

## Vergi Adaleti Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Analizi

İbrahim Halil SUGÖZÜ\*  
Hüseyin YILDIRIM\*\*  
Halil İbrahim AYDIN\*\*\*

### ÖZET

Vergi, bir ülkenin ekonomisi için önem arz eden faktörlerin başında gelmektedir. Bütün ülkeler kamu harcamalarını finanse etmek ve ekonomik varlığını idame ettirebilmek için vergi toplamaktadır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) vergi gelirleri içerisinde önemli bir yere sahip olmaktadır. Vergi tabanını genişletmek ve araç kullanımının doğurduğu kamu harcamalarını finanse edebilmek için ortaya çıkmış ve önem arz eden bir vergi türüdür. MTV, matrah yapısı itibarıyla, spesifik nitelikli (miktar üzerinden alınan) vergi uygulamaları arasında yer almaktadır. Vergi miktarı, tüm tarifelerde maktu olarak belirlenmektedir. Vergi tarifeleri oluşturulurken; verginin kapsamına giren taşıtların yaşı, cinsi, kullanış şekli, oturma yeri, motor silindir hacmi ve azami kalkış ağırlığı gibi faktörler ön plana çıkmaktadır.

Günümüzde vergi yükünün dağılımında daha çok ödeme gücü (mali güç) ilkesinden yararlanılmaktadır. Mali güç ilkesine göre vergilendirme, verginin kişilerin ekonomik ve bireysel durumlarına göre alınması şeklinde açıklanmaktadır. Bu ilke mali gücü yüksek olanın, mali gücü düşük olana oranla daha fazla vergi ödemesi gerektiğini ifade etmektedir. Verginin mali güce göre alınması vergide adalet ilkesinin uygulama aracı olarak değerlendirilebilir. Bu ilkeye göre vergileme yapıldığında, vergi yükü, vergi mükelleflerinin ödeme kapasitelerine uygun olarak dağıtılmış olacaktır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi servet üzerinden alınan dolaysız bir vergi türüdür. Vergi miktarı belirlenirken vergi yükümlüsünün şahsi durumu, medeni hali, elde ettiği gelirin kaynağı ve miktarı gibi unsurlar göz önünde tutulmamaktadır. Vergi yaş, ağırlık veya hacim gibi ölçüler esas alınarak birim başına belirlenmektedir. Böylece hesaplanan vergi, parasal değeri yüksek vergi konularında oransal olarak düşük olmakta, parasal değeri düşük vergi konularında ise yüksek olabilmektedir. Tarifeler oluşturulurken dikkate alınan ölçütler aynı yaş grubundaki taşıtların değerlerindeki farklılıkları vergiye yansıtma başarılı değildir. Bu durum vergilemede dikey adaleti zedelemekte ve tersine artan oranlılığı ortaya çıkarabilmektedir. MTV, bir çok Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkede bir çeşit yol ve çevre vergisi olarak değerlendirilirken, Türk Vergi Sistemi'nde servet vergisi kapsamında değerlendirilmekte ve vergi miktarı da bu doğrultuda hesaplanmaktadır. Çalışmada MTV kavram olarak incelendikten sonra karşılaştırmalı bir şekilde vergi adaleti açısından detaylı olarak araştırılmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Motorlu Taşıtlar Vergisi, Kasko Değeri, Vergi Adaleti

**Çalışmanın Türü:** Araştırma

## The Investigation Of Motor Vehicle Tax In Case Of Tax Justice

### ABSTRACT

Taxes is one of the most important factors for a country's economy. All countries are collecting taxes to finance public expenditures and to sustain their economic presence.

Motor Vehicle Tax (MTV) has an important place within the tax revenues due to broaden/extend the tax base and finance the public expenditures caused by the use of vehicles. MTV, considering basis of assessment, is one of the specifically qualified (taken over quantity) tax practices. The amount of tax is determined as fixed tax for all tariffs. While creating tax tariffs; the factors such as age, type, usage type, place of residence engine capacity and the maximum takeoff weight of the vehicle are coming into prominence.

In today's World, mostly, the principle of the ability to pay (financial power) is utilized in the distribution of the tax burden. According to the principle of financial power, taxes should be determined considering the economic conditions and individual situations of taxpayers. This principle states that taxpayer who has high financial power required to pay more taxes compared to taxpayers who has low financial power. Taxation based on the financial power can be evaluated as the justice of taxation. When taxes are collected with respect to this principle, the tax burden would be distributed in accordance with the capacity to pay of taxpayers.

\* Doç. Dr., Şırnak Üniversitesi

\*\* Uzman, Tarım ve Kırsal Kalkınmayı Destekleme Kurumu

\*\*\* Öğr. Gör., Şırnak Üniversitesi

Motor Vehicle Tax, a direct tax is a kind of wealth taken out. When determining the amount of tax liable personal tax status, marital status, source of income earned and the amount of such elements are kept in mind. Tax age, weight or volume per unit is determined based on such measurements. Thus, the tax calculated the monetary value being reduced proportionately higher tax issues, tax issues are the low monetary value can be high. The criteria taken into account in tariffs in the same age group tax to reflect the differences in the value of the vehicle was not successful. This situation is damaging justice in taxation and reverse vertical progressivity can be revealed. MTV, many European Union (EU) member countries, and environmental taxes is regarded as a kind of way, within the scope of wealth tax is assessed on the Turkish tax system and tax amount is calculated in this direction. After study examined the concept of MTV in a comparative manner in terms of tax fairness is investigated in detail.

**Keywords:** Motor Vehicle Tax, Casco Value, Tax Justice

**The type of research:** Research

## GİRİŞ

Vergi gelirleri içinde önemli bir yere sahip olan Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV), vergi tabanını genişletmek ve araç kullanımının doğurduğu kamu harcamalarını finanse edebilmek için ortaya çıkmış olan bir vergi türüdür. MTV, matrah yapısı itibarıyla, spesifik nitelikli (miktar üzerinden alınan) vergi uygulamaları arasında yer almaktadır. Vergi miktarı, tüm tarifelerde maktu olarak belirlenmektedir. Vergi tarifeleri oluşturulurken; verginin kapsamına giren taşıtların yaşı, cinsi, kullanılış şekli, oturma yeri, motor silindir hacmi ve azami kalkış ağırlığı gibi parametreler dikkate alınmaktadır.

Günümüzde vergi yükünün dağılımında daha çok ödeme gücü (mali güç) ilkesinden faydalanılmaktadır. Mali güç ilkesine göre vergilendirme, verginin kişilerin ekonomik ve bireysel durumlarına göre alınmasıdır. Bu ilke mali gücü yüksek olanın, mali gücü düşük olana oranla daha fazla vergi ödemesi gerektiğini ifade etmektedir. Verginin mali güce göre alınması vergide adalet ilkesinin uygulama aracı olarak değerlendirilebilir. Bu ilkeye göre vergileme yapıldığında, vergi yükü, vergi mükelleflerinin ödeme kapasitelerine uygun olarak dağıtılmış olacaktır.

MTV'nin konusu sahip olunan servet olduğuna göre, vergilendirme ölçüsü de bu servetin değeri olmalıdır. Aynı ödeme gücüne sahip olan kişilerden aynı oranda vergi alınması vergi adaleti açısından daha uygun olacaktır. Ancak Türkiye'deki uygulama mali güç ilkesine göre değil miktar esaslı olduğundan dolayı bu ilkeye uymamaktadır. Ayrıca bazı AB ülkeleriyle karşılaştırıldığında Türkiye'de alınan motorlu taşıtlar vergisinin bu ülkelerin çok üzerinde olduğu görülmektedir. Avrupa Birliği'nde MTV bir çeşit yol ve çevre vergisi olarak değerlendirilmekte ve vergi miktarı belirlenirken dikkate alınan kriterler yakıt tüketimi, ağırlık, silindir hacmi ve CO<sub>2</sub> emisyonu üzerinde yoğunlaşmaktadır. Türk Vergi Sistemi'nde ise MTV servet vergisi kapsamında değerlendirilmekte ve vergi miktarı da bu doğrultuda hesaplanmaktadır.

Bu çalışmada motorlu taşıtlar vergisi ve vergi adaleti ile ilgili birtakım açıklamalar yapıldıktan sonra Türkiye'de motorlu taşıtlar vergisi uygulaması, matrah ve tarife yapısı vergi adaleti açısından değerlendirilecek ve vergilemede adalete ulaşabilmek için çözüm önerileri getirilecektir. Ayrıca MTV uygulaması Türk Vergi Sistemi ve AB açısından kısaca değerlendirilecektir.

## 1. LİTERATÜR

Vergilemede adalet, tarihsel süreç içinde değişik şekillerde değerlendirilmiş ancak herkes tarafından kabul edilebilir bir tanım ortaya konamamıştır. Uluatam, vergilemede adaleti, vergi yükünün toplumca uygun ve kabul edilebilir biçimde dağılımı şeklinde tanımlamaktadır (Uluatam, 2009:23). Yereli ve Ata'ya göre vergi adaleti, belirli bir toplumda belli bir toplam vergi yükünün, o toplumu oluşturan bireyler arasında adil olduğu varsayılan bir biçimde paylaşılmasıdır (Yereli, Ata, 2011:22)

Vergi uygulamalarının adalet açısından değerlendirilmeleri vergileme ilkeleri çerçevesinde gerçekleştirilmektedir. Vergileme ilkelerinin ne anlama geldiği aşağıda yer alan birtakım tanım ve açıklamalar ile ifade edilmektedir. Edizdoğan'a göre vergileme ilkeleri, toplumun iktisadi ve sosyal hedefleri gerçekleştirmesini kolaylaştıracak nitelikte, vergilerin taşınması gereken vasıfları göstermektedir (Edizdoğan, 2000:134). Orhaner'e göre vergileme ilkeleri, başarılı bir vergi uygulamasının sağlanabilmesi için vergilemede uyulması gereken kuralları belirtir. (Orhaner, 2000:148). Pehlivan, vergileme ilkelerini, vergileme ile güdülen amaçların gerçekleştirilebilmesi için uyulması gereken kurallar şeklinde tanımlamıştır (Pehlivan, 2004:155). Akdoğan'a göre vergi ilkeleri vergilerin gerek mevzuat ve gerekse uygulama açısından başarılı bir şekilde yürütülebilmesi için ifade edilmişlerdir (Akdoğan, 2007:192-193). Turhan'a göre

vergileme ilkeleri, çeşitli vergilerin gerek kapsamı, gerekse yapılarının belirlenmesi bakımından uyulması gereken kurallardır (Turhan, 1998:190).

Vergileme ilkeleri çerçevesinde çeşitli sınıflandırmalar altında birçok ilke yer almakla birlikte, çalışmamız kapsamında ele alınan genellik, eşitlik ve ödeme gücü ilkeleri aşağıda yer alan birtakım tanım ve açıklamalar ile ifade edilmektedir. Öncel, Kumrulu ve Çağan'a göre genellik ilkesi gereği bir ülkede yaşayan herkes kendi gelir ve mallarından vergi vermek zorundadır (Öncel vd., 2008: 40). Pehlivan'a göre genellik ilkesi, herkesten vergi alınmasını yani vergi alırken, toplum bireyleri arasında ayırım gözetilmemesidir (Pehlivan, 2004:162). Gökbnar'a göre vergilemede eşitlik ilkesi, mükelleflerin vergi ödeme güçlerini dikkate almak suretiyle vergiye tabi tutulmasını belirtir (Gökbnar, 1998:10). Yine Gökbnar'a göre ödeme gücü ilkesi aynı ödeme gücüne sahip olanların aynı miktarda vergi vermeleri, ödeme gücü yüksek olanların daha fazla vergi vermeleri esasına dayanır (Gökbnar, 2009). Akdoğan'a göre eşitlik ilkesi gereği vergi yükü mükelleflerin kişisel ve ekonomik durumlarına göre eşit bir şekilde dağıtılmalıdır (Akdoğan, 2007:197). Demircan'a göre ödeme gücü ilkesi vergi yükünün mükellefler arasında adil bir şekilde dağıtılmasını ve vergilemede mükellefin vergi ödeme gücünün dikkate alınmasını ifade etmektedir (Demircan, 2003:116)

MTV'nin çevreyi korumaya yönelik olarak düzenlenmesi gerektiğini ifade eden birtakım çalışmalar mevcuttur. Jamali'ye göre Türkiye'de genel anlamda karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik doğrudan bir vergi uygulaması bulunmamaktadır (Jamali, 2007:234). Motorlu taşıtlardan alınacak vergilerin çevreyi koruyucu nitelikte olması gerekmektedir (Jamali, 2007:302). Karabacak'a göre AB'ye üye ülkelerde MTV uygulaması ile ortak amacın çevreyi korumaya yöneldiği görülmektedir (Karabacak, 2004). Özdemir'e göre Avrupa Birliğinde çevreyi korumaya yönelik çok sayıda vergi bulunmaktadır. Motorlu araçlar vergisi ve motorlu araçlar yakıt vergileri gibi vergiler, çevreyi koruma amacının ön planda olduğu vergiler arasında yer almaktadır (Biltekin, 2009:16) Üstün'e göre motorlu taşıtların çevreyi kirletmelerini önlenmek için vergilerden yararlanmak gerekir. Çevreyi az kirleten araçlardan daha az vergi alınması çevreyi daha fazla kirleten araçlardan ise daha fazla vergi alınması gerekmektedir. (Üstün, 2012:165)

## 2. MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİNİN TANIMI VE KONUSU

MTV, motorlu taşıta sahip olmanın, ödeme gücünün bir göstergesi olarak kabul edilmesi nedeniyle servet üzerinden alınan bir vergi olarak açıklanmaktadır. Türkiye'de ilk defa, 1957 yılında 6936 Sayılı "Hususi Otomobil Vergisi Kanunu" ile kara taşıtlarına ilişkin bir servet vergisinin alındığı görülmektedir. Bu kanun 1963 yılında yürürlükten kaldırılarak yerine 197 Sayılı "Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanunu" kabul edilmiştir. 1980 yılında yapılan düzenlemelerle verginin kapsamına, kara taşıtlarına ilave olarak motorlu deniz ve hava taşıtları da dahil edilmiş ve verginin ismi "Motorlu Taşıtlar Vergisi" olarak değiştirilmiştir (Arslan, 2004: 217).

### 2.1. Verginin Konusu

Verginin konusunu düzenleyen MTVK m.1'de, kanunun 5. ve 6. maddelerinde yazılı tarifelerde (I, II, ve IV sayılı) yer alan motorlu araçların vergi konusuna gireceği belirtilmiştir. Bu nedenle motorlu taşıt olsa bile kanunda belirtilen tarifeler dışında kalan araçlar ile motorlu olmayan taşıtlar (örneğin; bisiklet, sandal) verginin konusu dışında kalmaktadır. Verginin konusunu, kanunda belirtilen tarifelerde yer alan Karayolları Trafik Kanununa göre trafik şube veya bürolarına kayıt ve tescil edilmiş bulunan motorlu kara taşıtları ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne kayıt ve tescil edilmiş olan uçak ve helikopterler oluşturmaktadır.

### 2.2. Vergiyi Doğuran Olay

MTVK m.7'ye göre vergi yükümlülüğü, motorlu taşıtların trafik sicili ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan sivil hava araçları siciline kayıt ve tescili ile başlamaktadır. Bu maddeye göre vergiyi doğuran olay, ilgili sicile kayıt ve tescil işleminin yapılmasıdır.

### 2.3. Motorlu Taşıtlar Vergisi Mükellefiyetinin Başlaması ve Sona Ermesi

MTVK m.3'e göre verginin mükellefi trafik sicili ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tutulan sivil hava vasıtaları sicilinde adlarına motorlu taşıt kayıt ve tescil edilmiş olan gerçek ve tüzel kişilerdir.

#### 2.3.1. Mükellefiyetin Başlaması

MTV'de mükellefiyetin başlaması motorlu taşıtların ilgili sicillere kayıt ve tescilinin yapılması şartına bağlanmıştır. Kayıt ve tescil işleminin yapıldığı tarihten itibaren taşıt sahibinin MTV mükellefiyeti başlar. Ayrıca beyanname verilmesi gerekmemektedir (Çımat ve Yayman, 2009). MTVK m.7'ye göre mükellefiyet: 1- Takvim yılının ilk altı ayı içinde yeni kayıt ve tescil edilen taşıtlarda kayıt ve tescilin yapıldığı takvim yılı başından, son altı ayı içinde yeni kayıt ve tescil edilen taşıtlarda ise, son altı aylık dönemin başından itibaren, 2- Kayıt ve tescilli olup da devir ve temlik sebebiyle kayıt ve tescil yapılan taşıtlarda değişiklik, takvim yılının ilk altı ayında yapılmış ise takip eden son altı aylık dönemin başından; son altı ayında yapılmış ise takip eden takvim yılı başından itibaren başlamaktadır.

#### 2.3.2 Mükellefiyetin Sona Ermesi

MTVK m. 8'e göre motorlu taşıtların sicildeki kayıtlarının silinmesi durumunda mükellefiyet sona erer. Sicildeki kayıtların silinmesi takvim yılının ilk altı ayı içinde yapılmış ise ikinci altı aylık dönemin başından, ikinci altı aylık dönem içinde yapılmışsa takip eden takvim yılı başından itibaren, mükellefiyet sona erer. Mükellefiyetin sona ermesine ilişkin olarak üç farklı durum incelenebilir: 1- Motorlu taşıtın hurdaya ayrılması durumunda, MTV mükellefiyeti son bulur (Aydın, 2013). 2- Motorlu taşıtların çalınması durumunda, MTV mükellefiyeti son bulur. 3- Trafikten çekme belgesi alınan araçların tescil kayıtlarının silinmesi ve tescil kayıtlarının silindiğinin trafik tescil kuruluşlarınca ilgili vergi dairelerine bildirilmesi halinde; tescil kaydının silindiği tarihi takip eden dönemin başından itibaren MTV mükellefiyeti sona erdirilecektir (MTV Sirküleri, MTVK-1/2004-1).

### 2.4 Verginin Matrahı ve Tarife Yapısı

MTV, matrah yapısı itibarıyla, spesifik nitelikli vergi uygulamalarındandır. Vergi tarifesi oluşturulurken; verginin kapsamına giren taşıtların yaşı, cinsi, kullanış şekli, oturma yeri, motor silindir hacmi ve azami kalkış ağırlığı gibi kriterler dikkate alınmıştır. Vergi miktarı, tüm tarifelerde maktu (spesifik) olarak belirlenmiştir. Taşıtların motor silindir hacmi ve motor gücü arttıkça, ödenecek vergi de artmaktadır. Buna karşılık, yaş arttıkça vergi düşmektedir.

Tarifelerin içerik ve vergi miktarlarının kanun tarafından belirlenmesi esas olmakla birlikte her yıl için belirlenen vergi miktarlarının yıllar itibarıyla artışı belirli esaslara bağlanarak otomatik artar hale getirilmiştir. Buna göre, her takvim yılı başından geçerli olmak üzere önceki yılda uygulanan vergi miktarları o yıl için Vergi Usul Kanunu hükümleri uyarınca tespit ve ilan olunan yeniden değerlendirme oranında artırılmaktadır (Şenyüz, 2004: 339). Ayrıca MTVK m. 10 ile Bakanlar Kurulu'na; 1- Yeniden değerlendirme oranının %50 fazlasını geçmemek, % 20'sinden az olamamak üzere yeni oranlar tespit etme, 2-EURO normlarını sağlayan katalitik konvertör sistemi ile teçhiz edilmiş taşıtlarda tespit edilen bu oranı veya vergi miktarlarını % 50 nispetine kadar indirme yetkisi verilmiştir.

### 2.5 Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Tarifesi

MTV Kanunu'nun 5. ve 6. maddelerine göre MTV, kanunda belirtilmiş üç ayrı tarifeye göre alınmaktadır. Bunlardan (I) sayılı tarife; otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletlere, (II) sayılı tarife; bunlar dışında kalan motorlu kara taşıtlarına, (IV) sayılı tarife ise uçak ve helikopterlere (Türkkuşu, Türk Hava Kurumuna ait olanlar hariç) uygulanmaktadır.

#### 2013 Yılındaki Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesi

2012 yılı için yeniden değerlendirme oranı % 7,80 olarak tespit edilmiştir. Buna göre, 1.1.2013 tarihinden itibaren, motorlu taşıtların vergilendirilmesine ilişkin, 197 sayılı Kanunun 5. ve 6. maddelerinde belirtilen (I), (II) ve (IV) sayılı tarifeler aşağıdaki gibidir.

**(I) Sayılı Tarife:** Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletler aşağıdaki (I) sayılı tarifeye göre vergilendirilmektedir.

**Tablo 1. (I) Sayılı Tarife**

Motor Silindir Hacmi (cm <sup>3</sup> )	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)				
	1 - 3 yaş	4 - 6 yaş	7 - 11 yaş	12 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
<b>1-Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri</b>					
1300 cm <sup>3</sup> ve aşığı	517,00	361,00	203,00	153,00	56,00
1301 - 1600 cm <sup>3</sup> e kadar	827,00	620,00	361,00	255,00	99,00
1601 - 1800 cm <sup>3</sup> e kadar	1.457,00	1.141,00	672,00	410,00	160,00
1801 - 2000 cm <sup>3</sup> e kadar	2.295,00	1.770,00	1.040,00	620,00	246,00
2001 - 2500 cm <sup>3</sup> e kadar	3.443,00	2.500,00	1.562,00	934,00	371,00
2501 - 3000 cm <sup>3</sup> e kadar	4.799,00	4.175,00	2.609,00	1.405,00	517,00
3001 - 3500 cm <sup>3</sup> e kadar	7.308,00	6.576,00	3.962,00	1.979,00	727,00
3501 - 4000 cm <sup>3</sup> e kadar	11.489,00	9.921,00	5.844,00	2.609,00	1.040,00
4001 cm <sup>3</sup> ve yukarı	18.803,00	14.100,00	8.351,00	3.755,00	1.457,00
<b>2-Motosikletler</b>					
100 - 250 cm <sup>3</sup> e kadar	99,00	76,00	56,00	36,00	16,00
251 - 650 cm <sup>3</sup> e kadar	203,00	153,00	99,00	56,00	36,00
651 - 1200 cm <sup>3</sup> e kadar	517,00	308,00	153,00	99,00	56,00
1201 cm <sup>3</sup> ve yukarı	1.249,00	827,00	517,00	410,00	203,00

**Kaynak:** 42 seri nolu Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği, www.gib.gov.tr, 2013

Tarifede görüldüğü üzere taşıtların vergilendirilmesinde, yaşları ve motor silindir hacimleri dikkate alınmaktadır. Taşıtların motor silindir hacmi arttıkça ödenecek vergi artmakta, yaşları arttıkça ödenecek vergi azalmaktadır.

**(II) Sayılı Tarife:** (I) sayılı tarifede yazılı taşıtlar dışında kalan motorlu kara taşıtları, aşağıdaki (II) sayılı tarifeye göre vergilendirilmektedir.

**Tablo 2. (II) Sayılı Tarife**

Taşıt Cinsi ve Oturma Yeri / Azami Toplam Ağırlık	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)		
	1 - 6 yaş	7 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
<b>1) Minibüs</b>	620,00	410,00	203,00
<b>2) Panel van ve motorlu karavanlar (Motor Silindir Hacmi)</b>			
1900 cm <sup>3</sup> ve aşığı	827,00	517,00	308,00
1901 cm <sup>3</sup> ve yukarı	1.249,00	827,00	517,00
<b>3) Otobüs ve benzerleri (Oturma Yeri)</b>			
25 kişiye kadar	1.562,00	934,00	410,00
26 - 35 kişiye kadar	1.874,00	1.562,00	620,00
36 - 45 kişiye kadar	2.085,00	1.770,00	827,00
46 kişi ve yukarı	2.500,00	2.085,00	1.249,00
<b>4) Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (Azami Toplam Ağırlık)</b>			
1.500 kg'a kadar	558,00	371,00	183,00
1.501 - 3.500 kg'a kadar	1.124,00	653,00	371,00
3.501 - 5.000 kg'a kadar	1.687,00	1.405,00	558,00
5.001 - 10.000 kg'a kadar	1.874,00	1.592,00	748,00
10.001 - 20.000 kg'a kadar	2.250,00	1.874,00	1.124,00
20.001 kg ve yukarı	2.815,00	2.250,00	1.309,00

**Kaynak:** 42 seri nolu Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği, www.gib.gov.tr, 2013

Tarifede görüldüğü gibi vergilemeye esas kriterler; taşıtların cinslerine göre motor silindir hacimleri, oturma yerlerinin sayısı, azami toplam ağırlıkları ile taşıtların yaşlarıdır. Panel van ve motorlu karavanlar için motor silindir hacmi arttıkça ödenecek vergi artmakta; kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri için ise azami toplam ağırlık arttıkça ödenecek vergi artmaktadır. Ayrıca tarifenin tümünde taşıtların yaşları arttıkça ödenecek vergi azalmaktadır.

**(III) Sayılı Tarife:** 5897 sayılı kanunun 2 inci maddesiyle 30.06.2009 tarihi itibarıyla yürürlükten kaldırılmıştır.

**(IV) Sayılı Tarife:** Uçak ve helikopterler (Türk kuşu, Türk Hava Kurumuna ait olanlar hariç) aşağıdaki (IV) sayılı tarifeye göre vergilendirilmektedir.

**Tablo 3. (IV) Sayılı Tarife**

Taşıt Cinsi ve Azami Kalkış Ağırlığı	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)			
	1 - 3 yaş	4 - 5 yaş	6 - 10 yaş	11 ve yukarı yaş
<b>Uçak ve helikopterler</b>				
1.150 kg'a kadar	10.443,00	8.351,00	6.263,00	5.010,00
1.151 - 1.800 kg.'a kadar	15.668,00	12.531,00	9.399,00	7.519,00
1.801 - 3.000 kg.'a kadar	20.891,00	16.713,00	12.531,00	10.026,00
3.001 - 5.000 kg.'a kadar	26.117,00	20.891,00	15.668,00	12.531,00
5.001 - 10.000 kg.'a kadar	31.341,00	25.072,00	18.803,00	15.040,00
10.001 - 20.000 kg.'a kadar	36.565,00	29.252,00	21.936,00	17.545,00
20.001 kg. ve yukarısı	41.789,00	33.429,00	25.072,00	20.057,00

**Kaynak:** 42 seri nolu Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği, www.gib.gov.tr, 2013

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan sivil hava vasıtaları siciline zirai ilaçlama amacıyla kullanılmak üzere kayıt ve tescil edilmiş olan uçaklar için, bu tarifede belirtilen motorlu taşıtlar vergisi tutarları yüzde 25 oranında uygulanmaktadır (42 seri nolu MTV Genel Tebliği, Resmi Gazete Sayısı: 28514 (4. Mükerrer), 31.12.2012).

Tarifede vergilendirmeye esas olarak uçak ve helikopterlerin azami kalkış ağırlıkları ile yaşları esas alınmıştır. Taşıtların kalkış ağırlığı arttıkça ödenecek vergi artmakta, yaşları arttıkça ödenecek vergi azalmaktadır.

MTVK m. 11'e göre yukarıdaki tarifelerde yer alan taşıtların tescil belgesinde yazılı olan model yılında bir yaşında oldukları kabul edilmektedir.

## 2.6 Motorlu Taşıtlar Vergisinde Tarh, Tebliğ ve Ödeme

Motorlu taşıtlar vergisinde tarh, tebliğ ve ödeme, MTVK m. 9 ile düzenlenmiştir. Buna göre, MTV, taşıtların kayıt ve tescillerinin yapıldığı yerin vergi dairesi tarafından her yıl Ocak ayının başında yıllık olarak tahakkuk ettirilmiş sayılır. Vergi tahakkuk ettirildiği günde tebliğ edilmiş sayıldığı için mükellefe ayrıca tebliğ edilmez. Ancak tahakkuk ettirilmesi gereken verginin eksik tahakkuk ettirilmesi veya hiç tahakkuk ettirilmemesi durumunda, vergi ilgili vergi dairesi tarafından ikmalen tarh edilecektir.

Tarh edilen vergi, her yıl Ocak ve Temmuz aylarında iki eşit taksitte ödenir. Takvim yılının ilk altı ayında, araçta veya verginin miktarında değişiklik olması halinde ikinci taksit, yeni duruma göre ödenecektir. Ayrıca devir ve temlik nedeniyle yapılacak kayıt, tescil veya satış nedeniyle malik değişikliğinde vergi, değişikliğin yapılmasından önce ödenecektir.

Verginin taşıtların kayıt ve tescilinin yapıldığı yerin vergi dairesine veya Maliye Bakanlığı tarafından yetki verilen banka veya özel finans kurumu şubelerine ödenmesi esas olmakla birlikte Maliye Bakanlığı verginin tarh, tahakkuk ve tahsil işlemlerini yürütecek vergi dairesini tespit etmeye yetkili bulunmaktadır.

## 2.7 Motorlu Taşıtlarda Kasko Değeri Uygulaması

MTVK m. 5 ile (I) sayılı tarifede yer alan araçlara ait vergi tutarlarının Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından her yıl Ocak ayında ilan edilen kasko sigortası değerlerinin % 6'sını aşması halinde, Bakanlar Kurulu aynı yaş grubunda bulunan taşıtlara ait vergi tutarlarını, bir alt kademedeki taşıtlara isabet eden vergi tutarı olarak belirlemeye, bu oranı % 4'e kadar indirmeye ve kanuni oranına kadar artırmaya yetkilendirilmiştir.

Bakanlar Kurulu yetkisini kullanarak 14.12.2004 tarihli ve 2004/8327 sayılı kararı ile 1.1.2007 tarihinden geçerli olmak üzere söz konusu oranı % 5 olarak belirlemiştir. Böylece (I) sayılı tarifede yer alan araçlar için, 1.1.2007 ve müteakip yıllarda uygulanacak olan motorlu taşıtlar vergisi tutarlarının, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından her yılın Ocak ayında ilan edilen kasko sigortası değerlerinin % 5'ini aşması halinde, aynı yaş grubunda bulunan taşıtlara ait vergi tutarları, bir alt

kademede ki taşıtlara isabet eden vergi tutarı olarak uygulanacaktır. Bir alt kademede ki verginin de kasko değerinin %5'inden fazla olması durumunda ikinci alt kademeye inilememektedir (Kızılot, 2013).

### 2.7.1 Kasko Değeri Uygulamasından Yararlanabilmek İçin Yapılacak İşlemler

Ödeyeceği MTV, aracının kasko sigortası değerinin %5'ini aştığını fark eden araç sahibinin “Motorlu Taşıtlar Vergisi Tutarına Esas Olan Kasko Sigortası Değeri Bildirim Formu”nu yetkili sigorta acentesine müracaat etmeden, MTV yönünden bağlı buldukları vergi dairesine müracaat etmesi gerekmektedir. Yani kasko değeri uygulamasından yararlanabilme, başvuru koşuluna bağlıdır. Vergi dairesi bu hesaplamayı, başvuru olmadan kendiliğinden yapmamaktadır.

Konuyla ilgili yasal düzenlemelerde, uygulamadan yararlanabilmek için herhangi bir süre kısıtlaması yapılmamıştır. Dolayısıyla Vergi Usul Kanun' unun 114. maddesinde belirtilen beş yıllık genel zaman aşımı süresi içinde düzeltme talebinde bulunulabilir. Böylece 2013 yılında, 2008-2012 yıllarındaki fazla ödenmiş vergiler iade olarak alınabilecektir. Araç sahiplerinin bu uygulamadan yararlanabilmeleri için taşıtların kasko sigortası poliçesine sahip olmaları zorunlu değildir. Yani araçlarını, kasko sigortası yaptırmayanlar da MTV indiriminden yararlanabilmektedirler (Kızılot, 2013).

### 2.7.2 Kasko Sigortası Değerine Göre MTV Tutarının Hesaplanması

Örnek: (I) sayılı tarifede yer alan, motor silindir hacmi 3200 cm<sup>3</sup> olan 2011 model 3 yaşında bir aracın kasko sigortasına esas olan değerinin 40.000 TL olması halinde, 2013 yılında ödenmesi gereken MTV tutarı aşağıdaki şekilde hesaplanacaktır.

Aracın kasko sigortası değeri	40.000 TL
Aracın kasko sigortası değerinin % 5'i(40.000x%5)	2.000 TL
2013 yılında ödenmesi gereken MTV tutarı	7.308 TL
Bir alt kademeye göre ödenmesi gereken MTV tutarı	4.799 TL

MTV tutarı, kasko sigortası değerinin %5'ini aştığından, ödenecek vergi tutarı, aracın yer aldığı (I) sayılı tarifedeki motor silindir hacmi 3001-3500cm<sup>3</sup> arası ve 1-3 yaş grubunun yer aldığı kademenin bir alt kademesi olan 2501-3000cm<sup>3</sup> arası ve 1-3 yaş grubu için ödenmesi gereken tutar (güncel rakamlara göre) 4.799 TL olacaktır (Pehlivan, 2007: 343). Bu durumda araç sahibi 2.509 TL daha az vergi ödeyecektir.

## 3. VERGİ ADALETİ AÇISINDAN MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİNİN İNCELENMESİ

Vergilemede adalet kavramı, normatif bir kavram olup; zamana, mekana, ideolojilere ve kurumlara göre değişmektedir. Vergilemede adalet, tarihsel süreç içinde değişik şekillerde değerlendirilmiş ancak herkes tarafından kabul edilebilir bir şekilde sınırlarını çizme olanağı hala bulunamamıştır. Ancak vergi adaleti açısından temel ilkeler ortaya konmuştur.

### 3.1. Vergi Adaleti Açısından Temel İlkeler

Vergilemede adalet için vergilerin mükellefler arasında adil ölçülere göre dağılımının sağlanması gerekir. Vergi yükünün adaletli bir biçimde dağıtılmasını amaçlayan bir vergi sisteminde; kimden ne kadar vergi alınacağını, yükümlülerin kişisel ve mali durumlarına göre ölçüsünün ne olacağını saptanması büyük bir önem taşımaktadır (Savaş, 2009).

Temel ilkeler genellik, eşitlik ve ödeme gücü ilkeleri olarak üç başlık altında incelenmektedir.

#### 3.1.1. Genellik İlkesi

Vergilemede genellik ilkesine göre, bir ülkede yaşayan herkes sosyal sınıf farkı gözetilmeksizin, kendi gelir ve mallarından vergi vermek zorundadır. Bu nedenle bir ülkede oturan vatandaş ve yabancılarla dışarıda oturmakla beraber ülke içinde iktisadi faaliyette bulunan veya malı olan herkes vergi ödemek zorundadır (Öncel vd., 2008: 40).

### 3.1.2. Eşitlik İlkesi

Verginin adaletli olması için eşit olması yani mükelleflerin kişisel ve ekonomik durumlarına göre eşit olarak dağıtılması gerekmektedir. Burada bireylerin hangi ölçüde vergi ödeyecekleri konusu önem kazanmaktadır.

Eşitlik ilkesi, eşit durumda bulunan kimselerin aynı (yatay eşitlik), farklı durumda bulunan kimselerin ise değişik (dikey eşitlik) boyutlarda vergilendirilmesi ile ilgili bulunan ödeme gücü ilkesinin temelini oluşturmaktadır (Akdoğan, 1980: 10-11).

Marjinal fayda kuramına dayanan vergilemede eşitlik ilkesine göre, bireylerin, her ilave gelir ve servetten sağlayacağı faydanın giderek azalacağı düşüncesinden hareketle” Eşit Mutlak Fedakarlık”, “Eşit Oranlı Fedakarlık” ve “ En Az Toplam Fedakarlık” formülleri geliştirilmiştir. Eşit mutlak fedakarlık yaklaşımına göre; matrahın büyüklüğüne bakılmaksızın, farklı gelire sahip olan yükümlülerin vergi olarak ödedikleri gelirin faydasındaki azalış birbirlerine eşit olmalıdır. Yani kişinin içinde bulunduğu koşullar göz önünde tutulmaksızın vergi yükünün eşit tutarlarda dağılımı amaçlanmaktadır. Eşit oranlı fedakarlık yaklaşımına göre; mükelleflerden varlıkları (veya gelirleri) yüksek olanların, düşük olanlara oranla toplumdaki daha fazla fayda sağladıkları düşüncesiyle, varlıkları yüksek olanların düşük olanlara oranla daha fazla vergilendirilmesi gerekmektedir. En az toplam fedakarlık yaklaşımına göre ise toplumu oluşturan kişiler vergilendirilirken, bir bütün olarak toplumun katlandığı toplam fedakarlık mümkün olan en düşük düzeyde olmalıdır. Bu yaklaşımda, mükellefler arasında vergi dolayısıyla bir eşitlik söz konusu olmamakta, verginin toplum açısından toplam bir yük olarak, en az fedakarlıkla nasıl sağlanabileceği düşünülmektedir (Düzgün, 2013).

Fedakarlıkta eşitlik görüşü, uygulama bakımından birçok güçlüğü sahiptir. Bir taraftan her bireyin duyduğu faydanın saptanmasındaki olanaksızlık, diğer taraftan vergiye tabi tüm unsurların belirli bir ölçüde göre değerlendirilmesindeki güçlük ve bireylerin ellerindeki ekonomik unsurlara atfettikleri önemdeki farklılık söz konusu güçlüklerin başlıcalarını oluşturmaktadır. Bu durum, ödeme gücünün fedakarlık yaklaşımı ile saptanması çalışmalarını yerine (en az geçim düzeyi, indirim ve oran uygulamalarında farklılaştırma gibi) daha objektif ölçülerin esas alınması gereğini ortaya çıkarmıştır (Akdoğan, 1980: 12).

### 3.1.3. Ödeme Gücü (Mali Güç, İktidar) İlkesi

Vergilemede mali güce göre vergilendirme, belirli bir karşılık veya fayda göz önüne alınmaksızın, kamu hizmetleri için her ferdin kendisini ve ailesini geçindirecek miktarın üstünde sahip olduğu servet ve gelire göre vergi yüküne katılmasını ifade eder. Kısaca mali güç ilkesine göre vergi yükü, vergi mükelleflerinin ödeme kapasitelerine uygun olarak dağıtılmalıdır (Türkkan, 2007: 73-74).

Günümüzde vergi yükünün dağılımında daha çok ödeme gücü ilkesinden yararlanılmaktadır. Aynı ödeme gücüne sahip olanların aynı miktarda vergi vermeleri, ödeme gücü yüksek olanların daha fazla vergi vermeleri şeklinde açıklanabilecek olan bu ilke, vergi sistemlerinin kurulmasında genel kabul görmüştür. Bu ilkeye göre vergilemede esas, kamusal faaliyetlerden sağlanan fayda değil, mükelleflerin vergi verme gücüdür (Gökbunar, 2009).

Vergilemede mali güce ulaşmada, ödeme gücünün neye göre ve nasıl belirleneceğinin kesin olarak belli olmaması ve eşitliğin çok değişik vergilerde nasıl sağlanacağını tatmin edici bir sonuca bağlanmamış olması nedeniyle, ödeme gücüne ulaşmak üzere üç teknik geliştirilmiştir. Bunlar; 1-Artan Oranlılık: Vergi yükümlüsünün eline geçen vergilendirilebilir gelir arttıkça, verginin matrahı büyüdükçe vergi yükümlüsünün ödediği verginin gelire olan oranının artmasıdır. 2-En Az Geçim İndirimi: Kişinin kendisini ve ailesinin yaşamını asgari düzeyde sürdürebilmesi için gerekli gelirin vergilendirilmemesini ifade eder (Saraçoğlu, 2009). Artan oranlı vergileme, ödeme gücüne genel yaklaşımı sağlarken, en az geçim indirimi toplum içinde özel olarak korunması gereken kişi veya grupları hedef almaktadır (www.ekodialog.com.tr). 3-Ayırma: Ayırma ilkesi, gelirin sadece tutarına göre değil, elde edildiği kaynak açısından da farklı ödeme gücünü temsil ettiği düşünülerek; çalışma karşılığında elde edilmiş olan emek gelirlerinin, bir birikimden kaynaklanan sermaye gelirlerine göre daha düşük oranlarda vergilendirilmesi olarak tanımlanabilir.

Artan oranlılığın, en az geçim indirimi ve ayırma ilkesinin ortak amacı; mükelleflerin ödeme güçlerine ulaşarak yapılacak vergilendirmenin adaletli bir yapı içerisinde biçimlendirilmesini ve uygulanmasını sağlamaktır. Bu nedenle ödeme gücünün saptanmasında, önemli rol oynayan söz konusu üç aracın kendi



içerisinde ayrı ayrı değerlendirilmesi ve belirtilen ortak amaca hizmet edecek bir yapıya kavuşturulması zorunludur (Akdoğan, 1980: 103).

Vergi yükünün ağır olmasının bir diğer sonucu da kayıt dışı ekonomiye yol açmasıdır. Çalışmalar göstermektedir ki vergi yükü ağırlaştıkça kayıt dışı ekonomiye yönelim artmaktadır (Sugözü, 2010: 24).

Vergide adaletin sağlanması açısından bütün mükelleflerin vergi yüküne ödeme güçleri göz önünde bulundurularak katılması gerekmektedir. Ancak söz konusu ilkeler ile ilgili olarak uygulamada aksaklıklar ortaya çıkabilmektedir.

### 3.2 MTV'nin Matrah ve Tarifesinin Vergi Adaleti Açısından İncelenmesi

Vergi matrahının vergi adaleti açısından taşıdığı önem; vergilemede esas alınan matrah çeşidinden ve matrahın saptanmasında göz önünde tutulan gider unsurları ile öteki indirimler bakımından mükelleflere tanınan olanaklardaki eşitlik ya da eşitsizlikten kaynaklanmaktadır.

Vergi matrahlarının, değer esası ve miktar esası olmak üzere iki çeşidi bulunmaktadır. Değer esası, para birimi olarak hesaplanan matrahlar üzerinden, genellikle yüzde olarak belirlenen oranlara göre verginin hesaplanması yöntemidir. Bu tip vergiler miktar üzerinden alınan vergilere göre daha adaletlidir.

Miktar esası ise, vergi konusunun değeri yerine, yaş, ağırlık veya hacminin göz önünde tutulmasıdır. Vergi, yaş, ağırlık veya hacim gibi ölçülerden hareketle birim başına belirlenir. Bu nedenle hesaplanan vergi parasal değeri düşük olan vergi konularında oransal olarak yüksek, yüksek parasal değerli unsurlarda ise hafif olmaktadır. MTV miktar üzerinden alınan bir vergi olduğu için söz konusu durum vergilemede adaletsizliğe yol açmaktadır.

Alınacak vergi tutarının saptanması için vergi matrahına uygulanan ölçüler olarak tanımlanabilecek vergi tarifeleri, vergi adaleti açısından taşıdığı önemin ortaya konulması bakımından, artan oranlı, eş oranlı ve tersine artan oranlı tarifeler olmak üzere üç grupta incelenmektedir. Artan oranlı vergiler, vergi matrahının artması karşısında, matraha uygulanacak oranın da artmasıdır. Eş oranlı vergiler, matrahta yükselme ya da düşme olmasına karşın, uygulanan oranın aynı kalmasıdır. Tersine artan oranlı vergiler ise, ödeme gücündeki değişimler vergi tutarı üzerinde etkili olmadığı için, ödeme gücü arttıkça, vergi tutarının ödeme gücüne oranının gittikçe azalması şeklinde ifade edilebilir (Akdoğan, 2008: 19). MTV tersine artan oranlı bir vergidir. Tersine artan oranlı bir vergi ise vergide adalet ilkesi ile bağdaşmamaktadır.

Türkiye'de otomobil ve taşıtlardan alınan MTV miktar esasına dayanan bir vergi olmakla birlikte, taşıtların yaşı, cinsi, kullanılış şekli, oturma yeri, motor silindir hacmi ve azami kalkış ağırlığı gibi kriterlere göre ayarlanmaktadır. Yaş sınırları ise I-II ve IV sayılı tarifelerin ilk grupları için sırasıyla 1-3, 1-6 ve 1-3 yıl aralıklar şeklinde belirlenmektedir. Bu durumda aynı silindir hacmindeki 50.000 TL'lik otomobil ile 500.000 TL'lik otomobil için aynı vergi ödenmektedir. Bu durum eşit oranlı fedakarlık yaklaşımına aykırılık teşkil etmektedir. Ayrıca mevcut uygulama özellikle aynı yaş grubundaki aynı taşıtların değerlerindeki farklılıkları vergiye yansıtımda başarısızdır. Sıfır kilometre otomobilin vergisi ile üç veya altı yaşındaki otomobilin vergisi aynıdır. Oysa otomobilin fiyatı ilk yıldan itibaren hızla düşmektedir. Bu durum vergilemede dikey adaleti zedelemekte ve tersine artan oranlılığı ortaya çıkarmaktadır.

Ülkemizde MTV (I) sayılı tarifedeki araçlar için silindir hacmine göre alınmaktadır. 2013 yılı Mayıs ayı sonu itibarıyla sayısı 17.440.148 olan toplam motorlu taşıt içerisinde I nolu tarifede bulunan otomobil ve motosiklet sayısı 11.608.150'dir (www.tuik.gov.tr). Görüldüğü gibi I nolu tarife, mükellef sayısı en fazla olan yani en çok vergiye tabi yapıldığı tarifiedir. Aynı silindir hacmindeki 50 bin TL'lik otomobil ile 500 bin TL'lik otomobil için aynı verginin ödendiği düşünüldüğünde, söz konusu adaletsiz uygulamanın etki edebileceği alanın genişliği görülmektedir.

### 3.3. MTV Mükellefleri Üzerindeki Vergi Yükünün Vergi Adaleti Açısından İncelenmesi ve Kasko Değeri Önerisi

Vergide eşitlik bireylerin kendi mali güçlerine göre genel vergi yüküne katılmalarını ifade etmektedir. MTV mükellefleri üzerindeki vergi yüküne vergide eşitlik ilkesi açısından bakıldığında MTV'nin vergide eşitlik ilkesine aykırı olduğu görülmektedir.

**Tablo 4.** Farklı Motor Güçlerine Göre Otomobillerin 2013 Yılı Vergi Yükü (MTV /Kasko Değeri (%))

Otomobil Markaları	Motor Hacmi (cc.)	Modeli	Araçın Kasko Bedeli (TL)	MTV (TL)	Vergi Yükü (MTV/ Araçın Kasko Bedeli (%))
BMW M3Cabrio	3999	2013	452.781	11.489	2.54
Cadillac Escalade 6.0 HYBRID	6000	2013	503.500	18.803	3.73
Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI COM. TIPT	2000	2013	101.200	2.295	2.27
Honda Accord 2.0 Executive OV	2000	2013	95.540	2.295	2.40
Ferrari FF	6262	2013	1.592.496	18.803	1.18
Chrysler Jeep Cherokee Limited 2.8 CRD	2800	2013	155.740	4.799	3.08
Ford Focus III Titanium 1.6 TDCI (115) 5K	1600	2013	60.670	827	1.36
Audi A4 1.8 TFSI 170 Multitronic PI	1800	2013	120.285	1.457	1.21
Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTD 105 Discintive	1600	2013	78.901	827	1.05
Honda Civic Sedan 1.6 (125) Dream (Y)	1600	2013	49.220	827	1.68
Ford Fiesta Titanium 5K 1.4i 96	1400	2013	37.570	827	2.20
Dacia Logan Ambiance 1.5 DCI 75 EURO5	1500	2013	27.500	827	3.00
Volkswagen Golf VII 1.4 TSI Highline TIP.	1400	2013	67.100	827	1.23

**Kaynak:** TÜRKKAN, a.g.t., www.gib.gov.tr, 2013, www.tsrsg.org, 2013

Yukarıdaki tabloda otomobillerin farklı motor güçlerine göre 2013 yılı vergi yükü gösterilmiştir (Türkkan, 2007: 88-90). Tablodaki rakamlar Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği-2013 verilerine göre ve 2013 yılı MTV Tarifesine göre güncellenmiştir.

Tablo 4'te de görüldüğü üzere kasko değeri 503.500 TL olan Cadillac sahibinin ödeyeceği MTV tutarı 18.803 TL iken katlandığı vergi yükü %3.73'tür. Kasko değeri 1.592.496 TL olan araç sahibinin ödeyeceği vergi de 18.803 TL'dir. Katlanacağı vergi yükü ise %1.18 ile Cadillac sahibinin katlandığı vergi yükünün yarısından daha azdır. Sahip oldukları araçlara göre biri diğerinin üç katından fazla mali güce sahipken ödedikleri verginin aynı olması adil değildir.

2013 model ve motor silindir hacimleri 1400-1600 cc. olan otomobillerden bazıları aynı tutarda MTV'ye tabidir. Kasko değeri 78.901 TL olan bir otomobil ile 27.500 TL olan bir otomobil için aynı tutarda vergi ödenmesi gerekmektedir. Yani ödeme gücü daha düşük olan kişinin vergi yükü, ödeme gücü daha yüksek olan kişiye oranla daha fazladır. Bu durumun da adaletli olduğundan söz edilemez.

MTV'nin konusu sahip olunan servet olduğuna göre, vergilendirme ölçüsü de bu servetin değeri olmalıdır. Aksi halde vergide eşitlikten ve vergi adaletinden söz edilemez. Verilen örneklerde de servet miktarı ile ödenmesi gereken verginin doğru orantılı olmadığı görülmektedir. Aynı ödeme gücüne sahip olandan aynı oranda vergi alınması vergi adaleti açısından daha uygun olacaktır.

Vergilendirme, kamu maliyesini zarara uğratmayacak şekilde, alınan toplam vergi değişmeden, kasko değeri üzerinden gerçekleştirilebilir. Tablo 4'te yer alan araçlar için ödenen toplam MTV 64.903 TL, araçların kasko değerleri toplamı ise 3.342.503 TL'dir. Ödenen toplam MTV, kasko değerleri toplamının yaklaşık %1,94174'ü kadardır. Her bir araçtan, kasko değerinin %1,94174'ü kadar vergi alındığında ödenen toplam MTV aynı kalacak ve kamu maliyesi zarara uğramamış olacaktır.

**Tablo 5.** Kasko Değeri Esas Alınarak Yapılacak Vergilendirme Sonucu Hesaplanan Yeni MTV Tutarları (2013)

Otomobil Markaları	Aracın Kasko Bedeli (TL)	Mevcut MTV Tutarı (TL)	Yeni MTV Tutarı ((Aracın Kasko Bedeli x 1,94174) / 100) (TL)	Azalış (-) Artış (+) (TL)
BMW M3Cabrio	452.781	11.489	8.792	-2.697
Cadillac Escalade 6.0 HYBRID	503.500	18.803	9.777	-9.026
Volkswagen Passat Variant 2.0 TDI COM. TIPT	101.200	2.295	1.965	-330
Honda Accord 2.0 Executive OV	95.540	2.295	1.855	-440
Ferrari FF	1.592.496	18.803	30.922	12.119
Chrysler Jeep Cherokee Limited 2.8 CRD	155.740	4.799	3.024	-1.775
Ford Focus III Titanium 1.6 TDCI (115) 5K	60.670	827	1.178	351
Audi A4 1.8 TFSI 170 Multitronic PI	120.285	1.457	2.336	879
Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTD 105 Discintive	78.901	827	1.532	705
Honda Civic Sedan 1.6 (125) Dream (Y)	49.220	827	956	129
Ford Fiesta Titanium 5K 1.4i 96	37.570	827	730	-97
Dacia Logan Ambiance 1.5 DCI 75 EURO5	27.500	827	534	-293
Volkswagen Golf VII 1.4 TSI Highline TIP	67.100	827	1.303	476
<b>TOPLAM</b>	<b>3.342.503</b>	<b>64.903</b>	<b>64.903</b>	<b>0</b>

**Kaynak:** TÜRKKAN, a.g.t., www.gib.gov.tr, 2013, www.tsr.org, 2013

Yukarıdaki tabloda kasko değeri üzerinden gerçekleştirilecek vergilendirme sonucunda her bir araç için hesaplanan yeni MTV tutarları ile mevcut duruma göre artış ve azalış tutarları gösterilmiştir. Tablodaki rakamlar Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği-2013 verilerine göre ve 2013 yılı MTV tarifesine göre güncellenmiştir. Yeni MTV artış ve azalış tutarları tarafımızca hesaplanmıştır

Tablo 5'te görüldüğü üzere kasko değerleri esas alınarak yapılan hesaplama sonucu her bir araç için ödenmesi gereken MTV tutarları değişmektedir. Yeni MTV tutarları bazı araçlar için azalmakta, bazıları için ise artmaktadır. Mevcut durumda kasko değeri Cadillac'ın yaklaşık 3,16 katı olan Ferrari sahibinin ödeyeceği vergi ile Cadillac sahibinin ödeyeceği vergi aynıdır. Yeni durumda ise Cadillac sahibinin ödeyeceği vergi azalırken, Ferrari sahibinin ödeyeceği vergi artmıştır. Ferrari sahibinin ödeyeceği yeni MTV tutarı, Cadillac sahibinin ödeyeceği yeni MTV tutarının yaklaşık 3,16 katı olmuştur. Böylece araç sahiplerinin ödeme güçleri arasındaki fark, ödeyecekleri MTV tutarlarına yansıtılmıştır.

Ayrıca mevcut durumda kasko değerleri birbirinden farklı olan Tablo 5' teki son beş araç için ödenen vergiler aynı iken, yeni durumda her bir araç için ödenecek vergi farklılaşmaktadır.

Araçların kasko değerleri ödeme gücü olarak esas alındığında, kasko değerlerindeki artışa göre belirlenecek bir vergilendirme gerçekleştirilebilmektedir. Böylece kasko değeri yüksek olandan daha yüksek, düşük olandan daha düşük vergi alınarak, vergileme daha adil hale getirilebilmektedir.

#### 4. MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİNİN AB ÜLKELERİ İLE TÜRKİYE AÇISINDAN KARŞILAŞTIRILMASI

MTV'nin Türkiye ve AB'nin önde gelen ülkelerindeki uygulamalarına bakıldığında teorik bir görüş ayrılığı olduğu görülmektedir. MTV, Türk Vergi Sistemi'nde servet vergisi kapsamında değerlendirilmekte ve vergi miktarı da bu doğrultuda hesaplanmaktadır. AB'deki uygulamalara bakıldığında ise MTV'nin yol ve çevre vergisi şeklinde değerlendirildiği göze çarpmaktadır.

AB'ye üye ülkelerde ortak amacın çevreyi korumaya yöneldiği görülse de, taşıtların vergilendirilmesi ile ilgili olarak üye ülkeler arasında bir uyumlaştırma söz konusu değildir. Tarife yapılarına bakıldığında vergi miktarının belirlenmesinde esas alınan kriterler farklılaşmaktadır (Karabacak, 2009).

AB üyesi ülkelerde MTV miktarı belirlenirken dikkate alınan kriterler yakıt tüketimi, ağırlık, silindir hacmi ve CO<sub>2</sub> emisyonu üzerinde yoğunlaşmaktadır. Ağırlık kriterinin önemli olmasının nedeni, araçların kullandıkları yola verdikleri hasarın toplam ağırlıkları ile doğru orantılı olmasından kaynaklanmaktadır. Böylece toplam ağırlığı arttıkça ödenmesi gereken vergi miktarı da artmaktadır. Yakıt tüketimi, silindir hacmi ve CO<sub>2</sub> emisyonu gibi kriterin kullanılmasının altında yatan neden ise çevreye zehirli gaz salınacağı düşüncesidir (Bozdoğanoglu, 2008).

Türk Vergi Sistemi'nde ise vergi miktarı belirlenirken dikkate alınan kriterler öncelikle aracın yaşı, daha sonra ise genel olarak motor silindir hacmidir. Ağırlık kriteri ise kamyon, kamyonet, çekici ve benzeri taşıtlarda dikkate alınmaktadır. Yaş ve motor silindir hacmi gibi kriterler, çevreye zehirli gaz salınımına neden olan unsurlar olarak düşünülmemekte ve vergilendirmede bu esas dikkate alınmamaktadır. Bu kriterler mali güç unsuru olarak düşünülmüş olmalarına rağmen, yukarıda anlatıldığı üzere, uygulama vergilemede adalet anlayışından da uzaktır.

## SONUÇ

Ülkemizde vergilemede adalet ilkesi açısından MTV incelendiğinde olumlu sonuçlar ortaya çıkmamaktadır. Türkiye'deki vergi sistemine genel olarak bakıldığında bu sonuç aslında hiç de şaşırtıcı bir sonuç değildir. Çünkü vergi adaleti açısından en önemli ölçütlerden birisi olan dolaylı ve dolaysız vergilerin toplam gelire oranı ülkemizde gelişmiş ülkelerin tersine dolaylı vergi oranının fazlalığından yanadır. Bu açıdan bakıldığında karar alıcılar dolaysız vergilerin azlığından yakınmakta ve bu yüzden dolaysız vergilerden taviz vermemekte ayrıca denetimi artırmaktan yana tavır almaktadırlar.

Dolaysız bir vergi türü olan MTV de bu olumsuzluktan payını almakta ve adil bir vergi türü olmaktan uzaklaşmaktadır. Oysa dolaysız vergilerin oranını yüksek tutmanın yolunun bir yandan gelir dağılımında adaletin sağlanması ve gelirlerin artırılması, diğer yandan reel sektörün güçlendirilmesi ve bunun sonucunda karlılığın artmasından geçtiği bilinmelidir. Çünkü bütün bunların neticesinde bir puan bile vergi oranı artırılmadan dolaysız vergiler artmış olacaktır. Oysa mevcut gelir dağılımındaki adaletsizlik giderilmeden ve üretim düzeyinde değişiklik olmadan dolaysız vergi oranlarının artırılması kayıt dışı ekonomiyi artıracaktır.

Genel politikaların bir sonucu olarak MTV'de yatay ve dikey eşitlikten uzak bir şekilde yapılan düzenlemeler vergilemede adalet ilkesine ters düşmektedir. Çalışmada aynı vergiyi ödeyen iki araçtan birisinin kasko değerinin diğerinin tam üç katı olduğu dikkati çekmektedir. Bu sonuç MTV hesaplanırken alınan ölçütlerin ne kadar doğru olup olmadığını gözler önüne sermektedir. MTV'nin konusu servet olduğuna göre verginin de bu servet ile orantılı olması gerekmektedir. Bu dengesizlik vergi adaleti ile birlikte araç firmalarına yapılan bir haksızlığı da içerisinde barındırmaktadır. Çünkü tüketici daha lüks olduğu halde daha az vergi ödeyeceği araca yönelecektir.

Araçların piyasa değerini belirlemek imkansız ya da çok büyük uğraşı gerektiren bir durum değildir. Kasko değerleri çok önemli bir veri teşkil edebilir. Ayrıca sıradan bir galeri çalışanı bile bütün araçların değerini bir çırpıda söyleyebilir. O halde hakkaniyet ölçütünde ortalama bir değer belirlenerek MTV hesaplanabilir.

MTV'nin Türkiye ve AB'nin önde gelen ülkelerindeki uygulamalarına bakıldığında farklı sınıflandırmalar göze çarpmaktadır. MTV, Türk Vergi Sistemi'nde servet vergisi kapsamında değerlendirilmekte ve vergi miktarı da bu doğrultuda hesaplanmaktadır. AB'deki uygulamalara bakıldığında ise MTV'nin yol ve çevre vergisi şeklinde değerlendirildiği göze çarpmaktadır. MTV hesaplanırken teşvik amaçlı olarak çevreyi daha az kirleten araçlara ayrıca bir indirim yapılması çevre kirliliğini azaltma açısından önem taşımaktadır.

## KAYNAKÇA

- Akdoğan, Abdurrahman, **Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi**, Gazi Kitabevi, 2008
- Akdoğan, Abdurrahman, (1980), "Gelir Vergisi Açısından Vergi Adaletine Teknik Bir Yaklaşım", **Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi** Yayın No:137, Maliye Fakültesi Yayın No:1, Maliye ve Vergi Hukuku Enstitüsü Yayın No: 9, Ankara 1980
- Arslan, Mehmet, **Türk Vergi Sistemi**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara 2004
- Aydın, Fazıl, (2013), **Hurdaya Ayrılan, Çalınan ve Trafikten Çekilen Araçlarda Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulaması**, [www.vergisorumlari.com.tr/makale\\_login.aspx?makaleno=1961](http://www.vergisorumlari.com.tr/makale_login.aspx?makaleno=1961), (Erişim Tarihi 30.07.2013)
- Bozdoğanoğlu, Burçin, (2008), "Motorlu Taşıtlar Alımında Uygulanan Vergiler ve Motorlu Taşıtlarda Vergilendirme Tekniğinin AB Uygulamaları İle Karşılaştırılması", **Yaklaşım Dergisi**, Sayı:192, Aralık.

- Çımat, Ali, Yayman, Derya, “Motorlu Taşıtlar Üzerindeki Mali Yükümlülükler”, **E-Yaklaşım**, Sayı:19, Şubat 2005, (Erişim Tarihi 10.03.2009)
- Demircan, Esra Siverekli, (2003), "Vergilendirmenin Ekonomik Büyüme ve Kalkınmaya Etkisi", **Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, Sayı: 21, Temmuz-Aralık 2003, Sayfa 97-116, Kayseri.
- Düzgün, Özden, (2013), **Vergilendirmede Adalet, Eşitlik ilkeleri ve İlintili Kavramlar**, www.muhasabetr.com/yazarlarimiz/ozden/003/, (Erişim Tarihi 30.07.2013)
- Edizdoğan, Nihat (2000), **Kamu Maliyesi (Kamu Gelirleri ve Vergi Teorisi)**, Ekin Kitabevi, Bursa.
- “En Az Geçim İndirimi”, www.ekodialog.comkamu\_maliyesien\_az\_gecim\_indirimi.html, (Erişim Tarihi 03.04.2009)
- Gökbunar, Ali Rıza, (2009), **Vergileme İlkeleri ve Küreselleşme**, http://www.canaktan.org/ekonomi/kamu\_maliyesi/maliye-genel/diger-yazilar/gokbunar-vergileme-ilkeleri.pdf, (Erişim Tarihi 15.03.2009)
- Jamali, Tarık (2007), **Ekolojik Vergiler (Çevre Vergileri)**, Yaklaşım Yayınevi, Ankara
- Karabacak, Hakan, “Avrupa Birliği’nde Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesi”, **E-Yaklaşım**, Sayı:12, Temmuz 2004
- Kızılot, Şükrü, (2013), **2013’te daha az otomobil vergisi ödemek ister misiniz?**, http://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/22279493.asp, (Erişim Tarihi 30.07.2013).
- Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu, Kanun No: 197, Kanun Tarihi: 18.02.1963, Resmi Gazete Sayısı: 11342, Resmi Gazete Tarihi: 23.02.1963
- Motorlu Taşıtlar Vergisi Sirküleri/1, Konu: Çalınan ve trafikten çekilen araç sahiplerinin motorlu taşıtlar vergisi mükellefiyeti ile ilgili hususlar, Sayı: Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu-1/2004-1, Tarih: 28/06/2004
- Orhaner, Emine (2000), **Kamu Maliyesi**, Gazi Kitabevi, 3. Baskı, Ankara.
- Öncel, Mualla, Kumrulu, Ahmet, Çağan, Nami, **Vergi Hukuku**, Turhan Kitabevi, Ankara 2008
- Özdemir, Biltekin (2009), "Küresel Kirlenme Sürdürülebilir Ekonomik Büyüme ve Çevre Vergileri", **Maliye Dergisi**, S. 156, Ocak-Haziran 2009, s. 1-36.
- Pehlivan, Osman, **Vergi Hukuku**, Derya Kitabevi, Trabzon 2007
- Saraçoğlu, Fatih, (2009), **Asgari Geçim İndirimi (En Az Geçim İndirimi):Türkiye İçin Öneriler**,http://w3.gazi.edu.trwebfatihsaracoglundosyalarakademik\_calismalarmakaleler\_makale\_22.pdf/, (Erişim Tarihi 03.04.2009)
- Savaş, Abdullah, (2009), **İktisadi, Sosyal ve İdari Açından Vergileme İlkeleri**, www.muhasabenet.netmakale\_abdullah%20savas\_iktisadi%20sosyal%20ve%20idari%20acidan%20vergileme, (Erişim Tarihi15.03.2009).
- Sugözü, İbrahim Halil (2010), **Kayıt Dışı Ekonomi ve Türkiye**, Nobel Yayınevi, Ankara.
- Şenyüz, Doğan, **Türk Vergi Sistemi Dersleri**, Ekin Kitabevi, 2004
- Temel İstatistikler-Ulaşım ve Haberleşme-Motorlu Kara Taşıt Sayısı, E.T. 30.07.2013, www.tuik.gov.tr
- Turhan, Salih (1998), **Vergi Teorisi ve Politikası**, Filiz Kitabevi, İstanbul.
- Türkkan, Arzu, (2007), “Mali Güç İlkesi Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Değerlendirilmesi”, **Yanlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Uluatam, Özhan (2011), **Kamu Maliyesi**, İmaj Yayınevi, Ankara.
- Üstün, Ümit Süleyman (2012), "Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik Ve Adil Olarak Düzenlenmesi", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. XVI, Y. 2012, S. 1, s.153-190
- Vergi Usul Kanunu, Kanun No:213, Kanun Tarihi: 04.01.1961, Resmi Gazete Sayısı: 10703, Resmi Gazete Tarihi: 10.01.1961
- Yereli, Ahmet Burçin ve Ata, Ahmet Yılmaz (2011), “Vergi Adaletine Ulaşma Yöntemleri Çerçevesinde Fayda İlkesinin Teorik Açından Değerlendirilmesi”, **Maliye Dergisi**, Sayı:161, Temmuz -Aralık 2011, ss. 21 – 32

28 seri nolu Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği, Resmi gazete sayısı: 26382, Resmi gazete tarihi: 20.12.2006

40 seri nolu Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği, Resmi gazete sayısı: 28249, Resmi gazete tarihi: 30.03.2012

42 seri nolu Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği, Resmi Gazete Sayısı: 28514 (4. Mükerrer), Resmi Gazete Tarihi: 31.12.2012

[www.gib.gov.tr](http://www.gib.gov.tr), E.T. 30.07.2013

[www.tsrbsb.org](http://www.tsrbsb.org), E.T. 30.07.2013