

Çevresel Sorunların Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisine Bakış: AB Üyesi Ülke Örnekleri

Hakkı Odabaş¹

Betül Hayrullahoğlu²

Öz: Çevre sorunlarının her geçen gün artması, ülkelerin birtakım önlemler almalarını zorunlu kılmaktadır. Bu noktada ülkeler yönlendirici bir araç olan vergilerden yararlanarak çevre sorunlarıyla mücadele etmeye çalışmaktadır. Bugün 20 Avrupa Birliği üyesi ülke motorlu taşıtlar vergisini CO₂ emisyonuna dayandırarak çevre dostu yakıt ve araçların kullanımını özendirilmeye çalışmaktadır. Bu kapsamda Türkiye’de de son yıllarda motorlu taşıtlar vergisinin CO₂ emisyonunu üzerine yeniden düzenlenmesi çalışmalarına başlanmıştır.

Bu çalışmada başta Türkiye’nin model ülke olarak düşündüğü Almanya ve İngiltere olmak üzere, diğer AB ülke uygulamaları açıklanmaya çalışılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Motorlu Taşıtlar Vergisi, Çevre Sorunları, Küresel Isınma, CO₂, Özel Tüketim Vergisi

Jel Kodu: H23, Q58

An Overview of Motor Vehicles Tax in Solution of Environmental Problems: Examples of EU Member Countries

Abstract: Environmental problems increasing day by day, require taking some precautions of governments. At this point, governments have been trying to struggle with environmental problems by taxes as guiding instruments. Today, 20 European Union member countries working for increasing the usage of environmentally friendly fuels and vehicles by CO₂ based motor vehicle taxes. Within this framework, rearrangement of motor vehicle tax has been started recently in Turkey also.

This study aims to investigate CO₂ based motor vehicle tax applications of EU member countries particularly Germany and England as model countries of Turkey.

Keywords: Motor Vehicle Tax, Environmental Issues, Global Warming, CO₂, Vehicle Excise Duty.

JEL Classification: H23, Q58

¹ Prof. Dr., Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi, Maliye Bölümü, hodabas@ybu.edu.tr

² Araştırma Görevlisi, Uşak Üniversitesi, İİBF, Maliye Bölümü, hayrullahoglu@usak.edu.tr

Giriş

Günümüzde küresel kamusal mal olarak tanımlanan çevrenin korunması gerek bireyler gerekse ülkeler bazında sağduyu ve işbirliğini zorunlu kılmaktadır. Her ne kadar toplumların çevrenin korunmasına yönelik bilinçleri ve duyarlılıklarının artmış olması çevre için büyük önem taşıyor olsa da tek başına yetersiz kalmakta ve hükümetlerin alacakları önlemler ve uygulayacakları teşviklerle toplumumu yönlendirmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Bilindiği gibi ekonomik enstrümanlar ve bunlar içerisinde vergiler toplumların yönlendirilmesinde etkili birer araç konumundadır. Bu amaçla günümüze dek pek çok ülke tarafından çok sayıda çevresel vergi uygulanmaktadır. Bunlardan bir tanesi de motorlu taşıtlar vergisidir (MTV).

Türkiye’de motorlu taşıtlar bir servet göstergesi olarak kabul edilmekte ve motorlu taşıtlar vergisi servet vergisi kapsamına dahil edilmektedir. Oysa Avrupa Birliği (AB) üyesi ülkelerde motorlu taşıtlar vergisi çevre kirliliği ile mücadele edilebilecek bir çevre politikası aracı olarak görülmekte ve verginin mali fonksiyonu ikinci planda değerlendirilmektedir. Nitekim çevre kirliliği ile mücadelede yapılan anlaşmalara bazı ülkelerin çekimser kalmasına rağmen, özellikle Avrupa Birliği (AB) ülkeleri çevrenin korunmasına ciddi önem vermişlerdir. Bunun sonucunda çevrenin korunmasına yönelik başta “kirleten öder” prensibi olmak üzere önemli bazı çevresel vergi düzenlemelerini 1990’lı yıllarda hayata geçirmeye başlamışlardır (Tekin ve Şaşmaz, 2016: 2).

Bugün 20 Avrupa ülkesi tarafından Karbondioksit (CO₂) emisyonuna dayandırılarak uygulanan vergi, çevresel sorunlarla mücadelede etkin bir rol oynamaktadır.

Çalışma, çevrenin korunmasına yönelik yeni önlemler alma arzusunda olan Türkiye’nin gündemde olan motorlu taşıtlar vergisinin yeniden düzenlenmesi çalışmaları kapsamında model ülke olarak benimsediği Almanya ve İngiltere uygulamaları ile diğer ülke uygulamaları hakkında bilgi vermeyi amaçlamaktadır.

1. Yeniden Düzenleme İhtiyacının Esas Nedeni Olarak Çevresel Sorunlar

Dünya nüfusunda yaşanan hızlı artışa bağlı olarak insani faaliyetlerin yol açtığı ekolojik bozulmanın kanıtları her yerde hissedilmektedir (Ağca, 2003). Bugün gelinen noktada insanlığın karşı karşıya kaldığı en büyük ve en önemli sorunlardan bir tanesi de şüphesiz başta küresel ısınma olmak üzere çevresel sorunlardır. Dünya atmosferinde karbondioksit düzeyinin yıllar boyunca artmasına bağlı olarak çevresel sorunlarda da artış yaşanmaktadır. Dünya iklimini kontrol altına alarak sıcaklıkların artmasına neden olan karbondioksit gazı, enerji üretimi için fosil yakıtların yanmasıyla ortaya çıkmaktadır. Ulusal Havacılık ve Uzay Dairesi (NASA) 1880 yılından günümüze yapılan sıcaklık ölçümleri neticesinde 132 yılın en sıcak 9 yılının tümünün 2000’den bugüne yaşandığını ortaya koymaktadır. 2005 ve 2010 yılları en sıcak yıllar olarak kayda geçerken, 2012 yılı ise 1880 yılından bu yana en sıcak 9. yıl olmuştur (National Aeronautics and Space Administration, 2013).

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ulaştırma sektörlerine yapmış oldukları büyük yatırımlar sonucu gelişen ulaştırma sektörü beraberinde çevresel sorunları daha da körüklemiştir. Zira günümüzde, en önemli hava kirleticileri arasında birinci sırada yer alan CO₂ emisyon kaynağı olarak, ulaştırma sektörü ikinci sırada yer almaktadır (Yalçın, 2013: 147). AB ülkelerinde toplam CO₂ emisyonunun %29’u ulaştırmadan kaynaklanmaktadır. Bunların çoğu ise karayolu taşımacılığından oluşmaktadır.

Yaşanan çevresel sorunların iyice hissedilmesi ile birlikte dünyada son yıllarda hassas ekosistemlere karşı ortaya çıkan tehdit ve çevre konusunda bilinçlenme giderek artmıştır.

Özellikle AB ülkelerinde bilinçlenmenin düzeyi ciddi bir şekilde artmıştır. Nitekim bu ülkelerde çeşitli vergi araçları kullanılarak sadece çevre kirliliği ile mücadele edilmemiş, aynı zamanda istihdam düzeyinde artışın sağlanması amaçlanmıştır (Şaşmaz, 2015: 31).

Çevre İnsanlığa ortak bir geleceği olduğunu göstermede büyük önem taşıyan çevre, “küresel kamusal mal” olarak kabul edilmektedir (Ağca, 2003). Kamusal mallar tüketiminde rekabet ve dışlamanın olmadığı mallardır. Ancak küresel kamusal mallar mekansal bir boyut kazanmakta ve sınır ötesi özellik taşımaktadır (The World Bank, 2008). Buna göre kamusal mal, faydaları bir ülkeden diğer ülkeye yayıldığı ve hiçbir ülkenin bu faydadan mahrum edilemediği noktada küresel nitelik kazanmaktadır (World Health Organization, 2016).

Küresel kamusal malların önemli bir kısmı “küresel kamusal zararlar” şeklinde olup, bu durum aslında negatif dışsallıkların sınır ötesine yayılmış şeklini oluşturmaktadır (Kirmanoğlu ve Yılmaz, 2006: 27). Yol açtığı sorunların sınır tanımazlığı nedeniyle küresel kamusal mal olarak kabul edilen çevrenin korunmasında gerek ulusal, gerekse uluslararası boyutta önlem alınması önem taşımaktadır (Ağca, 2003). Bu kapsamda yapılan uluslararası çalışmaların yanı sıra ekonomik enstrümanların CO₂ emisyonunun azaltılmasında etkili bir araç olduğundan yola çıkılarak AB ülkeleri tarafından CO₂ emisyonuna bağlı farklılaştırılmış vergi sistemleri benimsenmekte (Rubik and Mityorn, 2011: 1) ve motorlu taşıtların çevreye duyarlı hale getirilmesinin teşvikinde motorlu taşıtlar vergisinden yararlanılmaktadır.

2. Çevresel Sorunlarla Mücadele Aracı Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi

AB üyesi ülkelere düzenlemeye tabi tutulan CO₂ temelli motorlu taşıtlar vergisi çevre sorunlarıyla mücadelede önemli bir araç konumundadır. Zira artık vazgeçilmez hale gelen motorlu araç kullanımı her geçen yıl artmaktadır.

Tablo 1: Dünya Geneli Binek Otomobil ve Ticari Araç Sayısı (Milyon) (2006-2014)

Yıllar	Binek Otomobil	Ticari Araç	Toplam
2006	678,652	248,400	927,052
2007	698,485	259,447	957,932
2008	726,761	266,562	993,323
2009	747,755	273,700	1021,455
2010	776,140	282,057	1058,197
2011	808,698	290,970	1099,668
2012	834,958	309,402	1144,36
2013	869,288	318,158	1187,446
2014	907,051	329,253	1236,304

Kaynak: (Statista, 2016).

Tablo 1’den de görüleceği üzere 2006 yılından 2014 yılına dek araç sayısında sürekli bir artış söz konusudur. Bu artışın sürekliliği devletlerin önlem almalarını zorunlu kılmaktadır. Bu noktada devlet, daha az CO₂ salınımına yol açan araçları daha yüksek oranda vergilendirmek suretiyle üretim ve tüketim davranışlarını etkileme imkanına kavuşmaktadır.

2.1. Avrupa Birliği Üyesi Ülkelerde Çevreye Duyarlı Motorlu Taşıtlar Vergisi

CO₂ emisyonunun azaltılmasında motorlu taşıtlar vergisinden yararlanan ülke sayısı 2007 yılında 11 iken, 2008 yılında 14'e, 2009'a 16'ya ve 2010'da 17'ye yükselmiştir. 2011 senesinde Finlandiya ve Yunanistan'ın da bu sisteme geçmesiyle 27 AB ülkesinin 19'u tarafından benimsenen sistem, 2013 yılında Hırvatistan'ın da birliğe katılımının ardından yapmış olduğu düzenleme ile (Ernst & Young, 2013: 4) 20 'ye ulaşmıştır. Bugün 28 AB üyesi ülkenin 20'si tarafından motorlu taşıtlar vergisinde büyük ölçüde CO₂ emisyonunu dikkate alınmaktadır. Motorlu taşıtlar vergileri kısmen veya tamamen araçların yakıt türüne ya da CO₂ emisyonlarına dayanan 20 AB ülkesi; Avusturya, Belçika, Hırvatistan, Güney Kıbrıs Rum Kesimi, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İrlanda, Letonya, Lüksemburg, Malta, Hollanda, Portekiz, Romanya, Slovenya, İspanya, İsveç ve İngiltere'den oluşmaktadır (ACEA, 2016: 1-6). Bu ülkelerden bazıları yıllık CO₂ emisyonuna ya da yakıtı dayalı vergilendirme yaparken; bazıları ise bir defaya mahsus ödeme veya sübvansiyon uygulamakta; diğer bir kısmı ise tescil vergisi ile dolaşım vergisinden oluşan CO₂ ile alakalı vergi uygulamaktadır (Rubik and Mityorn, 2011: 1). Tablo 2'de 20 AB ülkesinde uygulanan CO₂ temelli motorlu taşıtlar vergisi uygulamaları yer almaktadır.

Tablo 2: AB'de Uygulanan CO₂ Emisyonuna Dayalı Motorlu Taşıtlar Vergileri (2016)

ÜLKELER	CO ₂ /AKARYAKIT TÜKETİM VERGİSİ
AVUSTURYA	Akaryakıt tüketim vergisi NoVA binek otomobillerin ilk tescilinde alınmaktadır. Elektrikli otomobiller vergi dışı bırakılmıştır. 1 Ocak 2016'dan itibaren şirket otomobillerinin vergilendirilmesi de CO ₂ emisyonuna dayandırılmaktadır.
BELÇİKA	1. Şirket otomobillerinin vergileri CO ₂ emisyonlarına dayanmaktadır. 2. Şirket otomobillerinin kullanımı ile ilgili harcamalarının kurumlar vergisinin hesaplanmasında gider olarak düşülebilmesi CO ₂ emisyonlarıyla bağlantılıdır. 3. Valon Bölgesi'nde "ceza sistemi" uygulanmaktadır. Buna göre, 146 g/km'den çok emisyon yayan otomobiller ceza ödemektedirler. Bu ceza 256 g/km veya daha fazla emisyon yayan otomobiller için en fazla 2500 €'dur. 4. Flanders'de tescil vergisi; egzoz emisyon standartları, yakıt ve yaşlarının yanı sıra CO ₂ emisyonlarına dayalıdır. 5. Flaman Bölgesi'nde 1 Ocak 2016'dan itibaren CO ₂ emisyonuna dayalı yeni "yeşil" plaka vergisi uygulamaya konulmuştur.
HIRVATİSTAN	Otomobillerin tescilinde alınan vergi CO ₂ emisyonuna, fiyata ve kullanılan yakıtın türüne dayanmaktadır. CO ₂ içeriği %1.5 ile %31 arasında değişiklik gösteren dizel otomobiller ile %1 ile %29 arasında değişiklik gösteren benzin, CNG ya da LPG'li otomobiller Euro 6 standartlarını karşılamaktadır.
GÜNEY KIBRIS RUM KESİMİ	1. Otomobillerin tescilinde alınan vergi CO ₂ emisyonuna dayandırılmaktadır. 2. Yıllık olarak alınan vergi CO ₂ emisyonuna dayandırılmaktadır.
DANİMARKA	1. Yıllık olarak alınan vergi yakıt tüketimine dayanmaktadır. - <u>Petrollü Otomobillerde:</u> Vergi miktarı yakıtın litresi başına en az 20 km sürüş yapılan otomobillerde 580 Danimarka Kronu (DKK), yakıtın litresi başına 4.5 km'den daha az sürüş yapılan otomobillerde 20.160 DKK'dır. - <u>Dizel Otomobillerde:</u> Vergi miktarı yakıtın litresi başına en az 32,1 km sürüş yapılan otomobillerde 240 DKK, yakıtın litresi başına 5.1 km'den daha az sürüş yapılan otomobillerde 30.360 DKK'dır. - <u>LNG ya da Biyogaz Otomobillerde:</u> Oranlar dizel otomobillerle aynıdır.

	<p>2. Otomobillerin Tescilinde Alınan Vergi (fiyatına göre): Benzinle çalışan otomobillerde 16 km, dizel otomobillerde 17.5 km'yi aşan km'ler için 4000 DKK, benzinle çalışan otomobillerde 16 km, dizel otomobillerde 18 km'yi aşmayan km'ler için ise 1000 DKK'dır.</p>
FİNLANDİYA	<p>1. Otomobillerin tescilinde alınan vergi CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. Vergi oranları % 5 ila % 50 arasında değişmektedir. Vergi 2016 ve 2019 yılları arasında 141 g/km ya da daha az CO₂ tüketen otomobillerde 4 aşamada azaltılacaktır. 2. 1 Ocak 2001 tarihinden bu yana tescilli ve toplam kütlesi 2500 kg'a kadar olan otomobiller ile 1 Ocak 2002 tarihinden bu yana tescilli ve toplam kütlesi 2500 kg'ı aşan otomobiller ve 1 Ocak 2008'den beri kayıtlı olan kamyonlardan yıllık olarak alınan vergiler CO₂ emisyonuna dayanmaktadır.</p>
FRANSA	<p>1. Ödül-ceza sistemi altında yeni bir elektrikli ya da hibrid elektrikli otomobil satın alınması için prim verilmektedir. a. 1 Ocak 2016'dan itibaren 61 ile 110 g CO₂/km yayan otomobillerde ödül miktarı 750 €, b. 21 ile 60 g CO₂/km yayan otomobillerde ödül miktarı 1000 €, c. 20 g CO₂/km ve daha az yayan otomobillerde ise ödül miktarı 6300 €, Ayrıca, en az 15 yaşındaki bir otomobil hurdaya çıkarılarak olduğu zaman 200 € ek bir ikramiye de verilmektedir. Ödül ceza sisteminde ceza ise, satın alınan otomobilin emisyonunun 130 g/km'yi aşması halinde ödenmektedir. Ödenecek maksimum vergi miktarı 250 g/km üzeri emisyon yayan otomobiller için geçerli olan 8000 €'dur. 2. Otomobillerinin emisyon salınımı 190 g/km'yi aşanlar yıllık 160 € vergi ödemektedirler. 3. Şirket otomobillerinin vergilendirilmesi CO₂ emisyonlarına dayandırılmaktadır. Vergi miktarları 50-100 g/km emisyon yayan otomobiller için geçerli olan gram başına 2 € ile 250 g/km'den yukarıya emisyon yayan otomobiller için geçerli olan gram başına 27 € arasında değişmektedir.</p>
ALMANYA	<p>1 Temmuz 2009 tarihinden itibaren kayıtlı otomobiller için uygulanan vergi, CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. Bu vergi temel bir vergi ve CO₂ vergisinden oluşmaktadır. Temel verginin miktarı benzinli motorlar için her 100 cc başına 2 €, dizel motorlar için ise her 100 cc başına 9,50 €'dur. CO₂ vergisi ise 95g/km üzerinde emisyon yayanlarda her g/km başına 2 €'dur. Bu vergiden 95 g/km'den az emisyon salan otomobiller muafır.</p>
YUNANİSTAN	<p>31 Ekim 2010 yılından sonra kaydedilen otomobiller için uygulanan yıllık olarak alınan vergi CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. Vergi miktarları CO₂ emisyonu başına 0.90 € (91-100 g/km) ile gram başına 3.72 € (251 g/km'yi aşan) arasında değişmektedir. 90 g/km'ye kadar emisyon salan otomobiller vergiden muafır.</p>
İRLANDA	<p>1. Otomobillerin tescilinde alınan vergi CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. Vergi oranları 80 g/km'ye kadar emisyon yayan otomobiller için % 14'den 226 g/km'den fazla emisyon yayanlar için geçerli olan % 36 arasında değişmektedir. 2. 1 Temmuz 2008 tarihinden itibaren kayıtlı otomobiller için yıllık olarak alınan vergi CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. Vergi miktarı 0 g/km emisyon yayan otomobiller için uygulanan 160 €'dan, 225 g/km'den fazla emisyon yayanlar için geçerli olan 2.350 € arasında değişmektedir.</p>
LETONYA	<p>Otomobillerin tescilinde alınan vergi CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. Vergi miktarı 120 g/km ve daha az emisyon yayan otomobiller için g/km başına 0.43 € iken, 350 g/km'den daha fazla emisyon yayan otomobiller için g/km başına 7.11 €'dur.</p>
LÜKSEMBURG	<p>1 Ocak 2001'den itibaren kayıtlı otomobiller için yıllık olarak alınan vergi CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. Vergi miktarı g/km'de dizel otomobiller için 0.9, diğer yakıtlı otomobiller için 0.6 olan CO₂ emisyonları ile üstel faktörün</p>

	<p>çarpımı ile hesaplanmaktadır. Üstel faktör, 90 g/km'den az emisyon yayanlar için 0.5'dir ve km'de her 10 g'lık CO₂ artışı için 0.1 artmaktadır.</p>
MALTA	<p>1. Otomobillerin tescilinde alınan vergi, otomobillerin CO₂ emisyonlarını, kayıt değerini ve uzunluklarını dikkate alan bir formülle hesaplanmaktadır. 2. Yıllık olarak alınan vergi CO₂ emisyonuna ve otomobilin yaşına dayanmaktadır. İlk beş yıl vergi sadece otomobilin CO₂ emisyonuna dayanmaktadır ve ödenecek vergi miktarı 100 g/km'ye kadar emisyon yayan otomobiller için 100 € iken 150-180 g/km arasında emisyon yayan otomobiller için 180 €'dur.</p>
HOLLANDA	<p>1. Otomobillerin tescilinde alınan vergi, otomobillerin CO₂ emisyonuna bağlı olarak hesaplanmaktadır. Ödenecek vergi miktarı 6 € ile 478 € arasında değişmektedir. Ayrıca km başına 1 g ve daha fazla emisyon yayan otomobiller ile km başına 70 g ve daha fazla emisyon yayan dizel otomobiller için ekstra bir yükümlülük uygulanmaktadır. 2. En fazla 50g CO₂/ km emisyon yayan otomobiller yıllık dolaşım vergisinden muaf tutulmuştur. 3. Şirket otomobillerinin vergilendirilmesinde de CO₂ emisyonu baz alınmaktadır. Oranlar emisyon miktarına bağlı olarak % 4 ile % 25 arasında değişmektedir.</p>
PORTEKİZ	<p>1. Otomobillerin tescilinde alınan vergi, motor hacmi ve CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. CO₂ emisyonu şu şekilde hesaplanmaktadır: -99 g'a kadar emisyon yayan benzinli otomobiller için, [(4.00 € x g/km) – 370.00]. - 79 g'a kadar emisyon yayan dizel otomobiller için, [(5.00 € x g/km) – 380.00]. - Benzinli otomobillerde 195 g'dan daha fazla emisyon yayan otomobiller için [(178.00 € x g/km) – 28,900.00] ve dizel otomobillerde 160 g'dan daha fazla emisyon yayan otomobiller için [(232.33 € x g/km) – 28,950.00]. 2. 1 Temmuz 2007 tarihinden beri kayıtlı otomobiller için yıllık dolaşım vergisi silindir kapasitesi ve CO₂ emisyonlarına dayandırılmaktadır.</p>
ROMANYA	<p>Özel kirlilik vergisi (kayıt vergisi) CO₂ emisyonu, silindir kapasitesi Avrupa emisyon standartlarına uygunluğuna ve yaşa dayalı olarak hesaplanmaktadır.</p>
SLOVENYA	<p>Otomobillerin tescilinde alınan vergi otomobillerin fiyatına ve CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. Vergi oranı 110 g/km'ye kadar emisyon yayan benzinli otomobiller için % 0.5 ve dizel otomobiller için % 1; 250 g/km'den fazla emisyon yayan benzinli otomobiller için % 28 ve dizel otomobiller için % 31'dir.</p>
İSPANYA	<p>Otomobillerin tescilinde alınan vergi CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. Vergi oranları % 4.75 (121 – 159 g/km) ile % 14.75 (200 g/km ve fazlası) arasında değişmektedir.</p>
İSVEÇ	<p>1. Yeni bir elektrikli ya da hibrid elektrikli otomobill satın alınmasında CO₂ emisyonu 1 ile 50 g/km olan otomobillerde 20.000, 0 g/km olan otomobillerde 40.000 İsveç Kronu (SEK) ikramiye verilmektedir. 2. En az 4 Euro egzoz emisyon standartlarını karşılayan otomobiller için yıllık olarak alınan vergi CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. Vergi temel miktar olan 360 SEK ek olarak 111 g/km'den fazla yayılan emisyonun her g'ı için 22 SEK'dir. Bu miktar dizel otomobiller için 2.37 ile çarpılmaktadır. İlk kez 2008 ve sonrasında tescil edilen dizel otomobiller 250 SEK, öncesinde tescil edilen dizel otomobiller ise 500 SEK ilave ödemektedirler. Alternatif yakıtlı otomobiller için, vergi 111 g/km üzerinde yayılan her gram emisyon için 11 SEK'dir. 3. "Çevre dostu otomobiller" 5 yıl boyunca yıllık olarak alınan vergiden muaftır.</p>

İNGİLTERE	<p>1. 1 Mart 2001 sonrası kayıtlı otomobiller için yıllık olarak alınan vergi CO₂ emisyonuna dayanmaktadır. Vergi miktarı 100 g/km'ye kadar emisyon yayan otomobiller için geçerli olan 0 £ ile, 255 g/km'nin üzerinde emisyon yayan otomobiller için geçerli olan 505 £ arasında değişmektedir. Ayrıca 1 Nisan 2010'dan itibaren otomobillerin tescilinde vergi uygulanmaya başlanmıştır. Verginin miktarı 130 g/km'ye kadar emisyon yayan otomobiller için geçerli olan 0 £ ile, 255 g/km'nin üzerinde emisyon yayan otomobiller için geçerli olan 1100 £ arasında değişmektedir. Alternatif yakıtlı otomobillerde 10 £ indirim söz konusudur.</p> <p>2. Bireysel şirket otomobillerin vergilendirilmesi de CO₂ emisyonuna dayandırılmaktadır.</p>
------------------	--

Kaynak: (ACEA, 2016: 1-6).

Tablodan da görüleceği üzere 20 AB ülkesi çevresel sorunlarla mücadelede motorlu taşıtlar vergisinden etkin bir şekilde yararlanmakta ve ödül ceza yöntemi, emisyon sınırını aşan araçların yüksek vergilendirilmesi ve teşvik ödemeleri gibi uygulamalar ile CO₂ emisyonunu azaltmayı hedeflemektedirler.

Tablo 3: AB Ülkelerinde Enerji Tüketiminden Kaynaklanan Toplam CO₂ Emisyonları (Milyon Metrik Ton) (2007-2012)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Avusturya	71,09389	69,99211	65,26445	70,03595	69,33971	66,67506
Belçika	142,8161	153,5328	134,7122	143,2184	140,1255	139,1389
Bulgaristan	51,89924	50,61403	44,73865	46,02672	52,56494	48,84771
Hırvatistan	21,62349	21,74174	20,04659	18,96968	17,83133	20,17905
Güney Kıbrıs Rum Kesimi	9,386	9,8226	9,22531	8,91436	8,7309	8,8014
Çek Cumhuriyeti	103,5454	99,10063	92,09819	95,58812	94,35327	91,15491
Danimarka	55,63313	51,90644	48,83244	49,58838	45,30879	40,51219
Estonya	6,47433	6,3165	5,22293	5,4734	5,53453	5,68609
Finlandiya	59,7308	53,61809	50,93984	57,28586	51,60939	46,80646
Fransa	424,5207	421,5602	386,3724	385,5897	374,3236	364,5382
Almanya	812,3176	812,6063	758,1783	796,9563	784,3775	788,321
Yunanistan	109,4671	106,0414	99,82669	93,54463	92,08394	87,55789
Macaristan	56,8396	56,01399	51,90245	52,50846	52,17165	47,90274
İrlanda	45,51763	44,86961	38,9215	39,57119	36,20716	35,48918
İtalya	459,5288	449,7486	407,6301	419,8112	411,5623	385,8128
Letonya	8,61611	8,03126	7,92022	8,5542	8,05008	7,89709
Litvanya	17,843	18,11897	13,38762	13,9304	15,1917	16,68922
Lüksemburg	12,1445	11,96111	11,43675	12,1032	11,62882	11,68678
Malta	3,10463	3,17696	6,68233	8,03025	7,52033	6,56426
Hollanda	233,4024	229,5266	222,9308	234,31	239,7392	239,605
Polonya	295,9488	294,6997	286,4704	304,6076	308,1041	289,4548
Portekiz	59,10662	56,13857	57,10018	53,22172	53,16434	51,19574
Romanya	96,48186	93,87531	81,16977	78,10375	89,48119	86,05824
Slovakya	37,49314	38,30476	35,17909	36,95972	35,04475	32,08004
Slovenya	16,93132	17,42004	16,11383	16,21085	15,99411	15,87215
İspanya	386,8662	354,6998	327,8008	312,588	318,232	312,442
İsveç	56,88582	54,71347	51,83961	56,45176	54,0432	51,07729
İngiltere	569,8946	563,8723	516,191	529,451	488,3102	498,8771
Türkiye	280,1906	272,9004	269,0631	268,5475	294,9092	296,9319

Kaynak: (U.S. Energy Information Administration, 2016).

Tablo 3'ten AB ülkelerinin CO₂ emisyon miktarlarına bakıldığında özellikle motorlu taşıtlar vergilerini CO₂ emisyonuna dayandıran ülkelerin çoğunluğunda yıllar itibariyle emisyon miktarının azaldığı görülmektedir. Bu durum vergi sisteminin başarısını kanıtlamakta ve her geçen gün yeni ülkelerin bu sistemleri tartışmaya açmasına ve hatta uygulamaya koymasına neden olmaktadır.

Çevresel sorunların önemine ve çoğu Avrupa ülkesinin düzenlemelerine paralel olarak Türkiye'de Maliye Bakanlığı da çevrenin korunması ve yüksek teknolojinin teşviki amacıyla motorlu taşıtlar üzerinden alınan MTV ve Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) sisteminin yeniden düzenlenmesi çalışmalarını başlatmış bulunmaktadır (Sabah, 2013). Yıllar itibarıyla Türkiye'nin emisyon miktarlarında görülen artış, önlem alınmasını kaçınılmaz kılmaktadır.

Türkiye'de MTV'ye ilişkin revizyon çalışmalarında AB üyesi ülkeler başta olmak üzere çeşitli ülkelerin MTV uygulamaları incelenmiş olup, Almanya ve İngiltere modellerinin benimsenmesi gündeme getirilmiştir (Sabah, 2013). Bu kapsamda çalışmanın bu bölümünde Almanya ve İngiltere'de uygulanan MTV detaylı olarak ele alınacaktır.

2.1.1. Almanya'da Motorlu Taşıtlar Vergisi

Alman motorlu taşıtlar vergisinde taşıt kapsamına tüm motorlu araçlar ve bu motorlu araçların römorkları girmektedir. Verginin mükellefi ise kural olarak adı, aracın kullanımı için kayıtlı olan kişidir. Mükellefiyet aracın tescili ile başlamakta ve trafik kanununa göre servis dışı kaldığı anda sona ermektedir (Federal Ministry of Finance, 2016: 93).

Almanya'da 2009 yılının ortalarından itibaren ilk kez tescil edilen binek otomobillerde vergi, otomobillerin emisyon standartları altında belirlenen kirlilik sınıfları yerine, CO₂ emisyonlarına dayandırılmaktadır (Federal Ministry of Finance, 2016: 95). Almanya'da uygulanan motorlu taşıtlar vergisinin motor hacminden elde edilen miktar ve CO₂ emisyonundan elde edilen miktar olmak üzere iki temel bileşeni bulunmaktadır (Angloinfo Germany, 2016). Bu bileşenlerden motor hacminden elde edilen miktar, pozitif ateşlemeli motorlar ile (benzin) sıkıştırma ile yanmalı motorlar (dizel) arasında bir ayırım yapılmak suretiyle belirlenirken; CO₂ emisyonundan elde edilen miktar ise otomobilin vergiden muaf kısmı da dikkate alınarak km başına onaylanmış CO₂ emisyon miktarının her gramı için sabit bir vergi uygulanmak suretiyle hesaplanmaktadır. Her otomobil için CO₂ değerlendirmesi araç tescil otoriteleri tarafından belirlenmektedir. Bu miktarlara taşıtların kendi tescil belgelerinde yer verilmektedir. 18.05.2011 ila 31.12.2015 tarihleri arasında tescil edilen tamamen elektrikli otomobiller, ilk tescil tarihinden başlamak üzere 10 yıl, 1.1.2016 ila 31.12.2020 tarihleri arasında tescil edilen tamamen elektrikli otomobiller ise, ilk tescil tarihinden başlamak üzere 5 yıl süreyle vergiden muaf tutulmaktadır (Federal Ministry of Finance, 2016: 96).

Yıllık motorlu taşıtlar vergisinin motor hacminden elde edilen miktarı, benzinli motorlar için her 100 cc başına 2 €, dizel motorlar için ise her 100 cc başına 9,50 €'dur. 1 Ocak 2014'ten itibaren ödenecek vergi miktarı CO₂ emisyonu 95 g/km'yi aşan her g/km başına 2 €'dur. Az miktarda emisyon salan otomobiller bu vergiden istisna tutulmuştur. 2012-2013 için 110 g/km olan bu miktar, 1 Ocak 2014'ten itibaren 95 g/km olarak uygulanmaktadır (Federal Ministry of Finance, 2016: 96).

Verginin hesaplanmasında ilk bileşen olan temel miktarın dizel otomobiller için daha yüksek olarak belirlenmesinin temel nedeni, dizel yakıtların daha fazla emisyon yayılımına neden olmasıdır. Zira 1 litre benzin 2,3434 kg CO₂ emisyonuna neden olurken, 1 litre dizelin

neden olduğu CO₂ miktarı 2,682 kg'dır (OECD, 2013). Otomobillerin özellikleri incelendiğinde dizel otomobillerin CO₂ salınımının muadil benzinli otomobillere göre daha düşük çıkmasının esas nedeni ise, dizel otomobillerin benzinli otomobillere göre daha az yakıt tüketiyor olmasıdır (Yeşil Sokak, 2013). Ancak her ne kadar ilk bakışta daha az yakıt tüketiyor olması nedeniyle dizel otomobiller, CO₂ salınımı açısından benzinli otomobillere göre avantajlı gibi görünse de, Dünya Sağlık Örgütü raporlarında diğer zararlı partiküller ve zararlı azot oksit gazı (NOx) nedeniyle aslında dizel otomobillerin çevreye ve insan sağlığına çok daha fazla zarar verdiği ortaya konulmuş bulunmaktadır (Özpeynirci, 2016).

Alman motorlu taşıtlar vergi sisteminde ayrıca, kayıt gerektiren motosikletler için ödenecek yıllık vergi miktarı bunların motor hacminin her 25cm³'ü başına 1.84 € olarak belirlenmiştir. Karavanlar için ödenecek vergi ise izin verilen maksimum ağırlığa ve AB'nin emisyon standartları kullanılarak belirlenen kirletici emisyonlara göre belirlenmektedir. Farklı yasal kategorilerde yer alan üç tekerlekli ve ışıklı dört tekerlekli araçlar için uygulanacak vergi miktarı, bunların motor hacmine ve AB'nin emisyon standartlarına dayanılarak hesaplanırken, izin verilen maksimum ağırlık olan 3.5 tona kadar ağırlığa sahip olan diğer motorlu araçlar ise tamamen ağırlıklarına göre vergiye tabi tutulmaktadır (Federal Ministry of Finance, 2016: 97).

Türkiye'nin model aldığı ülkeler arasında yer alan Almanya'da CO₂ emisyonuna dayalı MTV uygulaması bu şekilde olmakla beraber bu sisteme bazı eleştiriler yöneltilmeye başlandığı görülmektedir. Alman Vergi Mükellefleri Birliği, bu verginin çevre duyarlılığı ile ilgisi olmadığını ve çevrenin korunabilmesi için MTV'nin tamamen kaldırılarak, akaryakıt üzerinden alınan ÖTV'ye ilave edilmesi gerektiğini savunmaktadır. Birlik, bu sayede aracını çok kullanarak fazla akaryakıt tüketenlerin daha fazla vergi ödemek zorunda kalacaklarını, aracını kullanmayıp garajda tutanların ise gereksiz yere vergi ödemekten kurtulacaklarını savunmaktadır (Alp, 2013).

2.1.2. İngiltere'de Motorlu Taşıtlar Vergisi

İngiltere'de uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisi otomobiller için ne zaman tescil edildiğine bağlı olarak üç bileşene göre hesaplanmaktadır. Bunlar otomobillerin motor hacmi, yakıt türü ve CO₂ emisyonlarıdır. Diğer araç türlerinin ise kendi miktarları mevcuttur. 1 Mart 2001 tarihinden önce tescil edilmiş olan otomobillerin vergilendirilmesinde motor hacimleri esas alınmaktadır (Gov.UK, 2016a). 1 Mart 2001 tarihinden önce tescil edilmiş olan otomobiller ve hafif yük taşıtlarının 11.05.2016 tarihinden itibaren geçerli olan motorlu taşıtlar vergisi miktarlarına Tablo 4'te yer verilmiştir.

Tablo 4: 1 Mart 2001 Tarihinden Önce Tescil Edilmiş Olan Otomobiller ve Hafif Yük Taşıtlarının Ödeyeceği Nakit Motorlu Taşıtlar Vergisi Miktarları (2016)

Motor Hacmi (cc)	12 Ayda Ödenecek Miktar	6 Ayda Ödenecek Miktar
1549'u Aşmayan	145 £	79.75 £
1549'u Aşan	235 £	129.25 £

Kaynak: (Gov.UK, 2016b).

İngiliz Hükümeti toplumu çevre dostu otomobillerin kullanımı noktasında teşvik etmek amacıyla 2001 yılında yeni bir uygulama başlatmış bulunmaktadır (Rubik and Mityorn, 2011: 4). Bu kapsamda 1 Mart 2001 ve sonrası tescil edilmiş olan otomobillerde vergi, yakıt türü ve CO₂ emisyonlarına göre hesaplanmaktadır (Gov.UK, 2016b). 1 Mayıs 2009'dan beri ödenecek vergi miktarları Tablo 5'te görüldüğü gibi 13 sınıfa ayrılmakta ve daha düşük emisyon yapan

sınıfta bulunan otomobiller daha düşük miktarda vergiye tabi tutulmaktadır. Benzinli ve dizel otomobillerde oranlar 22.03.2007'den itibaren eşitlenmiştir (ACEA, 2015: 261). Vergi miktarı 100 g/km'ye kadar emisyon yayan otomobiller için geçerli olan 0 £ ile, 255 g/km'nin üzerinde emisyon yayan otomobiller için geçerli olan 515 £ arasında değişmektedir. Alternatif yakıtlı otomobillerde ise 10 £ indirim söz konusu olmaktadır (Gov.UK, 2016b). 1 Mart 2001 ve sonrasında tescil edilmiş olan otomobillerin 11.05.2016 tarihinden itibaren geçerli olan motorlu taşıtlar vergisi miktarları Tablo 5'te yer almaktadır.

Tablo 5: 1 Mart 2001 Tarihinden Sonra Tescil Edilmiş Olan Otomobillerin Ödeyeceği Nakit Motorlu Taşıtlar Vergisi Miktarları (2016)

Sınıfı	CO ₂ Emisyonu (g/km)	12 Ayda Ödenecek Miktar	6 Ayda Ödenecek Miktar
A	100'e kadar	0.00 £	Mevcut Değildir
B	101-110	20.00 £	Mevcut Değildir
C	111-120	30.00 £	Mevcut Değildir
D	121-130	110.00 £	60.50 £
E	131-140	130.00 £	71.50 £
F	141-150	145.00 £	79.75 £
G	151-165	185.00 £	101.75 £
H	166-175	210.00 £	115.50 £
I	176-185	230.00 £	126.50 £
J	186-200	270.00 £	148.50 £
K	201-225	295.00 £	162.25 £
L	226-255	500.00 £	275.00 £
M	255'i aşan	515.00 £	283.25 £

Kaynak: (Gov.UK, 2016b).

İngiltere'de ayrıca 1 Nisan 2010'dan itibaren otomobillerin ilk tescil edildikleri yıl için uygulanacak olan MTV belirlenmiştir. 130 g/km'ye kadar emisyon yayan otomobiller ilk yıl hiç vergi ödemezken, 131-165 g/km arası emisyon yayan otomobillerden ise standart motorlu taşıtlar vergisi oranında vergi alınmaktadır. 166 g/km'yi aşan otomobillerde ise ödenecek vergi önemli ölçüde artmaktadır (ACEA, 2015: 261). Verginin miktarı 130 g/km'ye kadar emisyon yayan otomobiller için geçerli olan 0 £ ile, 255 g/km'nin üzerinde emisyon yayan otomobiller için geçerli olan 1120 £ arasında değişmektedir (Gov.UK, 2016b). 1 Nisan 2010 ve sonrasında tescil edilmiş olan otomobillerin 11.05.2016 tarihinden itibaren geçerli olan ilk yıl ödeyecekleri MTV miktarları Tablo 6'da yer almaktadır. Alternatif yakıtlı otomobillerde 10 £ indirim uygulanmaktadır.

Tablo 6: 1 Nisan 2010 Tarihinden Sonra Tescil Edilmiş Olan Otomobillerin İlk Yıl Ödeyecekleri Nakit Motorlu Taşıtlar Vergisi Miktarları (2016)

Sınıfı	CO ₂ Emisyonu (g/km)	12 Ayda Ödenecek Miktar	6 Ayda Ödenecek Miktar
A	100'e varan	0.00 £	Mevcut Değildir
B	101-110	0.00 £	Mevcut Değildir
C	111-120	0.00 £	Mevcut Değildir
D	121-130	0.00 £	Mevcut Değildir
E	131-140	130.00 £	71.50 £

F	141-150	145.00 £	79.75 £
G	151-165	185.00 £	101.75 £
H	166-175	300.00 £	Mevcut Değildir
I	176-185	355.00 £	Mevcut Değildir
J	186-200	500.00 £	Mevcut Değildir
K	201-225	650.00 £	Mevcut Değildir
L	226-255	885.00 £	Mevcut Değildir
M	255'i aşan	1120.00 £	Mevcut Değildir

Kaynak: (Gov.UK, 2016b).

Tablo 7’de de belirtilmiş olduğu gibi, İngiltere’de otomobillerden alınan MTV’de 2017 yılından itibaren önemli değişiklikler söz konusu olacaktır. Buna göre artık 01.04.2017 sonrasında tescil edilen otomobillerde ilk yıl ödenecek olan MTV’de CO₂ emisyonları baz alınmaya devam edilecek olmakla birlikte, izleyen yıllarda ödenecek olan MTV miktarları 0 emisyon yayan otomobiller hariç, ne kadar CO₂ emisyonu yaydığına bağlı kalmaksızın standart tutar olan 140 £ vergi ödeyeceklerdir. Yeni düzenlemeyle ayrıca değeri 40,000 £’u aşan otomobiller için standart tutar olan 140 £ vergiye ek olarak 5 yıl boyunca ayrıca 310 £ ilave vergi ödenmesine karar verilmiş bulunmaktadır (Gov.UK, 2016c).

Tablo 7: 1 Nisan 2017 Tarihinden Sonra Tescil Edilmiş Olan Otomobillerin İlk Yıl ve İzleyen Yıllarda Ödeyecekleri Nakit Motorlu Taşıtlar Vergisi Miktarları (2017)

Sınıfı	CO₂ Emisyonu (g/km)	İlk Yıl Ödenecek Miktar	İzleyen Yıllarda Ödenecek Miktar*
A	0	0.00 £	0.00 £
B	1-50	10.00 £	140.00 £
C	51-75	25.00 £	140.00 £
D	76-90	100.00 £	140.00 £
E	91-100	120.00 £	140.00 £
F	101-110	140.00 £	140.00 £
G	111-130	160.00 £	140.00 £
H	131-150	200.00 £	140.00 £
I	151-170	500.00 £	140.00 £
J	171-190	800.00 £	140.00 £
K	191-225	1200.00 £	140.00 £
L	226-255	1700.00 £	140.00 £
M	255'i aşan	2000.00 £	140.00 £

* Değeri 40,000 £’u aşan otomobiller için standart tutar olan 140 £ vergiye ek olarak 5 yıl boyunca ayrıca 310 £ ilave vergi ödenecektir.

Kaynak: (Gov.UK, 2016c).

Yapılan bu değişikliğin nedenine ilişkin olarak İngiliz Hükümeti; hızla artan sayıdaki otomobilin sıfır ya da daha düşük emisyon sınıfına girecek şekilde üretiliyor olması nedeniyle MTV’nin çevre sorunlarıyla mücadelesinin daha etkin olarak sürdürülebilirliği için değişikliğin gerekli olduğunu, ayrıca mevcut sistemle eski otomobil sahipleri daha çok vergi öderken, yeni

otomobillerin CO₂ emisyon salınımı düşük olacak şekilde üretilmesine bağlı olarak, yeni otomobil satın alanlarla eski otomobil sahipleri arasında artan bir adaletsiz olduğu, söz konusu adaletsiz durumun bu yolla önüne geçilebileceği belirtilmiştir. Ancak bu açıklamaların yanı sıra değişikliğin esas nedeninin MTV gelirlerinde yaşanan ani düşüş olduğu ifade edilmektedir (Boyce, 2016).

Yapılan değişiklik; eskiye oranla hem düşük CO₂ emisyonu, hem de yüksek CO₂ emisyonu yapan otomobil sahiplerinin daha yüksek oranda MTV ödeyecekleri anlamına gelmektedir. Özellikle değeri 40,000 £'u aşan otomobil sahiplerinin ödeyecekleri vergi miktarı eskiye göre iki kata kadar artış gösterebilmektedir. Bu durumu bir örnekle açıklamak gerekirse, 3 yıllık zaman diliminde; 01.04.2017 tarihinden önce tescil edilen ve 105 g/km emisyon salınımına sahip bir otomobil için ilk yıl 0 £, izleyen 2 yılda da yıllık 20 £ olmak üzere toplamda 40 £ MTV söz konusu iken, 01.04.2017 tarihinden sonra tescil edilen aynı özellikteki bir diğer otomobil için bu miktar; ilk yıl 140 £ ve izleyen 2 yılda da yıllık 140 £ olmak üzere toplamda 420 £' a ulaşmaktadır. Bu da 380 £'luk bir artış anlamına gelmektedir (Boyce, 2016).

Her ne kadar daha yüksek emisyon salınımına sahip otomobiller için her yıl ödenen MTV miktarının standart bir tutar olarak belirlenmesi daha düşük bir MTV ödenmesi anlamına gelse de, gerek ilk yıl ödenecek olan MTV miktarındaki artışlar, gerekse değeri 40,000 £'u aşan otomobiller için standart tutar olan 140 £ vergiye ek olarak 5 yıl boyunca ödenmesi öngörülen 310 £'luk vergi, bu otomobiller için ödenecek MTV'nin artışı anlamına gelmektedir. Yine 3 yıllık zaman diliminde; 01.04.2017 tarihinden önce tescil edilen ve 170 g/km emisyon salınımına sahip ve değeri 40,000 £'u aşan bir otomobil için ilk yıl 300 £, izleyen 2 yılda da yıllık 210 £ olmak üzere toplamda 720 £ MTV söz konusu iken, 01.04.2017 tarihinden sonra tescil edilen aynı özellikteki bir diğer otomobil için bu miktar; ilk yıl 500 £ ve izleyen 2 yılda da yıllık 140 £ olmak üzere toplamda 780 £' a ulaşmaktadır. Bu rakama ek olarak yıllık 310 £ ek vergi de eklendiğinde toplamda 1400 £' luk bir MTV ödenmesi söz konusu olmaktadır (Boyce, 2016).

İngiltere'de otomobiller dışındaki araçların 2016 yılı için uygulanan motorlu taşıtlar vergisi miktarlarını ise şu şekilde özetlemek mümkündür (Gov.UK, 2016b):

- 1 Mart 2001 ve sonrasında tescil edilen ve ağırlığı 3500 kg'ı geçmeyen hafif yük taşıtları için yıllık 230.00 £, 6 aylık 126.50 £,
- 1 Mart 2003 ve 31 Aralık 2006 tarihleri arasında tescil edilen ve ağırlıkları 3500 kg'ı geçmeyen Euro 4 hafif yük taşıtları için yıllık 140.00 £, 6 aylık 77 £,
- 1 Ocak 2009 ve 31 Aralık 2010 tarihleri arasında tescil edilen ve ağırlıkları 3500 kg'ı geçmeyen Euro 5 hafif yük taşıtları için yıllık 140.00 £, 6 aylık 77 £,
- Sepetli veya sepetsiz motosikletlerde motor hacmine göre, motor hacmi 150 cc'yi geçmeyenlerde yıllık 17 £ ve 600 cc'yi aşanlarda yıllık 82 £ olmak üzere değişen miktarlarda,
- Yüksüz 450 kg'ı aşmayan üç tekerlekli bisikletlerde motor hacmine göre, motor hacmi 150 cc'yi geçmeyenlerde yıllık 17 £ ve diğer hepsinde yıllık 82 £'dur.

İngiltere'de kayıtlı yeni araçların CO₂ emisyonu 15 yıl öncesine göre %32.9 düşerek ortalama 121.4 g/km olarak gerçekleşmiş ve en düşük seviyeye ulaşmıştır (Society of Motor Manufacturers and Traders', 2016). Bu durum CO₂ emisyonunun azaltılmasında ve buna hizmet edecek üretimin gerçekleştirilmesinde uygulanan motorlu taşıtlar vergisinin etkinliğini kanıtlamaktadır.

2.2. Türkiye’de Uygulanan Motorlu Taşıtlar Vergisi

AB üyesi ülkelerde çevre politikası aracı olarak vergilerden etkili bir şekilde yararlanılmasına rağmen, Türkiye henüz vergileme alanında önceliği çevreye verecek bir vergi politikası değişimine gidememiştir. Ülkemizde halen yürürlükte olan motorlu taşıtlar vergisi, bunun en somut örneği konumundadır. Türkiye’de motorlu taşıtlar bir servet göstergesi olarak kabul edilmekte ve motorlu taşıtlar vergisi servet vergisi kapsamına dahil edilmektedir. Oysa AB üyesi ülkelerde motorlu taşıtlar vergisi çevre kirliliği ile mücadele edilebilecek bir çevre politikası aracı olarak görülmekte ve verginin mali fonksiyonu ikinci planda değerlendirilmektedir (Yalçın, 2013: 152-153).

MTV vergi sistemimize 1957 yılında “Hususi Otomobil Vergisi” ile girmiştir. Bu kanun 1963 yılında değişikliğe uğrayarak “Motorlu Kara Taşıtları Vergisi” şekline dönüştürülmüştür. 1980 yılında “Motorlu Taşıtlar Vergisi” adını alan vergi, ilerleyen yıllarda özellikle tarifeler noktasında önemli değişikliklere uğramasının yanı sıra kapsamı da genişletilerek başlangıçta yalnızca özel otomobillerden alınırken, sonraki yıllarda diğer motorlu kara taşıtları, uçaklar ve helikopterleri de kapsamına almıştır (Tosuner ve Arıkan, 2013: 453).

197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu’nun (MTVK) 1’inci maddesinde bu kanunun ilgili maddelerine göre tespit edilen tarifelerde yer alan; Karayolları Trafik Kanunu’na göre trafik şube veya bürolarına kayıt ve tescil edilmiş bulunan motorlu kara taşıtları ile Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’ne kayıt ve tescil edilmiş olan uçak ve helikopterlerin motorlu taşıtlar vergisine tabi olduğuna hükmedilmiştir. 2009 yılında yapılan bir düzenleme ile liman veya belediye siciline kayıt ve tescil edilmiş olan motorlu deniz taşıtları verginin kapsamından çıkartılmış bulunmaktadır.

Buna göre MTVK (I), (II) ve (IV) sayılı tarifeler olmak üzere üç tarifeden oluşmaktadır. MTVK’nın 5 ve 6’ncı maddelerine göre otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletler (I) sayılı tarifeye göre, (I) sayılı tarifede yazılı taşıtlar dışında kalan, motorlu kara taşıtları (II) sayılı tarifeye göre ve uçak ve helikopterler ise (IV) sayılı tarifeye göre vergilendirilmektedirler.

Tarifelerin genel yapıları incelendiğinde (I) sayılı tarifede taşıtların motor silindir hacimleri ve yaşları, (II) sayılı tarifede taşıtların cinsleri, oturma yeri, motor silindir hacmi, azami toplam ağırlıkları ve yaşları, (IV) sayılı tarifede ise uçak ve helikopterlerin azami kalkış ağırlıkları ve yaşları vergilendirme bakımından esas alınmaktadır. Buna göre taşıtların motor silindir hacimleri, oturma yerleri ve ağırlıkları arttıkça ödenecek vergi miktarı artmakla birlikte, yaşları arttıkça ödenecek vergi miktarı azalmaktadır.

Tablo 8: MTV Vergileme Ölçü ve Hadleri (2016)*

I Sayılı Tarife					
Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)				
	1-3 Yaş	4-6 Yaş	7-11 Yaş	12-15 Yaş	16 ve Yukarı Yaş
1-Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri					
1300 cm ³ ve aşağısı	623,00	434,00	243,00	184,00	66,00
2-Motosikletler					
100 - 250 cm ³ e kadar	118,00	89,00	66,00	42,00	17,00
II Sayılı Tarife					
Taşıtların 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	

1) Minibüs	748,00	495,00	243,00	
2) Panel van ve motorlu karavanlar (Motor Silindir Hacmi)				
1900 cm ³ ve aşağısı	997,00	623,00	371,00	
3) Otobüs ve benzerleri (Oturma Yeri)				
25 kişiye kadar	1.886,00	1.127,00	495,00	
4) Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (Azami Toplam Ağırlık)				
1.500 kg'a kadar	672,00	446,00	220,00	
IV Sayılı Tarife				
Taşıt Cinsi ve Azami Kalkış Ağırlığı	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)			
	1-3 Yaş	4-5 Yaş	6-10 Yaş	11 ve Yukarı Yaş
Uçak ve helikopterler				
1.150 kg'a kadar	12.616,00	10.089,00	7.566,00	6.051,00

* Tabloda her taşıt cinsi için belirlenen ilk ölçülere yer verilmiştir.

Tablo 8'den de görüldüğü gibi taşıtların vergilendirilmesinde emisyon salınımları dikkate alınmamaktadır. 28 AB ülkesinde toplam CO₂ emisyonunun yaklaşık % 25'inin ulaştırmadan kaynaklandığı göz önünde bulundurulduğunda (IEA, 2015: 66) ulaşım araçlarının CO₂ salınımlarını azaltacak şekilde düzenlenmesi zorunluluğu ortaya çıkmaktadır. Bu bakımdan Türkiye'de uygulanan MTV'nin emisyon salınımını azaltmadığı gibi, daha çok CO₂ emisyonuna neden olan eski otomobillerden daha az miktarda vergi alması çevresel sorunlarla mücadelede verginin yetersizliğini ortaya koymaktadır. İşte bu durum MTV'nin emisyon salınımını dikkate alacak şekilde revizesini gündeme getirmiştir.

Sonuç

Günümüzde 20 AB ülkesi tarafından motorlu taşıtlar vergisi CO₂ emisyonuna dayandırılarak emisyon azatımı noktasında etkin bir araç olarak kullanılmaktadır. Bu kapsamda Türkiye'de de Maliye Bakanlığı'nca motorlu taşıtlar vergisinin aynı amaca hizmet edecek şekilde yeniden düzenlenmesi çalışmaları başlatılmış ve tüm ülke uygulamaları incelenerek Almanya ve İngiltere model alınmıştır.

Almanya ve İngiltere uygulamaları incelendiğinde 01.07.2009 tarihinde bu uygulamaya geçen Almanya'da yıllık dolaşım vergisi adı altında bir motorlu taşıtlar vergisi uygulandığı anlaşılmaktadır. Bu vergi otomobillerin motor hacimleri ile CO₂ emisyonlarını baz almakta ve bu noktada dizel motorlu otomobilleri daha yüksek oranda vergiye tabi tutmaktadır.

İngiltere'de ise motorlu taşıtlar vergisi 1 Mart 2001 tarihinden itibaren uygulanan yıllık motorlu taşıtlar vergisi ile 1 Nisan 2010 tarihinden itibaren tescil edilen ilk yıl için alınan motorlu taşıtlar vergisi olmak üzere ikili bir yapı göstermektedir. Yıllık motorlu taşıtlar vergisi kapsamında 1 Mart 2001 öncesi tescil edilen otomobilleri motor hacmine göre vergilendiren İngiltere, bu tarih ve sonrasında tescil edilen otomobillerde ise vergiyi CO₂ emisyonuna dayandırmaktadır. Ödenecek vergi miktarlarını sınıflara ayırarak daha düşük emisyon yapan sınıfta bulunan otomobilleri daha düşük miktarda vergilendiren İngiltere'de ayrıca alternatif yakıtlı otomobillerde 10 £ indirim uygulanmaktadır.

Her iki ülke uygulamasında da otomobiller ve diğer taşıtlar türlerine göre ayrı vergilendirilirken, Almanya otomobillerin vergilendirilmesinde İngiltere'den farklı olarak, uygulama sonrasında tescil edilen otomobillerin de motor hacimlerini baz almakta ve dizel motorlu otomobilleri daha yüksek oranda vergiye tabi tutmaktadır. Her iki ülke bakımından varılabilecek en önemli sonuç şüphesiz verginin başarısı ve etkinliği olmaktadır.

Küresel kamusal mal olan çevresel sorunlarla mücadele noktasında Türkiye'de yapılması planlanan değişikliğin olumlu sonuçlar yaratacağı düşünülmektedir. Ancak düzenlemenin başarısı için, yeni düzenleme ile asıl hedeflenenin mali amaç olmayıp, çevre sorunları ile mücadele edilmesi olduğunun bireylerce kabulü ve çevre duyarlılığının artması büyük önem taşımaktadır. Bunun için Türkiye'de bugüne dek servet vergisi olarak uygulanan motorlu taşıtlar vergisinin çevre vergisine dönüş mantığı iyi kurgulanmalı ve bireylerin düşük emisyonlu araç sahibi olabilmeleri amacıyla KDV ve ÖTV muafiyetleri gündeme alınmalıdır. Ayrıca, daha düşük emisyon yayan araçların teşviki amacıyla Fransa'da uygulanan yeni alınan araçların emisyonunun belirlenen miktarın altında olmasına bağlı olarak prim verilmesi uygulamasının Türkiye'de de uygulanmasının yeni araç alımının teşviki bakımından etkili olabileceği düşünülmektedir.

MTV'ye ilişkin yapılması gereken en önemli düzenlemelerden biri şüphesiz elektrikli ya da hibrid elektrikli otomobil kullanımının teşvikine yönelik düzenlemelerdir. Avrupa ülkelerinin bir çoğunda uzun süredir kullanımı özendirilen bu otomobillerin kullanımının zorunlu hale getirilmesi yönünde çalışmalar başlamış bulunmaktadır. Bu anlamda Türkiye'de yapılacak düzenlemelerin yakın zamanda yeniden çağın gerisinde kalmaması ve küresel kamusal mal olan çevrenin korunması için gereken küresel işbirliğine yeterli katkı sağlayabilmesi için gereken düzenlemeleri içermesi önem taşımaktadır.

CO₂ emisyonuna dayalı motorlu taşıtlar vergisi uygulamasının başarısı açısından Özel Tüketim Vergisi'nde de ilgili değişikliklerin yapılması son derece önem taşımaktadır. Gerek özel tüketim vergisinin II sayılı listesinde yer alan motorlu taşıt araçlarının vergilendirilmesinin yeni sisteme uyarlanması, gerekse I sayılı listede yer alan akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesinde daha az emisyon yayan yakıtların daha düşük miktarda vergilendirilmesi yeni motorlu taşıtlar vergisinin çevreyi koruma amacındaki başarısını pekiştireceği açıktır. Örneğin 98 oktan benzinin 95 oktana göre egzoz emisyonlarında bir iyileşme sağladığı bilinmektedir. Bu nedenle şu anki mevcut durumun aksine daha düşük miktarda vergilendirilmesi yapılmak istenen uygulamanın amacına daha uygun düşecektir. Ayrıca, Türkiye'de Plan Bütçe Komisyonu'nda kabul edilerek 01.01.2017'den itibaren uygulamaya uygulanacak olan tasarı ile Özel Tüketim Vergisi Kanunu'nda yapılan değişikliğin vergi adaletinin sağlanması bakımından da olumlu olacağı düşünülmektedir. Zira motor hacmini esas alarak daha lüks otomobillerin daha yüksek oranda vergilendirilmesi amacıyla uygulanmaya başlanan ÖTV, zamanla lüks otomobillerin düşük motor hacimli üretilmeleri nedeniyle amacından sapmış bulunmaktadır. Bu anlamda İngiltere'de uygulanmaya başlanacak sistemde değeri yüksek otomobiller için alınacak ilave vergiye benzer şekilde Türkiye'de de otomobillerin motor hacimlerinin yanı sıra fiyatlarının baz alınması vergi adaletinin sağlanmasına katkıda bulunacaktır.

Kaynakça

- Ağca, B., 2003. Küresel Kamu Malları, *Uluslararası Ekonomik Sorunlar*, (11), <http://www.mfa.gov.tr/kuresel-kamu-mallari.tr.mfa>, (Erişim Tarihi: 21.06.2016).
- Alp, A., 2013. Havayı Kirleten Araç Sahipleri Yandı. *Hürriyet*, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/24971448.asp>, (Erişim Tarihi: 20.06.2016).
- Angloinfo Germany. Vehicle Tax, <https://www.angloinfo.com/germany/how-to/page/germany-money-german-taxes-vehicle-tax>, (Erişim Tarihi: 20.06.2016).
- Boyce, C., 2016. Changes to the car tax system in 2017. *Saga*, <https://www.saga.co.uk/magazine/motoring/cars/using/2016/ved-car-tax-changes-2017/2>, (Erişim Tarihi: 04.11.2016).
- Ernst & Young. 2013. Tax Alert Croatia 02/2013, [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Croatia_Tax_Alert_02_2013_English_Version/\\$FILE/Ernst%20&%20Young%20Tax%20Alert%2002_2013.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Croatia_Tax_Alert_02_2013_English_Version/$FILE/Ernst%20&%20Young%20Tax%20Alert%2002_2013.pdf), (Erişim Tarihi: 21.06.2016).
- European Automobile Manufacturer's Association (ACEA). 2015. *ACEA Tax Guide 2015*, Brussels: European Automobile Manufacturer's Association.
- European Automobile Manufacturer's Association (ACEA). 2016. CO₂ Based Motor Vehicle Taxes in the EU in 2016, http://www.acea.be/uploads/publications/CO2_tax_overview_2016.pdf, (Erişim Tarihi: 15.06.2016).
- Federal Ministry of Finance. 2016. An ABC of Taxes, http://www.bundesfinanzministerium.de/Content/EN/Standardartikel/Press_Room/Publications/Brochures/2012-10-30-abc-on-taxes-pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=4, (Erişim Tarihi: 20.06.2016).
- Gov.UK. 2016a. Calculate Vehicle Tax Rates, <https://www.gov.uk/calculate-vehicle-tax-rates>, (Erişim Tarihi: 20.06.2016).
- Gov.UK. 2016b. Vehicle Tax Rates Tables, <https://www.gov.uk/vehicle-tax-rate-tables>, (Erişim Tarihi: 20.06.2016).
- Gov.UK. 2016c. Policy Paper Vehicle Excise Duty, <https://www.gov.uk/government/publications/vehicle-excise-duty/vehicle-excise-duty>, (Erişim Tarihi: 03.11.2016).
- International Energy Agency (İEA). 2015. *CO₂ Emissions From Fuel Combustion Highlights*, Paris: OECD/ IEA.
- Kirmanoglu, H. Yılmaz, B. E. ve Susam, N. 2006. Maliye Teorisi'nin Çıkmazı: Küresel Kamusal Mallar (Kalkınma Yardımları İçinde Küresel Kamusal Malların Finansmanı, *Maliye Dergisi*, (150), 25-52.
- National Aeronautics and Space Administration. 2013. Research News: NASA Finds 2012 Sustained Long-Term Climate Warming Trend, <http://www.giss.nasa.gov/research/news/20130115/>, (Erişim Tarihi: 21.06.2016).
- OECD. 2013. Comparisons of CO₂-related tax rate differentiation in motor vehicle taxes, <http://www2.oecd.org/ecoinstant/queries/MotorVehicleCO2.htm>, (Erişim Tarihi: 27.05.2013).

- Özpeynirci, E. 2016. Dizel Ölüyor mu?. Hürriyet, <http://www.hurriyet.com.tr/dizel-oluyor-mu-40120457>, (Erişim Tarihi: 04.11.2016).
- Rubik F. and Mityorn, L. 2011. CO₂-based Motor Vehicle Tax. Corpus, <http://www.scp-knowledge.eu/sites/default/files/Mityom%20and%20Rubik%202011%20CO2%20based%20motor%20vehicle%20tax.pdf>, (Erişim Tarihi: 23.05.2013).
- Sabah. 2013. Emisyon Oranına Göre Vergi Geliyor. <http://www.sabah.com.tr/Ekonomi/2013/03/10/emisyon-oranina-gore-vergi-geliyor>, (Erişim Tarihi: 20.06.2016).
- Society of Motor Manufacturers and Traders'. 2016. 10 Facts about the New Car Market in March, <http://www.smmr.co.uk/2016/04/10-facts-about-the-new-car-market-in-march/>, (Erişim Tarihi: 20.06.2016).
- Statista, 2016. Number of Passenger Cars and Commercial Vehicles in Use Worldwide from 2006 to 2014", <http://www.statista.com/statistics/281134/number-of-vehicles-in-use-worldwide/>, (Erişim Tarihi: 21.06.2016).
- Şaşmaz, M. Ü., 2016. "Validity of Double Dividend Hypothesis in EU-15 Countries", *Global Journal on Humanities and Social Sciences*, 4(2016), s. 30-36.
- Tekin A. ve Şaşmaz, M.Ü., 2016. Küreselleşme Sürecinde Ekolojik Riskleri Azaltmada Çevresel Vergilerin Etkisi: Avrupa Birliği Örneği, *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 23(1), 1-17.
- The World Bank. 2008. What are Global Public Goods?. 2008 Annual Review of Development Effectiveness. <http://go.worldbank.org/JKZLIHR2B0>, (Erişim Tarihi: 21.06.2016).
- Tosuner, M. ve Arıkan, Z. 2013. *Türk Vergi Sistemi*, İzmir: Kanyılmaz Matbaası.
- U.S. Energy Information Administration. 2016. Total Carbon Dioxide Emissions from the Consumption of Energy (Million Metric Tons), <http://www.eia.gov/cfapps/ipdbproject/iedindex3.cfm?tid=90&pid=44&aid=8&cid=CG1,&syid=2000&eyid=2011&unit=MMTCD>, (Erişim Tarihi: 16.06.2016).
- World Health Organization. 2016. Global Public Goods, <http://www.who.int/trade/glossary/story041/en/>, (Erişim Tarihi: 21.06.2016).
- Yalçın, A. Z. 2013. Potansiyel Bir Çevre Vergisi Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi: Avrupa Birliği ve Türkiye Arasında Karşılaştırmalı Bir Analiz, *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 27(2), 141-158.
- Yeşil Sokak. 2013. Dizel mi Benzinli mi Tercih Edilmeli?, <http://yesil-sokak.blogspot.com.tr/2013/04/dizel-mi-benzinli-mi-tercih-edilmeli.html>, (Erişim Tarihi: 04.11.2016).