılıklarına göre bir düzenleme yoktur.

Tablo 3 AB Ülkelerinin Özel Ve Ticari Araçlarda Vergilendirme Kriterleri

ÜLKE	ÖZEL ARAÇLAR	TİCARİ ARAÇLAR
Avusturya	Motor gücü (kW)	Brüt araç ağırlığı
Belçika	Silindir kapasitesi	CO2 emisyonları ve yakıt tipi Ağırlık ve akslar
Bulgaristan	Motor gücü (kW)	Ağırlık ve akslar
Hırvatistan	Motor gücü (kW) ve yaş	Motor gücü (kW) ve yaş
Güney Kıbrıs	CO2 emisyonları	CO2 emisyonları
Çek Cumhuriyeti	Motor hacmi	Ağırlık ve akslar
Danimarka	Yakıt tüketimi ve ağırlığı	Yakıt tüketimi ve ağırlığı
Estonya	Hiçbiri	Ağırlık ve aksların süspansiyonu
Finlandiya	CO2 emisyonları, ağırlık x gün	Ağırlık x gün
Fransa	CO2 emisyonları ve yakıt tipi	Ağırlık, akslar, römork kullanımı
Almanya	CO2 emisyonları ve silindir kapasite	Ağırlık, egzoz emisyon grubu ve gürültü
Yunanistan	Motor kapasitesi veya CO2 emisyonlar (yeni otomobiller için)	Brüt araç ağırlığı
Macaristan	Yaş	Euro standartları
İrlanda	CO2 emisyonları	Araç ağırlığı
İtalya	Motor gücü, Euro standartları	Ağırlık, akslar, süspansiyon
Letonya	Brüt ağırlık, silindir kapasitesi, motor gücü (kW)	Brüt ağırlık ve akslar

Litvanya	Hiçbiri	Ağırlık, akslar, süspansiyon
Lüksemburg	CO2 emisyonları veya silindir kapasite	Ağırlık, akslar, süspansiyon
Malta	CO2 emisyonları ve yaş	CO2 emisyonları ve yaş
Hollanda	Ağırlık, il, yakıt, CO2 emisyonları	Ağırlık ve akslar
Polonya	Yok	Ağırlık ve akslar
Portekiz	Silindir kapasitesi ve CO2 emisyonları	Ağırlık, akslar, süspansiyon
Romanya	Silindir kapasitesi	Brüt ağırlık ve akslar
Slovakya	Silindir kapasitesi	Brüt ağırlık ve akslar
Slovenya	Silindir kapasitesi	Brüt ağırlık
İspanya	Motor gücü (hp)	Yükü
İsveç	Ağırlığı, yakıt tipi veya CO2 emisyonları	Ağırlık, aks, yakıt ve egzoz emisyonları
Birleşik Krallık	Motor büyüklüğü ve CO2 emisyonu (yeni otomobiller için)	Ağırlık, akslar ve çevresel özellikler
Türkiye	Yaş, Silindir Hacmi ve Değer	Koltuk sayısı ve Taşıma kapasitesi

Kaynak: 2018 ACEA Tax Guide, s.7 (<https://www.acea.be/automobile-industry>).

Tablo 3’de AB ülkelerinin özel ve ticari araçlarda vergilendirme kriterleri yer almaktadır. AB ülkelerinde motorlu taşıtların vergilendirilmesinde bir uyum söz konusu değildir. Ancak verginin hesaplanmasında araçların karbondioksit emisyonları ve silindir kapasiteleri, motor güçlerinin ağırlıklı olarak dikkate alındığı görülmektedir. Türkiye’de motorlu taşıtlar vergisinin çevre vergisi özelliği ile beraber servet vergisi özelliği ön plana çıkarken, AB ülkelerinde motorlu taşıtlar vergisinin çevre vergisi özelliği taşıdığı söylenebilir.

Araçların yaşı arttıkça çevreye verdikleri zarar artmakta ancak MTV’si azalmaktadır. Yeni teknolojiyle üretilen, çevreyi kirletmeyen, gürültü kirliliğine yol açmayan araçlardan daha çok vergi alınırken (2018 yılı için 1-3 yaş aralığında ve 1300 cm³ ve 70.000 TL’yi aşan otomobillerde 892 TL), eski, çevreyi kirleten, gürültü kirliliğine yol açan araçlardan daha az vergi alınmakta (16 ve yukarı yaş ve 1300 cm³ ve aşağısında bulunan otomobillerde 78 TL) veya hiç vergi alınmamaktadır (Öz ve Kutbay, 2016: 268)

Türkiye’deki bugünkü uygulama ise tam tersine işlemektedir. Çevreyi kirletmeyen, gürültüye yol açmayan vasitalardan daha çok vergi alınırken (2015 yılı için 1-3 yaş aralığında ve 1300 cm³ ve aşağısında bulunan otomobillerde 591 TL), eski, çevreyi kirleten, gürültü çıkaran taşıtlardan da çok az vergi alınmakta (16 ve yukarı yaş ve 1300 cm³ ve aşağısında bulunan otomobillerde 63 TL) veya hiç vergi alınmamaktadır. İki aracı sadece aynı silindir hacmine sahip oldukları gerekçesiyle eşit tutarda vergilendirmek vergi adaleti açısından bağdaşmadığı için ilk olarak MTV’de araç silindir hacmi ve yaşı yerine değerinin esas alınması ve silindir ve yaşa göre maktu vergi alınması yerine de değere göre nispi bir verginin alınması gerekir. İkinci olarak da silindir ve yaş faktörü kullanılacaksa bunlarla beraber yol kullanım artı karbondioksit emisyon vergisi sistemi işletilmelidir. Çünkü Türkiye’de motorlu taşıtların emisyon

özellikleri hesaba katılmamaktadır. Ancak motorlu araçların emisyonlarının çevreye zararları düşünüldüğünde; çevre vergisinin hesaplanmasına dahil edilmelerinin yerinde bir uygulama olacağı düşünülmektedir.

Bilindiği üzere 21/3/2018'de 7103 sayılı Kanunla yapılan düzenleme ile (I) sayılı tarifedeki sadece elektrik motoru olan taşıtlar, değerlerine ve yaşına isabet eden vergi tutarlarının %25'i oranında vergilendirilmeye başlanmıştır. MTV çevre vergisi olarak dikkate alındığında çevreyi kirletmeyen elektrikli otomobillerden daha az vergi alınmasını sağlayan yasal düzenlemenin isabetli olduğu düşünülmektedir.

3.4. Araçların Yaşları İle Ödenecek Vergi Miktarlarındaki Tutarsızlık

Araçların vergileri mevcut düzenlemede; 1-3, 4-6, 7-11, 12-15 ve 16 yaş üstü olarak sınıflandırılmıştır. Sıfır kilometre bir araç ile 3 yaşındaki araçların servet değerleri birbiriyle farklı olmasına rağmen aynı tutarda vergiye tabidir. MTV ile ilgili listelerin yıllık olarak düzenlenmesi, verginin daha adaletli olmasını sağlayacaktır.

Araçların değerlerini sadece aracın yaşı değil aynı zamanda kilometresi, hasarlı olup olmaması, hasarlı ise hasar oranları, kayıtlı olduğu il, kullanıldığı il, hatta kullanıcısı bile etkileyebilmektedir. Bu nedenle ikinci el araç fiyatlarını belirlemek oldukça güçtür. Bu duruma rağmen kabaca hesaplama yapıldığında; örneğin 1801-2000 cm³ aralığında 2018 model X Marka ve X model otomobil 95.000 TL ise aynı aracın 2016 modelinin 70.000 TL olduğu varsayıldığında, her iki araç da 1-3 yaş aralığında olduğu için 3.957 TL MTV ödemekle yükümlüdür. 2018 model araç servet değerinin %4,16'sı oranında vergiye tabi iken, 2016 model araç servet değerinin %5,65'i oranında vergiye tabi bulunmaktadır. MTVK tarifesindeki yaş aralıkları kaldırılarak her yaş için ayrı vergi miktarının uygulanması vergi adaletini sağlamada daha etkili olabilecektir. Ayrıca MTV hesaplamasında araçların gerçek değerleri dikkate alınması için kasko değerlerinin kullanılması servet vergisi olan bu vergi için en adaletli yöntemdir.

3.5. Tahsilât Oranının Düşük Olması

Vergisini ödeyen mükellef ile ödemeyen mükellef arasında vergi adaleti anlamında ciddi sorun yaşanmaktadır. 2017 yılı genel bütçe gelirlerinden MTV'nin tahakkuk 15.978.011 (binTL) iken tahsilatı 10.824.648 (bin TL)'de kaldığı görülmektedir. Tahsilatın tahakkuka oranı %67'dir. (www.muhasabat.gov.tr). MTV'nin ödenmemesi halinde araçların trafikten men edildiği 1988 yılında tahsilatın tahakkuka oranı %92 idi (Kabakçı Karadeniz,2011:141). Bu nedenle yaptırımlar azaldığında tahsilat oranının düştüğü görülmektedir.

Tahsilat ve Tahakkuk oranının düşmesinin çeşitli nedenleri olduğu düşünülmektedir. Türkiye'de yaşanan ekonomik krizler, işsizliğin artışı gibi olumsuz ekonomik gelişmeler sadece MTV değil, vergi güvenlik tedbiri düşük olan diğer vergiler için de geçerlidir. Mükelleflerin af beklentisi içerisinde olmaları da tahsilatın düşük olmasının sebepleri arasında olabilir.

3.6. Vergi Afları

Vergi afları, kamu alacaklarının bir an önce tahsilini sağlayarak devletin fazla vergi geliri elde etmesini amaçlamaktadır (Eroğlu, 2018: 60, Edizdoğan ve Gümüş, 2013: 102). Vergi aflarının sık çıkması, vergi ödeme bilincinin yerleşmesine engel olmaktadır. Vergi afları dürüst mükellefleri cezalandırmakta vergisini ödemeyen mükelleflere kolaylık sağlayarak mükafatlandırmaktadır. Bu nedenle cezaların caydırıcılık özelliğinin kaybolmasına, kayıt dışı ekonominin artmasına ve toplumda vergi ahlâkının bozulmasına neden olabilmektedir (Bülbül ve K.Karadeniz, 2003, Edizdoğan ve Gümüş, 2013: 115). MTV'sini ilgilendiren vergi afları da toplumda motorlu taşıtlara sahip olan vergisini ödeyen ve ödemeyen mükellefler arasında adaletsizliğe sebep olmaktadır. MTV afları ile ilgili son düzenleme; hurdaya ayrılan araçların ödenmemiş MTV ile gecikme zammı, gecikme faizi, vergi cezalarının terkinidir. Araçlarıyla ilgili yıllarca yasal yükümlülüklerini yerine getirmeyen mükellefler aftan yararlanabilecektir. Ancak söz konusu borçlarını ödeyen mükellefler adaletsizliğe uğrayacaktır. Vergi affı çıkarılması yerine vergi sistemin eksikliklerini belirleyerek yeniden değerlendirilmesini sağlamak daha önemlidir. Ayrıca sık çıkan vergi afları toplumda devamlı af beklenti yaratarak ekonomi üzerinde de olumsuz etkiler yaratabilmektedir (Edizdoğan ve Gümüş, 2013: 115).

6. Sonuç

Servet vergileri içerisinde en büyük payı oluşturan Motorlu Taşıtlar Vergisi 2017 yılı itibarıyla toplam vergi gelirlerinin %1,93'ünü oluşturmaktadır. MTV; Türkiye'de 1957 yılında uygulanmaya başlamış ve günümüze kadar hem kanunun adı hem de kanun maddeleri ve özellikle değerlendirme yöntemleri de değişikliklere uğramıştır. Servet vergisi olan MTV'nin değerlendirme yöntemlerinde yaşanan sorunlar vergi adaletini zedelemektedir. MTVK'da 2017 yılında yapılan son düzenleme ile motorlu araçların değerleriyle orantılı vergileme basamakları oluşturulmasına rağmen, vergi miktarı kasko değerleri ile tam uyumlu değildir. Ayrıca maddi hasar görmüş olan araçların servet değerleri düşmesine rağmen vergi miktarlarında herhangi bir indirim yapılmamaktadır. Yakıt türleri farklı olan araçlara aynı vergileme ölçütleri uygulanırken, yaşı artan araçlar çevreyi daha çok kirletmesine rağmen daha düşük oranda vergiye tabidir. MTV'nin tahsilat oranının düşük olması vergi güvenlik tedbirlerinin artırılmasını gerektirmektedir. Ayrıca sık çıkan vergi afları mükelleflerin vergi disiplinlerini bozmaktadır. Araçların vergi tarifelerindeki yaş aralıkları üçer yıllık geniş zaman dilimini oluşturmaktadır. Oysa teknolojinin hızla geliştiği dönemimizde araç modelleri kısa sürede değişmekte, araçların ekonomik değerleri farklılık göstermektedir.

Kaynakça

- ACEA, (2018), Tax Guide <https://www.acea.be/publications/article/acea-tax-guide> (Erişim Tarihi:01/02/2018)
- Ateş, D.(2006). *Vergilemede Eşitlik*. İstanbul: Derin Yayınları.
- Bülbül, D.,ve K.Karadeniz H. (2004) "Vergi ve Sigorta Prim Aflarının Kayıt Dışı Ekonomi Üzerine Etkisi", *19. Maliye Sempozyumu*, Bildiriler Kitabı.
- Edizdoğan, N., Çetinkaya,Ö., &Gümüş,E.(2013). *Kamu Maliyesi*. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Edizdoğan, N., Gümüş, E. (2013), "Vergi Afları ve Türkiye'de Vergi Aflarının Değerlendirilmesi", *Maliye Dergisi*, Sayı 164, Ocak-Haziran.
- Eroğlu, A. (2018). "Vergileme Kapasitesini Belirleyen Faktörler Ve Türkiye'de Vergi Aflarının Vergi Gelirlerine Etkisi". *İktisadi İdari ve Siyasal Araştırmalar Dergisi*, 3(5), 56-69.
- <http://www.gib.gov.tr/> (Erişim Tarihi, 16.01.2018).
- Kabakçı Karadeniz, H. (2011). *Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çeşitli Ülke Uygulamaları İle Karşılaştırılması ve Bir Model Önerisi*, Ankara: T.C.Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Hermes Matbaacılık.
- Öz, E., ve Kutbay, H. (2016). "Ekolojik Vergileme: Seçilmiş Bazı Dünya Ülkeleri ile Türkiye Verilerinin Karşılaştırılması". *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Dergisi*, 11(1), 247-272.
- Öztürk, N.(2013). *Kamu Maliyesi*. Bursa: Ekin Basım Yayın Dağıtım.
- Pehlivan, O.(2010). *Kamu Maliyesi*.Trabzon: Derya Kitabevi .
- SBM (Sigorta Bilgi Merkezi,2018) <https://www.sbm.org.tr/tr/Sayfalar/maddi-hasarli-kaza-ktt-raporu.aspx> Erişim Tarihi: 31/07/2018)
- Şirin, Z.E.(2012). "Vergi Hukukunun Anayasal Temellerinin Karşılaştırmalı Hukuk Açısından Değerlendirilmesi", *Anayasadan Mali ve Vergisel Beklentiler*, Ed. Yenisey,F., Güneş,G., Şirin,Z.E, İstanbul: Oniki Levha Yayıncılık AŞ. ss.285-307.
- Taş, M. (2012). "Vergisel Düzenin ve Vergi Adaletinin Sağlanmasında Donanımlı Anayasa Dışında Gerekenler"., *Anayasadan Mali ve Vergisel Beklentiler*, Ed. Yenisey,F., Güneş, G., Şirin,Z.E, İstanbul: Oniki Levha Yayıncılık AŞ. ss.395-397

Yereli, A.B., Ata,A.Y. (2011). "Vergi Adaletine Ulaşma Yöntemleri Çerçevesinde Fayda İlkesinin Teorik Açıdan Değerlendirilmesi", *Maliye Dergisi*, Sayı: 161, 2011, ss. 21-32.

Yung, B. (2016). "Justice and taxation: From GST to Hong Kong tax system". *Ethical Dilemmas in Public Policy* (pp. 183-195). Springer, Singapore.

Yüksel, C. (2017). "Vergi Tarifelerinin Matematiksel ve Grafiksel Yorumu". *Bulletin of Economic Theory and Analysis*, 2(1), 31-62.