

Economics and Administration, Tourism and Tourism Management, History, Culture, Religion, Psychology, Sociology, Fine Arts, Engineering, Architecture, Language, Literature, Educational Sciences, Pedagogy & Other Disciplines in Social Sciences

Vol:4, Issue:18
sssjournal.com

pp.1931-1943
ISSN:2587-1587

2018
sssjournal.info@gmail.com

Article Arrival Date (Makale Geliş Tarihi) 02/04/2018

The Published Rel. Date (Makale Yayın Kabul Tarihi) 25/05/2018

Published Date (Makale Yayın Tarihi) 26.05.2018

**MOTORLU TAŞITLARIN VERGİLENDİRİLMESİNDE BİR MODEL ÖNERİSİ:
“YOLLARI KULLANDIĞIN, HAVAYI KİRLETTİĞİN KADAR ÖDE”**

A MODEL SUGGESTION REGARDING THE TAXATION OF MOTOR VEHICLES: "PAY AS MUCH THE ROAD YOU USE, PAY AS MUCH THE AIR YOU POLLUTE"

Doç.Dr. K. Şevket SAYIN

Dokuz Eylül Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İşletme Bölümü Öğretim Üyesi,
İzmir/Türkiye ORCID Number:0000-0002-6688-1424

ÖZ

Modern yaşamda günden güne daha fazla motorlu taşıt kullanımının getirdiği trafik sorunu ve hava kirliliği, günlük yaşamı olumsuz yönde etkilemektedir. Bilhassa ülkemizdeki, kontrolsüz iç göç, ülke nüfusunun batı bölgelerdeki illerde yoğunlaşması sonucunu doğurmuştur. Bu durumda büyük illerde alt yapı yetersizliği sebebiyle, trafikte kaybedilen zamanın yarattığı ekonomik kayıp ve egzoz gazlarının neden olduğu karbon emisyonu giderek tehlikeli boyutlara ulaşacaktır.

Gelişmiş ülkelerde, çevreye verdiği zararı azaltabilmek için motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler, taşıtların karbon emisyonuna göre hesaplanmaktadır. Ülkemizde ise Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'ndaki düzenleme, ağırlıklı olarak bir servet vergisi niteliğindedir. Oysa daha adil, daha çevreci ve vergi mükellefinin ödeyeceği vergisini kontrol de edebileceği yeni bir vergilendirme modeli geliştirilebilir ve geliştirilmelidir. Bu konuda batı ülkelerindeki taşıtların vergilendirilme modellerinden esinlenerek bazı çalışmalar yapıldığı bilinmektedir.

Bu çalışmada, motorlu taşıttan yararlanan, dolayısıyla sebep olunan karbon salınımı ölçüsünde vergi verilmesini sağlayacak bir model önerilmesi ve önermiş olduğumuz bu modelde hem daha adil bir vergilendirme, hem de çevre ve trafik kirliliğini azaltıcı bir tüketici tutumu sağlanması amaçlanmaktadır.

Anahtar sözcükler: Motorlu Taşıtlar Vergisi, çevre kirliliği, trafik sorunu.

ABSTRACT

The traffic problem and air pollution caused by the increasing use of motor vehicles in modern world affects the daily life in a negative way. Especially the unregulated domestic migration in our country caused the growth of population in western territories. In this case, because of the lack of infrastructure in large cities, the carbon emission caused by the economic loss and exhaust fumes brought along by the waste of time in traffic will reach dangerous levels.

In developed countries, the taxes collected on motor vehicles are calculated according to the carbon emission in order to reduce the environmental damage.

In our country, the regulation of the Motor Vehicles Tax Act is mainly a fortune tax. However, a new taxation model which is more fair and ecologist should be developed. This kind of model would also make it possible to control the taxes of taxpayers. There are various operations which are inspired by the taxation models of vehicles in western countries.

In this study, the main aim is to suggest a model benefiting from motor vehicles and therefore making it possible to tax according to the amount of the produced carbon emission. By this model, both a more fair taxation and creating a consumer attitude which would reduce the environmental and traffic pollution is aimed.

Keywords: Motor Vehicles Tax, Environmental Pollution, Traffic Problem

1. GİRİŞ

Motorlu taşıtlar günümüz dünyasında her türlü ulaşım ve taşıma ihtiyaçlarını karşılayan, günlük yaşamın birer parçası haline gelmiştir. Motorlu taşıt araçları toplumların sosyal, kültürel ve ekonomik yapılarının değişiminde de büyük roller oynamıştır. Taşıt araçlarının üretiminin, alım satımının ve kullanımının, ülke ekonomisinin neredeyse tümünü önemli ölçüde etkilediğini ve önemli bir vergilendirme kaynağı olduğunu söylemek yanlış olmaz (Uyanık, 2003:46). Günümüzde artık motorlu taşıt aracına sahip olmak (her ne kadar bazı lüks ve pahalı marka araçlar statü belirleyicisi olarak kullanılsa ve algılsa da) bir zenginlik göstergesi olmaktan çıkmış, bir ihtiyaç haline almıştır. Çünkü giderek motorlu araç sahibi olan insan sayısı hızla artmakta, hatta bazı ailelerde birden fazla motorlu aracın bulunduğu görülmektedir. Bunda, ekonomik refahın göreceli olarak artmasının yanı sıra, motorlu taşıt aracı üretiminde seri üretim teknolojisinin kullanılması ve modellerin çok çeşitli hale gelmesi ile birlikte, her sınıfın ihtiyaç ve bütçesine uygun araçların düşük maliyet ile üretilebilmesinin rolü büyüktür.

Ancak ülke nüfusunun ve buna bağlı olarak motorlu taşıtların belli bölgelerde toplanması, çevre sağlığını ve yaşam kalitesini ciddi anlamda olumsuz etkileyen bir sorun haline almıştır. Nüfusu yoğun şehirlerde, hem ulaşımın rahatlaması hem de araçların karbon salınımının azaltılması için belki de, motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergilerin, bir enstrüman (araç) olarak kullanılması gerekmektedir.

Bu bağlamda çalışmamızda; motorlu taşıtlar vergisinin mevcut uygulaması ile ilgili bilgiler verildikten sonra, çevre sağlığını korumak ve iyileştirmek, kalabalık şehir yaşantısını biraz olsun rahatlatmak için trafiğe çıkan günlük özel araç sayısında bir azalma sağlayabilmek umudu ile yeni bir motorlu taşıt vergilendirme modeli önerilmekte ve modelin varsayımları ile uygulama biçimi açıklanmaktadır.

2. NÜFUS YOĞUNLUĞU VE MOTORLU TAŞITLAR

Günümüzde iç göç nedeniyle büyüyerek kalabalıklaşan şehir sayısı artarken, bu şehirlerde günlük ulaşımın motorlu taşıt araçları ile yapılması kaçınılmaz hale gelmiştir. Nüfus projeksiyonları dikkate alındığında, artan nüfusla birlikte motorlu taşıt kullanımının daha da artacağı gerçeğinden hareket edilecek olursa, toplu taşıma araçlarının kullanılmasını özendirici yöntemlere, belki bir süre sonra zorlayıcı önlemlere başvurulması zorunlu olacaktır.

Türkiye nüfusunun 2040 yılında 100 milyonu geçmesi beklenmektedir. Demografik göstergelerdeki mevcut eğilimler devam ettiği takdirde, 2017 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS) sonuçlarına göre 80 milyon 810 bin 525 kişi olan Türkiye nüfusunun, 2023 yılında 86 milyon 907 bin 367 kişiye, 2040 yılında ise 100 milyon 331 bin 233 kişiye ulaşması beklenmektedir. Nüfusumuz 2069 yılına kadar artarak 107 milyon 664 bin 79 kişiyle en yüksek değerine ulaşacaktır. Bu yıldan itibaren azalışa geçmesi öngörülen ülke nüfusu 2080 yılında 107 milyon 100 bin 904 kişi olacaktır. Yine tahminlere göre İstanbul nüfusu 2023 yılında 16,3 milyona ulaşacaktır. Ülkemizde 2023 yılında, 2017 yılı ADNKS sonuçlarına kıyasla 68 ilin nüfusu artarken, 13 ilin nüfusu azalacaktır. En yüksek nüfusa sahip ilk beş il sıralamasında ise bir değişiklik olmayacaktır. Buna göre, 2023 yılında İstanbul'un 16,3 milyon, Ankara'nın 6,1 milyon, İzmir'in 4,6 milyon, Bursa'nın 3,2 milyon ve Antalya'nın 2,7 milyon nüfusa sahip olacağı öngörülmektedir (<http://www.tuik.gov.tr/>, erişim:19/03/2018)

Türkiye nüfusu bir milyonun üzerinde olan şehirlerin sayısı ve nüfusları yıllar itibariyle Tablo 1 de görülmektedir.

Tablo 1: Nüfusu Bir Milyonun Üstünde Olan 20 Şehir

YILLAR	2017	2018	İl nüfusunun Toplam Nüfus İçindeki % si	İldeki otomobil sayısı	İldeki otomobil başına kişi sayısı
Toplam Türkiye Nüfusu	79.766.012	80.550.266			
İstanbul	15.113.384	15.361.136	19,07	2.813.027	5
Ankara	5.413.000	5.500.577	6,83	1.376.928	4
İzmir	4.205.647	4.242.048	5,27	739.839	6
Bursa	2.874.481	2.909.499	3,61	473.250	6
Antalya	2.338.474	2.387.054	2,96	477.336	5
Adana	2.211.049	2.225.702	2,76	321.865	7
Konya	2.116.077	2.127.252	2,64	346.270	6
Gaziantep	2.004.585	2.046.164	2,54	221.351	9
Şanlıurfa	2.002.483	2.055.044	2,55	95.816	21
Kocaeli	1.796.839	1.828.611	2,27	223.723	8
Mersin (İçel)	1.749.322	1.760.810	2,19	264.937	7

Tablo 1 (Devamı): Nüfusu Bir Milyonun Üstünde Olan 20 Şehir

Diyarbakır	1.707.231	1.730.232	2,15	51.186	33
Hatay	1.538.108	1.547.645	1,92	202.811	8
Kayseri	1.375.408	1.394.834	1,73	228.920	6
Manisa	1.364.561	1.366.768	1,70	213.186	6
Samsun	1.255.738	1.254.865	1,56	163.273	8
Balıkesir	1.177.640	1.179.774	1,46	202.033	6
Van	1.112.035	1.124.211	1,40	27.942	40
Kahramanmaraş	1.087.983	1.091.678	1,36	124.832	9
Aydın	1.036.208	1.041.291	1,29	177.720	6
TOPLAM	53.480.253	54.175.195	67,26	8.746.245	6

Kaynak: Tablodaki hesaplamalar, <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist> sitesinden indirilen istatistik tablolardan alınan değerler kullanılarak yapılmıştır.

Görüldüğü gibi Türkiye nüfusunun % 67 si, toplam 81 ilin 20'sinde (%25'inde) yaşamaktadır. Yine, tabloya bakıldığında ilk üç büyük şehrin, Türkiye'nin nüfusunun % 31'ini, diğer bir deyişle yaklaşık üçte birini barındırdığı görülmektedir. Ayrıca büyük illerde araç başına düşen kişi sayısının daha az olduğu, yani otomobil sayısının da daha fazla olduğu görülmektedir. Nitekim İstanbul'da 5 kişiye 1 otomobil düşerken, Şanlı Urfa'da 21 kişiye, Diyarbakır'da 33 kişiye ve Van'da da 40 kişiye 1 otomobil düşmektedir. Alt yapı eksikliğinin giderilemeyen sorunları, artan araç sayısı ile daha da büyümektedir. Daha çok araç, daha çok karbon salınımı ve tabii ki hava kirliliği demektir. Trafığe çıkan motorlu araç başına düşen yolcu sayısının artırılması bu noktada önem kazanmaktadır. Bu işe, ulaşımda özel otomobil kullanmak yerine, toplu taşıma araçlarını kullanmanın yaygınlaşmasıyla başarılabacaktır.

Tablo 2. Türkiye'deki motorlu taşıtların sayısal dağılımı (2017 yılı itibarıyla)

İl	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon ⁽¹⁾	Motosiklet	Traktör
Toplam-Total	22 218 945	12 035 978	478 618	221 885	3 642 625	838 718	3 102 800	1 838 222
% Dağılımı	% 100	% 54	% 2,15	% 1	% 16	% 3,7	% 13,9	% 8,2

Kaynak: "İllere göre motorlu kara taşıtları sayısı, 2017" (<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27640>, erişim 18.03.2018)

Tablo 2'deki verilerden Türkiye'deki toplam taşıtların % 54'ünün otomobillerden oluştuğu anlaşılmaktadır. 1 no'lu tablodaki nüfusu 1 milyonun üzerinde olan illerdeki toplam 8.746.245 adet otomobil sayısı, ülke genelindeki 12.035.978 adet otomobil sayısı ile kıyaslandığında % 72,66 oranı elde edilmektedir. Yani toplam illerin dörtte biri, toplam nüfusun % 67 sini barındırmakta ve ülkedeki tüm otomobillerin dörtte üçü de bu 20 ilde bulunmaktadır.

Tablo 3: 20 Büyük İldeki Otomobil Sayıları Ve Yüzdeleri

İl	Toplam Motorlu Taşıt Sayısı	Otomobil Sayısı	İldeki Otomobillerin İldeki Motorlu taşıtlara oranı (%)	İllerdeki M.T. Ülkedeki M.T.'a Oranı (%)	İldeki Otomobillerin Ülkedeki Otomobillere Oranı (%)
Ülke Toplamı	22.218.945	12.035.978			
20 İl Toplamı	15.303.467	8.746.245	57	68,87	72,66
İstanbul	4 061 725	2 813 027	69	18,3	23,37
Ankara	1 887 491	1 376 928	73	8,5	11,44
İzmir	1 348 928	739 809	55	6,1	6,15
Bursa	843 986	473 250	56	3,8	3,93
Antalya	1 020 932	477 336	47	4,6	3,97
Adana	636 906	321 865	51	2,9	2,67
Konya	708 617	346 270	49	3,2	2,88
Gaziantep	489 796	221 351	45	2,2	1,84
Şanlıurfa	256 618	95 819	37	1,2	0,80
Kocaeli	379 932	223 723	59	1,7	1,86
Mersin	591 474	264 937	45	2,7	2,20
Diyarbakır	123 615	51 186	41	0,6	0,43
Hatay	473 714	202 818	43	2,1	1,69
Kayseri	364 415	228 920	63	1,6	1,90
Manisa	573 985	213 186	37	2,6	1,77
Samsun	340 221	163 273	48	1,5	1,36
Balıkesir	464 258	202 033	44	2,1	1,68

Tablo 3 (Devam): 20 Büyük İldeki Otomobil Sayıları Ve Yüzdeleri

Van	79 325	27 942	35	0,4	0,23
Kahramanmaraş	223 371	124 832	56	1,0	1,04
Aydın	434 158	177 720	41	2,0	1,48

Kaynak: Tablodaki veriler “İllere göre motorlu kara taşıtları sayısı” tablosundan türetilmiştir. (<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=27640>, erişim 18.04.2018).

3 No’lu tablodan, ülke genelindeki tüm motorlu taşıtların %68,87’sinin bu 20 ilde toplandığı ve bu illerdeki taşıtların da % 57’sinin otomobillerden oluştuğu anlaşılmaktadır.

Yine tablo 3’te görülmektedir ki, nüfusu en yüksek ilk üç ildeki motorlu taşıt toplamı, ülkedeki motorlu taşıt toplamının % 32,9’unu oluşturmaktadır. Otomobil sayısı bakımından değerlendirildiğinde, toplam otomobillerin % 40,96’sının bu üç ilde toplandığı görülmektedir. Bu rakamlar nüfus yoğunluğu fazla olan illerdeki otomobil sayısının da çok fazla olduğunu ve şehir içi trafiğinin yoğunluğunun sebebini de göstermektedir. Planlanmayan ve kontrol edilemeyen iç göçlerle, büyük şehirlerin giderek daha zor yaşam koşullarına doğru sürüklendiğinin farkedilmesi gerekmektedir. Sorun, sosyo ekonomik, sosyo psikolojik ve çevre kirliliği bakımından ivedilikle çözüm aranması gereken boyuta gelmiştir.

Yakıttan kaynaklanan küresel CO2 emisyonları, AB’deki düşüslere rağmen, dünya ölçeğinde 1990 ve 2014 yılları arasında% 57,9 oranında artmıştır. Artışın çoğu gelişmekte olan ekonomilerde gerçekleşmiştir. Emisyonların büyümesi, hem nispi hem de mutlak anlamda, en fazla Çin’de gerçekleşmiştir. (<http://ec.europa.eu/eurostat/statisticsexplained/>, erişim: 18.03.2018). Genel olarak karbon emisyonu artışında sanayileşmenin ana sebep olmasıyla birlikte, motorlu taşıt araçlarının saldıdığı egzoz gazlarının payı da gözardı edilemez. Özellikle gelişmekte olan ülkelerde eski model motorlu taşıt aracı sayısının fazlalığı ve karbon emisyon denetimlerinin yetersizliği, bu ülkelerdeki emisyon artışının bir nedeni olarak düşünülmelidir.

Almanya’da 2016 başında 45.071.209 kayıtlı binek araç sayısı (Personenkraftwagen / PKW) %1.6 artarak 45.803.560 adete ulaşmıştır (Henk 2017, <https://www.best-selling-cars.com/>, erişim: 18.03.2018). Bu arada, Almanya’daki 45.803.560 otomobil sayısına karşılık, Türkiye’de 12.035.978 olmasına karşın, büyük şehirlerimizdeki trafik yoğunluğu ve kargaşası düşünülecek olursa, ülkemizdeki alt yapı plansızlığının ve yetersizliğinin durumu daha iyi anlaşılacaktır.

İstanbul’da her gün 465 yeni aracın trafiğe çıktığı hesaba katılırsa, önlem olarak toplu taşımının çevresel açıdan sağlayacağı faydanın yanı sıra maliyet ve zaman konusunda da oldukça etkili olduğu düşünülmektedir. 3,5 metrelik şerit üzerinde saatte taşınan yolcu sayısı özel araçla 2 bin kişiyken, otobüs ile 20 bin, metro ile 80 bin kişiye ulaştığı hesaplanmıştır. Yine 1 litre akaryakıt ile bir yolcuyla taşıma mesafesi özel araçla 19 kilometre, otobüsle 39 kilometre ve metro ile 48 kilometre olarak hesaplanmıştır. Yapılan hesaplamalara göre 50 bin kişi trafikte özel aracıyla 175 metre yer kaplarken, otobüsle 35, metro ile 9 metre yer kaplamaktadır. İETT’nin yaptığı bir araştırmaya göre, özel araçlarla ulaşımaya göre toplu taşıtlarla yapılan ulaşım 7-7.5 kat daha az karbon salınımının gerçekleştiği görülmüştür (Erişkin, <http://ekolojist.net/>, erişim: 20.03.2018).

Tüm bunların yanısıra büyük bir kesimin günlük ulaşımında motorlu taşıt kullanımı kaçınılmaz bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu nedenle motorlu taşıtların sadece ulaşım ihtiyacını gidermek anlamında kullanılması dikkate alındığında, MTV’nin sadece servet vergisi kapsamına alınmasının yanlış olduğu görüşü ortaya çıkmaktadır.

2.1. Motorlu Taşıtlar Vergisi

Türkiye’de 1963 yılından beri uygulanan Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) günümüzde motorlu kara, hava taşıtlarından alınmakta ve bir servet vergisi niteliğindedir. Verginin konusunu düzenleyen Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu (MTVK) m.1’ile kanunun 5. ve 6. maddelerinde yazılı tarifelerde (I, II,ve IV sayılı) yer alan motorlu araçların vergi konusuna gireceği belirtilmiştir. Bu nedenle motorlu taşıt olsa bile kanunda belirtilen tarifeler dışında kalan araçlar ve motorlu olmayan taşıtlar (örneğin; bisiklet, sandal) verginin konusu dışında kalmaktadır. Verginin konusunu, kanunda belirtilen tarifelerde yer alan Karayolları Trafik Kanununa göre trafik şube veya bürolarına kayıt ve tescil edilmiş bulunan motorlu kara taşıtları ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne kayıt ve tescil edilmiş olan uçak ve helikopterler oluşturmaktadır (Sugözü, Yıldırım ve Aydın 2017:117).

Motorlu taşıtlar vergisini toplam vergi gelirleri içerisindeki payı %1,93 tür (<http://www.bumko.gov.tr/>, erişim:19.03.2018).

Motorlu taşıtlar vergisi mükellefi “197 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu” nun 3. maddesinde “Motorlu Taşıtlar Vergisinin mükellefi; trafik sicili ile Ulaştırma Bakanlığınca tutulan sivil hava vasıtaları sicilinde adlarına motorlu taşıt kayıt ve tescil edilmiş olan gerçek ve tüzel kişilerdir.” şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre taşıt kimin adına tescilli ise, vergi o kişiden alınmaktadır, böylece oto-kontrol mekanizması işleyebilmektedir (Kalaycı ve Yeter 2011:109).

2.1.1. Verginin Tarife ve Ölçüleri

Motorlu taşıtlar vergisi, sözü geçen motorlu taşıtlar vergisi kanunun kapsamında, kanunun 5. ve 6. Maddelerinde belirlenen dört adet vergileme tarifesi uyarınca alınır.

Çalışmanın temeli binek otomobillerin vergilendirme modeline dayandığı için burada sadece binek otolara ilişkin veriler kullanılmıştır.

Otomobil sınıfına ilişkin motorlu taşıtlar vergisi, 28/11/2017 tarihli ve 7061 sayılı Kanuna göre yeniden düzenlenmiştir. Buna göre 31/12/2017 tarihinden (bu tarih dahil) önce kayıt ve tescil edilen otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri 7061 sayılı Kanun ile Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununa eklenen geçici 8’inci Maddede yer alan aşağıdaki (I/A) sayılı tarifeye göre vergilendirilecektir (Türmob, <http://turmobil.org.tr/ebulten/mevzuatsirkuleri/2018/7-2018.pdf>, erişim:17.03.2018).

Tablo4.

Motor Silindir Hacmi (cm ³) Motorlu taşıtlar	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)				
	1-3 yaş	4-6 yaş	7-11 yaş	12-15 yaş	16 ve yukarı yaş
Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri					
1300 cm ³ ve aşağısı	743	518	290	220	78
1301 - 1600 cm ³ e kadar	1.294	970	563	398	153
1601 - 1800 cm ³ e kadar	2.284	1.785	1.051	641	249
1801 - 2000 cm ³ e kadar	3.598	2.771	1.629	970	383
2001 - 2500 cm ³ e kadar	5.396	3.918	2.448	1.463	579
2501 - 3000 cm ³ e kadar	7.524	6.545	4.089	2.200	808
3001 - 3500 cm ³ e kadar	11.458	10.309	6.210	3.100	1.138
4001 cm ³ ve yukarısı	29.483	22.109	13.094	5.885	2.284

Kaynak: Türmob, mevzuat sirküleri, Vergi, 02/01/2018, 7-3

1.1.2018 tarihinden sonra ilk defa kayıt ve tescil edilen **taşıtlar** ise aşağıdaki (I) sayılı tarifeye göre vergilendirilecektir.

Tablo 5.

Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıt Değeri (TL)	Satır Numarası	Taşıtların Yaşları İle 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	40.000’i aşmayanlar	1	743	518	290	220	78
	40.000’i aşıp 70.000’i aşmayanlar	2	817	570	319	242	86
	70.000’i aşanlar	3	892	622	348	264	94
1301 – 1600 cm ³ e kadar	40.000’i aşmayanlar	4	1.294	970	563	398	153
	40.000’i aşıp 70.000’i aşmayanlar	5	1.423	1.067	619	437	168
	70.000’i aşanlar	6	1.553	1.164	675	477	183
1601 – 1800 cm ³ e kadar	100.000’i aşmayanlar	7	2.512	1.964	1.156	705	274
	100.000’i aşanlar	8	2.741	2.142	1.262	770	299
1801 – 2000 cm ³ e kadar	100.000’i aşmayanlar	9	3.957	3.048	1.792	1.067	421
	100.000’i aşanlar	10	4.317	3.326	1.955	1.164	459
2001 – 2500 cm ³ e kadar	25.000’i aşmayanlar	11	5.936	4.309	2.692	1.609	637
	125.000’i aşanlar	12	6.476	4.701	2.937	1.755	695

2501 – 3000 cm ³ e kadar	250.000'i aşmayanlar	13	8.276	7.200	4.498	2.420	888
	250.000'i aşanlar	14	9.029	7.854	4.907	2.640	969
3001 – 3500 cm ³ e kadar	250.000'i aşmayanlar	15	12.603	11.340	6.831	3.410	1.251
	250.000'i aşanlar	16	13.749	12.371	7.452	3.720	1.365
3501 – 4000 cm ³ e kadar	400.000'i aşmayanlar	17	19.815	17.111	10.077	4.498	1.792
	400.000'i aşanlar	18	21.617	18.666	10.994	4.907	1.955
4001 cm ³ ve yukarısı	475.000'i aşmayanlar	19	32.431	24.320	14.403	6.474	2.512
	475.000'i aşanlar	20	35.379	26.531	15.713	7.062	2.741

Kaynak: Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu 'nda yer alan (I) sayılı tarifeden alınmıştır.

(I) sayılı tarifede yer alan motorlu kara taşıtları, vergi tutarlarının hesaplanması sırasında vergi tutarları ile sigorta bedellerinin karşılaştırılması sonucunda, belirli koşulların gerçekleşmesi halinde, bir alt kademedeki taşıtlara isabet eden tutarlarda vergilendirilebilmektedirler. Bu uygulama, 20/12/2006 tarih ve 26382 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 28 Seri No'lu Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliğinde yer alan hükümlere göre yapılmaktadır (Türmob, <http://turmobil.org.tr/>, erişim: 09.03.2018).

Her yılın Ocak ayı itibarı ile “Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği” tarafından taşıtın; cinsi, kodu, modeli, markası, tipi ve yaşı esas alınarak bir liste yayımlanmaktadır.* Yetkili acentelere bildirilen bu listede yani “Motorlu Taşıtları Kasko Değer Listesi”nde yer alan kasko sigorta değerinin yüzde 5'inin tarifedeki MTV'yi aşması durumunda bir alt kademedeki ve aynı yaştaki taşıtlara isabet eden, vergi tutarı ödenebilmektedir (Kızılot 2009: 23).

Örneğin motor silindir hacmi 4963 cm³ olan SL 500 2007 Model Mercedes marka bir taşıtı için hesaplama yapılacak olursa;

Taşıttın 2018 yılı kasko sigortası değeri*	205.682 TL
Taşıttın kasko sigortası değerinin % 5'i	10.284 TL
2018 yılında ödenmesi öngörülen MTV tutarı	14.403 TL
Bir alt kademeye göre ödeme yapılabilir mtv tutarı	10.077 TL

Örnekte de görüldüğü üzere öngörülen MTV'nin tutarı kasko sigorta değerinin % 5'ini aşması sebebiyle taşıttın yer aldığı motor silindir hacmi 4001 cm³ ve yukarısı için geçerli olan motorlu taşıtlar vergisi tarifesi yerine, bir alt kademedeki 3500-4000cm³ silindir hacmindeki araçlar için belirlenen 17. sıradaki vergi tarifesi 10.077 TL olarak ödenebilecektir.

Uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisi tarifelerine bakıldığında, kriter olarak öncelikle silindir hacmi, sonra aracın yaşı ve 2018 yılından itibaren kayıt ve tescil ettirilen otomobillerde taşıt değerlerinin esas aldığı görülmektedir. Araç silindir hacimlerinin esas alınması, belki çevreci bir kaygıyla karbon salınımına göre daha fazla vergi alındığı gibi bir kanaat uyandırabilir; ancak son olarak getirilen taşıt değeri kriteriyle Türkiye'deki MTV tam bir servet vergisine dönüştüğü kanaati pekiştirilmiştir.

MTV'nin mevcut haliyle, çevreye karşı duyarlılığının bulunmamasının yanında, tam tersi olumsuzluğu bünyesinde barındırdığı söylenebilir. MTV'nin konusuna giren bütün araçlar için belirlenen vergi miktarları taşıttın yaşıyla ters orantılı olarak düşmektedir. Taşıttın yaşı arttıkça değerinin düşeceği açıktır. Dolayısıyla değeri düşen araçtan daha düşük vergi alınması da anlaşılabilir. Ancak, bu durum eski araç kullanımını da teşvik etmektedir. Eski araçların, her şeyden önce, yeni teknolojili araçlara göre daha fazla karbon gazı saldıkları tartışılmaz bir gerçektir. Ayrıca aracın yaşlı olması sebebiyle sıfır km araçlara göre motor ayarlarının sıklıkla bozulacağı ve hava kirliliğini göreceli olarak artıracacağı da bir başka gerçektir. Dolayısıyla yürürlükteki MTV'nin, yeni araç kullanımından daha çok eski araç kullanımını teşvik edici potansiyeli vardır (Uyduranoğlu 2004:125).

* Bu listeye “www.tsrbs.org.tr” adresinden ulaşmak mümkündür

* [https://www.tsb.org.tr/kasko-deger-listesi.aspx?pageID=631\(01.04.2018\)](https://www.tsb.org.tr/kasko-deger-listesi.aspx?pageID=631(01.04.2018))

2.2. Türkiye’de Motorlu Taşıtlar Vergisinin Hukuk ve Çevre Duyarlılığı Açısından Değerlendirilmesi

Motorlu taşıtlar vergisi verginin karşılıklılık ilkesi (kamu hizmetlerinden yararlanmanın bir karşılığı olarak vergilendirme) gereği dolaylı olarak alınan vergiden çok, servet vergisi niteliği taşıdığı yukarıda da belirtilmişti. Bu verginin servet vergisi niteliği taşıdığı düşünülmesi, aşağıdaki unsurları taşıması nedeniyledir;

- ✓ Verginin konusunun servet unsuru niteliğinde bir kıymet olması
- ✓ Vergi tutarının, dolaylı olarak kıymetin değeriyle orantılı şekilde değişkenlik göstermesi
- ✓ Vergi hesaplaması ve ödenmesinin herhangi bir işlem veya elde edilen gelire bağlı olmaması (Gürsoy 2006:96).

Anayasanın 73. Maddesinde geçen “mali güç” kavramı, hiç kuşkusuz “ödeme gücü kavramı” ile özdeştir. Ödeme gücünün başlıca göstergeleri; “gelir”, “servet” ve “harcama”dır. Bu üç unsurun da vergilendirilmesinde, vergi adaletinin gerçekleştirilebilmesi için, yükümlülüklerinin ödeme güçlüklerinin dikkate alınması gerekmektedir. Yükümlülüklerinin güçlerini dikkate almayan bir vergi düzenlemesi, anayasaya açıkça aykırı bir düzenlemedir.

Bir servet unsuru olan motorlu taşıtlara sahip olmaktan dolayı alınan vergiler, servet vergisi kapsamına girer. Servetlerin vergilendirilmesinde yukarıda da belirtildiği gibi ödeme gücü yüksek olanlar ile ödeme gücü düşük olanlar arasında mutlaka bir ayırım yapılması anayasal bir zorunluluktur (Pehlivan 2001:112).

Motorlu taşıtlar vergisi “aynı vergiler” içerisinde gruplandırılır. Aynı vergilerin şahsi vergilerden farklı yönleri bulunmaktadır. Her şeyden önce aynı vergiler şahsi vergilerden farklı olarak özel ve tüzel kişilerin gelirlerine uygun bir oran ve tutarda alınmadıklarından, hukuk literatüründe vergi adaleti sağlama özelliği zayıf vergiler olarak kabul edilirler (Kaynak 2008:63).

Bir başka yönüyle, Anayasanın 56/2. maddesinde “Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek, Devletin ve vatandaşların ödevidir” hükmü yer almaktadır. Bu hüküm gereğince, vergilendirme yetkisinin kullanılmasında çevrenin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Oysa uygulama biçimine bakıldığında Türkiye’deki motorlu taşıtlar vergisi tarifesinin çevreyi koruma amacından da oldukça uzak olduğu söylenebilir.

AB’nin en önemli hedeflerinden biri Kyoto Protokolü çerçevesinde motorlu araçların neden olduğu CO2 emisyonunu azaltmaktır. Avrupa Parlamentosu EC/443/2009 sayılı Direktif ile bu konuda düzenlemeler yapmıştır (Çelikkaya 2010:62). Buna göre, CO2 emisyonunun 2020 yılında ortalama olarak kilometrede 95 grama indirilmesi hedeflenmektedir (Üstün 2012:166).

2.2.1. AB Ülkelerinde Çevre Duyarlılığı Yönüyle MTV ve Türkiye

Küresel CO2 emisyonlarının küçülen payına rağmen, iklim değişikliğinin potansiyel olarak felakete yol açacak etkileri hakkındaki son bulgular, AB’nin, iklim ve enerji hedeflerinin devam eden önemini doğrulamaktadır. AB emisyon azaltımlarının tek başına iklim değişikliğini durduramayacağı, ancak küresel ısınmayı önleme çabalarının, 2030 ve 2050’deki sera gazı azaltma hedeflerine uygun olduğu kabul edilmektedir. Ayrıca, eğer AB düşük karbonlu bir ekonominin mümkün olduğunu kanıtlayabilirse ve hatta inovasyonu ve istihdamı artırabilirse, diğer bölgelere bir rol modeli olarak hizmet edebilecektir. Gelişmiş düşük karbonlu teknolojilere yapılan sürekli yatırımlar, AB’nin teknolojik liderliğini ve güvenli ihracat pazarlarına hakimiyetini güçlendirecektir (<http://ec.europa.eu>, erişim 18.03.2018).

Avrupa ülkelerinde halen uygulanmakta olan vergi sistemlerinde, "kirlettiğin kadar öde" olarak da nitelenen ve araçların kilometre başına açığa çıkarttıkları karbondioksit değerine göre vergi hesaplanmaktadır.

Halen 27 AB üyesi ülkeden 17’si (Avusturya, Belçika, Güney Kıbrıs, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, İrlanda, Letonya, Lüksemburg, Malta, Hollanda, Portekiz, Romanya, İspanya, İsveç ve İngiltere) binek otomobillerde bu sistemi uygularken, 15 ülke de elektrikli araç alımlarında vergi teşvikleri sunmaktadır (<http://t24.com.tr/>, erişim: 01.04.2018).

Türkiye’de motorlu taşıtların vergilendirmesiyle AB uygulamaları karşılaştırıldığında, ülkemizde motorlu taşıtların bir servet göstergesi olduğundan yola çıkarak, motorlu taşıtlar servet vergisi kapsamında vergilendirilirken, AB üyesi ülkelerde ise çevre kirliliği ile mücadele edilebilecek bir çevre politikası aracı olarak görülmekte, bu verginin mali fonksiyonu ikinci planda değerlendirilmektedir. MTV Kanununda bir motorlu aracın ne kadar vergi ödeyeceği, öncelikle o aracın yaşına ve silindir hacmine bağlıdır. Ülkemizde

aracın yaşı arttıkça ödeyeceği vergi miktarı azalmaktadır. Aracın yaşının vergilendirmede birinci kriter olarak alınmasında, aracın yaşı geçtikçe servet değerinin azaldığı varsayımı yatmaktadır. Diğer yandan motor silindir hacminin yüksekliği de ikinci bir servet göstergesi olarak alınmakta, silindir hacmi arttıkça kişinin servetinin de yükseldiği kabul edilmektedir. Diğer yandan, araçların yaşı arttıkça mevcut teknoloji düzeyi giderek eskidiği için yakıt verimliliği azalmakta ve çevreye daha fazla CO2 yaymaktadırlar. Fakat, 2003 yılında yapılan değişiklikle ağırlık esasından motor silindir hacmine geçilmiş olması, daha düşük silindir hacimli araçların daha düşük vergilendirilmesine yol açmıştır. Bu çevresel açıdan olumlu bir uygulamadır. Çünkü, motor silindir hacmi azaldıkça motorun yaydığı CO2 miktarı giderek azalmaktadır. Ayrıca 4 Nisan 2009 tarihinde "Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü Yönetmeliği" yayımlanmıştır. Yönetmelikle, trafikte seyreden motorlu kara taşıtlarından kaynaklanan egzoz gazlarının neden olduğu hava kirliliğinden ve etkilerinden, canlıları ve çevreyi korumak amacıyla egzoz gazı kirleticilerinin azaltılmasını sağlamak ve ölçümler yaparak kontrol etmek üzere gerekli usul ve esaslar belirlenmiştir (Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü Yönetmeliği, 2009).

Böylece, küçük motorlu araçların yaygınlaşması sağlanmaktadır. Bu durum, dolaylı olarak ta olsa CO2 emisyonu üzerinde olumlu bir etki yapmaktadır. Fakat MTV'nin doğrudan çevre koruma amaçlı olarak çıkarılmadığı da bir gerçektir. Dolayısıyla, MTV'nin çevreyi koruma amaçlı ortaya çıkabilecek faydaları tamamen tesadüfi olacaktır (Yalçın 2013:153).

Yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda, motorlu taşıtların vergilendirilmesinde, çevrenin korunmasının dikkate alınmamasının ve sadece servete dayalı mali gücün dikkate alınmasının anayasa aykırılık teşkil edeceği anlaşılmaktadır. Devlet kendisine anayasa ile yüklenmiş görevlerini yerine getirmemiş olmaktadır. Bu bakımdan motorlu taşıtların vergilendirilmesinin mutlaka gözden geçirilmesi, yeniden düzenlenmesi gerekmektedir (Üstün, 2012:175).

Ülkemizde devletin vergi gelirleri içinde motorlu taşıtlar vergisinin payı yaklaşık % 2 gibi düşük oranda olsa da, vergi kayıp kaçığının yok denecek kadar az olması ve verginin geniş bir mükellef kitlesini ilgilendirmesi bakımından farklı özellik taşımaktadır.

Motorlu Taşıtlar vergisinin günün koşullarına uyumunun sağlanması bakımından; vergi tutarlarının yeniden değerlendirme oranı dikkate alınarak güncelleştirilmesi amaçlanmıştır. Her takvim yılı başından geçerli olmak üzere, önceki yılda uygulanan MTV tutarları, o yıl için tespit ve ilan edilen yeniden değerlendirme oranında arttırılmaktadır.

Tablo 6. AB ve Türkiye Vergi Gelirleri Bileşimi (2010)

Ülke	Gelir Vergileri (%)	Servet Vergileri (%)	Mal ve Hizmet Vergileri(%)
AB Ortalaması	59,0	2,4	38,6
Türkiye	45,4	4,2	50,3

Vergi gelirlerinin yapısı bakımından AB ülkeleri ile Türkiye kıyaslanacak olursa Türkiye'de servet vergilerinin, toplam vergi gelirleri içerisindeki payının AB ülkeleri ortalamasının iki katına ulaştığı görülmektedir. AB ülkelerinde servet vergisi olarak başta veraset ve intikal vergisi, yerel yönetimlerin aldığı emlak vergisi ve emlak transfer vergisi ya da emlak alım vergisi uygulamaktadır. Türkiye, düşük oranlı Veraset ve İntikal Vergisi uygulamasına ve emlak alım ya da transfer vergisi almamasına rağmen, AB de servet vergisi olarak mütalaa edilmeyen, oldukça ağır bir Motorlu Taşıtlar Vergisi uygulaması ile bu payı büyütmektedir (Batirel, 2013:6).

Tablolardan da anlaşılacağı üzere ülkemiz açısından motorlu taşıtların vergilendirilmesine ekonomik anlamda önem verilmektedir. Daha önceki kısımlarda zaman zaman eleştirilen mevcut vergilendirme politikasının yerine, hem günümüzde tartışılan emisyon oranına göre vergilendirme modelini, hem de büyük şehirlerde trafiğe çıkan araç sayısını kısıtlayarak trafiği rahatlatmak ve çevre sağlığını iyileştirmek adına toplu taşıt kullanımına yönlendirici bir araç olarak yeni bir motorlu taşıtlar vergilendirme politikasının gerekli olduğu söylenebilir.

3. MESAFE TEMELLİ MOTORLU TAŞITLAR VERGİLENDİRME MODELİ ÖNERİSİ

Verginin mali fonksiyonu, devletin, devlet olma niteliğinden ve egemenlik hakkından kaynaklanan görevlerini yerine getirebilmesi için ihtiyaç duyduğu finansman kaynağını sağlamaktır (Gümüş, 2017:212). Vergilerin günümüzde geleneksel amaç olarak ifade edilen kamu harcamalarını finanse etmesinin yanı sıra mali olmayan amaçları da artırarak vergilemenin daha etkili ve önemli bir araç haline gelmesine yol açmıştır (Gümüş, 2017:213). Dolayısıyla vergilendirme politikalarının çevre ve toplum sağlığını iyileştirecek, bireysel ve toplumsal davranışları yönlendirecek birer araç olarak kullanılması çok doğaldır. MTV'nin de,

günlük şehir yaşamında otomobil kullanımını azaltıcı ve günlük ulaşımda bireyleri toplu ulaşım araçlarına yönlendirici etki yaratacak bir araç olarak kullanılması gündeme gelmelidir. Bu amaçla bu çalışmada, mevcut çalışmalardan yararlanarak bir model önerilmiştir.

3.1. Model Hakkında Açıklamalar

Bu çalışmada, motorlu taşıtların fabrikasyon üretiminde ya da sonradan araç donanımına monte edilmesi zorunlu olacak mesafe sayacına, bir diğer ifade ile araçlardaki katedilen mesafeyi, tarife sınırlarına göre kaydeden bir kilometre sayacına dayanılarak yapılacak olan bir vergilendirme modeli önerilmektedir.

Mesafe temelli vergilendirme sisteminde temel amaç, araç sahiplerinin kat ettikleri mesafeye göre vergilendirilecekleri için, daha fazla otomobil kullananın daha çok vergi ödemesini sağlayacak hem daha adil, hem de çevre sağlığını koruyucu bir politika uygulanabilmesidir. Çünkü mesafe temelli vergilendirme sisteminde kişilerin kat ettikleri yol ölçüsünde ve kullanmış oldukları araçların karbon salınımını etkileyen motor silindir hacmi ölçüsünde vergi yükünün artması sağlanacaktır. Böylece taşıt sahipleri araçlarını kullanma durumunda çevre kirliliği bilinci konusunda daha fazla farkındalığa sahip olacaklardır.

Bir diğer vergilendirme modeli olarak çeşitli platformda önerilen kasko bedeli varsayımı altında vergilendirme modeline göre taşıtların “Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği” tarafından yayınlanan kasko değer listesinde yer alan fiyatları baz alarak vergilendirilmesi dile getirilmektedir. Bu modelin sonuç olarak yine sabit oranlı ve servet vergisi anlayışına uygun bir vergilendirme sistemi olup, belki ödeme gücü ve vergi adaleti konusunda kısmen yararlı olacağı düşünülse de, çevre konusunda herhangi bir duyarlılığa sahip olmadığını söylemek mümkündür.

Bu modelde araçların katettiği mesafeyi zamanında, hile ve hataya olanak vermeden saptayabilmek için, araçların fabrika çıkışlarında, tarihe göre yıl içerisinde katedilen mesafeyi kaydeden bir elektronik sayaç ve kaydedilen bilgileri eşzamanlı olarak GPS teknolojisiyle ana merkeze yükleyen mekatronik sistem alt yapısı geliştirilebilir.

3.2. Modelin Uygulanması

Önerisini yapılan modelin dayandığı temel varsayım olarak kişilerin günümüzün bir parçası haline gelen ulaşım ihtiyacının karşılanmasında, sorumluluğun bir kısmını devletin üstlenmesi öngörülmektedir.

Geliştirilecek olan bu modelde motorlu taşıtlar vergisinin hesaplaması üç aşamada tamamlanacaktır:

1. Aşama: Şehirler ve bu şehirlerin büyüklükleri göz önüne alınarak bu şehirdeki özel kullanıma haiz taşıtların plaka numarası esas alınarak vergiden muaf mesafe (kilometre) sınırı belirlenecektir. Örnek olarak düzenlenen 7 no’lu tabloda en çok nüfusa sahip il olarak İstanbul, orta büyüklükte Çorum ve küçük il olarak da Bayburt alınmış ve büyüklüklerine göre vergiden muaf olacak yıllık km sınırları tanımlanmıştır.*
2. Aşama: Vergiden muaf mesafe (kilometre) sınırı aşıldıktan sonra aşılacak mesafeye göre vergilendirme dilimleri oluşturulacaktır. Her yılın Ocak ayı itibari ile “Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği” tarafından taşıtın; cinsi, kodu, modeli, markası, tipi ve yaşı esas alınarak yayınlanan kasko bedeli üzerinden, vergilendirme dilimindeki yüzdelere göre MTV hesaplanacaktır. Modele göre düzenlenen tablo 7’de görüldüğü gibi, her ilde göre belirlenen yıllık km muafiyetini aşan araçlar, aştıkları ilk 5000 km ye kadar kasko bedeli üzerinden % 1 oranında MTV ödeyeceklerdir. Sonraki her 5000 km diliminde, vergi %10 oranında artırılarak uygulanacaktır.
3. Aşama: Çevre duyarlılığı bakımından, ikinci aşamaya geçilmesi ile birlikte, ikinci aşamada belirlenen vergi oranına ilaveten aracın motor gücüne göre belirlenen ek vergi yükü gelecektir. Modelle ilgili tabloda görüldüğü gibi, 3. adımda motor silindir hacmine göre km sınırını aşan araçlar için “Karbon Emisyonu Vergisi” (KEV) en küçük motor hacimli araçlarda % 0,2 (binde iki) oranında belirlenmiştir. Bir üst sınıf motor silindir hacmine geçişte, bir alt sınıftaki vergi oranının iki katı alınacak ve bu oran üzerinden KEV hesaplanacaktır. Tablo 7’deki 3. aşamaya bakıldığında 2.500 cm³ ve üzerindeki motor silindir hacmine sahip taşıt araçları için KEV oranının % 3,2 olduğu görülmektedir. Böylece yıllık km muafiyet sınırını aşan araçların kasko değerine uygulanarak hesaplanan MTV’ne ilaveten, yine kasko değerine, Tablo 7’deki üçüncü aşamada belirlenen vergi oranı uygulanarak ayrıca “Karbon Emisyonu Vergisi” hesaplanmış olacaktır.

* km muafiyet sınırları, şehirlerin nüfus yoğunluğu, şehir içi ulaşım ve tarif alt yapı yeterlilikleri de değerlendirilerek makul ölçülerde belirlenecektir.

Tablo 7: Mesafe Temelli Vergilendirme Modeli

1.Aşama			2.Aşama		3. Aşama	
Vergiden Muaf Durum			Vergiden Muaf Km Sınırının aşılması Durumunda Vergilendirme Dilimleri		2. Aşamaya Geçildikten Sonra Motor Gücüne Belirlenen Ek Vergi (KEV)	
Şehirler ¹	Plaka	Vergiden Muaf km Sınırı	Aşılan km	Kasko Bedeli Üzerinden Ödenecek Vergi (%)	Motor Gücü (cm ³)	Karbon Emisyonu Vergisi (%)
İstanbul	34	15.000	1 – 5000	1	1 – 1300	0,2
Çorum	19	10.000	5000 – 10.000	1,1	1.301 – 1.600	0,4
Bayburt	69	7.500	10.000 – 15.000	1,22	1.601 – 2.000	0,8
			15.000 – 20.000	1,37	2.000 – 2.500	1,6
			20.000 – 25.000	1,55	2.500 ve üzeri	3,2
			25.000 ve üzeri	1,80		

Modelin uygulamasını ve tablonun kullanımını anlatabilmek için farklı araç ve modellerine göre vergi hesaplama örnekleri verilecektir. Bunun için örneklerde kullanılan bazı taşıtların “Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği” tarafından yayınlanan kasko bedelleri esas alınarak Tablo 8 düzenlenmiştir.

Tablo 8: “Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketler Birliği” tarafından yayınlanan kasko bedelleri

Marka	Tip Uzantısı	Model Yılı ve Kasko Bedeli*	
Toyota	Yaris 1.0 Terra	2004	18.304 TL
Opel	Astra HB 1,6i Enjoy	2009	39.348 TL
Audi	A6 3.0 TDI Quattro Tiptronic	2018	709.293 TL

Kaynak: Araçların kasko sigorta bedelleri <https://www.tsb.org.tr/kasko-deger-listesi.aspx?pageID=631> adresinden, model ve yıl bilgileri girilerek alınmıştır. (erişim:02.04.0218)

3.3. Modelin Uygulama Örnekleri

Önerdiğimiz modelin açıklaması için 7’no’lu tablodaki İstanbul’a kayıtlı olduğu varsayılan araçların MTV’leri ve KEV’leri hesaplanmıştır. Araçlar Çorum ya da Bayburt iline kayıtlı olsalardı, o illere tanınan kilometre muafiyet sınırları dikkate alınarak vergiler hesaplanacaktı.

Örnek -1a : İstanbul’da yaşayan araç sahibinin 2004 model “Toyota Yaris 1.0 Terra” aracı ile bir yılda 18.000 km mesafe kat ettiği varsayılmıştır. Bu araç için ödemesi gereken motorlu taşıtlar vergisi tutarı şöyle hesaplanacaktır:

İstanbul iline tanınan vergiden muaf km 15.000 km olduğu için verginin hesaplanmasına esas alınacak mesafe; 18.000 – 15.000 = 3.000 km dir.

Bu durumda ikinci aşamaya geçilmiş ve 1- 5000 km vergilendirme dilimine girilmiştir. Aşılan 3.000 km için MTV ve KEV şöyle hesaplanacaktır;

Araçın Kasko Bedeli X Aşılan km’ye Göre Uygulanacak Vergi Oranı = MTV

18.304 TL X %1= 183,04 TL (MTV)

ayrıca aracın 1000 cm³ motor hacmine göre, uygulanacak KEV oranı % 0,2 olarak alınacaktır. Yine bu hesaplamada da vergi matrahı olarak aracın kasko değeri esas alınacaktır.

KEV : 18.304 TL X %0.2 = 36,60 TL

Toplam vergi tutarı (MTV+KEV): 183,04 + 36,60 = 219,65 TL

Yürürlükteki mevcut kanuna ve uygulamaya göre 2018 yılında bu aracın ödeyeceği MTV 220 TL’dir.*

Hesaplama aşağıdaki gibi bir tablo düzenlenerek daha açık izlenebilir;

¹ TÜİK, Nüfus Projeksiyonları, 2013-2075, <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>, (adresinde yer alan nüfus miktarı göz önüne alınarak 81 il arasında en kalabalık il, orta ve en az nüfusa sahip il baz alınmıştır.)

* <https://www.tsb.org.tr/kasko-deger-listesi.aspx?pageID=631>, (erişim:01.04.2018)

* araçla ilgili veriler, https://intvtd.gib.gov.tr/internetvd/template.jsp?page=IVD_MENU_MTV Sayfasına girilerek hesaplanmıştır.

Aşılan	3000 km için	18.304 TL X %1 = 183,04 TL	Yürürlükteki MTV Kanununa göre ödemek zorunda olduğu MTV:
TOPLAM	17.000 km için MTV	183,04 TL	
KEV (1000 cm ³ motor için)		18.304 TL X %0,2 = 36,60 TL	
Hesaplanan Toplam Vergi Tutarı		219,65 TL	

Örnek -1b): Aynı taşıt ilgili yılda 32.000 km mesafe kat etmiş olsaydı vergi tutarı aşağıdaki gibi hesaplanacaktır;

MTV hesaplamasına esas alınacak mesafe

$$32.000 \text{ km} - 15.000 \text{ km} = 17.000 \text{ km}$$

Vergilendirmeye esas alınacak bu 17.000 km'nin her 5.000 km'si için Tablo 7'de 2. aşama kolonundaki vergi oranları uygulanarak aşağıda görüldüğü gibi MTV hesaplanacaktır.

Birinci	5000 km için	18.304 TL X %1 = 183,04 TL	Yürürlükteki MTV Kanununa göre ödemek zorunda olduğu MTV:
İkinci	5.000 km için	18.304 TL X %1,1 = 201,34 TL	
Üçüncü	5.000 km için	18.304 TL X %1,22 = 223,30TL	
Kalan	2.000 km için	18.304 TL X %1,37 = 250,76 TL	
TOPLAM	17.000 km için MTV	858,44 TL	
KEV (1000 cm ³ motor için)		18.304 TL X %0,2 = 36,60 TL	
Hesaplanan Toplam Vergi Tutarı		895,04 TL	220,00 TL

Taşıt 1000 cm³ motor silindir hacminde olduğu için Tablo 7'de 3. aşama kolonundaki 1-1300 cm³ hacimdeki motorlar için belirlenen % 0,2 (binde 2) oranı üzerinden KEV hesaplanmış ve örneğimizdeki araç için hesaplanan toplam vergi 895,04 TL olarak bulunmuştur.

Örnek- 2 : İstanbul'da yaşayan araç sahibinin 2009 model "Opel Astra HB 1,6i Enjoy" aracı ile bir yılda 32.000 km mesafe kat ettiği varsayılmıştır. Bu araç için ödemesi gereken motorlu taşıtlar vergisi tutarı şöyle hesaplanacaktır:

İstanbul ili için vergiden muaf km 15.000 km olduğu için verginin hesaplanmasına esas alınacak mesafe 32.000 – 15.000 = 17.000 km dir.

Bu durumda ikinci aşamaya geçilmiştir ve aşılan 17.000 km için MTV ve KEV şöyle hesaplanacaktır;

Birinci	5000 km için	39.348 TL X %1 = 393,48 TL	Yürürlükteki MTV Kanununa göre ödemek zorunda olduğu MTV:
İkinci	5.000 km için	39.348 TL X %1,1 = 432,82 TL	
Üçüncü	5.000 km için	39.348 TL X %1,22 = 480,04 TL	
Kalan	2.000 km için	39.348 TL X %1,37 = 539,06 TL	
TOPLAM	17.000 km için MTV	1.845,40 TL	
KEV (1600 cm ³ motor için)		39.348 TL X %0,2 = 78,69 TL	
Hesaplanan Toplam Vergi Tutarı		1.924,09 TL	563,00TL

Örnek – 3: İstanbul'da yaşayan araç sahibinin 2018 model "Audi A6 3.0 TDI Quattro Tiptronic" aracı ile bir yılda 21.000 km mesafe kat ettiği varsayılmıştır. Bu araç için ödemesi gereken motorlu taşıtlar vergisi tutarı şöyle hesaplanacaktır:

Bu taşıt için de İstanbul için belirlenen 15.000 km sınırını aştığı için MTV ve KEV hesaplanacaktır.

Muafiyeti aşan mesafe : 21.000 km – 15.000 km = 6.000 km

Birinci	5.000 km için	709.293 TL X %1 = 7.092,93 TL	Yürürlükteki MTV Kanununa göre ödemek zorunda olduğu MTV:
Kalan	1.000 km için	709.293 TL X %1,1 = 7.802,23 TL	
TOPLAM	21.000 km için MTV	14.895,16 TL	
KEV (3000 cm ³ motor için)		709.293 TL X %3,6 = 22.697,37 TL	
Hesaplanan Toplam Vergi Tutarı		37.592,56 TL	12.603,00 TL

Önerilen modelde, motorlu taşıtlar tanınan mesafe muafiyet sınırları içerisinde kaldığı sürece hiç vergi vermeyecektir. Ancak bu sınırlar aşıldığında, hem aracın modeli ve yaşına hem de kat ettiği mesafeye bağlı olarak, halen yürürlükte olan uygulamaya göre ödenmesi gereken MTV'sinden daha fazla tutarda vergi

ödenektir. Çalışmamızda önerilen model de, daha az otomobil kullanımına sağlamak, daha rahat trafik ve daha temiz bir hava sağlayacak yöntemler ve önlemler arayışının bir sonucudur.

4. SONUÇ

Bir ülkenin kalkınması, halkının refah, huzur ve yaşam kalitesinin yükselmesiyle mümkündür. Yönetimlerin palyatif ve oportünist yaklaşımlarla, ekonomi odaklı yasal düzenlemeler yerine, bireylerin (dolayısıyla toplumun) kültürel hayatını, ruhsal ve bedensel sağlığını korumayı ve iyileştirmeyi hedefleyen ve uzun vadeli olarak planlarla, hukuki düzenlemelerle ve uygulamalarla sağlıklı mutlu toplumlar yaratması gereklidir.

Gelişmiş ülkeler, gelecek nesillere yaşanabilir bir Dünya bırakabilmek için, artık çevre koruyucu yasalar çıkartmaktadırlar. Küresel ısınmaya sera gazlarının ve dolayısıyla motorlu taşıt araçlarının havadaki karbon salınımlarının katkısı korkutucu boyutlara ulaşmış ve bir takım önlemlerin alınması kaçınılmaz olmuştur.

Ülkemizde ise bir servet vergisi niteliğinden öte geçemeyen, taşıtın yaş ve değerini esas alan bir MTV uygulanmaktadır. Öte yandan batılı ülkelerdeki araç sayısının çok altında olmasına rağmen, çok daha yoğun bir karayolu trafiği de yaşamı giderek zorlaştırmaktadır. Şehrin sıkışık trafiğinde hergün binlerce 5 kişilik özel otomobilin içerisinde, sürücüsünden başka kimsenin seyahat etmediğini görmekteyiz.

Bu çalışmada, MTV'nin, gereğinden fazla kişisel taşıt kullanımından caydırıcı bir modele dönüştürülmesi üzerinde çalışılmıştır. Daha az sayıda taşıtın trafiğe çıkması sağlanabilirse, özellikle büyük şehir yaşamı biraz daha katlanılabilir hale gelecek ve havaya salınan zehirli egzoz gazında da biraz olsun azalma sağlanabilecektir.

Bu çalışmada, hakkında çokca ve benzer şekillerde kafa yorulmuş bir konu üzerinde “yolları kullandığın, havayı kirlettiğin kadar öde” gibi bir sloganla özetlenebilecek bir vergi modeli tasarlanmıştır.

Bu modelde kabul edilebilir mesafeye kadar, taşıtlar için herhangi bir vergi ödenmemesi, ancak tanımlanan mesafe aşıldıktan sonra kademeli olarak artan oranlı MTV ödenmesi önerilmektedir.

Ayrıca, tanımlanan mesafe sınırından daha fazla araç kullanarak, hava kirliliğine sebep olduğu için, motor silindir hacmine göre, yine kademeli olarak artan oranlı KEV hesaplanmaktadır.

Nitekim modelin uygulaması ile ilgili hesaplamalarda aynı aracın farklı mesafe dilimlerinde, artan oranlı biçimde vergi ödemek durumunda kalacağı görülmektedir.

Kuşkusuz ki kişileri özel taşıt kullanımından vazgeçirebilmek için, toplu taşıt kullanımının, tercih edilebilir bir rahatlık ve kolaylığa kavuşturulabilmesi de önemlidir. Tabii ki, plansız büyüyen, alt yapısı düşünülmeden dışardan göçü teşvik eden yapılaşmalarla kontrolsüz biçimde kalabalıklaşan şehirlerin toplu taşıtla ulaşımı da, çözülmesi gereken başlı başına bir konudur.

KAYNAKÇA

BATIREL Ömer Faruk (2013), “Avrupa ve Türkiye’de Vergi Yüğü Dağılımı”, Vergi Dünyası Dergisi, Sayı:378.

ÇELİKKAYA, A. (2010). “Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesinde eni Eğilim: Karbon Temelli Vergileme Modeli”, Vergi Sorunları Dergisi, Yıl. 33, 2010,(266),61-71

GÜMÜŞ İskender (2017). ”Türkiye’de Sosyal Politika Aracı Olarak Gelir Vergisi Uygulaması” International Journal of Academic Value Studies (Javstudies), Vol:3, Issue:12, pp:209-219.

GÜRSOY Hakan (2006). “Motorlu Taşıtların Vergilendirmesi, Ülkemiz ve OECD Üyesi Ülkelerde Uygulama”, Vergi Dünyası Dergisi, Sayı:297, s.96-97

KALAYCI Şeref, YETER Mehmet (2011). “Otomobillerde Eşit, Adil ve Çevreci Vergilendirme: Kasko Sigortası Değeri ve Karbon Temelli Vergilendirme Modeli”, Vergi Dünyası Dergisi, Sayı:361.

KIZILOT Şükrü (2009). “2009 Yılı Motorlu Taşıtlar Vergisinin Hangi Durumlarda Daha Az Ödenebileceği” Yaklaşım Dergisi, Sayı:193.

PEHLİVAN Osman (2001). “LPG’li Taşıtlardaki Vergi Artışı Neden Anayasaya Aykırıdır” Vergi Dünyası Dergisi, Sayı:234.

SUGÖZÜ İbrahim Halil, YILDIRIM Hüseyin , AYDIN Halil İbrahim (2014). ” Vergi Adaleti Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Analizi” Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Sayı: 32.

- UYANIK Namık Kemal (2003). “Motorlu Taşıtlar Kayıt ve Tescil Sistemi ve Vergilendirme Konularında Öneriler”, Vergi Dünyası Dergisi, Sayı:258.
- UYDURANOĞLU, A. (2004). “Mali Vergilerden Çevre Vergilerine Doğru: Avrupa Birliği’nden Uygulamalar”, İktisat İşletme ve Finans, Yıl. 19, (218), 45-50.
- ÜSTÜN Ümit Süleyman (2012). “Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik Ve Adil Olarak Düzenlenmesi”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. XVI, Sayı. 1, s.174-175
- YALÇIN A. Zafer (2013). “Potansiyel Bir Çevre Vergisi Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi: Avrupa Birliği Ve Türkiye Arasında Karşılaştırmalı Bir Analiz”, Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 27, Sayı: 2.
- Bekker Henk in Germany: Total Number of Registered Cars March 1, 2017 by, <https://www.best-selling-cars.com/germany/2017-germany-total-number-registered-cars/>, erişim: 17/03/2018
- Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü Yönetmeliği, 4 Nisan 2009 Tarihli Resmî Gazete, Sayı : 27190 <http://www.tuik.gov.tr/UstMenu.do?metod=temelist>
- ERİŞKİN Pınar, “Karbon Salınımı Nasıl Azaltılır?”, <http://ekolojist.net/karbon-salinimi-nasil-azaltilir/>, erişim:20/03/2018
- Europe 2020 indicators - climate change and energy, Data from June 2017. Most recent data: Further Eurostat information, Main tables. Planned article update:2018. http://ec.europa.eu/eurostat/statistics%20explained/index.php?title=Europe_2020_indicators_-_climate_change_and_energy&oldid=261782 (erişim: 18/03/2018)
- https://intvd.gib.gov.tr/internetvd/template.jsp?page=IVD_MENU_MTV
- <http://www.bumko.gov.tr/TR,7453/2017-butcesi-vergi-gelirlerinin-dagilimi.html>
- <https://www.tsb.org.tr/kasko-deger-listesi.aspx?pageID=631>, erişim:01.04.2018
- Taşıtların vergilerine karbon salınımı kriteri geliyor, <http://t24.com.tr/haber/tasit-vergilerinin-hesaplanmasinda-karbon-salinimi-da-dikkate-alinacak,225473>, erişim:01.04.2018
- Türkiye İstatistik Kurumu Haber Bülteni, Sayı: 30567, <http://www.tuik.gov.tr/OncekiHBARama.do>, erişim: 21.02.2018
- Türmob, mevzuat sirküleri, Vergi, , 7-3, <http://turmobil.org.tr/ebulten/mevzuatsirkuleri/2018/7-2018.pdf>, erişim:02/01/2018