

Türkiye’de Otomobil ve Ticari Araçlardan Alınan Özel Tüketim Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevresel Etki ve Vergi Adaleti Bakımından Değerlendirilmesi

An Evaluation of the Special Consumption Tax and Motor Vehicle Tax Levied on Automobiles and Commercial Vehicles in Turkey in Terms of Environmental Impact and Fairness in Taxation

Ahmet SOMUNCU ^{1*}

Nuh Naci Yazgan Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Kayseri

Özet: Teoride, emisyon vergileri, salınan sera gazı emisyonu birimi başına ödenen vergilerdir. Dünya’da son yıllarda motorlu taşıtlardan alınan servet ve tüketim vergileri, emisyonla ilgili vergilere dönüşme yolundadır. Pek çok ülke düşük emisyonla sahip motorlu taşıtları ödüllendirme, yüksek emisyonla sahip motorlu taşıtları cezalandırma yönünde vergi politikaları oluşturmaktadır. Vergi adaletinin temel amacı ise, vergi yükünün bireyler arasında dengeli bir şekilde dağıtılmasını sağlamaktır. Vergilendirmede adalet, eşit durumdakilerin eşit muameleye tabi tutulmalarına ve verginin ödeme gücü ile orantılı olması demektir. Daha düşük emisyon salımına sahip araçlardan daha düşük, yüksek emisyon salımına sahip araçlardan ise daha fazla vergiye tabi olması vergilendirmede adalet ilkesine uygundur. Ancak, Türkiye’de motorlu araçların emisyon salımını esas alan bir vergilendirme rejimi söz konusu değildir. Bu çalışmada, Türkiye’de satılan binek otomobilleri ile ticari araçlardan alınan Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin (MTV) emisyon salımı ve vergi adaleti bakımından karşılaştırılması amaçlanmıştır. Çalışma, motorlu kara taşıtları ile sınırlanmış olup, hava ve deniz taşıtları çalışma kapsamı dışında bırakılmıştır. Çalışmada ayrıca içten yanmalı motorlu binek otomobillerinden silindir hacmi 1.6 litreyi geçmeyenler, hibritler ve sadece elektrik motorlu olanlar incelenecektir. Son olarak, yük taşımaya mahsus araçlardan toplam ağırlığı 3.5 tonu geçmeyen kapalı kasa ve açık kasalı kamyonetler değerlendirilecektir.

Anahtar kelimeler: Özel Tüketim Vergisi, Motorlu Taşıtlar Vergisi, vergi adaleti, emisyon salımı, otomobiller, ticari araçlar

Abstract: Theoretically, emission taxes are taxes paid per unit of greenhouse gas emissions released. In recent years, wealth and consumption taxes taken from motor vehicles in the world are evolving into emission-based taxes. Many countries establish tax policies that reward low-emission motor vehicles and penalize high-emission motor vehicles. The main purpose of fairness in taxation is to ensure a balanced distribution of tax burden among individuals. Fairness in taxation means that those in equal standing are treated equally and that taxes are proportional to their ability to pay. It is in accordance with the principle of fairness in taxation that vehicles with lower emissions are subject to lower tax rates, whereas vehicles with higher emissions are subject to higher tax rates. However, in Turkey, there is no taxation regime based on emissions of motor vehicles. This study aims to compare the Special Consumption Tax (SCT) and Motor Vehicles Tax (MTV) levied from passenger cars and commercial vehicles sold in Turkey, in terms of emissions and fairness in taxation. The study is limited to motor land vehicles, excluding air and sea vehicles from the scope of the study. In addition, this study examines passenger cars with internal combustion engine and cylinder volume not exceeding 1.6 liters, hybrid passenger cars and passenger cars with only electric motors. Lastly, cargo carrier vehicles with closed box or open box van, with a total weight not exceeding 3.5 tons are evaluated in the study.

Keywords: Special Consumption Tax, Motor Vehicle Tax, Fairness in Taxation, Emission, Automobiles, Commercial vehicles

¹ İletişim: asomuncu@gmail.com

* Bu çalışma 12-14 Ekim tarihleri arasında yapılan TÜCAUM 2022 Uluslararası Coğrafya Sempozyumu’nda sunulan tebliğden üretilmiştir.

Türkiye’de Otomobil ve Ticari Araçlardan Alınan Özel Tüketim Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevresel Etki ve Vergi Adaleti Bakımından Değerlendirilmesi

1. Giriş

Karbon vergisi, karbondioksit (CO₂) emisyonunu azaltmak amacıyla tüketilen fosil yakıtın karbon içeriğine bağlı olarak alınan bir satış ve emisyon vergisidir. Emisyon vergileri, salınan sera gazı emisyonu birimi başına ödenen vergilerdir. Tüketiciler, her enerji tüketiminde vergi ödemek zorunda olduklarından CO₂ emisyon miktarını azaltmada karbon vergilerinin etkin bir araç olduğu, sürdürülebilir kalkınmayı ve iklim değişikliğinin önlenmesine katkıda bulunacağı ileri sürülmektedir. Son yıllarda ülkeler düşük emisyonlu motorlu taşıtları ödüllendirme, yüksek emisyonlu motorlu taşıtları cezalandırma yönünde vergi politikaları oluşturmaktadır. Bu çalışmada Türkiye’de kayıt ve tescile tabi binek otomobilleri ile hafif ticari araç olarak nitelendirilen yük taşımaya mahsus araçlar teknik özellikleri bakımından karşılaştırılacaktır. Bu karşılaştırmada söz konusu araçların Türkiye’deki ilgili vergi kanunlarındaki vergileme ölçüleri bakımından tabi oldukları ÖTV ve MTV’nin CO₂ salımı ve vergi adaleti bakımından sonuçları analiz edilecektir. Çalışma, motorlu kara taşıtlarından binek otomobilleri ve yük taşımaya mahsus “hafif ticari araçlar” ile sınırlandırılmış olup, hava ve deniz taşıtları çalışma kapsamında dışarıda bırakılmıştır. Ayrıca, içten yanmalı binek otomobillerinden silindir hacmi 1.6 litreyi geçmeyenler, hibritler ve sadece elektrik motorlu olanlar ile yük taşımaya mahsus “hafif ticari araçlardan” toplam ağırlığı 3.5 tonu geçmeyenler değerlendirme konusu yapılacaktır.

2. Motorlu Araçlarda Emisyon Salımına Göre Vergilendirmenin Sebepleri

Çevre ve iklim değişikliği sorunlarının çözümü için ülkelerin kamusal çözüm olarak yeşil ekonomiye geçişi destekleyen makroekonomik politikalara yöneldiği görülmektedir. Bu yöndeki kamusal politikaların önemli araçlardan birisi de yeşil vergilerdir. Yeşil vergiler ekolojik dengenin korunması ve çevresel kaygılar sebebiyle günümüzde hükümetler tarafından sıkça gündeme getirilen önemli bir vergi olma özelliği kazanmıştır (Bolahatoglu, 2022a: 1). Bu tür politikaların temelini oluşturan yaklaşımın, daha az fosil yakıt tüketilmesine yönelik teknolojileri teşvik edeceği; bu sayede, ülkelerin fosil yakıtta olan bağımlılığını azaltarak ekonomik fayda ve parasal tasarruf sağlayacağı savunulmuştur. Fosil yakıt tüketen motorlu araçların motor hacmi yükseldikçe CO₂ salımı artacağından, ödenecek vergi de yükselecektir. Bu durumda tüketiciler daha az vergi ödemek için daha az CO₂ salımı olan araçlara yönelecektir. Araç üreticileri de daha az CO₂ salımı olan, hatta sıfır emisyonlu araç üretimine yönelmek zorunda kalacaktır. (Erdoğan, 2016a: 22). Yönlendirici vergilendirme olarak adlandırılan vergi politikaları uygulanarak, çevreye daha fazla zarar veren davranışların caydırılması, daha az zarar veren faaliyetlerin özendirilmesi sağlanabilecektir (Üstün, 2012:160). Sonuç olarak devletlerin CO₂ salımına göre vergilendirme politikaları “Çok kirleten araç, çok vergi öder” şeklinde özetlenebilir. Emisyona yol açan ekonomik faaliyetleri caydırmak (ekstra-fiskal amaç) için bu faaliyetlere uygulanacak vergi oranının yüksek olması gerekir.

2.1. Motorlu Taşıtlardan Alınan Vergiler

Motorlu taşıtlardan çeşitli hukuki ve ekonomik sebeplerle vergi alınmaktadır. Bu vergiler, motorlu araçların kayıt ve tescilinden alınan tüketim ve tescil vergileri, motorlu taşıtlara sahip olmaktan dolayı alınan servet vergileri, motorlu taşıtların kullanımı sırasında alınan akaryakıt tüketim ve diğer tüketim tipi vergiler olabilmektedir.

2.1.2. Motorlu taşıtların kayıt ve tescilinden alınan vergiler

Dünyada çoğu ülkede bu gruptaki hukuki ve ekonomik işlem vergilerine rastlanmaktadır (Hacıköylü, 2017: 8). Günümüzde daha çok Katma Değer Vergisi (KDV) ve ruhsat harçları gibi tescilden kaynaklanan mali yükümlülükler görülmektedir. Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde tüm araçlar (yeni araçlar, ikinci el araçlar, binek araçlar, karavanlar, ticari araçlar, otobüs vb.) satın alındığında ortalama %20 oranında KDV’ye tabidir. KDV için kayıtlı bir vergi mükellefinden, geçerli fatura fiyatı üzerinden KDV alınır. Bunun dışında yeni araçların ilk defa tescili sırasında tescil vergisi alınan ülkeler de bulunmaktadır. Tescil vergileri %17-%25 arasında değişmektedir. Motorlu taşıtların satış fiyatı, CO₂ salımı, silindir hacmi, yakıt cinsi gibi kriterlere göre tescil vergileri uygulanmaktadır (The European Automobile Manufacturers Association-ACEA, 2022). Türkiye’de ise, 2002 yılından itibaren motorlu taşıtlardan binek otomobilleri ve arazi taşıtlarının ilk iktisabında (edinilmesinde), bir defaya mahsus

olmak üzere %45-220 oranında ÖTV ve ayrıca %18 oranında KDV alınmaktadır. Ticari araçlarda ise %1-15 arasında ÖTV ve %18 KDV alınmaktadır.

2.1.3. Motorlu taşıtlara sahip olmaktan dolayı alınan servet vergileri

Bütün dünyada servet vergilerinin en tipik olanlarından birisi MTV'dir. Bu vergi çoğunlukla motorlu kara taşıtları, hava taşıtları ve deniz taşıtlarını vergilendirdiği için özel bir servet vergisi niteliğindedir (Şenyüz vd., 2022:467). MTV bütün dünyada bir motorlu taşıta sahip olmanın ve satın alma gücünün bir göstergesi olarak uygulanan yaygın bir servet vergisidir. Bu vergi devlete gelir sağlamanın yanında, son yıllarda ulaşım, sağlık ve çevre politikalarının uygulanmasında da önemli bir yere sahip olmuştur. Türkiye'de uygulanan MTV'de ise araçların, değeri, motor hacimleri ve yaşları esas alınmaktadır. Dolayısıyla MTV'nin hesaplanmasında aracın değeri dışında motorlu araç sahiplerinin mali güçleri ve çevreye yapılan CO2 salımı göz önünde bulundurulmamaktadır. Bu durum, uygulamanın anayasada belirtilen vergilendirmede adalet ve çevrenin korunması ilkelerine uygun olmadığını göstermektedir (Erdoğan, 2016:i).

2.1.3.1 AB Ülkeleri ve Bazı OECD ülkelerinde uygulanan CO2 bazlı MTV uygulamaları

AB üyesi ülkelerde karayolu taşımacılığının kaynaklanan toplam CO2 emisyonunun %29'u ulaştırmadan kaynaklanmaktadır. Bu nedenle, AB üyesi ülkelerde 2000'li yılların başından itibaren CO2 esaslı motorlu taşıtlar vergisi çevre sorunlarıyla mücadelede önemli bir araç konumundadır (Ulusoy ve Akdemir, 2013: 90). AB üyesi ülkelere uygulama örnekleri (Odabaş ve Hayrulloğlu, 2017:55-60) incelendiğinde, MTV uygulamalarının çevreyi gözetilen yönlü politikalar içerdiği görülmektedir. Örneğin, bazı ülkelerde 1 Ocak 2016 tarihi itibarıyla, özel amaçlı olarak da kullanılan şirket otomobillerinin satın alındığı yıldaki CO2 emisyonları dikkate alınmaktadır. Eğer, 2020 yılından itibaren satın alınan otomobiller için araç emisyonları belirlenen CO2 emisyon limitlerini aşmıyorsa, satın alma yılına bağlı olarak toplam fayda aylık satın alma fiyatının (KDV, akaryakıt tüketim vergisi) %1,5'i üzerinden hesaplanmamaktadır. Bu tür araçların 31 Mart 2020 ve 2020'den 2025'e aşağıdaki şekilde düşürülmesi gerekmektedir (The European Automobile Manufacturers Association-ACEA, 2022).

Çizelge 1. AB Ülkelerinde şirketlere binek otomobilleri ait CO2 salımı hedefleri.

Yıl	Hedef CO2 Emisyon miktarı
2021	138
2022	135
2023	132
2024	129
2025	126

Ülkelere göre farklı vergilendirme rejimleri olsa da CO2 emisyonuna göre vergilendirmenin pek çok ülkede giderek daha da önem verilen bir politika olarak uygulandığı görülmektedir. Örneğin, Avusturya'da elektrik motorlu otomobiller vergi dışı bırakılmıştır. Şirket otomobillerinin vergilendirilmesi de CO2 emisyonuna göre hesaplanmaktadır. Belçika'da CO2 emisyonuna göre vergilendirmeyi esas alan, cezalandırma yönü de bulunan çok çeşitli uygulamalar bulunmaktadır. Şirket otomobillerinin kullanımı ile ilgili harcamalarının kurumlar vergisinin hesaplanmasında gider olarak indirilebilmesi CO2 emisyonlarına dayandırılmıştır. Valon Bölgesi'nde, 146 gr/km'den çok emisyon yapan otomobiller ceza verilmesi, Flanders'de tescil vergisinin; egzoz emisyon standartları, yakıt ve yaşlarının yanı sıra CO2 emisyonlarına dayalı olması, Flaman Bölgesi'nde 1 Ocak 2016'dan itibaren CO2 emisyonuna dayalı yeni "yeşil" plaka" vergisi uygulamaya konulması gibi düzenlemeler dikkat çekicidir. Finlandiya'da otomobillerin tescilinde %5 ila %50 arasında değişen oranlarda, CO2 emisyonuna dayanan tescil vergisi alınmaktadır. Fransa'da ödül-ceza sistemine dayanan bir vergi rejimi mevcuttur. Örneğin, yeni bir elektrikli ya da hibrit elektrikli otomobil satın alınması için "ekolojik bonus"² adı altında nakit destek verilmektedir. Şirket otomobillerinin vergilendirilmesi CO2

² Detaylı bilgi için bkz. <https://www.primealaconversion.gouv.fr/dboneco/accueil/>

Türkiye’de Otomobil ve Ticari Araçlardan Alınan Özel Tüketim Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevresel Etki ve Vergi Adaleti Bakımından Değerlendirilmesi

emisyonlarına dayandırılmaktadır. 130gr/km CO2 emisyon salımını aşan otomobillerden ceza niteliğinde fazla vergi alınmaktadır. Hollanda’da da şirket otomobillerinin vergilendirilmesinde CO2 emisyonu esas alınmaktadır. Otomobillerin tescilinde alınan vergi, otomobillerin CO2 emisyonuna bağlı olarak hesaplanmaktadır. En fazla 50 gr/km CO2 emisyon yayan otomobiller yıllık dolaşım vergisinden istisna tutulmaktadır. İsveç’te yeni bir elektrikli ya da hibrit elektrikli otomobil satın alınmasında veya CO2 emisyonu 50 gr/km’yi aşmayan otomobillerde 10.000, 0 gr/km olan otomobillerde 70.000 İsveç Kronu (SEK) ikramiye verilmektedir (Odabaş ve Hayrulloğlu, 2017b: 57-60).

OECD üyesi ülkeler kapsamında yapılan bir incelemede (Bolahatoğlu, 2022:197) her ülkenin kendi belirlediği kurallar bulunduğu dikkat çekmektedir. İnceleme sonuçlarına bakıldığında; OECD üyesi 19 ülkede motorlu taşıtlar vergisi CO2 emisyon salımına göre hesaplandığı; sadece Polonya’da CO2 veya başka herhangi bir emisyonla dayalı motorlu taşıt vergisi bulunmadığı görülmektedir. Öte yandan, çevresel kaygılara cevap veren MTV mükellefleri vergi indirimi ve muafiyetleri ile ödüllendirilip tam tersine çevreyi daha fazla kirleten motorlu araç kullanan mükellefler vergi ile cezalandırılmaktadır.

3. Türkiye’de Motorlu Taşıtlardan Alınan Vergiler

3.1. ÖTV

3.1.1. Motorlu taşıtlardan alınan ÖTV’nin kısa tarihçesi ve gerekçesi

Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine Dair Türkiye Ulusal Programında yer alan ve 12.06.2002 tarihli Resmî Gazete ‘de yayımlanarak 01.08.2002 tarihinde yürürlüğe giren 4760 sayılı kanun ekindeki listelerdeki mal ya da mal grupları ÖTV’ye tabi tutulmaya başlanmıştır. ÖTV’nin yürürlüğe girmesiyle birlikte değişik kanunlar çerçevesinde yer alan on altı adet vergi, fon, harç ve pay yürürlükten kaldırılmıştır. Motorlu taşıtlardan alınan Taşıtlar Alım Vergisi, Ek Taşıtlar Alım Vergisi ve Çevre Fonu, Trafik Tescil Harcı, Eğitime Katkı Payı ve Özel İşlem Vergisi yürürlükten kaldırılmış; kaldırılan bu vergi ve benzeri mali yükümlülükler ÖTV çatısı altında birleştirilmiştir. Böylece 1985 yılında uygulanmaya başlanan Katma Değer Vergisinden (KDV) sonra harcama vergilerine ÖTV de dahil olmuştur.

3.1.2. ÖTV Kanunu bakımından çalışma kapsamındaki motorlu taşıtların vergilendirmede esas alınacak tanımlar

ÖTV Kanununa ekli (II) sayılı listede çalışma kapsamına giren iki tür araç şu şekilde tanımlanmıştır:

I- Binek otomobilleri ve esas itibarıyla insan taşımak üzere imal edilmiş motorlu taşıtlar.

II- Yük taşımaya mahsus motorlu taşıtlar, özel amaçlı motorlu taşıtlar.

ÖTV Kanunu (II) sayılı listeye göre Türk Gümrük Tarife Cetvelinin (TGTC), 87.03 tarife pozisyonunda sınıflandırılan ambulanslar, mahkûm taşımaya mahsus arabalar, cenaze arabaları, itfaiye öncü arabaları gibi özel amaçla yapılmış motorlu taşıtlar ÖTV’ye tabi değildir.

Öte yandan ÖTV Kanunu uygulamasında, motorlu taşıtların teknik tanımlarının neye göre yapılacağı ilgili genel tebliğde şu şekilde açıklanmıştır: “*ÖTV’nin konusuna giren malların tanımlanmasında, Türk Gümrük Tarife Cetvelinde yer alan tanımlamalar dikkate alınır. 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 18/2/1963 tarihli ve 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu, Karayolları Trafik Yönetmeliği, Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onay Yönetmeliği gibi diğer mevzuatta yer alan tanımlar dikkate alınmaz. Ancak, Türk Gümrük Tarife Cetveli ve İzahnamesinde tanımlama veya açıklama olmadığı durumlarda, Gelir İdaresi Başkanlığınca yapılan belirleme ve açıklamalar doğrultusunda işlem tesis edilir.*”

Dolayısıyla, motorlu taşıtlardan alınan ÖTV’nin hesaplanmasında teknik detaylar ve kavramsal bakımdan çok da açık olmayan, çok başlı bir mevzuat söz konusudur.

Buradan hareketle, vergilendirmeye esas olan binek otomobilleri ve eşya taşımaya mahsus araçların teknik tanımları örnekler de vererek açıklığa kavuşturulmaya çalışılacaktır.

3.1.2.1. Binek otomobilleri

Tanım: ÖTV Kanununda “otomobil” veya “binek otomobili” ile ilgili teknik bir tanım bulunmamaktadır. Bunun yerine ÖTV Kanuna ekli (II) sayılı listede, TGTC’nin gümrük tarife istatistik pozisyonları (GTİP) esas alınmaktadır. Bu tarifede 87.03 pozisyonunda “Binek otomobilleri: Esas itibariyle insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıtlar” şeklinde bir tanım görülmektedir.

Karayolları Trafik Kanunu (KYTK) ve ilgili Karayolları Trafik Yönetmeliğinde (KYTY) otomobil tanımı şöyle verilmiştir: “Yapısı itibariyle, sürücüsü dahil en fazla dokuz oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu taşıttır.”

KYTY Tanımlar başlıklı 3’ncü maddesinde daha detaylı bir sınıflandırma yapılmıştır. Ancak bu tanımları görsel olarak da açıklamak gerekmektedir.

Buna göre; M Sınıfı araçlar, en az dört tekerlekli ve yolcu taşımada kullanılan motorlu araçlardır.

M1 Sınıfı araçlar; yolcu taşımada kullanılan ve sürücü dahil en fazla 9 oturma yeri olan motorlu araçtır.

3.1.2.2. Arazi Taşıtları (G Sınıfı)

N1 sınıfı araçlardan azami kütlesi 2 tonu aşmayanlar ve M1 sınıfındaki motorlu araçlar, en az bir ön dingili ve en az bir arka dingili eşzamanlı tahrikli olarak tasarlanmış, bir dingilinin tahriki ayrılabilen araçlar dâhil ve en az bir diferansiyel kilit mekanizması veya buna benzer işlevde en az bir mekanizması varsa ve tek araç için hesaplanan % 30’luk bir eğimi tırmanabiliyorsa, arazi tipi araç olarak kabul edilir.

N1 sınıfı araçlardan azami kütlesi 2 tonu aşanlar ile N2, N3, M2 ve M3 sınıfı araçların arazi taşıtı sayılabilmesi için Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliğindeki şartları taşımaları gerekmektedir.



Şekil 1. GTİP 87.03 ve KYTY’ne göre binek otomobili ve arazi taşıtı tanımı kapsamında sayılan araçlar.

Şekil 1’de görülen binek otomobillerinden 1.600 cc motor hacmini aşmayanların ÖTV oranları Çizelge 2’de görülmektedir.

3.1.2.3. Yük taşımaya mahsus araçlar

Tanım: Bu araçlar herhangi bir mevzuata dayalı olmaksızın “hafif ticari araç” olarak nitelendirilmektedir. Esas olarak KYTY’de bu araçlar şu şekilde tanımlanmıştır: “N Sınıfı-En az dört tekerlekli ve yük taşımada kullanılan motorlu araçlardır”.

KYTK’ya göre N1 Sınıfı: Yük taşımada kullanılan ve azami ağırlığı 3.5 tonu aşmayan motorlu araçtır. Bu araçlar kapalı kasa kamyonet veya açık kasalı kamyonet olarak tescil edilmektedir. Açık kasalı kamyonetler ise çift kabin (1+1), (1+2) veya (1+3) olarak satılmakta ve tescil edilmektedir.

Türkiye’de Otomobil ve Ticari Araçlardan Alınan Özel Tüketim Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevresel Etki ve Vergi Adaleti Bakımından Değerlendirilmesi

Çizelge 2. ÖTV Kanunu (II) sayılı listeye göre binek otomobillerinin tabi olduğu ÖTV oranları Motor silindir hacmi 1600 cm³ü geçmeyenler.

Özel tüketim vergisi matrahı 120.000 TL’yi aşmayanlar	% 45
Özel tüketim vergisi matrahı 120.000 TL’yi aşp, 150.000 TL’yi aşmayanlar	%50
Özel tüketim vergisi matrahı 150.000 TL’yi aşp, 175.000 TL’yi aşmayanlar	%60
Özel tüketim vergisi matrahı 175.000 TL’yi aşp, 200.000 TL’yi aşmayanlar	%70
Özel tüketim vergisi matrahı 200.000 TL’yi aşanlar	%80

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı, 24/11/2022 tarih ve 32023 sayılı Resmî Gazete ’de yayımlanan ve 6417 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı ile Özel Tüketim Vergisi matrahlarının yeniden tespiti hakkındaki ekli kararın yürürlüğe konulmasına ilişkin karardan önce 13/01/2022 tarihinde yürürlükte olan tutar ve oranlardır.

3.1.2.3.1. Kapalı kasa kamyonetler

ÖTV Kanunu (II) sayılı listede 87.04 pozisyonunda gösterilen kapalı kasa kamyonetler:

Yük taşımaya mahsus motorlu taşıtlar (Yalnız kayıt ve tescile tabi olanlar)

1+1 koltuklu, şoför ve öndeki yolcunun arkasındaki kısımda emniyet kemerleri veya emniyet kemeri montajı için tertibat, koltuk ve emniyet ekipmanı montajı için sabit tertibat, kargo kısmında araçların yolcu bölümlerinde bulunan konfor özellikleri ve iç döşemeleri (yer kaplamaları, havalandırma, iç aydınlatma, küllükler) bulunmayan, iki yan panel boyunca arka camları bulunan (en arkada yük bölümünün sağ ve sol taraflarında cam bulunsun bulunmasın) veya bulunmayan; şoför ve öndeki yolcuların bölümü ile insan veya eşya taşınması için kullanılan arka bölüm arasında sabit bir panel veya bariyer bulunan kapalı kasa motorlu taşıtlar ise 87.04 tarife pozisyonunda sınıflandırılmaktadır. Azami yüklü kütlesi 4700 kilogramı geçmeyip, sürücü sırasından başka oturma yeri veya sürücü sırası dışında yanda pencereleri olanlar ÖTV Kanunu (II) sayılı listede 87.03 GTİP pozisyonunda gösterilmiş ve bu araçlar şu şekilde tanımlanmıştır: “Yük taşımada kullanılıp azami ağırlığı 3,5 tonu aşmayan ve yolcu taşıma kapasitesi (Yolcu taşıma kapasitesi sürücü dahil toplam yolcu sayısının 70 kilogramla çarpılması suretiyle hesaplanır. Bu hesaplamada koltuk olmasa dahi, koltuk montajı için bulunan sabit tertibatlar da koltuk olarak dikkate alınır) istiapa haddinin (bir aracın güvenle taşıyabileceği sürücü ve yolcu dahil toplam yük ağırlığı) %50’sinin altında olan motorlu araçlardan (bütün tekerlekleri motordan güç alan veya alabilenler, binek otomobilleri, steysin vagonlar, yarış arabaları, arazi taşıtları hariç)”.

Aşağıda görüldüğü gibi bu araçlar aslında yük/eşya taşımak üzere imal edilmiş araçlardır ve trafik siciline kapalı kasa kamyonet olarak tescil edilmektedir. Ancak, ÖTV kanunu yürürlüğe girdikten sonra ortaya çıkan tanım karmaşasını gidermek ve sektöre mahsus yasal düzenlemeler sonucunda Türkiye’de motorlu taşıtlar alanında yeni bir motorlu araç sınıfı yaratılmıştır. İsimleri minivan, combivan, combi, combimix, MCV, hafif ticari, panelvan, yandan camlı kamyonet vb. şeklinde adlandırılrsa da; teknik ve donanım açısından binek otomobilleri ile büyük ölçüde benzerlik gösteren bu araçlara binek otomobillerine nazaran çok avantajlı bir ÖTV oranı uygulanarak vergiye tabi tutulmaktadır (Somuncu ve Ayyıldırım, 2022: 66).

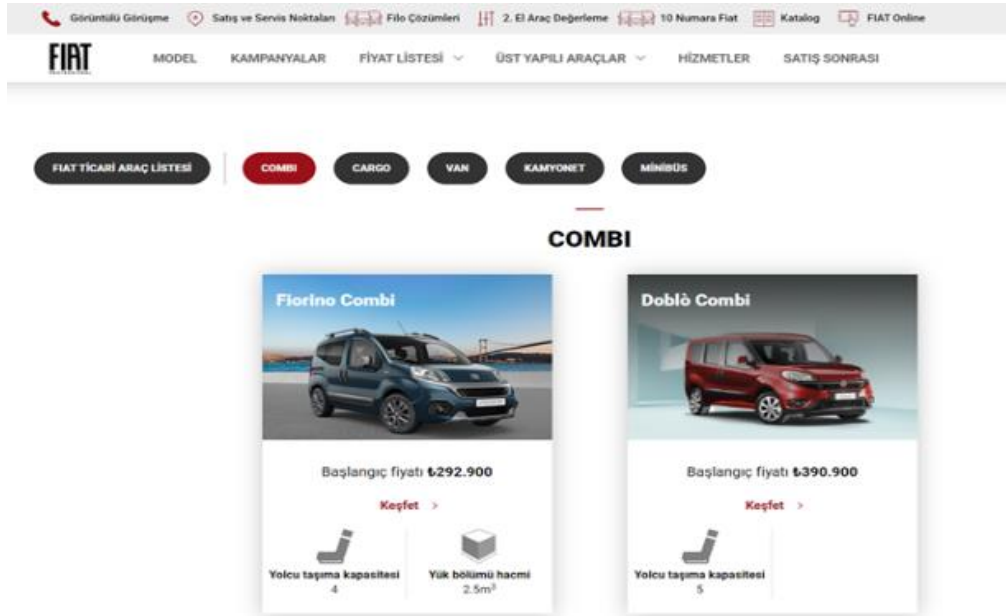
Türkiye’de bu sınıftaki araçların üretimini yapan bir markanın ticari araçlara ait web sayfasındaki “Combi” ve “Yolcu taşıma kapasitesi 5” ifadesi konuyu açıklamaya yardımcı bir dikkat çekici bir ayrıntıdır.

Bu araçların reklam ve pazarlamasında çoğu zaman, “ticaride binek konforu”, “hem işinize hem ailenize”, “işte de evde de”, “hem iş hem de sosyal hayatımızda yanınızda”, gibi sloganlara başvurulduğu görülmektedir. Gelişen teknoloji ile beraber bu araçların konfor, sürüş ve teknik donanımları binek otomobilleri ile aynı seviyeye gelmiş durumdadır.

GTİP-87.03-Yük taşımaya mahsus araçlar



Şekil 2. 87.03-Hem yük hem yolcu taşımaya mahsus araçlar.



Şekil 3. Fiat markalı “Combi” sınıfı araçlar. Kaynak: <https://www.fiatprofessional.com/tr/ticari-araclar>: 2022.

3.1.2.3.2. Açık Kasalı Kamyonetler

Birden fazla sıra koltuklu ve çift kabinli pick-up türü taşıtlar 2 Seri No.lu Gümrük Genel Tebliği Gümrük Tarife Cetveli Açıklama Notları'na göre, birden fazla koltuk sırasına sahip, biri insan taşımaya mahsus, kapalı bir kabin ve eşya taşımaya mahsus açık veya kapalı bir alan olmak üzere iki ayrı alandan meydana gelen (çift kabin) araçlardan, ikiden fazla aksı olanlar ile eşya taşımaya mahsus alandaki azami taban uzunluğu aracın dingiller arası mesafesinin %50'sinden fazla olanlar 87.04 pozisyonunda sınıflandırılmaktadır (Şekil 4).

Türkiye’de Otomobil ve Ticari Araçlardan Alınan Özel Tüketim Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevresel Etki ve Vergi Adaleti Bakımından Değerlendirilmesi



Şekil 4. GTİP 87.04 Açık kasalı çift kabin kamyonet (Pick-Up).

3.1.2.3.3. Hibrit (hem içten yanmalı hem elektrikli motora sahip /elektrikli motora sahip binek otomobillerinin emisyon salımı ve ÖTV oranları

Türkiye’de uygulanan ÖTV içten yanmalı motorlu araçlar için araç emisyon seviyelerini dikkate almamaktadır. Dolayısıyla, vergi teşviklerinden yoksun olan mevzuat sebebiyle alıcılar, düşük emisyonlu araçları tercih etmemektedir (Şenzeybek ve Mock, 2019:1). Öte yandan Türkiye’de satılan içten yanmalı motora sahip binek otomobillerinin %96’sı 1,6 litre ve altındaki araçlardan oluşmaktadır (Şenzeybek ve Mock, 2019:3).

Emisyon salımı konvansiyonel içten yanmalı motorlu araçlara göre nispeten düşük olan hibrit otomobillerin teknik olarak çeşitli versiyonları bulunsa da, esas olarak bir içten yanmalı motorla birlikte bir veya birden fazla elektrik motorla desteklenen araçlardır (Özkan, 2019: 11).

ÖTV (II) sayılı listede hibrit otomobiller üç kategoriye ayrılarak ÖTV hesaplanmaktadır.

I- Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 50 kW’ı geçip motor silindir hacmi 1800 cm ³ ’ü geçmeyenler;	%45-%80
II- Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 100 kW’ı geçip motor silindir hacmi 2500 cm ³ ’ü geçmeyenler;	%130-%150
III- Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 100 kW’ı geçip motor silindir hacmi 2500 cm ³ ’ü geçenler;	%220

Not: 23 Kasım 2022 tarihinde yürürlükte olan oranlardır.

3.1.2.4. Sadece elektrik motorlu olan binek otomobilleri

ÖTV (II) sayılı listede sadece elektrik motoruna sahip binek otomobilleri iki kategoriye ayrılarak; elektrik motorunun kW gücüne ve aracın değerine göre ÖTV hesaplanmaktadır.

Motor gücü 160 kW’ı geçmeyenler Özel tüketim vergisi matrahı 700.000 TL’yi aşmayanlar % 10, bu tutarı aşanlar % 40 oranında ÖTV’ye tabidir.
Motor gücü 160 kW’ı geçenler Özel tüketim vergisi matrahı 750.000 TL’yi aşmayanlar % 50, Bu tutarı aşanlar % 60 oranında ÖTV’ye tabidir.






Not: 23 Kasım 2022 tarihi itibarıyla yürürlükte olan tutar ve oranlardır.

3.2. Analiz ve Çeşitli Bulgular

Binek otomobilleri ve hafif ticari araçların ÖTV’sinin hesaplanması ilgili verilen teknik bilgilerden sonra, Türkiye’de satılan bazı araçların karşılaştırılması yoluyla bazı sonuçlara ulaşmak gerekmektedir.

A. Somuncu






Çizelge 3. Türkiye’de satılan 87.03 GTİP’de yer alan bazı binek otomobillerin CO2 emisyon salımı, ÖTV matrahları, ÖTV Oranları, baz modellerin satış fiyatı, vergi yükleri.

Marka-Model Motor Cinsi Motor Hacmi	Emisyon Salımı Gr/km	ÖTV Matrahi TL (Vergisiz Fiyat)	ÖTV Oranı	Baz Model Anahtar Teslim Satış Fiyatı TL	Açıklama
Hyundai i10/Benzinli- 998 cc  https://www.hyundai.com/tr/tr/arasatis/aras-fiyat-listesi	130	193.746	% 45	331.500	Bu tutarın %41,55 kadarı vergilerden oluşurken, kalan %58,45 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda yaklaşık %71,10 oranında vergi alınmaktadır.
VW Polo/Benzinli-999 cc  https://binekarac.vw.com.tr/app/local/fiyatlar/aras-fiyatları.html	102	236.671	%80	504.600	504.600,00 TL (Bu tutarın %52,92 kadarı vergilerden oluşurken, kalan %47,08 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda yaklaşık %112,40 oranında vergi alınmaktadır.
Toyota/Yaris- Hybrid Benzinli+Elektrik /1500 cc  https://www.toyota.com.tr/arabamodelleri/yaris	64	402.448	%80	854.800	Bu tutarın %52,92 kadarı vergilerden oluşurken, kalan %47,08 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda yaklaşık %112,40 oranında vergi alınmaktadır.
Renault/Zoe- Elektrik /80 kW  https://www.renault.com.tr/renault-fiyat-listeleri/binek-arac-fiyat-listesi.html	0	639.368	%10	829.900	Bu tutarın %22,96 kadarı vergilerden oluşurken, kalan %77,04 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda yaklaşık %29,80 oranında vergi alınmaktadır.
Hyundai/Kona/ Elektrik / 100 kW  https://www.hyundai.com/tr/tr/arasatis/aras-fiyat-listesi	0	644.068	%10	836.000	Bu tutarın %22,96 kadarı vergilerden oluşurken, kalan %77,04 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda yaklaşık %29,80 oranında vergi alınmaktadır.

Kaynak: Tarafımızca makalenin gönderildiği 23 Kasım 2022 tarihinde ilgili markaların resmî web sayfalarından alınarak oluşturulmuştur.

Türkiye’de Otomobil ve Ticari Araçlardan Alınan Özel Tüketim Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevresel Etki ve Vergi Adaleti Bakımından Değerlendirilmesi

Çizelge 4. 87.03 GTİP Yük ve yolcu taşımaya mahsus hafif ticari araçların emisyon salımı, ÖTV oranları, vergi yükleri.

Marka-Model Motor Cinsi Motor Hacmi	Emisyon Salımı Gr/km	ÖTV Matrahı TL Vergisiz Fiyat	ÖTV Oranı	Baz model Anahtar Teslim Satış fiyatı/TL	Açıklama
Fiat Doblo Combi/Dizel 1599 cc  https://www.fiatprofessional.com/tr/ticari-arac-fiyat-listesi	179	311.643	% 15	422.900	Bu tutarın %26,31 kadarı vergilerden oluşurken, kalan %73,69 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda yaklaşık %35,70 oranında vergi alınmaktadır.
Ford Tourneo Courier/Benzinli 1000 cc  https://www.ford.com.tr/fiyat-listesi/ford-tourneo-courier-fiyat-listesi	162	249.226	% 15	338.200	Bu tutarın %26,31 kadarı vergilerden oluşurken, kalan %73,69 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda yaklaşık %35,70 oranında vergi alınmaktadır.
VW Caddy/Dizel 1968 cc  https://ticariarac.vw.com.tr/fiyat-listesi	130	536.325	% 15	730.500	Bu tutarın %26,31 kadarı vergilerden oluşurken, kalan %73,69 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda yaklaşık %35,70 oranında vergi alınmaktadır.
VW Caravelle/Dizel 1968 cc  https://ticariarac.vw.com.tr/fiyat-listesi	180	818.718	% 15	1.111.000	Bu tutarın %26,31 kadarı vergilerden oluşurken, kalan %73,69 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda yaklaşık %35,70 oranında vergi alınmaktadır.
Hyundai Staria 2199 cc  https://www.hyundai.com/tr/tr/arac-satis/arac-fiyat-listesi	222	576.640	% 15	782.500	Bu tutarın %26,31 kadarı vergilerden oluşurken, kalan %73,69 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda yaklaşık %35,70 oranında vergi alınmaktadır.
Ford Ranger/Dizel-1969 cc  https://www.ford.com.tr/fiyat-listesi/ford-ranger-fiyat-listesi	215	676.499	% 4	830.200 TL	Bu tutarın %18,51 kadarı vergilerden oluşurken, kalan %81,49 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda yaklaşık %22,72 oranında vergi alınmaktadır.

Kaynak: Tarafımızca makalenin gönderildiği 23 Kasım 2022 tarihinde ilgili markaların resmi web sayfalarından alınarak oluşturulmuştur.

A. Somuncu

Yukarıdaki Çizelge 3 ve Çizelge 4’de örnek olarak seçilerek gösterilen araçlar incelendiğinde şu ilginç sonuçlar ortaya çıkmaktadır:

En küçük içten yanmalı motora sahip Hyundai i10 model otomobilin CO2 salımı 130 gr/km olmasına rağmen % 45 ÖTV’ye tabi tutulmaktadır. Bu tutarın %41,55 kadarı vergilerden (ÖTV, KDV, MTV) oluşurken, kalan %58,45 ise aracın vergisiz fiyatından oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda %71,10 oranında vergi alınmaktadır. ÖTV desteği verildiği söylenen Toyota Yaris Hibrit sadece 64 gr/km CO2 salımına sahip olduğu halde % 80 ÖTV’ye tabi olmaktadır. Aracın satış fiyatının %52,92’si vergilerden oluşmaktadır. Yani aracın vergisiz fiyatı üzerinden toplamda %112,40 oranında vergi alınmaktadır. Sadece elektrik motorlu olan ve sıfır CO2 salımına sahip Renault Zoe ve Hyundai Kona modelleri ise %10 gibi kabul edilebilir bir ÖTV oranına tabi tutulmaktadır. Ancak AB ülkelerinde elektrik motorlu araçlara verilen vergi teşvikleri ile kıyaslama yapılacak olursa, %10 ÖTV oranı da kabul edilebilir görünmemektedir. Öte yandan, Renault Zoe ve Hyundai Kona’nın ÖTV matrahı “şimdilik” 700.000 TL’nin altına olduğu için %10 ÖTV oranına tabi olmaktadır. Döviz kurlarının yükselmesi vb. sebeplerle motor gücü 160 kW’yı geçmeyen bu ve benzeri elektrik motorlu otomobillerin ÖTV matrahının 700.000 TL’yi aşması halinde bir üst dilim olan %40 ÖTV oranına tabi olması olasılığı da bulunmaktadır.

Hafif ticari araç olarak nitelendirilen ve yukarıda bahsettiğimiz yasal düzenlemeler sebebiyle, GTİP 87.03 pozisyonundaki özel bir tanım ile farklı bir sınıfta konumlandırılarak %15 oranında ÖTV’ye tabi olan; Fiat Doblo Combi, Ford Tourneo Courier, VW Caravelle, Hyundai Staria modelleri, 130-222 gr/km arasında çok yüksek CO2 emisyon salımına sahip olduğu halde sadece %15 ÖTV’ye tabi tutulmaktadır. Üstelik VW Caravelle ve Hyundai Staria sürücü dışında 8 yolcu taşıma kapasitesine sahip araçlar olarak minik otomobillerden daha fazla çevreyi kirlettiği halde daha az ÖTV’ye tabi tutularak vergi adaletsizliğine yol açılmaktadır.

Son olarak 215 gr/km CO2 emisyon salımına sahip 2199 cc motor hacimli Ford Ranger çift kabin kamyonetin sadece %4 ÖTV’ye tabi olması, binek otomobilleri aleyhine ve fakat hafif ticari araçlar lehine büyük bir vergi adaletsizliğinin var olduğunu göstermektedir.

4. MTV

4.1. MTV’nin Kısa Tarihçesi ve Gerekçesi

Türkiye’de ilk defa 01.03.1957 Tarih ve 9548 Sayılı Resmî Gazetede yayımlan 6936 sayılı Hususi Otomobil Vergisine Dair Kanun’la motorlu taşıtlar vergilendirilmeye başlanmıştır. 23.02.1963 Tarih ve 11342 Sayılı Resmî Gazete’ de yayımlanan ve bugün halen yürürlükte olan 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun yürürlüğe girmesiyle Hususi Otomobil Vergisi yürürlükten kaldırılmıştır. 197 sayılı Kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte bütün kara taşıtları verginin konusu içerisine dâhil edilmiştir. 1980 yılında 2348 sayılı Kanunla; uçaklar, helikopterler ve deniz taşıtları da verginin kapsamına alınmış, bazı yeni hükümler ve tarifeler eklenmiştir. Ayrıca kanunun başlığı da Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu şeklinde değiştirilmiştir. MTV tarifelerinde 2003 yılında bazı değişiklikler yapılmıştır. 2009 yılında motorlu deniz taşıtları kapsam dışına çıkartılmıştır. Çalışmanın konusu ile ilgili önemli değişiklikler ise 2018 ve 2019 yıllarında yapılmıştır.

4.1.1. Binek otomobillerinde MTV’nin hesaplanması

4.1.1.1. İçten yanmalı motora sahip olan binek otomobillerinin MTV’sinin hesaplanması

05.12.2017 Tarih ve 30261 Sayılı Resmî Gazetede yayımlan 7061 sayılı kanun, 01.01.2018 tarihinden itibaren binek otomobillerinin vergilendirme rejimini değiştirmiştir. Bu tarihten önce kayıt ve tescil edilmiş binek otomobillerinin MTV’si; motor silindir hacmi ve araç yaşına göre hesaplanmaktaydı. Bu tarihten sonra kayıt ve tescil edilen binek otomobillerinin MTV’ sinin hesaplanmasında aracın değeri de üçüncü bir ölçüt olarak yürürlüğe konularak uygulanmaya başlanmıştır. Çalışmada 01.01.2018 sonrasındaki tarife değerlendirilecektir.

MTV hesaplanması ile bazı kurallar da MTV kanununda düzenlenmiştir. Buna göre; MTV Kanunu (I) sayılı tarifede yer alan otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerlerinde, ilk kayıt ve tescil edildiği tarih itibarıyla taşıt değerine isabet eden satır, sonraki yıllarda da bu taşıtın vergi tutarlarının

Türkiye’de Otomobil ve Ticari Araçlardan Alınan Özel Tüketim Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevresel Etki ve Vergi Adaleti Bakımından Değerlendirilmesi

belirlenmesinde esas alınmaktadır. Her takvim yılı başından geçerli olmak üzere önceki yılda uygulanan taşıt değerleri ve vergi miktarları o yıl için Vergi Usul Kanunu hükümleri uyarınca tespit ve ilan olunan yeniden değerlendirme oranında artırılır. Yeniden değerlendirme oranının %50 fazlasını geçmemek, %20’inden az olmamak üzere yeni oranlar tespit etmeye, taşıt değerlerini ayrı ayrı veya birlikte yeniden belirlemeye, Cumhurbaşkanı yetkilidir.

Çizelge 5. MTV Kanunu (I) Sayılı Tarife (2022 yılında uygulanacak tutarlar).

Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıt Değeri (TL)	Satır No	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)					
			1-3 yaş	4-6 yaş	7-11yaş	12-15 yaş	16 ve yukarı yaş	
1- Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri								
1300 cm ³ ve aşağısı	70.600’ü aşmayanlar	1	1.313	916	512	386	136	
	70.600’ü aşp 123.700’ü aşmayanlar	2	1.443	1.007	562	426	150	
	123.700’ü aşanlar	3	1.576	1.098	615	465	162	
1301- 1600 cm ³ e kadar	70.600’ü aşmayanlar	4	2.287	1.715	995	703	270	
	70.600’ü aşp 123.700’ü aşmayanlar	5	2.517	1.887	1.095	771	295	
	123.700’ü aşanlar	6	2.746	2.058	1.192	842	322	
1601- 1800 cm ³ e kadar	177.000’i aşmayanlar	7	4.445	3.476	2.043	1.247	483	
	177.000’i aşanlar	8	4.851	3.790	2.232	1.362	527	

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı-<https://www.gib.gov.tr/node/157373>

4.1.1.2. Sadece elektrikli motora sahip binek otomobillerinin MTV’sinin hesaplanması

(I) sayılı tarifenin “1- Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri” başlıklı bölümünde yer alan ve sadece elektrik motoru olan taşıtların MTV’si bu araçların kW cinsinden motor gücü esas alınarak, içten yanmalı motora sahip binek otomobillerinden alınan MTV’nin %25’i oranında hesaplanmaktadır. Çizelge 6 2022 yılında uygulanacak listeyi göstermektedir:

Çizelge 6. Sadece elektrik motoru olan taşıtların MTV’sinin hesaplama tablosu

a) 70 kW’ı geçmeyenler 1, 2, 3 satır numaralarında,
b) 70 kW’ı geçen fakat 85 kW’ı geçmeyenler 4, 5, 6 satır numaralarında,
c) 85 kW’ı geçen fakat 105 kW’ı geçmeyenler 7, 8 satır numaralarında,
d) 105 kW’ı geçen fakat 120 kW’ı geçmeyenler 9, 10 satır numaralarında,
e) 120 kW’ı geçen fakat 150 kW’ı geçmeyenler 11, 12 satır numaralarında,
f) 150 kW’ı geçen fakat 180 kW’ı geçmeyenler 13, 14 satır numaralarında,
g) 180 kW’ı geçen fakat 210 kW’ı geçmeyenler 15, 16 satır numaralarında,
h) 210 kW’ı geçen fakat 240 kW’ı geçmeyenler 17, 18 satır numaralarında,
ı) 240 kW’ı geçenler 19, 20 satır numaralarında, yer alan taşıt değerlerine ve yaşına isabet eden vergi tutarlarının %25’i oranında vergilendirilir.

4.1.1.3. Panelvan ve Kamyonetlerin MTV’sinin Hesaplanması

MTV kanununda yük taşımaya mahsus araçlar şeklinde bir tanım yapılmamıştır. Çalışma kapsamına giren araçlar Panelvan ve Kamyonet olarak tanımlanmıştır.

Panelvan: Azami toplam ağırlığı 3500 kilogramı geçmeyen, kapalı kasalı (yandan camlı olanlar dahil), sürücü kısmından başka tek veya daha fazla sıralı oturma yeri bulunan, insan ve yük taşımak için imal edilmiş olan taşıtlardır.

Kamyonet: İzin verilebilen azami yüklü ağırlığı 3,5 tonu geçmeyen ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu araçtır. GTİP 87.03 kapsamına giren ve ÖTV (II) sayılı listede “hem yük hem yolcu taşımaya mahsus araçlar” MTV kanuna göre panelvan olarak; motor hacmi ve yaşına göre vergiye tabi tutulmaktadır. 87.04 kapsamına giren açık kasalı kamyonetler ise sadece azami toplam ağırlıklarına göre MTV’ye tabi tutulmaktadır.

A. Somuncu

Çizelge 7. MTV II Sayılı Tarife (Panelvan ve Kamyonetler).

Taşıt Cinsi ve Oturma Yeri /Azami Toplam Ağırlık	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi MTV kanunu Tutarı (TL)		
	1-6 yaş	7-15 yaş	16 ve yukarı yaş
Panelvan (Motor Silindir Hacmi)			
1900 cm ³ ve aşağısı	2.093	1.306	776
1901 cm ³ ve yukarısı	3.168	2.093	1.306
Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (Azami Toplam Ağırlık)			
1.500 kg'a kadar	1.408	935	458
1.501-3.500 kg'a kadar	2.851	1.652	935
3.501-5.000 kg'a kadar	4.283	3.565	1.408
5.001-10.000 kg'a kadar	4.755	4.038	1.893
10.001-20.000 kg'a kadar	5.715	4.755	2.851
20.001 kg ve yukarısı	7.148	5.715	3.321

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı-<https://www.gib.gov.tr/node/157373>

4.1.1.4. Hibrit motorlu taşıtların MTV'sinin hesaplanması

MTV Kanununda teknik olarak, içten yanmalı motorlu binek otomobillerine göre daha az CO₂ emisyonuna sahip olan hibrit motorlu binek otomobillerinin MTV'sinin hesaplanmasına yönelik herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır.

4.2. MTV İlgili Bulgular ve Bazı Çelişkiler

Panelvan olarak tanımlanan hafif ticari araçların sadece iki dilim üzerinden ve 1-6 yaş; 7-15 yaş gibi çok fazla zaman aralıklı bir tarifeye göre vergilendirilmesi, bu araçlar için avantajlı bir vergi tarifesi oluşturulduğu görüşünü desteklemektedir. Hibrit binek otomobil satın alırken belirli ölçüde ÖTV avantajı uygulanırken, bu araçların MTV avantajı bulunmamaktadır (Tunç, Z. 2019: 81). Dolayısıyla motor hacimleri 1.600 cc'yi aşan hibrit motorlu binek otomobilleri daha yüksek miktarda MTV'ye tabi olmaktadır. Öte yandan, 87.04 GTİP'de yer alan açık kasalı kamyonetlerden 4x2 olanlar; bir yandan ÖTV bakımından %4 gibi çok düşük bir oranda vergilendirilirken, aynı zamanda MTV (II) sayılı tarifede kamyonet sınıfına dahil edilerek ve azami toplam ağırlığa göre MTV'ye tabi tutularak bir avantaja sahip olmaktadır. Dahası, hiçbir çevre kaygısı duyulmadan çok yüksek motor hacmi ve CO₂ salımına sahip 4x2 kamyonet sayılan bu araçların ağırlığına göre MTV'ye tabi olması çağdaş bir vergi sistemine gölge düşürmektedir. Ancak bu araçlardan 4x4 çekiş özelliğine sahip olanlar ÖTV bakımından yine %4 gibi çok düşük bir oranda vergi avantajlı olarak satılırken, MTV (I) sayılı tabloda arazi taşıtları kapsamında, 4x2 olanlara göre daha yüksek MTV'ye tabi tutulmaktadır.

5. Türkiye'de Emisyona Göre Vergilendirme Yönündeki Çalışmalar ve Sonuçları

2000'li yılların başından itibaren, gerek çevre bilimleri ve gerekse mali hukuk alanında Türkiye'de motorlu taşıtların emisyonu dayalı vergilendirmesi konusunda çok sayıda bilimsel çalışma, sektör raporu vb. olduğu görülmektedir. Bu çalışmalarda dünyadaki ve Türkiye'deki mevcut vergilendirme rejimlerinin incelenmiş olduğu, Türkiye'ye yönelik çok sayıda alternatif politika önerildiği görülmektedir. Yasal düzenlemeler konusunda ise aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Örneğin, MTV kanunun yürürlüğe girdiği 1963 yılından günümüze kadar, MTV sisteminin günün şartlarına uygun hale getirilmesi, çevreyi gözetilen düzenlemeler yapılması yönünde herhangi bir adım atılmamıştır. Öyle ki; MTV kanununa "çevreci gerekçelerle" 1993 yılında eklenen bir madde (MTV Kanunu Madde 10/I-c) hükmüyle o tarihte Bakanlar Kuruluna verilmiş olan bir yetki hiç kullanılmamıştır. Yetki hükmü şöyledir: *EURO normlarını sağlayan katalitik konvertör sistemi ile teçhiz edilmiş taşıtlarda tespit edilen bu oranı veya vergi miktarlarını % 50 nispetine kadar indirmeye, Bakanlar Kurulu (2018 sonrasında Cumhurbaşkanı) yetkilidir. İlgili kanun değişikliğinin 1993 yılındaki gerekçesinde ise şu ifadeler görülmektedir: "Bakanlar Kuruluna gerek görüldüğü takdirde (...) EURO 93 normlarını sağlayan katalitik konvertör sistemi ile teçhiz edilmiş taşıtlarda tespit edilen bu oranı veya vergi miktarlarını % 50 nispetine kadar indirmeye yetki verilmektedir. Böylece EURO 93*

Türkiye’de Otomobil ve Ticari Araçlardan Alınan Özel Tüketim Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevresel Etki ve Vergi Adaleti Bakımından Değerlendirilmesi

normlarını sağlayan katalitik konvertör sistemi ile teçhiz edilmiş taşıtların vergilerini indirerek teşvik edilmesi suretiyle çevre kirliliğinden korunmak amaçlanmaktadır.” Böyle bir yetkinin hiç kullanılmamış olması, hükümetlerin motorlu taşıtların vergilendirilmesinde çevreyi gözeten politikaları uygulama konusunda herhangi bir politikalarının olmadığı şeklinde yorumlanabilir.

5.1. Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Eylem Planı (2011-2014)

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı koordinatörlüğünde Yüksek Planlama Kurulu’nca katılımcı kurum ve kuruluşların görüşleri alınmak suretiyle hazırlanan ve 5 Mayıs 2011 tarih ve 27925 sayılı Resmî Gazete ’de yayımlanan 2011-2014 yıllarını kapsayan “Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı’nda motorlu taşıtların vergilendirilmesinde çevreci politikalar konusundaki bazı tespitler ve yapılması gereken eylemler şunlardır: Türkiye’nin iklim değişikliği kapsamında temiz ve yenilenebilir enerji kaynaklarının üretimi ve kullanımını hedefi çerçevesinde AR-GE stratejilerinde çevreye duyarlı araç teknolojilerini geliştirmek üzere özel AR-GE teşviklerini geliştirmesi de gerekli bulunmaktadır. Elektrikli ve hibrit araç gibi çevreci araçlara olan talep artacaktır ve bu talep kamu politikaları ile de desteklenecektir. Düşük CO2 emisyonu olan çevre dostu araçların (elektrikli, hibrit ve emisyon seviyesi düşük diğer araçlar) kullanımını teşvik eden bir vergilendirme sistemi için çalışma yapılacaktır. Alternatif yakıt kullanarak CO2 emisyonlarını azaltan yeni teknoloji ürünü motorların ve hibrit gibi çevre dostu araçların tasarımı ve üretimi ile yenilikçi ve temiz üretim teknolojilerinin tercih edilmesi konusunda özendirici mekanizmalar devreye sokularak ana ve yan sanayi desteklenecektir.

5.2. Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Eylem Planı (2016-2019)

Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı koordinatörlüğünde ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile sivil toplum kuruluşlarının katkıları ile hazırlanan 2 Nisan 2016 tarih ve 29672 Resmî Gazete’de yayımlanan 2016-2019 yıllarını kapsayan Türkiye Otomotiv Sektörü Strateji Belgesi ve Eylem Planı’nda motorlu taşıtların vergilendirilmesinde çevreci politikalar konusundaki bazı tespitler ve yapılması gereken eylemler şöyle özetlenmiştir: “Ülkemizin iklim değişikliği yükümlülükleri göz önünde bulundurularak AB ülkelerindeki mevcut uygulamalara benzer uygulamaların ülkemizde de hayata geçirilmesi ile emisyon seviyeleri düşük çevre dostu araçların kullanımının yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır. Vergilendirme sisteminde emisyon salımı düzeyindeki farklılıkların da dikkate alındığı bir yapı oluşturularak; CO2 salımı daha düşük olan araçların kullanımı teşvik edilecektir”. Bu eylem planları yürütme erkinin bir organı olan Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından koordine edilen ve sektör temsilcisi sivil toplum kuruluşlarının temsilcilerinin de katıldığı önemli birer karar niteliğinde olmasına rağmen, motorlu taşıtların vergilendirilmesi konusunda yapılan yasal ve idari düzenlemeler bu planların tam aksi yönünde tezahür etmiştir. Örneğin, AB ve OECD üyesi ülkelerde düşük veya sıfır CO2 salımına sahip motorlu taşıtlar vergi teşviki politikaları ile desteklenirken, Türkiye’de 2019 yılından itibaren elektrikli otomobillerin ÖTV ve MTV’ye tabi tutulması yönündeki yasal düzenlemeler bunun bir göstergesidir. Öte yandan hibrit araçların ÖTV dilimleri ve oranları ile ilgili olarak yapılan düzenlenin teşvik olarak gösterilmesi; ancak MTV açısından bu konuda teşvik edici hiçbir yasal veya idari düzenleme yapılmamış olması “kaşıkla verip kepçeyle almak” deyimini akla getirmektedir. Binek otomobilleri ile hafif ticari araçlar arasında yaratılan vergi adaletsizliği ise zaten bu durumun en belirgin örneği olarak karşımıza çıkmaktadır.

6. Sonuç ve Öneriler

Bu çalışmada Türkiye’de satılan binek otomobilleri ve hafif ticari araç olarak nitelendirilen yük taşımaya mahsus araçların tabi oldukları ÖTV ve MTV bakımından bir karşılaştırma yapılmıştır. Öncelikle mevcut ÖTV kanunu ve diğer ilgili mevzuat çerçevesinde, binek otomobillerinin gerek içten yanmalı motora sahip olanları ve gerekse hibrit sisteme sahip olanların yüksek oranda ÖTV’ye tabi olduğu görülmüştür. Ayrıca bütün dünyada elektrik motorlu ve sıfır emisyonlu otomobiller teşvik edilirken, Türkiye’de bu taşıtlar 2019 yılından itibaren ÖTV’ye ve MTV’ye tabi tutulmaya başlanmıştır. Bu durum mevcut ÖTV ve MTV kanunlarının çevreyi koruma ve iklim değişikliği sorununun çözümünde teşvik edici bir niteliğe sahip olmadığını göstermiştir. Hafif ticari araç olarak nitelendirilen ancak mevzuatın detayına inildiğinde, sektöre özel yapılan yasal ve idari düzenlemelerle adeta özel bir

sınıfa dahil edilmiş ve yüksek emisyon salımına sahip bazı araçlara büyük ölçüde ÖTV avantajı sağlanmış olduğu tespit edilmiştir. Dolayısıyla bu bakımdan da Türkiye’de motorlu taşıtlara uygulanan ÖTV’nin dayanağı olan ÖTV kanununun -yeni bir kanun olmasına rağmen- çevre iklim sorunlarına uygun politikaları göz ardı eden bir yapıda olduğu görülmüştür. Motorlu taşıtlara uygulanan MTV kanunu ise oldukça eskidir. Yürürlüğe girdiği 1963 yılından günümüze kadar, MTV sisteminin günün şartlarına uygun hale getirilmesi, çevreyi gözetken düzenlemeler yapılması yönünde herhangi bir adım atılmamıştır. Kanunun eski olması bir yana, çevreye duyarlı hibrit ve elektrikli otomobilleri vergilendirmesi de bir başka olumsuzluk olarak görülmüştür. Her iki vergi kanununda çevre politikalarına ve iklim sorunlarına yönelik teşvikler yoktur. İçten yanmalı küçük motor hacimli veya hibrit otomobiller aleyhine; çok daha fazla emisyon salımı yaratan ticari araçlar lehine düzenlemeler vergi adaletini de zedelemektedir. Sıfır emisyonu sahip elektrikli araçların dünyadaki teşvik edici uygulamaların aksine, ÖTV ve MTV’ye tabi olması kabul edilmez olarak değerlendirilmiştir. Vergi sisteminde günübürlük, geçici düzenlemeler yerine geleceği planlayan; çevre ve iklim politikalarını destekleyici düzenlemeler yapılması yararlı olacaktır.

Kaynaklar

- Bolahatoğlu, M. 2022. Yeşil Vergilerin Bazı OECD Ülkeleri İle Türkiye'deki Uygulamalarının Panel Veri Analizi Aracılığıyla Değerlendirilmesi. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa, 245.
- Erdoğan, U. 2016. Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulamasında Alternatif Yöntemler. Gebze Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Hacıköylü, C. 2017. *Türkiye’de Motorlu Kara Taşıtlarına İlişkin Mali Yükümlülükler*. Nisan Kitabevi, Eskişehir.
https://www.acea.auto/files/ACEA_Tax_Guide_2022.pdf, Erişim tarihi: 2022.
<https://www.fiatprofessional.com/tr/ticari-araclar>: Erişim tarihi: 23.11.2022.
<https://www.ford.com.tr>: Erişim tarihi: 23.11.2022.
<https://www.gib.gov.tr>: Erişim tarihi: 23.11.2022.
<https://www.hyundai.com/tr/tr>: Erişim tarihi: 23.11.2022.
<https://www.toyota.com.tr/>: Erişim tarihi: 23.11.2022.
<https://www.vw.com.tr/>: Erişim tarihi: 23.11.2022.
- Odabaş, H. ve Hayrullahoğlu, B. 2017.Çevresel Sorunların Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisine Bakış: AB Üyesi Ülke Örnekleri. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, (17):3,,55-56.
- Özkan, E.2019.Yeni Nesil Binek Otomobillerin Vergilendirilmesi: Türkiye Örneği. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi.
- Somuncu, A. ve Ayyıldırım K. 2022. *Özelgeler ve Yargı Kararları Işığında Motorlu Kara Taşıtlarının Vergilendirme Sorunları*. Yetkin Yayınları, Ankara, 268.
- Şenyüz, D. Yüce, M. ve Gerçek, A.2022.*Türk Vergi Sistemi*, 19. Baskı, Ekin Basım Yayın Dağıtım, Bursa.
- Şenzyebek, M.ve Mock, P. 2019. Türkiye’de CO2 emisyonlarının ve yakıt tüketiminin azaltılmasına yardımcı bir politika aracı olarak Özel Tüketim Vergisi,
https://theicct.org/sites/default/files/publications/Registration_Tax_Turkey_TK_20190429.pdf. Erişim tarihi: 2022.
- Tunç, Z.2019. Motor Vehicles Tax: Some Problems and Evaluations. *34. International Public Finance Conference Proceeding Book*, 78-84, April 24-27, 2019, Antalya-Turkey.
- Ulusoy, A.ve Akdemir,T. 2013.Yerel Yönetimlerin Finansman Sorunlarının Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi. *Sosyo Ekonomi Dergisi*, (19), 19, 87-116.
- Üstün, Ü.S.2012. Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik ve Adil Olarak Düzenlenmesi. *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, XVI,1.