

## MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİNDE DEĞİŞİM İHTİYACI: TÜRKİYE İÇİN BİR MODEL ÖNERİSİ\*

Sedat POLAT\*\* ve Levent Yahya ESER\*\*\*

### Özet

Günümüze kadar servet vergileri içerisinde ele alınan motorlu taşıtlar vergisi (MTV), çevrenin öneminin artmasıyla birlikte, özellikle Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde, çevre vergisi kapsamında değerlendirilmeye başlanmıştır. Türkiye’de uygulanan MTV, bazı vergileme ilkeleri ile bağdaşmaması ve çevreyi göz ardı etmesi nedeniyle eleştiri konusu olmaktadır. Bu çalışmanın amacı, mevcut MTV sisteminin yarattığı sorunları ortaya koymak ve Türkiye için bir model önerisinde bulunmaktır. Bu amaçla çalışmada öncelikli olarak MTV kavramından bahsedilmiş ve AB’deki ülke uygulamaları incelenmiştir. Daha sonra ise Türkiye’de uygulanan MTV değerlendirilerek AB ile karşılaştırılmış ve Türkiye için bir MTV model önerisi geliştirilmiştir. Bu bağlamda çalışmada Türkiye’de mevcut MTV’nin servet vergisi kapsamında değerlendirilmesinin tam anlamıyla doğru olmadığı, değişen dünya şartlarına uygun olarak çevreyi dikkate alan bir yapıya dönüştürülmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Motorlu Taşıtlar Vergisi, Servet Vergisi, Çevre Vergisi, Avrupa Birliği, Emisyon

### Need for Change in Motor Vehicle Tax: A Model Proposal for Turkey

#### Abstract

Motor Vehicles Tax (MVT) which has been addressed in wealth tax until today is started to be evaluated within the scope of environment tax especially in European countries with the increasing importance of environment. MVT which is adopted in Turkey is criticized because it does not comply with some taxation principles and also it ignores the environment. The purpose of this study is to reveal the problems created by current MVT system and to propose a new model for Turkey. To that end firstly the concept of MVT is addressed and implementation in European Union (EU) member states is examined. After that MVT which is adopted in Turkey is assessed and compared to EU, and a new MVT model is proposed for Turkey. In this context, the study concludes that it is not exactly

\* Bu makale KTÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Maliye Anabilim Dalı’nda hazırlanan “Çevre Vergisi Bağlamında Motorlu Taşıtlar Vergisi: Türkiye İçin Bir Model Önerisi” adlı yüksek lisans tezinden türetilmiştir.

\*\* Araş. Gör. Karadeniz Teknik Üniversitesi, İİBF, Maliye Bölümü, Trabzon, [sedatpolat@ktu.edu.tr](mailto:sedatpolat@ktu.edu.tr).

\*\*\* Yrd. Doç. Dr. Karadeniz Teknik Üniversitesi, İİBF, Maliye Bölümü, Trabzon, [leventyahyaeser@gmail.com](mailto:leventyahyaeser@gmail.com).

proper to asses MVT in the context of wealth tax and it is required to be transformed a structure which regard for environment in conformity with the changing world conditions.

**Key Words:** Motor Vehicle Tax, Property Tax, Environment Tax, European Union, Emission

## GİRİŞ

MTV her ne kadar vergi gelirleri içerisinde büyük bir paya sahip olmasa da birçok kişiyi doğrudan ilgilendiren, sürekli eleştiri ve tartışma konusu olan vergilerin başında gelmektedir. Yapılan tartışmaların nedenini verginin tarifesi ve dikkate alınan kriterler oluşturmaktadır. Verginin temel kriterlerine bakıldığında her ülkede farklı uygulamaların olduğu görülmektedir. Aracın yaşından silindir hacmine, yolcu taşıma kapasitesinden karbondioksit salınım miktarına kadar birçok değişik kriter bu verginin uygulamasında dikkate alınmaktadır. Bu kriterlere bakıldığında, ülkelerin bu vergiyle bazen gelir sağlamayı bazen de çevreyi korumayı amaçladıkları görülmektedir.

Artan iktisadi faaliyetler, gelişen teknolojik koşullar, nüfus artışı gibi etkenlerden dolayı motorlu taşıt kullanımındaki artış kendini göstermektedir. Bu tüketim artışı ise günümüzde önemi artan çevre üzerinde olumsuz etkiye sahiptir. Çoğu gelişmiş Avrupa ülkesi bu durumu göz önünde bulundurarak vergilerin sadece gelir elde etmek için alınmadığı; vergilendirmede mali olmayan amaçların da dikkate alınması gerektiği görüşünden hareketle MTV'yi çevre vergileri kapsamında değerlendirmekte ve tarife yapısını da buna göre oluşturmaktadır. Bu bağlamda birçok ülke MTV'yi araçların emisyon salınımlarını dikkate alarak düzenlemeye başlamıştır. Ülkemizde ise durum oldukça farklıdır. Mevcut vergi sistemimiz aracı sadece yaşı, silindir hacmi, toplam oturma yeri ve ağırlığı gibi spesifik özellikleri göz önüne alarak vergilendirmekte ve çevresel etmenleri göz ardı etmektedir. Bu nedenle çevrenin öneminin arttığı ve alternatif enerji kaynaklarının ortaya çıktığı bir dünyada ülkemizde de MTV'nin bir değişime tabi tutulması gerektiği açıktır.

Bu çalışmanın amacı; gerek çevresel faktörler gerekse AB uygulamaları dikkate alınarak Türk motorlu taşıtlar vergi sistemi için bir model önerisinde bulunmaktır. Bu kapsamda çalışmanın ilk kısmında MTV'nin vergi türleri içerisindeki yerine değinilmiş ardından AB ülkelerindeki mevcut MTV sistemleri incelenmiştir. Son kısımda ise AB ülkelerindeki MTV sistemleri ile Türkiye'deki mevcut MTV sistemi karşılaştırılmış, Türk MTV sistemi eleştirel bir bakış açısıyla ele alınıp çevreyi de dikkate alan bir model önerisinde bulunulmuştur.

## I. MTV’NİN VERGİ SİSTEMİ İÇERİSİNDEKİ YERİ

MTV; motorlu kara, hava ve deniz taşıtları üzerinden alınan bir vergi türü olup, mali amacın yanı sıra gelir dağılımındaki adaletsizliği düzetmek ve çevre kirliliğini önlemek gibi mali olmayan amaçlarla da alınabilmektedir (Akdoğan, 2013:271). Bu amaçların yanı sıra enerji tasarrufunun sağlanması, ulaşımda toplu taşımacılığın teşvik edilmesi gibi birçok politika MTV ile sağlanmaya çalışılmaktadır (Ulusoy ve Akdemir, 2013: 90). Bu bağlamda her ülke belirlemiş olduğu amaç ve kriterler çerçevesinde bu vergiyi tahsil etmektedir.

MTV, konusu itibariyle servet üzerinden alınan vergiler içerisinde yer almaktadır. Motorlu araca sahip olmak, hem servetin hem de ödeme gücünün bir göstergesi olduğu için, vergi konusu yapılmaktadır. Özellikle ülkemizdeki uygulama bu düşünce doğrultusunda şekillendirilmiş ve motorlu aracın spesifik özellikleri verginin alınmasındaki kriterleri oluşturmuştur. Fakat günümüzde çevre konusunda ülkelerin hassaslaşması ve bu verginin çevreye duyarlı hale getirilebilmesi, verginin önemini artırmıştır. Çünkü motorlu araçlar yaymış oldukları emisyon nedeniyle çevreye olumsuz etkide bulunmaktadır. Bu noktada ise, MTV’nin çevreyi koruyucu bir araç olarak kullanılabilmesi dikkatleri bu vergi üzerine çekmiştir. Özellikle Kyoto Protokolü kapsamında birçok AB ülkesi ulaşımdan kaynaklanan karbondioksit emisyon salınım miktarını kısmayı hedeflemektedir. Bu kapsamda 2000’li yılların başından itibaren Birliğe ait olan ülkeler MTV sistemlerinde reform uygulamalarına giderek çevre kirliliğini dikkate alan bir vergilendirme sistemine geçmiştir. Bu vergilendirme sistemiyle AB’deki MTV uygulaması “kirleten öder” prensibine dayandırılmakta (EEA, 2005b: 45) ve ülkemizdekinden farklı olarak çevre vergileri kapsamında değerlendirilmektedir.

AB’de MTV’nin çevreye duyarlı hale getirilmesinin sonucu olarak motorlu araçların yaymış oldukları emisyon miktarlarında önemli azalışlar sağlanmıştır. Tabi ki bu azalışta MTV’nin haricinde yeni teknolojilerin ve diğer faktörlerin de etkisi bulunmaktadır. Fakat burada belirtilmesi gereken nokta MTV’nin çevre vergisi olarak görülmeye başlanmasıdır.

MTV’nin servet vergisi olarak ele alındığı ülkemizde asıl sorun vergilendirme yapısının kişilerin ödeme güçlerini tam anlamıyla kavrayamamasıdır. Her ne kadar bu sorun çözülebilecek nitelikte olsa da MTV’nin çevre vergisi kapsamında değerlendirilmesi günümüz şartlarında daha uygun ve modern bir vergilendirme tekniği olarak durmaktadır. Bununla birlikte servet unsuru olması ve servetin de ödeme gücünün bir göstergesi olması bu verginin iki farklı yönü olduğunu göstermektedir.

## II. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDE MTV UYGULAMALARI

AB'de gerek 2002 yılında yürürlüğe giren 6. Çevresel Eylem Planı'nda gerekse Lizbon Stratejisi'nde çevrenin önemi ağırlıklı olarak vurgulanmıştır. 6. Eylem Planı'nda ayrıca mali araçlar içerisinde çevre vergilerine de ağırlıklı yer verilmiştir (Yalçın, 2013: 143). Fakat AB ülkelerinde genel anlamda bütün üyelerin uymak zorunda olduğu bağlayıcı bir MTV sistemi bulunmamaktadır. Ancak Birliğe üye olan ülkelerdeki ortak amaç bu vergi türü ile araçların egzoz gazlarından çıkan CO<sub>2</sub> emisyon salınım miktarını kıstırmaktır. Bu bağlamda AB 2000'li yılların başından itibaren emisyon bazlı vergilendirmeye geçiş yapmaya başlamıştır. Bunun temel gerekçesi, MTV ile birlikte motorlu araçların çevreye verdiği zararı en aza indirmektir. Bu politika faydalı sonuçlar vermiş ve birçok üye ülkede motorlu araçların emisyon miktarlarında önemli azalışlar yaşanmıştır.

Bu düşüştteki temel etkenlerin başında Euro normları kapsamında araç üreticilerinin düşük emisyon salınımına neden olan araçlar üretmeye zorlanmaları, yüksek salınımına neden olan araçlardaki yüksek vergilendirme dolayısıyla bu araçların kullanımının caydırılması ve gelişen teknolojik koşullar eşliğinde araç motorlarının daha verimli ve daha az emisyon salınımı yapan motorlara dönüştürülmesi gelmektedir. 2000 yılında Birliğe ait ülkelerde binek araçlardaki ortalama CO<sub>2</sub> emisyon salınım miktarı 172,2 gr/km iken bu tarihten sonra İngiltere öncülüğünde CO<sub>2</sub> bazlı vergilendirmeye geçiş ile birlikte bu miktarda azalmalar meydana gelmiştir. 2002 yılında bu rakam 167,2 gr/km, 2006 yılında 161,3 gr/km, 2010 yılında 140,3 gr/km'ye kadar kademeli olarak azalmıştır. 2012 yılı itibariyle bu rakam ortalama 132,2 gr/km'dir. AB'de ortak hedef bu rakamı 2012- 2015 yılları arasında 130 gr/km'ye, 2020 yılında ise 95 gr/km'ye düşürmektir (EEA, 2013a: 7).

AB ülkelerinde motorlu araçlar üzerinden ilk alım sırasında tescil vergisi ve ardından yıllık MTV alınmaktadır (Mock, 2013: 3). Bu vergilerin yanı sıra araç satın alımı sırasında ülkeden ülkeye değişmekle birlikte %15 ile %27 arasında değişen oranlarda KDV uygulanmaktadır. Ayrıca motorlu araçların yakıtları üzerinden de vergi alınmaktadır. Bu çalışmada yıllık olarak ödenen MTV dikkate alınmıştır. Aşağıda MTV uygulamaları özellik araz eden ülkeler ele alınacaktır.

### A. İNGİLTERE

Çevresel bazlı motorlu taşıtlar vergisi uygulamasının öncü ülkesi olan İngiltere'de 1 Mart 2001 tarihinden önce kayıtlı olan binek otomobiller, hafif yük taşıtları ve motosikletler motor silindir hacmine göre vergiye tabiydi. Ağır vasıtalı araçlar ağırlığına ve aks sayısına göre vergilendirilirken, otobüsler oturma kapasitesine göre vergilendiriliyordu (EC, 2013). 2001 yılından sonra ise karbondioksit salınım oranlarının dikkate alındığı bir vergilendirme sistemine geçiş yapılmıştır. Karbondioksit salınım bazlı vergilendirme uygulaması ile araçlara enerji sınıflandırması yapılmıştır. A ve M arası olmak üzere karbondioksit salınım

miktarına göre toplam 13 enerji sınıfına ayrılan araçlar bu tarifeye göre vergilendirilmeye başlanmıştır (<http://www.gokhanhizal.com/>). Bu sınıflarda yer alan araçların ödedikleri vergiler aşağıdaki tablodaki gibi gösterilebilir.

**Tablo 1:** İngiltere’de Binek Araçlarda Enerji Sınıfları ve Vergi Miktarları (€)

CO <sub>2</sub> (gr/km)	2001		2010			2012		
	Araç Sınıfları	Standart Yıllık Vergi Miktarı (YVM)	Araç Sınıfları	YVM	İlk Yıl Vergi Miktarı (İYM)	Araç Sınıfları	YVM	İYVM
100 ve altı	A	100	A	0	0	A	0	0
101-110			B	20	0	B	20	0
111-120			C	30	0	C	30	0
121-130			D	90	0	D	100	0
131-140			E	110	110	E	120	120
141-150			F	125	125	F	135	135
151-165	B	120	G	155	155	G	170	170
166-175	C	140	H	180	250	H	195	275
176-185			I	200	300	I	215	325
186-200	D	155	J	235	425	J	250	460
201-225			K	245	550	K	270	600
226-255			L	425	750	L	460	815
255 ve üstü			M	435	950	M	475	1030

**Kaynak :** Andrlık, 2012: 14

**Not:** YVM: Yıllık Vergi Miktarı; İYVM: İlk Yıllık Vergi Miktarı

CO<sub>2</sub> bazlı vergilendirme sistemine geçişin ilk yılı olan 2001’de araçlar A-D olmak üzere kategorilere ayrılmış, bant aralıkları yeterince daraltılmamıştır. Çevresel bazlı bu vergi sistemine yıllar itibariyle uyum sağlanması ile birlikte bant aralıkları daraltılmış, vergilendirmede ilk yıl ve daha sonraki yıllar ayrımı yapılarak yeni araçlar teşvik edilmiştir. Düşük CO<sub>2</sub> emisyon salınımına neden olan araçlar vergilendirme dışı bırakılırken özellikle 120 gr/km ve üzeri araçlardan başlamak üzere yüksek salınımına neden olan araçlar yüksek vergi miktarı ile cezalandırılmaktadır. Ağır vasıta ve yük araçları için de süspansiyon, aks sayısı ve ağırlığa göre A -G arası bir sınıflandırma grubuna gidilmiştir. Aks sayısı ve ağırlık arttıkça ödenecek vergiler artmakta, yol dostu denilen süspansiyonlu araçlardan ise daha az tutarda vergi alınmaktadır (Green Fiscal Commission, 2010: 4).

İngiltere’de motorlu taşıtlar vergisinin haricinde araç satın alınması sırasında % 20 oranında KDV alınmaktadır. İngiltere’de araç kayıt vergisi mevcut değildir. Ayrıca benzinli ve dizel ayrımı yapılmaksızın araçların kullanmış olduğu yakıtlar üzerinden ÖTV alınmaktadır (EU, 2013: 2-6).

## B. FRANSA

Fransa’da 2006 yılına kadar motor gücü ve aracın ağırlığına göre alınmakta olan MTV (Motor Vehicle Tax) 2006 yılında gerçekleştirilen değişiklikle beraber karbondioksit emisyon salınım miktarına göre alınmaya başlanmıştır. Fransa’da Bonus- Malus (ödül-ceza) diye adlandırılan bir uygulama ile çevreci araçlara vergi indirimi sağlanırken, yüksek derecede emisyon salınımına neden olan araçlar cezalandırılmaktadır. Ödül ceza sistemi ilk defa 2007 yılında uygulamaya koyulmuştur.

2007 - 2008 yıllarında ilk defa uygulanan bu vergi teşvik ve ceza sistemi çevresel açıdan çok olumlu katkılar yapmış ve daha ilk yılında 149 gr/km olan CO<sub>2</sub> emisyonu ortalaması 133 gr/km’ye düşmüştür. Hükümet bu sistem ile, ödül niteliğinde olan vergi indirimlerinin mali karşılığını çevreye daha fazla zarar veren araçlardan keserek karşılamayı planlamıştır (Çelikkaya, 2010: 66). Ancak verilen ödüller Fransız hükümetinin bütçesinde büyük açıklar yaratmış ve 2010 yılından sonra bu vergi teşvik rakamlarında indirime gidilmiştir (Klier and Linn, 2012:1). 2013 yılı itibariyle ülkede uygulanan sistem aşağıdaki tablodaki gibi özetlenebilir.

**Tablo 2:** Fransa’da Uygulanan Bonus - Malus (Ödül - Ceza) Sistemi (2013/€)

CO <sub>2</sub> (gr/km)	Bonus- Malus	CO <sub>2</sub> (gr/km)	Bonus- Malus
20 ve altı	7000 Ödül	141- 145	300 Ceza
21- 50	5000 Ödül	145- 150	400 Ceza
51 -60	4500 Ödül	151- 155	1000 Ceza
Hibrit Araçlar (110 ve altı)	4000 Ödül	156- 175	1500 Ceza
61 – 90	550 Ödül	176- 180	2000 Ceza
91 -105	200 Ödül	181- 185	2600 Ceza
106- 135	0	191- 200	5000 Ceza
136- 140	100 Ceza	201ve üstü	6000 Ceza

**Kaynak:**(<http://www.technologicvehicles.com/en/green-transportation-news/2088/french-bonusmalus-for-2013-from-minus-7000-to>)

2013 yılı itibariyle bu sisteme göre araçlar A ve G arası bir sınıflandırmaya tabi tutulmakta, 20 gr/km ve altında karbondioksit salınımına neden olan çevreci araçların ve elektrikli araçların alımında 7000 € destek (süper bonus) sağlanmaktadır (EC, 2014). Bu sistem altında yeni alınan ve 105 gr/km ve daha az karbondioksit emisyonuna neden olan araçlara da bir prim verilmektedir. Malus

denilen ceza sisteminde ise 136 gr/km ve daha fazla CO<sub>2</sub> salımına neden olan araçlar için geçerlidir. Burada maksimum ceza ise 6000 €'dur ( 200gr/km ve üstü araçlar için) (ACEA: 2013: 2).

Fransa'da bu vergilendirme sisteminin yanı sıra otoban kullanımı dolayısıyla sürücülerden bir yol vergisi alınmaktadır. Bu vergi yapılan km başına göre hesaplanmakta ve kullanıcılardan tahsil edilmektedir. Araç satın alımı sırasında ise % 19,6 oranında bir KDV alınmaktadır. Ancak ticari araçlarda motor gücüne göre vergilendirmeye devam edilmektedir (EC, 2014).

### C. ALMANYA

Almanya'da binek araçlarda motorlu taşıtlar vergisi, 1 Temmuz 2009'a kadar silindir kapasitesine ve maksimum toplam ağırlığına göre alınmaktaydı. 1 Temmuz 2009 tarihinden itibaren motorlu taşıtlar vergisi uygulamasında reform yapıldı ve trafiğe kayıtlı olan otomobillerden yıllık dolaşım miktarına ve CO<sub>2</sub> salınım miktarına göre alınan bir vergilendirme sistemine geçildi (Klier and Linn, 2012: 12). Almanya çevresel bazlı MTV sistemine diğer AB ülkelerine kıyasla oldukça geç geçiş yapmıştır. 2012 yılı itibariyle birliğe ait ülkelerdeki ortalama CO<sub>2</sub> emisyon miktarı 133 gr/km iken Almanya'da bu miktar 143 gr/km'dir. Ancak, Almanya'nın bu uygulamaya diğer Avrupa ülkelerinden geç başlamış olmasının bir de olumlu sonucu olmuştur. Almanya bu sistemle ilgili diğer ülkelerde yaşanan eksiklikler ve yanlışlıkları görme şansı bulmuş ve kendi sistemini bu çerçevede şekillendirmiştir (ICCT, 2013: 88-111).

1 Temmuz 2009 tarihinden itibaren kayıtlı binek araçlarda uygulanan dolaşım vergisi miktarı, benzinli araçlarda her 100 cm<sup>3</sup> motor silindir hacmi için 2 €, dizel araçlarda 9,5 €'dur. Ayrıca bunun yanında km başına karbondioksit emisyon miktarı bazında da bir vergi alınmaktadır. Örneğin 1600 cm<sup>3</sup> motor gücüne sahip bir benzinli araç 32 € yıllık vergi öderken dizel araç 152 € vergi ödemektedir (ACEA, 2013: 2). 31 Aralık 2011 itibariyle 120 gr/km, 31 Aralık 2013 yılından sonra 110 gr/km, 1 Ocak 2014 yılından itibaren ise 90 gr/km ve altı karbondioksit salınım miktarına sahip olan araçlar vergiden muaf tutulurken bu miktarların aşılması halinde benzinli ve dizel araçlar için km başına 2 € emisyon vergisi uygulamaktadır (Üstün, 2012: 166).

Almanya'da alternatif yakıtlı araçların kullanımı teşvik edilmektedir. Bu kapsamda elektrikli araçlar tescil edildikten sonraki ilk 5 yıl vergiden muaf tutulmaktadır. Daha sonra ise diğer yakıt türündeki araçlara göre % 50 oranında vergi indirimi sağlanmaktadır ve bu araçlar toplam ağırlıklarına göre bir vergilendirmeye tabi tutulmaktadır. Tescil vergisi uygulamasının olmadığı ülkede araçlar üzerinden alınan diğer vergi türleri ise araç alımı sırasında % 19 oranında alınan KDV ve akaryakıt tüketimi üzerinden alınan ÖTV'dir (ITA, 2011: 77).

#### D. İRLANDA

İrlanda'da motorlu araçlar üzerinden alınan vergiler araç kayıt vergisi ve motorlu taşıtlar vergisinden oluşmaktadır. Ülkede motorlu araçlar üzerinden yıllık olarak alınan temel vergi motorlu taşıtlar vergisidir. Ülkede 1 Ocak 2008 ve öncesinde kayıtlı binek araçlar ve motosikletler motor gücüne göre, yük araçları ise ağırlığına göre vergilendirilmekteydi. 2008 sonrasında CO<sub>2</sub> emisyon miktarlarının kriter alındığı bir sisteme geçilmiştir. Ancak 1 Ocak 2008 yılından önce kayıtlı olan araçlar eski sisteme göre vergilendirilmektedir. Bu tarifeye göre motor hacmi 1000 cm<sup>3</sup>'ten başlayıp 3000 cm<sup>3</sup> ve üstüne kadar ilerleyen bir bant aralığı bulunmaktadır (www.environ.ie). Bu vergi yıllık olarak ödenebileceği gibi yarım yıllık veya çeyrek dönemler halinde de ödenebilir. Ancak bu vadeli ödeme şeklinde vade arttıkça ödenecek miktar biraz daha yüksek olmaktadır. 2008 yılından sonra kayıtlı olan tüm araçlar için karbondioksit emisyon miktarları dikkate alınmaya başlanmıştır. Buna göre MTV tarifesi aşağıdaki gibidir.

**Tablo 3:** 1 Ocak 2008 Tarihinden İtibaren Yürürlükte Olan MTV Tarifesi (gr/km €)

Araç Sınıfı	CO <sub>2</sub>	Yıllık Vergi	Araç Sınıfı	CO <sub>2</sub>	Yıllık Vergi
A0	0	120	B2	130 – 140	280
A1	1-80	170	C	140 – 155	390
A2	80 – 100	180	D	155 – 170	570
A3	100- 110	190	E	170- 190	750
A4	110- 120	200	F	190 – 225	1200
B1	120 – 130	270	G	225 +	2350

**Kaynak:** <http://www.environ.ie/en/LocalGovernment/MotorTax/MotorTaxRats/MotorTaxRatesbasedonCO2Emissions/>

Tablo 3'ten görüldüğü üzere CO<sub>2</sub> emisyon miktarları arttıkça ödenecek vergi de artmaktadır. Özellikle 140 gr/km ve daha fazla karbondioksit yayan araçlar daha fazla vergilendirilmektedir. Yük taşıtlarında ise aracın yüksüz ağırlığına göre vergi alınmaktadır.

İrlanda'da motorlu taşıt sahiplerinden alınan diğer bir vergi türü olan araç tescil vergisi ise, kökeni ne olursa olsun ilk defa tescil edilen tüm araçlar üzerinden alınan bir vergi türüdür (PwC, 2012: 297). Araç kayıt vergisi sisteminde de 1 Temmuz 2008 yılında değişikliğe gidilmiş; daha önce motor büyüklüğüne göre alınan bu vergi yapılan değişiklikle CO<sub>2</sub> emisyon miktarına ve aracın perakende satış tutarına göre belirlenmeye başlanmıştır (<http://www.lcc.ie/>). Daha fazla CO<sub>2</sub> emisyon salınımına neden olan araçlar için uygulanacak tescil vergisi oranları emisyon miktarına göre kademeli olarak artmaktadır. Burada aracın değerinden ziyade emisyon miktarları vergilendirilmede ana kriter olarak seçilmiştir. Çünkü bir aracın değeri ne kadar düşük olursa olsun emisyon salınımına göre ödeyeceği minimum



vergiler tarifede belirtilmiştir. Bu tarifeye göre aracın değerinin %14'ünden %36'sına kadar ilerleyen araç tescil vergisi alınmaktadır (PwC, 2012: 298).

### **E. FİNLANDİYA**

Finlandiya'da motorlu araçlar üzerinden iki tür vergi alınmaktadır. Birincisi, ilk araç alımı sırasında ödenen Tescil Vergisi (Car Tax) diğeri ise, yıllık olarak alınan Taşıt Vergi (Vehicle Tax)'sidir. Araçlar üzerinden alınan taşıt vergisine bakıldığında AB üyesi ülkelerden farklı bir uygulamanın olduğu görülmektedir. Vergilendirme mantığı karbondioksit salınım miktarına dayanmasına rağmen burada farklı olan nokta bu verginin günlük olarak hesaplanmasıdır. 1.1.2012 tarihinden itibaren binek araçlar ve kamyonetler için CO<sub>2</sub> emisyon miktarına göre minimum 11,8'den başlayıp maksimum 166 Cent'e kadar değişen miktarlarda temel bir vergi alınmaktadır. CO<sub>2</sub> emisyon miktarı kilometre başına 0 gram olduğunda bir günlük vergi gün başına 11,8 Cent olmaktadır (365 gün için 43 €). CO<sub>2</sub> emisyonu kilometre başına 400 gram veya daha fazla olduğunda bir günlük ödeyeceği vergi 166 Cent'tir (365 günde 606 €). Bu verginin ikinci ayağında ise araçların ağırlıkları ve kullandıkları yakıt türüne göre alınan dolaşım vergisi bulunmaktadır. Araçlar, ağırlığının her 100 kg için yakıt türüne göre tabi olduğu fiyatın çarpılmasıyla elde edilen rakam tutarında dolaşım vergisi ödemektedir (EC, 2013). Yakıt türüne göre yapılan vergilendirmeye göre belirlenen tutarlar; elektrikli araçlarda 1,5 Cent, LPG'li araçlarda 3,1 Cent, benzinli araçlarda 0,5 Cent, dizel araçlarda 4,9 Cent'tir.

Tescil vergisi ise emisyon miktarlarının dikkate alındığı, genel perakende fiyatın belirli bir yüzdesi şeklinde hesaplanan ve bir defalık alınan bir vergi türüdür. Vergi oranları perakende fiyatın % 10'u ile % 40'ı arasında değişmektedir. Minimum vergi oranı 61 gr/km ve altı CO<sub>2</sub> salınımı yapan araçlar için aracın perakende fiyatın %10'u'dur. Bu oran her 10 gr/km emisyon salınımı başına %1 oranında arttırılmaktadır. Örneğin, 71 gr/km CO<sub>2</sub> salınımına neden olan bir araç perakende fiyatının %11'i oranında vergiye tabidir. Maksimum vergi oranı ise 361 gr/km ve daha fazla CO<sub>2</sub> emisyonuna neden olan araçlar için perakende fiyatın %40'dır. Kamyonetler için vergi, aracın taşıma kapasitesine göre belirlenmektedir. Motosikletler ise motor hacmine göre vergiye tabidir (Rubik ve Mityorn, 2011:3).

### **F. DİĞER AB ÜLKELERİ**

AB'nin eski üyesi olan ülkelerin hemen hemen tamamı çevresel bazlı MTV sistemini uygulamaktadır. İtalya CO<sub>2</sub> emisyon bazlı vergi uygulamasını sonradan kabul eden ülkelerden biridir. Vergi matrahının belirlenmesinde motosikletler için silindir hacmi kriteri kullanılırken toplu taşıma araçları için beygir gücü, yolcu koltuğu sayısı, azami yük ağırlığı kriterleri kullanılmaktadır. Binek araçlardan ise karbondioksit bazlı vergilendirmenin yanı sıra 151-196 € arasında değişen araç tescil vergisi alınmaktadır. Bunun yanı sıra 1700 ve daha üzeri motor gücüne sahip araçlar lüks otomobil kategorisine dahil edilmekte ve bu araçlar üzerinden de lüks

araç vergisi adı altında bir vergi alınmaktadır. Ayrıca araç satın alımı sırasında %20 oranında KDV alınmaktadır (ITA, 2011: 79).

Belçika'da ise motorlu araçlar tescil vergisi, yıllık dolaşım vergisi, tamamlayıcı dolaşım vergisi gibi vergilerin kapsamına girmektedir. Bu ülkedeki motorlu taşıtlar vergisi ülkemizde olduğu gibi aracın motor silindir hacmine göre alınmaktadır. Araç tescil vergisi aracın yaşına ve Euro emisyon miktarlarına göre hesaplanmaktadır. Dolaşım vergisi ise, emisyon miktarlarına göre alınmaktadır (PwC, 2012: 65-71). Bu vergilerin yanı sıra bir de Belçika, Hollanda, Danimarka ve Lüksemburg arasında 1994 yılında imzalanan ve Eurovignette adıyla anılan kullanıcı ücreti ile ağır yük araçlarının sahip oldukları aks sayısına göre bu ülkelerdeki otoyolların kullanımı dolayısıyla ödedikleri vergi mevcuttur. Belçika AB üyesi ülkeler içerisinde vergi oranlarının bölgesel yönetimler tarafından belirlendiği iki ülkeden biridir (diğer ülke Slovakya). Vergi gelirlerini ise yerel yönetimler ve bölgesel yönetimler birlikte tahsil etmektedir (EC, 2014).

CO<sub>2</sub> emisyon miktarlarına göre vergilendirilmeye geçilmeden önce ortalama emisyon miktarlarının çok yukarılarda seyrettiği İsveç'te 2006 yılından itibaren bu oranlar azalmış ve 2010 yılı itibarıyla Avrupa ortalamaları seviyesine gelmeye başlamıştır. 2006 yılında yapılan bu değişikliğin ardından bu reformu destekleyen yeni bir uygulama daha yapılmış ve yeşil araç indirimi adı altında bir teşvik uygulaması çıkarılmıştır. Bu indirim paketiyle 120 gr/km ve daha altında CO<sub>2</sub> emisyonu yayan dizel ve benzinli araçlar için 10.000 İsveç Kronu teşvik verilmiştir. Bu indirim, ilk uygulandığı 2007-2008'de hükümete 400 milyon Kron maliyet yüklemiştir. Bu rakamdan uygulamaya ne kadar büyük bir ilgi olduğu anlaşılmaktadır (Klier and Linn, 2012: 9). Çevre dostu denilen yeşil araçlar 2009 yılından bu yana vergi tatili denilen uygulama ile ilk 5 yıl boyunca vergiden istisna tutulmaktadır (IEPP, 2013: 88). 2011 yılından itibaren ise, hafif yük araçları, otobüs ve motorlu karavanlar da karbondioksit bazlı vergilendirmeye tabi olmuştur. Ağır yüklü araçlar ise ağırlığına göre vergiye tabii olup karbondioksit bazlı vergilendirmenin dışında tutulmuşlardır (Klier and Linn, 2012 :13). Hollanda'da, diğer Avrupa ülkelerinden farklı olarak, ödenecek motorlu taşıtlar vergisi miktarı ikamet edilen şehire göre değişmektedir (Karadeniz, 2011: 173-182).

### III. TÜRKİYE'DE MTV UYGULAMASI

MTV, Türk vergi sisteminde servet üzerinden alınan vergiler içerisinde değerlendirilmektedir. Bu vergi türü, servetin tamamını değil de sadece servetin belirli bir unsurunu vergilendirdiği için özel servet vergileri kapsamına girmektedir. Ayrıca belirli aralıklarla düzenli bir şekilde alınmasından dolayı sürekli servet vergileri arasında yer almaktadır (Erdem vd., 2003: 158). Vergi gelirleri içindeki payı ise yıllar itibarıyla sürekli artış eğilimindedir. 2000'li yılların başında vergi gelirleri içerisindeki payı % 1'ler civarında olan bu verginin 2013 yılı

itibariyle vergi gelirleri içerisindeki payı %2,4'tür (<http://www.gib.gov.tr>). MTV'den elde edilen gelirlerin vergi gelirleri içerisinde bu kadar yüksek bir pay oluşturmasının altında yatan nedenlerin en başında bu vergi türünde kayıp ve kaçak oranının az, kontrol mekanizmasının ve tahsilatın diğer vergilere göre daha kolay olması gelmektedir (Ulusoy ve Akdemir, 2013: 103).

Motorlu taşıtlar vergisinin konusu her türlü motorlu kara ve hava taşıtlarıdır. 30 Haziran 2009 yılından önce bu kapsama deniz taşıtları da girmekteydi, ancak daha sonra 5897 numaralı kanun ile yapılan değişiklikle deniz taşıtları MTV kapsamından çıkarılmıştır. Vergiyi doğuran olay motorlu araçların yetkili makamların siciline kayıt ve tescil edilmesidir. MTV'nin mükellefi, trafik, belediye veya liman sicili ile Ulaştırma Bakanlığı'na tutulan sivil hava vasıtaları sicilinde adlarına motorlu taşıt kayıt ve tescil edilmiş olan gerçek ve tüzel kişilerdir. Özürlü kişilere ait araçlar, diplomatik araçlar, kamu kuruluşlarına ait araçlar ve TMSF'ye devredilen araçlar bu vergi kapsamı dışında tutulmuşlardır (MTVK, md. 1-3).

Motorlu taşıtlar vergisinin tarifesi belirlenirken vergiye konu olan motorlu aracın yaşı, silindir hacmi, ağırlığı, motor gücü, taşıma kapasitesi gibi özellikleri dikkate alınmaktadır. Bu kriterlerden anlaşılacağı üzere motorlu taşıtlar vergisinin matrahı spesifik bir yapıya sahiptir. MTV'de 3 tane tarife bulunmaktadır. I sayılı tarife ile otomobiller, kapalı araçlar, arazi taşıtları ve motosikletler motor silindir hacmi ve araçların yaşlarına göre bir vergilendirmeye tabii tutulmaktadır. II sayılı tarife ise I sayılı tarifede sayılmamış olan motorlu kara taşıtlarının yer aldığı tarife türüdür. Bu tarife ile minibüsler taşıt cinsi ve yaş kriterine göre, panelvan ve motorlu karavanlar motor silindir hacmi ve yaş kriterlerine göre, otobüs ve benzerleri oturma kapasitesi ve yaş kriterine göre, kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri ise azami toplam ağırlıklarına ve yaş kriterine göre vergiye tabii tutulmaktadır. IV sayılı tarifede ise uçak ve helikopterler azami kalkış ağırlıklarına ve yaşlarına göre vergiye tabii tutulmaktadır (MTVK, md.5).

#### **IV. TÜRKİYE'DE UYGULANAN MTV'NİN VERGİLEME İLKELERİ BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ**

Bir vergi sisteminin taşınması gereken özelliklere vergileme ilkeleri denilmektedir. Vergi sisteminin başarısı veya başarısızlığından söz edebilmek için vergileme ilkelerine göre değerlendirme yapmak gerekmektedir. Türk MTV sisteminin en çok eleştirilen noktalarından biri adaletsiz bir işleyişe sahip olmasıdır. Servet vergisi kapsamında değerlendirilen MTV'de servetin değerinin değil de fiziki özelliklerinin dikkate alınması ödeme gücünün tam olarak kavranmasına engel olmakta, bu ise vergilemede adalet ilkesiyle bağdaşmamaktadır. Örneğin, iki aracın değerleri arasında birkaç kat fark olmasına rağmen sadece motor güçleri aynı olduğu için aynı miktarda vergi ödemeleri adalet ilkesinden oldukça yoksun bir sistemin varlığını ortaya koymaktadır. Buradaki

sorun, yüksek fiyatlı araçların ödemiş oldukları MTV miktarının aracın fiyatına oranının, düşük fiyatlı araçlara kıyasla oldukça az olmasıdır. Mevcut tarifeye göre yüksek fiyatlı araçlar daha az vergi ödemekte, bu da adalet ve eşitlik ilkesi ile çatışmaktadır.

MTV fayda ilkesi kapsamında değerlendirildiğinde fayda ilkesi bağlamında hareket etmediği söylenebilir. Bir araç yetkili makamlar tarafından tescil edildikten sonra ister trafiğe çıksın ister çıkmassın bu verginin mükellefidir. Aynı zamanda fayda prensibi açısından karayolunu çok nadir kullanan bir mükellefle sürekli kullanan mükellef de aynı miktarda vergi vermektedir (Bilici, 2011: 269).

MTV’de tarifeler açık ve mükelleflerin anlayacağı şekilde düzenlendiği için bu verginin basitlik ilkesine uyduğu söylenebilir. İki eşit taksit halinde ödenen bu vergi ödeme zaman açısından vergilendirmede uygunluk ilkesine uyduğu söylenebilir (Akdoğan, 2013: 217).

## V. TÜRKİYE’DEKİ MTV UYGULAMASININ AB ÜLKELERİ İLE KARŞILAŞTIRILMASI

MTV’nin alınma kriterleri ülkeden ülkeye farklılıklar göstermektedir. AB ülkelerinde geçerli olan ortak bir mevzuat bulunmamakla birlikte uygulamada genellikle aynı kriterler kullanılmaktadır. Binek araçlar için kullanılan kriterlerin başında CO<sub>2</sub> emisyon salınım miktarı ve yakıt türü gelmektedir. Türkiye’de ise çevresel etmenler bu verginin dışında tutulmaktadır. Aşağıdaki tabloda AB ülkelerinde ve Türkiye’de binek araçlar ve ticari araçların vergilendirilmesinde kullanılan genel kriterler verilmiştir.

**Tablo 4:** Bazı AB Üyesi Ülkelerde ve Türkiye’de MTV’nin Alınma Kriterleri

Ülke	Binek Araç				Ticari Araç			
	Yaş	Silindir Hacmi	CO <sub>2</sub> Emisyon Miktarı	Yakıt Cinsi	Ağırlık	Aks Sayısı	Koltuk Sayısı	Süsperasyon
Türkiye	✓	✓			✓		✓	
Avusturya		✓		✓	✓			
Danimarka			✓	✓	✓			
Finlandiya	✓		✓	✓	✓	✓		
Fransa		✓	✓		✓	✓		✓
Almanya			✓		✓			
İrlanda		✓	✓		✓			
Lüksemburg			✓	✓	✓	✓		

**Tablo 4:** Bazı AB Üyesi Ülkelerde ve Türkiye’de MTV’nin Alınma Kriterleri (*devam*)

Ülke	Binek Araç				Ticari Araç			
	Yaş	Silindir Hacmi	CO <sub>2</sub> Emisyon Miktarı	Yakıt Cinsi	Ağırlık	Aks Sayısı	Koltuk Sayısı	Süsperasyon
Hollanda	✓		✓	✓	✓	✓		
Norveç			✓					
Portekiz	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
İspanya		✓	✓		✓			
İsveç	✓		✓		✓	✓		
İngiltere		✓	✓		✓	✓	✓	
Slovakya		✓			✓	✓		
Romanya		✓			✓	✓		
Letonya	✓				✓			
Litvanya	✓				✓			
Macaristan	✓				✓			
Bulgaristan		✓			✓	✓	✓	
Belçika		✓			✓	✓		

**Kaynak:** EU, 2013: 3; Braathen, 2009: 6; <http://www.cesifogroup.de>

Tablo 4’e bakıldığında Avrupa Birliği ülkelerinde binek araçlarda esas vergilendirme kriterleri olarak karbondioksit emisyonu miktarı ve yakıt türünün ağırlıkla kullanıldığı görülmektedir. Bu kriterlerin yanı sıra aracın yaşı ve motor silindir hacmi de önemli kriterlerdendir. Ticari araçlardaki kriterler ise genel itibariyle aracın ağırlığı ve aks sayısıdır. Araçların ağırlığı üzerinden hesaplanan vergiler bu aracın yola vermiş olduğu zarar nedeniyle alınmakta ve ağır araçlar yolu daha fazla kullanarak yolları bozduğundan dolayı daha fazla vergilendirilmektedirler. Türkiye’de ise daha önce bahsedildiği gibi binek araçlarda yaş ve motor silindir hacmi, ticari araçlarda ise ağırlık, yaş, motor silindir hacmi oturma kapasitesi gibi kriterler ele alınmakta; çevre ile ilgili kriterler göz ardı edilmektedir.

## VI. TÜRKİYE'DEKİ MTV'NİN ÇEVRE VERGİSİ BAĞLAMINDA DEĞERLENDİRİLMESİ

Ülkemizdeki mevcut motorlu taşıtlar vergisinin en çok eleştiri alan yönü çevre faktörünü yeterince dikkate almamasıdır. Trafığe kayıtlı araç sayısının sürekli artması ve bu araçların çevreye vermiş olduğu zararlara karşı bir önlem alınmaması eleştiri konusu olmaktadır. TÜİK'in 2013 yılı Ekim ayında açıkladığı rakamlara göre; kayıtlı 9 milyon 171 bin 181 adet otomobilden % 41,5'ini LPG'li, %31,5'ini benzinli, %26,5'inü dizel yakıtlı oluştururken; yakıt türü bilinmeyen otomobillerin oranı %0,5'tir (<http://www.tuik.gov.tr/>). Yakıt türü bilinmeyen araçlar içerisinde, yapılan hatalardan dolayı yakıt türü boş bırakılan araçlar ile elektrikli araçlar yer almaktadır. Buradan da çevreci olan alternatif yakıtlı araçların piyasada yeteri kadar kullanılmadığını anlaşılmaktadır.

Çevreyi korumaya yönelik olarak ülkemizde son yıllarda gecikmeli de olsa bazı adımlar atılmaya başlanmıştır. Bu kapsamda Türkiye 05.02.2009'da 5836 sayılı kanunla Kyoto Protokolü'nü imzalamış ve bu Protokol 13 Mayıs 2009 tarihinde resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu protokol kapsamında ülkeler 2008-2012 yılları arasında çevresel açıdan zararlı olan gazlarının salınımının azaltılması konusunda taahhütlerde bulunmaktadır. Türkiye'nin, ilk olarak 2008-2012 yılları arasında hedefleri belirleyen bu protokole, 2009 yılında katılmasından dolayı herhangi bir azaltım yükümlülüğü yoktur (Çevre ve Orman Bakanlığı, 2010: 4). Ancak üretici firmalar açısından Euro normlarına<sup>1</sup> uyulması zorunluluğu getirilmiştir. Türkiye Euro normlarında AB ülkelerini geriden takip etmektedir. Türkiye 2005 yılında çıkan Euro 4 normunu 2008 yılında kabul etmiştir. 2012 yılında ise, Euro 5 normuna geçilmiştir. AB ülkeleri 2014 yılında Euro 6 normuna geçmiştir. Ülkemizin de 2016 yılında Euro 6 normuna geçmesi beklenmektedir (Keskin ve Sağıroğlu, 2010:5).

Görüldüğü gibi çevre konusunda adım atma çabasında olan ülkemizde son yıllarda satılan araçların CO<sub>2</sub> emisyon salınım miktarlarında azalmalar meydana gelmiştir. Örneğin, 2011 yılında satışı en çok yapılan binek araçların emisyon aralığı 120-140 gr/km iken, 2014 Mart ayı itibariyle 100-120 gr/km'ye düşmüştür (Otomotiv Distribütörleri Derneği [ODD], 2014).<sup>2</sup> Çevre açısından son yıllarda üretilen ve en çok satışı yapılan araçların emisyon miktarlarının çok da yukarı seviyelerde seyrettiği söylenemez. Ancak eski araçlar konusunda durum farklıdır. Çünkü yaşlı araçların emisyon değerleri gerek eski teknoloji gerekse motorun eskimesinden dolayı yüksek olmaktadır.

Binek araçların yaymış oldukları emisyon miktarlarında bir azalış olmakla birlikte günümüzün yeni teknolojileri olarak sayılan ve çevreye daha duyarlı olan elektrikli ve hibrit araçlar konusunda henüz çok yol kat edilememiştir. KPMG tarafından 2014 yapılan bir araştırmaya (Cutting Through Complexity) göre otomotiv sektöründe gelecek 5 yıl içerisinde öncelikli olan konular arasında

alternatif yakıtlı araçların vergilendirilmesi ve mevzuatının belirlenmesi konusu %10,2'lik payla 4. sırada yer almaktadır. (KPMG, 2013: 8). Bu nedenle ülkemizde de alternatif yakıtlı araçlara önem verilmesi yerinde olacaktır.

Elektrikli araçlar içten yanmalı motora sahip olmadığı için silindir boşluğu ve silindir hacmine sahip değildir. Dolayısıyla motor silindir hacminin vergilendirmede kriter alındığı ülkemizde bu türden araçların mevcut sistemle vergilendirilmesi mümkün değildir (Can, 2013: 155). Ancak hibrit araçlarda elektrikli motorun dışında konvansiyonel (benzin veya dizel) motorlar da yer almaktadır. Hibrit araçlarda benzinli veya dizel motor sadece arabanın kalkışında ve yüksek hızda kullanılmaktadır. Elektrikli araçlara sağlanan vergi teşviklerinin çevreci olan hibrit araçları kapsamaması adaletsiz bir uygulamadır.

Türkiye'deki MTV uygulamasının bir diğer sakıncalı tarafı ise çevreye zararı daha fazla olan eski araçları teşvik etmesidir. Çünkü araç yaşlandıkça ödeyeceği vergi azalmaktadır. Eski model araçlar gerek teknolojileri gerekse motorlarının eskimesi nedeniyle daha fazla emisyon salınımına neden olmaktadır. Bu ise mevcut tarifinin çevreye zarar verdiğini göstermektedir. Eski model araçların ikinci el satışını kolaylaştırmak adına, vergisinin az olduğunun belirtilmesi MTV tarifisinin çevreyle uyumu olmadığının örneğini oluşturmaktadır.

## VII. MTV İÇİN BİR MODEL ÖNERİSİ

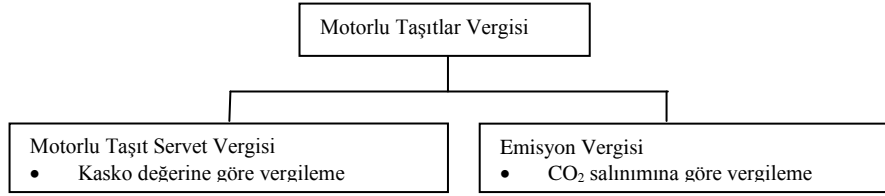
Günümüzde dünyanın üzerinde durduğu konuların başında çevre gelmekte ve ülkeler her alanda yapacak oldukları düzenlemelerin çevreyle uyumlu olmasına özen göstermektedirler. Bu noktada MTV'nin de çevreye duyarlı hale getirilmesi zorunluluk halini almıştır. Ayrıca motorlu araçların servet unsuru olması bu verginin servet vergisi ayağının olmasını gerektirmektedir.

Vergi ödeme gücünün temel olarak üç göstergesi bulunmaktadır. Bunlar; gelir, servet ve tüketimdir. Bir kişinin gerçek ödeme gücünü tam olarak kavrayabilmek için bu üç unsurun bir arada değerlendirilmesi ve böylece adil ve etkin bir vergilendirilmenin sağlanması gerekmektedir. Bu noktada ise ortaya çıkan sorun, gelir ve tüketimi değer cinsinden belirlerken servet unsuru olan motorlu taşıtın fiziksel özelliklerine bakılmasıdır. Bu nedenle motorlu taşıtlar vergisini servet vergisi kapsamında değerlendirmek yerine AB ülkelerinde olduğu gibi çevre vergisi bağlamında değerlendirmek daha doğru olacaktır. Fakat servet unsuru motorlu araçlara sahip olan kişileri ödeme gücüne sahip oldukları için ayrı bir servet vergisine tabi tutmak da yerinde olacaktır. Bu nedenle çalışmadaki modelde Motorlu Taşıt Servet Vergisi (MTSV) ve Emisyon Vergisi birlikte ele alınmıştır.

TÜİK'in 1990 – 2009 yılları arasında Ulusal Sera Gazı Emisyon Envanteri Raporu'na göre ulaşım sektöründeki CO<sub>2</sub> emisyon salınımının % 84,7'si karayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır. Ayrıca TÜİK'in açıkladığı 2013 verilerine göre,

Türkiye’de trafiğe kayıtlı toplam araç sayısının (17.799.163) %60’ını binek otomobiller oluşturmaktadır (TÜİK, 2011: 20). Bu nedenle karayollarında önemli ağırlığa sahip olan binek otomobiller modelde esas alınmıştır. Bu bağlamda binek araçlar üzerinden alınacak MTV’ye ilişkin model aşağıdaki gibi gösterilebilir.

**Şekil 1:** Binek Araçlar İçin Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi



Modelde görüldüğü üzere binek araçlardan önce kasko değerine göre vergi alınmakta (MTSV) ardından CO<sub>2</sub> salınımına göre Emisyon Vergisi alınmaktadır. Model önerisine göre oluşturulan tarife yapısı aşağıdaki Tablo 5’teki gibidir.

**Tablo 5:** Model Önerisine Göre Oluşturulan MTV Tarifesi (TL)

MTV			
MTSV		Emisyon Vergisi*	
Matrah	%	CO <sub>2</sub> (gr/km)	Vergi Miktarı (1 TL/gr)
0-100000	1	Elektrikli	0
100000-200000	2	100 ve altı	0
200000-500000	3	101-120	1
500000 ve üstü	4	121-130	2
		131-140	3
		141-150	4
		151-160	6
		161-180	7
		181-200	8
		200 ve üstü	9

\* 15 Yaş üzerindeki araçlar emisyon vergisi olarak buldukları basamağın bir üstündeki vergiyi öder

Araçlar servet vergisi kapsamında kasko değeri esasına göre yıllık vergilendirmeye tabi tutulmuştur. Kasko değerine göre vergilendirme adaleti daha iyi kavrayabilmesi için artan oranlı tarife üzerinden yapılmıştır. Kasko değeri, servet unsurunu kapsamada motor gücü ve yaş kriterine oranla daha adildir.



Mükellefin gerçek ödeme gününü tespit edebilmek adına, servet değerinin gelir ve tüketiminin cinsinden belirlenmesi gerekmektedir. Bunu yapabilmek ise hiç zor değildir. Türkiye Sigorta Reasürans ve Emeklilik Şirketleri Birliği bu değerleri sürekli olarak güncel vaziyette tutmaktadır. Bu kurumdan alınan veriler rahatlıkla internet ortamında sisteme aktarılabilir. İkinci aşamada ise, AB ülkelerindeki mevcut MTV uygulamalarına benzer şekilde bir araç emisyon sınıflandırılması yapılmıştır. Ancak bu kısımda AB ülkelerindeki ortalamalardan biraz daha yüksek emisyon miktarlarının yer aldığı bir uygulama önerilmektedir. Bu şekilde ilk 5 yıl uyum süreci sağlandıktan sonra her yıl periyodik olarak bu rakamlar AB ülkelerindeki mevcut uygulamalara göre güncellenecektir.

Elektrikli araçlar ve 100 gr/km'den daha az salınım yapan araçlar piyasada daha fazla yer bulması amacıyla Emisyon Vergisi kapsamı dışında bırakılarak bir nevi ödüllendirilmektedir. Oluşturulan tarifede 140 gr/km ve üzeri salınım yapan araçlar ortalamanın üzerinde olduğu için daha fazla vergilendirilmekte, emisyon oranı arttıkça ödenecek vergi miktarı artmakta böylece bu araçların kullanımının önlenmesi amaçlanmaktadır. Bu vergilendirmeye elde edilmek istenen amaç araçların çevreye vermiş oldukları zararları verginin caydırıcılık etkisi kullanılarak azaltmaktır. Burada sıkıntı yaratan nokta, çok eski model araçların CO<sub>2</sub> emisyon miktarlarının ölçülmesindeki zorluktur. Modelin işleyebilmesi için araçların emisyon değerlerinin ölçülmesi gerekmektedir. Bu ise egzoz ölçümü ile gerçekleştirilebilir. Ülkemizde 2014 Eylül ayı itibariyle CO<sub>2</sub> ölçümlerinin yapılması beklenmektedir.

Tarifeye göre elektrikli araçlar emisyon salınımına neden olmadığından dolayı emisyon vergisinin mükellefi değildir. Hibrit araçlar ise genel olarak çok az miktarda CO<sub>2</sub> emisyonuna neden olan araçlardır. Bu nedenle bu araçlar da emisyon miktarlarına göre vergilendirmenin yapıldığı emisyon vergisi bakımından avantajlı konumdadırlar.

Modelde 15 ve üstü yaştaki araçların Emisyon Vergisi miktarları, buldukları basamağın bir üstündeki vergiyi ödemeleri nedeniyle artırılmaktadır. Bu uygulama eski model araçların kullanımını azaltacaktır. Ayrıca 15 yaş ve üzeri araçlar için yukarıdaki tarifelere ek olarak bazı caydırıcı uygulamalar da koyulmalıdır. Bu noktada önerilen, 15 yaş ve üzeri araçların hurda teşviki kapsamında değerlendirilmesidir. Bu araç sahiplerine, sıfır araç alımı sırasında uygulanan ÖTV oranlarından daha düşük bir oran uygulanarak yeni araç almaları teşvik edilmelidir.

Bahsedilen modele göre oluşturulacak tarife ile eski tarife arasında bir farklılık oluşacaktır. Ortaya çıkacak farkın nedeni vergilendirme kriterlerinin benzer olmamasıdır. Buradaki sorun vergide yaşanabilecek artışlara karşı mükelleflerin göstereceği tepkidir. Fakat bu noktada eski tarifenin belirleyici olamayacağını belirtmek gereklidir. Çünkü eski tarife, verginin koyuluş amacıyla örtüşmediğinden dolayı tam doğruyu yansıtmamaktadır.

## SONUÇ

Eski bir vergi türü olan MTV, özellikle AB’de 2000’li yıllardan sonra yapılan bir takım reform uygulamaları ile çevreyi korumak amacıyla kullanılan bir araç haline gelmiştir. Türkiye’de ise mevcut MTV ile servetin vergilendirilmesi hedeflenmektedir. Ancak, mevcut tarife serveti vergilendirmede yetersiz kalmaktadır. Servetin vergilendirilmesinde esas kriter olarak ele alınan aracın spesifik özellikleri servetin değerini dikkate almaktan uzak kalmaktadır. Ayrıca mevcut motorlu taşıtlar vergisi, bu tarife yapısı ile vergilendirme ilkeleri ile de çelişmektedir.

Değişen dünya şartlarına bakıldığında ülkelerin artık çevreyi ön planda tutan uygulamalarının arttığı göze çarpmaktadır. Bunun araçlarından biri de günümüzde MTV’dir. AB üyesi ülkeler arasında emisyon bazlı vergilendirme farklı şekillerde uygulanmaktadır. Araç sayısının sürekli artış gösterdiği ülkemizde çevre faktörlerinin göz ardı edildiği bir MTV uygulamasının varlığı sürekli tartışma konusu olmaktadır. AB ile uyum süreci içerisinde mevcut tarife yapımızın bu ülkelere göre uyumlaştırılması gerekmektedir.

Motorlu taşıtlar vergisini sadece servet vergisi kapsamında değerlendirmek yerine servet ve çevre vergisi bağlamında değerlendirmek daha doğru olacaktır. Fakat bu servet unsuru motorlu araçlara sahip olan kişileri, ödeme gücüne sahip oldukları için ayrı bir servet vergisine tabi tutmak daha doğru olacaktır. Bu nedenle MTSV (motorlu taşıt servet vergisi) ve Emisyon Vergisi birlikte ele alınabilir. Bu bağlamda;

- ✓ Servet unsurunu göz önüne alan MTV yapısının motor gücüne göre daha adil sonuçlar veren kasko değeri üzerinden hesaplanması bu noktadaki soruna bir çözüm önerisi olarak sunulabilir.
- ✓ Servet vergisinin yanı sıra AB ülkelerinde olduğu gibi çevresel etkenlerin dikkate alındığı Emisyon Vergisi uygulanmalıdır.
- ✓ Gerek MTSV gerekse Emisyon Vergisi artan oranlı yapıda olmalıdır.
- ✓ Çevre açısından daha uygun olan alternatif yakıtlı araçların kullanımı vergi teşvikleri ile artırılmalıdır.
- ✓ Eski araç sahiplerine yeni ve daha çevreci araç alımı konusunda teşvikler verilmelidir.

### KAYNAKÇA

- ACEA (2013), Overview of CO<sub>2</sub> Based Motor Vehicle Taxes in the EU, [http://www.acea.be/uploads/publications/CO2\\_tax\\_\\_overview\\_2013.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/CO2_tax__overview_2013.pdf), (01.12.2014).
- AKDOĞAN, Abdurrahman (2013), Kamu Maliyesi, 15. Baskı, Ankara: Gazi Kitabevi.
- ANDRLIK, Bretislav (2012), "Taxation of Passenger Motor Vehicles With Environmental Aspect" Acta univ. agric. et silvic. Mendel Brun., LX, No. 7, pp. 9-18
- BİLİCİ, Nurettin (2011), Vergi Hukuku, 26. Baskı, Ankara: Seçkin Kitabevi.
- BRAATHEN, Nils Axel (2009), Incentives for CO<sub>2</sub> Emission Reductions in Current Motor Vehicle Tax, ENV/EPOC/WPNEP/T(2009)2/FINAL.
- CAN, Fatih (2013), Çevre Politikalarıyla Uyumlu Bütçe Reformu ve Türkiye Değerlendirmesi, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- CESifo (2012), "Overview of CO<sub>2</sub> Based Motor Vehicle Taxes in the EU, 2012", [http://www.cesifo-group.de/ifoHome/facts/DICE/Infrastructure/Transportation/RoadTransport/over-CO2-mot-veh-tax\\_12/fileBinary/over-CO2-mot-veh-tax\\_12.pdf](http://www.cesifo-group.de/ifoHome/facts/DICE/Infrastructure/Transportation/RoadTransport/over-CO2-mot-veh-tax_12/fileBinary/over-CO2-mot-veh-tax_12.pdf), (20.02.2014).
- ÇELİKKAYA, Ali (2010), "Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesinde Yeni Eğilim: Karbon Temelli Vergileme Modeli", Vergi Sorunları Dergisi, 266, 60-73.
- EC (2013), "Taxation and Customs Union, Taxes in Europe Database" [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/tedb/taxSearch.html](http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxSearch.html), (28.02.2014).
- EC (2014), "Taxation and Customs Union, Taxes in Europe Database" [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/tedb/taxSearch.html](http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxSearch.html), (28.02.2014).
- EEA (2013a), Monitoring CO<sub>2</sub> Emissions from New Passenger Cars in the EU: Summary of Data for 2012, 1050, Copenhagen/Denmark.
- EEA (2005b), Market-Based Instruments for Environmental Policy in Europe, Technical Report, No: 8/2005, 1-155.
- ERDEM, Metin ve diğerleri (2003), Kamu Maliyesi, 3. Baskı, Bursa: Ekin Kitabevi.
- EU (2013), Tax Guide 2013, [http://www.acea.be/uploads/publications/20130326\\_TaxGuide2013Highlights.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/20130326_TaxGuide2013Highlights.pdf) (27.02.2014).
- GİB, "ÖTV' de I Sayılı Liste", [http://gib.gov.tr/fileadmin/mevzuat/otv\\_oranlari\\_tum/11062013.htm](http://gib.gov.tr/fileadmin/mevzuat/otv_oranlari_tum/11062013.htm) (01.04.2014).

- Green Fiscal Commission (2010), Reducing Carbon Emissions Through Transport Taxation, Briefing Paper Six March, 1-14.
- HIZAL, Gökhan (2010), “İngiltere’deki yıllık MTV Fiyatları ve Sınıflandırma”, <http://www.gokhanhizal.com/ingilteredeki-yillik-mtv-fiyatlari-ve-siniflandirma/> (15.02.2014).
- ICCT (2013), European Vehicle Market Statistics Pocketbook 2013, <http://eupocketbook.theicct.org>.
- IEEP (2013), Evaluation of Environmental Tax Reforms: International Experiences, Annexes to Final Report, 55 Quai au Foin 1000 Brussels, Belgium 21 June 2013, 1-128.
- ITA (2011), Compilation of Foreign Motor Vehicle Import Requirements, United States Department of Commerce International Trade Administration Office of Transportation and Machinery, December, 1-89.
- KARADENİZ, Kabakçı Hülya (2011), Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çeşitli Ülke Uygulamaları İle Karşılaştırılması ve Bir Model Önerisi, Ankara: Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı, Yayın No 2011/415.
- KESKİN, Ahmet ve Sağiroğlu, Selami (2010), “Dizel Motorlardan Kaynaklanan Egzoz Emisyonları ve Kontrol Yöntemleri”, Mühendis ve Makine Dergisi, 606, 1-9.
- KLIER, Thomas and Linn, Joshua, (2012), Using Vehicle Taxes to Reduce Carbon Dioxide Emissions Rates of New Passenger Vehicles: Evidence from France, Germany, and Sweden, CEEPR WP, 2012-011, 1-41.
- KPMG (2013), Türkiye Otomotiv Sektörünün Geleceğe Yolculuğu: 2017 Öngörüler, İstanbul: KPMG Türkiye.
- MOCK, Peter (2013), Financial Approaches, GFEI Global Networking Event 20-21st June 2013, UNEP, Paris.
- ODD “Raporlar- Türkiye Otomotiv Pazarı”, [http://www.odd.org.tr/web\\_2837\\_1/neuralnetwork.aspx?type=26](http://www.odd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=26) (02.04.2014).
- PwC (2012), Global Automotive Tax Guide, October, 1-763.
- RUBIK, Frieder and Mityorn, Lauren (2011), “CO<sub>2</sub> Based Motor Vehicle Tax”, CORPUS The SCP Knowledge Hub, 1-6, <http://www.scp-knowledge.eu/sites/default/files/Mityom%20and%20Rubik%202011%20CO2%20based%20motor%20vehicle%20tax.pdf>.
- TC. Çevre ve Orman Bakanlığı, (2010), “Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çevre Sözleşmesi Kyoto Protokolü”, [http://iklim.cob.gov.tr/iklim/Files/Mevzuat/kyoto\\_protokol.pdf](http://iklim.cob.gov.tr/iklim/Files/Mevzuat/kyoto_protokol.pdf) (01.04.2014).

TÜİK (2011), Ulusal Sera Gazı Emisyon Envanteri Raporu 1990 – 2009, 3607, 1-101.

TÜİK (2013), Motorlu Kara Taşıtları Ekim 2013, Aralık, 13653.

ULUSOY, Ahmet ve AKDEMİR, Tekin (2013), “Yerel Yönetimlerin Finansman Sorununun Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi”, Sosyo Ekonomi Dergisi, 1, 87-116.

ÜSTÜN, Ümit Süleyman (2012), “Motorlu Taşıtların Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik Adil Olarak Düzenlenmesi”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 16 (1), 153-190.

YALÇIN, A. Zafer (2013), “Potansiyel Bir Çevre Vergisi Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi: Avrupa Birliği ve Türkiye Arasında Karşılaştırmalı Bir Analiz”, Atatürk üniversitesi, İİBF Dergisi, 27 (2), 141-158.

<http://www.technologicvehicles.com/en/green-transportation-news/2088/frenchbonusmalus-for-2013-from-minus-7000-to> (15.03.2014).

[http://www.lcc.ie/Motor\\_Tax/CO2\\_FAQ/](http://www.lcc.ie/Motor_Tax/CO2_FAQ/) (18.03.2014).

<http://www.viron.ie/en/LocalGovernment/MotorTax/MotorTaxRates/MotorTaxRatesbasedonCO2Emissions/> (18.03.2014).

---

#### NOTLAR

<sup>1</sup> Euro Normları, Avrupa Birliği’nde egzozdan çıkan zararlı gazların sınırlandırılmasına ilişkin kurallardır. Daha detaylı bilgi için Keskin ve Sağıroğlu: 2010’a bakınız.

<sup>2</sup> Daha detaylı bilgi için bkz. [http://www.odd.org.tr/web\\_2837\\_1/neuralnetwork.aspx?type=26](http://www.odd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=26)