

**T.C.  
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**MALİ GÜÇ İLKESİ AÇISINDAN MOTORLU TAŞITLAR  
VERGİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Arzu TÜRKKAN**

**Enstitü Anabilim Dalı: Maliye  
Enstitü Bilim Dalı: Maliye**

**Tez Danışmanı: Yrd. Doç. Dr. Temel GÜRDAL**

**EKİM - 2007**

**T.C.  
SAKARYA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**MALİ GÜÇ İLKESİ AÇISINDAN MOTORLU TAŞITLAR  
VERGİSİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**Arzu TÜRKKAN**

**Enstitü Anabilim Dalı: Maliye  
Enstitü Bilim Dalı: Maliye**

**Bu Tez 10 /10 /2007 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından oybirliği ile kabul edilmiştir.**

**Yrd. Doç. Temel GÜRDAL   Yrd. Doç. Mahmut BİLEN   Yrd. Doç. N. TolgASARUÇ**

**Jüri Başkanı**

**Jüri Üyesi**

**Jüri Üyesi**

## **BEYAN**

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

**Arzu TÜRKKAN**

**10.10.2007**

## ÖNSÖZ

“Mali Güç İlkesi Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Değerlendirilmesi” konusu, günümüzde motorlu taşıtlar üzerindeki vergi yükünün giderek artması ve vergilemede adaletin sağlanabilmesi amacıyla “mali güç ilkesi” açısından bu konunun değerlendirilmesi üzerinde durulmaya değer bulunmuştur. Bu çalışmanın hazırlanmasında yardımlarını esirgemeyen danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Temel GÜRDAL’A teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim. Ayrıca, bu günlerime gelmemde emeklerini hiçbir zaman ödeyemeyeceğim aileme de ayrıca teşekkürlerimi sunarım. Bu tez Sakarya Üniversitesi Bilimsel Araştırma Komisyonu tarafından desteklenmiştir.

**Arzu TÜRKKAN**

**10.10.2007**

## İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....	v
TABLO LİSTESİ.....	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	viii
ÖZET.....	ix
SUMMARY.....	x

GİRİŞ.....	1
------------	---

### BÖLÜM 1: MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİNİN KURAMSAL

TEMELLERİ.....	4
1.1. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Ortaya Çıkışı.....	4
1.2. Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Tarihsel Gelişimi.....	5
1.2.1. Hususi Otomobil Vergisi.....	5
1.2.1.1. Hususi Otomobil Vergisinin Konusu ve Mükellefi.....	5
1.2.1.2. Hususi Otomobil Vergisinin Matrahı ve Tarifesi.....	5
1.2.1.3. Hususi Otomobil Vergisinin Ödenmesi.....	6
1.2.1.4. Hususi Otomobil Vergisinin İstisnaları.....	6
1.2.2. 197 Sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi.....	7
1.2.2.1. 197 Sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisinin Konusu, Mükellefi ve Kapsamı.....	8
1.2.2.2. 197 Sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisinin Tarifesi.....	8
1.2.2.3. 197 Sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisinin Ödenmesi.....	9
1.2.3. 2348 Sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanunu.....	10
1.2.4. 2380 Sayılı Kanunla Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda Yapılan Değişiklikler.....	13
1.2.5. 2434 Sayılı Kanunla Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda Yapılan Değişiklikler.....	14
1.2.6. 3088 Sayılı Kanunla Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda Yapılan Değişiklikler.....	14
1.2.7. 5035 Sayılı Kanunla Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda Yapılan Değişiklikler.....	15
1.3. Motorlu Taşıtlar Üzerindeki Vergilerin Gerekçeleri.....	16

1.3.1. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Genel Gerekçeleri.....	16
1.3.2. Türkiye’de Uygulanmakta Olan Motorlu Taşıtlar Vergisinin Gerekçeleri.....	18
1.3.2.1. 197 Sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanununun Gerekçeleri.....	18
1.3.2.2. 2348 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Gerekçeleri...19	
1.3.2.3. 2434 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Gerekçeleri...19	
1.3.2.4. 3088 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Gerekçeleri...19	
1.3.2.5. 3418 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Gerekçeleri...20	
1.3.2.6. 3505 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Gerekçeleri...20	
1.4. Vergi Türleri Arasında Motorlu Taşıtlar Vergisinin Yeri.....	21
1.5. Servet Vergilerinin Sınıflandırılması Bakımından Motorlu Taşıtlar Vergisi.....	22
1.6. Motorlu Taşıtlar Üzerindeki Vergiler.....	23

## **BÖLÜM 2: TÜRKİYE’DE UYGULANMAKTA OLAN MOTORLU**

### **TAŞITLAR VERGİSİ.....25**

2.1. Motorlu Taşıtlar Vergisi tekniğine İlişkin Açıklamalar.....	25
2.1.1. Verginin Mevzuu.....	25
2.1.2. Motorlu Taşıtlar Vergisi İle İlgili Tanımlar.....	25
2.1.3. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Mükellefi, Mükellefiyetin Başlaması Ve Sona Ermesi.....	28
2.1.4. Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesi.....	29
2.1.4.1. 2006 Yılındaki MTV Tutarları.....	30
2.1.4.2. 2007 Yılındaki MTV Tutarları.....	34
2.1.5. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Vergiyi Doğuran Olay.....	38
2.1.6. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Tarh, Tebliğ ve Ödeme.....	38
2.1.6.1. Verginin Tarh, Tebliğ Ve Tahakkuku.....	39
2.1.6.2. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Ödenmesi.....	39
2.1.7. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Yeniden Değerleme Oranı.....	40
2.1.8. Motorlu Taşıtlar Vergisinde İstisnalar.....	40
2.1.9. Motorlu taşıtlar Vergisinde Bildirme Ve Sorumluluk.....	41
2.2. Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulamasına İlişkin Açıklamalar.....	43

2.2.1. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Kasko Değeri Uygulaması.....	43
2.2.1.1. Kasko Sigorta Değeri Belirlenmesi.....	44
2.2.1.2. Kasko Değeri Uygulamasında Mükellefler Tarafından Yapılacak Olan İşlemler.....	45
2.2.1.3. Kasko Değeri Uygulamasında Yetkili Sigorta Acentesi Tarafından Yapılacak Olan İşlemler.....	45
2.2.1.4. Kasko Değeri Uygulamasında Vergi Dairesi Tarafından Yapılacak Olan İşlemler.....	46
2.2.1.5. Kasko Sigorta Değerine Göre Mortlu Taşıtlar Vergisi Tutarının Hesaplanması.....	46
2.2.2. Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulaması.....	47
2.2.2.1. 1998 Yılında Uygulanan Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulaması.....	47
2.2.2.2. 2003 Yılında Uygulanan Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi.....	50
2.2.3. LPG'li Taşıtlarda Motorlu Taşıtlar Vergisi.....	54
2.2.4. Trafikten Çekilen Araçlarda Motorlu Taşıtlar Vergisi.....	58

**BÖLÜM 3: AB ÜLKELERİNDE MTV UYGULAMALARI VE TÜRKİYE  
İLE KARŞILAŞTIRILMASI: MALİ GÜÇ İLKESİ AÇISINDAN  
MTV'NİN DEĞERLENDİRİLMESİ.....59**

3.1. AB'de MTV Uygulaması ve Türkiye'deki MTV Uygulaması İle Karşılaştırılması.....	59
3.1.1. AB Ülkelerinde Taşıtlar Üzerindeki Vergi Yükü.....	59
3.1.2. Motorlu Taşıtlar Vergisinde AB Uygulamaları.....	65
3.1.2.1. Almanya.....	65
3.1.2.2. Belçika.....	66
3.1.2.3. Fransa.....	66
3.1.2.4. İngiltere.....	67
3.1.2.5. Danimarka.....	68
3.1.2.6. Finlandiya.....	68
3.1.3. Türkiye'de ki Taşıtlar Vergilerinin AB Uygulaması İle Karşılaştırılması.....	69
3.1.4. AB Ülkeleri ve Türkiye'deki MTV'nin Çevre Vergileri Açısından	

Değerlendirilmesi.....	71
3.2. Mali Güç İlkesine Göre Vergileme.....	73
3.2.1. Türk Vergi Sisteminin Mali Güç İlkesine Göre Düzenlenme Gereği.....	73
3.2.2. Mali Güç İlkesinin Göstergeleri .....	74
3.2.2.1. Gelir.....	75
3.2.2.2. Servet.....	75
3.2.2.3. Harcamalar.....	76
3.2.3. Mali Güç İlkesini Gerçekleştirmede Kullanılan Teknikler.....	76
3.2.3.1. Artan Oranlılık.....	76
3.2.3.2. En Az Geçim İndirimi.....	76
3.2.3.3. Ayırma Prensibi Uygulaması.....	77
3.3.Motorlu Taşıtlar Vergisinin Mali Güç İlkesi Açısından	
Değerlendirilmesi.....	78
3.3.1. Türkiye'deki Motorlu Taşıtlar Vergisi Yüğü.....	78
3.3.2.Konsolide Bütçe Gelirleri, Vergi Gelirleri ve GSMH Açısından	
MTV'nin Değerlendirilmesi.....	79
3.3.3. Motorlu Taşıtlar Üzerindeki Vergi Yüğü.....	87
<b>SONUÇ .....</b>	<b>92</b>
<b>KAYNAKLAR.....</b>	<b>96</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>103</b>



## KISALTMALAR

<b>MTV</b>	: Motorlu Taşıtlar Vergisi
<b>Md</b>	:Madde
<b>BG</b>	:Beygir Gücü
<b>TL</b>	:Türk Lirası
<b>YTL</b>	:Yeni Türk Lirası
<b>Kg</b>	:Kilo Gram
<b>YKr</b>	:Yeni Kuruş
<b>MTVK</b>	:Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu
<b>TBMM</b>	:Türkiye Büyük Millet Meclisi
<b>LPG</b>	:Likit Petro Gaz
<b>KDV</b>	:Katma Değer Vergisi
<b>GSMH</b>	:Gayri Safi Milli Hasıla
<b>AB</b>	:Avrupa Birliği
<b>Vb.</b>	: Ve Benzeri
<b>TAV</b>	:Taşıtlar Alım Vergisi
<b>ÖTV</b>	:Özel Tüketim Vergisi
<b>CO<sub>2</sub></b>	:Karbondioksit

## TABLO LİSTESİ

	<b>Sayfa</b>
<b>Tablo 1:</b> 1957 Yılı Hususi Otomobil Vergisi Tarifesi.....	6
<b>Tablo 2:</b> 1963 Yılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi (I) Sayılı Tarifesi.....	8
<b>Tablo 3:</b> 1963 Yılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi (I) Sayılı Tarifesi.....	9
<b>Tablo 4:</b> 1980 Yılı Motorlu Taşıtlar Vergisi (I) Sayılı Tarifesi.....	11
<b>Tablo 5:</b> 1980 Yılı Motorlu Taşıtlar Vergisi (II) Sayılı Tarifesi.....	12
<b>Tablo 6:</b> 1980 Yılı Motorlu Taşıtlar Vergisi (III) Sayılı Tarifesi.....	13
<b>Tablo 7:</b> 1981 Yılı Motorlu Taşıtlar Vergisi (IV) Sayılı Tarifesi.....	14
<b>Tablo 8:</b> İlk MTV Tarifesi.....	29
<b>Tablo 9:</b> 2006 yılındaki I Sayılı Tarife.....	31
<b>Tablo 10:</b> 2006 yılındaki II Sayılı Tarife.....	32
<b>Tablo 11:</b> 2006 yılındaki III Sayılı Tarife.....	33
<b>Tablo 12:</b> 2006 yılındaki IV Sayılı Tarife.....	34
<b>Tablo 13:</b> 2007 yılındaki I Sayılı Tarife.....	35
<b>Tablo 14:</b> 2007 yılındaki II Sayılı Tarife.....	36
<b>Tablo 15:</b> 2007 yılındaki III Sayılı Tarife.....	37
<b>Tablo 16:</b> 2007 yılındaki IV Sayılı Tarife.....	38
<b>Tablo 17:</b> LPG'li Araçlarda Uygulanacak İlave Vergi Miktarı.....	55
<b>Tablo 18:</b> Taşıtların Kullandıkları Yakıt Türlerine Göre Ödeyecekleri Vergi Tutarları.....	56
<b>Tablo 19:</b> AB Ülkelerinde Uygulanan Vergiler.....	61
<b>Tablo 20:</b> 12 AB Ülkesinde Ortalama MTV (Euro).....	62
<b>Tablo 21:</b> Bazı Ülkelerde Otomobil Alımına İlişkin Vergiler.....	63
<b>Tablo 22:</b> AB Ülkelerindeki Taşıtlar Vergileri Ve Toplam Vergi Oranları.....	64
<b>Tablo 23:</b> 1995-2000 Yılları Arasındaki Vergi Yükü.....	78
<b>Tablo 24:</b> 2000-2003 Konsolide Bütçe Gelirleri Ve MTV'nin GSMH İçindeki Payı.....	80
<b>Tablo 25:</b> Konsolide Bütçe Gelirleri Ve MTV'nin Yıllık Tahsilatındaki Artış Oranları (%).....	82
<b>Tablo 26:</b> MTV'nin Konsolide Bütçe Gelirleri Ve Vergi Gelirleri İçindeki Oranı.....	84

<b>Tablo 27:</b> AB Ülkelerinde Servetten Alınan Vergilerin Toplam Vergilere Oranı.....	86
<b>Tablo28:</b> AB Ülkelerinde Toplam Vergilerin GSYİH'ya Oranı.....	87
<b>Tablo 29:</b> Farklı Motor Güçlerine Göre Otomobillerin Vergi Yüğü.....	88
<b>Tablo 30:</b> 1,6Otomobiller İçin 2007 Yılı Vergi Yüğü.....	89
<b>Tablo 31:</b> 1,4 Otomobiller İçin 2007 Yılı Vergi Yüğü.....	90
<b>Tablo 32:</b> 1,2 Otomobiller İçin 2007 Yılı Vergi Yüğü.....	90

## ŞEKİL LİSTESİ

	<b>Sayfa</b>
<b>Şekil 1:</b> AB Ülkelerinde Taşıtlara Bağlı Vergilerin Genel Vergilere Oranı.....	65
<b>Şekil 2:</b> MTV'nin Konsolide Bütçe Gelirleri Ve Vergi Gelirleri İçindeki Oranları.....	81
<b>Şekil 3:</b> 1992-2005 Yılları MTV GSMH'daki Artış Yüzdeleri.....	83
<b>Şekil 4:</b> MTV'nin Konsolide Bütçe Gelirleri Ve Vergi Gelirleri İçindeki Oranı %.....	85

**Tezin Başlığı:** Mali Güç İlkesi Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Değerlendirilmesi

**Tezin Yazarı:** Arzu Türkan

**Danışman:** Yrd. Doç. Dr. Temel GÜRDAL

**Kabul Tarihi:** 10/10/2007

**Sayfa Sayısı:** X (ön kısım) + 103 (tez)

**Anabilim Dalı:** Maliye

**Bilim Dalı:** Maliye

Servetten alınan vergilerden biri olan Motorlu Taşıtlar Vergisi Türkiye’de ilk kez 1957 yılında uygulanmaya başlamıştır.

Bu çalışmanın amacı:

- Türkiye’de uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisinin, hangi faktörlere göre hesaplanması gerektiği ve bu faktörlerin mali güç ilkesi bakımından adaletli olup olmadığı,
- Geçmişten günümüze kadar uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisi mali güç ilkesi çerçevesinde vergi adaletine uygun olup olmadığı,
- Motorlu taşıtlar vergisinde kasko değeri uygulaması vergi adaletine ulaşmada bir alternatif olarak düşünülüp düşünülemeyeceği,
- AB ile karşılaştırıldığında Türkiye’de ki durum ne olduğudur.

Bu sorulara cevap aranırken literatür taraması yapılmıştır. Çalışmada tablolara yer verilerek konunun daha iyi özümsemesi hedeflenmiştir.

Yapılan çalışma sonucunda uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisinde silindir hacmi esasına göre vergi alınmasının mali güç ilkesine göre adaletli olmadığı sonucuna varılmış ve yeni bir esasa göre vergi alınmasının daha uygun olduğu ortaya konulmuştur. Tarihsel gelişimi de dikkate alınarak Anayasal bir vergileme ilkesi olan mali güç ilkesi açısından değerlendirilmesi yapılmıştır. Bu çerçevede Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin uygulama biçimi, AB ülkeleriyle karşılaştırmalı olarak incelenmiştir. Ayrıca Motorlu Taşıtlar vergisi yükleri incelenmesi suretiyle vergi adaleti açısından değerlendirilmiş ve uygulamadaki sorunlar belirlenerek çözüm önerileri getirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Kasko Değeri, Mali Güç İlkesi, Vergi Adaleti

**Title of the Thesis:** The Evaluation of Motor Vehicle Tax According to Excise Tax Principle

**Author:** Arzu Türkkan

**Supervisor:** Assist Prof. Dr. Temel GÜRDAL

**Date:** 10/10/2007

**Nu.of pages:** X (pre text) + 103 (main body)

**Department:** Finance

**Subfield:** Finance

Motor Vehicles Tax has been started to be applied for the first time in Turkey in 1957. The aims of this study are as follows:

- How to calculate MVT, which factors should determine its amount and whether this factors can be thought fair in respect to ability to pay principle.
- History of MVT and whether past applications can be considered fair according to ability to pay principle.
- Whether insurance value of vehicle can be fair tax base.
- Comparison of EU and Turkey.

Detail literature reviews have been carried out in order to address above issues. The result of study indicates that motor cylinder capacity (cc) is not fair indicator of ability to pay. New and fairer criteria for MVT has been develop. Burden of MVT and applications problems have been analyzed. Also some suggestions for mentioned problems are given at the end of the study.

**Keywords:** Insurable Value, Excise Tax Principle, Tax Justice

## GİRİŞ

Dünya’da ve özellikle ülkemizde vergi gelirlerinden biri de Motorlu Taşıtlar Vergisidir. Türk vergi sistemi içinde motorlu taşıtlar vergisi servet üzerinden alınan dolaysız bir vergi türüdür. Bu çalışmada motorlu taşıtlar vergisinin vergi adaleti açısından analizi yapılacaktır. Adalet açısından yapılacak değerlendirmede, aynı zamanda anayasal bir vergileme ilkesi olan mali güç ilkesi esas alınacaktır.

Vergi adaleti üzerinde uzun yıllardan beri durulan bir konudur. Vergi adaletinin sağlanması açısından esas alınan ilkelere bir tanesi “mali güç ilkesi” dir. Mali güç ilkesi, adil bir şekilde vergileme yapabilmek için kişilerin mali gücüne göre vergi alınmasını öngörür.

Vergilemede mali güce göre vergilendirme, belirli bir karşılık veya fayda göz önüne alınmaksızın, kamu hizmetleri için her ferdin kendisini ve ailesini geçindirecek miktarın üstünde sahip olduğu mali güce (servet, gelir ya da harcamasına) göre vergi yüküne katılmasını ifade etmektedir. Kısaca, bu ilkeye göre vergileme yapıldığında, vergi yükü, vergi mükellefinin ödeme kapasitelerine uygun olarak dağıtılmış olacaktır.

Bir servet vergisi türü olan motorlu taşıtlar vergisi ortaya çıkmadan önce eski dönemlerde benzer servet unsurları vergilendirilmiştir. İlk zamanlarda verginin ağırlık noktasını gayrimenkuller oluşturmaktaydı. Bununla beraber, hayvan mülkiyeti ile köle sahipliği, ev ve ziynet eşyası gibi konular da verginin kapsamına girmektedir. Günümüzde motorlu taşıtlar vergisinden alınan motorlu taşıt vergisi yerine, eski dönemlerde taşıma vasıtaları üzerinden vergi alınmıştır. Bu çerçevede ilk olarak hayvanlar üzerinden alınan vergilerden söz edilebilir. Servetten de eski dönemlerde taşıma vasıtası olarak değerlendirilebilecek olan ilk taşıtlar hayvanlardı.

Motorlu taşıtlar üzerinden alınan ilk vergi 28.02.1957 tarih ve 6936 sayılı Hususi Otomobil Vergisi Kanunuyla uygulamaya konmuştur. 6936 sayılı Hususi otomobil Vergisi kanununun konusuna, “belediyelerde veya trafik şube ve bürolarında kayıtlı bulunan hususi otomobiller ve kamyonetler” girmektedir. Hususi otomobil vergisi, otomobillerin net ağırlığı üzerinden alınan ve taşıt modelinin yeni olmasına göre miktarı artan bir vergidir.

1963 yılında yapılan yeni bir kanunla “Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanunu” 6936 sayılı kanunun yerine yürürlüğe girmiştir. 1980 yılında çıkarılan 197 sayılı kanunla da “Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu” şeklinde değiştirilmiştir. Zamanla çeşitli kanunlarla değişiklikler yapılmıştır.

Vergi gelirleri içinde önemli bir paya sahip olan motorlu taşıtlar vergisinin başlıca üç gerekçesi bulunmaktadır. Bunlar sırasıyla hızla büyüyen bir vergi tabanından yararlanma, araç kullanımı dolayısıyla ortaya çıkan kamu harcamalarının maliyetini karşılamak ve araç kullanımının sosyal maliyetini denetlemektir.

Motorlu taşıtlar vergisinin hesaplanmasında silindir hacmi ve aracın yaşı dikkate alınmaktadır. Uygulamada bu esas farklı tartışmalara yol açmaktadır. Nedeni ise bu kriterlerin mali güç ilkesi çerçevesinde adaleti tam anlamıyla yansıtmada yeterli olmadığıdır.

Bazı AB ülkeleriyle kıyaslandığında ülkemizde uygulanan motorlu taşıtlar vergisi oranı, bu ülkelerin çok üstündedir. AB de taşıtların vergilendirilmesine ilişkin olarak üye ülkeler arasında bir uyumlaştırma söz konusu değildir. Dolayısıyla, üye ülkelerin neredeyse tamamı farklı isim, içerik ve kapsama sahip kendi yasal düzenlemelerini oluşturarak motorlu taşıtları vergilendirmişlerdir. Bu bakımdan vergilendirme biçimleri açısından üye ülkeler arasında oldukça farklı uygulamalar göze çarpmaktadır.

Motorlu taşıtlar vergisi, ülkemizdeki uygulama biçimiyle mali güç ilkesi açısından eleştirilmektedir. Bu çalışma Türkiye’de uygulanmakta olan Motorlu Taşıtlar Vergisini, ortaya çıkışını, tarihsel gelişimini, uygulamanın mali güç ilkesi çerçevesinde değerlendirilmesini konu almaktadır.

Bu çalışma ile, uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisinin mali güç ilkesi ışığında vergi adaletini yansıtmadığının ortaya koyması bakımından önem taşıyabilecek sonuçlara ulaşmak hedeflenmiştir.

### **Çalışmanın Amacı**

Bu çalışmanın amacı, geçmişten günümüze kadar uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisinin mali güç ilkesi çerçevesinde vergi adaletine uygunluğunun analizidir. Bu



çerçevede motorlu taşıtlar vergisinde farklı uygulamaların örneğın kasko değeri uygulamasının vergi adaletine ulaşmada alternatif olup olamayacağı incelenecektir.

### **Çalışmanın Önemi**

Bu çalışmada, motorlu taşıtlar ile ilgili değerlendirmeleri tamamlamak bakımından AB ülkeleriyle karşılaştırmalar yapılacak ve Türkiye’de ki durum ortaya konulmaya çalışılacaktır.

### **Çalışmanın Yöntemi**

Bu çalışmada literatür taraması yapılarak konu derinlemesine incelenmeye çalışılacaktır.

Çalışma başlıca üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde; motorlu taşıtlar vergisinin kuramsal temelleri açıklanmıştır. Bu bölümde sırasıyla motorlu taşıtlar vergisinin vergi türleri arasında bulunduğu yer, vergi sistemindeki yeri, ortaya çıkışı, motorlu taşıtlar üzerindeki vergiler, gerekçeleri ve motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergilerin tarihsel gelişimi konularına yer verilmiştir.

İkinci bölüm ise, Türkiye’de uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisini içermektedir. Bu bölümde de MTV ile ilgili açıklamalar, MTV tarifesi, vergiyi doğuran olay, verginin tarh, tebliğ ve ödenmesi, yetki, istisnalar, bildirme ve sorumluluk, kasko değeri uygulaması, ek MTV, LPG’li ve trafikten çekilen araçlardaki MTV konuları incelenecektir.

Üçüncü bölüm ise, AB’de MTV uygulamaları, Türkiye ile karşılaştırılması ve Mali güç ilkesi açısından değerlendirilmesi ve motorlu taşıtlar vergisinin çevre vergileri açısından değerlendirilmesi konularından oluşmaktadır. Bu bölümde sırasıyla AB’de MTV uygulamaları ve Türkiye ile karşılaştırılması, AB ülkelerinde taşıtlara bağlı vergilerin genel vergilere oranı, Türkiye’de ki taşıt vergilerinin AB uygulaması ile birlikte değerlendirilmesi, uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisinin çevre vergileri açısından değerlendirilmesi ve mali güç ilkesi konuları incelenmiştir.

# **BÖLÜM 1: MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ'NİN KURAMSAL TEMELLERİ**

Bu bölümde öncelikle motorlu taşıtlar vergisinin ortaya çıkışı, motorlu taşıtlar üzerindeki vergiler, motorlu taşıt vergisinin gerekçeleri, motorlu taşıtlar vergisinin tarihsel gelişimi, vergi türleri arasında motorlu taşıtlar vergisinin yeri incelenecektir.

## **1.1. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Ortaya Çıkışı**

Servet vergilerinden biri olan motorlu taşıtlar vergisinin kökeninde gayrimenkuller ve taşıtlar üzerinden alınan vergiler vardır bu vergilere, eski Yunan ve Roma imparatorluklarında rastlamak mümkündür. İlk zamanlarda verginin ağırlık noktasını gayrimenkuller oluşturmaktaydı bununla beraber, hayvan mülkiyeti ile köle sahipliği ev, ziyet eşyası gibi konular da verginin kapsamına girmektedir (Turhan,1998: 171).

Motorlu taşıt vergisinin kökeninde olarak, hayvanlar üzerinden alınan vergiler kabul edilebilir. Çünkü eskiden menkul mallardan özel servet unsuru olarak motorsuz taşıtlar olan hayvanlar vardı. Ve ilk taşıt olarak kullanılan bu hayvanlardı. Hayvanlara sahip olanlar da bu verginin mükellefleriydi.

Servet vergilerinden olan taşıt vergileri, ortaçağda ise daha çok gayrimenkuller üzerinden alınmaktaydı. O dönemlerde vergi ahlakı düşük olması, ağır cezai şartların olması, yemin esasına dayalı bildirimlerin söz konusu olması sebebiyle menkul malların vergilendirilmesi oldukça zordu. Bu sebeple servet üzerinden alınan vergilerin payı büyük bir öneme sahipti. 17. yüzyıldan itibaren adalet ilkesinin kendini hissettirmeye başlamasıyla global servet vergileri ihtiyacı karşılamamaya başladı. Bu sebeple genel servet vergilerinin yerini taşıt, arazi, bina gibi unsurları ele alan özel servet vergileri almıştır (Turhan,1998: 172).

Ülkemizde motorlu taşıtların vergilendirilmesine ilk kez 28.02.1957 yılında çıkarılan 6936 sayılı Hususi Otomobil Vergisi ile başlanmıştır(Öz,1997: 81, Çelik, 1995a: 139). Bu vergi 18.02.1963 yılında kaldırılarak yerine 197 sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisine dönüştürülmüştür (Erginay,1990: 249, Öncel ve Diğerleri,1998: 391, Öz,1997:81, Uluatam,1990: 355).

197 sayılı motorlu taşıtlar vergisinin kapsamında ve ona bağlı olarak başlığında yapılan değişiklikle, 26.11.1980 yılında çıkarılan 2348 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi getirilmiştir. Böylelikle motorlu kara taşıtlarının yanı sıra, motorlu deniz ve hava taşıtları da kural olarak vergi kapsamına dahil edilmiştir (Öncel ve Diğerleri, 1998: 391).

## **1.2.Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Tarihsel Gelişimi**

Ülkemizde ilk defa 1957 yılında 6936 sayılı kanunla yalnız kara taşıtlarına ilişkin “Hususi Otomobil Vergisi Kanunu” bir servet vergisi olarak konulmuştur. Bu kanun daha sonra 1963 yılında kaldırılarak yerine 197 sayılı “Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanunu” kabul edilmiştir. Bu kanun isminden de anlaşıldığı üzere yalnız Motorlu Kara Taşıtlarını vergi konusuna almışken yeni çıkarılan 1980 tarih ve 2348 sayılı kanunla, verginin konusuna uçaklar, helikopterler ve deniz taşıtları da alındığı için, kanunun başlığı “Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu” şeklinde değiştirilmiş ve 15 maddesi de yeniden düzenlenerek kapsamı genişletilmiştir (Güneş,2006).

Motorlu taşıtlar vergisinin ilk uygulaması olan ve Hususi Otomobil Vergisi Kanunu ise ana hatları ile şu şekildedir.

### **1.2.1. Hususi Otomobil Vergisi**

Hususi otomobil vergisi 28.02.1957 yılında 6936 sayılı kanununla yürürlüğe girmiştir. Hususi otomobil vergisinin konusu, mükellefi ve tarifesine sırasıyla aşağıda değinilmiştir (Mali Kanunlar Külliyyatı Türk Vergi Kanunları, 1996: 1691–1692–1693).

#### **1.2.1.1. Hususi Otomobil Vergisinin Konusu ve Mükellefi**

Belediyelerde veya trafik şube bürolarında kayıtlı veya tescilli bulunan hususi otomobiller (kamyonet dahil) Hususi Otomobil Vergisine tabidir. Bu vergiyi, adlarına hususi otomobil kayıtlı veya tescilli bulunan gerçek veya tüzel şahıslar öder.(md.1)

#### **1.2.1.2. Hususi Otomobil Vergisinin Matrahı ve Tarifesi**

Hususi otomobil vergisi, otomobillerin net ağırlıkları üzerinden aşağıda gösterilen kademe ve miktarlara göre alınır.(md.3)

**Tablo 1: 1957 Yılı Hususi Otomobil Vergisi Tarifesi**

<b>Otomobilin Net Ağırlığı</b>	<b>Verginin Yıllık Miktarı (TL)</b>
950 kg. ve aşağısından	150
951-1200kg. ye kadar	300
1201-1600kg. ye kadar	600
1601-1800 kg ye kadar	960
1801 kg ve daha yukarısı	1800

**Kaynak:** 6936 sayılı Hususi otomobil vergisi kanunu, md.3

Verginin ilgili bulunduğu yıl modeli ile ondan önceki iki yıl modelli otomobillerden bu vergi %50 ve üç ve dört yıl önceki modellerden ise %30 fazlasıyla alınır. Yıllık vergi tutarının 1/12 si aylık vergi sayılır (Mali Kanunlar Külliyatı Türk Vergi Kanunları 1996: 1692).

#### **1.2.1.3. Hususi Otomobil Vergisinin Ödenmesi**

Mükellefler yıllık vergilerini, mükellefiyet kapsamına giren otomobillerin kayıtlı ve tescilli buldukları yerdeki vergi dairelerine haziran ve aralık ayları içinde olmak üzere 2 eşit taksitte öderler (Mali Kanunlar Külliyatı Türk Vergi Kanunları,1996: 1692).

Tarih, tebliğ, tahakkuk, itiraz, temyiz, zaman aşımı, müddetlerin hesabı, vergi hatalarının düzeltilmesi, cezaların kesinleşmesi ve ödenmesi ve bilgi toplamaya ilişkin işlemler hakkında Vergi Usul Kanunu hükümleri uygulanır.(md.12)

#### **1.2.1.4. Hususi Otomobil Vergisindeki İstisnalar**

Aşağıda yazılı otomobiller Hususi otomobil vergisinden müstesnadır (Mali Kanunlar Külliyatı Türk Vergi Kanunları,1996: 1693):

1. Devlete, katma bütçeli idarelere, hususi idarelere, belediyelere ve köy hükmi şahsiyetlerine ait olanlar,

2. Yabancı devletlerin Türkiye’de bulunan elçilik ve konsoloslukları ile elçi ve konsoloslarına (fahri konsoloslar hariç) ve o devletin tabiiyetinde bulunan elçilik ve konsolosluk memurlarına ve resmi bir ziyaret vazifesi için yurda gelen delege ve askeri heyetlere ve bu heyetlere mensup yabancı tabiiyetinde ki şahıslara ait olanlar, (mütekabiliyet kaydı ile) (md.2)

6936 sayılı hususi otomobil vergisi, otomobillerin net ağırlıkları üzerinden alınmaktaydı. Araçların ağırlıkları arttıkça ödeyecekleri vergi miktarları artmaktaydı. Ve son üretilmiş olan otomobillerden ve bir önceki yılda üretilmiş olan otomobillerden alınan vergi %50 daha fazla olarak uygulanmaktaydı. O yıllarda uygulanan MTV tarifesinin ağırlık esasına göre alınması, ağırlık arttıkça otomobillerin yakıt miktarının artacağı ve çevreyi daha fazla kirleteceği düşüncesiyle. Bu yönüyle 1957 yılındaki hususi otomobil vergisinin, bu özelliği ile bir çevre vergisi olduğu söylenebilir.

1957 yılında çıkarılan Hususi otomobil vergisi kanunu 1963 yılında çıkarılan 197 sayılı Motorlu taşıtlar vergisi ile çeşitli değişiklikler yapılmıştır. 197 sayılı kanun ana hatlarıyla aşağıda verilmiştir.

### **1.2.2. 197 Sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi**

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun ilk şekli yukarıda verildiği gibidir. Zaman içerisinde gerekli şartlara uyumlaştırılması için çeşitli değişiklikler yapılmıştır. 1957 yılında çıkarılan Hususi Otomobil Vergisi Kanunu 1963 yılında çıkarılan 197 sayılı kanunla kaldırılarak, “Motorlu Kara Taşıtları Vergisi” ne dönüştürülmüştür. Yapılan değişiklikler şöyledir<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Kanun No:197, Kabul Tarihi:18.02.1963 Yayın Tarihi ve Resmi Gazete No:23.02.1963, 11342 sayılı resmi gazete

### 1.2.2.1. 197 Sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisinin Konusu, Mükellefi ve Kapsamı

Çıkarılan bu kanuna göre bu verginin konusunu, trafik şube veya bürolarında kayıt ve tescil edilmiş olan motorlu taşıtlarla lastik tekerlekli traktörler oluşturmaktadır (md.1)<sup>2</sup>.

Motorlu Kara Taşıtlar Vergisi ile ilgili olarak kullanılan tabirlerin taşıdıkları anlamlar gösterilmiştir. Bu verginin mükellefi, adlarına motorlu taşıt veya lastik tekerlekli traktör kayıt ve tescil edilmiş olan gerçek veya tüzel kişilerdir(md.3).

Yeni kanunda motorlu taşıt, motosiklet, otomobil, kaptıkaçtı, minibüs, kamyonet, panel, arazi taşıtı, otobüs, kamyon, lastik tekerlekli traktör, net ağırlık, kayıt ve tescil, özel taşıt, taksi, yaş gibi tanımlar yapılmış(md.2).

### 1.2.2.2. 197 Sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Tarifesi

197 sayılı motorlu kara taşıtları vergisinde, vergi tarifeleri yaş esasına göre ayarlanmış, her taşıt için ayrı ayrı belirlenmiş ve mükellefiyetin başlaması ve sona ermesi açıklanmıştır.

**Tablo 2: 1963 Yılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi (I) Sayılı Tarifesi**

Taşıtların net ağırlığı	Taşıtların Yaşları ve Ödeyecekleri Yıllık vergiler			
	1-3 yaş (TL)	4-5 yaş (TL)	6-15Yaş (TL)	16 ve Yukarısı (TL)
950kg. ve daha aşağısı	432	396	324	252
951-1200kg	780	684	552	396
1201-1600kg	1500	1320	1044	744
1601-1800kg	2304	2016	1584	1104
1801 ve daha yukarısı	4248	3708	2892	1992

**Kaynak:** 197 sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanunu, md.5

<sup>2</sup> MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri,

Taksimetre, tarife, pazarlıkla veya sair şekillerde tespit olunan ücretle yolcu taşıyan otomobil, kaptıkaçtı, minibüs, kamyonet, panel ve arazi taşıtı ile diğer bilumum motorlu kara taşıtları ve lastik tekerlekli traktörler aşağıdaki II sayılı tarifeye göre vergilendirilir.

**Tablo 3: 1963 Yılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi (II) Sayılı Tarifesi**

Taşıtların Cinsi ve Vasfı	Taşıtların Yaşları ve Ödeyecekleri Yıllık Vergiler	
	1-10 Yaş (TL)	11 ve Yukarı yaşlar (TL)
Motosiklet	72	60
Yük-Yolcu motosikleti	96	84
Net ağırlığı 1200kg'a kadar olan otomobiller	144	132
Net ağırlığı 1201-1800 kg arasındaki otomobiller	192	180
Net ağırlığı 1801 kg veya daha fazla olan otomobil	240	216
Kamyonet, kaptıkaçtı, minibüs, Panel ve arazi taşıtı	192	180
İstiap haddi 5 (Dahil) tona kadar kamyon veya oturma yeri 25 (Dahil) kişiye kadar otobüs, trolleybüs ve benzeri	216	192
İstiap haddi 5 tondan fazla olan kamyon veya oturma yeri 25 kişiden fazla olan otobüs, trolleybüs ve benzerleri	240	228
Lastik tekerlekli traktörler	144	132

**Kaynak:** 197 sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanunu, md.6

Zirai Gelir Vergisi mükellefi olmayan kişilerin münhasıran kendi ziraat işlerinde kullandıkları lastik tekerlekli traktörler bu vergiye tabi değildir.

### **1.2.2.3. 197 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisinin Ödenmesi**

Motorlu Taşıtlar Vergisi, taşıtların kayıt ve tescilinin yapıldığı yerin vergi dairesince, bütçe yılının ilk ayında, yıllık olarak tahakkuk ettirilir. Motorlu Taşıtlar Vergisi,

taşıtların kayıt ve tescil edildikleri yerin vergi dairesine, Haziran ve Aralık ayları içinde, iki eşit taksitte ödenir (md 9–12)<sup>3</sup>

197 sayılı kanun 1980 yılında çıkarılan 2348 sayılı kanunla yürürlükten kaldırılmıştır.

### **1.2.3. 2348 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu**

1980 yılında 17 yıllık bir süreden sonra yeni bir kanun çıkarılmıştır. Uzun bir sürede kanunda değişiklik yapılmaması verginin etkinliğini ve verimliliğini yitirmesine sebep olmuştur. Bu yüzden 2348 sayılı kanunla bir takım değişiklikler yapılmıştır. Bunlar kısaca şöyledir<sup>4</sup>:

Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanununun 1. maddesi, yat, kotra ve her türlü içten ve dıştan takma motorlu özel teknelerle, özel amaçla kullanılan uçak ve helikopterlerin verginin konusuna alınması nedeniyle yeniden düzenlenmiştir. Kanunun adı "Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu" olarak değiştirilmiştir. Tarifelerde gerekli değişiklikler yapılmıştır. Yat, kotra ve motor gücü tanımları yapılmıştır.

1980 yılında çıkarılan 2348 sayılı kanunla, "mükellefiyetle" ilgili 3. maddesi değiştirilmiş, mükellefin tanımı, verginin kapsamına alınan yat, kotra ve her türlü içten ve dıştan takma motorlu özel teknelerle özel amaçla kullanılan uçak ve helikopterlerin kayıt ve tescilini de ifade edecek şekilde yeniden düzenlenmiştir (MTV Genel Tebliği; Can ve Kavak,2003: 83).

197 sayılı kanundan sonra çıkarılan 2348 sayılı kanunla vergi tarifelerinde önemli değişikliğe gidilmesi nedeniyle uygulanan tarifelere sırasıyla yer verilmiştir. Otomobil, kaptıkaçtı, panel ve arazi taşıtları aşağıdaki I sayılı tarifeye göre vergilendirilirler.

---

<sup>3</sup> MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri

<sup>4</sup> Kanun No: 2348,Kabul Tarihi:26.11.1980,Yayın Tarihi ve Resmi Gazete No:28.11.1980, 17174 sayılı resmi gazete



**Tablo 4: 1980 Yılı Motorlu Taşıtlar Vergisi (I) Sayılı Tarife**

Taşıtların net ağırlığı	Taşıtların Yaşları ve Ödeyecekleri Yıllık vergiler			
	1-3 yaş (TL)	4-5 yaş (TL)	6-15Yaş (TL)	16 ve Yukarısı (TL)
950kg. ve daha aşağısı	4080	3000	2040	1020
951-1200kg	6000	4500	3000	1500
1201-1600kg	10080	500	5040	2520
1601-1800kg	18000	13500	9000	4500
1801 ve daha yukarısı	35040	26280	17520	8760

**Kaynak:** 2348 sayılı motorlu taşıtlar vergisi kanunu, md.5<sup>5</sup>

Bu hadler, spor veya lüks otomobiller için % 100 zamlı olarak uygulanır.

I Sayılı tarifede yazılı taşıtlardan taksi olarak kullanılanlar ile tarife dışında kalan motorlu kara taşıtları II sayılı tarifeye göre; yat, kotra ve her türlü içten veya dıştan takma motorlu özel tekneler ile uçak ve helikopterler (Türk kuşu, Türk Hava Kurumu, Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığına ait olanlar hariç) aşağıdaki III Sayılı tarifeye göre vergilendirilirler.

---

<sup>5</sup> MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri,

**Tablo 5: 1980 Yılı Motorlu Taşıtlar Vergisi (II) Sayılı Tarife**

Taşıtların Cinsleri	Taşıtların yaşları ve ödeyecekleri yıllık vergiler			
	1-3 yaş (TL)	4-5 Yaş (TL)	6-15 Yaş (TL)	16 ve Yukarı Yaşlar (TL)
<b>TAKSİLER</b>				
950kg ve daha yukarı	3000	2580	2040	1500
951-1200kg	4500	3780	3000	2280
1201-1600 kg	6780	5640	4440	3360
1601 ve daha yukarı	10020	8400	6840	5040
<b>MİNİBÜS</b>	12000	10020	8100	6000
<b>OTOBÜS</b>				
Oturma yeri 25 kişiye kadar	21000	1752	14100	10500
Oturma yeri 26 kişi ve yukarısı	28200	23520	18840	14100
<b>KAMYONET</b>	12000	10020	8100	5000
<b>KAMYON,ÇEKİCİ VB.</b>				
İstiap haddi 5000 Kg-a kadar	21000	17520	14100	10500
İstiap haddi 5001 Kg ve yukarısı	28200	23520	18840	14100
<b>LASTİK TEKERLİ TRAKTÖRLER</b>	2100	1752	1440	1080
<b>MOTOSİKLETLER,YÜK-YOLCUMOTOSİKLETLERİ</b>	600	540	420	300

**Kaynak:** 2348 sayılı motorlu taşıtlar vergisi kanunu, md.6<sup>6</sup>

<sup>6</sup> MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri,

**Tablo 6: 1980 Yılı Motorlu Taşıtlar Vergisi (III) Sayılı Tarife**

Taşıtın cinsi ve motor gücü (BG)	Her motor gücü birimi(BG) için ödenecek vergi miktarı (TL. Olarak)
YAT, KOTRA VE HER TÜRLÜ İÇTEN VE DIŞTAN TAKMA MOTORLU ÖZEL TEKNELER	
10-50BG`ne kadar olanlar	600
51-150 BG`ne kadar olanlar	800
151 BG ve daha yukarı olanlar	1000
UÇAKLAR	
150 BG ve daha aşağı olanlar	500
151-300 BG`ne kadar olanlar	600
301-600 BG`ne kadar olanlar	700
601-750 BG`ne kadar olanlar	800
751 BG ve daha yukarı olanlar	900
HELİKOPTERLER	

**Kaynak:** 2348 sayılı motorlu taşıtlar vergisi kanunu, md.6

#### **1.2.4. 2380 Sayılı Kanunla Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda Yapılan Değişiklikler**

2348 sayılı kanunda değişiklik yapılmasına dair 2380 sayılı kanun 01.03.1981 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda 3/b yerine işlenmiştir. Motorlu Kara Taşıtları Vergisini, adlarına motorlu taşıt veya lastik tekerlekli traktör kayıt ve tescil edilmiş olan gerçek veya tüzel kişiler ödemekle mükelleftir<sup>7</sup>(Can ve Kavak,2003: 84).

<sup>7</sup> Kanun No: 2380,Kabul Tarihi:02.02.1981,Yayın Tarihi ve Resmi Gazete No:26.03.1981, 17242sayılı resmi gazete

### 1.2.5. 2434 Sayılı Kanunla Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda Yapılan Değişiklikler

Yat, kotra ve her türlü motorlu teknelerin, motorlu yelkenli teknelerin ve motor gücünün tanımında değişiklik yapılmış azami kalkış ağırlığı tanımı eklenmiştir. Yeni bir madde ile IV sayılı tarife oluşturulmuştur. IV sayılı tarife aşağıda verilmiştir.

**Tablo 7: 1981 Yılı Motorlu Taşıtlar Vergisi (IV) Sayılı Tarife**

Taşıtların azami kalkış ağırlığı	Taşıtların yaşları ile ödeyecekleri yıllık vergiler			
	1-3 Yaş (TL)	4-5 Yaş (TL)	6-10 Yaş (TL)	11 ve Yukarı Yaş (TL)
Uçak ve helikopterler.				
1150 Kg.`a kadar	30000	25000	20000	15000
1151-1800 Kg.`a kadar	40000	35000	25000	20000
1801-3000 Kg.`a kadar	50000	45000	40000	35000
3001-5000 Kg.`na kadar	80000	70000	60000	50000
5001-10000 Kg.`na kadar	100000	90000	80000	70000
10001-20000 Kg.`na kadar	150000	140000	130000	120000
20001 Kg. ve daha yukarı	250000	225000	200000	175000

**Kaynak:** :2434 sayılı MTV Kanunu, md.6

### 1.2.6. 3088 Sayılı Kanunla Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda Yapılan Değişiklikler

2434 sayılı kanun, 29.11.1984 yılında kabul edilen, 06.12.1984 tarihinde, 18597 sayılı resmi gazetede yayınlanan 3088 sayılı kanunla değiştirilmiştir. Kanunun 5inci maddesinde yer alan 1 sayılı tarifedeki vergi hadleri, yaş grupları ve net ağırlık dilimleri de dikkate alınmak suretiyle yeniden düzenlenerek, günün şartlarına uygun hale getirilmiştir (MTV Genel Tebliği).

Kanunun 6ncı maddesinde yer alan II sayılı tarifedeki vergi hadleri ve yaş grupları günün şartlarına uygun olarak yeniden düzenlenmiş, lastik tekerlekli traktörler ile motosikletler, yük ve yolcu motosikletleri verginin kapsamından çıkarılmıştır.

Kanunun 7-8nci maddesindeki "Mükellefiyetin Başlaması" ve "mükellefiyetin Sona Ermesi" hükmü vergi tahsilâtın yıllık olarak bir defada alınmasının benimsenmesi nedeniyle yeniden düzenlenmiştir (MTV Genel Tebliği ).

Md.16 ile kaçakçılık cezası uygulanacak haller yürürlükten kaldırılmıştır<sup>8</sup>.

### **1.2.7. 5035 Sayılı Kanunla Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda Yapılan Değişiklikler**

MTV kanununun 2. maddesinde yer alan çeşitli kavramların tanımında değişiklikler yapılmıştır.(Eski düzenlemede motorlu taşıt, taksi, otomobil, panel, arazi taşıtı, kaptıkaçtı, lüks otomobil, yat, kotra ve her türlü motorlu tekneler, kayıt ve tescil, motor gücü, yaş, net ağırlık, azami kalkış ağırlığı kavramları tanımlanırken yeni düzenlemede motorlu taşıt, otomobil, motosiklet, minibüs, otobüs, kaptıkaçtı, arazi taşıtı, panelvan, motorlu karavan, kamyonet, kamyon, çekici, yat, kotra ve her türlü motorlu tekneler, motor gücü, motor silindir hacmi, azami toplam ağırlık,azami kalkış ağırlığı, yaş, kayıt ve tescil kavramları tanımlanmıştır.) (MTV Genel Tebliği, 22 Seri Nolu ).

Bu kanunla otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerlerinin vergilendirme ölçü ve hadlerini düzenleyen 5 inci madde yeniden düzenlenmektedir. Mevcut uygulamada, motorlu taşıtlar vergisi; esas olarak net ağırlık ve yaş kriterlerine göre alınan bir servet vergisidir. Bu uygulamada taşıtlar 1600 cm<sup>3</sup> altındaki ve üzerindeki taşıtlar olarak iki temel gruba ayrılmış, 1600 cm<sup>3</sup> ün üzerindeki taşıtlar için ayrıca ağırlık esası temel alınarak bir vergileme yoluna gidilmiştir (MTV Genel Tebliği ).

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun (I) sayılı tarifesinde yer alan otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerlerinin vergilendirilmesindeki aracın değeri ile bağlantı kurmaya çalışan net ağırlık uygulamasına son verilmekte, uygulanması basit ve kolay olan, aracın

---

<sup>8</sup> Kanun No: 3088,Kabul Tarihi:29.11.1984,Yayın Tarihi ve Resmi Gazete No:06.03.1984, 18597 sayılı resmi gazete

çevreye vermiş olduğu zararı da göz önünde bulunduran, mükellef ile idare ilişkilerini olumlu yönde etkileyecek biçimde daha adil ve objektif bir vergilendirme kriteri olarak kabul edilen motor silindir hacmi esasını baz alan bir vergilendirme uygulaması getirilmektedir (MTV Genel Tebliği).

Yapılan düzenleme ile Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 11 inci maddesinin başlığı ve son fıkrası değiştirilerek taşıtların yaşının belirlenmesinde; tescil belgesinde yazılı olan model yılında bir yaşında olduğu kabul edilerek buna göre vergilendirme esası getirilmektedir (MTV Genel Tebliği).

5035 sayılı Kanunla 2006 yılından başlayarak uygulanacak olan kasko değeri uygulaması getirilmiştir. “T” sayılı tarifede yer alan otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerlerine ait vergi tutarlarının Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından her yılın Ocak ayında ilan edilen kasko sigortası değerlerinin % 6’sını aşması halinde, Bakanlar Kurulu’nun, aynı yaş grubunda bulunan taşıtlara ait vergi tutarlarını, bir alt kademede taşıtlara isabet eden vergi tutarı olarak belirlemeye ve bu oranı % 4’e kadar indirmeye ve kanuni oranına kadar artırmaya yetkili olduğu belirtilmiştir<sup>9</sup>.

Her yıl tarifelerde gerekli düzenlemeler yapılarak verginin etkinliği korunmaya çalışılarak günümüze kadar gelinmiştir.

### **1.3.Motorlu Taşıtlar Üzerindeki Vergilerin Gerekçeleri**

Motorlu taşıtlar vergisinin gerekçelerini başlıca genel gerekçeler ve Türkiye’de uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisinin gerekçeleri olmak üzere iki bölümde inceleyeceğiz.

#### **1.3.1.Motorlu Taşıtlar Vergisinin Genel Gerekçeleri**

Motorlu taşıtlar vergisinin genel olarak gerekçelerini şöyle sıralayabiliriz:

1. Vergilemede mali güç ilkesini yerine getirilmesi ve vergi adaletinin sağlanması:  
Servet vergilerinden bir tanesi olan motorlu taşıtlar vergisinin en önemli

---

<sup>9</sup> Kanun No: 5035,Kabul Tarihi:25.12.2003,Yayın Tarihi ve Resmi Gazete No:02.01.2004, 25334 sayılı mükerrer resmi gazete

üstünlüklerinden biri, bu verginin gelir vergisinin vergilendiremediği mali güç ilkesinin değerlerini de içine almasıdır. Servet geliri emek gelirine oranla her zaman için daha güvenilir ve süreklidir. Bu yüzden servetten sağlanan gelir özel bir vergi ödeme gücünü temsil etmektedir (Turhan,1998: 173).

2. Vergi adaletinin sağlanması: Vergi adaletini sağlamak bakımından gelir vergisinden ayrı bir servet vergisi alınmasının nedeni, ister gelir getirsin ister getirmesin servet ayrı bir ödeme gücünü temsil etmektedir (Turhan,1998:174).
3. Aynı vergi konusuna giren ve dağınık halde bulunan küçük mükellefiyetlerin tek vergi haline getirilmesi.
4. Gelir vergisi yoluyla sermaye kazançlarının etkin bir biçimde vergilendirilmemesini telafi edebilmesi.
5. Servet sahibi kişilerin servet sahibi olmayanlara kıyasla sağladıkları faydayı vergileyebilmesi
6. Servet unsurları arasında yer alan motorlu taşıtların, vergi ödeme gücünün bir karinesi olması ve kişilerin sahip oldukları bu mal varlıkları nedeniyle kamusal hizmetlerden yararlanmalarına karşılık katkıda bulunmaları (hizmetlerin sağlanabilmesi için kaynak sağlanması).
7. Servet vergisinin önemli bir denetim aracı olması: Yükümlülerin vergiye tabi gelirlerini beyannamelerinde tam olarak bildirmemeleri nedeniyle, gelir vergisi çeşitli sebeplerle vergiye tabi gelirler itam ve güvenilir bir biçimde ortaya koyamaz. Eğer vergiden kaçırılmış tutar servetin oluşturulması için kullanılmışsa servet vergisi beyannamesi verilerek daha önce beyan ettikleri gelir vergisi beyanı ile arsında ilişki kurularak dolaylı bir denetim sağlanabilir (Turhan,1998: 175).
8. Servet vergisinin tamamlayıcı bir özelliğe sahip olması: Özellikle belirli irat ve kazançların yeterli ölçüde gelir vergisi ile yükümlü kılınamaması halinde, servet vergileri gelir vergisini tamamlayıcı bir vergi niteliği taşır (Turhan,1998: 175).

Bahl ve Linn'e göre motorlu taşıtların vergilendirilmesinin üç temel gerekçesi bulunmaktadır. Bunlar kısaca şöyledir (Güner,2005: 2965):

- 1.Hızla büyümekte olan bir vergi tabanından yararlanma,
- 2.Araç kullanımı dolayısıyla ortaya çıkan kamu harcamalarının maliyetini karşılamak ve
- 3.Araç kullanımının sosyal maliyetini denetlemektir.

### **1.3.2.Türkiye’de Uygulanmakta Olan Motorlu Taşıtlar Vergisinin Gerekçeleri**

Ülkemizde ilk defa 28.02.1957 yılında uygulamaya konulan 6936 sayılı kanundan başlayarak günümüze kadar olan süreçte çıkartılan kanunların gerekçeleri aşağıda sırasıyla verilmeye çalışılmıştır.

#### **1.3.2.1. 197 Sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanununun Gerekçeleri**

Maliye bakanlığınca hazırlanan ve meclise sunulan ‘Motorlu kara taşıtları vergisi kanunun’ gerekçesi şöyle açıklanmıştır:

1. Genel vergi reformu hareketinin başlıca hedeflerinden birini, aynı konuya giren dağınık, perakende, küçük mükellefiyetlerin bir araya getirilerek tek vergi halinde organize edilmesi, böylece vergi sisteminin basitleştirilmesi ve açıklığa kavuşturulması teşkil etmektedir (Türk Vergi Kanunları Gerekçeleri,1989: 3). Motorlu kara taşıtları vergisi bu görüş ve anlayışın bir neticesi olarak ortaya çıkmıştır.
2. Motorlu kara taşıtlarının, iktisadi ve sosyal hayatta gün geçtikçe artan önemi dolayısıyla böyle bir mükellefiyetin modern vergicilikte kendini kabul ettirdiği ve fiskal bir konu olarak gelişme halinde bulunduğu ortadadır (Türk Vergi Kanunları Gerekçeleri,1989:3).

Bunun için genel vergi reformu çerçevesinde motorlu kara taşıtlarıyla ilgili çeşitli konuların yeniden ele alınması ve bugünkü şartlara göre yeniden hazırlanması gerekli görülmüştür.



### **1.3.2.2. 2348 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Gerekçeleri**

Milli güvenlik Konseyi tarafından 1963 yılında hazırlanan 197 sayılı kanunda değişiklik yapılmasına dair 19.11.1980 yılında hazırlanan 2348 sayılı kanunun gerekçesi ise şöyle açıklanmıştır:

1. Motorlu kara taşıtları vergisi kanununda 17 yıllık uygulama sürecinde bir değişiklik yapılmamıştır. Bu da verginin etkinliğini ve verimliliğinin büyük ölçüde yitirilmesine yol açmıştır.
2. Spesifik tarifeli bir vergi olan motorlu kara taşıtları vergisinin artış hızı vergi tahsilâtlarındaki artışın çok gerisinde kalmış ve bu verginin vergi gelirleri içindeki payı giderek azalmıştır. Bu durumda, kanunda vergi tahsilâtlarının güvence altına alınmasını sağlayacak yeni düzenlemelere gidilmesi zorunlu hale gelmiştir (Türk Vergi Kanunları Gerekçeleri,1989: 18).

### **1.3.2.3. 2434 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Gerekçeleri**

197 sayılı kanun ile bunu değiştiren 26.11.1980 tarihinde ve 2434 sayılı kanunda yapılması gerekli değişikliklere ait gerekçe şöyledir:

Daha önce yürürlüğe konulan ancak uygulamadaki aksaklıkları gidermek amacıyla kanun yeniden ele alınmıştır.

### **1.3.2.4. 3088 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Gerekçeleri**

Maliye ve Gümrük Bakanlığınca 1984 yılında hazırlanan ve 197 sayılı MTV kanununda değişiklik yapılmasını ön gören 3088 sayılı kanunun gerekçesi ise şöyledir:

197 sayılı MTV kanunun 1963 yılından beri değişiklik yapılmaması sonucu 1980, 1981 yıllarında 2348 ve 2434 sayılı kanunlarla önemli düzenlemeler yapılmış, verginin konusuna özel amaçla kullanılan deniz taşıtları ile hava taşıtları da alınmak suretiyle verginin adı “Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu” olarak değiştirilmiş, ayrıca vergileme ölçü ve hadleri günün şartlarına uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. Böylelikle amaçlanan verginin tahsilâtının basitleştirilmesidir (Türk Vergi Kanunları Gerekçeleri,1989: 45).

### **1.3.2.5. 3418 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Gerekçeleri**

1988 yılında yapılan ve 197 sayılı kanunda değişiklik yapılmasına ait kanunun 3418 sayılı kanunun gerekçesi ise Maliye ve Gümrük Bakanlığınca şöyledir (Türk Vergi Kanunları Gerekçeleri, 1989: 53–54):

1. “Spor ve lüks otomobil” kavramı yerine, kapsamda her hangi bir daralmaya yol açmadan sadece “lüks otomobil” tanımı benimsenmiştir. Lüks otomobillerde kendi içinde 3 dereceye ayrılmış ve bu suretle vergi adaletine yaklaşılmaya çalışılmıştır.
2. Taşıt teknolojisinde meydana gelen değişikliğe paralel olarak günün şartlarına uygun hale getirilmiştir.
3. Mükelleflerin vergilerini süresinde ödemelerini sağlamak amacıyla Maliye ve Gümrük Bakanlığınca yeni görevler verilmiştir.
4. Zaman içerisinde tarifelerde belirtilen ve sabit rakamlarla ifade edilen vergi miktarlarının yetersiz kalması halinde bakanlar kurulu yetkili kılınmıştır.
5. Bazı taşıtların ilk kullanımında ve ithalatında 10 yıl süreyle ek taşıt alım vergisi mükellefiyeti getirilmektedir.

### **1.3.2.6. 3505 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun Gerekçeleri**

Maliye ve Gümrük Bakanlığınca 1988 yılında yapılan ve 197 sayılı MTV kanunda değişiklik yapılmasına dair 3505 sayılı kanunun gerekçesi ise şöyledir:

Vergi sistemleri ile ekonomik ve sosyal yapı arasında yakın bir ilişki olduğu açıktır. Bu sebeple ekonomik ve sosyal yapının değişmesine paralel olarak vergi sistemini de modernleştirilmesi günün ihtiyaçlarına cevap verir hale getirilmelidir. Aynı şekilde ülke ekonomisinin sağlam ve istikrarlı bir yapıya kavuşturulması, para ve maliye politikasının dengeli bir şekilde uygulanmasını zorunlu kılmaktadır. Mali politikanın etkili aracı olan verginin, ülkemizin ekonomik ve sosyal şartları göz önüne alınarak ekonomik kalkınmaya uygun olan bir hale getirilmesi gerekmektedir. Özellikle enflasyonla etkili bir şekilde mücadele edilmesi, teşebbüs ve üretim gücünün arttırılabilmesi ve gereksiz tüketimin kontrol altına alınması için, verginin etkili bir araç

olarak kullanılması mümkün ve gerekli görülmektedir. Kamu harcamalarının ekonomide bir enflasyonist baskı aracı olmaması için bu harcamaların sağlıklı kaynaklardan karşılanması da büyük önem taşımaktadır. Bu amaçla bazı vergi kanunlarında değişiklik yapılarak vergi sisteminin daha da basit ve sade bir yapıya kavuşturulması öngörülmüştür (Türk Vergi Kanunları Gerekçeleri,1989: 69).

Son yıllarda birçok ülke vergi sistemlerini yeni ekonomik gelişmelere uyum, vergide adalet, vergi rekabeti, basitlik, etkinlik ve verimlilik ilkeleri çerçevesinde yeniden yapılandırmışlardır. Birçok ülke ise aynı amaçlar doğrultusunda yeniden yapılanma çabası içerisinde.

Ülkemizde de ekonomik program hedeflerinin gerçekleştirilmesi, kamu finansmanı probleminin azaltılması ve ekonominin kalıcı bir iyileşme sürecine taşınabilmesi amaçları göz ardı edilmeksizin, diğer ülkelerdeki gelişmeler de dikkate alınarak, vergi kanunlarının yeniden düzenlenmesi gerekliliği doğmuştur. Bu sebeplerle 1957 yılından günümüze kadar motorlu taşıtlar vergisinde çeşitli gerekçelerle değişiklikler yapılmıştır.

#### **1.4.Vergi Türleri Arasında Motorlu Taşıtlar Vergisinin Yeri**

Vergiler gelir, gider ve servet vergileri olmak üzere başlıca üç bölüme ayrılmaktadır. Vergilerin bu şekilde ayrımına kriter olarak seçilen vergi konusunun niteliği esas alınmaktadır.

Gelirin doğduğu anda alınan vergiler Gelir Vergileri, bunun tüketim amacıyla kullanılması aşamasında alınan vergilere Gider Vergileri ve son olarak, her hangi bir şekilde iktisadi varlıklara sahip olma veya sahip olunan servetin el değiştirmesi ya da değerinde artış olması halinde alınan vergiler Servet vergileridir (Turhan,1998: 104).

Motorlu taşıtlar vergisi de yukarıdaki açıklamadan da anlaşılacağı üzere servet üzerinden alınan vergilerdendir.

Servet vergileri, servete giren her çeşit menkul ve gayrimenkul malların ya tümünün veya bir kısmının değerinden alınan dolaysız vergilerdir (Turhan,1998 :170).

Türk vergi sisteminde servet üzerinden alınan vergilere servet vergisi denilmektedir. Servet vergisinin konusu bir servettir. Ülkeden ülkeye ve zaman içinde önemli farklılıklar göstermelerine rağmen servet vergilerinin ortak niteliği, kişilerin ekonomik

faaliyetlerini değil sahip oldukları iktisadi varlıkları yani servetlerini yükümlü tutmalarıdır (Aksoy,1999: 311).

Gelir ve harcamaların yanı sıra vergi ödeme gücünün bir göstergesi olarak kabul edilen servetin vergilendirilmesinin tarihi çok eski devirlere kadar gitmektedir. Gerçekten çağdaş vergi sistemleri içinde yerini esas itibarıyla gelir ve gider vergilerine bırakmış olan servet vergilerinin eskiden önemi oldukça büyüktü. Özellikle savaş ve kriz vergileri olarak ortaya çıkan servet vergilerinin ilk şekillerine, eski Yunan ve Roma imparatorluklarında rastlanmaktadır. O dönemdeki vergilerin ağırlık noktasını gayrimenkuller oluşturmakla beraber, hayvan mülkiyeti ile köle sahipliği, ev ve ziynet eşyası gibi konular da verginin kapsamına girmektedir (Turhan,1998: 171).

Türkiye’de bir defaya mahsus servet vergisinin en somut örneği ikinci dünya savaşının olağanüstü koşulları gereği 1942 yılında konulan Varlık Vergisi’dir (Turhan,1998: 173).

O dönemde Türkiye’de bizim anladığımız manada bir servet vergisi bulunmamaktaydı. Devlet bütçesinde “ İrat ve Servet Vergileri ” başlığı altında toplanan vergiler o dönemdeki servet vergilerini oluşturmaktaydı. Bu vergiler başlıca şunlardan oluşmaktaydı (Tuncer,1966: 91-92):

1. Bina Vergisi
2. Arazi vergisi
3. Hususi Otomobil Vergisi
4. Hayvan Vergisi

### **1.5.Servet Vergilerinin Sınıflandırılması Bakımından Motorlu Taşıtlar Vergisi**

Servet vergilerinin türleri ve uygulama şekilleri ülkeden ülkeye değişmektedir. Bunlar şu şekilde sınıflandırılabilir (Turhan,1998: 176–177);

Servetten alınan vergiler; servet vergileri, servet transferi üzerinden alınan vergiler ve servet artış vergileri olmak üzere sınıflandırılmışlardır. Motorlu taşıtlar vergisi bunlar içerisinde servetten alınan vergiler içerisinde yer almaktadır.

Vergi konusuna göre servet vergilerini sınıflandırmak gerekirse; genel ve özel servet vergisi olmak üzere ikiye ayrılır. Motorlu taşıtlar vergisi de servet unsurlarından sadece

taşıtları kapsadığından dolayı bir özel servet vergisidir.

Verginin tahsilinin sürekli olup olmadığına göre yani zaman kriterine göre servet vergilerini sınıflandırırız; ilkinin devamlı servet vergileri oluştururken diğerini bir defalık veya geçici servet vergileri oluşturmaktadır. Bu sınıflandırmaya göre ise motorlu taşıtlar vergisi devamlı olan servet vergileri sınıfına girmektedir.

Vergi niteliğinin kaynağına göre servet vergileri; gerçek servet vergileri ve nominal servet vergileri olmak üzere ikiye ayrılır. Motorlu taşıtlar vergisi gerçek servet vergileri sınıfında yer almaktadır.

Vergi sistemi içindeki yerine göre servet vergileri de; temel servet vergileri ve yan servet vergileri şeklinde sınıflandırılır.

Servet vergileri, toplam vergi gelirleri içinde önemli bir paya sahiptir. Böyle bakıldığı zaman servet vergileri dolayısıyla motorlu taşıtlar vergisi nicelik açısından temel vergidir. Buna karşılık, motorlu taşıtlar vergisi vergi sistemi içinde belirli amacı olan bağımsız bir vergi olduğu takdirde, nitelik açısından temel bir vergidir.

### **1.6.Motorlu Taşıtlar Üzerindeki Vergiler**

Dünyada önemli vergi konularından birisi de motorlu taşıtlardır. Bu taşıtlar ile ilgili vergiler temelde üç bölüme ayrılmaktadır.

En genel anlamıyla taşıtların vergilendirilmesi, tüketim vergileri yelpazesinin bütününe kullanımına ilişkin en güzel örneği oluşturur. Motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler, kabaca üç kategoriye ayrılabilir ([www.gelirler.gov.tr](http://www.gelirler.gov.tr)):

- a) Motorlu taşıtların alınması sırasında ödenen vergiler,
- b) Taşıtlara sahip olmayla ilgili vergiler,
- c) Motorlu taşıtların kullanımıyla ilgili vergiler.

AB ülkelerinde yapılan bu tür çalışmalarda, taşıtların vergilendirilmesi ve taşıtlar üzerindeki vergi yükünü oluşturan vergileri özellikleri itibariyle üçe ayırmaktadır. Birinci olarak alım satım sırasında ödenen vergiler, ikinci olarak taşıt sahipliğinden doğan vergiler ve son olarak da dolaylı etkileşim içinde olan diğer bütün vergilerdir (Kulu,2002: 85).

Türk vergi sisteminde servet üzerinden alınan vergiler; özel servet vergisi niteliğinde olan ve servete sahip olma nedeniyle alınan Emlak Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisi ile servet transferi üzerinden alınan Veraset ve İntikal Vergisi ve Taşıtlar Alım Vergisidir.

Bunlardan taşıtlarla ilgili olan ve yürürlükten kaldırılmış olan taşıtlar alım vergisi, 1970 yılında çıkarılan 1318 sayılı Finansman Kanununda yer almıştır. Taşıtlar Alım Vergisi, menkul bir mal olarak taşıtların bedel karşılığı veya başka bir şekilde intikali nedeniyle alındığı için, servet transferi üzerinden alınan vergiler grubuna girmektedir (Kolçak,1994: 254).

Taşıtlar alım vergisinin mükellefi, taşıtları satın alanlardır. Bu verginin konusu, insan veya eşya taşımada kullanılan otomobil, kamyonet, otobüs, motosiklet, uçak ve yat gibi taşıtlar araçlarıdır (Erginay,1992: 104).

Türk vergi sisteminde servetten alınan vergilerin bir tanesi de motorlu taşıtlar vergisidir. Bu vergi, veraset ve intikal vergisinin aksine, malvarlığına girebilen tüm değerleri değil, bunlardan sadece motorlu taşıtları yükümlendirdiğinden, kapsam bakımından bir özel servet vergisi olarak nitelendirilir (Öncel ve Diğerleri,1998: 391).

Servet vergileri uygulaması kolay ve düşük oranlı vergilerdir. Subjektif nitelikli bir genel servet vergisi olarak uygulanmadığında vergi ödeme gücüne ulaşılması mümkündür. Objektif nitelikli özel servet vergisi olarak uygulandığında ise adil vergi olma özelliğini verginin oranının yüksekliğine, alınış amacına bağlı olarak kaybedebilmektedir. Motorlu taşıtlar vergisi objektif nitelikteki özel servet vergisidir. Vergi ödeme gücüne ulaşmak yönünden etkin bir vergi değildir. Bir randıman vergisidir (Ortaç,2001: 50).

Motorlu taşıtlar vergisiyle, motorlu taşıtlar mükellefiyetlerinde bulunduran kişilerin güçleri yanında, motorlu taşıtlar nedeniyle devletin yaptığı yatırım ve hizmetlerden (yol, trafik hizmetleri gibi) yararlanması da hedef alınmış ve MTV servet vergileri arasında yer almıştır (Çelik,1995a:139).

## **BÖLÜM 2:TÜRKİYE'DE UYGULANAN MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ**

Bu bölümde Türkiye'de uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisiyle ilgili genel açıklamalar yapılacaktır.

### **2.1.Motorlu Taşıtlar Vergisi Tekniğine İlişkin Açıklamalar**

Bu bölümde sırasıyla motorlu taşıtlar vergisinin konusu, motorlu taşıtlar ile ilgili tanımlar ve motorlu taşıtlar vergisinin mükellefi, mükellefiyetin başlaması ve sona ermesi konuları incelenecektir.

#### **2.1.1. Verginin Konusu**

Bu Kanunun 5 ve 6. maddelerinde yazılı tarifelerde yer alan ;

- a) Karayolları Trafik Kanununa göre trafik şube veya bürolarına kayıt ve tescil edilmiş bulunan motorlu kara taşıtları,
- b) Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne kayıt ve tescil edilmiş olan uçak ve helikopterler,
- c) Liman veya belediye siciline kayıt ve tescil edilmiş olan motorlu deniz taşıtları, Motorlu Taşıtlar Vergisine tabidir(Md.1).

#### **2.1.2. Motorlu Taşıtlar Vergisi İle İlgili Tanımlar**

Motorlu taşıtlar vergisi kanununa göre madde 2'de yer alan tanımlar aşağıda gösterilmiştir:

- 1- Motorlu Taşıtlar: Karada, havada, deniz, göl ve nehirlerde insan, hayvan ve eşya taşımaya yarayan ve makine kuvvetiyle hareket eden taşıtlardır.
- 2- Otomobil: Yapısı itibarıyla, sürücüsü dahil en çok sekiz oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu araçtır.
- 3- Motosiklet: İki veya üç tekerlekli sepetli veya sepetsiz motorlu araçlardır. Bunlardan karoserisi yük taşıyabilecek şekilde sandıklı veya özel biçimde yapılmış olan ve yolcu

taşımalarında kullanılmayan üç tekerlekli motosikletlere yük motosikleti (triportör) denir.

4- Minibüs: Yapısı itibarıyla sürücüsü dahil dokuz ile on beş oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu araçtır.

5- Otobüs: Yapısı itibarıyla sürücüsü dahil en az on altı oturma yeri olan ve insan taşımak için imal edilmiş bulunan motorlu araçtır. Trolleybüsler de bu sınıfa dahildir.

6- Kaptıkaçtı: Şoföründen başka, oturmaları şartıyla en çok yedi yolcu alabilen, insan taşımak için imal edilmiş olan ve bu maksatla kullanılan, yerle temas halinde dört tekerleği bulunan, şekil ve yapılışı itibarıyla otomobilden farklı olan motorlu taşıtlardır (Carry-all, Travel-all, Jeep-station ve benzerleri bu sınıfa dahildir.).

7- Arazi Taşıtı: Karayollarında yolcu veya yük taşıyabilecek şekilde imal edilmiş olmakla beraber bütün tekerlekleri motordan güç alan veya alabilen motorlu araçtır.

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

9- Motorlu Karavan (kamp taşıtı): Yük taşımada kullanılmayan, iç tasarımı tatil yapmaya uygun teçhizatlarla donatılmış, hizmet edebileceği kadar yolcu taşıyabilen motorlu taşıttır.

10- Kamyonet: İzin verilebilen azami yüklü ağırlığı 3,5 tonu geçmeyen ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu araçtır.

11- Kamyon: İzin verilebilen azami yüklü ağırlığı 3,5 tondan fazla olan ve yük taşımak için imal edilmiş motorlu araçtır.

12- Çekici: Römork ve yarı römorkları çekmek için imal edilmiş olan ve yük taşımayan motorlu araçtır.

13- Yat, kotra ve her türlü motorlu tekneler: Spor ve gezinti amacıyla özel olarak kullanılan her boyda içten ve dıştan takma motorla hareket eden tekneler ile motorlu, yelkenli teknelerdir. Motorlu yelkenli tekneler, Türkiye Yelken Federasyonuna kayıtlı olup, Federasyondan yelken numarası almış, motorları olan yelkenli teknelerdir.



14- Motor Gücü: Taşıtların motorlarını imal eden fabrikalarca uluslararası normlara göre tespit olunan ve kanunlarda (BG) olarak ifade olunan devamlı beygir gücüdür.

15- Motor Silindir Hacmi: Taşıtların motorlarını imal eden fabrikalarca uluslararası normlara göre tespit olunarak teknik belgelerinde gösterilen ve ilgili mevzuatları gereğince cm<sup>3</sup> cinsinden ifade olunan motor hacmidir.

16- Azami Toplam Ağırlık: Taşıtların karayollarında güvenle ve yapıya zarar vermeden geçebilmeleri için saptanan toplam ağırlıktır.

17- Azami Kalkış Ağırlığı: Bir uçak veya helikopterin; azami yakıt, yük, yolcu ve teçhizatı dahil kalkışı için özel teknik emirlerinde izin verilen ve yazılı olan kilogram cinsinden ağırlığıdır.

18- Yaş: Motorlu taşıtlarda model yılına göre geçen süredir. Bu süre takvim yılı itibarıyla tespit edilir.

19- Kayıt ve Tescil: Motorlu taşıtların ilgili mevzuat gereğince trafik, belediye veya liman ile Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünce tutulan sivil hava vasıtaları siciline yapılan kayıt ve tescilini ifade eder.

Bu verginin uygulanmasıyla ilgili diğer terimler Karayolları Trafik Kanunu, Türk Ticaret Kanunu, Karayolları Trafik Yönetmeliği ve Türk Gümrük Tarife Cetveline göre tespit olunur<sup>10</sup> (Md.2).

---

<sup>10</sup> 5035 sayılı Kanunun 21. maddesiyle başlığı ile birlikte değiştirilen ve 1.1.2004'ten geçerli olmak üzere 2.1.2004 tarihinden itibaren yürürlüğe giren madde

### **2.1.3.Motorlu Taşıtlar Vergisinin Mükellefi, Mükellefiyetin Başlaması Ve Sona Ermesi:**

Motorlu Taşıtlar Vergisinin mükellefi; trafik, belediye veya liman sicili ile Ulaştırma Bakanlığınca tutulan sivil hava vasıtaları sicilinde adlarına motorlu taşıt kayıt ve tescil edilmiş olan gerçek ve tüzel kişilerdir(Md.3).

Buna göre, taşıtın hukuken sahibi olsun veya olmasın, gerçek veya tüzel kişi, kanunlara göre, taşıtlarını ilgili makamlara kayıt ve tescilini yaptırmış olmasıyla bu verginin mükellefi olmuş sayılır (Erginay,1990: 251, Işık ve Diğerleri,2004: 330).

Motorlu taşıtlar vergisinde mükellefiyet, motorlu taşıtların ilgili sicil bürolarına kayıt ve tescil işlemi ile başlar. Kayıt ve tescili yapılmayan araçlar için vergi ödenmez ve bu araçların trafiğe çıkmaları yasaktır. Motorlu taşıtlar vergisi yıllıktır (Md.7).

Motorlu taşıtların, trafik, liman veya belediye sicili ile ulaştırma bakanlığınca tutulan sivil hava vasıtaları siciline ilk defa kayıt ve tescil edilmeleri halinde mükellefiyet taksit dönemlerinin başından itibaren başlamaktadır. Yılın ilk altı ayında kayıt ve tescil yapılan bir taşıt için mükellefiyet, 1 Ocak tarihi itibariyle, ikinci altı ayında kayıt ve tescili yapılan araçlar için 1 Temmuz itibariyle başlamaktadır.

Kayıt ve tescil olup da devir ve temlik sebebiyle kayıt ve tescil yapılan taşıtlarda değişiklik, takvim yılının ilk altı ayında yapılmışsa takip eden altı aylık dönemin başından, son altı ayında yapılmışsa takip eden takvim yılının başından itibaren mükellefiyet başlar (Md.9-10) .

Motorlu taşıtların trafik, liman veya belediye sicili ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından tutulan sivil hava vasıtaları siciline ait kayıtlarının silinmesi halinde, silinme takvim yılının ilk altı ayı içinde yapılmış ise ikinci altı aylık dönemin başından, ikinci altı aylık dönem içinde yapılmışsa takip eden takvim yılı başından itibaren mükellefiyet sona erer(Md.7).

Silinme ikinci altı aylık dönemde ise, mükellefiyet takvim yılının sonunda sona ermiştir. Yani yıllık verginin tamamı ödenir (Pehlivan;2000: 356).

#### 2.1.4. Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesi

Motorlu taşıtlar vergisi spesifik bir tarifeye sahiptir. 2003 yılı sonuna kadar motorlu taşıtlar vergisi tarifesi motorlu taşıtın yaşı, motor hacmi, ağırlığı ve lükslük derecesi gibi unsurlara göre ödenecek vergi miktarlarını içerirken, yapılan değişiklikle 2004 yılı başından itibaren yeni tarife, motor silindir hacmi ve yaş unsurlarına göre düzenlenmiştir (Işık ve diğerleri,2004: 332, Pehlivan, 2000: 351).

Motorlu taşıtlar vergisi, kanunda belirtilmiş dört ayrı tarifeye göre alınmaktadır. Bunlardan (I) sayılı tarife; otomobil, kaptıkaçtı, panel ve arazi taşıtlarına, (II) sayılı tarife; bunlar dışında kalan her türlü kara taşıtlarına, (III) sayılı tarife; özel amaçla kullanılan yat, kotra ve her türlü motorlu tekneler, (IV) sayılı tarife ise uçak ve helikopterlere uygulanmaktadır (Md.5-6).

Yıllar itibariyle vergi tarifelerinde değişiklikler olmuştur. 1957 yılında uygulanan 6936 sayılı hususi otomobil vergisi kanunundaki otomobiller için uygulanan ilk tarife aşağıda verilmiştir (Mali Kanunlar Külliyatı Türk Vergi Kanunları,1996:1692).

**Tablo 8: İlk MTV Tarifesi**

Otomobilin Net Ağırlığı	Verginin Yıllık Miktarı TL.
950 kg. ve aşağısından	150
951-1200kg. ye kadar	300
1201-1600kg. ye kadar	600
1601-1800 kg ye kadar	960
1801 kg ve daha yukarısı	1800

**Kaynak:** 6936 sayılı hususi otomobil vergisi kanunu, md.3

Bu tarifeden sonra 13 yıl hiçbir değişiklik yapılmamış bu sebeple verginin etkinliği ve verimliliği düşmüştür.

2003 yılında uygulanan MTV tarifesindeki durum şöyledir: Otomobil, kaptıkaçtı, panel ve arazi taşıtları aşağıdaki (I) sayılı tarifeye göre vergilendirilir<sup>11</sup>. Bu hadler I. derece

<sup>11</sup> 3418 Sayılı Kanunun 13. maddesiyle değişen ve 1.7.1988 tarihinden geçerli olan şekli

lüks otomobiller için 3 kat, II. derece lüks otomobiller için 2 kat ve III. derece lüks otomobiller için 1,5 kat olarak uygulanmaktaydı<sup>12</sup>.

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 5035 sayılı Kanunun 24. maddesi ile değiştirilen 6. maddesinin (II) sayılı tarifesinin 4 numaralı bendinde yer alan kamyonet, kamyon, çekici ve benzeri taşıtların vergi tutarları, 1.1.2005 tarihinden geçerli olmak üzere “Azami Toplam Ağırlık” esasına göre belirlendiğinden, söz konusu taşıtların vergi tutarlarına yeniden değerlendirme oranı uygulanmayacaktır. Bu nedenle, (II) sayılı tarifinin 4 numaralı bendinde yer alan kamyonet, kamyon, çekici ve benzeri taşıtların vergilendirilmesi, 1.1.2005 tarihinden itibaren “Azami Toplam Ağırlık” esasına göre 5035 sayılı Kanunun 24. maddesi ile değiştirilen vergi tutarlarına göre yapılacaktır<sup>13</sup>.

#### **2.1.4.1. 2006 Yılındaki Motorlu taşıtlar Vergisi Tarifesi**

2006 Yılında Türkiye Cumhuriyetinin para birimi değiştirilmiş ve sıfırlar atılmıştır.<sup>14</sup>

2006 yılındaki motorlu taşıtlar vergisi tarifesi aşağıdaki gibidir:

##### **2.1.4.1.1. (I) Sayılı Tarife**

Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletler aşağıdaki (I) sayılı tarifeye göre vergilendirilecektir.

---

<sup>12</sup> 1.1.2003 tarihinden itibaren uygulanacak tarifeleri belirleyen 19 Seri No.lu Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği 28.12.2002 tarih ve 24977 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

<sup>13</sup> 23 nolu tebliğ ile 26.11.2004 tarih ve 25652 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır.

<sup>14</sup> 5083 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Para Birimi Hakkında Kanunun 1. maddesinde “Türkiye Cumhuriyeti Devletinin para birimi Yeni Türk Lirasıdır. Yeni Türk Lirasının alt birimi Yeni Kuruştur. Bir Yeni Türk Lirası (YTL) yüz Yeni Kuruşa (YKr) eşittir.” hükmü ile aynı Kanunun 2. maddesinde, “Türk Lirası değerler Yeni Türk Lirasına dönüştürülürken, bir milyon Türk Lirası (1.000.000 TL) eşittir bir Yeni Türk Lirası (1 YTL) değişim oranı esas alınır.” hükmü yer almaktadır.( 25 nolu tebliğ ile 16.12.2005 tarih ve 26025 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmıştır).

**Tablo 9: 2006 Yılındaki I Sayılı Tarife**

Motor Silindir Hacmi (cm <sup>3</sup> )	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)				
	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 <sup>3</sup> ve aşağısı	305,00	213,00	121,00	91,00	36,00
1301-1600 cm <sup>3</sup> 'e kadar	487,00	365,00	213,00	152,00	60,00
1601-1800 cm <sup>3</sup> 'e kadar	854,00	670,00	396,00	243,00	96,00
1801-2000 cm <sup>3</sup> 'e kadar	1.342,00	1.037,00	610,00	365,00	146,00
2001-2500 cm <sup>3</sup> 'e kadar	2.013,00	1.464,00	915,00	549,00	219,00
2501-3000 cm <sup>3</sup> 'e kadar	2.807,00	2.441,00	1.526,00	823,00	305,00
3001-3500 cm <sup>3</sup> 'e kadar	4.273,00	3.845,00	2.318,00	1.159,00	427,00
3501-4000 cm <sup>3</sup> 'e kadar	6.715,00	5.799,00	3.418,00	1.526,00	610,00
4001 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	10.988,00	8.241,00	4.883,00	2.197,00	854,00
2- Motosikletler					
100-250 cm <sup>3</sup> 'e kadar	60,00	48,00	36,00	24,00	12,00
251-650 cm <sup>3</sup> 'e kadar	121,00	91,00	60,00	36,00	24,00
651-1200 cm <sup>3</sup> 'e kadar	305,00	182,00	91,00	60,00	36,00
1201 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	732,00	487,00	305,00	243,00	121,00

**Kaynak:** 2006 MTV Kanunu, 25 Nolu Tebliğ

### 2.1.4.1.2. (II) Sayılı Tarife

(I) sayılı tarifede yazılı taşıtlar dışında kalan motorlu kara taşıtları, aşağıdaki (II) sayılı tarifeye göre vergilendirilecektir.

**Tablo 10: 2006 Yılındaki (II) Sayılı Tarife**

Taşıt Cinsi ve Oturma Yeri/Azami Toplam Ağırlık	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)		
	1-6 yaş	7-15 yaş	16 ve yukarı yaş
1) Minibüs	365,00	243,00	121,00
2) Panel van ve motorlu karavanlar (Motor Silindir hacmi)			
1900 cm <sup>3</sup> ve aşağısı	487,00	305,00	182,00
1901 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	732,00	487,00	305,00
3) Otobüs ve benzerleri (Oturma Yeri)			
25 kişiye kadar	915,00	549,00	243,00
26-35 kişiye kadar	1.098,00	915,00	365,00
36-45 kişiye kadar	1.220,00	1.037,00	487,00
46 kişi ve yukarısı	1.464,00	1.220,00	732,00
4) Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (Azami Toplam Ağırlık)			
1.500 kg'a kadar	329,00	219,00	109,00
1.501-3.500 kg'a kadar	658,00	384,00	219,00
3.501-5.000 kg'a kadar	988,00	823,00	329,00
5.001-10.000 kg'a kadar	1.098,00	933,00	439,00
10.001-20.000 kg'a kadar	1.317,00	1.098,00	658,00
20.001 kg ve yukarısı	1.647,00	1.317,00	768,00

**Kaynak:** 2006 MTV Kanunu, 25 Nolu Tebliğ

### 2.1.4.1.3. (III) Sayılı Tarife

Özel amaçla kullanılan yat, kotra ve her türlü motorlu tekneler aşağıdaki (III) sayılı tarifeye göre vergilendirilecektir.

**Tablo 11: 2006 Yılındaki III Sayılı Tarife**

Taşıt Cinsi ve Motor Gücü (BG)	Taşıtların Yaşları İle Her Motor Gücü Birimi (BG) için Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)			
	1-3 yaş	4-5 yaş	6-15 yaş	16 ve yukarı yaş
Yat, kotra ve her türlü motorlu özel tekneler				
10-20 BG'ne kadar	18,31	12,20	6,10	2,43
21-50 BG'ne kadar	24,41	18,31	10,98	4,87
51-100 BG'ne kadar	30,52	24,41	14,64	6,10
101-150 BG'ne kadar	36,62	30,52	18,31	8,54
151 BG ve yukarısı	54,94	42,73	24,41	12,20

**Kaynak:** 2006 MTV Kanunu, 25 Nolu Tebliğ

### 2.1.4.1.4. (IV) Sayılı Tarife

Uçak ve helikopterler (Türk kuşu, Türk Hava Kurumuna ait olanlar hariç) aşağıdaki (IV) sayılı tarifeye göre vergilendirilecektir.

**Tablo 12: 2006 Yılındaki IV Sayılı Tarife**

Taşıt Cinsi ve Azami Kalkış Ağırlığı	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)			
	1-3 yaş	4-5 yaş	6-10 yaş	11 ve yukarı yaş
Uçak ve helikopterler				
1.150 kg'a kadar	6.104,00	4.883,00	3.662,00	2.929,00
1.151-1.800 kg'a kadar	9.157,00	7.325,00	5.494,00	4.395,00
1.801-3.000 kg'a kadar	12.209,00	9.767,00	7.325,00	5.860,00
3.001-5.000 kg'a kadar	15.262,00	12.209,00	9.157,00	7.325,00
5.001-10.000 kg'a kadar	18.314,00	14.651,00	10.988,00	8.790,00
10.001-20.000 kg'a kadar	21.367,00	17.093,00	12.820,00	10.255,00
20.001 kg ve yukarısı	24.419,00	19.535,00	14.651,00	11.721,00

**Kaynak:** 2006 MTV Kanunu, 25 Nolu Tebliğ

#### **2.1.4.2. 2007 Yılındaki Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesi**

Maliye bakanlığı 2007 yılında uygulanan vergi tutarlarını ait tarifeleri aşağıdaki gibi belirlemiştir<sup>15</sup>.

##### **2.1.4.2.1. (I) Sayılı Tarife**

2007 yılında otomobil, kaptıkaçtı arazi taşıtları vb. araçlar I sayılı tarifeye göre vergilendirilecektir.

---

<sup>15</sup>28nolu tebliğ ile 20.12.2006 tarih ve 26382 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır



**Tablo 13: 2007 Yılındaki I Sayılı Tarife**

Motor Silindir Hacmi (cm <sup>3</sup> )	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)				
	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 <sup>3</sup> ve aşağısı	328,00	229,00	130,00	98,00	38,00
1301-1600 cm <sup>3</sup> 'e kadar	524,00	393,00	229,00	163,00	64,00
1601-1800 cm <sup>3</sup> 'e kadar	920,00	722,00	426,00	261,00	103,00
1801-2000 cm <sup>3</sup> 'e kadar	1.446,00	1.117,00	657,00	393,00	157,00
2001-2500 cm <sup>3</sup> 'e kadar	2.170,00	1.578,00	986,00	591,00	236,00
2501-3000 cm <sup>3</sup> 'e kadar	3.025,00	2.631,00	1.645,00	887,00	328,00
3001-3500 cm <sup>3</sup> 'e kadar	4.606,00	4.144,00	2.498,00	1.249,00	460,00
3501-4000 cm <sup>3</sup> 'e kadar	7.238,00	6.251,00	3.684,00	1.645,00	657,00
4001 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	11.845,00	8.883,00	5.263,00	2.368,00	920,00
2- Motosikletler					
100-250 cm <sup>3</sup> 'e kadar	64,00	51,00	38,00	25,00	12,00
251-650 cm <sup>3</sup> e kadar	130,00	98,00	64,00	38,00	25,00
651-1200 cm <sup>3</sup> 'e kadar	328,00	196,00	98,00	64,00	38,00
1201 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	789,00	524,00	328,00	261,00	130,00

**Kaynak:** 2006 MTV Kanunu, 28 Nolu Tebliğ

### 2.1.4.2.2. (II) Sayılı Tarife

2007 yılındaki II sayılı tarife aşağıdaki tabloda verilmiştir.

**Tablo 14: 2007 Yılındaki II Sayılı Tarife**

Taşıt Cinsi ve Oturma Yeri/Azami Toplam Ağırlık	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)		
	1-6 yaş	7-15 yaş	16 ve yukarı yaş
1) Minibüs	393,00	261,00	130,00
2) Panel van ve motorlu karavanlar (Motor Silindir hacmi)			
1900 cm <sup>3</sup> ve aşağısı	524,00	328,00	196,00
1901 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	789,00	524,00	328,00
3) Otobüs ve benzerleri (Oturma Yeri)			
25 kişiye kadar	986,00	591,00	261,00
26-35 kişiye kadar	1.183,00	986,00	393,00
36-45 kişiye kadar	1.315,00	1.117,00	524,00
46 kişi ve yukarısı	1.578,00	1.315,00	789,00
4) Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (Azami Toplam Ağırlık)			
1.500 kg'a kadar	354,00	236,00	117,00
1.501-3.500 kg'a kadar	709,00	413,00	236,00
3.501-5.000 kg'a kadar	1.065,00	887,00	354,00
5.001-10.000 kg'a kadar	1.183,00	1.005,00	473,00
10.001-20.000 kg'a kadar	1.419,00	1.183,00	709,00
20.001 kg ve yukarısı	1.775,00	1.419,00	827,00

**Kaynak:** 2006 MTV Kanunu, 28 Nolu Tebliğ

II sayılı tarifede I sayılı tarifedekinden farklı olarak ağırlık esası dikkate alınmıştır. Bu yönüyle MTV tarifesinin çevresel bir özellik kazandığı söylenebilir. Çünkü taşıtların ağırlıkları arttıkça tüketileceği yakıt miktarının artacağı ve çevreye zarar verme oranının artacağıdır. Çevreyi daha fazla kirletenin ödediği verginin bu oranda yüksek olması bu vergi türüne çevresel bir amaç kattığı söylenebilir.

#### 2.1.4.2.3. (III) Sayılı Tarife

Özel amaçla kullanılan yat, kotra ve her türlü motorlu tekneler aşağıdaki gibi vergilendirilecektir

**Tablo 15: 2007 Yılındaki III Sayılı Tarife**

Taşıt Cinsi ve Motor Gücü (BG)	Taşıtların Yaşları İle Her Motor Gücü Birimi (BG) için Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)			
	1-3 yaş	4-5 yaş	6-15 yaş	16 ve yukarı yaş
Yat, kotra ve her türlü motorlu özel tekneler				
10-20 BG'ne kadar	19,73	13,15	6,57	2,61
21-50 BG'ne kadar	26,31	19,73	11,83	5,24
51-100 BG'ne kadar	32,90	26,31	15,78	6,57
101-150 BG'ne kadar	39,47	32,90	19,73	9,20
151 BG ve yukarısı	59,22	46,06	26,31	13,15

**Kaynak:** 2006 MTV Kanunu, 28 Nolu Tebliğ

#### 2.1.4.2.4. (IV) Sayılı Tarife

Uçak ve helikopterler (Türk Kuşu, Türk Hava Kurumuna ait olanlar hariç) aşağıdaki tarifeye göre vergilendirilecektir.

**Tablo 16: 2007 Yılındaki IV Sayılı Tarife**

Taşıt Cinsi ve Azami Kalkış Ağırlığı	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (YTL)			
	1-3 yaş	4-5 yaş	6-10 yaş	11 ve yukarı yaş
Uçak ve helikopterler				
1.150 kg'a kadar	6.580,00	5.263,00	3.947,00	3.157,00
1.151-1.800 kg'a kadar	9.871,00	7.896,00	5.922,00	4.737,00
1.801-3.000 kg'a kadar	13.161,00	10.528,00	7.896,00	6.317,00
3.001-5.000 kg'a kadar	16.452,00	13.161,00	9.871,00	7.896,00
5.001-10.000 kg'a kadar	19.742,00	15.793,00	11.845,00	9.475,00
10.001-20.000 kg'a kadar	23.033,00	18.426,00	13.819,00	11.054,00
20.001 kg ve yukarısı	26.323,00	21.058,00	15.793,00	12.635,00

**Kaynak:** 2006 MTV Kanunu, 28 Nolu Tebliğ

Öte yandan, (III) sayılı tarifede yer alan motorlu taşıtlara (yat, kotra ve her türlü tekneler) ilişkin vergi tutarları, bu motorlu taşıtların motor gücü (BG) ile söz konusu tarifede belirtilen tutarların çarpılması suretiyle hesaplanacaktır.

#### **2.1.5. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Vergiyi Doğuran Olay**

Motorlu taşıtlar vergisi kanununa göre vergi yükümlülüğü, motorlu taşıtların ilgili sicile kayıt ve tescili ile başlamaktadır.(md.7) Buna göre vergiyi doğuran olay, ilgili sicile kayıt ve tescil işleminin yapılmasıdır (Öncel ve diğerleri,1998: 393).

#### **2.1.6. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Tarh, Tebliğ Ve Ödeme**

Motorlu taşıtlar vergisi, taşıtın kayıt ve tescil edildiği yerdeki vergi dairesi tarafından her yıl Ocak ayının başında yıllık olarak tarh, tahakkuk ve tebliğ edilmiş sayılır (Pehlivan,2000: 356; Çelik,1995a: 155).

### **2.1.6.1. Verginin Tarh, Tebliğ Ve Tahakkuku**

Motorlu taşıtlar vergisi, taşıtların kayıt ve tescilinin yapıldığı yerin vergi dairesi tarafından her yıl Ocak ayının başında yıllık olarak tahakkuk ettirilmiş sayılır. Şu kadar ki, yıl içinde bu Kanununun 10 ve 11. maddeleri gereğince, vergi miktarlarında bir değişiklik olması halinde, bu değişikliğe göre ödenecek vergi; değişiklik, takvim yılının ilk altı ayında yapılmış ise takip eden son altı aylık dönemin başında, son altı ayında yapılmış ise takip eden takvim yılı başında tahakkuk ettirilmiş sayılır (197 sayılı MTV kanunu md.10-11).

Tahakkuk ettirilen vergi, ayrıca mükellefe tebliğ olunmaz ve vergi tahakkuk ettirilen günde tebliğ edilmiş sayılır. Maliye Bakanlığı taşıtların kayıt ve tescilinin yapıldığı yerle sınırlı olmaksızın, motorlu taşıtlar vergisinin tarh tahakkuk ve tahsil işlemlerini yürütecek vergi dairesini tespit etmeye yetkilidir (Md.9).

### **2.1.6.2. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Ödenmesi**

Motorlu taşıtlar vergisi her yıl Ocak ve Temmuz aylarında iki eşit taksitte ödenir. Takvim yılının ilk altı ayında, taşıtın bünyesinde bir değişiklik olması veya verginin artırılması veya azaltılması halinde ikinci taksit, yeni duruma göre ödenir (Md.9-10).

(I), (II), (III) ve (IV) sayılı tarifelerde yazılı taşıtlar için vergi, taşıtların kayıt ve tescilinin yapıldığı yerin vergi dairesine veya Maliye Bakanlığı tarafından motorlu taşıtlar vergisi tahsiline yetki verilen banka veya özel finans kurumu şubelerine ödenir.

(I), (II), (III) ve (IV) sayılı tarifelerde yazılı taşıtların, yıl içinde ilk defa kayıt ve tescillerinin yapılması halinde vergi, yıllık olarak tahakkuk eder. Tahakkuk eden verginin taksit süresi geçmiş olan kısmı kayıt ve tescilin yapıldığı tarihten itibaren bir ay içinde ödenir. Şu kadar ki, ilk altı aylık dönem geçtikten sonra yapılacak kayıt ve tescil işlemlerinde, sadece ikinci altı aylık döneme ilişkin vergi tahakkuk eder ve ödenir.

### 2.1.7. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Yeniden Değerleme Oranı

Her takvim yılı başından geçerli olmak üzere önceki yılda uygulanan vergi miktarları o yıl için Vergi Usul Kanunu hükümleri uyarınca tespit ve ilan olunan yeniden değerlendirme oranında artırılır.

Bakanlar Kurulu<sup>16</sup>;

a) Yeniden değerlendirme oranının %50 fazlasını geçmemek, %20'sinden az olmamak üzere yeni oranlar tespit etmeye,

b) Kanunda yazılı vergi miktarları ile yeniden değerlendirme oranı veya (a) bendindeki oran uygulanmak suretiyle belirlenmiş olan vergi miktarlarını, taşıtların teknik özellikleri ve/veya kullandıkları yakıt türleri veya kullanım amaçları itibariyle ayrı ayrı veya topluca yirmi katına kadar artırmaya,

c) EURO normlarını sağlayan katalitik konvertör sistemi ile teçhiz edilmiş taşıtlarda tespit edilen bu oranı veya vergi miktarlarını % 50 nispetine kadar indirmeye, yetkilidir(Md.10).

Yıl içinde taşıtların vergilendirilmesine esas olan model yılı, cinsi, motor silindir hacmi, azami toplam ağırlığı, motor gücü birimi (BG) ve azami kalkış ağırlığı gibi unsurlarından herhangi birisinde, verginin artırılması veya azaltılmasını gerektiren bir değişiklik olduğu takdirde, bu değişiklik, takvim yılının ilk altı ayında yapılmış ise takip eden son altı aylık dönemin başından, son altı ayında yapılmış ise takip eden takvim yılı başından itibaren dikkate alınır ve vergi, yeni duruma göre ödenir. Taşıtların tescil belgesinde yazılı olan model yılında bir yaşında olduğu kabul edilir (Md.11).

### 2.1.8. Motorlu Taşıtlar Vergisinde İstisnalar

Motorlu taşıtlar vergisinden istisna edilen motorlu taşıtlar, kanunun 4. maddesinde aşağıdaki gibi belirtilmiştir:

- **Kamu Kuruluşlarına Ait Taşıtlar:** Genel bütçeye dahil daireler, katma bütçeli idareler, il özel idareleri ve belediyelerle köy tüzel kişiliklerine ait olan ve bu

---

<sup>16</sup> 4605 sayılı Kanunun 1. maddesiyle değiştirilen ve 30.11.2000 tarihinden itibaren yürürlüğe giren fıkra

daire ve idareler adına kayıt ve tescil edilen taşıtlar (Bu dairelere bağlı olup, ayrı tüzelkişiliği olan işletmeler ile özel kanunlarında malları Devlet malı sayılmış olan kuruluşların taşıtları hariç).

- **Diplomatlara Ait Taşıtlar:** Karşılıklı olmak şartıyla, yabancı devletlerin Türkiye'de bulunan elçilik ve konsolosluklarıyla, elçi, maslahatgüzar ve konsoloslarına (Fahri konsoloslar hariç) ve o devletin uyuşunda bulunan elçilik ve konsolosluk memurlarına ve merkezi Türkiye'de bulunan uluslararası kurullar ile bu kurulların yabancı uyruklu memurlarına ve resmi bir görev için yurda gelen delege ve heyetlere ve bu heyetlere mensup yabancı uyruklu kişilere ait taşıtlar
- **Sakatlara Ait Taşıtlar:** Sakatlık dereceleri % 90 ve daha fazla olan malûl ve engellilerin adlarına kayıtlı taşıtlar ile diğer malûl ve engellilerin, bu durumlarına uygun hale getirilmiş özel tertibatlı taşıtlar.
- 18.06.199 tarihli ve 4389 sayılı Bankalar Kanunu hükümlerine göre temettü hariç hakları ile yönetim ve denetimleri veya hisseleri kısmen veya tamamen Tasarruf mevduatı Sigorta fonuna intikal eden bankalara, tasfiyeleri Tasarruf mevduatı Sigorta Fonu eliyle yürütülen müflis bankaların iflas idarelerine ait taşıtlar.

Motorlu taşıtlar vergisi ile ilgili muaflık ve istisna hükümleri, bu kanuna hüküm eklenmek ve ya bu kanunda değişiklik yapılmak suretiyle düzenlenir. Bu konuda yer almayan istisna ve muaflıklar hükümsüzdür (Türmob Sirküler Rapor ,2004: 681).

### **2.1.9. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Bildirme Ve Sorumluluk**

Motorlu taşıtlar vergisi kanununun 13. maddesi hükmü ile MTV ile ilgili olarak bazı sorumluluklar getirmiştir. Söz konusu sorumluluklar aşağıda açıklanmıştır:

1. **Taşıtlarda Tescil, kayıt ve meydana gelecek değişikliklerin memurlarca bildirilme zorunluluğu:** Trafik, belediye veya liman sicil memurları ile Ulaştırma Bakanlığı sivil hava vasıtaları sicil memurları kayıt ve tescil ettikleri motorlu taşıtları, bu taşıtların cins, nevi, nitelikleri ve kullanım maksatları ile

verginin alınmasına esas olabilecek diğer bilgileri ve bunlarda<sup>17</sup> meydana gelen değişiklikleri, kayıt ve tescilin yapıldığı ve değişikliğin tespit olunduğu tarihten itibaren bir ay içinde ilgili vergi dairesine bildirmeye mecburdurlar. Bu mecburiyetleri yerine getirmeyen trafik, belediye veya liman sicil memurları ile Ulaştırma Bakanlığı sivil hava vasıtaları sicil memurları hakkında 213 sayılı Vergi Usul Kanununun 150'nci maddesinin 1–3 bendinde yazılı olanlar için uygulanan ceza hükmolunacaktır.

- 2. Mükelleflerin Bildirme mecburiyeti:** Motorlu Taşıtlar Vergisi mükellefleri, adlarına kayıt ve tescil edilmiş bulunan taşıtları, bu taşıtların cins, nevi, niteliklerini ve kullanım maksatları ile verginin alınmasına esas olabilecek diğer bilgileri ve bunlarda<sup>18</sup> meydana gelen değişiklikleri, kayıt ve tescilin yapıldığı veya değişikliğin meydana geldiği tarihten itibaren bir ay içinde ilgili vergi dairesine bildirmeye mecburdurlar. Bu zorunluluğa uymayan mükellefler hakkında Vergi Usul Kanunu uyarınca usulsüzlük cezası kesilecektir.
- 3. Satış ve devirden önce, ödemeyi gösterir belge isteme mecburiyeti:** MTV taşıt pulu esasına göre tahsil edilen taşıtlar hariç olmak üzere noterler, trafik, belediye veya liman sicil memurları ile Ulaştırma Bakanlığı sivil hava vasıtaları sicil memurları gibi taşıtların her türlü satış ve devir işlemlerini yapanlar, motorlu taşıtların her türlü satış veya devir işlemlerini yapmadan önce, bu taşıtlara ait o güne kadar ödenmemiş motorlu taşıtlar vergileri ile gecikme zamları, gecikme faizleri ve vergi cezalarının ödendiğini gösterir belgeyi istemeye mecburdurlar. Bir başka ifadeyle, yat, kotra ve her türlü motorlu özel tekneler ile uçak ve helikopterlerle ilgili devir ve satışlardan önce belge istenecektir.
- 4. Fenni muayene yapılmadan ve elverişli belgesi verilmeden verginin ödendiğini araştırma mecburiyeti:** Taşıtlarla ilgili fenni muayene komisyonları, liman ve deniz işletme bölge müdürlükleri, belediyeler veya liman başkanlıkları ile Ulaştırma Bakanlığı sivil havacılık genel müdürlüğü taşıtların

---

<sup>17</sup> 5035 Sayılı Kanunun 48/7-e maddesiyle değişen ibare. Geçerlilik:01.01.2004; Yürürlük:02.01.2004

<sup>18</sup> 5035 Sayılı Kanunun 48/7-e maddesiyle değişen ibare. Geçerlilik:01.01.2004; Yürürlük:02.01.2004



fenni muayeneleri yapmadan, denize veya uçuşa elverişli belgelerini vermeden önce, verginin ödenip ödenmediğini araştırmak zorundadırlar<sup>19</sup>. Vergisi ödenmemiş taşıtlara ait fenni muayene yapılamaz, denize ve uçuşa elverişli belgesi verilemez. Bu mecburiyete uymadan işlem yapanlarda, ödenmeyen veya noksan ödenen vergiler ile gecikme zamları, gecikme faizleri ve vergi cezalarından, mükelleflerle birlikte müteselsilen sorumludurlar. Ancak, bunlar sorumlu sıfatı ile ödemek mecburiyetinde kaldıkları vergiler dolayısıyla mükelleflere rücu hakkına sahiptirler.

## **2.2.Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulamasına İlişkin Açıklamalar**

Aşağıda motorlu taşıtlar vergisinin kasko değeri uygulamasına ilişkin açıklamalara yer verilecektir.

### **2.2.1. Motorlu Taşıtlarda Kasko Sigorta Değeri Uygulaması:**

Bilindiği üzere, 14.12.2004 tarihli ve 2004/8327 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı kapsamında Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 5 inci maddesinin (I) sayılı tarifesinde yer alan otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzeri taşıtlar için 2007 ve takip eden yıllarda uygulanacak olan motorlu taşıtlar vergisi tutarlarının, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından, her yıl Ocak ayı itibariyle cinsi, kodu, modeli, markası, tipi ve yaşı esas alınarak yayınlanan ve uygulanması için yetkili sigorta acentelerine bildirilen, "Motorlu Kara Taşıtları Kasko Değer Listesi" nde yer alan kasko sigortası değerlerinin % 5'ini aşması halinde, aynı yaş grubunda bulunan taşıtlara ait vergi tutarları, bir alt kademedeki taşıtlara isabet eden vergi tutarı olarak uygulanacaktır. Bakanlar Kurulu tarafından bu oranı % 4'e indirmeye ve kanuni oranını arttırmaya yetkili kılınmıştır (Atay,2006: 27).

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği 3 ayda bir yayınladığı Motorlu Kara Taşıtları Kasko Değer Listesi ile kasko primine esas olmak üzere araçların piyasa değerlerini açıklamaktadır. Sigorta şirketleri kasko primi hesaplarırken bu listedeki değerleri veri kabul etmektedir (Şanlı,2002:31).

---

<sup>19</sup> 4369 sayılı Kanunun 82/7'nci maddesiyle değişen paragraf Yürürlük; 1.1.1999

Mükelleflerin bu uygulamadan yararlanabilmesi için, otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzeri taşıtların kasko sigortası poliçesine sahip olmaları zorunlu değildir. Uygulama mükelleflerin müracaatı üzerine yapılacaktır (Türmob Sirküler Rapor,2004).

MTVK'nun 5. maddesinde belirtilen taşıtlar (I) sayılı MTV tarifesine göre vergilendirilecektir. Motorlu kara taşıtları listesinde yer almayan taşıtların kasko esas alan sigorta değerleri, yetkili sigorta acentelerinin müracat etmeleri halinde Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından ayrıca belirlenecektir (Atay,2006: 29).

2007 Yılına ilişkin Motorlu Taşıtlar Vergisi Kasko Değeri Uygulaması 28.12.2006 tarihinde Bakanlar Kurulu Tarafından yayınlanan kanuna göre aşağıdaki gibidir (2007 Yılı MTV Tutarları, 2006):

#### **2.2.1.1.Kasko Sigortası Değerin Belirlenmesi**

14.12.2004 tarihli ve 2004/8327 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı kapsamında Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 5 inci maddesindeki (I) sayılı tarifede yer alan otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzeri taşıtların kasko sigortası değerlerinin belirlenmesinde; Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından her yılın Ocak ayından itibaren uygulanmak üzere yayınlanan ve taşıtların cinsi, kodu, modeli, markası, tipi ve yaşı itibariyle kasko sigortası değerlerinin yer aldığı "Motorlu Kara Taşıtları Kasko Değer Listesi" esas alınacaktır (MTV Genel Tebliği, 28 Nolu).

Kasko Değeri, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından hazırlanan araç kasko değer listesine göre tespit edilmektedir. Araç değerinin tespitinde çeşitli kaynaklardan yararlanılmaktadır. Bu kaynaklar Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri birliğinin yayımlandığı Motorlu Kara Taşıtları Kasko Değer Listesi, otomotiv sektörü ile ilgili yayınlar ve otomotiv firmalarının yetkili satıcılarının fiyat listesidir. Türkiye'de az bulunan araçların sigorta bedelleri ise bu kaynakların yetersiz kalması durumunda konu ile ilgili uzmanlardan (eksperten) görüş alınarak belirlenmektedir (www.arabam.e-kolay.net).

Taşıtların kasko sigortasına esas olan değeri; ilgili yılın "Motorlu Kara Taşıtları Kasko Değer Listesi" nde belirtilen değerin üzerinde veya aşağısında olamaz. Kasko sigortası değerinin belirlenmesinde ilgili yılın Ocak ayında yayınlanan "Motorlu Kara Taşıtları Kasko Değer Listesi" nde yer alan değer esas alınacak, kasko sigortası poliçesinde

belirtilen sigorta değerine göre işlem yapılmayacaktır. Herhangi bir neden ile hasarlı duruma gelmiş olan motorlu kara taşıtlarının hasar durumları, motorlu taşıtlar vergisi tutarı için esas alınacak olan kasko sigortası değerinin belirlenmesinde dikkate alınmayacaktır (MTV Genel Tebliği, 28 nolu).

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından her yılın Ocak ayından itibaren uygulanmak üzere yayınlanan "Motorlu Kara Taşıtları Kasko Değer Listesi" nde yer almayan taşıtların kasko sigortasına esas olan değerleri; yetkili sigorta acentelerinin müracaat etmeleri halinde Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından ayrıca belirlenecektir (MTV Genel Tebliği, 28 nolu).

#### **2.2.1.2. Kasko Değerinin Uygulamasında Mükellefler Tarafından Yapılacak Olan İşlemler**

Kasko sigortası değeri uygulamasından yararlanmak isteyen mükellefler, bir örneği tebliğ ekinde yer alan "Motorlu Taşıtlar Vergisi Tutarına Esas Olan Kasko Sigortası Değeri Bildirim Formu"nu yetkili sigorta acentesine düzenlettirerek, motorlu taşıtlar vergisi yönünden bağlı buldukları vergi dairesine söz konusu formu dilekçeye eklemek suretiyle müracaat edeceklerdir (2007 Yılı MTV Tutarları, 2006).

#### **2.2.1.3. Kasko Değerinin Uygulamasında Yetkili Sigorta Acenteleri Tarafından Yapılacak Olan İşlemler**

Mükelleflerin müracaat etmesi halinde; "Motorlu Kara Taşıtları Kasko Değer Listesi" indeki taşıt kasko sigortası değerine göre, yetkili sigorta acenteleri tarafından "Motorlu Taşıtlar Vergisi Tutarına Esas Olan Kasko Sigortası Değeri Bildirim Formu" düzenlenerek, taşıtının kasko sigortası değerinin belirlenmesi için müracaatta bulunan mükellefe verilecektir (2007 Yılı MTV Tutarları, 2006).

"Motorlu Kara Taşıtları Kasko Değer Listesi" nde yer almayan taşıtların kasko sigortasına esas olan değerleri; yetkili sigorta acenteleri tarafından Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği'nden alınarak, "Motorlu Taşıtlar Vergisi Tutarına Esas Olan Kasko Sigortası Değeri Bildirim Formu" düzenlenecektir. Yetkili sigorta acenteleri düzenledikleri "Motorlu Taşıtlar Vergisi Tutarına Esas Olan Kasko Sigortası Değeri Bildirim Formu" nun doğruluğundan, mükellefler ile birlikte sorumludurlar (MTV Genel Tebliği, 28 Nolu).

#### **2.2.1.4. Kasko Değeri Uygulamasında Vergi Daireleri Tarafından Yapılacak Olan İşlemler**

Kasko sigortası değeri uygulamasından yararlanmak için ilgili vergi dairesine müracaatta bulunan mükellefin yetkili sigorta acentesine düzenletmiş olduğu "Motorlu Taşıtlar Vergisi Tutarına Esas Olan Kasko Sigortası Değeri Bildirim Formu" ile ilgili yılın "Motorlu Kara Taşıtları Kasko Değer Listesi" vergi dairesi tarafından karşılaştırılıp, form ile listedeki bilgilerin birbirini tutması halinde, başvuruda bulunan mükellef kasko sigortası değeri uygulamasından faydalandırılacaktır (2007 Yılı MTV Tutarları, 2006).

#### **2.2.1.5. Kasko Sigortası Değerine Göre Motorlu Taşıtlar Vergisi Tutarının Hesaplanması**

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 5 inci maddesinde yer alan (I) sayılı tarifedeki otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzeri taşıtlar için yıllar itibarıyla uygulanacak olan motorlu taşıtlar vergisi tutarlarının kasko sigortası değerlerinin % 5'ini aşması halinde, aynı yaş grubunda bulunan taşıtlara ait vergi tutarları, bir alt kademede bulunan taşıtlara isabet eden vergi tutarı olarak uygulanacaktır (2007 Yılı MTV Tutarları, 2006).

**Örnek:** Motor silindir hacmi 4200 cm<sup>3</sup> olan 1995 model 13 yaşında bir taşıtlın kasko sigortasına esas olan değerinin 40.000 YTL olması halinde,2007 yılında ödenmesi gereken motorlu taşıtlar vergisi tutarı aşağıdaki şekilde hesaplanacaktır.

Taşıtlın kasko sigortasına esas değeri .....40.000 YTL

Taşıtlın kasko sigortasına esas değerinin % 5'i (40.000 X %5=)....2.000 YTL

2007 yılında ödenmesi gereken MTV tutarı .....2.368 YTL

Bir alt kademeye göre ödenmesi gereken MTV tutarı .....1.645 YTL

Örnekte belirtilen taşıtlın, motorlu taşıtlar vergisi tutarı kasko sigortası değerinin % 5'ini aştığından, ödenecek olan motorlu taşıtlar vergisi tutarı, taşıtlın yer aldığı (I) sayılı tarifedeki motor silindir hacmi 4001 cm<sup>3</sup> yukarısı ve 12-15 yaş grubunun yer aldığı

kademenin bir alt kademesi olan 3501-4000 cm<sup>3</sup> arası ve 12-15 yaş grubu için ödenmesi gereken 1.645 YTL olacaktır.

### **2.2.2. Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulaması**

Literatürde ek motorlu taşıtlar vergisi iki defa uygulamaya konmuştur. Bunlardan ilki 1999 yılında yaşanan depremde oluşan zararları karşılanması sebebiyle gelir toplanması amacıyla çıkartılmıştır. İkincisi ise 03.04.2003 yılında ekonomik istikrar sağlanması amacıyla ek vergi konulmuştur.11.09.2003 tarihinde 25580 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlükten kaldırılmıştır.

#### **2.2.2.1. 1999 Yılında Uygulanan Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi**

26.11.1999 tarihinde 4481sayılı kanunla, 23888 sayılı resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (MTV Mevzuatı, 2007).

Bu hükümlere göre ek motorlu taşıtlar vergisi ile ilgili uygulamaların aşağıdaki şekilde yapılması gerekmektedir.

##### **2.2.2.1.1. Verginin Konusu ve Mükellefi**

Aşağıda sırasıyla verginin konusu ve mükellefi incelenecektir.

###### **2.2.2.1.1.1. Verginin Konusu:**

26.11.1999 tarihli ve 4481 sayılı Kanunun 7. maddesi hükmü gereğince, 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 5 ve 6. maddesinde yer alan (I), (II), (III) ve (IV) sayılı tarifelere göre vergiye tabi olan ve bu Kanunun, yayımlandığı 26.11.1999 tarihinde ilgili sicilde kayıtlı bulunan taşıtlar, bir defaya mahsus olmak üzere, 1999 yılı için tahakkuk ettirilen motorlu taşıtlar vergisi tutarı kadar, ek motorlu taşıtlar vergisine tabi olacaktır (MTV Mevzuatı,2007).

Bu tarihten sonra ilgili sicile kayıt edilecek olan taşıtlar ise ek motorlu taşıtlar vergisine tabi olmayacaktır(Md.7).

#### **2.2.2.1.1.2. Verginin Mükellefi:**

Ek motorlu taşıtlar vergisinin mükellefi, bu Kanunun yürürlüğe girdiği 26.11.1999 tarihi itibarıyla trafik, belediye veya liman sicili ile Ulaştırma Bakanlığınca tutulan Sivil Hava Vasıtaları Sicilinde adlarına motorlu taşıt kayıt ve tescil edilmiş bulunan gerçek ve tüzel kişilerdir(MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri).

Bu nedenle; taşıt noter senedi ile satılmış ancak, ilgili sicilde değişiklik yapılmamış ise ek motorlu taşıtlar vergisinin mükellefi, ilgili sicilde adına motorlu taşıt kayıt ve tescilli olan kişidir.

#### **2.2.2.1.2.İstisna Ve Muafiyetler**

Bilindiği üzere 4481 sayılı Kanun, 17.8.1999 ve 12.11.1999 tarihlerindeki deprem afetine maruz kalan Kocaeli, Sakarya, Yalova ve Bolu illerinin merkez ve ilçelerine yeni ihdas olunan vergilerden genel anlamda muafiyet ve istisnalar tanımaktadır. Ayrıca, bu Kanunla getirilen vergilerin niteliklerine göre ve özel durumlar dikkate alınarak Kanun maddelerinde de bazı özel istisna ve muafiyetler düzenlenmektedir (MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri).

Buna göre Kanunun 7. maddesinin ikinci fıkrasında, ek motorlu taşıtlar vergisine tabi tutulmayacak taşıtlar belirlenmiş, diğer taraftan Kanunun 3. maddesinde yer alan muafiyet hükümlerinin bu vergi itibarıyla de geçerli olacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla ek gelir ve ek kurumlar vergisinden muaf olanlar ek motorlu taşıtlar vergisinden de muaf olacakları için, bu vergilerin uygulanmadığı Kocaeli, Sakarya, Yalova ve Bolu illerinin merkez ve ilçelerinde kayıt ve tescil edilmiş taşıtlardan ek motorlu taşıtlar vergisinin de aranmayacağı tabiidir (MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri).

Öte yandan Kanunun 7. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca, yukarıda sayılan iller dışındaki yerlerde kayıt ve tescil edilmiş bulunan ve 17.8.1999 veya 12.11.1999 tarihlerinde meydana gelen depremde (MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri, Ak,1999: 52);

1. Varlıklarının en az yüzde onunu kaybedenlerin taşıtları,
2. Eşini veya birinci derece kan hısımlarından birini kaybedenlerin taşıtları,

3. Depremde hasar gördüğü tevsik edilebilen taşıtlar, ek motorlu taşıtlar vergisine tabi değildir.

Varlıklarının yüzde onunu, eşini veya birinci derece kan hısımlarından birini (çocuklarını, anne veya babasını) kaybetmeleri nedeniyle ek motorlu taşıtlar vergisi muafiyetinden yararlanacak olanlar ile taşıtları deprem nedeniyle hasar görenler durumu ilgili vergi dairesine bir dilekçe ile bildireceklerdir. Diğer yandan (a) ve (c) paragraflarında belirtilen hasarlar il veya ilçe idare kurul kararları ile belgelendirilecektir (MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri).

Ayrıca, münhasıran yolcu ve yük taşıma faaliyetinde bulunanların, taşımacılık faaliyetinde kullandıkları taşıtlar ile 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 4. maddesinde yer alan muafiyet ve istisna hükümleri kapsamına giren taşıtlar da ek motorlu taşıtlar vergisine tabi tutulmayacaktır (MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri).

#### **2.2.2.1.3.Verginin Ödenmesi**

Bu Kanunun yürürlüğe girdiği 26.11.1999 tarihi itibarıyla ilgili sicillerde adlarına taşıt kaydı bulunan gerçek ve tüzel kişiler, bu taşıtlarından dolayı 1999 yılı için tahakkuk ettirilen motorlu taşıtlar vergisinin tamamı kadar olan bu vergiyi, ek motorlu taşıtlar vergisi olarak, iki eşit taksitte ödeyeceklerdir (MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri).

Ek motorlu taşıtlar vergisinin birinci taksiti, bu Kanunun yayımını izleyen ayın sonu olan 31.12.1999, ikinci taksiti ise 31.3.2000 tarihi mesai saati sonuna kadar, taşıtın kayıt ve tescilin yapıldığı yerin vergi dairesine veya Maliye Bakanlığınca tahsil yetkisi verilen banka şubelerine ödenecektir.

Ancak, motorlu taşıtlar vergisinin 1999 yılı son altı aylık dönemi içerisinde ilgili sicillere yeni olarak ilk defa kayıt edilen taşıtlar için tahakkuk eden 1999 yılı motorlu taşıtlar vergisi, ikinci altı aylık döneme ilişkin olduğundan, bu taşıtların ek motorlu taşıtlar vergisi de, altı aylık döneme isabet eden motorlu taşıtlar vergisi miktarı kadar olacak ve iki eşit taksitte yukarıda belirtildiği şekilde ödenecektir (MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri).

Öte yandan; ödenen ek motorlu taşıtlar vergisi, aynı Kanunun 10. maddesinin (c) bendi hükmü gereğince, gelir ve kurumlar vergisi uygulamasında gider olarak kabul edilmeyecektir (MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri).

#### **2.2.2.2. 2003 Yılında Uygulanan Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi**

4837 sayılı Ekonomik İstikrarı Sağlamak İçin Ek Vergiler Alınması Hakkında Kanun, 11.04.2003 günü 25076 sayılı resmi gazetede yayımlanarak aynı gün yürürlüğe girmiştir. Ekonomik İstikrarın Sağlanması İçin Ek vergiler Alınması Hakkındaki Kanun ile ihdas olunan vergilerden birisi de “Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi” dir .03.04.2003 tarih ve 4837 sayılı ekonomik istikrar sağlamak için Ek vergilerin alınması hakkındaki kanunun 1. maddesiyle getirilen Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin iptal gerekçesi ise; "11 Nisan'dan (ek vergilerin yürürlüğe girdiği tarihten) sonra alınan araçlardan ek vergi alınmaması Anayasa'nın eşitlik ilkesine aykırı olduğu" görüşüne dayandırılmıştır. (Bayraktar,2003: 58; Apak,2003).

Anayasa Mahkemesinin iptal kararı üzerine hükümet, doğan boşluğu doldurmak için iptal edilen maddenin içeriğinin 11 Nisan'dan sonra alınan araçları da kapsayacak “Taşıtlar Vergisi” adı altında yeni bir vergi ihdas edilmiştir (Apak,2003).

Bunun üzerine T.B.M.M. de kabul edilen 07.08.2003 tarih 4962 sayılı yasa ile taşıtlar vergisi adı altında söz konusu vergi yeniden yürürlüğe konulmuştur. Belirtilen yasanın 21. maddesi gereğince, yasanın yayımı tarihi olan 07.08.2003 tarihinde vergi mükellefler adına tahakkuk ve tebliğ edilmiş olup 30 Eylül 2003 tarihine kadar ödenmek durumundadır (Cabar,2003; Apak,2003).

Bu kanuna eklenen 21 inci madde hükmü yeni “Taşıtlar Vergisi” ile ilgili uygulamalar aşağıdaki gibi düzenlemiş bulunmaktadır.

##### **2.2.2.2.1.Verginin Konusu**

3.4.2003 tarihli ve 4837 sayılı Kanunun 1 inci maddesi hükmü gereğince, 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 5 ve 6 ncı maddelerinde yer alan (I), (II), (III) ve (IV) sayılı tarifelere göre vergiye tabi olan ve bu Kanunun yayımlandığı 11.4.2003 tarihinde ilgili sicilde kayıtlı bulunan taşıtlar bir defaya mahsus olmak üzere, 2003 yılı



için tahakkuk ettirilen motorlu taşıtlar vergisi tutarı kadar, ek motorlu taşıtlar vergisine tabi olacaktır. Bu tarihten sonra ilgili sicile kayıt edilecek olan taşıtlar ise ek motorlu taşıtlar vergisine tabi olmayacaktır.

#### **2.2.2.2.2. Verginin Mükellefi**

Ek taşıt vergisinin mükellefi, bu kanunun yürürlüğe girdiği 07.08.2003 tarihi itibariyle trafik, belediye veya liman sicili ile Ulaştırma Bakanlığı tarafından tutulan sivil hava vasıtaları siciline kayıt ve tescil edilen veya noter satış sözleşmesiyle sahip olunan taşıtlar ile bu Kanunun yayımı tarihinden 31.12.2003 tarihine kadar söz konusu sicillerde adlarına ilk defa taşıt kayıt ve tescil edilecek olan gerçek ve tüzel kişilerdir (4837 sayılı ek MTV kanunu).

Kanunun yayım tarihinde veya bu tarihten sonra adlarına ilk defa taşıt tescil edilmiş bulunan kişiler verginin mükellefidir.

#### **2.2.2.2.3. Verginin Tahakkuku, Tebliği Ve Ödenmesi**

Taşıtların kayıt ve tescilinin yapıldığı yerin vergi dairesi tarafından bu Kanunun yayımı tarihinde, bu tarihten 31.12.2003 tarihine kadar ilgili sicillere ilk defa kayıt ve tescil edilecek olan taşıtlar için ise kayıt ve tescilin yapıldığı tarihte tahakkuk ettirilmiş ve tebliğ edilmiş sayılır (4837 sayılı ek MTV kanunu).

Ek motorlu taşıtlar vergisi mükellefleri, 2003 yılı için adlarına tahakkuk ettirilen motorlu taşıtlar vergisi tutarı kadar ek motorlu taşıtlar vergisini, bir defaya mahsus ve iki eşit taksitte olmak üzere birinci taksiti 2003/Mayıs ayında, ikinci taksiti ise 2003/Ekim ayında taşıtların kayıtlı olduğu yerin vergi dairesine veya Maliye Bakanlığı tarafından motorlu taşıtlar vergisi tahsiline yetki verilen banka şubelerine ödeyeceklerdir (Ek MTV Genel Tebliği,2003).

Ödeme dönemi içerisinde ilişik kesme işleminin yapılması halinde; taşıtların vergisi bu işlemin yapılmasından önce ödenecektir .

Daha önce (03.04.2003 tarihli ve 4837 sayılı Kanun hükümlerine göre) “Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi” nin birinci taksitini veya birinci ve ikinci taksitini birlikte ödeyen mükelleflerin ödedikleri tutarlar, mükelleflerin bu konuda herhangi bir müracaatına gerek olmaksızın, ödenecek olan yeni “Taşıtlar Vergisi” ne mahsup edilmiş sayılacaktır.

Ek motorlu taşıtlar vergisi, MTV'ne tabi olan ve 11 Nisan 2003 tarihinde ilgili sicilde kayıt ve tescili bulunan taşıtlar için ödenecek. 11 Nisan 2003 tarihinden önce ilgili sicilden kaydı silinmiş olan taşıtlar ile bu tarihten sonra ilk defa ilgili sicile kayıt ve tescil edilen taşıtlar için ek MTV ödenmeyecektir (Özcan,2003).

Ancak, ek motorlu taşıtlar vergisini ödeyen mükelleflerden bu Kanunun yayımı tarihinden önce söz konusu taşıtlarını satmış olup yerine başka bir taşıt satın almış olmaları halinde; satmış oldukları taşıttan dolayı ödemiş oldukları ek motorlu taşıtlar vergisinin, satın alınan taşıtla ilgili olarak ödenmesi gereken taşıt vergisine mahsup edilebilmesi için mükelleflerin ilgili vergi dairesine müracaatta bulunmaları gerekmektedir (Seviğ,2003).

#### **2.2.2.2.4. İstisna Ve Muafiyetler**

Söz konusu düzenlemeye ilişkin gerekli açıklamalar, Maliye Bakanlığınca çıkarılan 2 Seri No.lu Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği ile yapılmıştır. Mezkûr Tebliğ'e göre mükelleflerin ek MTV'den müstesna olmaları belli şartlara bağlanmıştır. Buna göre motorlu taşıtlar vergisi istisna uygulamasının esasları aşağıdaki şekilde olacaktır;

“1. Depremin meydana geldiği 01.05.2003 tarihinde Bingöl ili trafik tescil kuruluşunda kayıt ve tescilli olan taşıtlar ek motorlu taşıtlar vergisine tabi değildir.

2. Depremin meydana geldiği 01.05.2003 tarihinde Bingöl ili merkez ve ilçelerinde ikametgâhının bulunduğu tevsiki şartı ile Bingöl ili trafik tescil kuruluşu dışındaki diğer illerde kayıt ve tescilli olan taşıtlar ek motorlu taşıtlar vergisine tabi tutulmayacaktır. Bu istisna hükmünden yararlanacak olanlar tarafından; depremin meydana geldiği tarihte Bingöl ili merkez ve ilçelerinde ikametgâhının bulunduğu ilişkin ikamet edilen mahallenin muhtarından onaylı "ikametgâh ilmühaberi" ile birlikte, Bingöl ili merkez ve ilçelerine ait 01.05.2003 tarihini veya bir önceki son dönemi kapsayan elektrik, su veya telefon faturalarından birisinin veya görev yapılan kurumdan alınan resmi yazının, taşıtın kayıt ve tescilli olduğu ilin motorlu taşıtlar vergisini tarh, tahakkuk ve tahsile yetkili olan vergi dairelerine tevsik edilmesi gerekmektedir.”

Yukarıdaki şartları taşıyan mükellefler, Bingöl merkez ve ilçelerinde meydana gelen deprem dolayısıyla ek MTV'den müstesna sayılacaklardır (Atay ve Yazıcı,2003).

197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 4 üncü maddesinde yer alan istisnalar taşıt vergisi için de uygulanacaktır.

#### **2.2.2.2.5. Mahsup, İade Ve Terkin**

4837sayılı kanun ile yapılan düzenleme ile getirilen ek taşıt vergisinin ilk taksiti mükelleflerin çoğu tarafından ödenmiştir. Anayasa mahkemesi tarafından bu kanunun iptali ile vergisini ödeyen mükellefler tarafından mağduriyet söz konusu olmuştur. Yeni getirilen düzenleme ile ek vergiyi ödeyen mükelleflerin ödediği tutarlar, ödenecek taşıt vergisine mahsup edilmiş sayılacaktır (Ek MTV Genel Tebliği, 2003), .

Yasal düzenleme gereği olarak taşıt vergisi yükümlüsü olmamaları nedeniyle mahsup işlemi yapılamayanların Ekonomik İstikrarı Sağlamak İçin Ek Vergiler Alınması Hakkındaki yasa hükümlerine göre ödemiş oldukları ek motorlu taşıtlar vergisi, yükümlüleri tarafından talep edilmesi halinde iade edilecektir (Ek MTV Genel Tebliği, 2003).

Aynı taşıt için daha önce vergi ödenmiş ise ödenen vergi, vergi dairesi tarafından otomatik olarak mahsup edilecektir (Bayrakdar,2003).

Ancak, ek motorlu taşıtlar vergisini ödeyen mükelleflerden bu Kanunun yayımı tarihinden önce söz konusu taşıtlarını satmış olup yerine başka bir taşıt satın almış olmaları halinde; satmış oldukları taşıttan dolayı ödemiş oldukları ek motorlu taşıtlar vergisinin, satın alınan taşıtla ilgili olarak ödenmesi gereken taşıt vergisine mahsup edilebilmesi için mükelleflerin ilgili vergi dairesine müracaatta bulunmaları gerekmektedir (Ek MTV Genel Tebliği, 2003).

4962 sayılı Kanunun yayımı tarihi olan 07.08.2003 itibarıyla ödenmemiş olan eski “Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi” ise terkin edilecektir (Yerine yenisi getirildiğinden.) (Apak,2003; Bayrakdar,2003).

#### **2.2.2.2.6.Verginin Gider Yazılması**

4942 sayılı kanunla getirilen ek motorlu taşıtlar vergisini ödeyen mükellefler ödemiş oldukları vergi tutarlarını ticari, zirai ve mesleki kazançların tespitinde gider olarak dikkate alabilirler (Ek MTV Genel Tebliği, 2003).

Ticari, zirai işletmeye dahil bulunanlarla serbest meslek erbabı ödemiş bulunduğu taşıt vergisini giderleştirebilecektir (Seviğ,2003).

#### **2.2.3. LPG’li Araçlarda Motorlu Taşıtlar Vergisi**

Türkiye petrol ürünleri yönünden tamamen dışa bağımlı bir konumdadır. Son yıllarda, dünya ham petrol fiyatlarındaki aşırı artışa, Akaryakıt Tüketim Vergisindeki artış da eklenince ve benzin fiyatlarındaki artış ve enflasyon eklenince otomobil kullanımındaki maliyet gittikçe artmıştır. Bu durumda araç sahiplerini benzine nazaran çok daha ucuz olan Likit Petro Gaz (LPG) kullanımına yöneltmiştir.

Bu tüketim eğilimi karşısında araçlarda benzin yerine LPG yakıtı kullanılmaya başlanmıştır. Resmi izin çıkmasıyla taşıtlarda yakıt sistemlerinin LPG’ ye dönüştürülmesi ile birlikte, LPG satışları hızla artmış aynı ölçüde benzin satışları düşmüştür. Buda benzin satıcılarının gelirini ve dolayısıyla devletin vergi gelirlerini düşürmeye başlamıştır.

Bu yeni arayışlar neticesinde hükümet KDV Kanunu ile Harçlar Kanunundaki yetkiden hareketle, 05.07.2000 tarihli bakanlar kurulu kararıyla oto gaz istasyonlarındaki LPG satışlarına uygulanan KDV oranını %40 arttırmıştır. Aynı zamanda LPG’li taşıtların teknik muayene harçlarını da arttırmıştır (Pehlivan,2001: 110).

Ayrıca aynı bakanlar kurulu kararıyla (I) sayılı tarifede yer alan LPG yakıtı kullanan taşıtlar için tarifede belirlenen vergi miktarlarına aşağıda belirtilen ilavelerin yapılacağı hükme bağlanmıştır (Ergenç,2001: 103).

**Tablo 17: LPG'li Araçlarda Uygulanacak İlave Vergi Miktarı**

Otomobilin Net Ağırlığı	Uygulanacak Miktar
950 kg ve daha aşağısı için vergi miktarı	4 katı
951-1200 kg'a kadar	2,7 katı
1201-1600 kg'a kadar	1,7 katı
1601-1800kg	0,7 katı
1801 kg ve yukarısı için	0,5 katı

**Kaynak:** Ergenç,2001: 103, Can ve Kavak,2003: 79

Yine aynı kararlar ile ilave edilen bu vergi miktarlarının LPG yakıtı kullanan taşıtlar için %50 nispetinde indirimli olarak dikkate alınacağı hükme bağlanmıştır (Ergenç,2001: 103).

197 sayılı Kanununun 5 ve 6. maddelerinde yer alan (I), (II), (III) ve (IV) sayılı tarifelerdeki vergi miktarları 30.11.2000 tarihli ve 2000/1699 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile % 75 oranında artırılmış ve LPG yakıtı kullanan taşıtlar ile kullanım amaçları da dikkate alınarak 2001 yılı için ödenecek motorlu taşıtlar vergisi belirlenmiştir.

Buna göre, motorlu taşıtlar vergisi 1.1.2001 tarihinden itibaren aşağıdaki tarifelere göre tahsil edilecektir<sup>20</sup>.

<sup>20</sup> 17 nolu motorlu taşıtlar vergisi genel tebliği ile 22.12.2000 tarih ve 24268 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

**Tablo 18: Taşıtların Kullandığı Yakıt Türüne Göre Ödeyecekleri Vergi Tutarları**

VERGİLENDİRME UNSURU		TAŞITLARIN YAŞLARINA (MODEL YILLARI), LÜKS DERECELERİNE, YAKIT KULLANIMINA VE KULLANIM AMACINA GÖRE ÖDENECEK YILLIK VERGİLER					
NET AĞIRLIK (KG)	MOTOR SİLİNDİR HACMİ (CM3) VE YAKIT KULLANIMI	1-3 yaş	4-6 yaş	7-11 yaş	12-15 yaş	16 ve yukarı	
		TL. 2001-1999	TL. 1998-1996	TL. 1995-1991	TL. 1990-1987	yaş TL 1986-....	
950 kg ve aşağısı	1600 cm <sup>3</sup> ve aşağısı	Normal *	63.920.000	63.920.000	31.880.000	31.880.000	6.870.000
		LPG'li **	319.600.000	319.600.000	159.400.000	159.400.000	34.350.000
		LPG'li T.O ve D.O ***	191.760.000	191.760.000	95.640.000	95.640.000	20.610.000
	1601 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	Lüks ****	95.880.000	63.920.000	31.880.000	31.880.000	6.870.000
		LPG'li *****	479.400.000	319.600.000	159.400.000	159.400.000	34.350.000
		LPG'li T.O ve D.O *****	287.640.000	191.760.000	95.640.000	95.640.000	20.610.000
951-1200 kg'a kadar	1600 cm <sup>3</sup> ve aşağısı	Normal *	97.280.000	97.280.000	48.440.000	48.440.000	10.950.000
		LPG'li **	359.930.000	359.930.000	179.220.000	179.220.000	40.510.000
		LPG'li T.O ve D.O ***	228.600.000	228.600.000	113.830.000	113.830.000	25.730.000
	1601 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	Lüks ****	145.920.000	97.280.000	48.440.000	48.440.000	10.950.000
		LPG'li *****	539.900.000	359.930.000	179.220.000	179.220.000	40.510.000
		LPG'li T.O ve D.O *****	342.910.000	228.600.000	113.830.000	113.830.000	25.730.000
1201-1600 kg'a kadar	1600 cm <sup>3</sup> ve aşağısı	Normal *	161.750.000	161.750.000	80.720.000	80.720.000	19.530.000
		LPG'li **	436.720.000	436.720.000	217.940.000	217.940.000	52.730.000
		LPG'li T.O ve D.O ***	299.230.000	299.230.000	149.330.000	149.330.000	36.130.000

		Lüks ****	323.500.000	242.620.000	80.720.000	80.720.000	19.530.000
	1601 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	LPG'li *****	873.450.000	655.070.000	217.940.000	217.940.000	52.730.000
		LPG'li T.O ve D.O *****	598.470.000	448.840.000	149.330.000	149.330.000	36.130.000
1601-1800 kg'a kadar	1600 cm <sup>3</sup> ve aşağısı	Normal *	324.830.000	324.830.000	161.750.000	161.750.000	40.160.000
		LPG'li **	552.210.000	552.210.000	274.970.000	274.970.000	68.270.000
		LPG'li T.O ve D.O ***	438.520.000	438.520.000	218.360.000	218.360.000	54.210.000
	1601 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	Lüks ****	974.490.000	649.660.000	242.620.000	161.750.000	40.160.000
		LPG'li *****	1.656.630.000	1.104.420.000	412.450.000	274.970.000	68.270.000
		LPG'li T.O ve D.O *****	1.315.560.000	877.040.000	327.530.000	218.360.000	54.210.000
1801 kg ve daha yukarı	1600 cm <sup>3</sup> ve aşağısı	Normal *	650.750.000	650.750.000	324.830.000	324.830.000	80.720.000
		LPG'li **	976.120.000	976.120.000	487.240.000	487.240.000	121.080.000
		LPG'li T.O ve D.O ***	813.430.000	813.430.000	406.030.000	406.030.000	100.900.000
	1601 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	Lüks ****	1.952.250.000	1.301.500.000	487.240.000	324.830.000	80.720.000
		LPG'li *****	2.928.370.000	1.952.250.000	730.860.000	487.240.000	121.080.000
		LPG'li T.O ve D.O *****	2.440.310.000	1.626.870.000	609.050.000	406.030.000	100.900.000

**Kaynak:** 17 Nolu MTV Tebliği, 2000<sup>21</sup>

<sup>21</sup> YUKARIDAKİ TABLODA GÖSTERİLDİĞİ ÜZERE:

NORMAL (\*) : Motor silindir hacmi 1600 cm<sup>3</sup> ve altında olan otomobil ve arazi taşıtları ile kaptıkaçtı, panel ve münhasıran yük taşımaya mahsus arazi taşıtlarıdır.

Anlaşılabacağı üzere LPG yakıt türü olarak otomobillerde kullanılmaktadır. MTV Kanununun (I) sayılı tarifesinde yer alan vergi miktarları, otomobillerin ağırlığına göre düzenlenmiştir. Bu tarifeye giren otomobillerin ağırlığı arttıkça vergi miktarı da artmaktadır. Bu nedenle değeri yüksek olan otomobillerden, değeri düşük olanlardan daha fazla vergi almak vergi adaletine uygundur (Pehlivan,2001: 111).

#### **2.2.4.Trafikten Çekilen Araçlarda Motorlu Taşıtlar Vergisi**

Karayolları trafik yönetmeliğinde değişiklik yapılmasına dair yönetmeliğin yürürlüğe girdiği 05.07.2003 tarihinden itibaren trafikten çekme belgesi alınan araçların tescil kayıtlarının silinmesi ve tescil kayıtlarının silindiğinin trafik tescil kuruluşlarınca ilgili vergi dairelerine bildirilmesi halinde; tescil kaydının silindiği tarihi takip eden dönemin başından itibaren MTV kanununun 8. maddesi hükmü gereğince, bu araçlardan dolayı MTV mükellefiyeti sona erdirilecektir. Bu araçların tekrar trafiğe çıkması durumunda mükellefiyet yeniden başlayacaktır. Mükellefiyetin sona erdiği tarih ile mükellefiyetin başladığı tarih arasında geçen dönemler için MTV tahakkuku yapılmayacaktır (Sevinç,2005).

---

LPG'li (\*\*): Motor silindir hacmi 1600 cm<sup>3</sup> ve altında olan ve LPG yakıtı kullanan otomobil ve arazi taşıtları ile kaptıkaçtı, panel ve münhasıran yük taşımaya mahsus arazi taşıtlarıdır.

LPG'li Taksi ve Diğer Otomobiller (\*\*\*) : Motor silindir hacmi 1600 cm<sup>3</sup> ve altında olan LPG yakıtı kullanan, taksimetre veya tarife ile yolcu taşıyan taksi otomobilleri ile adam başına ücretli yolcu taşıyan dolmuş otomobilleridir.

LÜKS (\*\*\*\*) : Motor silindir hacmi 1601 cm<sup>3</sup> ve üstünde olan otomobil ve arazi taşıtları ile yük ve yolcu taşıyabilen iki ve daha fazla sıralı oturma yeri bulunan açık kasalı olan arazi taşıtlarıdır.

LPG'li (\*\*\*\*\*) : Motor silindir hacmi 1601 cm<sup>3</sup> ve üstünde olan ve LPG yakıtı kullanan otomobil ve arazi taşıtları ile yük ve yolcu taşıyabilen iki ve daha fazla sıralı oturma yeri bulunan açık kasalı olan arazi taşıtlarıdır.

LPG'li Taksi ve Diğer Otomobiller (\*\*\*\*\*) : Motor silindir hacmi 1601 cm<sup>3</sup> ve üstünde olan ve LPG yakıtı kullanan taksimetre veya tarife ile yolcu taşıyan taksi otomobilleri ile adam başına ücretle yolcu taşıyan dolmuş otomobilleridir.



## **BÖLÜM 3: AB ÜLKELERİNDE MTV UYGULAMASI VE TÜRKİYE İLE KARŞILAŞTIRILMASI: MALİ GÜÇ İLKESİ AÇISINDAN MTV'NİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

Bu bölüm başlıca iki kısım olarak incelenecektir. Birinci kısımda AB'de MTV uygulamaları ve Türkiye ile karşılaştırılması ve değerlendirilmesi yer alacaktır. İkinci kısımda ise mali güç ilkesi açısından motorlu taşıtlar vergisinin değerlendirilmesi yapılacaktır.

### **3.1.AB'de MTV Uygulaması Ve Türkiye'deki MTV Uygulaması İle Karşılaştırılması**

Bu kısımda AB ülkelerinde motorlu taşıtlar üzerindeki vergi yükü, bazı AB üye ülke örnekleri, AB ülkelerinde taşıt vergilerinin genel vergiler içindeki oranı ve Türkiye ile karşılaştırılması yapılarak çeşitli önerilere yer verilecektir.

#### **3.1.1. AB Ülkelerinde Taşıtlar Üzerindeki Vergi Yükü**

AB ülkelerinde, taşıtlar üzerindeki vergi yükünü oluşturulan özellikleri, vergi özelliklerine göre üçe ayrılmaktadır (Kulu,2002: 85-86):

1. Satın alma sırasında ödenen vergiler (KDV veya satış vergisi, taşıt alım vergisi, diğer vergi vb ödemeler),
2. Taşıt sahipliğinden doğan vergiler (MTV, taşıt sigortalarına bağlı vergiler, diğer vergi vb ödemeler),
3. Taşıtlar üzerinde dolaylı etkisi olan bütün vergilerdir (akaryakıttan alınan özel tüketim vergisi vb. vergiler, otoyollardan alınan vergiler, diğer vergi vb. ödemeler).

AB'de, taşıtların vergilendirilmesi ile ilgili olarak üye ülkeler arasında bir uyumlaştırma bulunmamaktadır. Dolayısıyla, üye ülkelerin çoğunda farklı isim, içerik ve kapsamda motorlu taşıtlar vergisi uygulaması görülmektedir. Yani üye ülkeler arasında bu anlamda oldukça farklı uygulamalar bulunmaktadır (Karabacak,2004).

Taşıtlar üzerindeki vergileme genellikle farklı ve çok sayıda uygulamaya konu olduğundan, bazı fon veya harç ödemelerinin de sonuçları itibariyle vergi olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. AB üyesi ülkeler taşıt vergilendirmesinde (zorunlu AB kurallarına uymak koşuluyla) kendilerine özgü vergi yapısına sahiptirler (Kulu,2002: 86).

AB hukukunda, Katma Değer Vergisi'nin aksine, uyumlaştırılmış bir MTV sistemi bulunmamaktadır. Üye ülkeler arasında farklı kriterlere göre vergileme esastır. Örneğin: Belçika, Almanya, İspanya, Yunanistan, İrlanda, Lüksemburg, Portekiz de silindir hacmine, İtalya da aracın km esasına(birinci/ikinci el olması), Hollanda, Finlandiya, İsveç te ağırlık esasına, Danimarka da akaryakıt tüketimine, İngiltere de karbondioksit emisyonuna dayalı bir MTV sistemi vardır. Fransa'da ise ticari taşıma araçlarından motor gücüne göre alınan bir vergi söz konusudur (Yaltı,2004 ve Gürsoy,2006).

Bütün üye ülkelerde Avrupa topluluğu KDV rejimine göre yeni araçlardan elde edilen kazançlara KDV uygulanmaktadır. Uygulanan bu oran üye ülkeler arasında %16 ve %25 arasında değişmektedir. En yüksek KDV oranların uygulandığı ülkeler Danimarka, İsveç ve Finlandiya'dır (European Commission, 2002:27).

Aşağıdaki tabloda üye ülkelerdeki uygulanmakta olan vergi türleri verilmiştir:

**Tablo 19: AB Ülkelerinde Uygulanan Vergiler:**

Üye Ülkeler	Satın Almaya Bağlı Vergiler			Malikliğe Bağlı Ver.		Taşıtlarda Dolaylı Diğ. Ver	
	KDV	TAV	Tescil Harç	MTV	Sigorta Ver.	Yakıt ÖTV	Yol Vergi
Belçika	*	*	*	*	*	*	
Almanya	*		*	*	*	*	
Danimarka	*	*	*	*	*	*	*
İspanya	*	*	*	*	*	*	*
Yunanistan	*	*		*	*	*	*
Fransa	*	*		*	*	*	*
İtalya	*	*	*	*	*	*	*
İrlanda	*	*		*	*	*	*
Lüksemburg	*		*	*	*	*	
Hollanda	*	*	*	*	*	*	
Avusturya	*	*		*		*	*
Portekiz	*	*	*	*		*	*
Finlandiya	*	*		*	*	*	
İsveç	*	*	*	*		*	*
İngiltere	*			*	*	*	*

**Kaynak:** Kulu,2002: 86<sup>22</sup>

<sup>22</sup> Tabloda (\*) işareti ile gösterilen kısım ilgili verginin ülke için uygulandığını göstermektedir.

AB ülkelerinde alınan Motorlu Taşıtlar Vergisi Türkiye’de alınanın çok altındadır. Kişi başına düşen milli geliri Türkiye’nin 5–10 katı olan AB ülkelerinde, ödenen taşıt vergisi Türkiye’dekinin onda biri kadardır (Kızılot ve diğerleri,2006).

Yine AB ülkelerindeki MTV oranları aşağıdaki tablodaki gibi gösterilmiştir:

**Tablo 20: 12 AB Ülkesinde 2004 Yılı Ortalama MTV (EURO):**

Araç Türü	Avust.	Belç.	Alm.	Danim.	Finlan.	Fran.	italya	Hollan.	Port.	İsp.	İsveç	İng.
Mini	82	167	81	81	43	56	99	312	16	96	118	154
Orta	207	259	128	215	82	105	187	556	38	160	147	156
Lüks	518	1.142	272	633	126	859	484	1.075	198	286	162	229
Spor	426	300	117	284	78	466	308	522	83	147	118	181

**Kaynak:** Kızılot ve Diğerleri, 2006

Bilindiği gibi, AB kurallarında sadece araçların vergilendirmesi konusunda bir vergilendirme rejimi bulunmamaktadır. Genel olarak satın almalar sırasında KDV ve Türk vergi sisteminde taşıt alım vergisi olarak tanımladığımız tescil vergisi uygulanmaktadır. Katma değer vergisi konusunda çok ayrıntılı AB hükümleri mevcut iken, taşıt alım vergisi konusunda özel düzenlemeler yoktur. Tescile bağlı harç ve fonlar da esasında satın almaya bağlı vergilerden sayılmaktadır. Kullanmaya bağlı olarak alınan vergiler ve araç sigorta primlerine bağlı vergiler konusunda ÖTV ve KDV benzeri geniş düzenlemeler AB vergi hukukunda yapılmamıştır. Dolaylı etkileri olan akaryakıt ve yol vergilerinden ise özellikle akaryakıttaki ÖTV konusunda AB direktifleriyle ayrıntılı düzenlemeler yapılmıştır (Kulu,2002,87).

Yolcu araçlarında uygulanan mülkiyet vergileri ise, genellikle motor gücü, araç yaşı ve ağırlığı, enerji tüketimi, benzin tipi ve tescil bölgesine göre değişim göstermektedir (European Commission, 2002:27).

AB ülkelerinde uygulanan ÖTV, KDV Türkiye’de uygulanmakta olanların çok altındadır. AB ülkelerinde uygulanmakta olan %25’i aşmamaktadır. Aşağıdaki tabloda

Türkiye ve diğer bazı AB ülkelerinde ki otomobil alımına ilişkin KDV ve ÖTV oranları verilmiştir.

**Tablo 21: Bazı AB Ülkelerinde Otomobil Alımına İlişkin Vergiler:**

	Türkiye	İsveç	İspanya	Belçika	Fransa	İtalya	İngiltere	Almanya
<b>ÖTV vs.</b>	%37-84	%0	%7	%1	%1	%0	%0	%0
<b>KDV</b>	%18	%25	%16	%21	%20	%20	%18	%16
<b>TOPLAM</b>	%61.6-117.1	%25	%23	%22	%21	%20	%18	%16

**Kaynak:** Kızılot ve Diğerleri, 2006

Tablodan da anlaşılacağı üzere taşıt alımına ilişkin ÖTV ve KDV oranlarının en yüksek olduğu ülke Türkiye'dir.

Ayrıca AB üyesi ülkelerin genelinde taşıt tescil vergisi olarak adlandırılan taşıt alım vergisi uygulanmaktadır. Sadece üye ülkelerden Almanya ve Lüksemburg'da uygulanmamaktadır (Gürsoy,2006: 85-87).

Genel olarak AB ülkelerindeki taşıtlar üzerinden alınan veya taşıtlarla ayrılmaz bağımlılığı olan vergilerin uygulamaları oldukça karışıktır. Bu durum, üye ülkelerin çeşitli vergi türlerine farklı ağırlıklar uygulamalarından kaynaklanmaktadır. Bir ülke tescil vergilerine ağırlık verirken, diğer ülke kullanıma bağlı vergilere ağırlık verebilmektedir. Ancak taşıtlara uygulanan tüm vergileri toplandığında, farklar kısmen de olsa giderilmektedir. Vergi türleri itibariyle oluşan büyük farklar, diğer vergilerle telafi edilmekte ve toplamda birbirine daha yaklaşmaktadır. AB ülkelerinin taşıt vergi gelirlerinin, toplam vergi gelirlerine oranı şu şekilde olmaktadır (Kulu,2002: 91):

**Tablo 22: AB Ülkelerinde ki 2000 Yılı Taşıt Vergileri ve Toplam Vergi Oranları:**

ÜLKELER	Taşıt Alım V.	Motorlu Taşıt V.	Akaryakıt V.	Diğer V.	Toplam V.
Avusturya	0,30	0,46	3,73	1,61	6,10
Belçika	0,28	0,88	2,17	0,27	4,60
Danimarka	3,10	0,89	2,11	0,25	6,25
Finlandiya	1,05	0,67	3,88	0,27	5,86
Fransa	0,21	0,49	3,89	0,74	5,34
Almanya	0,00	0,94	3,98	0,52	5,44
Yunanistan	1,73	0,88	7,22	0,0	9,83
İrlanda	2,19	1,88	4,93	0,00	9,00
İtalya	0,12	0,19	5,21	0,75	6,27
Lüksemburg	0,00	0,16	7,53	0,00	7,69
Hollanda	1,37	1,73	3,37	0,00	6,46
Portekiz	2,39	0,34	7,41	0,66	10,81
İspanya	0,55	0,59	5,05	0,54	6,19
İsveç	0,24	0,49	3,17	0,00	3,90
İngiltere	0,00	1,64	6,11	0,08	7,83

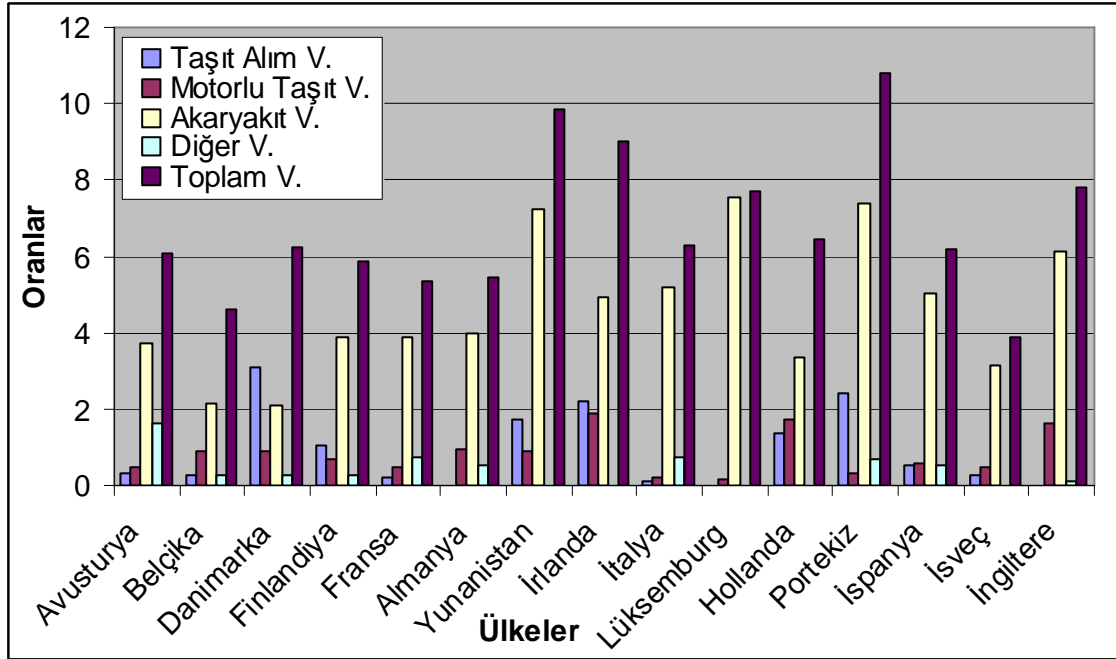
**Kaynak:** Kulu,2002:91<sup>23</sup>

Tablodan anlaşılacağı üzere AB üyesi ülkelerde taşıt alım vergisinin en yüksek olarak uygulandığı ülke 3,10 ile Danimarka'dır. Bu ülkeyi 2,39 ile Portekiz takip etmektedir. İngiltere'de tablodan da anlaşılacağı üzere taşıt alım vergisi uygulanmamaktadır. 1,64 olarak uygulanan MTV toplam vergi gelirine oranla oldukça azdır. İngiltere'de toplam vergi gelirleri içinde akaryakıt vergileri toplam vergi gelirleri içinde oldukça büyük bir paya sahiptir.

<sup>23</sup> Tabloda verilen rakamlar ilgili vergi grubu gelirlerinin, toplam vergi gelirleri içindeki oranını vermektedir.

Ayrıca aşağıdaki grafikte AB ülkelerinde taşıtlara bağlı vergilerin genel vergilere oranı yıllar itibariyle gösterilmiştir.

**Şekil 1: AB Ülkelerinde Taşıtlara Bağlı Vergilerin Genel Vergilere Oranı**



AB ülkelerinde taşıtlara bağlı vergilere baktığımız zaman taşıtlara bağlı toplam vergi gelirlerinin en yüksek olduğu ülke Portekiz'dir. En düşük olduğu ülke ise İsveç'tir. MTV'nin en yüksek olduğu ülke İrlanda, en düşük olduğu ülke ise Lüksemburg'tur.

### 3.1.2. Motorlu Taşıtlar Vergisinde AB Uygulamaları

Bu bölümde de sırasıyla Almanya, Belçika, Fransa, İngiltere, Danimarka ve Finlandiya'da ki MTV uygulamaları kısaca incelenecektir.

#### 3.1.2.1. Almanya

Almanya'da ki motorlu taşıtlar vergisi uygulamasına bakıldığında, iki temel kriterin MTV'nin hesaplanmasına esas teşkil ettiği göze çarpmaktadır. Bunlar: aracın motor silindir hacmi ve azami yüklü ağırlığıdır (Fikir,2004).

Almanya da taşıtların satın alınmasına bağlı olarak uygulanan KDV, Tescil harcı ve taşıtların alınması vergisi uygulanmaktadır. Sahipliğe bağlı vergilerden de MTV uygulanmaktadır

(Kulu,2002: 86). Almanya da %15 oranında taşıt alımına bağılı olarak KDV ve cüzi bir tescil ücreti alınmaktadır (Gürsoy,2006: 83).

Mülkiyet üzerinden alınan dolaşım vergileri bu ülkede tamamen çevresel etkenlerle belirlenmektedir. Bu durum düşük emisyonlu ve AB standartlarına uygun araçlara bir teşvik sağlamaktadır (European Commission, 2002:27).

Kısaca Almanya'da MTV'nin uygulanmasında dört tür sınıflama mevcuttur (Fikir,2004):

1. Motosikletler vergilendirilirken motor silindir hacmine bakılır.
2. Yolcu araçları da MTV kapsamında vergilenmektedir. Burada aracın motor silindir hacmine ve tescil tarihine bakılır. Dizel motorlu araçlar ekstra vergiye tabi tutulur.
3. Diğer tüm araçlar toplam ağırlıklarına göre vergilendirilmektedir. Burada tarife 2000 kg ve aşağısı, 2000-3000 kg arası ve 3000-3500 kg arası olmak üzere üç dilime ayrılmıştır. Taşıtın ağırlığı arttıkça vergi oranı da artmaktadır.
4. Toplam ağırlığı 3500 kg'nin üzerinde olan araçlar kendi içlerinde dört farklı sınıfa ayrılır ve daha ağır vergiye tabi tutulmaktadır.

### **3.1.2.2. Belçika**

Taşıtların vergilendirilmesinde uygulanan kriter; araç değeri, motor gücü, motor hacmi, kullanılan yakıt türü, ağırlık ve aracın yaşdır. Belçika da taşıt alımına %21 oranında KDV uygulanmaktadır. LPG veya diğer gazlarla çalışan araçlar için bir indirim uygulanmaktadır. Ayrıca yıllık olarak yol vergisi artan oranlı olarak uygulanmaktadır (Gürsoy,2006:88).

### **3.1.2.3. Fransa**

Fransa'da motorlu taşıtların vergilendirilmesinde tek bir unsur bulunmaktadır. Bu unsur ise izin verilebilen azami yüklü ağırlığı ya da yol üzerinde ki toplam ağırlığı olarak ifade edilmektedir (Fikir,2004).



Fransa da taşıt alımında %19,6 oranında KDV uygulanmaktadır. Aracın ilk tescili sırasında motor gücüne göre alınan bir vergi bulunmaktadır. Bu vergi de aracın ağırlığı ve yaşına göre bir indirim de mevcuttur (Gürsoy,2006: 85).

Bu ülkede hesaplanan MTV, üç aylık dönemler için 68,60 Euro ile 251,4 Euro arasında değişmektedir. Tam miktarın belirlenmesinde aracın hangi kategoriye ait olduğu, azami yüklü ağırlığı, yol üzerindeki toplam ağırlığı ve aks (dingil) sayısı önem taşımaktadır (Fikir,2004).

### **3.1.2.4.İngiltere**

MTV'nin İngiltere'deki uygulaması diğer ülkelerden biraz daha karışıktır. İngiltere'de MTV, araç tüketim vergisi adı altında alınmaktadır. İngiltere'de vergi miktarı belirlenirken göz önünde bulundurulmuş temel kriterler aracın motor silindir hacmi, ağırlığı ve çevreye yaydığı kirliliktir (Fikir,2004).

Motorlu taşıtlar vergisi uygulamasında, sadece İngiltere'de otomobilin CO<sub>2</sub> emisyon oranına göre vergilendirme yapılmaktadır (Yaltı, 2004).

İngiltere'de taşıt alımında %17,5 oranında bir KDV uygulanmaktadır. Araç sahipliğine bağlı olarak MTV ve sigorta vergisi alınmaktadır. Ayrıca yakıttan ÖTV ve yol vergisi alınmaktadır (Gürsoy,2006: 85 ve Kulu,2002: 86).

Vergi miktarının yük taşıtlarında belirlenmesinde ise aracın ağırlığı önem taşımaktadır. Burada vergi 3500 kg üstü ve altı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Burada da yine aracın çevreye yaydığı kirlilik dikkate alınmaktadır. Otobüs ve benzeri araçlarda yolcu kapasitesi verginin belirlenmesinde temel kriterdir. Çekici ve benzeri araçlarda ise tek bir vergi belirlenmiş olmakla birlikte aracın üzerine konan vergi çevreye yaydığı kirlilik oranında arttırılmaktadır (Fikir,2004).

Almanya, Belçika, Fransa ve İngiltere'ye bakıldığında motorlu taşıt vergisi konusunda bir karmaşa söz konusudur. Burada uygulanan vergiler ülkemizde uygulanan vergilerin yanında daha çok çevre vergisi niteliği taşımaktadır. Çünkü MTV hesaplanmasında esas alınan kriterlerden biride silindir hacmidir. Bu da motor silindir hacmi arttıkça tüketileceği yakıt miktarı da artacağından çevreyi kirletme oranı artacaktır.

### **3.1.2.5. Danimarka**

Diğer üye ülkelerde olduğu gibi araçların tescilinde uygulanan KDV bu ülkede de en yüksek oranda uygulanmaktadır. Bu oran % 25 civarındadır. Bu durum araç fiyatlarının yüksek olmasından ve tescil vergilerinden kaynaklanmaktadır (European Commission, 2002:27).

Danimarka da binek araçların vergilendirilmesinde ağırlık esasına göre vergi alınmaktadır. Dingil veya koltuk sayısı ülkelerin hiçbirinde binek araçların vergilendirilmesinde esas alınmamıştır. Sabit motorlu taşıtlar vergisi, Yunanistan, Belçika ve Danimarka'da çok sınırlı olarak uygulanmakta, diğer ülkelerde ise uygulanmamaktadır (Karabacak, 2004).

Motorlu taşıtlar vergisi, Avrupa Birliği üyesi ülkelerde öncelikle bir çeşit yol vergisi olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle vergi miktarı belirlenirken dikkate alınan temel kriter aracın ağırlığı olmaktadır. Hatta bu vergi Danimarka'da taşıt ağırlık vergisi adı altında alınmaktadır (Fikir, 2004).

### **3.1.2.6. Finlandiya**

Finlandiya da yıllık olarak taşıt başına alınan sabit bir vergi bulunmaktadır. Ayrıca benzin harici yakıt kullanan taşıtlardan da taşıtın cinsine göre alınan yıllık bir vergi daha bulunmaktadır. Bu vergide kriter araçların cinsi ve yakıt türüdür. Ayrıca düşük emisyon değerine sahip araçlar için de indirim uygulanmaktadır (Gürsoy,2006:89).

Vergi seviyeleri üye ülkelere göre değişiklik göstermektedir. Taşıtlara tescil vergisi olarak uygulanan vergi oranının en yüksek olduğu ülkelere biri de Finlandiya'dır (European Commission, 2002:27).

Finlandiya, Hollanda ve İrlanda en çok vergi uygulayan ülkelerdendir. Normal özelliklerdeki bir araca 100 ile 884 Euro arasında vergi uygulamaktadırlar (Kulu,2002:90) .

Finlandiya da taşıt alımında % 22 oranında KDV uygulanmaktadır. Vergileme de ki kriter araç değeri ve kullanım türüdür. Taşıtların değerine göre artan oranlı bir vergi oranı mevcuttur. Ticari araçlarda bu oran daha düşük olarak uygulanmaktadır (Gürsoy,2006:84).

Finlandiya’ da dolaşım vergisi olarak uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisi, hem benzinli araçlardan hem de dizel araçlardan alınmaktadır. Dizel araçlarda ekstra bir dizel vergisi uygulanmaktadır (European Commission, 2002:30).

### **3.1.3. Türkiye’de ki Taşıt Vergilerinin AB Uygulaması İle Karşılaştırılması**

Dünyada önemli vergi konularından birisi de motorlu taşıtlar vergisidir. Bu taşıtlar ile ilgili vergiler ilk bölümde de değinildiği üzere temelde üç bölüme ayrılmaktadır. Bunlar: motorlu taşıtların alınması sırasında ödenen vergiler (KDV, TV), motorlu taşıtlara sahip olmayla ilgili vergiler (MTV) ve motorlu taşıtların kullanımıyla ilgili vergilerdir.

Türkiye’de taşıtlar üzerinden uygulanan vergilerin genel yapısı AB lkeleriyle büyük farklılıklar göstermemektedir. Ancak gelir elde edilen vergi türlerinin ağırlıkları itibariyle AB yapısından ayrılmaktadır. En önemli farklılıklardan biri olan vergi tabanı olan araç sayısı ve kişi başına gelir durumundan kaynaklanan farklılıklardır. Bu farklılıkları karşılaştırmalarda dikkate almak zorunlu olmaktadır.

Doğrudan taşıtlardan alınan vergi gelirlerine baktığımızda (MTV ve TAV), AB ülkelerine benzer olduğumuz gözlemlenmektedir. AB de vergi hukukuna ilişkin düzenlemelerde taşıt vergileri konusunda ayrıntılı ve çok sayıda düzenleme bulunmamaktadır. Taşıt sahipliğine bağlı vergilerde uygulanmakta olan az sayıda vergi bulunmaktadır. Ayrıca ağır vasıtaların yol kullanımlarıyla ilgili az sayıda AB düzenlemesi bulunmaktadır. Ancak motorlu taşıtlar üzerinde dolaylı biçimde uygulanan, akaryakıtlar konusunda çok ayrıntılı ve çok sayıda AB vergi hükümleri bulunmaktadır. Dolayısıyla TAV ve MTV ile ilgili uygulamamız için AB uyumlaşması noktasında yapmamız gereken çok fazla değişiklik bulunmamaktadır. Çünkü bu alanlarda AB’de uygulanan ortak hukuk normları çok azdır (Kulu,2002:92).

Türkiye’de taşıt alımında taşıt fiyatının içinde ödenen zel Tüketim Vergisi (ÖTV) ve Katma Değer Vergisi (KDV)’nin yanı sıra, taşıt sahipleri her yıl ayrıca Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) demektedirler. AB lkelerinde alınan MTV, Türkiye’de alınan MTV’nin onda biri kadardır. Taşıt alımında ödenen vergilerin toplamı ise, ülkeden ülkeye değişmekle birlikte, ortalama olarak Türkiye’dekinin beşe biri kadardır (Kızılcak,2005).

AB'deki yapı genel olarak yukarıda açıklanmaya çalışılmıştır. Mevcut vergi sistemimizin, AB ortak vergi hukuku ile üye ülkelerin uygulamalarına uymamaktadır. Bu uyumsuzluk olumsuz sonuçlar doğuracaktır.

AB vergi hukuku, Türkiye'nin tam üyeliği sırasında kaçınılmaz hüküm ifade edeceği ve iç hukukumuzun uyması zorunlu kalacağı düzenlemelerdir. Oysa üye ülkelerde bu anlamda bir uyumlaşma zorunluluğu bulunmamaktadır (Kulu,2002: 93).

Motorlu taşıtlar vergisi için söylenebilecek başka bir husus ise, ülkemizde motorlu taşıtlar vergisi I sayılı tarifedeki araçlar için silindir hacmine göre vergilendirilmesi, vergilemede mali güç ilkesi çerçevesinde vergi adaletine uygun düşmediğidir. AB ülkelerinde de silindir hacmi ve modele göre vergi alınmaktadır. Ama bu oranlar çok düşüktür. Örneğin, 2005 yılında Türkiye'de 6 bin EURO ya kadar ulaşabilen MTV, aynı model için İngiltere'de sadece 229 EURO. Bu oran; İsveç'te ise 162 EURO civarındadır. Aynı araç için MTV oranı Avusturya'da 518 EURO, Belçika'da bin 142 EURO, Almanya'da 272 EURO, Danimarka'da 633 EURO, Finlandiya'da 126 EURO, Fransa'da 859 EURO, İtalya'da 484 EURO, Hollanda'da bin 75 EURO, Portekiz'de 198 EURO, İspanya'da 286 EURO civarında bulunmaktadır (Kızıloca,2005).

Ancak bu uygulamanın üye ülkelerde sıkça kullanılıyor olması vergi adaleti açısından uygun olduğu manasına gelmemektedir. Bu verginin uygulamasında Türkiye Reasürans Şirketleri Birliği tarafından ilan edilen kasko değerlerine göre artan oranlı bir vergi uygulanması uygun olacaktır. Bu uygulama, Meksika tarafından yapılmaktadır (Gürsoy,2006: 99).

Bilindiği üzere motorlu taşıtlar vergisinde, otomobilin ağırlığı ve yaşına bağlı olarak belirlenmiş vergileme dilimlerinde vergi alınmaktayken 5035 sayılı kanunla değişiklik yapılarak tarife dilimlerinin belirlenmesi motor hacmi ve yaşa bağlanmıştır. I nolu tarife mükellef sayısı en fazla olan bir diğer ifadeyle en çok vergilemenin yapıldığı tarifedir. AB ye kıyasla ülkemizde oldukça yüksek tutarda vergi alınmaktadır.

Eğer motorlu taşıtlar vergisi, dolaylı olarak kamu hizmetinden yararlanmanın bir karşılığı olarak alındığı varsayılırsa silindir hacminin bir kriter olarak dikkate alınması taşıtın ağırlığından daha anlamlı olduğudur. Buradaki vergi, vergi karşılığı yol vb. hizmetlerden yararlanılması veya çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin harcamaların

finansmanıdır. Fakat aynı zamanda taşıtların yaşının da vergi tarifesinde bir kriter olması, motorlu taşıtlar vergisinde karşılık prensibinin çok fonksiyonel olmadığına bir göstergesidir (Küçük,2006: 46).

Motorlu taşıtlar vergisinde AB ülkeleri uygulamalarına bakılınca, özellikle çevre koruma, enerji tasarrufu vb. konularda teşvik müesseselerinin bu verginin içine yerleştirildiği görülmektedir. Örneğin birçok AB ülkesinde dizel araçlar, çevreyi daha fazla kirlettiği için daha fazla vergilendirilmektedir. Ülkemizde ise motorinin daha ucuz olması ve bu araçların yakıt tüketimlerinin daha az olması nedeniyle, daha çok tercih edilmektedir. Ülkemizde de böyle bir ek verginin konması çevrenin korunması ve yakıt ekonomisi sağlanması açısından olumlu olacaktır.

### **3.1.4. AB Ülkeleri Ve Türkiye'deki MTV'nin Çevre Vergileri Açısından Değerlendirilmesi**

AB ülkelerinde uygulanmakta olan bir çevre politikası bulunmaktadır. AB ülkeleri tarafından uygulanmakta olan çevre politikasının amaçları kısaca şöyledir (Ferhatoğlu, 2003:2):

1. Çevrenin korunması ve kalitesinin yükseltilmesi,
2. İnsan sağlığının korunması,
3. Doğal kaynakların ihtiyatlı ve akılcı kullanılması,
4. Bölgesel ya da global çevre sorunları ile ilgili önlemleri uluslararası düzeye taşımaktır.

AB ülkelerinde çevre politikasının aracı olarak da vergiler kullanılmaktadır. Ve bu vergilerin amacı çevreyi kirleten faaliyetlerin maliyetlerinin arttırılarak çevrenin korunmasıdır.

Çevreyle ilgili vergi düzenlemelerinin çok önemli bir özelliği vardır. Vergiye mali açıdan bakıldığında en azami gelirin elde edilmesi temel amaçtır. Fakat çevreyle ilgili vergi hükümlerinde hedef, bazen az gelir elde etmek de olabilir. Örneğin, zehirli bir atık için konan vergide, ne kadar az gelir elde ediliyorsa çevre amacı o kadar iyi yerine getirilmiş olacaktır (Kulu,2001, 59).

Çevre amaçlarının başarısı için verginin kullanılması AB üyesi ülkelerin vergi mevzuatlarında yaptıkları değişiklikler içinde dikkat çeken konulardandır. Vergiye mali açıdan bakıldığında azami gelirin elde edilmesi hedeftir, ancak çevreyle ilgili vergi düzenlemelerinde hedefin, çevre dolayısıyla uzun dönemde oluşabilecek dışsal giderlerin önlenmesine dönük olduğu söylenebilir (Saraç,2004).

AB ülkelerinin büyük bir bölümünde uygulanan motorlu taşıtlar vergisi gelir getirme amacından ziyade çevre koruma amaçlıdır. Benzin vergileri AB’de araç kullanımını etkileyen en önemli vergi türüdür. Bu vergi türü araçların sosyal maliyetlerle ilgili olan ve şu anda kullanılabilen en etkili araç olarak karşımıza çıkmaktadır. Alt yapı giderleri kaza maliyetleri ve kirlilik maliyetleri bunun örnekleridir (European Commission, 2002:26).

Bunun yanında AB hukukunda, Katma Değer Vergisi'nin aksine, uyumlaştırılmış bir MTV sistemi yoktur. Belçika, Almanya, İspanya, Yunanistan, İrlanda, Lüksemburg, Portekiz silindir hacmine, İtalya ve Avusturya kw esasına, Hollanda, Finlandiya, İsveç ağırlık esasına, Danimarka akaryakıt tüketimine, İngiltere karbondioksit emisyonuna dayalı bir MTV sistemine sahiptir (Yaltı,2004).

Türkiye’de Avrupa Birliği ya da OECD ülkelerindeki anlamıyla Çevre Vergileri uygulama alanı bulmamaktadır. Bu ülkelerdeki çevre vergileri, üzerine kondukları mal ve hizmetlerin maliyetini arttırarak üretici ya da tüketici birimleri çevreye zararlı olmayan faaliyetlere yönlendirirken aynı zamanda teknolojik gelişmeyi de sağlamaktadır. Bu nedenle bu ülkelerde uygulanan çevre vergileri ilk planda “yönlendirmek ve denetlemek” amacını gütmektedir. İkinci aşamada ise mali amaç güdülmektedir. Ülkemizde ise Çevre Temizlik Vergisi dışında “yönlendirmek ve denetlemek” amacıyla konmuş bir çevre vergisine rastlamak mümkün değildir. Bu vergi dışında dolaylı olarak çevreye olumlu katkıları olabilen Motorlu Taşıtlar Vergisi ve kaldırılıp kapsamı Özel Tüketim Vergisine kaydırılan Akaryakıt Tüketim Vergisi ile Taşıtlar Alım Vergisi çevre vergileri grubuna dahil edilebilecek vergiler olarak kabul edilebilir (Ferhatoğlu, 2003: 5).

### **3.2. Mali Güç İlkesine Göre Vergileme**

1982 anayasasında vergileme yetkisi ile ilgili temel uyulması gereken ilkeler 73. ve 167. maddelerde sayılmıştır.

Anayasanın 73. maddesi siyasi haklar ve ödevler ile ilgili bölümde “vergi ödevi” başlığı ile yer almıştır. 73. madde de; *“herkes, kamu giderlerini karşılamak üzere, mali gücüne göre vergi ödemekle yükümlüdür. Vergi yükünün adaletli ve dengeli dağılımı, maliye politikasının sosyal amacıdır. Vergi, resim, harç ve benzeri mali yükümlülükler kanunla konulur, değiştirilir, kaldırılır. Vergi, resim, harç ve benzeri mali yükümlülüklerin muaflık, istisnalar ve indirimleriyle oranlarına ilişkin hükümlerini kanunun belirttiği yukarı ve aşağı sınırlar içinde değişiklik yapma yetkisi Bakanlar Kuruluna verilebilir.”*denilmektedir. Buna göre vergi mali güce göre alınmalıdır. Bu nedenle vergi hukukunun Anayasal ilkelerini yaşama geçiren asli küme vergi kanunlarıdır.

#### **3.2.1. Türk Vergi Sisteminin Mali Güç İlkesine Göre Düzenlenme Gereği**

Anayasa verginin, herkesin mali gücüne göre alınmasını, vergi alınırken "mali güç ilkesinin" gözetilmesini emretmiştir. Ancak uygulamada, özellikle kazanç üzerinden alınan vergilerde mali güç ilkesinin yaşama aktarılmış olduğunu hiç kimse söyleyemez. Özellikle kazanç vergilemesinde, kazanç veya iratları yapının dışına çıkartan beyan dışı bırakma, nihai vergiyi stopaj yolu ile alma gibi düzenleme ve uygulamalar mali güç ilkesini zedelemektedir (Doğrusöz,2004). Yani Türk Vergi Sisteminde Mali güç ilkesine göre düzenlenmesinin gereği anayasal bir zorunluluktur.

Mali güce göre vergileme, kişilerin ekonomik ve diğer durumları göz önünde bulundurularak vergilendirilmesidir. Mali güç kavramı net bir şekilde açıklanmamıştır (Güneş,1998: 99). Ancak kişilerin sahip oldukları gelir ve servetleri mali güç olarak almak uygun olacaktır. Yasama organı, mali güç ölçüsünü dikkate alarak vergilendirmeyi düzenler ve verginin toplanmasını gerçekleştirmeye çalışır (Terlemez,2001:207; Şenyüz,2000: 6).

Anayasanın 73. maddesi vergilerin mali güce göre konulacağını hükme bağlamıştır fakat bu ilkenin tanımını yapmamıştır (Yılmaz,2004: 149).

Vergilemede mali gücüne göre vergilendirme, belirli bir karşılık veya fayda göz önüne alınmaksızın, kamu hizmetleri için her ferdin kendisini ve ailesini geçindirecek miktarın üstünde sahip olduğu servet ve gelire göre vergi yüküne katılmasını ifade eder. Kısaca, mali güç ilkesine göre vergi yükü, vergi mükellefinin ödeme kapasitelerine uygun olarak dağıtılmalıdır. Mali güç ilkesine göre mali güç arttıkça vergi yükünün de artması gerekmektedir (Gökbunar,1988; Güneş,1998: 100). Mali güce göre vergileme ilkesi, mali gücü daha fazla olanın, mali gücü az olana oranla daha fazla vergi ödemesini içerir.

Vergi yükünün kişiler arasındaki dağılımını hakça gerçekleştirebilmek için mali güç kavramını kullanma fikri oldukça eski çağlara rastlamaktadır. 16. yüzyılda Guicciardini ile Bodin'in mali güç yaklaşımına öncülük eden fikirleri daha sonra çeşitli siyasal ve iktisadi görüşteki yazarlar tarafından tamamlanmıştır (Uluatam,2003: 288).

19. ve 20. yüzyılda kamu maliyesi teorisyenleri tarafından vergi sistemlerinin mali güç ilkesine göre yapılandırılması gerektiği önerilmiş ve bu ilkeyle kamu harcamalarında bireysel fedakarlıkların minimize edilebileceği savunulmuştur (Gökbunar,1998: 11)

Mali güç ilkesi, adil bir şekilde vergileme yapabilmek için kişilerin uygun bir şekilde vergilendirilmesi ilkesidir. Ayrıca sosyal devletin vergi adaleti ile ilgili ilkesidir.

Gelir, servet veya harcamanın sadece vergiye konu olmasıyla adaletin sağlanması beklenemez. Önemli olan verginin kişilerin mali gücünü ortaya çıkarabilecek şekilde gelir, servet veya harcama üzerine konulmasıdır (Şenyüz,2000: 7).

### **3.2.2. Mali Güç İlkesinin Göstergeleri**

Vergi, vergi ödeme gücü olandan alınmalıdır. Mali gücün göstergesi ise, kişinin gelirinin azlığı veya fazlalığı, tüketim harcamalarının çokluğu, servetinin fazla veya az oluşudur. Kamu maliyesinde kişilerin mali güçlerinin ana göstergeleri başlıca; gelir, servet ve harcamalar olmak üzere üç tanedir (Özer,1977:67).



### **3.2.2.1.Gelir**

Vergi ödeme gücünü yansıtan en önemli ölçü kuşkusuz gelirdir. Vergileme işleminde gelir, kişi yönünden olduğu kadar aile yönünden de bir bütün olarak ele alınmalıdır. Bu yönden bakıldığında gelir, bir kimsenin veya ailenin bir yıl zarfında milli hâsıladan aldığı pay olarak tanımlanabilir. Bu payın içinde gelirin hem tüketime hem de tasarrufa ayrılan kısmı bulunmaktadır (Nadaroğlu,1996: 308).

Adalet veya iktidara ait yaklaşımların hepsinde olmasa da birçoğunda vergi ödeme gücü ilk önce gelir vergisi yönünden açıklanmıştır. Bu akla yatkın ve kısmen de doğrudur. Çünkü esas olarak Adam Smith'in zamanından beri gelir, bireysel ve mukayeseli vergi ödeme gücünün ölçüsü sayılır. Ve normal olarak ta birçok verginin kaynağıdır (Neumark,1975: 136).

Geliri oluşturan unsurların ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir. Vergi ödeme gücünün göstergesi olan gelirin unsurları kısaca şöyledir (Turhan,1977: 332):

1. Bağımlı ve bağımsız emek karşılığı elde edilen gelirler
2. Servetten elde edilen gelirler
3. İhtiyaçları tatminde kullanılan aynı değerler (bir kimsenin kendi evinde oturması, evin hanımının çalışması gibi)
4. Servet unsurlarında meydana gelen değer artışları, milli piyango vb. yollarla sağlanan iktisadi değerler
5. Miras ve bağış yoluyla sağlanan iktisadi değerlerdir.

Mali güç ilkesi açısından gelire bakıldığı zaman önemli olan kişilerin gelirleri değil bir aile içinde yaşayan şahısların geliridir. Çünkü aynı seviyede gelir, büyüklüğü ve bileşimi itibariyle farklı olan aileler için aynı gücü temsil etmemektedir (Turhan,1998: 222).

### **3.2.2.2.Servet**

Servet, gelirin birikmiş şeklidir. Bir kimsenin veya bir ailenin vergi ödeme gücü sadece bir yıl zarfında elde ettiği gelire değil aynı zamanda sahip bulunduğu servete de bağlıdır.

### **3.2.2.3.Harcamalar**

Harcamalar, gelir ve servetin yanı sıra bunların tüketim amacı ile harcanması da vergi ödeme gücünün ayrı bir göstergesi olarak kabul edilir.

### **3.2.3. Mali Güç İlkesini Gerçekleştirmede Kullanılan Teknikler**

Verginin mali güç ilkesine göre alınması yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere oldukça güçtür. Bu güçlük, ödeme gücünün neye göre ve nasıl belirleneceğinin kesin olarak belli olmamasından ve eşitliğin çok değişik vergilerde nasıl sağlanacağını tatmin edici bir sonuca bağlanamamış bulunmasından kaynaklanmaktadır. Bu amaca ulaşabilmek için mali güç ilkesinin gerçekleşme teknikleri bulunmaktadır. Bunlar:

#### **3.2.3.1. Artan Oranlılık**

Artan oranlılık, vergi yükümlüsünün eline geçen vergilendirilebilir gelir arttıkça verginin matrahı büyüdükçe vergi yükümlüsünün ödediği verginin gelire olan oranının artmasıdır.

Bazı vergiler tespit edilirken vergi yükümlüsünün şahsi durumu, medeni hali, elde ettiği gelirin kaynağı, miktarı göz önünde tutulmaz. Bu vergiler gayri şahsi, reel vergilerdir. Arazi vergisi, bina vergisi, motorlu taşıt vergisi, ulaştırma araçlarının biletleri üzerinden alınan vergiler bu tür vergilerdir. Bu vergiler genellikle adaletsiz vergilerdir (Türk,1992: 175).

#### **3.2.3.2. En Az Geçim İndirimi**

En az geçim indirimi, bireylerin ellerine geçen gelirlerin tamamı vergilendirilemez. Bu gelirlerin bir kısmı vergi yükümlüsünün, eşinin, çocuklarının temel ihtiyaçlarını karşılamak için hesaplanan tutar vergi matrahından düşürülür ve vergilendirilmez. Vergilendirme tekniğinde bu uygulamaya en az geçim indirimi istisnası denir (Yılmaz,2004:150).

En az geçim indirimi uygulamada hiçbir zaman vergi yükümlüsünün bakmakla yükümlü olduğu kişilerin temel ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde değildir. Hemen hemen bütün ülkelerde bizim ülkemizde uygulanan tam aksine milli gelir seviyesi, ekonomik ve sosyal gelişim düzeyi göz önünde bulundurularak en az geçim indirimi

hesaplanmaktadır. Ülkemizde de 2008 yılından itibaren en az geçim indirimi yeni düzenlemelerle uygulamaya girecektir (Kızılot,2007).

### **3.2.3.3. Ayırma Prensibi Uygulaması**

Ayırma prensibi uygulaması, mükelleflerin ödeme güçlerine göre vergilendirilmeleri için, en az geçim indirimi, artan oranlılık ve ayırma ilkesi gibi uygulamalardan yararlanılmaktadır. Bunlardan ayırma ilkesi, gelirin sadece tutarına göre değil, elde edildiği kaynak açısından da farklı ödeme gücünü temsil ettiği düşünülerek; çalışma karşılığında elde edilmiş olan emek gelirlerinin, bir birikimden kaynaklanan sermaye gelirlerine göre daha düşük oranlarda vergilendirilmesi olarak tanımlanabilir (Saraçoğlu,2001).

Ayırma prensibinin artan oranlılığın bir eksiğini tamamladığı ileri sürülebilir. Çünkü artan oranlılık gelirin sadece nicesel yönünü göz önünde tuttuğu halde, ayırma prensibi nitesel yönünü de göz önünde bulundurmaktadır (Nadaroğlu,1996: 320).

Vergi yükümlülerinin ele geçirdikleri gelirlerin bir kısmı emek geliridir; bu gelirler ücret ve maaşlardan oluşur. Bu gelirlerin bir kısmı servet (sermaye) geliridir. Servet gelirleri emek gelirlerine göre daha düzenli ve devamlıdır. Bu yüzden emek gelirleriyle servet gelirleri aynı şekilde vergilendirilmemelidir. Aynı şekilde vergilendirilmesi Vergilemede Adalet Prensibi bakımından doğru bulunmaz ve çalışanların gelirlerinin bir kısmının verginin matrahından düşülmesi yoluna gidilerek ayırma prensibi uygulanmış olur (Türk,1992: 174).

Türkiye’de uygulanan durum budur ve özel indirim adını taşır. Ayırma ilkesi, gelir kaynaklarının niteliklerine göre ayırım yapıldıktan sonra emek gelirlerine bazı indirimler yapılması; vergi tarifesine emek gelirleri için sınırlama getirilmesi; gelirin elde edildiği kaynaklara göre emek, emek-sermaye karışımı ve sermayeden elde edilen gelirler olarak sınıflandırılması ve sonra emek gelirlerine düşük, emek-sermaye karışımı gelirlere, gelir içerisinde hangi unsurun daha yoğun olduğu dikkate alınarak daha yüksek ve sermayeden elde edilen gelirlere en yüksek vergi oranları uygulanması; sermayeden sağlanmış olan gelir kısmı üzerinden ek bir vergileme yapılması gibi yöntemlerle uygulanabilmektedir (Akdoğan, 1999: 226-227).

Kısaca mali güce göre vergilendirmeyi sağlamak için çeşitli araçlardan ve tedbirlerden yararlanılabilir. Örneğin, en az geçim indirimi, artan oranlı vergi tarifeleri, emek gelirlerinin sermaye gelirlerine göre daha hafif vergilendirilmesi (ayırma kuramı), sosyal amaçlı vergi muaflik ve istisnaları ile vergi indirimleri, zorunlu gereksinim maddeleri tüketiminin hafif, lüks tüketimin ağır vergilendirilmesi bu tedbirlerin önde gelenlerindedir (Yılmaz,2004: 149).

### 3.3.Motorlu Taşıtlar Vergisinin Mali Güç İlkesi Açısından Değerlendirilmesi

Motorlu taşıtlar vergisinin mali güç ilkesi açısından değerlendirilmesini de başlıca üç bölümde inceleyeceğiz. İlk olarak motorlu taşıt vergisinin geçmiş yıllar itibariyle GSMH'daki esnekliği ve vergi yükü incelenecek. İkinci olarak MTV nin vergi gelirleri, konsolide bütçe ve GSMH içindeki yeri incelenmeye çalışılacak. Üçüncü olarak ise motorlu taşıtlar üzerindeki vergi yükü incelenecektir.

#### 3.3.1. Türkiye'deki Motorlu Taşıtlar Vergisi Yüğü

Aşağıdaki tabloda 1995–2000 yılları arasındaki motorlu taşıtlar vergisindeki vergi yükü incelenmiştir.

**Tablo 23: 1995 – 2000 Yılları Arasındaki MTV'deki Vergi Yüğü**

YILLAR	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
MTV Hasılatında Değişim (%)	96	120	94	102.4	91	77	98	74	73	47	29
TÜFE (%) Değişim	88.0	80.4	85.8	84.6	64.9	39.4	-	-	-	-	-
MTV Tahsilatının GSMH Göre Esnekliği (%)	0.94	1.34	0.97	1.25	1.98	1.70	-	-	-	-	-

**Kaynak:** Ortaç,2001: 52; www.gib.gov.tr

Motorlu taşıtlar vergisi hasılatının 1995–2000 yılları arasındaki yıllık gelişimi incelendiğinde, vergi yükünün giderek arttığını görmek mümkündür. Motorlu taşıtlar

vergi hâsılatındaki artışın, tüketici fiyat endekslerindeki yüzde değişimden yüksek olduğu tabloda görülmektedir. Motorlu taşıtlar vergisi hâsılatının yıllar itibariyle yüzde değişimi incelendiğinde, 1998 yılından itibaren bir azalmanın olduğu görülmektedir. Ancak, aynı yıllarda tüketici fiyat endeksinde de bir azalmanın olduğu gözlenmektedir. Motorlu taşıtlar vergisi hâsılatı artış oranındaki 1998 yılından sonra gözlemlenen düşüş, TÜFE artış oranındaki azalıştan daha düşük olarak gerçekleşmektedir. Bu da vergi yükünü artırmaktadır. Yukarıdaki tabloda bu durum açıkça görülmektedir (Ortaç,2001: 52).

Bu sonucu doğrulayan diğer bir istatistiksel veri de motorlu taşıtlar vergisi tahsilatının GSMH göre esnekliğinin 1998 yılından itibaren artış eğilimi göstermesidir. Verginin esnekliği 1998 yılından itibaren artış eğilimi göstererek 1999 yılında % 1.98 gibi yüksek bir seviyeye gelmiştir. Motorlu taşıtlar vergisi, vergi kayıp ve kaçığının az olması ve tahsilatının kolay olması nedeniyle denetimin zayıfladığı, gelir idaresinin etkisizleştiği bu dönemde, bütçe gelirleri içerisinde etkin bir rol oynamaktadır.

Tabloda görüldüğü gibi 2000 yılından sonra MTV oranındaki artış yüksektir. Bunun sebebi 2000 yılında yaşanan kriz sebebiyle tarifelerdeki artıştır.

### **3.3.2.Konsolide Bütçe Gelirleri, Vergi Gelirleri Ve GSMH Açısından MTV'nin Değerlendirilmesi**

Aşağıdaki tabloda yıllar itibariyle Konsolide bütçe gelirleri içinde MTV ve GSMH rakamları ve MTV'nin GSMH içindeki payları verilmiştir.

**Tablo 24: 1990–2005 Yılları MTV'nin GSMH İçindeki Payı(Bin YTL)**

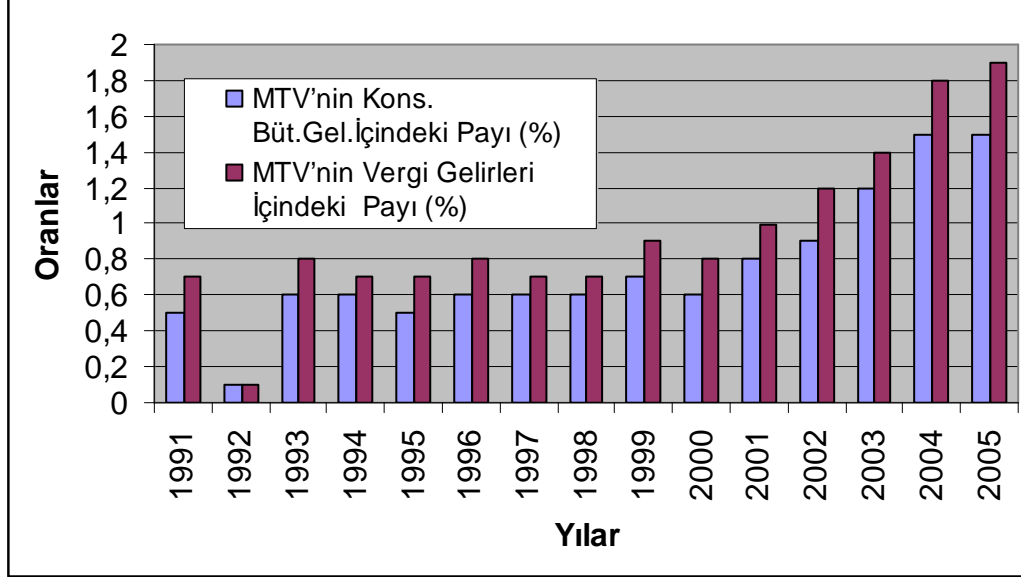
YILLAR	MTV	GSMH	MTV'nin GSMH İçindeki Payı (%)
1990	328	397.177	0,08
1991	538	634.392	0,08
1992	1.019	1.103.604	0,09
1993	2.077	1.997.322	0,10
1994	3.877	3.887.903	0,10
1995	7.610	7.854.887	0,10
1996	16.849	14.978.067	0,11
1997	32.540	29.393.262	0,11
1998	65.667	53.518.331	0,12
1999	126.123	78.242.469	0,16
2000	201.157	125.596.129	0,16
2001	398.868	176.484.000	0,23
2002	695.937	273.463.000	0,25
2003	1.206.187	356.680.888	0,34
2004	1.780	428.932.343	0,42
2005	2.291	486.401.032	0,47

Kaynak: [www.gib.gov.tr](http://www.gib.gov.tr), 2007

Tablo 24'te konsolide bütçe gelirleri, vergi gelirleri ve GSMH yıllar itibariyle incelenmektedir. Bu gelirler içinde motorlu taşıtlar vergisinin yeri tespit edilmektedir. Konsolide bütçe gelirleri, vergi gelirleri, GSMH ve MTV'nin GSMH içindeki payı incelendiğinde MTV'nin payı ortalama olarak % 0,08- %0,47 arasında değişmektedir. Tablo 24'den de anlaşılacağı üzere MTV'nin 1990 yılı itibariyle GSMH içindeki payı %0,08 iken; 2000 yılından sonra bu pay hızla artmış %0,16 dan %0,23 lere ulaşmıştır. Görüldüğü gibi GSMH daki artışla beraber MTV de de bir artış gerçekleşmektedir.

Dolayısıyla MTV'nin GSMH içindeki payı giderek artış göstermektedir. Aşağıdaki grafikte MTV'nin Konsolide Bütçe Gelirleri Ve Vergi Gelirleri İçindeki Oranları verilmiştir.

**Şekil 2: MTV'nin Konsolide Bütçe Gelirleri Ve Vergi Gelirleri İçindeki Oranları**



Yukarıdaki grafikten de anlaşılacağı üzere MTV'nin konsolide bütçe gelirleri içindeki payı genel olarak artış göstermiştir. En yüksek olduğu yıl 2004-2005 yıllarıdır. En düşük olduğu yıl ise 1992 dir. MTV'nin vergi gelirleri içindeki payının da en yüksek olduğu yıl 2004-2005 yıllarıdır.

Aşağıdaki tabloda da konsolide bütçe gelirlerinin ve MTV'nin tahsilatındaki yıllık artış oranları verilmiştir.

**Tablo 25: Konsolide Bütçe Gelirleri ve MTV'nin Yıllık Tahsilatındaki Artış Oranları (%)**

YILLAR	Vergi Gelirleri Toplamı	Gelir Vergisi	Kurumlar Vergisi	MTV	Servet Vergileri
1992	80,16	80,05	42,69	89,41	86,37
1993	86,63	77,60	89,84	103,93	101,19
1994	102,40	70,53	129,86	86,62	97,63
1995	102,72	81,32	134,77	96,26	74,95
1996	106,95	104,98	83,39	121,39	113,84
1997	111,47	121,92	109,28	93,13	89,64
1998	94,47	132,08	88,97	102,41	104,85
1999	60,40	41,78	107,05	91,60	145,19
2000	79,05	25,86	52,10	59,39	94,49
2001	49,93	86,37	55,96	98,29	21,38
2002	50,07	18,47	51,69	74,48	72,55
2003	41,39	24,39	55,06	73,32	185,27
2004	19,83	15,39	11,27	47,65	11,24
2005	18,02	15,89	18,53	28,67	28,93

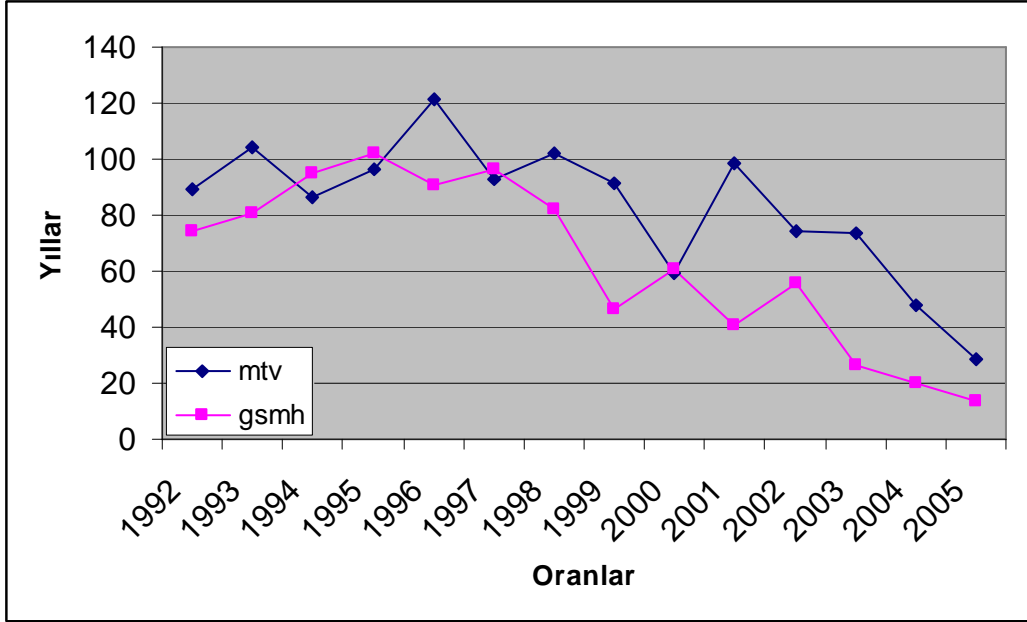
**Kaynak:** [www.gib.gov.tr](http://www.gib.gov.tr), 2007

Tablodan da anlaşılacağı üzere vergi gelirleri 1992 yılından sonra 1998 yılına kadar artış göstermiştir. 1998 yılından sonra vergi gelirlerinin tahsilatında giderek düşüşler yaşanmıştır. 2000'li yıllardan sonra bu oranlar önemli ölçüde azalmıştır. 1992 yılına bakıldığında toplam vergi gelirleri % 80,16 artış göstermişken motorlu taşıtlar vergisindeki artış oranı %89,41'dir. 1998 yılında MTV'nin tahsilatındaki artış oranı % 102,41'lere ulaşmıştır. 2000'li yıllardan sonra MTV'de toplam vergi gelirlerinde olduğu gibi tahsilatta bir düşüş yaşanmıştır. 2004-2005'e gelindiğinde; daha önceleri % 90-100 lere ulaşan bu rakamın % 47-30 lara düştüğü görülmektedir. Toplam vergi gelirleri, gelir vergisi, kurumlar vergisi, servet vergileri ve MTV tahsilatında yıllar itibariyle bir



düşüş olmuştur. Vergi gelirlerinin tahsilatı giderek azalmıştır. MTV deki ve GSMH'daki yıllar itibariyle artış yüzdeleri aşağıdaki grafikte gösterilmiştir.

**Şekil 3: 1992–2005 Yılları MTV Ve GSMH'daki Artış Yüzdeleri**



Grafikten de anlaşılacağı gibi MTV'nin en fazla artış gösterdiği yıl 1996 dır. 2001'li yıllardan sonra bir MTV artışında bir düşüş gözlenmektedir.

**Tablo 26: MTV'nin Konsolide Bütçe Gelirleri ve Vergi Gelirleri İçindeki Oranı**

YILLAR	Konsolide Bütçe Gelirleri Toplamı	MTV	Vergi Gelirleri Toplamı	MTV'nin Kons. Büt.Gel.İçindeki Payı (%)	MTV'nin Vergi Gelirleri İçindeki Payı (%)
1991	99.084	538	78.643	0,5	0,7
1992	178.070	101	141.602	0,1	0,1
1993	357.333	2.078	264.273	0,6	0,8
1994	698.743	3.878	534.888	0,6	0,7
1995	1.409.250	7.611	1.084.350	0,5	0,7
1996	2.727.958	16.849	2.244.094	0,6	0,8
1997	5.815.098	32.541	4.745.484	0,6	0,7
1998	11.811.065	65.867	9.228.596	0,6	0,7
1999	18.933.065	126.201	14.802.280	0,7	0,9
2000	33.440.143	201.157	26.503.698	0,6	0,8
2001	51.542.970	398.868	39.735.928	0,8	1,0
2002	75.592.324	695.937	59.631.868	0,9	1,2
2003	100.250.427	1.206.187	84.316.169	1,2	1,4
2004	121.869.929	1.780.940	101.038.904	1,5	1,8
2005	150.426.736	2.291.464	119.250.807	1,5	1,9

**Kaynak:** [www.gib.gov.tr](http://www.gib.gov.tr), 2007

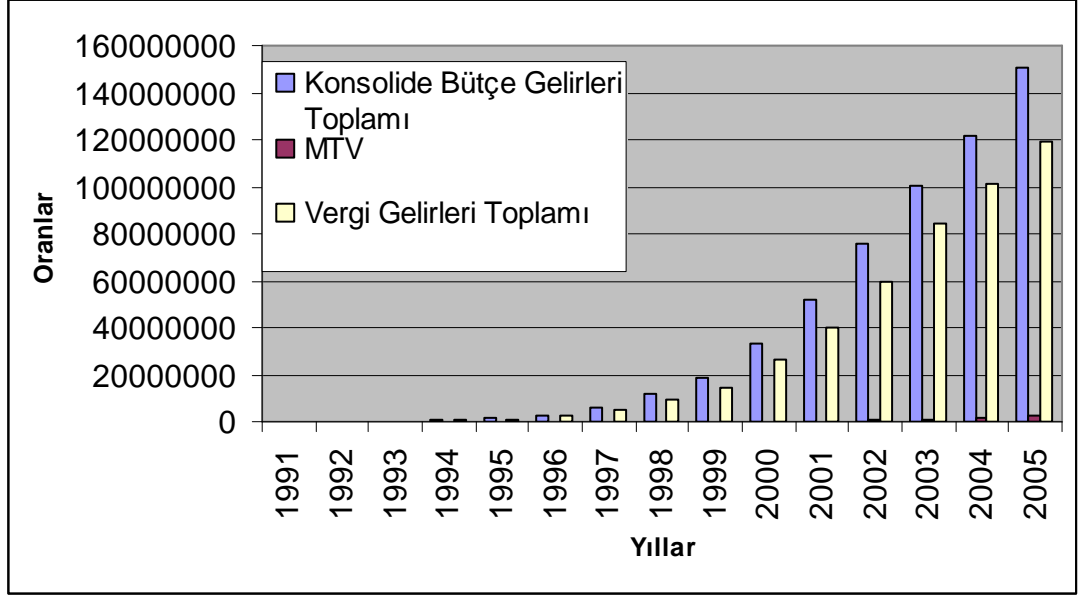
Tablo 26 dan da anlaşılacağı gibi MTV nin konsolide bütçe ve vergi gelirleri içindeki payı yıllar itibariyle giderek düzenli bir artış göstermiştir.

Tablodan da anlaşılacağı gibi 2000 yılından sonra motorlu taşıtlar vergisinde düzenli bir artış gözlenmektedir. Bunun nedeni 2000 yılında yaşanan mali krizdir. O yıllarda yaşanan faizlerdeki aşırı yükselmeler neticesinde ortaya çıkan mali krizler ve enflasyon neticesinde ekonomi büyük bir darboğaza girmiştir. Bu olumsuzluklardan bir an evvel

kurtulabilmek için çeşitli yollara gidilmiştir. Bu yıllardan sonra motorlu taşıtlar vergisi tarifesindeki artışlarda bunlardan bir tanesidir.

Aşağıdaki grafikte 1992-2005 yılları arasındaki MTV'nin Konsolide Bütçe Gelirleri ve Vergi Gelirleri İçindeki Oranı yüzde olarak verilmiştir.

**Şekil 4: MTV'nin Konsolide Bütçe Gelirleri ve Vergi Gelirleri İçindeki Oranı %**



Yıllar itibariyle konsolide bütçe gelirleri, MTV ve vergi gelirleri artış göstermiştir.

Aşağıdaki tabloda AB ülkelerindeki servetten alınan vergilerin toplam vergi gelirlerine oranı verilmektedir.

**Tablo 27: AB Ülkelerinde Servetten Alınan Vergilerin Toplam Vergilere Oranı**

ÜLKELER	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1994	1995	1996	1997
Avusturya	4,0	3,7	3,1	2,9	2,4	2,7	1,6	1,5	1,4	1,3
Belçika	3,7	3,0	2,3	2,4	1,8	2,6	2,7	2,5	2,7	2,9
Danimarka	8,0	6,0	5,9	5,5	4,2	4,2	3,7	3,5	3,3	3,4
Finlandiya	4,0	2,2	1,9	1,9	2,7	2,4	2,5	2,3	2,2	2,3
Fransa	4,3	3,5	3,4	3,5	4,4	5,1	5,5	5,7	5,1	5,4
Almanya	5,8	4,9	3,9	3,3	3,0	3,4	2,8	2,7	3,0	2,7
Yunanistan	9,7	9,3	9,7	4,6	2,7	4,6	3,5	3,4	3,4	3,8
İtalya	7,2	6,0	3,3	3,7	2,5	2,3	5,4	5,6	5,4	5,1
Lüksemburg	6,2	6,3	5,0	5,5	5,4	8,3	7,5	7,2	7,3	7,7
Hollanda	4,4	3,3	2,4	3,6	3,5	3,7	4,2	4,1	4,5	4,6
İngiltere	14,5	12,5	12,7	12,0	12,0	8,0	10,7	10,7	10,7	10,8
Türkiye	10,5	10,8	6,9	5,4	4,6	2,3	8,1	3,0	1,8	2,7

**Kaynak:** TC. Maliye Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğü'nün hazırlamış olduğu vergi gelirleri istatistiklerinden yararlanılarak hazırlanmıştır, 2000.

Tablodan da anlaşılacağı üzere servetten alınan vergilerin toplam vergilere oranının en yüksek olduğu ülke İngiltere'dir. Bu ülkeyi sırasıyla Lüksemburg ve Yunanistan takip etmektedir. 1965'li yıllarda bu oran Türkiye'de de oldukça iyidir. Fakat zamanla düşüş göstermiştir. Aşağıdaki tabloda da AB Ülkelerinin toplam vergilerinin GSYİH'ya göre oranları verilmektedir. .

**Tablo 28: AB Ülkelerinde Toplam Vergilerin GSYİH'ya Oranı (%)**

ÜLKELER	1975	1985	1990	1995	1998	1999	2000
Avusturya	37,7	41,9	40,4	41,6	44,2	43,9	43,3
Belçika	40,8	45,8	43,1	44,8	45,9	45,7	46,0
Danimarka	41,4	47,4	47,1	49,4	49,5	50,4	48,4
Finlandiya	37,7	40,0	44,7	44,9	45,9	46,2	46,5
Fransa	36,9	43,8	43,0	44,0	45,1	45,8	45,5
Almanya	36,0	32,9	32,6	38,2	37,0	37,7	37,8
Yunanistan	21,0	28,6	29,3	31,7	35,7	37,1	38,0
İtalya	26,2	34,4	38,9	41,2	42,5	43,3	42,3
Lüksemburg	39,0	44,4	40,5	41,7	41,1	41,8	42,0
Hollanda	43,0	42,4	42,8	41,9	40,9	42,1	41,8
İngiltere	35,4	37,6	35,9	35,1	37,1	36,3	37,7
Türkiye	16,0	15,4	20,0	22,6	28,4	31,3	32,8

Kaynak: [www.dtm.gov.tr](http://www.dtm.gov.tr) ,2007

Tablodan da anlaşılacağı gibi 1975 yılından sonra genel olarak vergi gelirlerinin GSYİH'daki oranı yıllar itibariyle artış göstermektedir. Ülkeler arasında 2000 yılında bu oranın en yüksek olduğu ülke % 48,4 ile Danimarka'dır. Bu ülkeyi sırasıyla Finlandiya, Belçika ve Avusturya takip etmektedir.

### 3.3.3.Motorlu Taşıtlar Üzerindeki Vergi Yükü

Motorlu taşıtlar vergisindeki vergi yüküne vergide eşitlik prensibi itibariyle bakmak gerekirse; vergide eşitlik bireylerin genel vergi yüküne kendi mali güçlerine göre katılmalarını ifade eder. Servet bir bireyin belirli bir zamandaki mal varlığı toplamıdır. Aynı servet değerine sahip olanların aynı vergi ödemesi gerekir. Motorlu taşıtlar vergisi servet üzerinden alınan bir vergi türü olmakla birlikte vergide eşitlik prensibine de

aykırı bir görünüm arz etmektedir. Tablolarda motorlu taşıtlar vergisinin vergi yükü açısından dikkate alınarak aşağıdaki analizler yapılmaktadır.

Örneğin, ülkemizde üretimi ve/ veya satışı yapılan bazı otomobil markalarının anahtar teslimi ile ödemeleri gereken vergi tutarları ve vergi yükleri aşağıdaki sırasıyla 1,6 otomobiller, 1,4 otomobiller ve 1,2 otomobiller için ayrı ayrı verilmiştir.

Tablo 29 da farklı motor hacimlerine göre araçlar verilmiştir. Tablodan da anlaşılacağı üzere kasko değeri 556.555 YTL olan Ferrari sahibinin ödeyeceği MTV tutarı 11.845 YTL ve katlandığı vergi yükü %2,13 iken, değeri 235.625 YTL olan araç sahibinin ödeyeceği vergi aynıdır ve katlanacağı vergi yükü %5,03 ile iki katından da fazladır. Sahip oldukları araçlara göre mali güçlerini değerlendirirsek biri diğerinin iki katı kadar bir güce sahip iken katlandıkları verginin aynı olması hiç de adil değildir.

**Tablo 29 Farklı Motor Güçlerine Göre Otomobillerin 2007 Yılı Vergi Yükü**

Otomobil Markaları	Motor Hacmi (cc.)	Modeli	Aracın Kasko Bedeli (YTL)	MTV	Vergi Yükü (%)
BMW M6 Cabrio	4999	2007	397450	11845	2,98
Cadillac Escalade6,2	6200	2007	235625	11845	5,03
Volkswagen Eos 2,0 TFSI	1984	2007	86450	1446	1,67
Honda Accord 2,4	2400	2007	79660	2170	2,72
Ferrari F430 F1	4700	2007	556555	11845	2,13
Chrysler Grand Voyager	2776	2007	106675	3025	2,84

**Kaynak:** www.tsrbs.org 2007; www.gib.gov.tr ,20007

**Tablo 30: 1,6 Otomobiller İçin 2007 Yılı Vergi Yüğü**

Otomobil Markaları	Motor Hacmi (cc.)	Modeli	Aracın Kasko Bedeli (YTL)	MTV	Vergi Yüğü %
Hyundai Accent Era	1599	2007	28128	920	3,27
Renault Megane	1598	2007	32700	920	2,81
Audi A4	1595	2007	62637	920	1,47
Alfa Romeo	1598	2007	43907	920	2,10
Ford Focus	1600	2007	39168	920	2,35
Honda Civic	1600	2007	34896	920	2,64

**Kaynak:** www.tsrb.org ,2007; www.gib.gov.tr,2007

Görüldüğü üzere tabloda 2007 yılındaki taşıtların fiyatları, vergileri vergi yükleri verilmiştir. Tablodan da anlaşılacağı üzere 2007 model ve motor silindir hacmi 1600cc. Olan otomobiller aynı tutarda motorlu taşıtlar vergisine tabidir. Fiyat aralığına bakıldığında 62,637 YTL'lik bir otomobille 32.700 YTL'lik bir otomobile aynı tutarda yani 920.00 YTL vergi ödenmesi gerekmektedir. İki otomobil arasındaki vergi yükü farkı neredeyse iki katı kadardır. Yani ödeme gücü daha düşük olan kişinin vergi yükü, ödeme gücü daha yüksek olan kişiden daha fazladır. Bu durumun da adaletli olduğundan söz edilemez.

**Tablo 31: 1,4 Otomobiller İçin 2007 Yılı Vergi Yüğü**

Otomobil Markaları	Motor Hacmi (cc.)	Modeli	Aracın Kasko Bedeli (YTL)	MTV	Vergi Yüğü %
Chevrolet Lacetti	1399	2007	36140	524	1,45
Ford Fiesta	1400	2007	28079	524	1,87
Dacia Logan	1400	2007	18440	524	2,84
Nissan Note	1386	2007	34990	524	1,50
Renault Clio	1390	2007	24860	527	2,12
Volkswagen Golf	1400	2007	47160	524	1,11

**Kaynak:** www.tsrb.org ,2007; www.gib.gov.tr ,2007

Yine 2007 model ve motor silindir hacmi 1400cc. Olan iki otomobilde birinin fiyatı 47160 YTL iken diğeri 18.440 YTL olan iki araç içinde ödenecek vergi tutarı aynıdır. Yine aynı şekilde ödeme gücü yüksek olan Volkswagen Golf alabilen bir kişinin katlandığı vergi yüğü 1,11 iken, 18440 YTL 'lik araca sahip olan kişinin katlandığı vergi yüğü 2 katından bile fazla olup 2,84 dır.

**Tablo 32: 1,2 Otomobiller İçin 2007 Yılı Vergi Yüğü**

Otomobil Markaları	Motor Hacmi (cc.)	Modeli	Aracın Kasko Bedeli (YTL)	MTV	Vergi Yüğü %
Opel Corsa Twinport	1200	2007	27933	328	1,17
Chevrolet Aveo	1150	2007	20928	328	1,57
Skoda Fabia	1200	2007	24369	328	1,35
Renault Clio	1198	2007	29470	328	1,11
Fiat Albea Active	1242	2007	23330	328	1,41

**Kaynak:** www.tsrb.org ,2007; www.gib.gov.tr ,2007

Verginin konusu sahip olunan servet olduğuna göre, vergilendirilme ölçüsü de bu servetin değeri olmalıdır. Aksi halde vergi adaletinden, vergide eşitlikten söz edilemez.



Verilen örneklerde de servet miktarı ile ödenmesi gereken verginin doğru orantılı olmadığı görülmektedir. Aynı ödeme gücüne sahip olandan aynı oranda vergi alınması vergi adaleti açısından daha objektif olacaktır.

## SONUÇ

Ülkemizde ilk olarak motorlu taşıtlar vergisi 1957 yılında uygulanmaya başlamıştır. İlk uygulamaya konan MTV kanunu, “6936 sayılı Hususi Otomobil Vergisi” kanunudur. Geçmişten günümüze kadar çeşitli değişiklikler yapılarak uygulanmaya devam etmektedir. Verginin etkinliğini yitirmemesi ve vergi adaletine ulaşılması amacıyla motorlu taşıtlar vergisi kanununda değişiklikler yapılmıştır.

Motorlu taşıtlar vergisinin konulmasında ki amaç; hızla büyümekte olan vergi tabanından yararlanmak, araç kullanımı dolayısıyla ortaya çıkan kamu harcamalarının maliyetini karşılamak ve vergilemede mali güç ilkesini yerine getirerek vergi adaletinin sağlanmasıdır.

Motorlu taşıtlar vergisinin incelendiği bu çalışma sonunda, motorlu taşıtlar üzerinden vergi alınması; teorik ve hukuki gerekçe ve normlara uygun görülmeyle birlikte mevcut yapısıyla motorlu taşıtlar vergisi tarifesinin mali güç ilkesine göre vergilemeye uygun olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Anayasanın 73. maddesine göre “Herkes, kamu giderlerini karşılamak üzere, malî gücüne göre, vergi ödemekle yükümlüdür.” Mali güç ilkesine göre vergilendirme ise, verginin kişilerin ekonomik ve kişisel durumlarına göre alınmasıdır. Bu ilke, mali gücü fazla olanın, mali gücü az olana oranla daha fazla vergi ödemesi gereğini belirler. Gelir, servet ve harcamalar mali gücün göstergeleridir. Verginin mali güce göre alınması aynı zamanda vergide adalet ilkesinin uygulama aracıdır.

Genel olarak uygulanan motorlu taşıtlar vergisine baktığımızda, Türkiye; otomobile en yüksek vergi oranının uygulandığı ülkeler arasında ilk sıralarda yer almaktadır. Türkiye’de otomobiller üzerindeki vergi yükünün ağır olması yetmemekle birlikte bir de MTV uygulamasında vergi adaletsizliği yaşanmaktadır. Türkiye’de motorlu taşıtlar vergisi, yaş ve silindir hacmi esasına göre alınmakta, bu da vergilendirmede, otomobil sahipleri arasında haksızlığa yol açmaktadır.

Örneğin ülkemizde aracının değeri 47 bin YTL olan bir araç sahibi ile 18 bin YTL olan bir araç sahibinin ödedikleri verginin aynı olması bu adaletsizliği açıkça göstermektedir. 18 bin YTL lik araca sahip olanla diğer kişinin ödeme güçleri oldukça farklıdır. Fakat ödedikleri vergi aynıdır. Bu da adaletsizliği kısaca ortaya koymaktadır.

Ayrıca, mevcut uygulama özellikle aynı yaş grubundaki taşıtların değerlerindeki farklılıkları vergiye yansıtma başarısızdır. Bu durum vergilemede dikey adaleti zedelemekte ve tersine artan oranlılığı ortaya çıkartmaktadır.

Motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergi, aracın parasal değerine göre alınmalıdır. Bu fiyatlar üzerinden vergi alındığı takdirde, hem devletin hem de otomobil sahiplerinin sorunu ortadan kalkacaktır. Otomobil fiyatındaki artışa göre, devletin alacağı vergi de artacaktır. Vatandaş ise satın aldığı otomobilin değerine göre belirlenecek bir vergi ödeyecektir. Böylesi, aynı mali güce sahip olandan aynı oranda vergi alınmasını sağlayacağından vergi adaleti- vergide eşitlik yönünden daha objektif olacaktır.

Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği 3 ayda bir yayınladığı Motorlu Kara Taşıtları Kasko Değer Listesi ile kasko primine esas olmak üzere araçların piyasa değerlerini açıklamaktadır. Motorlu taşıtlar vergisinin aracın piyasa değeri üzerinden alınmasının uygulanması durumunda bu kaynak olarak kullanılabilir.

Yapılan düzenlemelerin; verginin mali amacına yönelik olduğunu, sosyal amacının dikkate alınmadığını söylemek mümkündür. Yapılması gereken, aracın ağırlığı veya motor hacmi üzerinden spesifik bir vergi almak yerine, aracın kasko değeri üzerinden belirli bir oranda vergi almaktır. Hatta değeri belirli bir seviyenin üzerine çıkan araçlardan daha yüksek oranda vergi alınarak artan oranlı bir vergilemeye geçilebilir. Böylece verginin hem gelir getirici fonksiyonunu hem de sosyal fonksiyonunun gerçekleştirilmesi sağlanabilir.

Ayrıca konuya bir de çevre açısından bakmamız gerekirse: AB ülkelerinde uygulanmakta olan bir çevre politikası bulunmaktadır. AB ülkelerinin büyük bir bölümünde uygulanan motorlu taşıtlar vergisi gelir getirme amacından ziyade çevre koruma amaçlıdır. Örneğin İngiltere de uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisi karbondioksit emisyonuna dayalı bir sistemdir. Ayrıca AB ülkelerinde çevre amaçlarının başarısı için vergi mevzuatlarında değişiklikler yaptıkları göze çarpmaktadır.

Üye ülkelerde motorlu taşıtlar vergisine mali açıdan bakıldığında temel hedef azami gelirin elde edilmesidir. Ancak çevre vergilerinin düzenlenmesinin hedefi ise uzun dönemde oluşabilecek dışsal giderlerin önlenmesidir. Bu sebeple AB ülkelerine

baktığımız zaman motorlu taşıtlar vergisinin konulma amacı, tüketiciyi çevreye zararlı olmayan faaliyetlere yönlendirmektir. Yani ilk plandaki amaç yönlendirmek ve denetlemek sonra gelir getirmektir.

Ülkemizde uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisinin çevre amaçlı olduğunu söylemek çok yerinde değildir. Uygulanmakta olan motorlu taşıtlar vergisi bu çevresel faktörleri de göze alarak düzenlenmelidir. Çevreyi daha fazla kirletenlerin ödedikleri vergi miktarı daha fazla olmalıdır. Çevreye daha az zarar veren araç üretimi teşvik edilmeli, bu araçları kullananlara teşvikler verilmelidir. Kısaca mali açıdan gelirin arttırılmasının yanında çevrenin korunması amacı da ön planda tutulmalıdır.

Ayrıca mevcut I nolu motorlu taşıtlar vergisi tarifesi yeniden düzenlenmelidir. Tarife dilimleri eşit olmalıdır. Tarife yaş basamakları eşit veya uyumlu olmalıdır. Gerekli görülürse tarife vergi tutarları her marka ve/veya sınıf için belirlenen katsayılarla arttırılmalıdır. Böylelikle tarife dilimlerinin ilgili taşıt servet değerini daha objektif olarak yansıtabilmesine yardımcı olmaktadır.

Motorlu taşıtlar vergisinin Türkiye ve Avrupa Birliğinin önde gelen ülkelerinde ki uygulamalarına bakıldığında bakış açısı farklılığı göze çarpmaktadır. MTV, Türk vergi sisteminde servet vergisi kapsamında değerlendirilmekte ve vergi miktarı da buna göre hesaplanmaktadır. Almanya, Fransa ve İngiltere'deki uygulamalara bakıldığında ise MTV'nin öncelikle bir çeşit yol vergisi daha sonrada çevre vergisi şeklinde değerlendirildiği görülmektedir.

Ülkemizde uygulanan motorlu taşıtlar vergisinde temel problem vergi koymada esas alınacak kriterlerdir. Bu kriterlerin belirlenmesinde yaşanan sorunlar sağlıklı bir sistem kurulmasına da engel olmuştur. Özellikle üye olmak istediğimiz Avrupa Birliği normlarında kullanılan kriterlerin ve vergi politikalarının gözden geçirilmesi gerekmektedir.

Türk Vergi Sistemi'nde araçların hangi vergi dilimine tabi olduğu o aracın yaşına ve daha sonra ise genel olarak motor silindir hacmine bağlıdır. Ağırlık kriteri sadece kamyon, kamyonet, çekici ve benzeri taşıtlarda dikkate alınmaktadır. Yaş kriterinin verginin miktarının belirlenmesinde temel rol oynamasının altında aracın yaşı arttıkça

kişinin servetinin değerinin düştüğü varsayımı yatmaktadır. Motor silindir hacminin yüksekliği de bir mali güç simgesi ve servet belirtisi olarak algılanmaktadır.

II Sayılı tarifede yer alan kamyon, kamyonet, çekici vb. araçlarda azami toplam ağırlığa bakılmasının temel nedeni, aracın azami yük kapasitesi arttıkça kişinin gelir elde etme kapasitesi de artmaktadır. Bu da bir servet unsurunu oluşturmakta ve dolayısıyla mali gücü temsil etmektedir. II sayılı tarifede otomobillerden farklı olarak toplam ağırlık kriterinin MTV'nin hesaplanmasında esas teşkil etmesinin, çevrenin korunmasının amaçlandığı söylenebilir. Çünkü araçların ağırlıkları arttıkça tüketilecek yakıt miktarı artacak, dolayısıyla çevreyi kirletme oranı artmış olacaktır. Böyle bir uygulamayla çevreyi daha fazla kirletenin daha fazla vergi ödemesi yerinde olacaktır.

Motorlu taşıtlar vergisi, Avrupa Birliği üyesi ülkelerde öncelikle bir çeşit yol vergisi olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle vergi miktarı belirlenirken dikkate alınan temel kriter aracın ağırlığı olmaktadır. Ağırlık kriterinin bu kadar önemli olmasının nedeni, araçların kullandıkları yola verdikleri hasarın toplam ağırlıkları ile doğru orantılı olmasıdır. Yani aracın toplam ağırlığı arttıkça ödenmesi gereken vergi miktarı da artmaktadır. Avrupa Birliği üyesi ülkelerde Motorlu taşıtlar vergisinin hesaplanmasında kullanılan ikinci kriter ise motor silindir hacmidir. Bu kriterin kullanılmasının altında yatan neden ise aracın motor silindir hacmi arttıkça tüketilecek yakıt miktarının da artacağı ve dolayısıyla çevreye daha fazla zehirli gaz yayacağı düşüncesidir. Bu kriter de MTV'ye bir çeşit çevre vergisi niteliği kazandırmaktadır. Nitekim Avrupa Birliği ülkelerinde kurşunlu benzin kullanımı da yasaklanmıştır. Ayrıca genel olarak dizel motorlu araçlar için daha fazla vergi belirlenmesi benimsenmiştir.

Bunun yanında ülkemizde 1990'lı yıllardan günümüze kadar incelediğimizde genel olarak gelirlerimizde gittikçe azalan bir yapı hakimdir. Vergi gelirleri gün geçtikçe azalmaktadır. 2000'li yıllardan sonra motorlu taşıtlar vergisi gelirlerinde bir artış söz konusu olmuştur. Bunun sebebi o yıllarda yaşanan mali krizdir. Türkiye bu mali krizden çıkabilmek için gelirlerini artırmak sebebiyle tarifelerde bir artışa gidilmiştir. Bu sebeple bu yıllarda MTV gelirlerinde artış söz konusudur. Neticede istikrarın sağlanması amacıyla vergi gelirlerimiz artırılmalı, uygulanmakta olan Motorlu Taşıtlar Vergisinin etkinliği artırılarak çevre vergisi özelliğine kavuşturulmalıdır.

## KAYNAKÇA

AK, Bülent, (1999), “Açıklama, Yorum ve Örneklerle 4481 sayılı Ek Vergi Yasası”,

*Yaklaşım Dergisi Eki*, Yıl 7, Sayı 84, s.49-53.

AKDOĞAN, Abdurrahman, (1999), *Kamu Maliyesi*, Gazi Kitabevi, Ankara.

AKSOY, Şerafettin (1999), *Vergi Hukuku Ve Türk Vergi Sistemi*, 5. Baskı, Filiz

Kitabevi, İstanbul.

APAK, Talha, (2003), “Yeni Taşıt Vergisi Ne Getiriyor”,

[http://www.alomaliye.com/talha\\_apak\\_yeni\\_tasit\\_ver.htm](http://www.alomaliye.com/talha_apak_yeni_tasit_ver.htm), 14.03.2006.

ATAY, Tezcan, (2006), “Motorlu Taşıtlarda Bir Vergisel Avantaj (Kasko Değeri

Uygulaması)”, *Yaklaşım*, Yıl 14, Sayı 159, s.27-31.

ATAY, Tezcan ve Ahmet Yazıcı, (2003), “Ek Motorlu Taşıtlar Vergisinde Son

Durum”, e-yaklaşım, Sayı 1, Ağustos.

BAYRAKDAR, Bekir, (2003), “ Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulaması”, *Vergi*

*Dünyası*, Sayı 265, Eylül, s. 56-58.

CABAR, Halil, (2003), “Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi (Güncel Gelişmeler)”,

[http://www.alomaliye.com/halil\\_cabar\\_ek\\_motorlu.htm](http://www.alomaliye.com/halil_cabar_ek_motorlu.htm), 26.09.2006.

CAN, Ahmet ve Ahmet Kavak, (2003), *Kaynakçalı Vergi Kanunları 2*, Kutup Yıldızı

Yayınları, İstanbul.

ÇELİK, Galip (1995), *Servet Ve Harcama Vergileri*, 1. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara.

DOĞRUSÖZ, A. Bumin, (2004), “Verginin Anayasal İlkeleri”,

[http://www.turmob.org.tr/turmob/basin/12-08-2004\(2\).htm](http://www.turmob.org.tr/turmob/basin/12-08-2004(2).htm), 09.03.2007.

DOĞRUSÖZ, A. Bumin, (2003), “Ek Motorlu Taşıtlar Vergisinin Mükellefi”,

[http://www.turmob.org.tr/turmob/basin/05-05-2003\(2\).htm](http://www.turmob.org.tr/turmob/basin/05-05-2003(2).htm), 10.10.2005.

Ek MTV Genel tebliği, (2003), <http://www.yaklasim.com/mevzuat/index.asp>,  
19.03.2007.

ERGENÇ, Ömer, (2001), “Motorlu Taşıtlar Vergisi Ve LPG Yakıtı Kullanılan  
Taşıtlar”, *Vergi Dünyası*, Sayı 234, Şubat, s.102-104.

ERGİNAY, Akif, (1992), *Kamu Maliyesi*, Savaş Yayınları, Ankara.

ERGİNAY, Akif, (1990), *Vergi Hukuku*, Savaş Yayınları, Ankara.

EUROPEAN UNION, STUDY ON VEHICLE TAXATION IN THE MEMBERS  
STATES OF THE Final Report (2002), European Commission-Do Taxation  
And Customs Union , January.

FERHATOĞLU, Emrah, (2003), “Avrupa Birliğinde Ortak Çevre Politikası  
Çerçevesinde Çevre Vergileri”, e-yaklaşım, Sayı 130, Ekim.

FİKİR, Halit, “Motorlu Taşıtlar Vergisinin Hesaplanmasında Esas Alınan Kriterler:  
Türkiye-Almanya, Fransa ve İngiltere Karşılaştırması”, e-yaklaşım, Sayı 7,  
Şubat, <http://www.yaklasim.com/mevzuat/dergi/makaleler/2004024246.htm>.  
[11.11.2005](http://www.yaklasim.com/mevzuat/dergi/makaleler/2004024246.htm).

GÖKBUNAR, Ali Rıza, (1998), “Vergileme İlkeleri Ve Küreselleşme”,  
[http://www.canaktan.org/ekonomi/kamu\\_maliyesi/maliye-genel/diger-  
yazilar/gokbunar-vergileme-ilkeleri.pdf](http://www.canaktan.org/ekonomi/kamu_maliyesi/maliye-genel/diger-yazilar/gokbunar-vergileme-ilkeleri.pdf), 02.01.2007.

GÜNER, Ayşe, (2005), “Yerel Bir Gelir Olarak Motorlu Taşıtlar Vergilemesi”, *Legal  
Mali Hukuk Dergisi*, Yıl 1, Sayı 11, Kasım, s. 2965-2971.

GÜNEŞ, Gülsen, (1998), *Verginin Yasallığı İlkesi*, Alfa Basım Yayın, İstanbul.

GÜNEŞ, İsmail, (2006), “Motorlu Taşıtlar Vergisi”,  
<http://idari.cu.edu.tr/igunes/kamu/7sv.htm>, 21.02.2006.

GÜRSOY, Hakan, (2006), “Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesi, Ülkemiz ve OECD Üyesi Ülkelerde Uygulama”, *Vergi Dünyası*, Yıl 25, Sayı 297, Mayıs, s.82-9.

“2007 Yılı MTV Tutarları”, (2006),

<http://www.turmob.org.tr/web/mevzuat/sirkuler/2006/2006-205.pdf>, 01.01.2007.

<http://arabam.e-kolay.net/kasko/index.asp> , 21.08.2007.

<http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/vergi.doc>,

17.09.2007.

<http://www.gelirler.gov.tr/gelir2.nsf/kitaptasitvergi?OpenPage>, “Taşıtların

Vergilendirilmesi”

[http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/VI/KBG/Tablo\\_19.xls](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/KBG/Tablo_19.xls) , (22.05.2007).

<http://www.gib.gov.tr/fileadmin/images/mtv.html> , 25.03.2007.

[http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/VI/KBG/Tablo\\_20.xls.htm](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/KBG/Tablo_20.xls.htm), 22.03.2007.

[http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/VI/KBG/Tablo\\_22.xls.htm](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/KBG/Tablo_22.xls.htm), 22.03.2007.

[http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/VI/KBG/Tablo\\_23.xls.htm](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/KBG/Tablo_23.xls.htm), 22.03.2007.

[http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/VI/KBG/Tablo\\_25.xls.htm](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/KBG/Tablo_25.xls.htm), 22.03.2007.

<http://www.muhasibat.gov.tr/docs/T2-7.xls>, (22.05.2007).

<http://www.tsrsb.org.tr/tsrsb/Kasko%20Deger%20Listesi>, 25.03.2007.

<http://www.dtm.gov.tr/dtmadmin/upload/EAD/KonjokturIzlemeDb/vergi.doc>, *Vergi*

*Politikasının Üretim Ve İhracata Etkileri*, 17.09.2007.

IŞIK, Abdülkadir, Habib Yıldız, Temel Gürdal, Nurullah Altun, Nevran Karaca, Filiz

Aygen ve Tarkan Peran, (2004), *Vergi Hukuku ve Türk Vergi Sistemi*, Sakarya Kitabevi, Sakarya.



- KARABACAK, Hakan, (2004), “AB’de Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesi”, *e-yaklaşım*, Sayı 12, Temmuz,  
<http://www.yaklasim.com/mevzuat/dergi/makaleler/2004024246.htm>. 11.11.2005.
- KIZILOCAK, Erkan, (2005), “Taşıt Vergisinde AB’yi Solluyoruz”,  
<http://www.takvim.com.tr/2005/10/12/eko125htm>, 12.03.2006.
- KIZILOT, Şükrü, (2007), “Vergide Çağdaş Bir Uygulama Geliyor”,  
<http://hurarsiv.hurriyet.com.tr/goster/haber.aspx?id=5827751&tarih=2007-01-24>,  
15.05.2007.
- KIZILOT, Şükrü, Cem Kılıç, Okan Müderrisoğlu, (2006), “AB Yolunda Mali Dünyamız”, TİSK Yayınları, Yayın no:273,  
<http://www.tisk.org.tr/yayinlar.asp?sbj=ic&id=1834>, 19.03.2007.
- KOLÇAK, Meşhure, (1994), *Türk Vergi Sistemi*, Atatürk Üniversitesi Basımevi, Erzurum.
- KULU, M. Bahattin, (2002), “AB Ülkelerinde Taşıtlar Üzerindeki Vergi Yükü Ve Mevcut Uygulamalarımıza Yönelik Önerilerin Bu Bağlamda Değerlendirilmesi”, *Yaklaşım*, Yıl 10, Sayı 110, Şubat, s. 85-93.
- KULU, M. Bahattin, (2001), “AB Üyesi Ülkelerde Uygulanan Ortak vergi Hukuku”, *Yaklaşım*, Sayı 99, s. 58-67.
- KÜÇÜK, Muzaffer, (2006), “Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarife Değişikliği Önerisi”, *vergi Dünyası*, Sayı 293, Ocak, s.45-47.
- MTV Genel Tebliği, <http://yaklasim.com>, 09.01.2007.
- MTV Kanunu, (2006), <http://www.muhasabenet.net/mtv.html>, 12.12.2006.
- MTV Mevzuatı, (2007), <http://www.yaklasim.com>. 05.03.2007.

MTV Kanununun Yürürlükten Kaldırılmış Hükümleri,

<http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/mevzuat/metinx.asp?MevzuatKod=55.197>,

03.03.2007

NADAROĞLU, Halil (1996), *Kamu Maliyesi Teorisi*, 9.Baskı, Beta Basım Yayım A.Ş., İstanbul.

NEUMARK, Fritz (1975), *Vergi Politikası*, Çev. İclal Feyzioğlu Cankorel Filiz Kitabevi, İstanbul.

ORTAÇ, F.Rifat, (2001), “Bir Servet Vergisi Olarak MTV ve Son Düzenlemeler”, *Yaklaşım*, Yıl 9, Sayı 99, Mart, s.49.

ÖNCEL, Mualla, Ahmet Kumrulu ve Nami Çağan, (1998), *Vergi Hukuku*, Turhan Kitabevi, Ankara.

ÖZ, Erdoğan, (1997), “Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu Uygulaması Ve Bir Öneri”, *Vergici Ve Muhasebeci İle Diyalog Dergisi*, s.81-85.

ÖZCAN, Sezgin, (2003), “Ek Vergileri Kim Ödeyecek?”,

<http://www.malihaber.com/modules.php?name=Encyclopedia&op=content&tid=29196&query=motorlu> ,14.03.2006.

ÖZER, İlhan, (1977), *Vergileme İlkeleri Ve Türk Vergi Sistemi*, Doğan Basımevi, Ankara.

PEHLİVAN, Osman, (2001), “LPG’li Taşıtlardaki Vergi Artışı Neden Anayasaya Aykırı”, *Vergi Dünyası*, Sayı 234, Şubat, s.110-113.

PEHLİVAN, Osman, (2000), *Vergi Hukuku*, Derya Kitabevi, Trabzon.

SARAÇ, Osman, (2004), “Servet Vergilerinin İktisadi Ve Mali Etkinliğine Genel Bakış”, *Yaklaşım*, Yıl 12, Sayı 144, s.70-74, Aralık

- SARAÇOĞLU, Fatih, (2001), “Gelir Vergisi Sisteminde Ayırma İlkesi Uygulaması Ve Değerlendirilmesi”, İ.Ü. İktisat Fakültesi Maliye Araştırma Merkezi Konferansları 40. Seri, Yıl 2001,  
<http://209.85.129.104/search?q=cache:nPcU3a7qJJQJ:w3.gazi.edu.tr/web/fatihsaracoglu/10.pdf+ay%C4%B1rma>, 20.05.2006.
- SEVİĞ, Veysi, (2003), “Ek Motorlu Taşıtlar Vergisi Ve İtiraz Kaydı”,  
<http://www.malihaber.com/modules.php?name=Encyclopedia&op=content&tid=29687>,14.03.2006.
- SEVİNÇ, Eser, (2003), “Trafikten Çekilen Araçlar İle İlgili Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulaması”, <http://ymm.net/vergi/trafik.htm>, 10.10.2005.
- ŞANLI, Ahmet, (2002), “Vergide Eşitlik Prensibi Yönünden Otomobil Fiyatları İle Ödenen Motorlu Taşıtlar Vergilerinin Değerlendirilmesi”, *Vergi Sorunları*, Sayı 168, Eylül, s.28-32.
- ŞENYÜZ, Doğan, (2000), “Vergi Adaleti Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarifesinin Değerlendirilmesi”, *Mali Hukuk*, Sayı 90, s. 6-11.
- “Taşıtların Vergilendirilmesi”,  
<http://www.gelirler.gov.tr/gelir2.nsf/kitaptasitvergi?OpenPage>, 14.07.2006.
- Türk Vergi Kanunları Gerekçeleri, (1989), T.C. Maliye ve Gümrük Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğü, Cilt: 4.
- Mali Kanunlar Külliyatı Türk Vergi Kanunları 1920-1996, (1996), T.C. Maliye Bakanlığı Bütçe ve Mali Kontroller Genel Müdürlüğü, Cilt:3, Sayı 1996/7, Aralık, Ankara.
- T.C. Maliye Bakanlığı Gelirler Genel Müdürlüğü, (2000), *Vergi İstatistikleri 1996-1999*, Haziran, Ankara.

- TERLEMEZ, Birol, (2001), “1982 Anayasasında Vergileme İlkeleri”, Sayı 100, Nisan s.2007.[http://www.yaklasim.com/mevzuat/dergi/read\\_frame.asp?file\\_name=2001042558.htm](http://www.yaklasim.com/mevzuat/dergi/read_frame.asp?file_name=2001042558.htm),09.01.2007.
- TUNCER, Selahattin, (1966), *Teoride ve Pratikte Servet Vergileri*, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul.
- TURHAN, Salih (1998), *Vergi Teorisi Ve Politikası*, 6. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul.
- TURHAN, Salih, (1977), *Vergi Teorisi*, Fakülteler Matbaası, İstanbul.
- TÜRK, İsmail, (1992), *Kamu Maliyesi*, Turhan Kitabevi, Ankara.
- TÜRMOB, (2004), *Tüm Vergi Kanunları*, Türmob Yayınları–247, Ankara.
- TÜRMOB Sirküler Rapor, (2004), “(I) Sayılı Tarifede Yer Alan Taşıtların MTV Tutarlarında Kasko Sigorta Değeri Uygulaması”.
- ULUATAM, Özhan, (1990), *Türk Vergi Hukuku*, Adım Yayıncılık, Ankara.
- YALTI, Billur, (2004), “Motorlu Taşıtlar Vergisi: Bir 'yeşil' vergi reformu”, <http://www.milliyet.com/2004/01/19/ekonomi/eko05.html>, 01.01.2007.
- YILMAZ, Güneş, (2004), “Vergilemede Adalet Nasıl Sağlanabilir”, *Vergi Sorunları*, Sayı 185, Şubat, s. 144-151.

## ÖZGEÇMİŞ

Arzu Türkkkan, 1979 yılında Sakarya’da doğdu. Öğrenim hayatını halen yaşamakta olduğu Sakarya’da tamamladı. Sakarya Üniversitesi Akyazı M.Y.O. “İşletmecilik” bölümünü birincilikle bitirdi. Lisans öğrenimine Sakarya Üniversitesi “Çalışma Ekonomisi Ve Endüstri İlişkileri Bölümünde devam etti. Arzu Türkkkan evli ve bir çocuk annesidir.