

Motorlu Taşıtlar Vergisine Yeni Bir Model Önerisi: Mesafe Temelli Motorlu Taşıtlar Vergisi

Mert KAYNAK¹

Özet

Bu çalışmada vergi kaynakları içinde önemli bir paya sahip olan motorlu taşıtlar vergisi politikasına yeni bir bakış açısı kazandırılmaya çalışılacaktır. Çalışmada öncelikle mevcut Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) uygulamasından yüzeysel olarak bahsedilecek ve mevcut vergilendirme sisteminin eleştirisi yapılacaktır. Çalışmanın devamında ise önerisi getirilecek olan “Mesafe Temelli Motorlu Taşıtlar Vergisi” model önerisi ortaya konulacak ve açıklamaya çalışılacaktır. Önerilen modelin temel felsefesinde “kırlettiğin kadar öde” savı savunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Mesafe Temelli Motorlu Taşıtlar Vergisi, MTV, Motorlu Taşıtlar Vergisi
Jel Sınıflandırması: H:21, H:23, K34.

A New Model Proposal for Motor Vehicle Tax: Distance Based Motor Vehicle Tax

Abstract

In this work, a new vision on the subject of motor-vehicle tax, which has a strong percentage of overall tax incomes of Turkey, is studied. First of all, motor-vehicle tax system will be briefly introduced and some criticism on the motor-vehicles tax system in Turkey will be done. Later on, a new tax model namely “Mileage based motor-vehicle tax”, will be proposed and extensively explained. The proposed tax model is based on the covered mileage and support the idea of “pay as much as you use and pollute”.

Keywords: Distance Based Motor Vehicle Tax, MTV, Motor Vehicle Tax
Jel Codes: H:21, H:23, K34.

¹ Bilim Uzmanı, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Muhasebe, Türkiye,
Orcid: 0000-0002-9481-5520 **Email:** mertkaynak@gmail.com

1. GİRİŞ

Türkiye’de 2017 yılı sonu itibari ile trafiğe kayıtlı motorlu araç sayısı 21.211.701 rakamına ulaşmıştır. Bu sayının 11.411.895 adedini binek otomobil oluşturmaktadır(TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları Mart 2017, 10.03.17 Tarih, ve 24596 Sayılı Haber Bülteni). Geliştirecek olan model önerisi daha önce uygulama örneği olmaması açısından bütün motorlu taşıtların değil, sadece binek araçların vergilendirilmesi detaylı bir şekilde ele alınacaktır. Bu kapsamda model önerisi pilot olarak “2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu” kapsamında belirtilen Emniyet Genel Müdürlüğü’nün, merkez, bölge, il ve ilçe trafik kuruluşları tarafından şahıs (gerçek kişi) üzerine tescil ve kayıt işlemleri yapılmış özel amaçlı kullanılan binek otomobiller için önerilecektir.

“Mesafe Temelli Motorlu Taşıtlar Vergisi” önerisinin temelinde de ulaşımın zorunlu ihtiyaç kapsamına alınması gerektiği ve buna dayalı olarak her il için belli bir mesafe (kilometre) sınırı belirleyerek kişilerin bu sınırın altında otomobillerini kullanmaları durumunda zorunlu ulaşım ihtiyacı kapsamında değerlendirilmeli ve vergilendirme dışı bırakılmalıdır. MTV ödememesini, zorunlu ulaşım ihtiyacının üzerinde kullanılan otomobiller içinse, artan kilometreler boyunca artan vergilendirme öngörmektedir. Buradaki vergilendirme politikası “kullandığın kadar öde” savını öne sürmektedir.

Motorlu taşıtların çevreye yaymış olduğu zararlı gazlara “emisyon” adı verilmektedir. Emisyon “Trafikte seyir halinde olan araçların egzozlarından çıkan gazların neden olduğu hava kirliliği”dir(<http://www.tuvturk.com.tr/egzoz-gazi-emisyon-olcumu-genel-bilgiler.aspx>, 07.01.14). Günümüzde üretilen binek otomobillerin egzoz gazı emisyon değerleri “CO₂ emisyonu” adı altında üretici firma tarafından açıklanmaktadır². CO₂ küresel ısınmaya neden olan en önemli sera gazıdır (Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi Ve Co₂ Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelik ve Yönetmelik Eki, 28.12.2005 Tarih ve 25330 Sayılı Resmi Gazete)

Önerilen modelde otomobillerin motor silindir hacmi (cm³) büyüdükçe daha fazla yakıt kullandığı ve buna bağlı olarak daha fazla çevreyi kirlettiği de göz önüne alınmıştır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun (MTVK) bir amacı da yeşil vergi olarak adlandırılabilir. Bu nedenle, bölüm konularına başlarken ülkemizdeki mevcut MTV uygulamasının tarifelerinde hiç etkisi olmayan motorlu taşıtların kullanmış olduğu fosil yakıtlar nedeni ile çevreye ve insan sağlığına vermiş olduğu zararlar (emisyonlar) ile bölüme başlangıç yapılacaktır. Daha sonraki

²Örneğin Bkz: <http://honda.com.tr/otomobil/civic-hatchback/teknik-ozellikler> (10.01.14), <http://www.fiat.com.tr/modeller/sayfalar/PUNTO/Teknik.aspx> (10.01.14).

konularda ise motorlu taşıtlar vergisinin mevcut halinin işleyişi açıklanacak ardından önerisini sunulacak olan yeni modelin varsayımları ve uygulama biçimi açıklanmaya çalışılacaktır.

2. SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK, KARBON SALINIMI VE YEŞİL VERGİ

Sürdürülebilirlik, temelde ekoloji ve ekolojik sistemlerin fonksiyonlarını, süreçlerini ve üretkenliğini gelecekte de devam ettirebilme yeteneği olarak algılanmaktadır³. Küresel anlamda kamuoyunun sürdürülebilirlik kavramıyla tanışması Birleşmiş Milletler bünyesinde çalışan Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nun 1987 yılında yayımladığı "Ortak Geleceğimiz" isimli rapor sayesinde olmuştur. Bu raporda sürdürülebilirliğin tanımı şu şekilde yapılmıştır: "İnsanlık; doğanın gelecek kuşakların gereksinimlerine cevap verme yeteneğini tehlikeye atmadan, günlük gereksinimleri temin ederek, kalkınmayı sürdürülebilir kılma yeteneğine sahiptir"⁴. Sürdürülebilir kalkınma politikaları; ekonomik, sosyal ve çevresel politikaların (ki buna üç dinamikler yaklaşımı da denilmektedir) bütünleşmesini gerekli kılmaktadır⁵.

1970'li yıllardan sonra üzerinde yoğun olarak çalışılmaya başlanan küresel ısınma konusu ise sürdürülebilirlik anlayışının çevresel boyutunda önemli bir başlık olarak yer almaktadır. Çevresel sürdürülebilirlik; kaynakların kullanım düzeyinin bu kaynakların kendini yenileme hızını ve salınan kirleticilerin oranının, doğal kaynakların bu kirleticileri işleme tabi tutma hızını aşmamasını ifade etmektedir⁶. Bu açıdan ele alındığında; küresel ısınma; sanayi devrimi ile atmosferde belli oranlara sahip olan sera gazlarının miktarının ve bileşiminin değişmesiyle meydana gelmekte ve dünya kaynaklarının devamlılığı üzerinde olumsuz etkilere neden olmaktadır⁷.

Küresel ısınma; insan kaynaklı sera gazlarının (Karbondiyoksit (CO₂), metan (CH₄), diazotmonoksit (N₂O), Hidroflorokarbonlar (HFCs), Perflorokarbonlar (PFCs) ve Sülfürheksaflorür (SF₆)) sanayi devriminden sonra ekonomi ve nüfustaki büyümeye bağlı olarak hızla artması sonucu atmosferin doğal dengesinin bozularak biriken gazların sera etkisi yaratarak

³ Chapin III, F.S., Torn, M.S. ve Tateno, M. (1996). Principles of Ecosystem Sustainability. The American Naturalist. 148 (6): 1016-1037.

⁴ Birleşmiş Milletler. (1987). Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu Raporu. <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>, (01.03.2016).

⁵ Çetin, M. (2006). Teori ve Uygulamada Bölgesel Sürdürülebilir Kalkınma. C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi. 7 (1): 1- 20.

⁶ Kaypak, Ş. (2011). Küreselleşme Sürecinde Sürdürülebilir Bir Kalkınma İçin Sürdürülebilir bir Çevre. *KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*. 13 (20): 19- 33.

⁷ Mercan, M. ve Karakaya, E. (2013). Sera Gazı Salımının Azaltımında Alternatif Politikaların Ekonomik Maliyetlerinin İncelenmesi: Türkiye İçin Genel Denge Analizi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 42: 123-159.

yerküreyi ısıtması anlamına gelmektedir. Sera etkisinin en önemli sonuçlarından birisi iklim değişikliğidir⁸. 1950'li yıllardan beri iklim ve hava olaylarında gözlemlenen değişiklikler bu endişeleri giderek güçlendirmektedir. Bu değişiklikler; sıcaklıklardaki aşırı oynaklık ve buna bağlı olarak yağış miktarındaki artış ve deniz seviyelerinde yükselmeye neden olmaktadır. Gözlemlenen iklim değişikliği etkilerinin en güçlü ve en kapsamlı kanıtı; birçok bölgede, değişen yağış miktarı veya eriyen kar ve buzulların, su kaynaklarının dengesini değiştirmesidir. Bu durum kaynakları nicelik ve kalite açısından da etkilemektedir. Birçok karasal, tatlı su ve deniz türünün devamlılığı; mevsimsel değişimler, göç şekilleri ve yaşam alanlarının bozulmasına bağlı olarak devam eden iklim değişimine tepki gösterdiği gözlemlenmektedir. Ayrıca karbon salınımının okyanus asitlenmesini artırması, mercan resiflerinde bozulmalara yol açmakta ve deniz türlerinin yaşam koşullarını değiştirerek önemli negatif etkilere neden olmaktadır⁹.

Küresel iklim değişikliğinin tüm bu olumsuz etkileri küresel düzeyde ülkelerin alması gereken önlemleri gündeme getirmektedir. Bu etkilerden beklenen en önemli sonuç ise; doğanın bozulması, kaynakların azalması ve hem insanlığın hem de işletmelerin sürdürülebilirliğini tehdit etmesidir. Karbon salınımının en önemli nedeni; artan üretime bağlı olarak temel girdilerinden biri olan enerji talebinin de artması olmuştur. Artan enerji gereksiniminin kömür, petrol ve doğalgaz gibi fosil yakıtlardan sağlanması ve fosil yakıtların yanması sonucu önemli miktarda karbondioksit gazının açığa çıkması hem atmosferdeki karbondioksit yoğunluğunu artırmakta hem de sera gazları içinde en büyük paya sahip olan bu gazın toplam sera gazı içindeki payını giderek artırmaktadır¹⁰.

Kurumsal Karbon Ayak İzi: Kurumların yıllık faaliyetlerine bağlı salınımları gösteren kavramdır. Kurumsal Karbon Ayak İzi 3 ana parçadan oluşmaktadır. Bunlar¹¹;

- Doğrudan Karbon Ayak İzi (Scope- 1): Kurumların faaliyetleri için (ısıtma veya üretim prosesi için) kullandıkları fosil yakıtlar ve

⁸ Selimoğlu, S. K. ve Çalışkan, A. Ö. (2016). Sürdürülebilirlik Bağlamında Uluslararası Güvence Denetimi Standardı GDS (ISAE) 3410- Sera Gazı Beyanları- I. Muhasebe ve Denetime Bakış. 47: 1- 22.

⁹ IPCC. (2015). Climate Change 2014 Synthesis Report. http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/SYR_AR5_FINAL_full_wcover.pdf. (04.03.2016).

¹⁰ Mercan, M. ve Karakaya, E. (2013). Sera Gazı Salınımının Azaltımında Alternatif Politikaların Ekonomik Maliyetlerinin İncelenmesi: Türkiye İçin Genel Denge Analizi. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 42: 123-159.

¹¹ Bekiroğlu, O. (2011). Sürdürülebilir Kalkınmanın Yeni Kuralı: Karbon Ayak İzi. II. Elektrik Tesisat Ulusal Kongresi Bildirileri. http://www.emo.org.tr/ekler/49c17cab08ed10e_ek.pdf. Erişim Tarihi: 08.08.2016.

kurumun sahip olduğu araçların kullandığı fosil yakıtların yaratmış olduğu salınımlardır.

- Dolaylı Karbon Ayak İzi (Scope- 2): Kurumların tükettiği elektrik enerjisinin neden olduğu salınımlar, kurumun başka bir kurumdan satın aldığı buhar, soğutma veya sıcak suya bağlı salınımlardır.
- Diğer Dolaylı Karbon Ayak İzi (Scope- 3): Kurumların kullandıkları ürünlere (örneğin hammaddeden reklam amaçlı broşürlere kadar), aldıkları taşeron faaliyetlerine, kurumun kiralık araçlarının kullandığı yakıtlara, kurum çalışanlarının iş amaçlı kara, deniz ve hava ulaşımlarına bağlı tüm salınımlardır.

Ekonomide genel kural olarak negatif dışsallıklar yayan mal ve hizmetlerin etkileri bir takım mekanizmalarla içselleştirilemezse, üretim ve tüketimin optimum seviyeyi sağlayamayacağı savunulmaktadır. Bu amaçla; devletler, çeşitli politikalar aracılığıyla dışsallıkları azaltmayı hedeflerler ve bu müdahalelerle dışsallıkları fiyatlandırarak ekonomik etkinliği sağlarlar¹². Bu gelişmeler ışığında; çevreye zarar vermeyen teknolojilerin geliştirilmesi ve kirlenen öder ilkesinin uygulanmasını sağlamak üzere, çevre vergileri (ya da, yaygın adıyla yeşil vergiler) düzenlenirken, vergi veya harç koyma, ruhsata bağlama, teminat alma gibi farklı iktisadi araçlar uygulamada yer bulmuştur (Özdemir, 2009: 13- 14). Dolayısıyla; vergiler sabit zorunlu bir yükümlülük iken harçlar faaliyet konusuna göre değişebilmektedir¹³.

Pigouvian vergi; fiyatların tam maliyetleri yansıtacak şekilde oluşmasını sağlayarak, sosyal olarak optimal kirlilik düzeyini belirleyen marjinal çevresel zarara tamamıyla denk olacak düzeyde oluşturulan vergidir. Burada amaç; dışsallıkların içselleştirilmesi aracılığıyla, fiyatların marjinal sosyal maliyete daha yakın bir seviyeye ulaşmasını sağlamaktır¹⁴. Karbon vergisi kömür, gaz, jet yakıtı, doğal gaz gibi karbon içerikli fosil yakıtlar üzerinden alınan, karbon salınımı yüksek olan bu tarz yakıt tüketimini azaltma amaçlı konulan vergi türüdür¹⁵.

Pigouvian yaklaşımla kirleticiler; daha temiz üretim yolları bulmaya ve ödedikleri vergi nedeniyle ürün fiyatlarını yükseltmeye yönelecekler bu da tüketicileri bu ürünü daha etkin bir şekilde kullanmaya ya da başka

¹² Saruç, N. T. ve Karakaya, E. (2008). Emisyon Ticareti ve Karbon Piyasası. Küresel Isınma ve Kyoto Protokolü İklim Değişikliğinin Bilimsel, Ekonomik ve Politik Analizi (197- 224). Bağlam Yayıncılık.

¹³ Özdemir, B. (2009). Küresel Kirlenme, Sürdürülebilir Ekonomik Büyüme ve Çevre Vergileri. Maliye Dergisi. 156: 1- 36.

¹⁴ Kovancılar, B. (2001). Küresel Isınma Sorununun Çözümünde Karbon Vergisi ve Etkinliği. Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F. Yönetim ve Ekonomi. 8 (2): 7- 19.

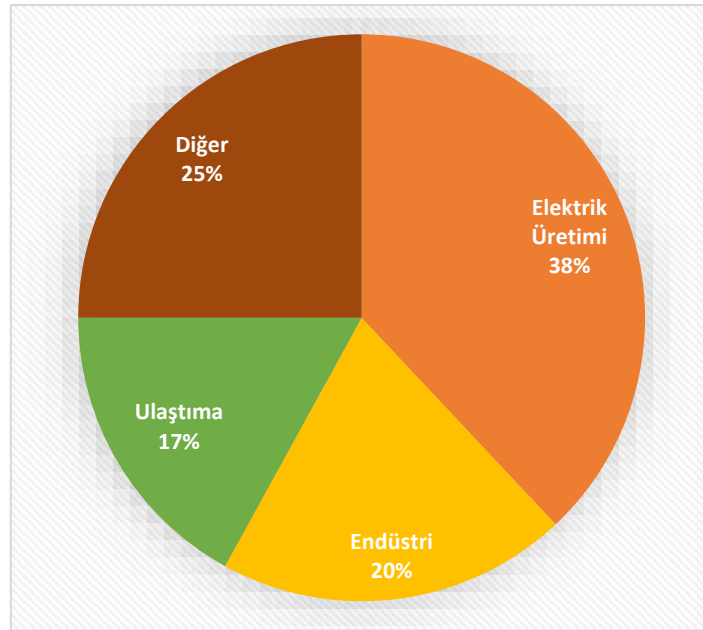
¹⁵ Özdemir, M. G. (2015). Dışsallıklar ve Emisyon Vergileri: Norveç ve Türkiye Uygulamaları. *Leges Sosyal Bilimler Dergisi*. 5 (3): 108- 130.

alternatifler aramaya sevk edecektir¹⁶. Bu açıdan değerlendirildiğinde; karbon vergisinin iki türlü etkisinden söz edilebilir. Bunlardan ilki; diğer yakıtların ikame edilme amacıyla kullanımının artması ve bu sebeple enerji üretiminde dolaylı da olsa dağılımın değişmesidir. İkincil etki ise; toplanan karbon vergisi ile ortaya çıkan salınım maliyetinin karşılanması ile geri dönüşüm, enerji yatırımı ve tüketimi üzerinde ekonomik yatırımların değişimidir. Örneğin; toplanan karbon vergilerinin yenilenebilir enerji yatırımı için teşvik olarak kullanılması ile hem birinci hem de ikinci etkiye ulaşılabilir¹⁷. Dolayısıyla; maliyet temelli bir politika olan karbon vergisi çevreyi kirleten üretim faaliyetinin maliyetlerini arttırarak işletmeleri çevreyi kirletici faaliyetlerden uzaklaştırmakta, böylece; üreticileri daha çevreci bir üretim tekniğine yöneltmeyi sağlamaktadır.

2.1.Binek Otomobillerde Fosil Yakıt Kullanımının Boyutu

Yanma kaynaklı emisyonların içinde ulaştırma sektörünün payı şekil 1'deki gibi ve ulaştırma sektörü emisyonlarında kendi içindeki dağılımı şekil 2'deki gibi gösterilebilir.

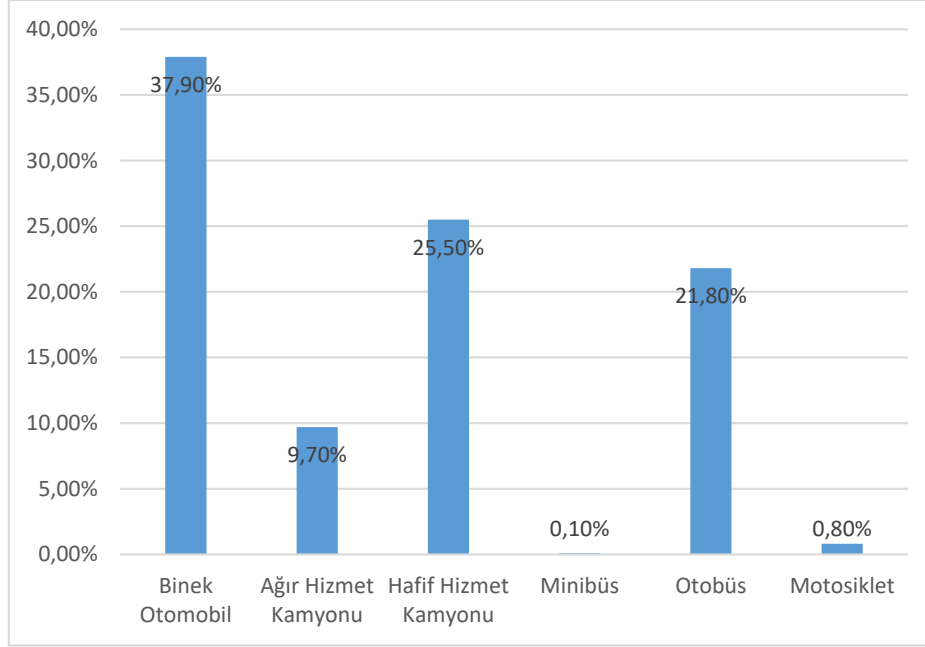
Şekil 1: Yanma Kaynaklı CO2 Emisyonlarının Dağılımı



¹⁶ Kovancılar, B. (2001). Küresel Isınma Sorununun Çözümünde Karbon Vergisi ve Etkinliği. Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F. Yönetim ve Ekonomi. 8 (2): 12-13.

¹⁷ Özdemir, M. G. (2015). Dışsalıklar ve Emisyon Vergileri: Norveç ve Türkiye Uygulamaları. *Leges Sosyal Bilimler Dergisi*. 5 (3): 123.

Şekil 2 Araç Tiplerine Göre CO2 Emisyonlarının Dağılımı



Kaynak: TÜİK, Ulusal Sera gazı Emisyon Envanteri Raporu, 1990-2009, Yayın No:3607, Ankara, 2011, ss.12-32

Grafiklere bakıldığında binek otomobillerin ulaştırma sektörü içindeki kirletici gazları (emisyonları) en çok yayan grup olduğu söylenebilir. Ulaştırma sektöründeki ağır hizmet kamyonunun kirletici payı %9,70 ve Hafif hizmet kamyonunun %25,50 yani toplamda %35,2 gibi önemli bir pay genellikle şehir merkezlerinin dışında bu emisyonlarını yaymaktadır. Dolayısıyla bu açıdan bakıldığında şehir yaşamını olumsuz etkileyen emisyonların büyük bir çoğunluğu binek otomobiller tarafından doğaya salınmaktadır. Bu anlamda önerisi yapılacak olan “Mesafe Temelli Motorlu Taşıtlar Vergisi” sisteminin “kirlettiğin kadar öde” savı düzenleyici bir rol oynayacaktır.

Bu makalenin amacı MTV’sine ilişkin vergiyi doğuran olayın doğasına uygun yeni bir tarife (vergilendirme biçimi) önermektir.

3. MEVCUT MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ

Makalede önerilen tarifenin önemini vurgulamak için MTV’ye ilişkin aşağıda ki açıklamaları yararlı olacaktır.

3.1. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Konusu ve Mevcut Durumun Genel Değerlendirmesi

Motorlu Taşıtlar Vergisi, verginin karşılıklılık ilkesi (kamu hizmetlerinden yararlanmanın bir karşılığı olarak vergilendirme) gereği dolaylı olarak alınan vergiden çok servet vergisi niteliği taşır. Bu verginin servet vergisi niteliği taşıdığı düşünülmesi;

Verginin konusunun servet unsuru niteliğinde bir kıymet olması

Vergi hesaplaması ve ödenmesinin herhangi bir işlem veya elde edilen gelire bağlı olmaması unsurlarını taşıdığı içindir¹⁸.

Anayasanın 73. Maddesinde geçen “mali güç” kavramı, hiç kuşkusuz “ödeme gücü kavramı” ile özdeştir¹⁹.

Anayasaya göre vergi yükünün kişilerin ödeme gücüne uygun olması ve bu yükün kişiler arasında adil dağıtılması zorunludur. Bu nedenle, ödeme gücü düşük olanlardan, ödeme gücü yüksek olanlara nazaran daha az vergi alınmasının sağlayacak bir düzenleme yapmak anayasal zorunluluktur.

Mevcut MTV sistemi aracın silindir hacmi ve yaşını esas almaktadır. Motor gücü yüksek araçlardan yüksek vergi alınması çevreci bir yaklaşım olarak görülebilir. Ancak motor gücü yüksek yeni araçlardan çok daha yüksek emisyonu olan yaşlı araçlardan düşük miktarda vergi alınması bu çevreci yaklaşıma tamamen ters düşmektedir²⁰.

3.2. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Mükellefi

Motorlu Taşıtlar Vergisi mükellefi, “197 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu” nun 3. maddesinde “*Motorlu Taşıtlar Vergisinin mükellefi; trafik sicili ile Ulaştırma Bakanlığınca tutulan sivil hava vasıtaları sicilinde adlarına motorlu taşıt kayıt ve tescil edilmiş olan gerçek ve tüzelkişilerdir.*” şeklinde tanımlanmıştır²¹.

3.3. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Tarife ve Ölçüleri

Motorlu Taşıtlar Vergisi, kanunda belirtilmiş dört ayrı tarifeye göre alınmaktadır. Bunlar²²;

¹⁸ Hakan Gürsoy, “Motorlu Taşıtların Vergilendirmesi, Ülkemiz ve OECD Üyesi Ülkelerde Uygulama”, **Vergi Dünyası Dergisi**, Sayı:297, 2006, ss.96-97.

¹⁹ T.C. Anayasası, 18.10.1982 Tarih ve 17863 Sayılı Resmi Gazete, Md.73.

²⁰ Otomotiv Distribütör Derneği (ODD), Otomotiv Ticaretinde Yol Haritası Talep Tahmini 2012-2016 Yönetici Özeti, İstanbul, 2012, s.12.

²¹ Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu (MTVK), 23.02.1963 Tarih ve 11342 Sayılı Resmi Gazete., Md.3.

²² MTVK, Md.5-6.

- (I) sayılı tarife; otomobil, kaptıkaçtı, panel ve arazi taşıtlarına,
(II) sayılı tarife; bunlar dışında kalan her türlü kara taşıtlarına ,
(III) sayılı tarife; özel amaçla kullanılan yat, kotra ve her türlü motorlu tekneler,
(IV) sayılı tarife ise uçak ve helikopterlere uygulanmaktadır.

Çalışmamızın konusu binek otomobillerin vergilendirme modeline dayandığı için burada sadece MTV Kanununda yer alan binek otomobillere ilişkin (I Sayılı Motorlu Taşıtlar Tarifesi²³) bilgiler verilecektir.

Tablo 1: 2014 Yılına Ait (I) Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesi

Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (₺)				
	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	537,00	375,00	210,00	159,00	58,00
1301 - 1600 cm ³ e kadar	859,00	644,00	375,00	265,00	102,00
1601 - 1800 cm ³ e kadar	1.514,00	1.185,00	698,00	426,00	166,00
1801 - 2000 cm ³ e kadar	2.385,00	1.839,00	1.080,00	644,00	255,00
2001 - 2500 cm ³ e kadar	3.578,00	2.598,00	1.623,00	970,00	385,00
2501 - 3000 cm ³ e kadar	4.987,00	4.339,00	2.711,00	1.460,00	537,00
3001 - 3500 cm ³ e kadar	7.595,00	6.834,00	4.117,00	2.056,00	755,00
3501 - 4000 cm ³ e kadar	11.940,00	10.310,00	6.073,00	2.711,00	1.080,00
4001 cm ³ ve yukarısı	19.541,00	14.654,00	8.679,00	3.902,00	1.514,00

Kaynak: Maliye Bakanlığı, Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği, Seri No:43, 31.12.2013 Tarih ve 28867 (Mükerrer) Sayılı Resmi Gazete.

3.4. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Tarhı ve Ödenmesi

Motorlu Taşıtlar Vergisi taşıtların ilgili kayıt ve tescilinin yapıldığı yerin vergi dairesi tarafından her yılın Ocak ayının başında yıllık olarak tahakkuk ettirilmiş sayılır. Tahakkuk ettirilen vergi ayrıca mükellefe tebliğ olunmaz ve tahakkuk ettirildiği günde mükellefe tebliğ edilmiş sayılır. MTV, her yılın Ocak ve Temmuz aylarında iki eşit taksit halinde ödenir. Takvim yılının ilk altı ayında, taşıtların bünyesinde bir değişiklik olması veya verginin arttırılması halinde veya azaltılması halinde ikinci taksit yeni duruma göre ödenir²⁴.

²³ MTVK, Md.5.

²⁴ MTVK, Md:10-11.

3.5. Mevcut Motorlu Taşıtlar Vergisinin Uygulama Sorunları

MTV sorun alanlarını altı ana başlık altında toplayabiliriz²⁵:

1. Serveti vergilemede motorlu aracın değerinin dikkate alınmaması ve vergilemede adaletsizlik,
2. Araçların vergilenmesinde çevre kirliliğine katkılarının dikkate alınmaması,
3. Tahsilât oranının düşmesi ve verimlilik ilkesinin zedelenmesi,
4. Mevzuatın karışıklığı, sık değişmesi ve verginin basitliği ilkesinin zedelenmesi,
5. Verginin kanuniliği açısından karşılaşılan sorunlar,
6. Genellik ilkesini ihlal eden sorunlar.

Sayılan bu sorunların neticesinde özellikle 1. ve 2. Maddenin neden olduğu sorunları tablolaştırarak anlatmak daha açıklayıcı olacaktır. (Tablo 1’de kıyas yapılabilecek otomobillere farklı tablo kenarlığı uygulanmış ve altı aynı stilde çizilen araçlar arasındaki vergilendirme politikasına dikkat çekilmiştir.)

Tablo 2: Mevcut MTV’nin Servete ve Ödeme Gücü İlkelerine Göre Uygulama Sorunu Örnekleri

No	Sıra No	MTV’nin Kasko Değerine Oran(%)					
		Otomobilin					
		Markası	Modeli	Model Yılı	Kasko Bedeli (₺)	MTV (₺)	
1		Dacia	Logan 1.2 Euro5	2012	17.473	537	3,1
			Chio HB				
2		Renault (Oyak)	Authentique Edition 1.2 16V 75 E5	2012	24.795	537	2,1
3		Volkswagen	Polo 1.2 (70) Trendline	2012	28.481	537	1,9
4		Opel	Astra Sedan 1.3 CDTI 95 Edition	2012	47.250	537	1,1

²⁵ Hülya Kabakçı Karadeniz, Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çeşitli Ülke Uygulamaları İle Karşılaştırılması ve Bir Model Önerisi, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2009, ss.124-125.

5	Tata	Vista 1.4 Safire Aura	2012	19.600	859	4,3
6	Tofas-Fiat	Palio Sole 1.4 Dynamic	2012	20.961	859	4,1
7	Hyundai	Getz 1.4 Start	2012	23.500	859	3,6
8	Opel	Astra GTC 1.4 (140) Sport Mt6	2012	46.830	859	1,8
9	Bmw	X1 Sdrive16i	2014	126.278	859	0,67
10	Mercedes	C 180 Coupe 1.6 AMG	2014	140.701	859	0,61
11	Mercedes	E 180 1.6 Elite	2013	151.400	859	0,56
12	Honda	Civic HB 1.8 Sport İ-Shift Amt	2012	47.010	1.514	3,2
13	Citroen	C5 2.0i Sx OV	2004	22.000	1.080	4,9
14	Bmw	Z4 2.0 Roadstar	2008	103.224	1.080	1
15	Range Rover	4.4 V8 HSE	2004	47.470	6.073 ²⁶	12,8
16	Audi	Tts Roadstar 2.0 TFSI Quattro S Tronic	2013	281.672	2.385	0,84
17	Mercedes	C 350 4matic	2014	274.663	7.595	2,76
18	Volkswagen	Passat CC 1.4 Tsi 160 Bmt Tiptronic DSG	2014	105.834	537	0,50
19	Volkswagen	Touareg V6 3.0 TDI Bmt (245) Tiptronic	2014	317.631	4.987	1,5
20	Ferrari	F 550 Maranello	2000	326.201	3.902	1,1
21	Porsche	Cayenne Diesel Platinum Edition	2014	617.394	4.987	0,80
22	Range Rover	3.0 TDV6 Autobiography	2014	834.354	4.987	0,59
23	Audi	RS5 4.2 FSI	2012	412.936	19.541	4,73
24	Ferrari	F12 Berlinatta	2014	2.184.152	19.541	0,89

²⁶(I) Sayılı Motorlu Taşıtlı Vergisi Tarifesinde “7-11 yaş” aralığında ve “4000 cm³ ve üzeri” motor silindir hacmine sahiptir. Tarifeye göre söz konusu araç 18649 ödemesi gerekirken 16.073 MTV ödeyebilmektedir.

M. KAYNAK

25	Maybach	62 S Long	2013	3.687.200	19.541	0,52
----	---------	-----------	------	-----------	--------	------

Kaynak: Tablodaki tüm otomobillerin kasko değerleri “Türkiye Sigorta Ve Reasürans Şirketleri Birliği”nin yayınlamış olduğu 2014 Mart ayı Kasko Değerlerinden yararlanarak tarafımızca oluşturulmuştur.

<http://www.tsb.org.tr/Document/KaskoDegerFilesHandler/SMarka201403.xls> (25.01.14).

Tablo 2’den çıkarılacak sonuçları şu şekilde özetleyebiliriz;

- 1 – 4 sıra numarası arasında yer alan araçlar (I) Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesinde “1-3 yaş” aralığında ve “1.300 cm³ ve aşağısı” motor silindir hacmine sahiptir. Tablodaki otomobillerin kasko bedeline göre ödedikleri MTV oranı gittikçe azalma göstermektedir. Başka bir ifade ile ₺17.473 değere sahip araç ile ₺47.250 değere sahip otomobiller aynı vergi tutarını ödemektedirler.
- 5 – 11 sıra numarası arasında yer alan otomobiller (I) Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesinde “1-3 yaş” aralığında ve “1301 - 1600 cm³ e kadar” motor silindir hacmine sahiptir. Tablodaki otomobillerin kasko bedeline oranla ödedikleri MTV oranı gittikçe azalma göstermektedir. Nitekim 5. satırdaki otomobil ₺19.600 kasko değerine sahipken yaklaşık 8 katı fiyata ₺151.400 sahip olan 11. satırdaki otomobil ile aynı MTV tutarını ödemektedir.
- 13. ve 14. Satırdaki otomobiller (I) Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesinde “7-11 yaş” aralığında ve “1.801 – 2.000 cm³ e kadar” motor silindir hacmine sahiptir. Örnek tablodaki otomobillerin kasko bedeline göre ödedikleri MTV oranı arasında oldukça fazla farklılık vardır. Örneğin 13. Satırdaki otomobil ₺22.000 kasko değerine sahipken yaklaşık 5 katı fiyata sahip olan 14. Satırdaki otomobil ile aynı MTV tutarını ödemektedir.
- 15. Satırdaki otomobil özelliklerine sahip olan otomobil türleri ise mevcut vergilendirme politikası içinde kasko değerine göre emsallerinden çok daha fazla MTV yükü ile karşı karşıyadır. Tablodan görüldüğü üzere 15. Satırdaki otomobil ₺46.470 kasko değerine sahipken ₺6.073 MTV ödemektedir. Araç bedelinin neredeyse %13 civarında bir rakamı her yıl MTV olarak ödemek durumundadır. Yaklaşık aynı değerlere sahip olan, 8. Satırdaki otomobil ₺859 12. Satırdaki otomobil ₺1.514 ödemektedir.
- 16. ve 17. Satırdaki otomobillere baktığımızda ise yaklaşık aynı kasko değerine sahip olmalarına rağmen, 17. Satırdaki otomobil 16. satırdaki otomobilin 3 katını aşan bir MTV ödemektedir.
- 22. – 24. satırları arasında otomobillerde ise kasko değerine göre MTV oranı büyük ölçüde dikkat çekmektedir. 23. satırdaki otomobilin MTV tutarı kasko değerinin %4,73 ünü oluştururken, kendi kasko değerinin yaklaşık 9

katı fiyata sahip olan ve MTV'si kasko değerinin %0,52'sini oluşturan 24. satırdaki otomobil ile aynı MTV tutarını ödemektedir.

Tablodan çıkarılabilecek bir başka genel sonuç; otomobilin yaşı ilerledikçe değerinin düştüğü gerçeğidir. Oysa mevcut uygulamada 1 yaşındaki araç ile 3 yaşındaki araç, 4 yaşındaki araç ile 6 yaşındaki araç, 7 yaşındaki araç ile 11 yaşındaki araç aynı vergiyi ödemektedir. Örneğin 19. Satırdaki otomobil günümüz teknolojik özelliklere sahip 2014 model çevreyi bugünün şartlarında mümkün olan en az düzeyde kirletmektedir. Fakat kendisinden yaklaşık 14 yıl daha eski olan 20. Satırdaki otomobille kasko değerleri yaklaşık aynı tutarda olmasına rağmen daha fazla MTV ödemektedir.

Her yıl onlarca yeni modelin üretildiği ve araçların daha sık yenilendiği göz önüne alındığında, araçların değeri hızla azalmaktadır. Mevcut MTV sistemi söz konusu değer azalışını dikkate almamaktadır.

Tablodan çıkarılabilecek daha birçok sonuç bulunmaktadır. Fakat mevcut MTV tarifesinin en temel anlamda mükellefin mali gücünü dikkate almaması, serveti yeterince kavrayamaması ve vergilemede adalet ve eşitlik ilkesine aykırı uygulamaları gösterilmeye çalışılmıştır.

Bu sakıncaların giderilmesi ve daha çevreci bir motorlu taşıtlar vergilendirme politikası amacıyla tarafımızca oluşturulan “Mesafe Temelli Motorlu Taşıtlar Vergilendirme Modeli” önerisi getirilebilir.

4. MESAFE TEMELLİ MOTORLU TAŞITLAR VERGİLENDİRME MODELİ

Model önerisine ilişkin aşağıdaki gibi bilgi verilebilir.

4.1. Model Önerisinin Dayanağı

Adından da anlaşılacağı üzere “Mesafe Temelli Motorlu Taşıtlar Vergisi” motorlu taşıtların fabrikasyon üretiminde araç donanımı olarak üzerinde bulunması zorunlu olan mesafe sayacı, bir başka ifade ile araçlardaki mesafe kat etmenin sonucu olarak ifade edilen kilometre sayacına dayanılarak yapılacak olan bir vergilendirme modelidir.

4.2. Modelin Uygulanması

Önerisi yapılan “Mesafe Temelli Vergilendirme Modeli” dayandığı temel varsayım olarak kişilerin günümüzün bir parçası haline gelen ulaşım ihtiyacının karşılanmasında, sorumluluğun bir kısmını devletin üstlenmesi öngörülmektedir.

Geliştirilecek olan bu modelde motorlu taşıtlar vergisinin üç aşamada alınması söz konusudur:

1. Aşamada: Şehirler ve bu şehirlerin büyüklükleri göz önüne alınarak bu şehirdeki özel kullanıma haiz taşıtların plaka numarası esas alınarak zorunlu ulaşım ihtiyacı kapsamında vergiden muaf mesafe (kilometre) sınırı belirlenmelidir.
2. Aşamada: Vergiden muaf mesafe (kilometre) sınırı aşıldıktan sonra aşılacak mesafeye göre vergilendirme dilimleri oluşturulmalıdır. Bu vergilendirme dilimleri oluşturulurken her yılın Ocak ayı itibarı ile “Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği” tarafından taşıtın; cinsi, kodu, modeli, markası, tipi ve yaşı esas alınarak yayınlanan kasko bedeli üzerinden bir yüzde ile vergilendirme yapılmalıdır.
3. Aşamada: Çevre duyarlılığı açısından ikinci aşamaya geçilmesi ile birlikte aracın motor gücüne bağlı bulunarak kasko bedeli yüzdesine eklenecek ek vergi yükümlülüğü getirilmelidir²⁷.

Açıklamaları yapılan model Tablo 3’deki gibi oluşturulabilir.

Tablo 3: Mesafe Temelli Vergilendirme Modeli Önerisi

1.Asama			2.Asama		3. Asama	
Vergiden Muaf Durum			Vergiden Muaf Km Sınırının aşılması Durumunda Vergilendirme Dilimleri		2. Aşamaya Geçildikten Sonra Motor Gücüne Göre Ödenecek Ek Vergi	
Şehirler ²⁸	Plaka	Vergiden Muaf Km Sınırı	Aşılacak Km	Kasko Bedeli Üzerinden Ödenecek Vergi (%)	Motor Gücü (cm ³)	Kasko Bedeli ²⁹ Üzerine Eklenecek Ek vergi (%)

²⁷ Kaynak, Mert, Binek Otomobili Motorlu Taşıtlar Vergisinin Mesafe Temelli Vergilendirme Önerisi ve Yakıt Cinsine Göre Satın Alma İle Kullanım Maliyetinin Etkililiği Üzerine Bir Araştırma, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2014, ss.61-64

²⁸ TÜİK, Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü Haber Bülteni, Sayı:13425, 2013. (Adrese dayalı nüfus verilerince örnekleme şehirlerdeki nüfus miktarı göz önüne alınarak 81 il arasında en kalabalık şehir, ortanca şehir ve en az nüfusa sahip şehir baz alınmıştır.).

²⁹ “Türkiye Sigorta Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği” tarafından belirlenen değerdir.

İstanbul	34	15.000	1 – 5000	1	1 – 1300	0,2
Çorum	19	10.000	5001 – 10.000	1,2	1.301 – 1.600	0,4
Bayburt	69	7.500	10.001 – 15.000	1,5	1.601 – 2.000	0,8
			15.001 – 20.000	1,9	2.001 – 2.500	1,5
			20.001 – 25.000	2,4	2.501 ve üzeri	3
			25.001 ve üzeri	3		

Kaynak: Kaynak, Mert. “Binek Otomobili Motorlu Taşıtlar Vergisinin Mesafe Temelli Vergilendirme Önerisi ve Yakıt Cinsine Göre Satın Alma İle Kullanım Maliyetinin Etkililiği Üzerine Bir Araştırma, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, SBE, 2014, s.64

Yukarıdaki tabloda yer alan mesafe, oranlar ve motor gücü tarafımızdan modeli anlatmak üzere hazırlanmıştır. Vergi koyucu bu konularda titiz bir çalışma yaparak mesafe ve vergi oranı belirleyebilir.

4.3. Modelin Uygulama Örnekleri

Bu başlık altındaki uygulama örnekleri tarafımızca geliştirilmiştir. Örnekler tablo 8’deki otomobiller üzerinden çözülecektir. Böylece mevcut model ile önerisi yapılan model arasındaki vergilendirme farklılığı ortaya konulacaktır.

Örnek – 1: İstanbul’da kullanılan (34 plaka) gerçek kişi adına tescilli “Volkswagen Passat CC 1.4 Tsi 160 Bmt Tiptronic Dsg” otomobilin kasko bedeli ₺105.834’dır. (Bkz: Tablo: 2, Sıra No:18) Bu binek otomobil bir yılda 30.000 km mesafe yol kat etmiştir. Bu durumda ödenmesi gereken MTV şu şekilde hesaplanmaktadır.

Aracının plakası 34 olduğundan yılda 15.000 km vergiden muaf kilometre hakkı bulunmakta ve bunun üzerine 15.000 km daha mesafe kat etmiş olmaktadır. Tablo 3’den görüleceği üzere vergiden muaf km sınırı olan 15.000 km mesafe limiti aşılmış ve ikinci aşamaya geçiş yapılmıştır. Bu durumda limiti aşan 15.000 km, (10.000- 15.000 km) vergilendirme dilimine girmektedir. Böylece kasko bedeli üzerinden %1,5 vergi ortaya çıkmaktadır ve aynı zamanda otomobilin silindir hacmi 1.400 cm³ olmasından dolayı da bu kasko bedelinin üzerine %0,4 daha vergi yükü eklenecektir.

Açıklamalar doğrultusunda ödenmesi gereken toplam MTV tutarı;

₺105.834 x %1,9 = ₺2010,8’dir.

Aynı aracın bir yılda 50.000 km mesafe kat ettiğini varsayarsak bu durumda ödenmesi gereken MTV tutarı şu şekilde hesaplamalıdır;

1. Aşamada; 15.000 km vergiden muaf km sınırı 35.000 km aşılmıştır.
2. Aşamada; “25.001 km ve üzeri” vergilendirme tarifesi ile kasko bedeli üzerinden %3 vergi ortaya çıkmaktadır.
3. Aşamada; otomobilin motor hacminin 1.400 cm³ olmasından dolayı “1-1400 cm³” aralığına girdiğinden dolayı %0,4 emisyon vergisi ortaya çıkacaktır.

Bu durumda otomobilin ödemesi gereken MTV tutarı;

₺105.834 x %3,4= ₺3.598,3'dür.

Örnek – 2: Bayburt'ta kullanılan (69 plaka) gerçek kişi adına tescilli “Volkswagen Polo 1.2 (70) Trendline” (Bkz: Tablo:2, Sıra No:3) otomobilin kasko bedeli ₺28.481'dir. Bu binek otomobil bir yılda 17.000 km mesafe yol kat etmiştir. Bu durumda bu kişinin ödemesi gereken MTV şu şekilde hesaplanacaktır:

Aracının plakası 69 olduğundan yılda 7.500 km vergiden muaf kilometre hakkı bulunmakta ve bunun üzerine 9.500 km daha mesafe kat etmiş olmaktadır. Tablo 3'den görüleceği üzere vergiden muaf km sınırı olan 7.500 km mesafe aşılmış ve ikinci aşamaya geçiş yapılmıştır. Bu durumda limiti aşan 14.500 km, 10.001 - 15.000 km vergilendirme dilimine girmektedir. Böylece kasko bedeli üzerinden %1 vergi ortaya çıkmaktadır ve aynı zamanda otomobilin silindir hacmi 1.200 cm³ olmasından dolayı da bu kasko bedelinin üzerine %0,2 daha vergi yükü eklenecektir.

Açıklamalar doğrultusunda ödenmesi gereken toplam MTV tutarı;

Mesafeye dayalı : ₺28.481x%1=₺284,81

Silindir hacmine dayalı : ₺28.481x%0,2=₺56,9

Toplam : ₺341,70 MTV ödenmelidir.

Aynı aracın bir yılda 41.000 km mesafe kat ettiğini varsayarsak bu durumda ödenmesi gereken MTV tutarı şu şekilde hesaplanmalıdır:

1. Aşamada; 7.500 km vergiden muaf km sınırı 33.500 km aşılmıştır.
2. Aşamada; “25.001 km ve üzeri” vergilendirme tarifesi ile kasko bedeli üzerinden %3 vergi ortaya çıkmaktadır.
3. Aşamada; otomobilin motor hacminin 1200 cm³ olmasından dolayı “1-1300 cm³” aralığına girdiğinden dolayı %0,2 emisyon vergisi ortaya çıkacaktır.

Bu durumda otomobilin ödemesi gereken MTV tutarı;

$₺28.481 \times \%3,2 = ₺911,30$ 'dur.

Bu otomobilin MTV (2014) sistemine göre $₺537$ ödemesi gerekmektedir. Bu rakam otomobilin yaşına ve motor hacmine göre belirlenmiştir. Otomobil ilerleyen yıllara ve kilometrelere bağlı olarak (metal yorgunluğu) nispeten daha fazla emisyon açığa çıkaraktır. Fakat mevcut sisteme daha az MTV ödemesi sağlanacaktır. Bu durum yeşil vergilendirmeye aykırılık taşımaktadır.

Önerisi yapılan bu modele göre ise otomobilin kullanıma dayalı ortaya çıkardığı emisyon durumuna ve otomobil sahibinin kullanıma dayalı mali gücü ile ilişkilidir. Böylece örnekte de görüldüğü üzere otomobilin düşük kilometre yol yapması ise mevcut sistemden daha az yüksek kilometre yapması sonucunda ise mevcut sisteme göre daha fazla MTV ortaya çıkmaktadır.

Örnek – 3: İstanbul'da kullanılan (34 plaka) gerçek kişi adına tescilli "Audi Tts Roadstar 2.0 Tfsı Quattro S Tronic" (Bkz: Tablo: 2, Sıra No:16) otomobilin kasko bedeli $₺281.672$ 'dir. Bu binek otomobil bir yılda 16.000 km mesafe yol kat etmiştir. Bu durumda bu kişinin ödemesi gereken MTV şu şekilde hesaplanmaktadır.

Aracının plakası 34 olduğundan yılda 15.000 km vergiden muaf kilometre hakkı bulunmakta ve bunun üzerine 1.000 km daha mesafe kat etmiş olmaktadır. Tablo 3'den görüleceği üzere, vergiden muaf km sınırı olan 1.000 km mesafe limiti aşılmış ve ikinci aşamaya geçiş yapılmıştır. Bu durumda limiti aşan 1.000 km, 1 – 5.000 km vergilendirme dilimine girmektedir. Böylece kasko bedeli üzerinden %1 vergi ortaya çıkmaktadır ve aynı zamanda otomobilin silindir hacmi 2.000 cm³ olmasından dolayı da bu kasko bedelinin üzerine %0,8 daha vergi yükü eklenecektir.

Açıklamalar doğrultusunda ödenmesi gereken toplam MTV tutarı;

$₺281.672 \times \%1,8 = ₺5.070$ 'dir.

Aynı aracın bir yılda 50.000 km mesafe kat ettiğini varsayarsak bu durumda ödenmesi gereken MTV tutarı şu şekilde hesaplamalıdır;

1. Aşamada; 15.000 km vergiden muaf km sınırı 35.000 km aşılmıştır.
2. Aşamada; "25.001 km ve üzeri" vergilendirme tarifesi ile kasko bedeli üzerinden %3 vergi ortaya çıkmaktadır.
3. Aşamada; otomobilin motor hacminin 2.000 cm³ olmasından dolayı "2.000 – 2.500 cm³" aralığına girdiğinden dolayı %0,8 emisyon vergisi ortaya çıkacaktır.

Bu durumda otomobilin ödemesi gereken vergi tutarı;

₺281.672 x %3,8= ₺10.703,50'dir.

Örnek – 4: İstanbul'da kullanılan (34 plaka) gerçek kişi adına tescilli “Range Rover 3.0 Tdv6 Autobiography” (Bkz: Tablo: 2, Sıra No:22) binek otomobil bir yılda 14.500 km mesafe yol kat etmiştir. Bu durumda bu kişinin ödemesi gereken MTV şu şekilde hesaplanmaktadır.

Otomobil kullanıcısı plakasına tanımlı olan zorunlu ulaşım ihtiyacı kapsamında 1. aşamada yer alan 15.000 km sınırını geçmediği için 1 yıllık vergilendirme döneminde vergiden muaf tutulacaktır.

Örneklerle önerilen modelin uygulamaya nasıl yansıtacağı açıklanmaya çalışılmıştır. Bu noktada eleştiri konusu olabilecek birkaç hususun önemine dikkat çekmek yerinde olacaktır.

Örnek 3'teki otomobilin ikinci varsayım altında ödediği ₺10.703 MTV tutarı göreceli olarak kimi kesimlere yüksek görülebilir, fakat bu otomobilin kat ettiği mesafe tutarını 50.000 km olarak varsaymıştık, o halde söz konusu otomobil bu mesafe boyunca yaklaşık olarak;

$50.000 \text{ km} \times 7,7 \text{ lt}/100 \text{ km}^{30} = 3.850 \text{ litre}$ akaryakıt tüketecektir.

$3.850 \text{ lt} \times 5,11667 \text{ ₺}/\text{lt}^{31} = \text{₺}19.700$

Yakıt giderine katlanmak zorunda kalacaktır. İlk durumda aracın %3,8'si MTV olarak görünmekte iken MTV hesaplanma dönemi içerisinde ₺19.635 daha otomobil için ödeme gücü olanağı bulunabilmektedir.

O halde aracın kasko değerinin (₺281.672) üzerine ödeme gücü göstergesi olan yakıt kullanım giderini de eklersek;

$\text{₺}281.672 + \text{₺}19.700 = \text{₺}301.372$

Bu durumda MTV tutarı otomobilin;

$\text{₺}10.703,5 / \text{₺}301.372 = 0,035$ yani %3,5'ini oluşturmaktadır.

Bir diğer eleştiri konusu olabilecek konu tüm otomobillerin şehirler bazında belirli bir kilometreye kadar vergiden muaf tutulmasıdır. Örnek – 4'teki otomobil 34 plaka olmasından yılda 15.000 km'den az mesafe kat etmesi durumunda hiç vergi ödememektedir. Bu durum MTV'nin servet vergisi ilkesi kapsamına tezatlık oluşturabilir. Fakat bu konuda gerek devletin

³⁰http://www.audi.com.tr/tr/brand/tr/models/tt/ttscoupe2013/ueruen_bilgileri/technical_data/dimensions.html#source (25.01.14).

³¹ EPDK, Bayi Satış Fiyatı Bülteni, Fiyat Geçerlilik Tarihi: 06.03.2014, Bülten Türü: Günlük Bülten, <https://ppbp.epdk.org.tr/Rapor/Akaryakit/Paylasim/RaporSekizFirma.aspx> (25.01.14).

zorunlu ulaşım ihtiyacını üstlenme sorumluluğu gerekse eleştiri konusu olan bu fiyat aralığındaki otomobilin sahip olunması ile birlikte ödenen rakamları incelenecek olursa tablo 4'deki gibi sonuçlara ulaşılabacaktır.

Tablo 4: Örnek 'deki Binek Otomobilin Vergi Kalemleri

Marka	Model	Vergiler Hariç Fiyat(₺)	ÖTV (%145) (₺)	ÖTV Dahil (₺)	KDV (%18) (₺)	Anahtar Teslim Fiyatı(₺)
Land Rover	RangeRover Autobiography3.0TDV 6	282.376	409.445	691.821	124.528	816.349

Kaynak: <http://www.landrover.com.tr/FiyatListesi.aspx> (25.01.14).

Otomobilin satın alımı esnasında;

₺409.445+₺124.528=₺533.973

ÖTV ve KDV bedeli ödenmiştir.

Devlet yeşil vergiyi MTV yerine ÖTV ve KDV ile almaya çalışmakta mıdır. Bu eleştiri konusu servet vergisi kapsamı gereği her ne kadar haklı gibi görünse de sonuç olarak otomobil sahipliğinde ödenen KDV ve ÖTV tutarlarını dikkate alırsak devlete sağlamış oldukları vergi katkısı göz ardı edilemeyecektir.

Görüldüğü üzere biraz düz mantık kurularak yapılan hesaplamada eleştiri konusu göreceli olarak haklı olsa da devlete sağlanan vergi katkısı boyutundan konuya bakılacak olursa eleştiriye savunmak mümkündür.

4.4. Modelin Uygulama Sorunları Ve Çözüm Önerileri

Uygulaması yapılmamış bir model olarak akıllara gelen ilk soru vergi ödenmesinin otomobil kullanıcısının aracındaki mesafe (kilometre) sayacına bakılarak tespit edilmesi ve bu durumda kullanıcının kendi imkanları doğrultusunda bu kilometre sayacını vergi ödememek yada düşük vergi ödemek amaçlı azaltabileceği veya azalttırabileceği sorunu ortaya çıkacağı düşünülebilir. Ülkemizde yasa dışı olsa da zaman zaman yeri olan bir uygulama olduğunu söyleyebiliriz. Konu hakkında birkaç örnek vermek gerekirse;

Bursa Oto Galerici Sitesi (Oto-Koop) Başkanı Rasim Hazar, “yüksek kilometreli araçları ucuza satın alıp sayaçlara müdahale ederek yasa dışı yoldan kazanç sağlamanın yaygınlaştığı ve çeşitli şirketlerin yenilemek için

çok sayıda hizmet aracını satışa çıkardığı yılın son aylarında bu tür dolandırıcılıkların daha da artabileceği” uyarısında bulundu³².

29.07.13 Tarihli bir gazete haberinde “‘Kilometre’ye yazılım uyarı” manşeti ile verilen haberin içeriğinde;

“Türkiye’de yıllardır çözümlenemeyen ‘otomobillerin kilometrelerini’ düşürme işlemi yasa dışı olduğu halde giderek yaygınlaşıyor. Kilometre düşürme işlemi, herkesin kolayca ulaşılabildiği bir bilgisayar yazılımı ile yapılabilir. Ancak bu işlemi yaptıranlar nasıl bir cezai yükümlülükle karşılaşabileceklerinin farkında bile değil. Çünkü kilometre düşürme işlemi uygulayan araç sahipleri 2 yıldan 7 yıla kadar varabilen hapis cezası ile karşı karşıya kalabilir. Bu cezanın yanı sıra aracın ‘sicili’ de bozuluyor ve satış yapmak güçleşiyor” detayı bulunmaktadır³³. Yazılı basında gündem konusu olan örneklerden anlaşılacağı üzere ülkemizde yasak olmasına rağmen kilometre düşürme işlemi gerçekleştirilebilmektedir.

Fakat ülkemizde de alt yapısı mevcut sistemler neticesinde bu sorunun aşılabilirliğini düşünülmektedir. Bu olası önemli sorun için çözüm önerileri getirilebilir.

➤ Maliye Bakanlığı’nca “68 seri no’lu Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanunla İlgili Genel Tebliği” kapsamında 07.09.2006 tarih ve 26282 sayılı Resmi Gazete de yayınlandığı üzere tüm akaryakıt şirketlerine zorunlu olarak kurulan sistem neticesinde otomobilin akaryakıt almadan önce akaryakıt pompasının çalışması için aracın plakası görevli kişi tarafından sisteme girilerek akaryakıtı araca doldurmaktadır³⁴. Bu şekilde var olan bir uygulamanın sonucunda otomobilin belli bir süre içerisinde almış olduğu akaryakıt litresinin miktarına ulaşmak oldukça kolaydır. Böylelikle otomobilin gerçeğe uygun teknik verilerinden yararlanılarak almış olduğu akaryakıt miktarı ile kat edebileceği mesafeyi (kilometreyi) hesaplamak mümkün olmaktadır. Belirli tolerans miktarı belirlenerek hesaplanan mesafenin toleransın altında kalan araçların incelemeye alınmasını sağlanabilir.

Sözü edilen kontrol mekanizmasını bir örnek üzerinde açıklanabilir.

³² <http://www.otomobilsayfasi.com/haber/kilometre-kurnazligina-dikkat/519083> (29.01.14).

³³ <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/24407703.asp> (02.02.14).

³⁴ Maliye Bakanlığı, 68 Seri No’lu Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanunla İlgili Genel Tebliği, 27.09.2006 Tarih ve 26282 Sayılı Resmi Gazete.

A otomobili bir binek otomobildir ve üretici firmadan alınan gerçeğe uygun veriler kapsamında 8lt/100km yakıt tüketim verisi bilgisi alınmıştır. Ayrıca binek otomobiller için %10'luk tolerans sınırı tanınmış olduğunu varsayalım.

A otomobili bir yıllık dönem içerisinde plakasına kayıtlı 2.500 litre akaryakıt ürünü (Benzin, Dizel, LPG) almıştır. A otomobilin aynı yıl içerisinde MTV tutarını belirlemek için okunan mesafe sayacı 30.000 km göstermektedir. Bu durumda, $30.000\text{km} \times 8\text{lt}/100\text{km}=2.400$ litre akaryakıt miktarı tüketmesi gerekiyordu. Fakat plakasına kayıtlı 2500 litre akaryakıt miktarı olduğu bilinmekteydi. Tolerans sınırı ise $2.400\text{ lt} \times \%10= 240\text{ lt}$ olmaktadır. Buna göre A otomobilin 100litre fazladan alınan akaryakıt miktarına karşı kat etmediği mesafe sınırı toleranslar içerisinde değerlendirilecek ve herhangi bir yaptırımla karşı karşıya kalmayacaktır.

➤ Diğer bir caydırıcı yöntem olarak mesafe sayacı ile oynanmış olan araçların sigorta şirketleri tarafından kusurlu araç olarak görülmesi neticesinde hem zorunlu trafik sigortaları hem de kaskosu daha yüksek fiyattan tarifelenilerek otomobilin kara listeye girmesi sağlanabilir. Bu durumda aracının ikinci el fiyatının düşmemesi açısından kullanıcılar vergi tasarrufu için mesafe düşürücü yöntemlere başvurmaktan çekinecektir.

➤ Mesafe sayacının bir diğer denetime tabii olduğu yer ise araçların zorunlu trafik muayene istasyonlarıdır. TÜVTÜRK araç muayene istasyonlarında zorunlu olarak muayenesi yapılan araçların mesafe sayaçlarındaki rakam her muayenede, sisteme girilmektedir. Mevcut olan sistemde kullanıcıların araçlarının mesafe sayacındaki rakamları olumsuz yönde değiştirmesi sonucunda araçlar hafif kusurlu olarak muayeneden geçebilmektedir.

Önerdiğimiz vergilendirme modeli kapsamında söz konusu durumun yaşanması neticesinde aracın muayene bedelinin yüksek çıkması ya da muayene istasyonlarında çeşitli yaptırımlar ile karşılaşılması sağlanarak araç kullanıcıları için kilometre sayacının rakamının azaltılmasına yönelik caydırıcı önlemler alınabilir.

➤ Diğer bir sorun olarak görülebilecek konu aracın pert (değer yitimi, zarar, taşıtın hurdaya çıkması³⁵) olma durumunda teknik olarak taşıtın mesafe sayacının okunması mümkün olmaması halinde nasıl bir vergilendirme durumu olacağıdır.

Bu durumlarda daha önceki yıllar itibari ile aracın kat ettiği mesafelerin ortalaması alınarak bir tutar belirleme yoluna gidilebilir.

³⁵ Türk Dil Kurumu (TDK), Türkçe Sözlük, 10. Baskı, Ankara, 2005, s.1599.

5. SONUÇ

Temel anlamda ulaşım ihtiyacını karşılayacak olan bireylerin sahip olmak istediği otomobili satın alım noktasında kararını etkileyen bir etken olarak MTV giderinden, belirli bir kilometreye kadar muaf tutulmasını öngörmüştür. Fakat otomobilini temel ulaşım ihtiyacının üzerinde kullanan tüketicilerin önerilen modelin dayanağı olan “kullandığın ve kirlettiğin kadar öde” savı neticesinde artan kilometrelere bağlı olarak hem kullandığı özel ulaşım ihtiyacının hem de bu özel ulaşım ihtiyacı sonucunda ortaya çıkacak otomobilinin yaymış olduğu çevreyi kirletici gazlar nedeniyle özel ulaşım ihtiyacına ek olarak bir nevi çevre vergisine maruz kalmasını öngörmektedir. Konu ile yapılan araştırmalar neticesinde aşağıdaki bulgulara ulaşılmıştır.

✓ Teknik bir terim olan emisyon oranları hakkında otomobil kullanıcılarının büyük bir çoğunluğunun bilgi sahibi olmayışı, iletişim çağı denilen bir çağda yaşıyor olmamıza rağmen gerek Türkiye’de uygulanmakta olan mevcut MTV’nin otomobillerin yaydığı karbon emisyon miktarlarını esas alacak şekilde düzenlenmemesi nedeniyle çevreyi koruma amacından çok uzak olması gerekse bu konunun literatür terimiyle henüz ülke gündeminde yeterince yer almamasına bağlanabilir. Bu durum sonucunda tüketiciler kendi inisiyatifi dışında otomobil satın alma veya değiştirme noktasında tercihlerinde ne yazık ki çevreye karşı zorunlu bir duyarlılık içinde olmamaktadırlar.

✓ Zorunluluğa ihtiyaç duyulmasını somut veriler ile açıklamak gerekirse Growth From Knowledge³⁶ (GFK) şirketinin Türkiye’de yapmış olduğu bir araştırmayı yayımlayan ulusal bir gazetede³⁷ “*Kim takar çevreci otoyu önemli olan cepten çıkan para*” haber başlığı ve haberin içeriğinde “*Araştırmada, aracın çevreci olması, yakıt emisyonunun düşük olması ise son sırada yer alıyor. Yani, Türk tüketiciler için bir otomobilin çevreci olması ve yakıt emisyonunun düşük olması araç tercihinde öncelikli olarak dikkat edilen bir husus değil. Bu araştırma tüketicilerin çevreye pek aldırış etmediklerini gösteriyor. Doğayı korumak gibi konular pek umurlarında değil.*

³⁶ GFK Grubu 1934 yılında Almanya’da kuruldu. Almanya’nın en büyük araştırma grubu olan GFK, dünyadaki ve Avrupa’daki araştırma grupları içinde 4. sırada yer almaktadır. 100’den fazla ülkede araştırma hizmeti sunan 150 firmadan oluşan geniş bir uluslararası ağa sahiptir. Yüzde 80’i Almanya dışında olmak üzere toplam 12.000+ çalışanı vardır. GFK Türkiye, 1987 yılından bu yana pazar araştırmaları konusunda faaliyet gösteren Türkiye’nin lider araştırma kuruluşudur. 115 firma ile 100’den fazla ülkede araştırma hizmeti veren, dünyanın ve Avrupa’nın en büyük 4. araştırma grubu olan çokuluslu GFK Grubu’nun Türkiye ayağı olarak araştırma sektöründe global düzeyde yaşanan tüm yenilikleri yakından izlemektedir. Ayrıntılı bilgi için Bkz: <http://www.gfk.com/tr/Panel-Recruitment/Sayfalar/about-us.aspx> (15.03.14).

³⁷http://www.sabah.com.tr/Otomobil/2010/11/24/kim_takar_cevreci_otoyu_onemli_olan_cepten_cikan_para (15.03.14).

Tüketicilerin kısa bir süre içinde çevre duyarlılığına sahip olması mümkün görünmüyor. Çocuklarımıza yaşanılabilir bir dünya bırakmak için adım atmalyız.” verilen araştırma sonuçları ile açıklanabilir.

✓ MTV'nin tüketicilerin tercihlerinde, teşvik etmeye ve caydırmaya yönelik düzenlemeler getirmesi suretiyle hem çevrenin korunmasında hem de mükelleflerin malî güçlerini de dikkate alarak yeni bir MTV kanunu hazırlanmalıdır. Önerilen modelin uzun dönemli sonuçları arasında; temel ulaşım ihtiyacını karşılayan tüketiciye herhangi bir mali yük bindirilmemesi, fakat otomobilini temel ulaşımın üzerinde kullanan kişilerin bir bakıma toplu ulaşımı tercih etmeyen ya da gelirini otomobil ve onun giderlerine harcamaya razı olan tüketicilerin otomobilini kullanarak oluşturduğu vergi yükünden kaçınmak için uzun vadede ikinci bir binek otomobili almayı düşünmesi neticesinde hem otomobil satışından doğan Özel Tüketim Vergisi, Katma Değer Vergisi vb. gelirleri devletin vergi gelirleri açısından olumlu olacak, hem de otomotiv sektöründe bakım ve onarım ile karşılanması gereken işgücü ihtiyacı artacağı için istihdam imkanları ortaya çıkacaktır.

“Mesafe temelli motorlu taşıtlar vergisi” model önerisi gerçek kişiler adına tescilli binek otomobillerde pilot uygulama bölgeleri seçilerek eksiklikleri ve uygulamada karşılaşılabilecek sorunlar sonucunda geliştirilmeye açık olan bir model önerisidir.

KAYNAKLAR

Bekiroğlu, O. (2011). Sürdürülebilir Kalkınmanın Yeni Kuralı: Karbon Ayak İzi. II. Elektrik Tesisat Ulusal Kongresi Bildirileri. http://www.emo.org.tr/ekler/49c17cab08ed10e_ek.pdf. (08.08.2016).

Birleşmiş Milletler. (1987). Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu Raporu. <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>. (01.03.2016).

Chapin III, F.S., Torn, M.S. ve Tateno, M. (1996). Principles of Ecosystem Sustainability. The American Naturalist.

Çetin, M. (2006). Teori ve Uygulamada Bölgesel Sürdürülebilir Kalkınma. C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi.

EPDK, Bayi Satış Fiyatı Bülteni, Fiyat Geçerlilik Tarihi: 06.03.2014,
Bülten Türü: Günlük Bülten,

<https://ppbp.epdk.org.tr/Rapor/Akaryakit/Paylasim/RaporSekizFirma.aspx>
(25.01.14).

Hakan Gürsoy, “Motorlu Taşıtların Vergilendirmesi, Ülkemiz ve OECD Üyesi Ülkelerde Uygulama”, Vergi Dünyası Dergisi, Sayı:297, 2006.

http://www.audi.com.tr/tr/brand/tr/models/tt/ttscoupe2013/ueruen_bilgileri/technical_data/dimensions.html#source (25.01.14).

<http://www.fiat.com.tr/modeller/sayfalar/PUNTO/Teknik.aspx>
(10.01.14).

<http://www.gfk.com/tr/Panel-Recruitment/Sayfalar/about-us.aspx>
(15.03.14).

<http://honda.com.tr/otomobil/civic-hatchback/teknik-ozellikler>
(10.01.14).

<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/24407703.asp> (02.02.14).

<http://www.otomobilsayfasi.com/haber/kilometre-kurnazligina-dikkat/519083> (29.01.14).

http://www.sabah.com.tr/Otomobil/2010/11/24/kim_takar_cevreci_otoyu_onemli_olan_cepten_cikan_para (15.03.14).

<http://www.tsb.org.tr/Document/KaskoDegerFilesHandler/SMarka201403.xls> (25.01.14).

<http://www.tuvturk.com.tr/egzoz-gazi-emisyon-olcumu-genel-bilgiler.aspx> (07.01.14).

IPCC. (2015). Climate Change 2014 Synthesis Report.
http://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/syr/SYR_AR5_FINAL_full_wcover.pdf. (04.03.2016).

Hülya Kabakçı Karadeniz, Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çeşitli Ülke Uygulamaları İle Karşılaştırılması ve Bir Model Önerisi, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2009.

Kaynak, Mert, Binek Otomobili Motorlu Taşıtlar Vergisinin Mesafe Temelli Vergilendirme Önerisi ve Yakıt Cinsine Göre Satın Alma İle Kullanım Maliyetinin Etkililiği Üzerine Bir Araştırma, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2014.

Kaypak, Ş. (2011). Küreselleşme Sürecinde Sürdürülebilir Bir Kalkınma İçin Sürdürülebilir bir Çevre. KMÜ Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi.

Kovancılar, B. (2001). Küresel Isınma Sorununun Çözümünde Karbon Vergisi ve Etkinliği. Celal Bayar Üniversitesi İ.İ.B.F. Yönetim ve Ekonomi.

Maliye Bakanlığı, 68 Seri No'lu Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanunla İlgili Genel Tebliği, 27.09.2006 Tarih ve 26282 Sayılı Resmi Gazete.

Mercan, M. ve Karakaya, E. (2013). Sera Gazı Salımının Azaltımında Alternatif Politikaların Ekonomik Maliyetlerinin İncelenmesi: Türkiye İçin Genel Denge Analizi. Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi.

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu (MTVK), 23.02.1963 Tarih ve 11342 Sayılı Resmi Gazete.

Otomotiv Distribütör Derneği (ODD), Otomotiv Ticaretinde Yol Haritası Talep Tahmini 2012-2016 Yönetici Özeti, İstanbul, 2012.

Özdemir, B. (2009). Küresel Kirlenme, Sürdürülebilir Ekonomik Büyüme ve Çevre Vergileri. Maliye Dergisi.

Özdemir, M. G. (2015). Dışsalıklar ve Emisyon Vergileri: Norveç ve Türkiye Uygulamaları. Leges Sosyal Bilimler Dergisi.

Öztürk, K. (2002). Küresel İklim Değişikliği ve Türkiye'ye Olası Etkileri. G.Ü. Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi.

Saruç, N. T. ve Karakaya, E. (2008). Emisyon Ticareti ve Karbon Piyasası. Küresel Isınma ve Kyoto Protokolü İklim Değişikliğinin Bilimsel, Ekonomik ve Politik Analizi, Bağlam Yayıncılık.

Selimoğlu, S. K. ve alışkan, A. . (2016). Sürdürülebilirlik Bağlamında Uluslararası Güvence Denetimi Standardı GDS (ISAE) 3410-Sera Gazı Beyanları- I. Muhasebe ve Denetime Bakış.

T.C. Anayasası, 18.10.1982 Tarih ve 17863 Sayılı Resmi Gazete.

TÜİK, Motorlu Kara Taşıtları Mart 2017, 10.03.17 Tarih, ve 24596 Sayılı Haber Bülteni.

TÜİK, Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü Haber Bülteni, Sayı:13425, 2013.

Türk Dil Kurumu (TDK), Türkçe Sözlük, 10. Baskı, Ankara, 2005

Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi Ve Co2 Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelik ve Yönetmelik Eki, 28.12.2005 Tarih ve 25330 Sayılı Resmi Gazete.