



Article Info/Makale Bilgisi

✓Received/Geliş:29.08.2018 ✓Accepted/Kabul:15.02.2019

DOI: 10.30794/pausbed.455658

Araştırma Makalesi/ Research Article

Çiçek, S. ve Şahin, S. (2019). "Motorlu Taşıtlar Vergisine Yönelik Mükellef Tutumlarının Değerlendirilmesi: Denizli İli Örneği" *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, sayı 35, Denizli, s.245-267.

## MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİNE YÖNELİK MÜKELLEF TUTUMLARININ DEĞERLENDİRİLMESİ: DENİZLİ İLİ ÖRNEĞİ\*

Serdar ÇİÇEK\*\*, Serdar ŞAHİN\*\*\*

### Özet

Türkiye'deki motorlu taşıtlar vergisinin servet vergisi-çevre vergisi ikileminde kalması ve vergi adaletini tam olarak sağlayamaması bu çalışmanın temel hazırlanma amacıdır. 2017 yılında kabul edilen 7061 sayılı Kanun ile otomobil, arazi taşıtı ve kaptıkaçtırlar için yaş ve motor hacmi ölçütlerine ilave olarak "taşıtların değeri" ölçütünün getirilmiş olması motorlu taşıtlar vergisinin servet vergisi tarafını güçlendirmiştir. Ancak söz konusu değişiklik sorunların çözümü noktasında yetersiz kalmaktadır.

Çalışmada, motorlu taşıtlar vergisi ile ilgili vergileme ölçütleri ortaya konularak, Denizli ilindeki motorlu taşıtlar vergisi mükelleflerinin bu konudaki tutumlarına ve görüşlerine yer verilmektedir. Elde edilen temel sonuçlara göre, mükellefler motorlu taşıtlar vergisini çevre vergisinden ziyade servet vergisi olarak görmektedir. Bunun dışında, mükellefler motorlu taşıtlar vergisi yükünü ağır bulmakta ve motorlu taşıtlar vergisinin araçların gerçek piyasa değerleri üzerinden alınması gerektiğini düşünmektedirler. Mükelleflerin vergi adaleti ile ilgili algıları ise, motorlu taşıtlar vergisi yükünün adil bir şekilde dağılmadığı yönündedir. Yaş, cinsiyet, medeni durum, eğitim durumu ve gelir seviyesi gibi demografik değişkenler ile mükellef tutumları arasında ilişki irdelendiğinde ise, özellikle cinsiyet faktörünün mükellef tutumları üzerindeki etkisinin daha belirgin olduğu görülmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Servet vergisi, Motorlu taşıtlar vergisi, Spesifik vergi, Mükellef tutumları.

## EVALUATION OF TAXPAYER ATTITUDES TOWARDS MOTOR VEHICLE TAX: DENİZLİ PROVINCE EXAMPLE

### Abstract

The main purpose of this study is to show that motor vehicle tax in Turkey is in the wealth tax-environmental tax dilemma and that tax justice cannot be fully achieved. With the Law No. 7061 issued in 2017, the addition of the "vehicle value" measure in addition to the age and motor volume criteria for automobiles, land vehicles and station wagon cars has strengthened the wealth of motor vehicles tax. However, the issue is insufficient at the point of solving the problems.

\* Bu çalışma, Süleyman Demirel Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi'nin desteklediği 4657-YL1-16 numaralı proje kapsamında Dr. Öğr. Üyesi Serdar ÇİÇEK'in danışmanlığında tamamlanmış olan Serdar ŞAHİN'e ait "Türkiye'deki Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin Servet Vergisi Niteliğinin Değerlendirilmesi Üzerine Bir Araştırma: Denizli İli Örneği" başlıklı yüksek lisans tezindeki verilerden yararlanılarak hazırlanmıştır.

\*\* Dr. Öğr. Üyesi, Süleyman Demirel Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Maliye Bölümü, İSPARTA.

e-posta: serdarcicek@sdu.edu.tr (orcid.org/0000-0003-4085-7474)

\*\*\* Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İSPARTA.

e-posta: serdarsahin1991@outlook.com (orcid.org/0000-0002-5124-6794)

In this study, tax rates related to motor vehicle tax are introduced and opinions and attitudes of motor vehicle taxpayers in Denizli province are given. According to the results obtained, taxpayers consider motor vehicle tax as a wealth tax rather than environmental tax. In addition, taxpayers consider that the duty of motor vehicle tax is heavy and the duty of motor vehicle tax must be taken over the actual market value of the vehicles. The taxpayer's perception of tax justice is that the tax burden of motor vehicles is not distributed in a fair way. When the relationship between demographic variables such as age, gender, marital status, education level and income level and taxpayer attitudes is examined, it is seen that the effect on the taxpayer attitudes of the gender factor is more evident.

**Keywords:** *Wealth tax, Motor vehicles tax, Specific tax, Taxpayer attitudes*

## 1. GİRİŞ

Vergiler konularına veya iktisadi kaynaklarına göre; gelir, harcama ve servet vergileri olarak ayrılmaktadır. Motorlu taşıtlar vergisi (MTV), bu ayırım kapsamında servet vergisi olarak kabul edilmektedir. Servet vergilerinin temel amacı, servet unsuruna sahip olan kişiler üzerine mali güçleri nispetinde ilave bir yük getirmek suretiyle gelir dağılımını yeniden düzenlemek ve sosyal adaleti sağlamaktır. MTV'nin servet vergisi niteliğinde olabilmesi için aracın servet değeri üzerinden alınması gerekmektedir. Oysa ülkemizde uygulanmakta olan MTV, araçların servet değerlerine göre alınmadığı için mükellefler arasındaki yatay ve dikey eşitliği zedelemektedir. Söz konusu verginin spesifik matraha sahip olması sebebiyle servet unsuru tam olarak kavranamamakta, verginin yeniden dağıtıcı etkisi zayıflayarak, mükelleflerin servet değerleriyle orantılı bir şekilde vergilendirilmeleri mümkün olamamaktadır. Bunun dışında ülkemizdeki mevcut MTV mevzuatı oluşturulurken, çevrenin korunması amacına da hizmet edilmeye çalışıldığı görülmektedir. Çevreci hassasiyetler doğrultusunda tarife yapısının hazırlandığı varsayıldığında ise, çevre ve gürültü kirliliğine daha fazla sebep olan düşük modelli araçların daha az vergiye tabi tutulması, MTV'nin bir çevre vergisi niteliğinde de olmadığını göstermektedir. Servet vergisi-çevre vergisi ikileminde olan Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu (MTVK)'nda 28 Kasım 2017 tarihinde 7061 sayılı Kanun ile yapılan değişiklik sonrasında, otomobillerde vergisiz sıfır alış fiyatının (fiyat aralıkları şeklinde bile olsa) tarifeye eklenmesi, verginin servet vergisi yönünü güçlendirmiştir. Ancak söz konusu değişiklik MTV tarifelerini daha karmaşık ve anlaşılması zor bir hale sokarak, verginin anlaşılabilirliğini ve basitliğini zedelemiştir. Ayrıca söz konusu değişikliğin MTV mükellefleri arasında vergi adaletini bozucu yeni etkiler yarattığı da söylenebilir.

MTV'nin bazı vergileme ilkeleriyle çatışması, vergileme ölçütleri (tarife yapısı) sebebiyle servet vergisi veya çevre vergisi niteliklerini tam olarak taşıyamaması ve gelir dağılımında bozucu etkiler ortaya çıkarması çalışmada ele alınan temel sorun alanlarıdır. MTV'nin servet vergisi niteliği ve diğer tartışmalı konular, mükellef tutumları ve görüşleri çerçevesinde incelenmekte ve değerlendirilmektedir. Çalışmanın ilk kısmında MTVK'de yer alan vergileme ölçütleri, son yapılan değişiklikleri de içerecek şekilde ele alınmaktadır. İkinci kısımda ise, MTV hakkında mükelleflerin tutumlarını ve görüşlerini belirlemek amacıyla Denizli ilinde 384 mükellef ile yapılan anket çalışmasının bulguları değerlendirilmektedir. Alan araştırmasının ilk kısmında MTV mükelleflerinin vergileme ölçütleri, vergi yükü ve adaleti ile ilgili algı ve tutumları, ikinci kısımda ise demografik değişkenlerin bu algı ve tutumlar üzerinde bir etkisinin bulunup bulunmadığı test edilmektedir.

## 2. MTV'DE VERGİLEME ÖLÇÜTLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

MTV'nin hesaplanmasında esas alınan matrah; yaş, motor silindir hacmi, koltuk sayısı ve azami kalkış ağırlığı vb. ölçütlere göre hesaplandığı için spesifik niteliktedir (Pehlivan, 2006: 337). Söz konusu vergi, aracın yapısı ve özellikleri ile bağlantılı olduğu için araç sahibinin şahsi ve ailevi durumunu, gelir seviyesini veya mali gücünü dikkate almamaktadır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu (MTVK) çerçevesinde vergiye tabi olan motorlu araçlar dört ayrı tarifede belirlenmiştir. I sayılı tarifede otomobil, arazi aracı, kaptıkaçtı, motosiklet gibi genel olarak binek vasfında kullanılan araçlar yer almaktadır. II sayılı tarifede, tamamen ticari işlerde kullanılabilecek nitelikte araçlar (kamyon, otobüs, çekici) olduğu gibi, ticari amaç doğrultusunda kullanıldığı kabul edilen ancak binek araç vasfında da kullanılabilecek hafif ticari araçlarında (panelvan, kamyonet) yer aldığı görülmektedir. III sayılı tarifede, deniz taşıtları yer almaktaydı. Ancak 2009 yılında yapılan değişiklikle, özel amaçla kullanılan yat, kotra ve her türlü motorlu teknelerden, daha önce yaş ve beygir gücüne göre alınan MTV yerine, yat veya teknenin uzunluğuna

göre belirlenen tutarda harç alınmaya başlanmıştır (5897 Sayılı Kanun, md.4). IV sayılı tarifede ise, uçak ve helikopterler yer almaktadır.

**Tablo 1: MTV Tarifeleri ve Vergileme Ölçütleri**

Tarifeler	Motorlu Taşıtlar	Vergileme Ölçütleri						
		Yaş	Motor hacmi ve gücü (2'sinden biri)		Taşıt değeri (1 Ocak 2018 ve sonrasında tescil edilenler)	Koltuk sayısı	Azami Top- lam Ağırlık	Azami Kalkış Ağırlığı
			Motor silindir hacmi (Benzin/Dizel/ Hibrid)	Motor gücü (Elektrikli)				
I Sayılı Tarife	Otomobil Kaptıkaçtı*	X	X	X	X			
	Arazi Taşıtları							
	Motosiklet	X	X	X				
II sayılı Tarife	Minibüs	X						
	Panelvan							
	Motorlu Karavanlar	X	X	X				
	Otobüs	X				X		
	Kamyonet Kamyon Çekici	X					X	
III sayılı Tarife	Deniz Taşıtları	Motorlu deniz taşıtları, 30.06.2009 tarihinden itibaren motorlu taşıtlar vergisi kapsamı dışına çıkarılmıştır.						
IV sayılı Tarife	Uçak Helikopter	X						X

\* Carry-all, travel-all, jeep-station tarzı araçlar "kaptıkaçtı" olarak değerlendirilmektedir.

**Kaynak:** MTVK, md. 5 ve 6'dan yararlanılarak hazırlanmıştır.

I ve II sayılı tarifede yer alan araçların bazıları benzinli (LPG dönüşüm sistemi olanlar dahil) ve dizel motor seçeneklerine sahip olabileceği gibi, hibrid araçlar veya sadece elektrik motorlu araçlar şeklinde de üretilmektedir. Hibrid araçlar aynı zamanda, benzinli veya dizel motora sahip olduğundan MTVK'de yer alan motor hacmi ölçütü çerçevesinde vergilendirilmektedir. Sadece elektrik motoruna sahip olan araçlar ise MTVK'de yer almadığından dolayı vergiye tabi değildir. Ancak 21.3.2018 tarihli 7103 sayılı Kanun ile getirilen değişiklik sonrasında, elektrikli araçlarda MTVK'ye eklenmiştir.

## 2.1. Otomobil, Kaptıkaçtı ve Arazi Taşıtlarında Vergileme Ölçütleri

28.11.2017 tarihinde kabul edilen 7061 sayılı Kanun ile yapılan değişiklik sonrasında I sayılı tarifede yer alan otomobil, kaptıkaçtı ve arazi taşıtları için geçerli olan "motor silindir hacmi" ve "yaş" ölçütlerinin yanına 1 Ocak 2018 ve sonrasında tescil edilenler açısından "taşıt değeri" ölçütü de eklenmiştir. Taşıt değeri, taşıtların teslimi, ilk iktisabı ve ithalinde, Katma Değer Vergisi matrahını oluşturan unsurlardan (vade farkı ile hesaplanan özel tüketim vergisi hariç) oluşan değeri ifade etmektedir (MTVK, md.2). 1 Ocak 2018 tarihinden önce kayıt ve tescil edilen otomobil, arazi taşıtları ve diğerlerinde "taşıt değeri" ölçütü bulunmadığı için vergi tutarları, aracın motor silindir hacmi ve yaşı dikkate alınarak belirlenmeye devam etmektedir.

7061 Sayılı Kanun ile getirilen “taşıt değeri” ölçütü, servet vergisi-çevre vergisi ikileminde kalan MTV'nin servet vergisi yönünü daha fazla güçlendiren önemli bir değişikliktir. Öteden beri MTV'nin aracın değerine göre belirlenmemesi sık sık eleştirilere konu olmakta ve söz konusu verginin gelir dağılımını düzeltici etkisi (servet vergisi olması nedeniyle) bir yana, bozucu etkilerinden söz edilmekteydi.

Reform sayılabilecek bu düzenlemenin pozitif yönleri bulunduğu gibi eleştirilmesi muhtemel konuları barındırdığı da söylenebilir. Eleştiri noktalarından birisi yeni düzenlemenin sadece 1 Ocak 2018 ve sonrasında tescil edilen araçlar için getirilmesidir. Daha önceki tarihlerde tescil edilen araçlarda vergi tutarı, aracın değeri dikkate alınmadan belirlenmektedir. Dolayısıyla söz konusu değişiklik, şu an için trafikte bulunan araçların belki de %1'ini bile etkilememektedir<sup>1</sup>. Bu durum yeni sisteme geçişin uzun yıllar süreceğini göstermektedir.

2016 ve 2017 yılında tescil edilen otomobil, arazi taşıtı ve kaptıkaçtıların vergi tutarı eski sisteme göre hesaplandığından dolayı bu araçların sahipleri, 2018 yılında tescil edilen (yeni sisteme göre vergi tutarı belirlenmekte) araç sahiplerine göre daha düşük MTV ödeyeceklerdir. Her 3 yılda da tescil edilen araçlar ilk yaş grubunda (1-3 yaş) yer almalarına rağmen farklı vergi tutarlarına tabi olmaktadır. Bu durumun hukukun temel prensiplerinden birisi olan “ayrımcı vergi yasağı” kuralına aykırı olduğu düşünülmektedir (Bilici, 2018: 188).

“Taşıt değeri” kriterinin gelmesi, değişiklik öncesinde karmaşık bir görünüm sergileyen MTV'nin daha da karmaşık bir yapıya dönüşmesine zemin hazırlamıştır. Taşıt değerlerinin özel tüketim vergisi (ve vade farkı) hariç KDV matrahı değerini yansıtması, yani aracın anahtar teslim fiyatı olmaması kamuoyunda büyük kafa karışıklığına sebep olabilmektedir. Kamuoyunun bu konudaki bilgisinin yetersiz olması, tarifedeki taşıt değerlerinin anahtar teslim fiyat gibi algılanmasına yol açmaktadır. “40.000 TL'nin altında araç mı kaldı?”, “40.000 TL-70.000 TL arasında binilebilecek bir araç bulmak zor” şeklinde gündelik hayatta sık karşılaşılan ifadeler konunun tam olarak anlaşılmadığını göstermektedir. Araç sahipleri veya araç sahibi olmayı planlayan sıradan vatandaşlar açısından kabul edilebilecek bu karmaşık yapı otomobil bayilerini bile zora sokmaktadır. 2018 yılı başında otomobil bayilerinin bu konularda yaptığı hatalı uygulamalar yazılı ve görsel medyada konu olmuştu. Oysa gerçek taşıt değerlerine bağlı olarak advalorem (araç değerine dayalı) matraha dayalı oransal bir vergi uygulamasına geçilmesi hem basitlik, açıklık, anlaşılabilirlik ilkelerine hizmet edecek hem de servet unsurunun değerinin tam olarak kavranmasına yol açacaktır. Mevcut yeni sistemde taşıt değeri, belli aralıklar şeklinde verildiği için aracın servet değeri yine tam olarak belli olmamaktadır.

21.3.2018 tarihli 7103 sayılı Kanun da, MTKV'de önemli değişikliklere sebep olmuştur. Daha önce MTV'ye tabi olmayan sadece elektrik motorlu araçlar da vergileme kapsamına alınmıştır. Değişiklik sonrasında MTKV'nin 2. maddesine eklenen “motor gücü” kavramıyla MTV tutarının belirlenmesinde yeni bir vergileme ölçütü ile karşılaşılmıştır. Kanun'daki tanımlamaya göre motor gücü, taşıtların elektrik motorlarını imal eden fabrikalarca uluslararası normlara göre tespit edilen ve kilovat (kW) olarak ifade olunan azami güçtür. Sadece elektrik motoru olan taşıtlardaki “motor gücü” ölçütü, MTKV'de yer alan benzinli veya dizel araçlardaki “motor silindir hacmi” ölçütü ile eşleştirilmiştir. Elektrikli aracın motor gücü, benzinli/dizel araçlardaki hangi motor hacmi aralığına denk geliyorsa, o kapsamda MTV tutarı belli olmaktadır. Bunun dışında, sadece elektrik motorlu araçlarda; motor gücü, yaş ve taşıt değeri (2018 yılı ve sonrası) ölçütleri kapsamında ortaya çıkan vergi tutarlarının %25'i oranında vergilendirmeye gidilmektedir. Elektrikli araçların üretimi ve kullanımının teşvik edilmesi amacıyla yapılan bu düzenleme, MTKV'de hala çevreci hassasiyetlere de dikkat edildiğini göstermektedir. Buna karşılık, günümüzde emekleme aşamasında olan, üretim ve satış rakamları çok düşük seviyelerde olan elektrik motorlu araçların MTV kapsamına alınmasının erken olduğu yorumu da yapılabilir. Karar alıcıların motorlu araç üreticileri ve sahipleri arasında vergi ayrımcılığı yapmamak, vergilemede eşitlik ilkesini sağlamak adına bu düzenlemeyi yaptıkları ifade edilebilir.

## 2.2. Motosiklette Vergileme Ölçütleri

Benzinli veya dizel yakıt sistemine sahip olan motosikletlerde “motor silindir hacmi” ve “yaş” ölçütlerine bağlı olarak MTV tutarı belli olmaktadır. Tablo 1'de görüldüğü gibi, motosikletlerde “taşıt değeri” gibi bir vergileme

1 Trafikte kayıtlı araç sayısı 2018 yılı Şubat ayı sonu itibarıyla 22.377.559'dur. Bu araçların %54,3'ünü otomobil, %16,4'ünü kamyonet, %13,9'unu motosiklet, %8,3'ünü traktör, %3,8'ini kamyon, %2,1'ini minibüs, %1'ini otobüs, %0,2'sini ise özel amaçlı taşıtlar oluşturmaktadır. 2018 yılı Ocak ayında 117.477, Şubat ayında da 62.719 motorlu kara aracının trafikte kaydı gerçekleştirilmiştir (TÜİK, 2018a; TÜİK, 2018b).

ölçütü bulunmamaktadır. Dolayısıyla motosikletin 2016, 2017 veya 2018 model olması, aynı yaş grubunda olduğu için MTV tutarını etkilememektedir. Otomobil, arazi aracı gibi taşıtlarda yaşanan ayrımcı uygulamanın motosiklet sahipleri açısından yaşanmadığı söylenebilir. Motosikletler için belirlenen maktu MTV tutarları incelendiğinde, vergi tutarları arasındaki makasın, I sayılı tarifedeki diğer taşıtlara göre oransal olarak daha düşük olduğu görülmektedir<sup>2</sup>. Bu durumun araçların piyasa değerleri ile kısmen uyumlu olduğu söylenebilir. Çünkü otomobillerin piyasa değerleri arasındaki farkın motosiklet değerleri arasındaki farktan yüksek olduğu söylenebilir.

7103 sayılı Kanun gereğince, elektrikli motosikletlerde, motor gücü ve yaş ölçütleri kapsamında ortaya çıkan vergi tutarlarının % 25'i oranında vergilendirmeye gidilmektedir. Elektrikli motosikletlerin kullanımının yaygınlaşmasının bir sonucu olarak devlete sağlayacağı gelir ve diğer benzinli motosiklet sahipleri ile aralarındaki ayrımcı vergileme sorununun giderilmesi (vergilemede eşitliğin sağlanması) adına elektrikli motosikletlerin vergileme kapsamına alındığını söylemek mümkündür. Vergi tutarlarının daha düşük belirlenmesinde, çevreci hassasiyetler söz konusu olabileceği gibi, elektrikli motosiklet sahiplerinin dar gelirli olmaları (sosyal amaç) da amaç olarak gözetilmiş olabilir.

### 2.3. Ticari ve Hafif Ticari Araçlarda Vergileme Ölçütleri

MTVK'nin 6. maddesine göre, yukarıda sayılan otomobil, arazi taşıtı, kaptıkaçtı ve motosikletler dışında kalan motorlu kara taşıtları, II sayılı tarife göre vergilendirilmektedir. Minibüs, otobüs, kamyon, çekici gibi ticari araçların yanısıra, panelvan, kamyonet gibi hafif ticari araçlar bu tarife kapsamında vergilendirilmektedir.

Ticari ve hafif ticari araçlarda “yaş”, “motor silindir hacmi veya motor gücü”, “koltuk sayısı” ve “azami toplam ağırlık” temel vergileme ölçütleridir. Bütün ticari ve hafif ticari araçlarda “yaş” ortak vergileme ölçütüdür ve yaş arttıkça MTV tutarı azalmaktadır. Bir başka deyişle, I sayılı tarifede olduğu gibi burada da yaş ile vergi tutarı arasında ters orantılı bir ilişki vardır. I sayılı tarifeden farklı olarak, ticari ve hafif ticari araçlarda yaş aralıkları daha geniş tutulmaktadır<sup>3</sup>. Yaş aralıklarının geniş tutulması servet unsuru olan motorlu aracın değerinin tam olarak kavranamaması sorununu ortaya çıkarmaktadır. Aracın yaşı ilerledikçe gerçek piyasa değeri düşmesine rağmen, vergi tutarı aynı kaldığından dolayı, değeri düşen araç sahipleri daha yüksek vergi yüküne katlanmak zorunda kalmaktadır.

Minibüslerde tek vergileme ölçütü “yaş” olarak belirlenmiştir. Minibüsün yaşı arttıkça ödenecek MTV tutarı azalmaktadır. Minibüslerdeki MTV tutarının belirlenmesinde, motor hacmi veya gücü, taşıt değeri, koltuk sayısı gibi hiçbir ölçütün dikkate alınmıyor olması minibüs sahipleri açısından vergi adaletsizliğini artıran bir durumdur. Zira minibüsün ilk satın alma bedelini veya ikinci el piyasadaki güncel servet değerini, dikkate alınmayan ölçütlerin her biri önemli ölçüde etkilemektedir.

Otobüslerde “oturma yeri” sayısı, kamyon ve kamyonet gibi araçlarda ise aracın taşıyabileceği “azami ağırlık miktarı” arttıkça vergi tutarları yükselmektedir. Bu iki vergileme ölçütüyle MTV tutarları arasında doğru orantılı bir ilişki söz konusudur. Oturma yerinin veya taşınabilecek yük kapasitesinin artması servet vergisine konu olan taşıtın piyasa değerinin de yüksek olduğunun bir göstergesidir. Ticari bir faaliyetten söz edildiği için, söz konusu sermaye mallarının getirisine bağlı olarak sermaye malının değeri de ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla oturma ve yük taşıma kapasiteleri MTV'nin servet vergisi niteliğini güçlendiren vergileme ölçüleridir.

Panelvan tarzı hafif ticari araçlarda ise “yaş” haricinde vergi tutarını belirleyen diğer vergileme ölçütü “motor silindir hacmi”dir. Motor silindir hacmi yükseldikçe vergi tutarı yükselmektedir. Motor silindir hacmi ölçütü genel olarak değerlendirilirse, bu ölçütün MTV'nin çevre vergisi nitelikleriyle daha fazla örtüştüğü söylenebilir. Çünkü motor silindir hacmi yükseldikçe aracın çevreyi daha fazla kirlettiği kabul edilir. Motor silindir hacmi yükseldikçe aracın servet değerinin de yükseldiği bilinmektedir. Yani bu vergileme ölçütü MTV'nin servet vergisi nitelikleriyle de örtüşür gibi görünmektedir. Kanımızca motor silindir hacmi ölçütünde çevreci amaç daha baskın

<sup>2</sup> 2018 yılı MTV tarifesine göre, otomobillerde en yüksek vergi tutarı, en düşük vergi tutarının 453,6 katı (35.379 TL/78 TL) olmasına karşılık, motosikletlerde bu oran 94,3 kattır (1.791 TL/19 TL). Yaş veya motor silindir hacmi itibarıyla ayrı ayrı incelendiğinde de benzer durum ortaya çıkmaktadır. Örneğin, 1-3 yaş grubundaki otomobillerde en yüksek vergi tutarı, en düşük vergi tutarının 47,6 katı iken, aynı yaş grubundaki motosikletlerde bu oran 12,9 kattır.

<sup>3</sup> I sayılı tarifede yer alan araçlar için yaş aralıkları “1-3 yaş”, “4-6 yaş”, “7-11 yaş”, “12-15 yaş” ile “16 ve yukarı yaş” şeklinde 5 gruba ayrılmıştır. II sayılı tarifede yer alan ticari ve hafif ticari araçlarda ise “1-6 yaş”, “7-15 yaş” ile “16 ve yukarı yaş” şeklinde 3 yaş grubu söz konusudur (MTVK, md.5,6).

gözükmektedir. Motor silindir hacmi yüksek olan aracın ilk satın alındığı dönemlerde servet değeri yüksek olmasına karşılık, izleyen yıllarda yüksek tutardaki MTV, yakıt ve bakım masrafları dolayısıyla piyasa değerinin görece olarak düştüğü görülmüştür. Literatürde “verginin amortismanı” olarak adlandırılan bu duruma göre, bir sermaye malı üzerindeki yüksek vergiler, arz-talep mekanizması çerçevesinde yüksek vergili o sermaye malının daha az tercih edilmesine ve talebin düşmesinden dolayı malın gerçek piyasa değerinin azalmasına yol açar. Bu sebeple “motor silindir hacmi” ölçütü, MTV tutarı ile servetin değeri arasında ters yönlü bir ilişki yaratmaktadır. İkinci el otomobil piyasasında yüksek motor hacmine sahip araçlardaki değer düşüşü daha fazla iken, ticari araçlarda bu düşüşün daha az olduğu söylenebilir. Ticari araçlarda aracın motor silindir hacminin yüksek olması daha fazla malın taşınabilmesi için bir gereklilik iken, otomobillerdeki yüksek motor hacmi bir kişisel tercih (veya keyif) faktörüdür. Kanun koyucu iradenin bu durumu da MTV tarifeleri yoluyla dikkate aldığı görülmektedir. Aynı yaşta ve motor hacmindeki bir otomobilin MTV tutarı, panelvan tarzı ticari aracın MTV tutarına göre daha yüksek belirlenmiştir.

7103 sayılı Kanun ile daha önce MTV’ye tabi olmayan sadece elektrik motoruna sahip olan ticari ve hafif ticari araçlarda vergi kapsamına alınmıştır. Yapılan düzenleme ile sadece panelvan ve karavanların elektrikli olan modellerinde farklı usuller belirlenmiştir. Elektrik motoruna sahip bu araçlarda “motor gücü” yeni bir vergileme ölçütü olarak eklenmiş ve bu ölçüt “motor silindir hacmi” ölçütü ile eşleştirilmiştir. Buna göre, elektrik motorlu panelvan ve karavanlarda; motor gücü ve yaş ölçütleri kapsamında ortaya çıkan vergi tutarlarının %25’i oranında vergilendirmeye gidilmektedir (MTVK, md.6).

Minibüs, otobüs, kamyonet, kamyon, çekici gibi araçlardan sadece elektrik motoru olanlar, bu taşıtlara ilişkin tarifede yaşları itibarıyla yer alan vergi tutarlarının %25’i oranında vergilendirilmektedir (MTVK, md.6). Bu araçların benzinli/dizel olan modellerinde “motor silindir hacmi” ölçütü bulunmadığından dolayı, elektrik motorlu modellerinde de “motor gücü” ölçütü kullanılmamaktadır.

#### **2.4. Uçak ve Helikopterlerde Vergileme Ölçütleri**

MTVK’nin 6. maddesinde yer alan IV sayılı tarifeye göre, uçak ve helikopterler MTV’ye tabidir. Ulaştırma Bakanlığı tarafından tutulan sivil hava vasıtaları siciline zirai ilaçlama maksadıyla kullanılmak üzere kayıt ve tescil edilmiş olan uçaklar için, bu tarifede belirtilen MTV tutarları yüzde 25 oranında uygulanmaktadır. Türkkuşu ve Türk Hava Kurumuna dahil olan uçak ve helikopterler ise, MTV kapsamında değildir (MTVK, md.6).

Uçak ve helikopterlerde yaş arttıkça MTV tutarı azalmaktadır. Buna karşılık, hava taşıtının “azami kalkış ağırlığı” arttıkça vergi tutarları yükselmektedir. Azami kalkış ağırlığının yüksek olması gerek yolcu sayısının gerekse taşınabilecek yük kapasitesinin artması anlamına geldiğinden servet vergisine konu olan taşıtın piyasa değerinin de yüksek olduğunun bir göstergesidir. Dolayısıyla “azami kalkış ağırlığı”, MTV’nin servet vergisi niteliğini güçlendiren bir vergileme ölçütüdür denilebilir.

### **3. Literatür Özeti**

Motorlu taşıtlar vergisinin amacı, vergileme ölçütleri ve MTV yükünün ağırlığına ilişkin mükellef tutumlarına ve görüşlerine yer veren, mükelleflerin MTV ile ilgili adalet algılarını ve bilinç düzeylerini ölçmek amacıyla hazırlanmış ampirik bir çalışmayla literatürde karşılaşılmamıştır. Buna karşılık mükelleflere MTV ile ilgili olarak yöneltilen sorulara ve önermelere ilişkin kuramsal değerlendirme ve önerilerden bazıları şöyle sıralanabilir.

Sugözü ve diğerleri (2014: 126), ülkemizde uygulanmakta olan MTV’nin adil bir vergi olmaktan uzak olduğunu, yatay ve dikey eşitliğin gözetilmediğini, MTV tutarının servet değeri ile orantılı olması gerektiğini ifade etmektedir. Çözüm önerisi olarak da araçların piyasa değerlerinin esas alınmasını gerektiğini ve halihazırda tespit edilmekte olan kasko değerlerinin yol gösterici önemli bir referans olduğunu belirtmektedir.

Üstün (2012: 184,185), Türkiye’de motorlu taşıtların vergilendirilmesinde çevrenin doğrudan dikkate alınmadığını, sadece mevcut düzenlemeler yoluyla dolaylı olarak bazı olumlu etkilerin ortaya çıktığını ifade etmektedir. Mevcut haliyle vergi adaletini sağlamaktan uzak olan MTV’de CO2 esaslı vergilendirmeye geçilmesinin yanında, servet vergisi niteliği de göz ardı edilmeyerek mali güç ilkesinin de dikkate alınması gerektiğinden söz edilmektedir.

Türkkan (2007: 93,94), MTV'deki tarife yapısının mali güç ilkesini yerine getirmediğini, dolayısıyla vergi adaletini sağlayamadığını ifade etmektedir. Araçların kasko değerlerine göre alınacak bir vergi yoluyla yatay ve dikey eşitliğin sağlanabileceğini, hatta piyasa değeri yüksek olan araçlardan artan oranlı vergi alınmasının sosyal adaleti artıracaklarını ifade etmektedir. Bu şekilde gelir artışı sağlanmasının yanı sıra çevrenin korunmasına da hizmet edilmesi gerektiği savunulmaktadır.

Karadeniz (2011: 285)'in çalışmasında, MTV tarifesi yoluyla araç değerinin kavranamadığı, yatay ve dikey eşitlik ilkelerine aykırı olacak şekilde ödenen vergi tutarları ile araçların kasko değerleri arasında orantısızlıkların bulunduğu sonucuna varılmıştır. Çalışmada hem çevre kirliliğinin azaltılmasını hem de araçların servet değerlerinin dikkate alınmasını sağlayan iki parçalı bir MTV önerisi geliştirilmiştir. Araçların çevreye verdiği zararların azaltılmasına yönelik kurgulanmış bir MTV ile servet değerini kavramaya yönelik olarak aracın değeri ve yaşına göre artan oranlı veya sabit tutarda ikinci bir MTV'nin eş anlı olarak uygulanması önerilmiştir (Karadeniz, 2011: 295,296).

Polat ve Eser (2014: 286) ise, MTV'nin bir servet vergisi olmasına karşılık, mevcut tarifenin serveti vergilendirmede yetersiz kaldığını ve aracın servet değerini dikkate almaktan uzak olduğunu ifade etmiştir. Dünya uygulamaları göz önünde bulundurulduğunda, verginin daha çevreci bir bakış açısıyla kurgulanmaya başlandığını, bu sebeple ülkemizde de MTV'nin, MTSV (Motorlu Taşıt Servet Vergisi) ve Emisyon vergisi şeklinde iki ayrı vergi olarak uygulanması gerektiğini önermektedir.

MTV ile ilgili mükellef algılarını ve bilinç düzeyini değerlendiren ampirik bir araştırma ile karşılaşılmamasına rağmen, genel olarak mükelleflerin vergi algısını ve tutumlarını etkileyen faktörlere ilişkin pek çok çalışma bulunmaktadır. Kişilerin vergi uyumu veya uyumsuzluğu, öncelikle verginin kişiler tarafından nasıl algılandığına bağlı olarak değişmektedir (Sağlam, 2013: 317,318). Algılar sonucu tutumların şekillendiği, tutumlar neticesinde ise uyumlu veya uyumsuz davranışların ortaya çıktığı düşünülürse, mükellefin vergi algıları ve tutumlarının incelenmesi büyük önem taşımaktadır. Mükellefin vergi algılamasını, dolayısıyla tutumlarını etkileyen pek çok faktör (vergi ahlakı, devlete duyulan bağlılık, vergilerin kullanıldığı alanlar, vergi adaleti, vergi afları, vergi sisteminin karmaşıklığı, vergi oranı, vergi cezaları, denetim oranları gibi) bulunmaktadır. Özellikle gelir, yaş, eğitim durumu, cinsiyet gibi demografik faktörlerin mükellef tutumlarına etkisi, literatürde önemli ölçüde ele alınmaktadır. Çalışmamızda demografik faktörlerin, mükelleflerin vergiyle ilgili bilgi düzeylerine ve vergi adaleti algılarına etkisi bağlamında bir değerlendirme yapılmaya çalışılmaktadır.

Mükelleflerin algıları ve tutumları, vergiyle ilgili sahip oldukları bilgi düzeyine göre şekillenecektir. Çünkü bilinmeyen bir şeye karşı tutum oluşması mümkün olmadığı gibi, az bilinen bir şeye karşı oluşan tutum ise eksik veya tutarsız olacaktır (Demir, 2008: 29). Eğitimli kişiler vergi kanunları hakkında daha fazla bilgi sahibi olduklarından, bu kişilerin vergiye uyumlarının daha yüksek olduğu ifade edilebilir (Mitu, 2016: 81). Aynı zamanda eğitim düzeyi yüksek olan mükelleflerin yasaları daha kolay anladıkları ve yapılan değişikliklere daha kolay uyum sağladıkları görülmektedir (Tuay ve Güvenç, 2007: 20). Vogel (1974: 499-513) çalışmasında, eğitim seviyesi daha düşük olan mükelleflerin vergiye daha az uyumlu olduklarını ve vergi düzenlemeleri hakkında daha az bilgiye sahip oldukları sonucunu bulmuştur.

Vergi uyumuna ilişkin çalışmaların çoğu, erkeklerin kadınlara göre daha az uyumlu olduğunu göstermektedir. Bardley (1987), çalışmasında, kadınların, vergi değişiklikleri karşısında, erkeklere oranla daha uyumlu davrandıklarını bulmuştur (İpek ve Kaynar, 2009: 119). Bununla birlikte kadınlarında, her zaman geleneksel tutumlarını doğrulamadıkları görülmektedir (Parker-Fleming, 1995: 20).

Mükellefin gelir düzeyi bakımından konuya yaklaşıldığında, mükellefin gelir düzeyi ile vergi uyumu arasında ilişkinin bulunmadığına yönelik çalışmalar daha fazladır. Buna rağmen, yapılan bir çalışmada orta ve yüksek gelirli katılımcılara göre düşük gelir gruplarında bilgisizliğin vergi uyumsuzluğunu güdülediğine dair kanıtlar bulunmuştur (Ritsema, 2001: 11).

Mükelleflerin vergi adaleti ile ilgili algıları, onların tutumları üzerinde etkili olabilmektedir. Mükellefler vergi sisteminin adil olmadığını düşündüklerinde, vergiye karşı içsel motivasyonları azalacak ve vergiye karşı tutumları değişebilecektir (Demir, 2008: 70). Vergi adaleti algısının oluşmasındaki önemli faktörler, mükelleflerin kendi vergi

yüklerini diğer kişilerle karşılaştırması, vergi sisteminin yapısı ve mali değişim sonucundaki eşitsizlik algılaması ve gelir adaletsizliği olarak ifade edilmektedir (Kitapçı, 2011: 179,180).

Mükelleflerin vergi adaleti algıları da demografik değişkenlere bağlı olarak değişebilmektedir. Çiçek (2006: 142), İstanbul ilinde yapılan çalışmada, 41-60 yaş aralığındaki mükelleflerin daha genç mükelleflere göre vergileri daha adaletli algıladıkları sonucunu bulmuştur. Yine Çelikkaya ve Gürbüz (2008: 28) tarafından çalışmada, özellikle 51 yaş ve üzeri mükelleflerde vergi yükü dağılımının adil olduğu düşüncesinin diğer yaş gruplarına göre daha yüksek olduğu sonucu bulunmuştur. Demir ve Gülten'in (2013: 278), Türkiye genelinde 1597 mükellef ile gerçekleştirdiği anket çalışmasının sonuçlarına göre, vergi adaletinin algılanması bakımından kadınlar ve erkekler arasında istatistiksel olarak anlamlı bir ilişki bulunamamıştır. Aynı çalışmanın sonuçlarına göre, evli mükellefler diğer mükelleflere göre belirgin şekilde vergi yükünün adaletli dağılmadığını düşünmektedirler.

Zhiyong ve diğerlerinin (2007) araştırma bulgularına göre, eğitim düzeyindeki farklılıklar, adalete yönelik algıları güçlü bir şekilde etkilemektedir. Gelişmiş bölgelerde yaşayan ve eğitim düzeyi yüksek olan bireylerin adalet algıları zayıf kalmaktadır. Cinsiyet açısından bakıldığında ise, kadınlar ile erkekler arasındaki adalet algısı farklılığı kadının toplum içerisindeki statüsüne göre değişmektedir. Düşük eğitim düzeyine sahip, sosyal statüsü zayıf ve geleneksel rollerini devam ettiren kadınların adalet algısı, geleneksel rollerden uzak diğer kadınlara ve tüm erkekler göre daha yüksektir (aktaran, Topal, 2016:158).

#### **4. ARAŞTIRMA**

##### **4.1. Araştırmanın Amacı ve Yöntemi**

Motorlu taşıtlar vergisi mükelleflerinin söz konusu vergi ile ilgili bilinç düzeylerini, vergi yükü ve vergi adaleti algılarını, vergileme ölçütleri ile ilgili düşüncelerini ve tutumlarını ölçmek amacıyla anket formu hazırlanarak Denizli ilinde yaşayan MTV mükelleflerine uygulanmıştır. Çalışmada mükelleflerin demografik bilgileri, tutumları ve önerileri ile ilgili elde edilen sonuçlara yer verilmiş, sonrasında ise mükelleflerin demografik bilgileri ile verdikleri yanıtlar arasında farklılık ya da anlamlı bir ilişki olup olmadığı incelenmiştir.

Denizli ilinde yaşayan ve geçmişte ya da bugün MTV mükellefi olan kamu çalışanları araştırmanın örneklemini oluşturmuştur. %95 güven aralığında  $\pm$  %5 hata payı, 0,050 popülasyon oranına göre, 384 kişiye anket uygulanmıştır (Kurtuluş, 1998: 235). Anketin uygulanması, araştırmacının kendisi tarafından bizzat gerçekleştirilmiştir. Ankete katılanlar, basit rastgele örnekleme yöntemi ile belirlenmiştir. Anket formunda mükelleflerin demografik özelliklerinin yer aldığı başlangıç kısmının ardından, mükellef tutumlarını ölçmeye yönelik sorulara yer verilmiştir. Mükelleflerin tutumlarının ölçülebilmesi için; "kesinlikle katılmıyorum", "katılmıyorum", "kararsızım", "katılıyorum", "kesinlikle katılıyorum" yargılarının yer aldığı 5'li likert ölçeği kullanılmıştır. Anketin güvenilirlik analizi (Cronbach's Alpha) sonuçları 0.83 olarak saptanmıştır.

Anket verilerinin analiz edilip yorumlanması amacıyla, elde edilen veriler "IBM SPSS Statistics 20" programına kodlanmıştır. Anket sorularının her birinin frekans ve yüzde dağılımları değerlendirilmiştir. Ayrıca elde edilen bulgular ile demografik değişkenler arasında anlamlı bir ilişki olup olmadığını ölçmek üzere ki kare testi uygulanmıştır. Yapılan tüm testlerde, Pearson ki-kare değeri (p katsayısı) %5'den küçük ise iki değişken arasında anlamlı bir ilişki olduğu sonucuna varılarak, istatistiksel açıdan önemli olduğu kabul edilmiştir (Kurtuluş, 1998: 235).

##### **4.2. Araştırma Bulguları**

###### **4.2.1. Katılımcılara Ait Demografik Bilgilerin Kısa Özeti**

Denizli ilinde yapılmış olan ankete katılan MTV mükelleflerine ilişkin elde edilen yaş, eğitim durumu, cinsiyet, medeni durum, gelir düzeyi, ödenen yıllık MTV tutarı ve sahip olunan aracın toplam servet içindeki payını içeren demografik özelliklere ait frekans ve yüzde dağılımları Tablo 2 'de gösterilmektedir.



Tablo 2: Ankete Katılanların Demografik Özellikleri

Demografik Özellik	Aralık	Frekans	Yüzde
Yaş	18-34	181	47,2
	35-44	115	29,9
	45-54	67	17,4
	55 ve üzeri	21	5,5
Eğitim Durumu	Ortaöğretim	37	9,6
	Önlisans	35	9,1
	Lisans	282	73,5
	Lisansüstü	30	7,8
Cinsiyet	Erkek	244	63,5
	Kadın	140	36,5
Medeni Durum	Evli	285	74,2
	Bekar	99	25,8
Gelir Durumu	0-3.200 TL	89	23,2
	3.201-4.800 TL	148	38,5
	4.801-6.400 TL	73	19
	6.401 TL ve üzeri	74	19,3
Yıllık MTV Tutarı	0-500 TL	181	47,2
	501-1.000 TL	108	28,1
	1.001-2.000 TL	46	11,9
	2.001 TL ve üzeri	7	1,9
	Şuan aracı olmayanlar	42	10,9
Araç Değerinin Toplam Servet Değeri İçindeki Payı	0-%20	142	37
	%21-%40	89	23,2
	%41-%60	41	10,7
	%61-%80	18	4,7
	%81-%100	52	13,5
	Şuan aracı olmayanlar	42	10,9

Mükelleflerin vergiye karşı tutumlarında, yaş, cinsiyet, medeni hal, gelir durumu gibi demografik faktörler etkili olabilmektedir (Saraçoğlu, 2008: 16). Bu sebeple, motorlu taşıtlar vergisi hakkında tutum, görüş ve önerilerin saptanması açısından mükelleflere hangi yaş grubunda oldukları sorulmuştur. Ankete katılan mükelleflerin %77,1'inin 18-44 yaş aralığında olduğu görülmüştür. Bir başka deyişle, katılım gösteren mükelleflerin genellikle genç ve orta yaş grubunda yer aldığı söylenebilir. Cinsiyet açısından değerlendirildiğinde, ankete katılan mükelleflerin %63,5'i erkek, %36,5'i ise kadındır. Mükellef tutumları ile gelir durumu arasındaki ilişkiyi ortaya koymak adına, mükelleflerin aylık gelir durumları kategorize edilmiştir. Buna göre mükelleflerin %38,5'inin 3.201 ile 4.800 TL arasında, %23,2'sinin 1.600 ile 3.200 TL arasında aylık gelire sahip olduğu görülmektedir.

Mükelleflerin evli ya da bekâr olmaları yükledikleri sorumlulukları değiştirmektedir ve mevcut yaşam kalitelerini arttırma istekleri farklılık gösterebilmektedir. Evli mükellefler bekâr mükelleflere oranla daha fazla sorumluluk üstlenmektedir (İnanç, 2012: 36). Ankete katılan mükelleflerin %74,2 gibi büyük bir bölümünü evliler oluşturmaktadır.

Eğitim durumu, mükellefin vergiye karşı tutum ve davranışları etkileyen önemli bir faktördür (Çataloluk, 2008: 216). Eğitim düzeyi arttıkça mükellefin mali konularda ve vergi konularında bilgi düzeyi artabileceği gibi söz konusu mükellefler vergiden kaçınma fırsatlarını daha iyi görebilir (Devos, 2014: 90). Ankete katılan MTV mükelleflerinin %73,5'inin lisans mezunu olduğu görülmektedir.

Mükelleflerin, ödedikleri vergi miktarı ile vergi algıları arasında bir ilişki olması beklenen bir durumdur (Taşkın, 2010: 71). Bu sebeple, ödenen vergi miktarı ile verilen yanıtlar arasında ilişkiyi görmek adına mükelleflere yıllık ödedikleri MTV tutarı soru olarak yöneltilmiştir. Ankete katılan mükelleflerin %47,2'si 0-500 TL, %28,1'i ise 501-1.000 TL arasında yıllık MTV ödemektedir.

Mükelleflerin sahip oldukları araçların tüm malvarlıklarına oranı ile verilen yanıtlar arasındaki ilişkinin gözlenmesi amacıyla "Sahip olduğunuz araç ya da araçlarınızın toplam değeri, tüm mal varlığınızın % kaç tutarındadır?" sorusu mükelleflere yöneltilmiştir. Bu soruya verilen yanıtlar gözlemlendiğinde, mükelleflerin %37'sinin sahip olduğu araç ya da araçların toplamı tüm mal varlığının 0- %20'si arasındadır. Sahip olduğu araç ya da araçların toplamı tüm mal varlığının %21 - %40'ı arasında yer alanların oranı ise %23,2'dir.

#### 4.2.2. Araştırma Sorularına İlişkin Mükellef Tutumlarının Analizi

Verginin mali amaç yanında sosyal ve ekonomik amaçları gerçekleştirilmede bir araç olarak kullanıldığı bilinmektedir. MTV mükellefleri üzerinde yapılan araştırmada MTV'nin muhtemel varoluş gerekçeleri sıralanmış ve mükelleflerin en yakın gördükleri bir seçeneği tercih etmeleri istenmiştir. Buradaki temel amacımız mükellef zihninde, "çevre kirliliğinin önlenmesi" veya "serveti vergilendirmek" gibi amaçların mali amacın önüne geçip geçmediğini ölçmektir (Tablo 3).

**Tablo 3: Mükelleflerin, "Motorlu taşıtlar vergisi sizce hangi amaçla alınmaktadır?" Sorusuna Verdikleri Yanıtlara Göre Frekans ve Yüzde Dağılımı**

Size Göre, MTV Hangi Amaçla Alınmaktadır?	Frekans (S)	Yüzde %
Tüketimi daraltmak	1	0,3
Çevre kirliliğinin önlenmesi	7	1,8
Lüks tüketimi azaltmak	13	3,4
Serveti vergilendirmek	105	27,3
Gelir adaletsizliğini önlemek	8	2,1
Devletin gelire olan ihtiyacı	250	65,1
Yurtdışından ithalatı azaltmak	0	0
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

Ankete katılan 384 mükelleften %65,1'i bu soruya "devletin gelire olan ihtiyacı" yanıtını vermiştir. "Serveti vergilendirmek" yanıtını verenlerin oranı %27,3, "çevre kirliliğinin önlenmesi" yanıtını verenlerin oranı ise sadece %1,8'dir. Bu sonuçlar mükelleflerin zihninde, verginin mali amacının ön planda olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Çevre kirliliğinin önlenmesi, gelir adaletsizliğinin giderilmesi gibi sosyal amaçların yada ithalatın sınırlandırılması, tüketimin daraltılması gibi ekonomik amaçların ise çok geri planda kaldığı görülmektedir. Bunun dışında MTV ile ilgili servet vergisi-çevre vergisi tartışmaları bağlamında, mükelleflerin açık bir şekilde MTV'yi bir servet vergisi olarak algıladıkları söylenebilir.

**Tablo 4: Mükelleflerin, "Motorlu taşıtlar vergisi size göre hangi kritere göre alınmalıdır?" Sorusuna Verdikleri Yanıtlara Göre Frekans ve Yüzde Dağılımı**

Size Göre, MTV Hangi Kritere Göre Alınmalıdır?	Frekans (S)	Yüzde %
Mevcut Kanuni Durum (Araçın yaşı, motor silindir hacmi, taşıt değeri vd.)	152	39,6
Araçın güncel piyasa değeri	179	46,6
Araçın karbondioksit salınımı (Egzoz emisyon ölçüm sonuçlarına göre)	53	13,8
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

MTV mükelleflerinin önerilerini belirlemek amacıyla, “Motorlu taşıtlar vergisi size göre hangi kritere göre alınmalıdır?” sorusu yöneltilmiştir. Ankete katılanların hemen hemen yarısı (%46,6) MTV’nin, aracın güncel piyasa değeri üzerinden alınması gerektiğini belirtmiştir. Yaş, taşıt değeri, motor silindir hacmi gibi mevcut vergileme ölçütlerinin devamını savunanların oranı ise %39,6’dır. Ankete katılanların %13,8’lik kısmı ise MTV’nin, aracın karbondioksit salınımına göre alınması gerektiğini belirtmiştir (Tablo 4). Bu sonuç mükelleflerin zihninde MTV’nin bir “çevre vergisi” olarak algılanmadığını göstermektedir. Mükelleflerin MTV’yi kamu giderlerini finanse etmek üzere alınan bir servet vergisi olarak düşündükleri ve doğal olarak motorlu aracın güncel piyasa değeri üzerinden alınması fikrinin mükellefler tarafından kabul gördüğü söylenebilir.

#### 4.2.3. Mükelleflerin MTV İle İlgili Bilinç Düzeyinin Analizi

Ankete katılan MTV mükelleflerinin söz konusu vergiye ilişkin bilgi ve bilinç düzeylerini ölçmek amacıyla sorulan sorulara ilişkin mükelleflerin verdikleri cevapların frekans ve yüzde dağılımları aşağıdaki gibidir.

**Tablo 5: “Motorlu Taşıtlar Vergisinin, vize (araç muayenesi), zorunlu trafik sigortası gibi kavramlardan farklı yönlerini biliyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	38	9,8
Katılmıyorum	41	10,7
Kararsızım	77	20,1
Katılıyorum	121	31,5
Kesinlikle katılıyorum	107	27,9
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

Mükelleflerin MTV hakkında bilgisi olup olmadığını belirlemek amacıyla “Motorlu Taşıtlar Vergisinin, vize (araç muayenesi), zorunlu trafik sigortası gibi kavramlardan farklı yönlerini biliyorum.” ifadesi yöneltilmiş ve bu ifadeye katılma derecelerini belirtmeleri istenmiştir. Araç muayenesi veya zorunlu trafik sigortası motorlu taşıtlar için getirilmiş vergi-dışı yükümlülüklerdir. Mükelleflerin MTV yükümlülüğü ile vergi dışı yükümlülükleri birbirinden ayırıp ayıramadığını görmek veya MTV hakkındaki bilgi düzeyini anlamak için söz konusu ifade mükelleflere yöneltilmiştir. Verilen yanıtlar incelendiğinde, mükelleflerin %59,4’lük kısmı bilgi sahibi olduğunu, %20,1’lik kısmı kararsız olduğunu, %20,5’lik kısmı ise bilgi sahibi olmadığını belirtmiştir (Tablo 5). Bu durumda ankete katılanların yaklaşık %60’ının vergi ve vergi dışı yükümlülükleri ayırabildiği, %40’ının ise söz konusu yükümlülükleri karıştırabildikleri veya bilgilerinin eksik olduğu söylenebilir.

**Tablo 6: “Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu’nda 28.11.2017 tarihinde yapılan değişiklik hakkında bilgi sahibiyim.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	35	9,1
Katılmıyorum	49	12,8
Kararsızım	78	20,3
Katılıyorum	136	35,4
Kesinlikle katılıyorum	86	22,4
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

Mükelleflerin MTVK’de “taşıt değeri” ölçütünü ilk defa getiren 7061 Sayılı Kanun hakkında bilgi sahibi olup olmadıklarını belirlemek amacıyla “Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu’nda 28.11.2017 tarihinde yapılan değişiklik hakkında bilgi sahibiyim.” ifadesi yöneltilmiştir. Bu ifadeye verilen yanıtlar Tablo 6’da yer almaktadır. Mükelleflerin %57,8’i düzenleme hakkında bilgi sahibi olduğunu belirtmiştir. Ankete katılan mükelleflerin %20,3’ü verilen ifade konusunda kararsız olduğunu, %21,9’u ise yapılan değişiklik hakkında bilgi sahibi olmadığını belirtmiştir.

**Tablo 7: “Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu’nda yapılan değişiklik daha karmaşık bir vergi yapısına yol açmıştır.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	27	7,0
Katılmıyorum	59	15,4
Kararsızım	95	24,7
Katılıyorum	122	31,8
Kesinlikle katılıyorum	81	21,1
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

MTV’de “taşıtlar değeri” ölçütünü getiren değişiklik hakkında mükelleflerin düşüncelerini belirlemek amacıyla “Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu’nda yapılan değişiklik daha karmaşık bir vergi yapısına yol açmıştır.” ifadesi yöneltilmiştir. Tablo 7’ye göre; ankete katılanların %52,9’luk kısmı yapılan düzenlemenin karmaşık bir yapı meydana getirdiğini belirtmiştir. Katılımcıların %24,7’si ifade karşısında kararsız olduğunu belirtirken, %22,4’lük kesim ise yapılan düzenlemenin karmaşık bir yapı oluşturmadığını ifade etmiştir. “Taşıtlar değeri” ölçütünün kabul edildiği ilk aylarda kamuoyunda yaşanan kafa karışıklığının sonuçlara da yansıdığı görülmektedir.

#### 4.2.4. Mükelleflerin MTV Yükü ile Algılarının Analizi

Ankete katılan MTV mükelleflerinin vergi yüküne ilişkin düşüncelerini ölçmek amacıyla sorulan sorulara ilişkin mükelleflerin verdikleri cevapların frekans ve yüzde dağılımları aşağıdaki gibidir.

**Tablo 8: “Motorlu Taşıtlar Vergisi yükünün ağır olduğunu düşünüyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	13	3,4
Katılmıyorum	36	9,4
Kararsızım	33	8,6
Katılıyorum	96	25,0
Kesinlikle katılıyorum	206	53,6
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

MTV mükelleflerinin, ödemiş oldukları vergi hakkında düşüncelerini belirlemek amacıyla “Motorlu Taşıtlar Vergisi yükünün ağır olduğunu düşünüyorum.” ifadesi yöneltilmiş ve bu ifadeye katılma derecelerine göre işaretleme yapmaları istenmiştir. Tablo 8’de yer alan verilere göre; ankete katılan mükelleflerin %78,6’ı gibi çok büyük bir çoğunluğu MTV yükünün ağır olduğunu düşünmektedir. Mükelleflerin %8,6’sı kararsız olduğunu, %12,8’si ise MTV yükünün ağır olmadığını düşünmektedir.

**Tablo 9: “Sıfır araç alınırken ve her yakıt alınışında Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi alınmaktadır. Bu sebeple Motorlu Taşıtlar Vergisi yükünün azaltılması gerektiğini düşünüyorum.» İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	31	8,1
Katılmıyorum	21	5,5
Kararsızım	26	6,8
Katılıyorum	114	29,6
Kesinlikle katılıyorum	192	50,0
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

Akaryakıt teslimi ve sıfır araçların ilk iktisabı özel tüketim vergisi tarifeleri içerisinde yer almaktadır. Ayrıca özel tüketim vergisi, katma değer vergisi matrahına dâhil edilmektedir (Katma Değer Vergisi Kanunu, md.24). Bu konu hakkında mükelleflerin tutum ve düşüncelerinin belirlenmesi amacıyla “Sıfır araç alınırken ve her yakıt alınışında Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi alınmaktadır. Bu sebeple Motorlu Taşıtlar Vergisi yükünün azaltılması gerektiğini düşünüyorum.” ifadesi yöneltilmiştir. Bu ifadeye verilen yanıtlar Tablo 9’da yer almaktadır. Ankete katılan mükelleflerin %79,6 gibi çok büyük bir çoğunluğu MTV yükünün azaltılması gerektiğini düşünmektedir. %6,8’lik kesim ifadeye kararsız kaldığını belirtirken, katılımcıların %13,6’sı verilen ifadeye katılmadığını belirtmiştir. Tablodan da anlaşılacağı gibi, ankete katılan MTV mükelleflerinin çok büyük bir kısmı motorlu taşıtların ilk iktisabı, sahipliği ve kullanımı üzerinden alınan birden fazla vergi alınması sebebiyle MTV yükünün azaltılması gerektiğini belirtmiştir.

**Tablo 10: “Bir kişinin üzerinde kayıtlı birden fazla aracı varsa, bu kişiden daha fazla vergi alınması gerektiğini düşünüyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	55	14,3
Katılmıyorum	53	13,8
Kararsızım	31	8,1
Katılıyorum	103	26,8
Kesinlikle katılıyorum	142	37,0
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

Bir kişinin üzerinde kayıtlı birden fazla araç olması halinde, o kişinin mal varlığının (servet bütünü) daha fazla olabileceği varsayımıyla “Bir kişinin üzerinde kayıtlı birden fazla aracı varsa, bu kişiden daha fazla vergi alınması gerektiğini düşünüyorum.” ifadesi mükelleflere yöneltilmiştir. Verilen yanıtlar Tablo 10’da yer almaktadır. Mükelleflerin %63,8’i bir kişinin üzerinde birden fazla kayıtlı araç olması durumunda daha fazla vergi alınması gerektiğini belirtmiştir. Ankete katılanların %8,1’i bu ifade karşısında kararsız olduğunu belirtirken, %28,1’lik kesim ise verilen ifadeye katılmadığını belirtmiştir.

#### 4.2.5. Mükelleflerin MTV’de Vergi Adaletine İlişkin Algılarının Analizi

MTV mükelleflerinin söz konusu vergi ile ilgili genel adalet algılarının yanı sıra, MTVK’de yer alan vergileme ölçütleri bağlamında mükelleflerin vergi adaletine bakış açıları aşağıda yer almaktadır.

**Tablo 11: “Uygulamadaki Motorlu Taşıtlar Vergisinin pahalı araca sahip olan kişileri ödüllendirdiğini düşünüyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	43	11,2
Katılmıyorum	52	13,5
Kararsızım	65	16,9
Katılıyorum	68	17,7
Kesinlikle katılıyorum	156	40,7
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

Mükelleflerin MTV ile ilgili adalet algılarını görmek amacıyla “Uygulamadaki motorlu taşıtlar vergisinin pahalı araca sahip olan kişileri ödüllendirdiğini düşünüyorum.” ifadesi yöneltilmiştir. Tablo 11’de yer alan verilere göre; ankete katılan mükelleflerin %58,4’ü uygulamadaki MTV’nin pahalı araca sahip olanları ödüllendirdiğini belirtmiştir. %16,9’luk kısım bu ifade hakkında kararsız olduğunu, %24,7’lik kısım ise MTV’nin pahalı araca sahip olanları ödüllendirdiğine ilişkin fikre katılmadığını belirtmiştir.

**Tablo 12: “Kaza veya başka bir sebeple değeri düşen aracın düşük vergi ödemesi gerektiğini düşünüyorum.” ifadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	44	11,4
Katılmıyorum	44	11,5
Kararsızım	47	12,2
Katılıyorum	114	29,7
Kesinlikle katılıyorum	135	35,2
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

MTVK’ye göre, vergi tutarı aracın güncel piyasa değerine göre belirlenemediği için kaza veya başka sebeplerle (ikinci el piyasada aracın talep görmemesi, markanın ülkeden çekilmesi, firmanın modeli sonlandırması gibi) değeri düşen araçlar ile ilgili de herhangi bir düzenleme söz konusu değildir. Bu konu hakkında mükelleflerin görüşlerini almak amacıyla “Kaza veya başka bir sebeple değeri düşen aracın düşük vergi ödemesi gerektiğini düşünüyorum.” ifadesi ankete konulmuştur. Tablo 12’ye göre, ankete katılan 384 mükelleften %64,9’u, kaza veya başka bir sebeple değeri düşen aracın daha düşük MTV ödemesi gerektiğini belirtmiştir. Katılımcıların %12,2’si bu ifade karşısında kararsız olduğunu ifade ederken, geriye kalan %22,9’luk kısım ise kaza veya başka bir sebeple değeri düşen aracın düşük MTV ödemesi fikrine katılmamaktadır.

**Tablo 13: “Bazı nostaljik veya el yapımı araçların maddi olarak çok değerli olmalarına rağmen, yaşı itibariyle düşük vergi ödemesini doğru bulmuyorum.” ifadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	39	10,2
Katılmıyorum	43	11,2
Kararsızım	70	18,2
Katılıyorum	103	26,8
Kesinlikle katılıyorum	129	33,6
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

“Bazı nostaljik veya el yapımı araçların maddi olarak çok değerli olmalarına rağmen, yaşı itibariyle düşük vergi ödemesini doğru bulmuyorum.” ifadesine verilen yanıtlar Tablo 13’de yer almaktadır. Ankete katılan mükelleflerin %60,4’ü maddi değeri yüksek olmasına rağmen yaşının büyük olması itibariyle düşük MTV ödeyen araçların var olmasını doğru bulmadıklarını belirtmişlerdir. %18,2’lik kısım verilen ifade karşısında kararsız olduğunu belirtmiştir. %21,4’lük kesim ise verilen ifadeye katılmayarak, maddi değeri yüksek ama yaşı büyük olan araçların düşük vergi ödemelerini doğru karşılamaktadır.

**Tablo 14: “Aynı yaş ve aynı motor gücüne sahip iki aracın, marka veya donanım özelliklerinden dolayı ciddi fiyat farkları olmasına rağmen aynı vergiyi ödemelerini adaletsizlik olarak görüyorum.” ifadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	31	8,1
Katılmıyorum	23	6,0
Kararsızım	26	6,8
Katılıyorum	98	25,5
Kesinlikle katılıyorum	206	53,6
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

7061 Sayılı Kanun ile getirilen “taşıt değeri” kriterinden önce MTV, otomobil, arazi taşıtı, kaptıkaçtı gibi araçlarda motor silindir hacmine ve yaşa göre alınan spesifik karakterde bir vergiydi. Bu da aralarında değer farkları olmasına rağmen aynı motor silindir hacmi ve aynı yaşta olan araçlardan aynı tutarda vergi alınması

anlamına geliyordu. Konu ile alakalı mükelleflerin görüşlerini almak amacıyla “Aynı yaş ve aynı motor gücüne sahip iki aracın, marka veya donanım özelliklerinden dolayı ciddi fiyat farkları olmasına rağmen aynı vergiyi ödemelerini adaletsizlik olarak görüyorum.” ifadesi yöneltilmiştir. Mükelleflerin %79,1’i, aralarında ciddi fiyat farkları olmasına rağmen aynı yaş ve aynı motor silindir hacmine sahip olan araçların aynı tutarda vergi ödemelerini adaletsizlik olarak değerlendirmiştir. %6,8’lik kısım ifade karşısında kararsız kalmıştır. %14,1’lik kısım ise ifadeye katılmadıklarını belirtmiştir. Tablo 14’den de anlaşılacağı gibi ankete katılan mükelleflerin 3/4’ünden daha fazlası 7061 Sayılı Kanun’un getirdiği değişiklikten önceki mevzuatın adaletsiz olduğunu ifade etmiştir.

**Tablo 15: “Motor silindir hacmi düşük ancak maddi değeri yüksek araçların düşük vergi ödemesini doğru bulmuyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	26	6,7
Katılmıyorum	29	7,6
Kararsızım	32	8,3
Katılıyorum	107	27,9
Kesinlikle katılıyorum	190	49,5
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

28.11.2017 tarihinde yapılan değişiklikten (7061 Sayılı Kanun) önce, aracın maddi değeri ne olursa olsun motor hacmi düşük ise, düşük tutardan vergilendirilmesi sözkonusuydu. Ancak bazı araçlar var ki, düşük motor hacmine sahip olmalarına karşın piyasa değeri oldukça yüksektir. Piyasada bunun çeşitli örneklerini görmek mümkündür. Konu hakkındaki MTV mükelleflerinin düşüncelerini değerlendirmek amacıyla “Motor silindir hacmi düşük ancak maddi değeri yüksek araçların düşük vergi ödemesini doğru bulmuyorum.” ifadesi yöneltilmiştir. Bu ifadeye verilen yanıtlar Tablo 15’de yer almaktadır. Buna göre ankete katılan mükelleflerin %77,4’ü motor silindir hacmi düşük fakat pahalı olan araçların düşük vergi ödemelerini doğru bulmamaktadır. %8,3’lük kısım ifadeye kararsız kaldığını belirtmiştir. Katılımcıların %14,3’ü ise motor silindir hacmi düşük araçların pahalı araçlar olsa bile, düşük vergi ödemelerini adaletsizlik olarak görmemektedir. Tablodan da anlaşılacağı gibi 28.11.2017 tarihinden önceki mevzuat mükellefler tarafından adaletsiz görülmektedir.

**Tablo 16: “1 Ocak 2018’den sonra tescil edilen araçların ilk satın alma fiyatının dikkate alınmasının MTV’yi daha adaletli bir hale getirdiğini düşünüyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	36	9,4
Katılmıyorum	43	11,2
Kararsızım	86	22,4
Katılıyorum	143	37,2
Kesinlikle katılıyorum	76	19,8
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

MTVK’de yapılan değişiklikte, 01.01.2018 tarihi ve sonrasında kayıt ve tescil edilen otomobil, arazi taşıtı ve kaptıkaçtıllarda ilk satın alma fiyatı “taşıtı değeri” adı altında vergileme ölçülerine dahil edilmiştir. Konu ile alakalı mükelleflerin düşüncelerini belirlemek amacıyla “1 Ocak 2018’den sonra tescil edilen araçların ilk satın alma fiyatının dikkate alınmasının MTV’yi daha adaletli bir hale getirdiğini düşünüyorum.” ifadesi yöneltilmiştir. Tablo 16’ya göre, ankete katılan MTV mükelleflerinin %57’si yapılan değişikliğin vergi adaletini arttırdığını belirtmiştir. %22,4’lük kesim ifade karşısında kararsız olduğunu belirtmiştir. %20,6’lık kesim ise yapılan değişikliğin MTV’yi daha adaletli hale getirmedini belirtmiştir.

**Tablo 17: “Aracın yaşı büyüdükçe vergi tutarının azalmasının adaletli olduğunu düşünüyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	32	8,3
Katılmıyorum	23	6,0
Kararsızım	33	8,6
Katılıyorum	119	31,0
Kesinlikle katılıyorum	177	46,1
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

MTV tutarı, aracın yaşı büyüdükçe azalmaktadır. Bu hususta mükelleflerin düşüncelerini belirlemek amacıyla “Aracın yaşı büyüdükçe vergi tutarının azalmasının adaletli olduğunu düşünüyorum.” ifadesi MTV mükelleflerine yöneltilmiş ve bu ifadeye verilen yanıtlar Tablo 17’de aktarılmıştır. Buna göre, ankete katılan mükelleflerin %76,1’i aracın yaşı büyüdükçe ödenecek vergi tutarının azalmasını adaletli bulmaktadır. %8,6’lık kesim ifade karşısında kararsız olduğunu belirtmiştir. Ankete katılanların %14,3’ü ise, yaşı büyüyen aracın düşük vergi ödemesini adaletsizlik olarak değerlendirmiştir. Tablodan da anlaşılacağı gibi, ankete katılan mükelleflerin çok büyük bir kısmı yaşı büyüyen aracın vergi tutarının azalmasını adaletli bulmaktadır.

**Tablo 18: “Aracın motor silindir hacmi(1300 motor, 1600 motor, 2000 motor gibi) arttıkça vergi tutarının artmasının adaletli olduğunu düşünüyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	31	8,0
Katılmıyorum	33	8,6
Kararsızım	55	14,3
Katılıyorum	135	35,2
Kesinlikle katılıyorum	130	33,9
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

MTV tutarı, aracın motor silindir hacmi büyüdükçe artmaktadır. Bu konu hakkında mükelleflerin düşüncelerini belirlemek amacıyla “Aracın motor silindir hacmi (1300 motor, 1600 motor, 2000 motor gibi) arttıkça vergi tutarının artmasının adaletli olduğunu düşünüyorum.” ifadesi yöneltilmiştir. Tablo 18’e göre, ankete katılan mükelleflerin %69,1’i motor silindir hacmi büyüdükçe ödenecek vergi tutarının artmasının adaletli olduğunu ifade etmiştir. %14,3’lük kesim ifade karşısında kararsız olduğunu belirtmiştir. %16,6’lık kesim ise motor silindir hacmi arttıkça MTV tutarının artmasını adaletli bir uygulama olarak görmemektedir. Tablodan da anlaşılacağı gibi, katılımcıların çok büyük bir kısmı MTV tarifesinde yer alan motor silindir hacmi ile ilgili ölçütün vergi adaletini arttırdığını beyan etmiştir.

**Tablo 19: “Aracın sıfır alındığındaki vergisiz değeri ne kadar yüksekse alınan verginin de o derece yüksek olması gerektiğini düşünüyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	29	7,5
Katılmıyorum	30	7,8
Kararsızım	70	18,2
Katılıyorum	130	33,9
Kesinlikle katılıyorum	125	32,6
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

“Taşıt değeri” ölçütü ile birlikte aracın ilk iktisabındaki vergisiz değeri vergi matrahına dâhil edilmiştir. Bu konu hakkındaki düşüncelerin belirlenmesi amacıyla MTV mükelleflerine “Aracın sıfır alındığındaki vergisiz değeri ne kadar yüksekse alınan verginin de o derecede yüksek olması gerektiğini düşünüyorum.” ifadesi yöneltilmiştir.



Tablo 19'a göre, ankete katılan mükelleflerin %66,5'i ifadeye katıldığını, %18,2'si kararsız olduğunu, %15,3'ü ise ifadeye katılmadıklarını belirtmiştir.

**Tablo 20: "Otobüslerde koltuk sayısı arttıkça verginin de artmasının adaletli olduğunu düşünüyorum." İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	19	4,9
Katılmıyorum	26	6,8
Kararsızım	68	17,7
Katılıyorum	152	39,6
Kesinlikle katılıyorum	119	31,0
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

Otobüslerdeki koltuk sayısı, MTV tutarının belirlenmesinde kullanılan ölçütlerden birisidir. Bu konu hakkında mükelleflerin düşüncelerini belirlemek amacıyla MTV mükelleflerine "Otobüslerde koltuk sayısı arttıkça verginin de artmasının adaletli olduğunu düşünüyorum." ifadesi yöneltilmiş ve verilen yanıtlar Tablo 20'de gösterilmiştir. Buna göre ankete katılan mükelleflerin %70,6'sı otobüslerdeki koltuk sayısına göre MTV tutarının artmasının adaletli olduğunu ifade etmiştir. %17,7'lik kesim bu konuda kararsız olduğunu belirtirken, katılımcıların %11,7'si, otobüslerdeki koltuk sayısına göre MTV tutarının artmasını adaletli bir uygulama olarak algılamamaktadır.

**Tablo 21: "Kamyon ve kamyonetlerde azami toplam ağırlık kapasitesi arttıkça verginin de artmasının adaletli olduğunu düşünüyorum." İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	25	6,5
Katılmıyorum	22	5,7
Kararsızım	80	20,8
Katılıyorum	141	36,8
Kesinlikle katılıyorum	116	30,2
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

Kamyonların ve kamyonetlerin taşıyabileceği ağırlık kapasitesi, MTV tutarının belirlenmesinde kullanılan ölçütlerden birisidir. Bu konu hakkında mükelleflerin düşüncelerinin belirlenmesi amacıyla, MTV mükelleflerine "Kamyon ve kamyonetlerde azami toplam ağırlık kapasitesi arttıkça verginin de artmasının adaletli olduğunu düşünüyorum." ifadesi yöneltilmiştir. Ankete katılan mükelleflerin %67'si verilen ifadeye katıldığını belirtmiştir. Katılımcıların %20,8'i kararsız olduğunu, %11,9'u ise bu ifadeye katılmadığını ifade etmiştir. Bir başka deyişle, kamyon ve kamyonetlerde taşıma kapasitesiyle orantılı şekilde MTV tutarının artması mükelleflerin büyük bir çoğunluğu tarafından adil bir uygulama olarak görülmektedir.

**Tablo 22: "Motorlu Taşıtlar Vergisi tarifelerinin 1-3 yıl gibi aralıklarla değil, her yıl farklı oranda vergilendirilmesi gerektiğini düşünüyorum." İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	37	9,6
Katılmıyorum	52	13,5
Kararsızım	73	19,0
Katılıyorum	110	28,6
Kesinlikle katılıyorum	112	29,3
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

MTV tutarları, tarifede belirlenmiş olan yaş aralıklarına göre belirlenmektedir. Örneğin, I sayılı tarifede yer alan araçlarda 1-3 yıl, 4-6 yıl, 7-11 yıl gibi yaş aralıkları mevcuttur. Bir başka deyişle, sıfır kilometre otomobil ile

üç yaşındaki otomobil taşıt değeri ve motor hacmi de aynı aralıkta ise aynı tutarda ödemektedir. Oysa ki sıfır otomobil ile 3 yaşındaki otomobil farklı servet değerlerine sahiptir. II sayılı tarifede yer alan ticari veya hafif ticari araçlarda ise, yaş aralıkları 1-6 yıl, 7-15 yıl gibi daha geniş belirlenmiştir. Buna göre, her ikisi de 2000 cc motor hacmine sahip sıfır kilometre panelvan araç ile 6 yaşındaki panelvan araç aynı tutarda MTV ödemektedir. Konu ile alakalı olarak ankete katılan mükelleflere “Motorlu Taşıtlar Vergisi tarifelerinin 1-3 yıl gibi aralıklarla değil, her yıl farklı oranda vergilendirilmesi gerektiğini düşünüyorum.” ifadesi yöneltilmiştir. Bu ifadeye verilen yanıtlar Tablo 22’de yer almaktadır. Buna göre, ankete katılanların %57,9’u MTV’nin 1-3 yıl, 4-7 yıl gibi yaş aralıkları şeklinde değil, her yıl azalarak devam etmesi gerektiğini ifade etmişlerdir. Katılımcıların %19’u bu konuda kararsız olduğunu belirtirken, %23,1’i MTV’nin belli yaş aralıkları şeklinde belirlenmesinin doğru olduğunu belirtmiştir.

#### 4.2.6. Mükelleflerin MTV İle İlgili Önerilere İlişkin Tutumlarının Analizi

Ülkemizde MTV tarifesinin oluşmasında aracın servet değerini yakalamaya yönelik alt ölçütler olduğu gibi, çevreye verilen zararların azaltılmasına yönelik ölçütlerde bulunmaktadır. Yaş, motor silindir hacmi, ağırlık gibi alt ölçütlerden bağımsız olarak bütüncül bir yaklaşımla değerlendirildiğinde, MTV tutarlarının belirlenmesinde ana ölçüt ne olmalıdır? Ankete katılan mükelleflerin MTV tutarının belirlenmesindeki ana ölçüte ilişkin yaklaşımları aşağıdaki gibidir.

**Tablo 23: “Motorlu Taşıtlar Vergisinin yeniden düzenlenerek sadece aracın piyasa değeri üzerinden alınması gerektiğini düşünüyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	45	11,7
Katılmıyorum	47	12,2
Kararsızım	72	18,8
Katılıyorum	104	27,1
Kesinlikle katılıyorum	116	30,2
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

Otomobil, arazi taşıtı gibi araçlarda 2018 yılı ile birlikte vergileme ölçütleri arasına “taşıt değeri” ölçütü eklenmesine rağmen, bu ölçüt MTV tutarının tek belirleyicisi durumunda değildir. Motor hacmi, yaş gibi servet değerinden saptırıcı etkiler ortaya çıkaran diğer ölçütler de MTV tutarının belirlenmesinde hala etkilidir. Sözelimi, 10 yaşındaki her otomobil aynı servet değerinde olmadığı gibi, aynı motor silindir hacmine sahip araçlarda farklı piyasa değerlerine sahip olabilmektedir. Otobüs, kamyon gibi diğer araçlarda da koltuk sayısı, azami kalkış ağırlığı gibi ölçütler aracın gerçek servet değerini belirlemekten uzaktır. Ayrıca, mevcut sistem modeli eski ama değeri yüksek araçları dikkate almadığı gibi kaza, kötü kullanım gibi sebepler sonucu piyasa değeri oldukça düşen araçları da göz ardı etmektedir. Mükelleflerin bu konudaki görüş ve önerilerini almak amacıyla “Motorlu Taşıtlar Vergisinin yeniden düzenlenerek sadece aracın piyasa değeri üzerinden alınması gerektiğini düşünüyorum.” ifadesi yöneltilmiş ve verilen yanıtlar Tablo 23’de incelenmiştir. Tablo’daki bilgilere göre, ankete katılan mükelleflerin %57,3’ü MTV’nin sadece aracın piyasa değeri üzerinden alınması gerektiğini ifade etmiştir. Katılımcıların %18,8’i kararsız olduğunu ifade ederken, %23,9’u MTV’nin piyasa değeri üzerinden alınması fikrine katılmamaktadır.

**Tablo 24: “Motorlu Taşıtlar Vergisinin yeniden düzenlenerek sadece aracın çevreye verdiği zararlar üzerinden alınmasını doğru buluyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	53	13,8
Katılmıyorum	76	19,8
Kararsızım	78	20,3
Katılıyorum	93	24,2
Kesinlikle katılıyorum	84	21,9
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

Araçların çevreye verdikleri zararlar, dünya üzerinde birçok ülkede MTV tutarının belirlenmesindeki ana etkindir (Kaplan, 2012: 2016). Dünyada ve özellikle Avrupa Birliği ülkelerinde MTV’de geleneksel vergileme ölçüleri tamamen veya kısmen terk edilerek, karbondioksit emisyonuna dayalı vergilendirmeye geçilmektedir. Mükelleflerin bu konudaki görüş ve önerilerini almak amacıyla “Motorlu Taşıtlar Vergisinin yeniden düzenlenerek sadece aracın çevreye verdiği zararlar üzerinden alınmasını doğru buluyorum.” ifadesi yöneltilmiştir. Bu ifadeye verilen yanıtlar Tablo 24’de yer almaktadır. Buna göre; ankete katılan mükelleflerin %46,1’i MTV’nin sadece araçların çevreye verdiği zararlar doğrultusunda alınması gerektiğini ifade etmiştir. Mükelleflerin %20,3’ü kararsız olduğunu, %33,6’sı ise bu ifadeye katılmadığını belirtmiştir.

**Tablo 25: “Araçların yaşı, motor silindir hacmi, sıfır fiyatı, koltuk sayısı, ağırlığı gibi kriterler üzerinden vergi alınmasına devam edilmesi gerektiğini düşünüyorum.” İfadesine Verilen Yanıtların Frekans ve Yüzde Dağılımı**

	Frekans (S)	Yüzde %
Kesinlikle katılmıyorum	49	12,8
Katılmıyorum	47	12,1
Kararsızım	92	24,0
Katlıyorum	97	25,3
Kesinlikle katılıyorum	99	25,8
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>100</b>

Mükelleflerin halihazırda uygulanmakta olan mevcut MTV ölçütleri hakkındaki görüş ve önerilerini almak amacıyla, ankete katılanlara “Araçların yaşı, motor silindir hacmi, sıfır fiyatı, koltuk sayısı, ağırlığı gibi kriterler üzerinden vergi alınmasına devam edilmesi gerektiğini düşünüyorum.” ifadesi yöneltilmiştir. Tablo 25’te yer alan verilere göre; ankete katılan mükelleflerin %51,1’i yürürlükteki MTV mevzuatından memnun olduğunu ifade ederken, %24,9’u uygulamadaki MTV’nin değiştirilmesi gerektiğini yanıtlarında ifade etmiştir.

#### 4.2.7. Mükelleflerin Demografik Bilgileri İle Tutumları Arasındaki İlişkinin Analizi

Mükelleflere ait yaş, cinsiyet, medeni durum, eğitim durumu, gelir seviyesi, yıllık ödenen MTV tutarı gibi demografik değişkenler ile mükelleflerin tutum ve görüşleri arasında “ki kare bağımsızlık testi” uygulanarak anlamlı bir ilişki bulunup bulunmadığı incelenmiştir. Bu test, değişkenlerin birbirine bağlı olarak değişip değişmediğini yada bir değişkenin diğer değişken üzerinde etkisi olup olmadığını belirlemek için kullanılmaktadır. İki değişkenin birbirinden bağımsız olması halinde  $H_0$  hipotezi yani “Değişkenler arasında ilişki yoktur” hipotezi kabul edilir. Pearson ki kare değeri (p katsayısı) 0,05’den büyük ise  $H_0$  hipotezi kabul edilir ve iki değişken arasında anlamlı bir ilişkinin olmadığı kabul edilir. Eğer p katsayısı 0,05’den küçük ise  $H_0$  hipotezi reddedilir ve iki değişkenden birinin diğeri üzerinde anlamlı bir etkisinin olduğu sonucuna varılır. Buna göre, mükelleflerin yaşlarının, eğitim durumlarının ve özellikle de cinsiyetlerinin, bu kişilerin MTV ile ilgili bilinç düzeyleri, algıları ve tutumları üzerinde etkili olduğu tespit edilmiştir.

MTV ile ilgili bilinç düzeyini yansıtan “Motorlu Taşıtlar Vergisinin, vize (araç muayenesi), zorunlu trafik sigortası gibi kavramlardan farklı yönlerini biliyorum” ifadesi ile mükelleflere ait eğitim durumu, cinsiyet, gelir durumu, araç değeri/servet değeri değişkenleri arasında anlamlı ilişki bulunmuştur. Buna göre, özellikle lisans ve lisansüstü eğitimden mezun olan mükelleflerin MTV ile bilinç düzeyinin diğerlerine (ortaöğretim ve önlisans mezunu) göre fark edilir derecede yüksek olduğu tespit edilmiştir (p:0,001). Cinsiyet açısından değerlendirildiğinde, erkeklerin kadınlara göre MTV konusunda bilgi düzeyinin daha yüksek olduğu, aradaki farkın anlamlı olduğu görülmüştür (p:0,012). Mükelleflerin aylık gelir seviyesi arttıkça, MTV ile ilgili bilinç düzeyinin anlamlı bir şekilde yükseldiği görülmektedir (p:0,036). Bunların dışında, sahip olduğu motorlu taşıt ya da taşıtları tüm mal varlığının %41-%60’ı kadar olan mükelleflerin MTV ile vergi dışı diğer mali yükümlülükleri ayırt etme oranının daha fazla olduğu gözle çarpılmaktadır (p:0,041).

Vergi adaleti algısını ölçmeye çalışan “Motor silindir hacmi düşük ancak maddi değeri yüksek araçların düşük vergi ödemesini doğru bulmuyorum.” ifadesiyle mükelleflerin yaşı arasında anlamlı ilişki bulunmuştur. Özellikle 35-54 yaşları arasında bulunan mükelleflerin bu ifadeye, diğer yaş grubundaki mükelleflere göre daha çok katıldığı görülmektedir. Bu durum orta yaş grubundaki mükelleflerin vergi adaletsizliğini daha fazla algıladığını göstermektedir (p:0,01). Buna karşılık, vergi adaleti algısı ile mükelleflere ait eğitim durumu, cinsiyet, gelir durumu vd. değişkenleri arasında istatistiki olarak anlamlı bir farklılık bulunmadığı görülmüştür.

Gerek vergi adaleti algısı gerekse MTV ile ilgili bilinç düzeyini ölçmeye çalışan “1 Ocak 2018’den sonra tescil edilen araçların ilk satın alma fiyatının dikkate alınmasının MTV’yi daha adaletli bir hale getirdiğini düşünüyorum.” ifadesi ile mükelleflere ait yaş, eğitim durumu ve cinsiyet değişkenleri arasında anlamlı bir ilişki olduğu gözlemlenmiştir. Genç ve orta yaş grubundaki mükellefler diğer mükelleflere göre taşıt değeri ölçütünün MTV’yi daha adil hale getirdiğini düşünmektedir (p:0,003). Eğitim durumu değişkeni açısından değerlendirilecek olursa, özellikle lisans eğitiminden mezun olanlar taşıt değeri ölçütü ile MTV’nin daha adil hale geldiğini düşünmektedir (p:0,015). Cinsiyet değişkeni ele alınacak olursa, MTV’nin daha adil hale gelmesi adına taşıt değeri uygulamasını erkeklerin kadınlara oranla daha fazla destekledikleri görülmektedir (p:0,006).

## **5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME**

Servet unsurları eski dönemlerde devletler için önemli bir vergileme kaynağı iken, günümüzdeki vergileme kaynakları gelir ve harcamalar üzerine yoğunlaşmaktadır. Servet vergileri günümüzde mali amaçtan ziyade gelir dağılımını iyileştirme ve vergi adaletini sağlama fonksiyonlarını üstlenmektedir. Ancak motorlu taşıtlar vergisi, verginin mali amacına hizmet ederken sosyal amacı gerçekleştirmede yetersiz kalmaktadır. MTV’nin araçların servet değerleri üzerinden alınmayarak, yaş, motor silindir hacmi, koltuk sayısı, azami kalkış ağırlığı gibi vergileme ölçütlerine bağlı olarak belirlenmesi, servet unsurunun değerinin tam olarak kavranamamasına ve gelir dağılımını bozucu etkilerin ortaya çıkmasına sebep olmaktadır. MTV’nin Türk vergi sistemindeki varlığı başlı başına gelir dağılımını iyileştirici bir etkiye sahiptir. Gelir dağılımını bozucu etkilerin ortaya çıkması motorlu araç sahiplerinin kendi aralarında ortaya çıkan adaletsiz durumlardan kaynaklanmaktadır. MTV’nin maktu bir vergi olması, vergiyi tersine artan oranlı bir yapıya büründürerek araç sahiplerinin kendi aralarında farklı vergi yüklerine tabi olmasına sebep olmaktadır. Aynı motor hacmine sahip ve aynı yaştaki iki aracın piyasa değerleri arasında büyük bir fark bulunmasına rağmen, aynı tutarda MTV ödenmesi ödeme gücü ilkesine dolayısıyla subjektif adalete aykırı bir durumdur. 7061 sayılı Kanun ile getirilen “taşıt değeri” ölçütü, vergi adaletinin sağlanması ve MTV’nin servet vergisi yönünün güçlenmesi adına önemli bir değişikliktir. Ancak söz konusu değişiklik, sadece I sayılı tarifede yer alan otomobil, arazi taşıtı gibi araçları ilgilendirmekte ve 1 Ocak 2018 ve sonrasında tescil edilen araçları kapsamaktadır.

Çalışmada MTV’ye ilişkin kuramsal değerlendirmelerin ardından, Denizli ilindeki MTV mükelleflerinin verginin amacına, vergileme ölçütlerine, vergi yüküne ve adaletine dair konulardaki algıları, tutumları ve görüşleri incelenmiştir. Elde edilen bulgulara göre, mükellefler MTV’yi bir çevre vergisinden ziyade devlete gelir sağlamak için alınan bir servet vergisi olarak algılamaktadır. Araştırmaya katılan mükelleflerin %46,6’sı MTV’nin aracın güncel piyasa değeri üzerinden alınması gerektiğini düşünmektedir. Mükelleflerin sadece %13,8’i MTV’nin araçların karbondioksit emisyonu üzerinden alınması gerektiğini ifade etmektedir.

Vergi yüküne ilişkin olarak mükelleflerin %78,6’sı MTV yükünün ağır olduğunu düşünmektedir. Diğer servet vergileri ile kıyaslandığında MTV yükünün yüksek olduğu görülse de, bunun sebebi kanımızca, MTV yükünün yüksek olmasından değil, diğer servet vergilerindeki vergi yükünün düşük olmasından kaynaklanmaktadır. MTV yükünün başlı başına yüksek olduğunu söylemek zor olsa da motorlu taşıtlar kaynaklı vergi yükü ve diğer yükümlülüklerin (ilk iktisap, yakıt alımı, sigorta, kasko, vize yükümlülüğü gibi) oldukça yüksek olmasının mükellefler üzerindeki motorlu taşıtlar kaynaklı vergi baskısını artırdığı söylenebilir. Bu sebepler ile ankete katılan mükelleflerin %79,6’sı MTV yükünün azaltılması gerektiğini savunmaktadır.

Vergi yükünün yüksek olarak algılamasında verginin mükellefler arasında adil olmayan bir şekilde dağılımı da etkili olmaktadır. Mükelleflerin %77,4’ü maddi değeri yüksek araçların yüksek vergi ödemesi gerektiğini savunmaktadır. Vergi adaleti ile ilgili bir başka soruda “Aynı yaş ve aynı motor gücüne sahip iki aracın, marka veya donanım özelliklerinden dolayı ciddi fiyat farkları olmasına rağmen aynı vergiyi ödemelerini adaletsizlik olarak görüyorum.” ifadesine mükelleflerin %79,1’inin katıldığı görülmektedir.

MTV’nin hangi yönde revize edilmesi gerektiğine ilişkin olarak, MTV’nin yeniden düzenlenerek sadece aracın piyasa değeri üzerinden alınması gerektiğini düşünenlerin oranı %57,3’tür. Aracın çevreye verdiği zararlar üzerinden MTV alınmasını doğru bulanların oranı %46,1 iken, aracın yaşı, motor silindir hacmi, sıfır fiyatı, koltuk sayısı, ağırlığı gibi kriterler üzerinden vergi alınmasına devam edilmesi gerektiğini düşünenlerin oranı ise %51,1 seviyesindedir.

Çalışmada son olarak, mükelleflere ait yaş, cinsiyet, medeni durum, eğitim durumu, gelir seviyesi, yıllık ödenen MTV tutarı gibi demografik değişkenler ile mükelleflerin tutum ve görüşleri arasında anlamlı bir ilişki bulunup bulunmadığı değerlendirilmiştir. Buna göre, mükelleflerin yaşları, eğitim durumları ve özellikle de cinsiyetleri ile tutumları arasında anlamlı ilişkiler olduğu tespit edilmiştir. Eğitim seviyesi yüksek olan mükelleflerin MTV ile ilgili bilgi ve bilinç düzeyinin daha yüksek olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca orta yaş grubundaki mükelleflerin MTV ile ilgili adaletsizlik algılarının anlamlı şekilde daha yüksek çıktığı görülmektedir. Cinsiyet açısından değerlendirildiğinde, erkeklerin kadınlara göre MTV konusunda bilgi düzeyinin daha yüksek olduğu, vergi adaletinin sağlanması adına taşıt değeri uygulamasını daha fazla destekledikleri gözlemlenmiştir.

## KAYNAKÇA

- Bazı Vergi Kanunları İle Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*. Kanun Numarası: 7061. Kabul Tarihi: 28/11/2017. Yayımlandığı Resmi Gazete; Tarih: 5/12/2017. Sayı: 30261.
- Bilici, N. (2018). *Türk Vergi Sistemi*, Güncelleştirilmiş ve Geliştirilmiş 41. Baskı, Savaş Yayınevi, Ankara.
- Çataloluk, C. (2008). "Vergi Karşısında Mükelleflerin Tutum Ve Davranışları", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 20, 213-228.
- Çelikkaya, A. ve Gürbüz, H. (2008). "Mükelleflerin Vergiye Karşı Tutum ve Davranışlarını Etkileyen Çeşitli Değişkenler Arasındaki İlişkinin Analizi", *Sosyoekonomi*, 8 (8), 23-54.
- Çiçek, H. (2006). *Psikolojik ve Sosyal Yönden Yükümlülerin Vergiye Karşı Tutum ve Tepkileri (İstanbul İli Anket Çalışması)*, İSMMO Yayını, No: 65.
- Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun*. Kanun Numarası: 5897, Kabul Tarihi: 6/5/2009, Yayımlandığı Resmi Gazete; Tarih: 16 Mayıs 2009, Sayı: 27230.
- Demir, İ.C. (2008). *Vergi Ahlakı ve Belirleyenleri, Ege Bölgesi Örneği*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İzmir.
- Demir, İ.C. ve Gülten, Y. (2013). "Maliye Politikasının Sosyal Amacı: Vergi Yükünün Adaletli Ve Dengeli Dağılımı Üzerine Türkiye Geneli Anket Çalışması", *CBÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, 11 (1), 269-286.
- Devos, K. (2014). *Factors Influencing Individual Taxpayer Compliance Behaviour*, Springer.
- Harçlar Kanunu*. Kanun Numarası: 492, Kabul Tarihi: 2/7/1964, Yayımlandığı R. Gazete; Tarih: 17/7/1964, Sayı: 11756.
- İnanç, M. (2012). *Vergi Ahlakını Şekillendiren Faktörlerin Vergiden Kaçınma ve Vergi Kaçırma Üzerindeki Etkisi: Biga Örneği*. Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Çanakkale.
- İpek, S. ve Kaynar İ. (2009). "Demografik Faktörlerin Vergi Uyumuna Etkisi: Bir Anket Çalışmasının Sonuçları", *Maliye Dergisi*, 157, 116-130.
- Kaplan, R. (2012). "Motorlu Taşıtlar Vergisinde Otomobillerin Tarife Yapısının Vergi Adaleti Ve Çevre Politikaları Açısından Değerlendirilmesi", *Vergi Sorunları Dergisi*, 289, 211-218.
- Karadeniz, H. K. (2011). *Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çeşitli Ülke Uygulamaları İle Karşılaştırılması Ve Bir Model Önerisi*, Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, Yayın No: 2011/415, Ankara.
- Katma Değer Vergisi Kanunu*, Kanun Numarası: 3065, Kabul Tarihi: 25/10/1984, Yayımlandığı Resmî Gazete; Tarih: 2/11/1984, Sayı: 18563.
- Kitapçı, İ. (2011). *Bir Vergi Uyum Sorunu Olarak Vergi Etiği ve Bileşenleri*, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İzmir.
- Kurtuluş, K. (1998). *Pazarlama Araştırmaları*, 6. Baskı, Avcıol Basım Yayın, İstanbul.
- Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu*. Kanun Numarası:197, Kabul Tarihi: 18/2/1963, Yayımlandığı Resmî Gazete; Tarih: 23/2/1963, Sayı: 11342.
- Mitu, N.E. (2016). "Taxpayer Behaviour: Typologies and Influence Factors", *Revue Des Sciences Politiques*, 49, 77-87.
- Parker - Fleming, D. (1995). *Evidence On The Determinants of Taxpayer Compliance: Examinations of the Effect of Withholding Positions, Audit Detection Rates and Penalty Amounts on Tax Compliance Decisions*, School of Business and Entrepreneurship Nova Southern University.
- Pehlivan, O. (2006). *Vergi Hukuku Genel İlkeler Ve Türk Vergi Sistemi*, Derya Kitabevi, Trabzon.
- Polat, S. ve Eser, L.Y. (2014). "Motorlu Taşıtlar Vergisinde Değişim İhtiyacı: Türkiye İçin Bir Model Önerisi", *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 15 (2), 269-289.
- Ritsema, C. M. (2001). *Economic and Behavioral Chara Cteristics of Noncompliant Taxpayers: Evidene From The 1997 Arkansas Tax Penalty Amnesty Program*, University of Arkansas.

- Özel Tüketim Vergisi Kanunu, Kanun Numarası: 4760, Kabul Tarihi:6/6/2002, Yayımlandığı Resmî Gazete; Tarih: 12/6/2002, Sayı: 24783.
- Sağlam, M. (2013). "Vergi Algısı ve Vergi Bilinci Üzerine Bir Araştırma: İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Öğrencilerinde Vergi Algısı ve Bilinci", *Sosyoekonomi*, 19 (19), 315-334.
- Saraçoğlu, F. (2008). "Yaş-Cinsiyet-Medeni Durum ve Eğitim Durumunun Vergiye Karşı Tutum Üzerine Etkilerinin Anket Sonuçları Çerçevesinde Değerlendirilmesi", *KMU İİBF Dergisi*, 10 (15), 16-34.
- Sugözü, İ.H., Yıldırım, H., Aydın, H.İ. (2014). "Vergi Adaleti Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Analizi", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 32, 115-128.
- Taşkın, Y. (2010). Vergi Psikolojisi Ve Vergiye Karşı Mükellef Tepkileri, *Maliye Araştırma Merkezi Konferansları*, İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi, Seri:54, 67-90.
- TÜİK (2018a). "Motorlu Kara Taşıtları, Ocak 2018", *Haber Bülteni*, Sayı: 27642, 01 Mart.
- TÜİK (2018b). "Motorlu Kara Taşıtları, Şubat 2018", *Haber Bülteni*, Sayı: 27643, 2 Nisan.
- Topal, M.H. (2016). Vergi Adaleti Algısı: Gelir Vergisi Mükellefleri Üzerine Bir Araştırma, *Muhasebe ve Vergi Uygulamaları Dergisi*, 9 (2), 149-172.
- Türkkan, A. (2007). *Mali Güç İlkesi Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Değerlendirilmesi*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Sakarya.
- Tuay, E. ve Güvenç, İ. (2007). *Türkiye’de Mükelleflerin Vergiye Bakışı*, Gelir İdaresi Başkanlığı, Mükellef Hizmetleri Daire Başkanlığı, Yayın No: 51.
- Üstün, S. (2012). "Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik ve Adil Olarak Düzenlenmesi", *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, XVI (1), 153-190.
- Vergi Kanunları İle Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun*. Kanun Numarası: 7103. Kabul Tarihi: 21/3/2018. Yayımlandığı Resmi Gazete; Tarih: 27/3/2018. Sayı: 30373 (2. Mükerrer).
- Vogel, J. (1974). "Taxation and Public Opinion in Sweden: An Interpretation of Recent Survey Data", *National Tax Journal*, 27 (4), 499-513.