

T.C.
GEBZE TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ UYGULAMASINDA
ALTERNATİF YÖNTEMLER

UĞUR ERDOĞAN
STRATEJİ ANA BİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

GEBZE

2016

T.C.
GEBZE TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ
UYGULAMASINDA ALTERNATİF
YÖNTEMLER

UĞUR ERDOĞAN
STRATEJİ BİLİMİ ANABİLİM DALI
YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ DANIŞMANI
Yrd. Doç. Dr. Sadettin Haluk ÇİTÇİ

GEBZE
2016



YÜKSEK LİSANS TEZİ JÜRİ ONAY SAYFASI

GTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun tarih ve sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından tarihinde tez savunma sınavı yapılan Uğur ERDOĞAN'ın tez çalışması Strateji Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

JÜRİ

ÜYE

(TEZ DANIŞMANI) : Yrd. Doç. Dr. S.HALUK ÇİTÇİ

ÜYE

: Yrd. Doç. Dr. MESUT KARAKAŞ

ÜYE

: Yrd. Doç. Dr. KURTULUŞ DEMİRKOL

ONAY

GTÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun/...../20... tarih ve/..... sayılı kararı,

İMZA/MÜHÜR

ÖZET

Vergilendirme, Devletin yerine getirmekle sorumlu olduğu hizmetlerin finansmanını sağlamak için uygulanmaktadır. Ayrıca mükelleflerin yapacakları tercihlerde teşvik veya vazgeçirme görevini üstlenmektedir. Türkiye'de Motorlu Taşıtlar Vergisi uygulamasında sadece araçların motor hacimleri ve yaşları dikkate alınmaktadır. Dolayısıyla mükelleflerin mali güçleri ve çevreye yapılan karbondioksit salınımı vergilendirmede göz önünde bulundurulmamaktadır. Bu durum, uygulamanın anayasada belirtilen vergilendirmede adalet ve çevrenin korunumu ilkelerine uygun olmadığını göstermektedir.

Bu çalışmada Vergi sisteminin bir parçası olan Motorlu Taşıtlar Vergisi adalet, çevre korunumu ve Maliye gelirleri ilkeleri dikkate alınarak incelenmiş ve mevcut Motorlu Taşıtlar Vergisi uygulamasına alternatif olarak araç fiyat aralığına dayalı Motorlu Taşıtlar Vergisi, araç fiyat yüzdesine endeksli Motorlu Taşıtlar Vergisi ve karbondioksit salınımına dayalı Motorlu Taşıtlar Vergisi sistemleri geliştirilmiştir. Önerilen alternatifler için yapılan talep simülasyonları ile alternatif Motorlu Taşıtlar Vergisi uygulamalarının karbondioksit salınımına, Motorlu Taşıtlar Vergisi ile elde edilen maliye gelirlerine ve vergi adaletin tesisine etkileri analiz edilmiştir.

Elde edilen simülasyon sonuçlarına göre araç fiyat aralığına dayalı alternatif Motorlu Taşıtlar Vergisi sistemi mevcut Motorlu Taşıtlar Vergisi sistemine göre toplam karbondioksit salınımını azaltmasına rağmen vergi adaletinin tesisinde çok başarılı olmadığı görülmüştür. Araç fiyat yüzdesine endeksli alternatif MTV sistemi ise mevcut MTV sistemine göre maliyenin Motorlu Taşıtlar Vergisinden elde ettiği gelirleri düşürmeden, karbondioksit salınımında ve vergi adaletinin tesisinde gözle görülür iyileştirmeler sağlayabildiği saptanmıştır. Karbondioksit salınımına dayalı olarak geliştirilen Motorlu Taşıtlar Vergisi alternatifi ise karbondioksit salınımını belirgin ölçüde azaltmak için vergi oranlarını pratikte mümkün olamayacak kadar arttırmak gerektiğini ortaya çıkarmıştır.

Anahtar Kelimeler; Vergi, Çevre, Mali güç, Adalet, Motorlu Taşıtlar Vergisi, CO₂ Emisyonu, Alternatif MTV Yöntemleri.

SUMMARY

Taxation is applied to finance the public services that the State is liable to perform. Also, it fulfills the role of incentives and deterrents for the choices taxpayers make. The only criteria applied in the Motor Vehicles Tax in Turkey are the engine size and the age of the vehicles. Therefore, the financial power of the taxpayer and carbon dioxide emission into the environment are not taken into account in the taxation process. This situation shows that the current practice is not in accordance with the principles of equity and protection of environment stated in the constitution.

In this study, Motor Vehicles Tax as part of the Tax system will be examined with particular focus on the principles of Taxation Equity, Protection of the Environment and Treasury Incomes, and alternative Motor Vehicles Tax systems such as Motor Vehicles Tax based on price range, Motor Vehicles Tax based on price percentage and Motor Vehicles Tax based on carbon dioxide emission have been developed. With the demand simulations for the proposed alternatives, the effects of the alternative motor vehicle tax implementations on carbon dioxide emission, financial income through motor vehicle tax and establishment of tax equity have been analyzed.

It is then observed that, according to the simulation results, while an alternative motor vehicle tax system based on vehicle price range efficiently reduces carbon dioxide emission, it's not particularly successful in constituting the tax equity. As for the alternative motor vehicle tax system that is based on vehicle price percentage, it is noted that this system is capable of yielding discernable improvements on carbon dioxide emission and constituting tax equity without reducing the tax revenue from the motor vehicles tax. On the other hand, the other simulations for the alternative motor vehicles tax which is based on carbon dioxide emission shows that it is required the tax rates to be raised to practically impossible levels to achieve a considerable reduction in carbon dioxide emission.

Keywords; Tax, Environment, Financial Power, Tax Equity, Motor Vehicles Tax, CO₂ Emission, Alternative Motor Vehicle Tax Methods

TEŞEKKÜR

Yüksek Lisans sürecinin en başından, bu çalışmanın gerçekleşmesine kadar olan tüm süreçlerde desteğini hiçbir zaman esirgemeyen; üzerimde büyük emeği olan; öğrencisi olmaktan her zaman mutluluk duyduğum sayın hocam Yrd. Doç. Dr. S. Haluk ÇİTÇİ' ye teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER DİZİNİ

ÖZET	i
SUMMARY	ii
TEŞEKKÜR	iii
İÇİNDEKİLER DİZİNİ	iv
KISALTMALAR DİZİNİ	vi
TABLolar DİZİNİ	vii
ŞEKİLLER DİZİNİ	ix
1. GİRİŞ	1
2. LİTERATÜR TARAMASI	4
3. VERGİ – VERGİ SINIFLANDIRMALARI – MTV’NİN TÜRK VERGİ SİSTEMİNDEKİ YERİ	7
3.1. Vergi Kavramı	7
3.2. Vergilerin Sınıflandırılması	8
3.3. Mtv’nin Türk Vergi Sistemindeki Yeri – Ekonomik Büyüklüğü	9
4. TÜRKİYE’DE MTV UYGULAMASI	13
4.1. Verginin Mevzuu	13
4.2. Vergi Ölçü Ve Hadleri	14
5. MTV UYGULAMASINDAKİ SORUNLAR	18
5.1. Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevre Üzerindeki Etkileri	18
5.1.1. Avrupa Birliğine Üye Ülkelerde Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan CO ₂ Salınımı Esaslı Vergiler	20

5.1.2. Avrupa Birliğinin CO ₂ Esaslı Vergilendirme Politikalarının Etkisi	22
5.2. Türkiye’de Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Adalet İlkeleri Bakımından Değerlendirilmesi	23
6. ALTERNATİF MTV UYGULAMA YÖNTEMLERİ İÇİN TALEP SİMULASYONU	28
6.1. Metodoloji	28
6.2. Fiyat Aralığına Dayalı MTV Uygulaması	30
6.3. Satış Fiyatı Yüzdesine Dayalı MTV Uygulaması	38
6.4. CO ₂ Salınım Oranına Dayalı MTV Uygulaması	42
7. SONUÇ	50
8. ÖNERİLER VE ÇALIŞMANIN KISITLARI	51
8.1 Öneriler	51
8.2 Çalışmanın Kısıtları	51
KAYNAKLAR	53
ÖZGEÇMİŞ	56

KISALTMALAR DİZİNİ

Kısaltmalar

Açıklamalar

AB:	Avrupa Birliği
BD:	Bugünkü Değer
BSMV:	Banka Sigorta Muamele Vergisi
CO:	Karbon monoksit
CO ₂ :	Karbondioksit
GSMH:	Gayri safi Milli Hâsıla
KDV:	Katma Değer Vergisi
MTV:	Motorlu Taşıt Vergisi
MTVK:	Motorlu Taşıt Vergisi Kanunu
NO:	Azot monoksit
ODD:	Otomotiv Distribütörleri Derneği
ORT:	Ortalama
ÖİV:	Özel İletişim Vergisi
ÖTV:	Özel Tüketim Vergisi
TL:	Türk Lirası
TÜİK:	Türkiye İstatistik Kurumu
VW:	Volkswagen

TABLÖLAR DİZİNİ

Tablo No	Sayfa
3.1: Mtv'nin Türk Vergi Sistemindeki Yeri – Ekonomik Büyüklüğü	9
3.2: Bazı Avrupa Ülkelerinde Ve Türkiye'de Mtv'nin Gsmh Ve Toplam Vergi Gelirlerine Oranı	11
4.1: Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)	14
4.2: Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)	15
4.3: Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)	16
5.1: Almanya MTV Uygulaması	20
5.2: İngiltere MTV Uygulaması	21
5.3: Avrupa'da Co ₂ Esaslı MTV Uygulamalarının Emisyona Etkisi	22
5.4: Türkiye'de Mevcut Sisteme Göre Bazı Araçlara Uygulanan MTV Tutarları, Motor Hacmi Ve CO ₂ Salınımı	25
5.5: Türkiye'de Mevcut Sisteme Göre MTV Uygulaması Karşılaştır.	27
6.1: TÜİK Kısa Ve Uzun Dönem Esneklik Katsayıları (2012)	29
6.2: 5,10 ve 20 Yıllık MTV Öd. Bugünkü Değer Hesapl.	30
6.3: Fiyat Aralığı – MTV Tutarı Karşılaştırma Tablosu	31
6.4: Düşük Fiyatlı Sayılabilecek Araçlarda Fiyat Aralığı Yöntemine Göre MTV Değişim Tablosu	31
6.5: Yüksek Fiyatlı Sayılabilecek Araçlarda Fiyat Aralığı Yöntemine Göre MTV Değişim Tablosu	33
6.6: Fiyat Aralığı Yöntemine Göre Satış Adetlerinde Ve MTV Tutarlarındaki Değişim	35
6.7: Maliye MTV Gelir Durumu- Fiyat Aralığı Yöntemi	38

6.8: Maliye MTV Gelir Durumu- Yüzde Yöntemi	40
6.9: Düşük Fiyatlı Sayılabilecek Araçlarda Yüzde Yöntemine Göre MTV Değişim Tablosu	41
6.10: Yüksek Fiyatlı Sayılabilecek Araçlarda Yüzde Yöntemine Göre MTV Değişim Tablosu	42
6.11: Co₂ Salınımı – MTV Tutarı Belirlemede Kullanılacak Oran Tabl.	43
6.12: İngiltere MTV Uygulaması	44
6.13: Co₂ Salınımı Yönt. Göre Araçların MTV Tutarlarındaki Değişim	47

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil No	Sayfa
6.1: Fiyat Aralığı Yöntemiyle Mevcut Sistemdeki MTV Karşılaştırması	36
6.2: Fiyat Aralığı Yöntemiyle Mevcut Sistemdeki MTV Karşılaştırması (30.000,250.000)	37
6.3: Fiyat Yüzdesi Yöntemiyle Mevcut Sistemdeki MTV Karşılaştırması	39
6.4: CO ₂ Emisyon Yöntemiyle Mevcut Sistemdeki MTV Karşılaştırması	46
6.5: CO ₂ Emisyon Yöntemiyle Mevcut Sistemdeki MTV Karşılaştırması (30.000,490.000)	47

1. GİRİŞ

Türkiye’de Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) serveti vergilendirme türü olarak ilk kez 1957 yılında uygulanmaya başlamıştır. MTV’nin tüm vergi gelirleri içerisindeki oranı 2008 verilerine göre %2,1 kadardır. Bu oran AB üyesi 20 ülke ortalamasında %1 kadardır (Karadeniz, 2011). Yani Ülkemizde Maliye gelirleri içerisinde MTV payının Avrupa Birliği ortalamasına göre yüksek olduğu söylenebilir. Gelir İdaresi Başkanlığından verilen bilgiye göre Maliyenin 2007 yılı MTV geliri tüm araç cinslerinde toplam 2 Milyar 50 milyon TL kadardır. Bu tutar 19 Milyon 300 bin araçtan toplanmış vergi tutarıdır (Karadeniz, 2011).

MTV gelirleri toplam vergi gelirlerinde %2 gibi küçük bir paya sahip olduğu için akademik literatürde konuyla ilgili yeterince çalışma bulunmamaktadır. Şuana kadar yapılan çalışmalarda mevcut uygulamanın çevre korunumuna ve adalet ilkesine dikkat etmediği vurgulanmış, fakat bunlara alternatif yöntemlerle çözüm önerisinde bulunulmamıştır. Bu tezin literatüre katkısı da tam olarak bu noktada olacaktır. Mevcut problemler tezde belirtilmiş ayrıca çözümüne yönelik alternatif önerilerinde bulunulmuştur.

MTV sistemi Avrupa’da karbondioksit salınımını azaltarak çevre korunumunu sağlamak için kullanılırken Ülkemizde hala yıllar önce oluşturulan araçların motor hacimleri ve yaşlarına dayalı sistem kullanılmaktadır (Bilici, 2008).

Burada iki önemli ilke göz ardı edilmektedir. Birincisi Adalet; Sistemde vatandaşların gelirlerine göre vergiye tabi tutulmalarına yönelik herhangi bir koşul söz konusu değildir, ya da bu problem sadece motor büyüklüğüyle çözülmeye çalışılmıştır. Göz ardı edilen diğer ilke ise Çevre Korunumu esasıdır. Sonuç olarak Anayasada da belirtildiği gibi Çevre korunumunu sağlamak devletin bir ödevidir. (Anayasa, 56/2 Madde). MTV uygulamasında bu ödev maalesef dikkate alınmamaktadır.

Bu tezde MTV'nin Anayasada belirtilen adalet ve çevre korunumu esaslarına hizmet edecek şekilde aynı zamanda Maliye'nin de gelirlerinde bir azalmaya sebep olmayacak, vergi toplama sistemine herhangi bir zorluk eklemeyecek alternatif yöntemler oluşturulmaya çalışılmıştır.

Bu alternatif yöntemler 3 tanedir. Birincisi Fiyat Aralığı Yöntemidir. Burada araçlar satış fiyatlarına göre sınıflandırılarak MTV ödemesine tabi tutulmuşlardır. Yöntem hazırlanırken kullanıcıların gelirlerine uygun vergi ödemesinden mükellef olmalarını sağlamak istenmiş, Maliye'nin vergi gelirlerinin azalmamasına dikkat edilmiş aynı zamanda da yapılan simülasyonlarda tahmini yeni CO₂ salınımlarında da mevcut uygulamaya göre düşüş olacağı öngörülmüştür.

İkinci alternatif yöntem olan Satış Fiyatı Yüzdesi yönteminde ise sistem kullanıcıların araçlarının satış fiyatının belli bir yüzdesine göre MTV'ye tabi tutulmalarını öngörmektedir. Bu sistemde doğal olarak araç satış fiyatı yükseldikçe tabi olunan MTV tutarı da yükselmektedir. Bu yöntemde de adalet ve vergi gelirlerini olumsuz etkilemeyecek optimum simülasyon seçilmiştir. Ayrıca önceki yöntemde olduğu gibi burada da CO₂ salınımlarında azalma olacağı öngörülmüştür.

Son yöntem olan CO₂ salınımı yöntemi ise ilk iki yöntemden farklı olarak araçların fiyatlarından değil doğaya yaptıkları CO₂ salınımlarından hareketle tasarlanmıştır. CO₂ salınımı yüksek olan araç yüksek MTV ödeyecek şekilde oluşturulan yöntemde denenilen farklı simülasyonlardan salınımı %9,39 oranına kadar azaltacağı öngörüleni seçilmiştir. Vergi gelirleri ve adalet ilkesi de yine koruma altına alınmaya çalışılmıştır.

3 alternatif yöntemi ve bu yöntemlerin tahmini sonuçlarını elde etmek için geliştirilen simülasyon çıktıları irdelerken şu fikre ulaşılabilmektedir; Fiyat aralığı ve Satış fiyatı yüzdesi yöntemleri kullanıcılar ve Maliye açısından pratikte uygulamaya çok uygun görünmektedir. Elde edilen simülasyon sonuçlarına göre, her iki alternatif yöntem de Maliye'nin gelirlerini azaltmamakta, vergi adaletine daha uygun bir vergilendirme sunmakta ve CO₂ salınımlarında da belirgin azalma sağlamaktadır. CO₂ salınımı yöntemi için geliştirilen simülasyon çıktılarına göre ise,

salınımın oranındaki azalmanın kısıtlı olması sebebiyle tercih edilmesi ve pratikte uygulanması çok mümkün görülmemektedir.

Çalışma sadece binek araçlar üzerine yapılmıştır. Ticari araçlar ve bunlara yönelik MTV uygulamaları çalışma kapsamı dışındadır. Bunun nedeni MTV'nin araç sahiplerinin gelir gücüne uygun alternatifler geliştirme ve uygulamayı adalet ilkesine dayandırmanın amaçlanmasıdır. Ticari araçlarda ise fiyatların araç sahibinin gelir gücüne göre değil aracın sahibine kazandıracak potansiyel gelire göre dikkate alınması gerektiğinden ticari sınıf çalışmanın dışında tutulmuş ve binek araçlara uygun alternatif MTV uygulama modelleri sunulmuştur.

2. LİTERATÜR TARAMASI

Walls and Hanson (1999) yaptığı çalışmaya göre taşıtlar için üç tür emisyon ücreti olduğunu ifade etmişlerdir. Bunlar; toplam yıllık emisyonu dayalı ücret, emisyon oranına dayalı ücret(mil başına gram cinsinden) ve aracın yıllık aldığı mesafeye dayalı ücrettir. Çalışmada emisyon ücretleri mevcut araç tescil ücretleri hane halkının yıllık gelirleri ve ömür boyu gelirlerine göre ayrı ayrı karşılaştırılmıştır. Sonuç olarak Amerika'nın Kaliforniya eyaletinde 1018 kişilik örnekleme yaptıkları çalışmada yıllık gelire göre vergilendirmenin ömür boyu gelire göre daha fazla vergi geliri sağladığını bildirmişlerdir (Walls and Hanson, 1999).

Storchmann (2004) *“Otomobillerin Amortismanı Üzerine Uluslar Arası Bir Karşılaştırma”* adlı çalışmasında ileri yaşlı araçların çevreye verdiği zararın daha fazla olduğunu bildirmiştir. Fakir ülkelerde ileri yaşlı araç sayılarının sürekli artış gösterdiğinden bahsetmiştir. Bu durumun gelişmekte olan ülkelerin etkin çevre politikaları geliştirmeleri için bir imkân olduğunu söylemektedir. OECD kapsamındaki ülkelerle OECD kapsamı dışında olan ülkelerdeki araç amortismanlarını karşılaştırmış, amortisman ve araç stokunun gelir seviyesi ile yakından ilişkili olduğunu savunmuştur (Storchmann, 2004).

Alper ve Mumcu (2007) Türkiye için 1996-1999 tarihleri arasında otomobil piyasa talebini tahmin etmek için yeni otomobilin piyasaya satışından ürünün özellikleri, menşei, kalitesi ve fiyatının çeyrek verilerini ve makroekonomik göstergeleri kullanarak regresyon analizleri sonucunda elde ettikleri verilerin sonuçlarını şu şekilde ifade etmektedirler. AB üyesi ve AB üyesi olmayan ülkelere ithal edilen otomobiller için talebin yeni otomobiller için kısa dönemde elastik olmayan fiyat, uzun dönemde ise elastik olan fiyattan yana olduğunu tespit etmişlerdir. Yurtiçi otomobilleri için ise sahip olma fiyat elastikiyeti önemsiz olmuştur. Ayrıca yeni otomobiller için talebin kalite elastikiyeti de ülke menşeiye göre değişmektedir. Türkiye’de otomobilin kalitesinin yanı sıra ülke menşei de önemlidir. Ayrıca piyasa fiyatı elastikiyeti politika yapıcıları tarafından olası vergi politikasının etkilerini (örneğin ÖTV’deki değişimleri) tahmin etmek için kullanılabileceği savunulmuştur (Alper ve Mumcu, 2007).

Türkkan (2007) Motorlu Taşıtlar Vergisinin kanunda açıkça belirtilen vergilendirmede mali güç ilkesine göre uygulanması gerektiğini belirtmiş, Avrupa Birliği Ülkelerindeki MTV uygulamalarını yine mali güç ilkesi ekseninde incelemiş ve Ülkemizde de MTV uygulamasının bu ilke doğrultusunda düzenlemesi gerekliliğini belirtmiştir. Bu doğrultuda düzenlenecek MTV uygulamasından hem Devletin hem de vatandaşların memnun kalacağını ve adaletli bir uygulamaya geçilmiş olacağını savunmuştur (Türkkan, 2007).

Karadeniz (2009) Motorlu Taşıtlar Vergisinin çeşitli ülkelerdeki uygulamalarını incelemiş ve karşılaştırmış ayrıca MTV'nin gelir getirici ve çevre korunumunu sağlamaya yönelik bir yapıda olması gerektiğini savunmuştur. Ayrıca diğer ülkelerdeki MTV uygulamaları incelenerek MTV tahsilatlarını geliştirmeye yönelik önerilerde bulunulmuştur. Vergi dairelerinde tam otomasyona geçilmemiş olması, icra memuru yetersizliği, motorlu taşıt sayılarının hızla artması gibi nedenlerin vergi tahsilatının iyi bir şekilde takip edilememesinin nedenleri olduğu tespit edilmiştir. Ayrıca MTV'nin çevreyi korumaya yönelik bir vergi olarak uygulanmadığını bildirmiştir (Karadeniz, 2009).

Yalçın (2013) Motorlu Taşıtlar Vergisini potansiyel bir Çevre Vergisi olarak gördüğü çalışmasında Avrupa Birliği Ülkelerinde bu yöndeki uygulamaları incelemiş ve çevre korunumu açısından başarılı sonuçlara ulaşıldığını belirtmiştir. Ve Ülkemizde de aynı şekilde MTV'nin servet vergisi olarak uygulanmasının bırakılıp çevre korunumuna yönelik bir vergi özelliğine kavuşması gerektiğini savunmuştur. Ayrıca bu özelliğe geçilmesinin çevre korunumunda Devletin alacağı minimum aksiyonlarla gerçekleştirilebileceğini belirtmiştir. Bunun çevre korunumunun yanında sağlıklı nesiller yetiştirilmesi açısından da önemine değinmiştir (Yalçın, 2013).

Ulusoy ve Akdemir (2013) Motorlu Taşıtlar Vergisini Yerel Yönetimlerin Finansman Sorunlarının çözümünde kullanılabileceğini önerdiği çalışmasında motorlu taşıtların Yerel Yönetimin sunduğu hizmetlerden faydalandığını, yol aydınlatma, yol kullanımı vs. bazı hizmetlerin bilhassa motorlu taşıtlar için sunulduğunu ve bunların Yerel Yönetimlere belli maliyetlerinin olduğunu, bu maliyetlerin gerektirdiği Finansmanı da Yerel Yönetimlerin direkt olarak Motorlu Taşıtlar Vergisinden karşılayabileceğini belirtmektedir. Bu tezini Bazı Avrupa

Ülkelerindeki Merkezi yönetime ek olarak Yerel Yönetimlerin de MTV tahsilatı yaptığına dair örneklerle birlikte Kanun Yapıcılara önermektedir (Ulusoy ve Akdemir, 2013).

Sugözü, Yıldırım ve Aydın (2014) MTV'yi Vergi Adaleti açısından ele almıştır. Uygulanmakta olan vergi tarifesinin aynı yaşlardaki araçların değerlerindeki farklılıkları vergiye yansıtmadığından başarılı bulunmamakta ayrıca AB ülkelerindeki uygulamaların tersine Çevre Vergisi olarak değil Servet Vergisi olarak uygulanmakta olduğuna değinilmiştir. Verginin konusu Servet olduğundan uygulamanın da servet üzerinden yapılması gerektiğini savunmuşlar ve bu şekilde vatandaşların tercihlerinin de yönlendirilebileceğini savunmuşlardır (Sugözü vd., 2014).

Literatürdeki konuyla ilgili makaleler incelendiğinde, bu çalışmanın literatüre olan en büyük katkısının alternatif Motorlu Taşıtlar Vergisi sistemleri geliştirip, göz önüne alınan bu alternatif sistemlerin çıktılarının simülasyon yöntemiyle mevcut Motorlu Taşıtlar Vergisi sistemiyle karşılaştırılması olduğu söylenebilir. Bildiğimiz kadarıyla bu çalışma, Türkiye'de MTV için alternatif yöntemler geliştirip, simülasyon metoduyla bu yöntemlerin olası sonuçlarını test eden literatürdeki ilk ve tek çalışmadır.

3. VERGİ – VERGİ SINIFLANDIRMALARI – MTV’NİN TÜRK VERGİ SİSTEMİNDEKİ YERİ

Çalışmaya bu bölümde verginin tanımlaması yapılarak başlanmıştır. Daha sonra vergilerin sınıflandırılmasından bahsedilmiş; Gelir, harcama ve servet üzerinden alınan vergilere değinilmiştir. MTV’nin Türk Vergi Sistemimizdeki yerinin görülebilmesi için Servet Vergileri içerisindeki yeri vurgulanmıştır.

3.1. Vergi Kavramı

Vergi kelimesinin literatürde birbirinden farklı tanımlamaları bulunmaktadır;

“Vergi, devletin ve yetkili diğer kamu kuruluşlarının, yüklendikleri fiskal ve ekstra fiskal görevleri gerçekleştirmek üzere, gerçek veya tüzel kişilerden; cebren, karşılıksız olarak ve egemenlik gücüne dayanarak aldığı para şeklindeki iktisadi değerlerdir” (Akdoğan, 2006).

Bir başka tanım da ise;

“Vergi, devletin veya devletten aldığı yetkiye dayanan kamu tüzel kişilerinin geniş anlamdaki kamusal faaliyetlerinin gerektirdiği harcamaları karşılamak ya da kamusal görevlerinin gereklerini yerine getirmek amacıyla ve yasal esaslara uymak kaydıyla hukuki cebir altında, özel bir karşılık vaadi olmaksızın geri vermemek üzere gerçek kişilerle gerçek olmayan kişilerden aldıkları para tutarlarıdır.” (Nadaroğlu, 1992).

Tanımdan da anlaşılacağı üzere vergi uygulamasının asıl amacı; devletin üstlendiği kamu hizmetlerinin yerine getirilmesini sağlamaktır. Devlet bunu yaparken de yasalara uygun bir şekilde hareket eder ve vergi uyguladığı gerçek ve gerçek olmayan kişilere özel bir karşılık vaadinde bulunmaz. Ayrıca vergi tanımlamasından çıkarılabilecek bir başka husus da uygulanacak vergi tutarının kamusal faaliyetlerdeki harcamaları karşılayacak şekilde ayarlanması gerektiğidir. Aksi takdirde ya mükelleflere fazla vergi yükü yüklenmesi ya da tam tersine hizmetleri yerine getiremeyecek dar bütçe durumlarıyla karşı karşıya kalınabilir.

3.2. Vergilerin Sınıflandırılması

Vergiler mükelleflerin gelirlerine, servetlerine ve harcamalarına göre tasnif edilmektedir. Buna göre gelirin doğmasıyla birlikte oluşan vergilere gelir vergileri, bu gelirlerin tüketim amaçlı kullanılmasıyla oluşan vergilere gider vergileri denir. Bunların dışında iktisadi varlıklara sahip olma ve sahip olunan varlığın el değiştirmesine ilişkin alınan vergilere de servet vergileri denir.

Özetle bu 3 vergi çeşidinin alt dalları aşağıdaki gibi gösterilebilir;

1.Gelir Üzerinden Alınan Vergiler

- Gelir Vergisi
- Kurumlar Vergisi

2.Gider Üzerinden Alınan Vergiler

- KDV ve Gümrük Vergisi
- ÖTV, BSMV, ÖİV vs.
- Harçlar ve Değerli Kâğıtlar Vergisi
- Damga Vergisi

3.Servet Üzerinden Alınan Vergiler

- Emlak Vergisi
- Veraset İntikal Vergisi
- Motorlu Taşıtlar Vergisi

(Karadeniz, 2011).

Motorlu Taşıtlar Vergisi

MTV, Servetin bir unsuru olduğundan dolayı servet üzerinden alınan vergilerden bir tanesidir. Sadece motorlu taşıtları kapsamı nedeniyle kısmi (özel) servet vergisidir. Servetin vergilendirilmesindeki mantığa göre motorlu taşıta sahip olma vergi ödeme gücünün bir göstergesidir (Karadeniz, 2011).

Kara taşıtlarının dışında uçak, helikopter ve motorlu deniz taşıtları da bu vergiye tabi olan araçlar arasında yer almaktadır.

MTV, Karayolları Trafik Kanunu'na istinaden trafik şubelerine kayıtlı bulunan motorlu taşıtlara uygulanır. Motorlu araçların trafik sicil kaydı başladıktan sonra ödenmeye başlanan bu vergi, bu sicil kaydı silinene kadar devam eder.

Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin ilk taksiti Ocak ayında, ikinci taksiti ise Temmuz ayında ödenir. İlk altı ay içinde kaydı silinenler, ikinci 6 ayın vergisini, ikinci ayda kaydı silinen araçlar ise bir sonraki yıldan itibaren bu vergiyi ödemezler.

Bu verginin hesaplanmasında aracın, otomobil, motosiklet, minibüs, otobüs, kamyon, tır ve benzeri gibi tür özellikleri dikkate alınır. Otomobil ve motosikletlerde aracın yaşı ve silindir hacmine göre bir vergi hesaplama yapılırken, otobüslerde aracın yaşı ve oturma kapasitesi, kamyonlarda da aracın yaşı ve azami toplam ağırlığı dikkate alınarak bir hesaplama yapılır.

Vergi oranı ülkeden ülkeye farklılık oluşturur. Bunda ülkelerin gelişmişlik seviyesi, Devletlerin kaynak ihtiyacı, çevre ve vergi politikaları belirleyici durumdadır.

3.3 MTV'nin Türk Vergi Sistemindeki Yeri – Ekonomik Büyüklüğü

Tablo 3.1: MTV'nin Türk Vergi Sistemindeki Yeri – Ekonomik Büyüklüğü

GELİRLER	YILLAR				
	2004	2005	2006	2007	2008
1 –VERGİ GELİRLERİ (2+5+8+13+17+20)	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
2-GELİR, KAR VE SER. KAZANÇ. ÜZ. AL. VER. (3-4)	29,5	28,4	27,3	31,4	31,3
3 – GELİR VERGİSİ	19,8	19,1	18,4	22,2	21,2
-Beyana Dayanan Gelir Vergisi	1,2	1,1	1,1	1	1,1
-Basit Usulde Gelir Vergisi	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
-Gelir Vergisi Tevkifatı	17,8	17,2	16,4	20,4	19,3
-Gelir Geçici Vergisi	0,8	0,7	0,8	0,6	0,6

4 – KURUMLAR VERGİSİ	9,7	9,2	8,9	9,1	10
-Beyana Dayanan Kurumlar Vergisi	0,6	0,2	0,2	0,5	0,6
-Kurumlar Vergisi Tevkifatı	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
-Kurumlar Geçici Vergisi	8,9	8,9	8,6	8,5	9,3
5 – GELİR, KAR VE SER. KAZANÇ. AL. AY. YAPILAMAYAN VERGİLER	0,0	0,0	0,0	0	0
5 – MÜLKİYET ÜZ. AL. VERG.(6-8)	3,2	3,8	3,6	2,1	2,2
6 – ARAZİ, VERASET VE İNTİKAL VERGİSİ	0,1	0,1	0,1		
- Veraset ve İntikal Vergisi	0,1	0,1	0,1	0,07	0,08
7 – MALİ, SERMAYE MUAMELELERİ ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLER	1,6	1,6	1,3	1,8	2
- Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi	1,6	1,6	1,3	1,8	2
8 – MÜLKİYET ÜZERİNDEN DÜZENLİ OLARAK ALINAN DİĞER VERGİLER	1,5	2,1	2,3	2,1	2,2
- Motorlu Taşıtlar Vergisi	1,5	2,1	2,3	2,07	2,16
9 – DAHİLDE ALINAN MAL VE HİZMET VERGİLERİ (10-12)	44,4	45,1	46,2	44,4	46,6
10 – DAHİLDE ALINAN KDV	13,1	11,7	12,2	16,4	15,8
11 – ÖZEL TÜKETİM VERGİSİ	28,9	30,4	30,7	22,9	22,7
12 – MAL VE HİZMETLERDEN ALINAN DİĞER VERGİLER	2,4	3,1	3,3		
13- ULUSLARARASI TİC. VE MUAM. AL. VERGİLER (14-16)	18,8	18,0	18,2	16,9	17,7
14 – GÜMRÜK VERGİLERİ	1,3	1,3	1,3	1,4	1,5
15 – İTHALAT VERGİLERİ	17,4	16,7	16,8	15,4	16,2
16- ULUSLARARASI TİC. VE MUAM. AL.DİĞER VERGİLER	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2
17 – DİĞER VERGİLER (18-19)	1,9	2,0	2,0	2,9	2,1
18 – DAMGA VERGİSİ	2,1	2,0	2,0	2,1	2,1
19 – BAŞKA YERDE SINIFLANDIRILMAYAN DİĞER VERGİLER	-0,2	0,0	0,0	0	0
20 – İDARİ HARÇLAR VE ÜCRETLER, SANAYİ DIŞI VE ARIZİ SATIŞLAR (21)	2,3	2,6	2,6	3	2,9
21 – HARÇLAR	2,3	2,6	2,6	2,8	2,7

Kaynak: (Karadeniz, 2011)

Yukarıdaki tablo MTV'nin Türkiye'de vergi gelirleri içerisindeki payını göstermektedir. Tabloya göre, Motorlu Taşıtlar Vergisi Türkiye'deki toplam vergi gelirlerinin yaklaşık olarak %2' sine denk gelmektedir. Ayrıca bu pay yıldan yıla artış göstermektedir. Toplamdaki payı ilk bakışta düşük gibi görünse de tablonun detayına bakıldığında ÖTV, KDV, Gelir Vergisi gibi belli başlı vergi türlerinin hemen ardından geldiği söylenebilir. Ayrıca toplam vergi gelirlerinin 400 Milyar TL civarında olduğu da göz önüne alındığında %2'lik MTV payının önemi daha iyi görülmektedir.

Aşağıdaki tabloda bazı Avrupa Birliği Üyesi Ülkelerin Vergi Sistemlerinde MTV'nin büyüklüğü gösterilmiştir.

Tablo 3.2: (Bazı Avrupa Ülkelerinde ve Türkiye'de MTV'nin GSMH ve Toplam Vergi Gelirlerine Oranı)

ÜLKELER	MTV/GSMH	MTV/Toplam Vergi Gelirleri
Almanya	0,4	1,0
Belçika	0,5	1,0
Hollanda	0,7	1,8
İsveç	0,4	0,8
Macaristan	0,2	0,6
Avusturya	0,5	1,3
Polonya	0,1	0,2
Fransa	0,1	0,1
Finlandiya	0,8	1,8
İspanya	0,2	0,6
AB Üyesi Ülkelerin Ortalaması	0,39	0,92
Türkiye	0,47	2,1

Kaynak: (Karadeniz, 2011)

Avrupa Ülkelerine (%0,92) göre Türkiye'de (%2,1) MTV'nin toplam vergi uygulamaları içerisindeki payının daha yüksek olduğu görülmektedir. Avrupa ülkelerinde bu oranın %1'in altında kalmasına rağmen çoğu ülke tarafından

uygulamaya büyük önem verilmiş ve uzun yıllar önce Motorlu Taşıtlar Vergilendirmesi üzerine birçok düzenleme yapılmıştır. Bu ülkelerin arasında birçoğu da Motorlu taşıtlardan alınan vergiyi Servet Vergisi ekseninden çıkararak Çevre Vergisi haline getirmeye başlamıştır. Böylelikle çevreye salınan zehirli gazların Devlet eliyle azaltılması amaçlanmıştır.

Ülkemizde Servet Vergisi olarak uygulanmakta olan Motorlu Taşıtlar Vergisi toplam gelirler arasındaki %2,1’lik payıyla hem vergi geliri açısından sahip olduğu payın hem de uygulamadaki iyileşme için yapılması gereken düzenlemelerin önemini ortaya koymaktadır.

4. TÜRKİYE’DE MTV UYGULAMASI

Bu bölümde Türkiye’de MTV uygulaması MTV Kanunu maddelerinden Verginin Mevzuu ve Vergileme Ölçü ve Hadleri maddeleri incelenecektir.

4.1. Verginin Mevzuu

197 sayılı MTV Kanununun 1. Maddesinde MTV’nin mevzuu,

“ (2348 sayılı Kanunun 1’inci maddesiyle değişen madde)

Bu Kanunun 5 ve 6’ncı 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,

(5897 sayılı kanunun 2 inci maddesiyle kaldırılan bent. Yürürlük;30.06.2009)()*

Motorlu Taşıtlar Vergisine tabidir.

(*) Kaldırılmadan önceki şekli *Liman veya belediye siciline kayıt ve tescil edilmiş olan motorlu deniz taşıtları,”*

olarak belirlenmiştir (Web1, 2015).

Motorlu taşıt “*karada, havada, (deniz, göl ve nehirlerde) (*) insan, hayvan ve eşya taşımaya yarayan ve makine kuvvetiyle hareket eden araçlardır*” (Web1, 2015).

Verginin konusunu, motorlu kara, deniz ve hava taşıtlarının kayıt ve tescil işlemlerini ilgili kurum ve kuruluşlara yaptırması oluşturmaktadır (Bilici, 2007). Buradan servet unsurunun vergiye tabi olmasını aracın motorlu olmasının belirlediği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla motorlu olmayan bisiklet, balon gibi araçlar MTV’ ye tabi değildir.

Bunun yanında motorlu taşıtların vergiye tabi tutulabilmesi için bir diğer önemli koşul da vergiye konu motorlu taşıtın MTV Kanununun 5 ve 6. Maddelerinde belirtilen araçlardan biri olmasıdır. Örneğin bu maddelerde sayılmayan motor gücü 100 cc’nin altındaki motosikletler ve traktörler MTV’ye tabi değildir (Karadeniz, 2011).

MTV Kanununun 1. Maddesinden anlaşılacağı üzere motorlu taşıtların verginin konusunu oluşturabilmeleri için ilgili kamu kurum ve kuruluşlarında kayıt ve tescil edilmiş olmaları gerekmektedir.

4.2. Vergi Ölçü Ve Hadleri

Motorlu taşıtlar MTV Kanununa göre dört tarifeye göre vergiye tabi tutulmaktadır. Tarifeler iki elemandan oluşmaktadır. Bunlardan birincisi yaş, ikincisi ise araçların tarifesidir. Yaş arttıkça uygulanacak vergi azalırken, araç tarifesinde durum biraz farklılık arz etmektedir. I nolu araç tarifesinde araçların silindir hacimleri arttıkça uygulanacak olan vergi tutarı artarken, II nolu tarifiede vergi uygulaması panelvanlar için yine silindir hacmiyle doğru orantılıyken otobüsler için oturma yeriyle, kamyon ve kamyonetler için ise ağırlıkla doğru orantılı olarak artmaktadır. (Karadeniz, 2011).

197 sayılı MTV Kanununun 5. Maddesine göre Vergi ölçü ve Hadleri aşağıdaki tarifelere göre uygulanmaktadır;

“ (5035 Sayılı Kanunun 23'üncü maddesiyle değişen madde. Geçerlilik:01.01.2004, Yürürlük:02.01.2004) Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletler aşağıdaki (I) sayılı tarifeye göre vergilendirilir. ” (Web1, 2015).

(I) SAYILI TARİFE

(45 Seri Nolu Motorlu Taşıtlar Genel Tebliği ile 01.01.2015 tarihinden itibaren değişen tarife)

Tablo 4.1: Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)

Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)				
	1 - 3 yaş	4 - 6 yaş	7 - 11 yaş	12 - 15 yaş	16 ve yukarısı
1-Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri					
1300 cm ³ ve aşağısı	623	434	243	184	66
1301 - 1600 cm ³ e kadar	997	748	434	307	118
1601 - 1800 cm ³ e kadar	1.760	1.376	810	495	192
1801 - 2000 cm ³ e kadar	2.772	2.136	1.255	748	295
2001 - 2500 cm ³ e kadar	4.158	3.019	1.886	1.127	446
2501 - 3000 cm ³ e kadar	5.797	5.043	3.151	1.696	623
3001 - 3500 cm ³ e kadar	8.828	7.943	4.785	2.389	877
3501 - 4000 cm ³ e kadar	13.880	11.985	7.059	3.151	1.255

4001 cm ³ ve yukarısı	22.716	17.035	10.089	4.535	1.760
2-Motosikletler					
100 - 250 cm ³ e kadar	118	89	66	42	17
251 - 650 cm ³ e kadar	243	184	118	66	42
651 - 1200 cm ³ e kadar	623	371	184	118	66
1201 cm ³ ve yukarısı	1.508	997	623	495	243

Kaynak: Web 2, <http://www.ivdb.gov.tr/pratik/oranlar/mtvtarife.htm>, (Erişim Tarihi: 25.01.2016).

(I) sayılı tarifiede yer alan otomobil, kaptıkaçı, arazi taşıtları ve benzerlerine ait vergi tutarlarının Türkiye Sigorta ve Reasürans Birliği tarafından her yılın Ocak ayında ilan edilen kasko sigortası değerlerinin % 6'sını aşması halinde, aynı yaş grubunda bulunan taşıtlara ait vergi tutarlarını, bir alt kademedeki taşıtlara isabet eden vergi tutarı olarak belirlemeye, bu oranı % 4'e kadar indirmeye ve kanuni oranına kadar artırmaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.

(3088 sayılı Kanunun 2'nci maddesiyle değişen madde)
(I) Sayılı tarifiede yazılı taşıtlar dışında kalan, motorlu kara taşıtları (II) sayılı tarifeye göre; (5897 sayılı kanunun 2 inci maddesiyle kaldırılan ibare. Yürürlük;30.06.2009)(**) uçak ve helikopterler (Türkkuşu, Türk Hava Kurumuna ait olanlar hariç) aşağıdaki (IV) sayılı tarifeye göre vergilendirilir. (5766 Sayılı Kanunun 9 uncu maddesiyle eklenen cümle, Yürürlük: 06.06.2008) Zirai ilaçlama amacıyla kullanılmak üzere kayıt ve tescil edilmiş uçaklar için (IV) sayılı tarifiede yer alan vergi tutarları yüzde 25 oranında uygulanır.

(II) SAYILI TARİFE

(45 Seri Nolu Motorlu Taşıtlar Genel Tebliği ile 01.01.2015 tarihinden itibaren değişen tarife)

Tablo 4.2: Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)

Taşıt Cinsi ve Oturma Yeri /	Taşıtların Yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)		
Azami Toplam Ağırlık	1 - 6 yaş	7 - 15 yaş	16 ve yukarı yaş
1) Minibüs	748	495	243

2) Panelvan ve motorlu karavanlar (Motor Silindir Hacmi)			
1900 cm ³ ve aşağısı	997	623	371
1901 cm ³ ve yukarısı	1.508	997	623
3) Otobüs ve benzerleri (Oturma Yeri)			
25 kişiye kadar	1.886	1.127	495
26 - 35 kişiye kadar	2.262	1.886	748
36 - 45 kişiye kadar	2.517	2.136	997
46 kişi ve yukarısı	3.019	2.517	1.508
4) Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (Azami Toplam Ağırlık)			
1.500 kg'a kadar	672	446	220
1.501 - 3.500 kg'a kadar	1.357	787	446
3.501 - 5.000 kg'a kadar	2.037	1.696	672
5.001 - 10.000 kg'a kadar	2.262	1.922	902
10.001 - 20.000 kg'a kadar	2.717	2.262	1.357
20.001 kg ve yukarısı	3.399	2.717	1.580

Kaynak: Web 2, <http://www.ivdb.gov.tr/pratik/oranlar/mtvtarife.htm>, (Erişim Tarihi: 25.01.2016).

(III) SAYILI TARİFE

(5897 sayılı kanunun 2 inci maddesiyle kaldırılan tarife. Yürürlük;30.06.2009)

(IV) SAYILI TARİFE

(45 Seri Nolu Motorlu Taşıtlar Genel Tebliği ile 01.01.2015 tarihinden itibaren değişen tarife)

Tablo 4.3: Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)

Taşıt Cinsi ve Azami Kalkış Ağırlığı	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)			
	1 - 3 yaş	4 - 5 yaş	6 - 10 yaş	11 ve yukarı yaş
Uçak ve helikopterler				
1.150 kg'a kadar	12.616	10.089	7.566	6.051
1.151 - 1.800 kg'a kadar	18.929	15.139	11.355	9.083
1.801 - 3.000 kg'a kadar	25.241	20.192	15.139	12.113
3.001 - 5.000 kg'a kadar	31.554	25.241	18.929	15.139
5.001 - 10.000 kg'a kadar	37.866	30.291	22.716	18.171

10.001 - 20.000 kg'a kadar	44.178	35.341	26.502	21.197
20.001 kg ve yukarısı	50.489	40.388	30.291	24.232

Kaynak: Web 2, <http://www.ivdb.gov.tr/pratik/oranlar/mtvtarife.htm>, (Erişim Tarihi: 25.01.2016).

Yukarıdaki tablolardan da anlaşılabileceği gibi MTV uygulamaları araçların tabi oldukları tarifelere bağlı olarak yaşına, silindir hacmine, koltuk sayısına ve ağırlıklarına göre farklılık göstermektedir.

5. MTV UYGULAMASINDAKİ SORUNLAR

Türkiye’de Motorlu Taşıtlar Vergisi uygulamasında görülen en önemli iki sorun verginin mükelleflere adaletli bir şekilde uygulanmıyor olması ve mevcut sistemin çevrenin korunmasına direkt etki edecek şekilde tasarlanmamış olmasıdır. Bu bölümde MTV uygulamaları bu iki sorun dikkate alınarak değerlendirilecektir.

5.1. Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevre Üzerindeki Etkileri

Motorlu taşıtlar yaşadığımız çevrenin kirlenmesinde en önemli faktörlerden biridir. Dünya üzerindeki motorlu taşıtlar her yıl ortalama 900 Milyon ton Karbondioksit (CO₂) salınımı yapmaktadır (Üstündağ, 2012). Motorlu taşıtların çevre kirliliğine sebep olan belli başlı kirleticileri aşağıdaki gibidir;

Karbon Monoksit (CO): CO Renksiz, kokusuz ve zehirlidir, demir çelik tesisleri ve petrol rafinerilerinin faaliyetleri sonucu ve yanışın tam olmadığı fosil yakıtlardan salınmaktadır. Trafik yoğunluğunun fazla olduğu metropollerde CO birikimi fazla olur (Üstündağ, 2012).

Kurşun: İnsan vücuduna beslenme ve solunum yoluyla girmekte olan kurşun, insan sağlığı ve yaşam kalitesi için çok tehlikelidir. Motorlu taşıtlar havanın kurşunla kirlenmesine sebebiyet veren en büyük etkidir. Bundan yaklaşık olarak 100 yıl önce motorlardaki verimliliği artırmak için benzine kurşun katılmaya başlanmış ve egzozdan çıkan kurşunla hava önemli oranda kirlenmeye başlamıştır (Üstündağ, 2012).

Partikül Madde: Dizel motorlu araçların motor sisteminde oluşmaktadır. Tehlike arz edenleri 10 mikrometreden küçük olanlardır ve bunlar akciğerde rahatlıkla hareket etme imkânı bulmaktadırlar (Üstündağ, 2012).

Karbon Dioksit (CO₂): Zehirli olmayan fakat solumaya da elverişsiz olan CO₂ gazı CO’nun aksine yanmanın tam olduğu fosil yakıtlardan çıkmaktadır. Atmosferdeki CO₂ oranı hava kirlenmesiyle orantılı olarak artış göstermektedir. Karbondioksit uzun dalgalı radyasyonu tutan bir gaz olduğundan dünyanın enerji kaybını azaltmaktadır. Dolayısıyla bu durum birkaç derecelik ısı artışına yol açmaktadır. Bu ısı artışı da

kutuplarda buzların erimesine ve deniz seviyelerinin yükselmesine yol açacaktır (Üstündağ, 2012).

Karbondioksitin iklim değişimine yol açmadaki payı, tüm sera gazları arasında yüzde 50'den daha yüksektir (Topal, 2011). Benzinli ve dizel motorlardan CO, azot oksit (NOx) gazları yayılmaktadır. Birbirlerinden farklı olarak benzinli araçlardan hidrokarbonlar yayılırken dizel motorlu araçlardan partikül maddeleri yayılmaktadır (Üstündağ, 2012).

Binek otomobiller yaptıkları CO₂ salınımıyla büyük miktarda çevre kirliliğine sebep olmaktadır. Çevreye yapılan CO₂ emisyonunun %28'i kadarı ulaşım gereksinimlerinden kaynaklanmaktadır. Bu oranın % 84 gibi büyük bir oranının karayolu ulaşımından kaynaklandığı tespit edilmiştir. Karayolu kaynaklı CO₂ emisyonun yüzde 50'den fazlası ise binek otomobillerin yaptığı salınımdan kaynaklanmaktadır. Bu oran binek otomobillerin çevre kirliliğindeki payının ne kadar büyük olduğunu gözler önüne sermektedir. Ayrıca, karbon monoksit salınımının % 60'ı ve azot oksit (NO) salınımının yüzde 50' den fazlası, ulaşım ihtiyaçlarının karşılanmasından kaynaklanmaktadır (Üstündağ, 2012).

Türkiye'de de ulaşım araçları çevrenin kirlenmesinde önemli paya sahiptir. Ancak bunun sebebi Türkiye'deki araç sayısının fazlalığından ziyade eskimiş motor yapıları ve yanma sistemlerindeki yıpranmanın daha fazla kirletici gaz çıkışına neden olmasıdır.

Motorlu taşıtların sebep olduğu çevre kirliliğini önlemek için vergilerden faydalanmak gerekmektedir. Çevreyi az kirleten araç kullanımının vergisel açıdan ödüllendirilmesi, çok kirletenlerinse ağır vergi yüküne tabi tutularak caydırıcı etki oluşturması sağlanmalıdır. Bu noktada vergi uygulamalarının çevre hassasiyetine göre düzenlenmesi büyük önem arz etmektedir.

Çevre korunumunu sağlamak için kullanılabilecek olan vergi aracı vergi matrahına da bağlı olarak vergi hasılatının artmasına yardımcı olabilir. Böylelikle mükelleflerin üzerindeki kaynak dağılımını bozucu diğer vergilerin azaltılmasını sağlayarak toplumda fayda oluşturabilir. Aşağıda Motorlu Taşıtlar Vergi uygulamalarını çevre korunumunu dikkate alarak yapan bazı Avrupa Birliği Ülkeleri örneklerine yer verilecektir.

5.1.1. Avrupa Birliğine Üye Ülkelerde Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan CO₂ Salınımı Esaslı Vergiler

Avrupa Birliği, Kyoto Protokolü çerçevesinde motorlu taşıtların sebep olduğu CO₂ emisyonunu azaltmayı hedeflemektedir. Avrupa Parlamentosu bu konuda çıkardığı EC/443/2009 sayılı direktif ile düzenlemeler yapmıştır. Bu düzenlemeye göre binek araçlardaki ortalama CO₂ emisyonunun 2020 yılında 95 grama düşürülmesi hedeflenmektedir. (Üstündağ, 2012).

Bazı önemli AB ülkelerinde motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler şu şekildedir;

Almanya;

Almanya’da Motorlu Taşıtlar Vergisi, 2009 yılında tekrar düzenlenmiş ve federal vergi olarak kabul görmüştür. Daha öncesinde motorlu taşıtların vergilendirilmesinde asıl kriter olarak motor silindir hacmi kabul edilirken yeni yasa düzenlemesiyle birlikte Motorlu Taşıtlar Vergisi CO₂ salınımına dayandırılarak yapılandırılmıştır. Bu tarihten sonra tescil ettirilen bütün araçlar artık hem motor silindir hacmi hem de CO₂ emisyonlarına göre vergilendirmeye tabi olacaklardır. Buna göre, Motorlu Taşıtlardan alınan vergi, temel vergi ve CO₂ vergisi olmak üzere iki ana unsurdan oluşmaktadır. Ayrıca benzinli ve dizel araçlar bakımından da farklı uygulamaya gidilmiştir (Ekinci, 2011).

“Bu açıklamalar doğrultusunda VW Golf Marka 1.4 motor silindir hacimli ve C02 değeri 144 g/km olan benzinli binek otomobili için Motorlu Taşıtlar Vergisi şöyle hesaplanacaktır;

- 1. Adım: 1400 (motor silindir hacmi) x 2 €(temel vergi miktarı) = 28,00 €*
- 2. Adım: (gram başına C02 2 €, ancak 120g/km C02 vergiden muaf)*
144g/km-120g/km (vergiden muaf olan miktar) = 24x2 = 48,00 €
28,00+48,00 = 76,00 € Hesaplanan Motorlu Taşıtlar Vergisi” (Ekinci, 2011).

Tablo 5.1: Almanya MTV Uygulaması

Her 100 cm ³ 'de 2 €	Her 100 cm ³ 'de 9,50 €
+	+
120 g/km CO ₂ üzeri her g/km için 2 €	120 g/km CO ₂ üzeri her g/km için 2 €

Kaynak: (Üstündağ, 2012).

İngiltere;

İngiltere’de 2009-2010 döneminden itibaren karbon salınımına ilişkin 13 basamaklı bir tarife üzerinden vergilendirme uygulamasına geçilmiştir. Bunun yanında yeni alınan araçlar için ilk yıl farklı oranlar uygulanması kararı alınmıştır. Bu oran düşük karbon salımlı araçlarda standart orandan daha az iken, yüksek karbon salınımı yapan araçlarda ise daha fazla olarak uygulanmaktadır.

2011-2012 döneminde İngiltere’de uygulanan Motorlu Taşıtlar Vergisine ilişkin 13 basamaklı tablo şu şekildedir;

Tablo 5.2: İngiltere MTV Uygulaması

Vergi tarife basamakları	CO ₂ emisyonu (g/km)	İlk yıl vergisi £	Standart vergi miktarı £
A	100’e kadar	0	0
B	101-110	0	20
C	111-120	0	30
D	121-130	0	95
E	131-140	115	115
F	141-150	130	130
G	151-165	165	165
H	166-175	265	190
I	176-185	315	210
J	186-200	445	245
K	201-225	580	460
L	226-255	790	445
M	255’den yukarı	1000	460

Kaynak: (Üstündağ, 2012).

Fransa;

Fransa’da 2008 yılında Motorlu Taşıtlar Vergisinde CO₂ salınımına dayanan yeni bir sisteme, ödül-ceza (bonus-malus) sistem uygulanmaya başlamıştır. Bu uygulamaya göre 2011 yılında, 125 g/km ve daha az karbon emisyonu yapan yeni araç alımlarında ödül uygulaması (200-2600 € arası) söz konusudur. 151 g/km ve daha fazla karbon emisyonlu yeni araç alımlarında ise yükselen miktarlarda vergi (200-5000 € arası) uygulanması yapılmaktadır. Burada temel amaç tüketicilerin tercihlerinin çevreye daha az zarar veren araçlara yönlendirilmesini sağlamaktır. Bu sisteme ek olarak, 15 yaşından daha büyük araçların hurdaya çıkarılması ve 110 g/km’den daha az karbondioksit salınımı yapan yeni araç alımında ek olarak 300 € ödül uygulaması bulunmaktadır (Üstündağ, 2012).

5.1.2. Avrupa Birliğinin CO₂ Esaslı Vergilendirme Politikalarının Etkisi

Avrupa Birliği ülkelerinin CO₂ salınımını azaltmaya yönelik uygulamaları Çevre korunumu açısından olumlu sonuçlar ortaya koymuştur. Çevreye zarar veren araç sayısı yıllara göre azalış göstermeye başlarken, çevre korumaya duyarlı araç sayısında önemli artışlar olmakta ve dolayısıyla CO₂ salınımında kayda değer azalış gerçekleşmektedir. Bu durum otomobil üreticilerini de harekete geçirmiş ve CO₂ salınımını dikkate alarak üretim yapma gereksinimi duymalarını sağlamıştır. Aşağıdaki tabloda da görülebileceği gibi, düzenlemeler olumlu sonuçlar elde edilmesini sağlamıştır;

Tablo 5.3: Avrupa’da CO₂ Esaslı MTV Uygulamalarının Emisyona Etkisi

gCO ₂ /km	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Tüm Yakıtlı araçlar	172.2	169.7	167.2	165.5	163.4	162.4	161.3	158.7	153.6	145.7

Benzinli araçlar	177.4	175.3	173.5	171.7	170.0	168.1	164.9	161.6	156.6	147.6
Dizel araçlar	160.3	159.7	158.1	157.7	156.2	156.5	157.9	156.3	151.2	145.3
Alternatif yakıtlı araçlar	208.0	207.4	179.2	164.7	147.9	149.4	151.1	140.0	137.0	125.8

Kaynak: (Üstündağ, 2012).

27 AB ülkesinde yeni binek araçlardaki ortalama CO₂ emisyon oranları

Üretilen araçların emisyon oranlarının yıl geçtikçe düşme eğilimi göstermesi Avrupa Birliği ülkelerinde çevre korunumu esaslı Motorlu Taşıtlar Vergisi uygulamalarının başarılı olduğunu göstermektedir.

5.2. Türkiye’de Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Adalet İlkeleri Bakımından Değerlendirilmesi

Türkiye’de Motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler Özel Tüketim, KDV ve Motorlu Taşıtlar Vergisidir. Özel Tüketim Vergisi motor silindir hacmine göre aracın bedeli dikkate alınarak %37, %80ve %130 oranlarında uygulanmaktadır. KDV ise ÖTV matraha eklendikten sonra toplam tutar üzerinden %18 olarak uygulanmaktadır. Konumuz olan MTV’de ise uygulama motorun silindir hacmi ve aracın yaşı dikkate alınarak yapılmaktadır.

Buradan da anlaşılacağı üzere Türkiye’de motorlu taşıtlara uygulanan vergilerde direkt olarak karbon emisyonunun sınırlandırılmasına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır (Jamali, 2007). Diğer yandan vergi uygulamalarının dolaylı yoldan karbon emisyonunu sınırlamaya hizmet etmediğini söylenemez. Öyle ki ÖTV ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin motor silindir hacmine göre uygulanması kullanıcıları küçük motorlu araçları tercih etmeye yöneltmektedir. Bu da karbon emisyonunun azalmasına direkt olmasa da dolaylı olarak hizmet etmektedir (Koyuncu, 2011).

Özetle mevcut durumdaki uygulamanın çevre korunumuna ancak dolaylı olarak hizmet ettiğini söylenebilir. ÖTV ve MTV’nin silindir hacmine göre

uygulandığı mevcut düzen kullanıcıların araç seçmedeki tercihlerinde gerçekten de belirleyici rol oynamaktadır. Fakat yukarıda da belirtildiği gibi bu durum vergilerin çevre koruma amacıyla çıkarılmadığı gerçeğini değiştirmeyecektir, emisyonla ilgili meydana gelen faydalı sonuçlar tesadüf eseridir (Şahin, 1999).

Son dönemde motorlu taşıtlardan alınan vergilerde çevreyi korumaya yönelik uygulamalar ortaya çıkmaya başlamıştır. Bunun en belirgin örneği elektrikli araçlar için yapılan ÖTV düzenlemeleridir. Karbon emisyonunu azaltan elektrikli araç kullanımı doğrudan teşvik edilmiştir.

Anayasanın 56/2. Maddesinde,

“Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir” hükmü yer almaktadır.

Bu kanundan hareketle vergi uygulamalarında Devletin çevre korunumunu dikkate almak zorunda olduğu rahatlıkla ifade edilebilir. Dolayısıyla motorlu taşıtlardan alınan vergilerde de bu hükme uygun davranılması gerekmektedir. Bu, Devlete anayasayla yüklenmiş bir görevdir. Bu sebeple Devlet kanun yapıcı olarak düzenlemelerini çevre korunumu esasını dikkate alarak yapmalı ve vatandaşların da buna uygun hareket edip bu yönde tercih yapacağı uygulamaları hayata geçirmelidir.

Anayasanın 73/1. maddesinde ise,

“Herkes, kamu giderlerini karşılamak üzere, malî gücüne göre, vergi ödemekle yükümlüdür” hükmü yer almaktadır.

Bu hükümdeki mali güce göre vergi ödeme ibaresi mükelleflerin vergi sorumluluğu altına alınırken ekonomik durumlarının göz önünde bulundurulmasının gerektiğini belirtmektedir. Bu hüküm aynı zamanda vergide eşitlik ilkesinin uygulanmasına zemin hazırlamaktadır. Aynı mali güce sahip mükellefler aynı oranda vergi ödemelidir. Vergi uygulamalarının mali güce göre düzenlenmesi Devlete anayasayla yüklenmiş bir görevdir.

Yine Anayasanın 73/2. Maddesindeki,

“Vergi yükünün adaletli ve dengeli dağılımı, maliye politikasının sosyal amacıdır” hükmü ise 73/1 ‘de belirtilen mali güce göre vergilendirme ilkesini teyit eder niteliktedir.

Bu hüküm gereği motorlu taşıtlardan alınan vergilerde de adil ve dengeli davranılması gerekmektedir. Ve mali güç ilkesine uygun düzenlemeler yapılmalıdır.

Yukarıdaki anayasa hükümlerinden çıkarılacak sonuç motorlu taşıtlardan alınan vergilerde hem çevreyi korumaya yönelik düzenlemeler yapılmalı hem de mali güce göre vergi uygulanmalıdır. Bu, anayasanın Devlete yüklemiş olduğu bir görevdir ve bu hükümlere aykırı davranıldığı durumda Devlet görevini tam anlamıyla yerine getirmemiş olmaktadır.

Tüm bu durumlar göz önüne alındığında motorlu taşıtların vergilendirilmesinin muhakkak gözden geçirilmesi ve yukarıdaki hükümlere uygun bir vergilendirme sisteminin oluşturulması gerekmektedir. Mevcut sistemdeki uygulamanın adalet, mali güç ve çevrenin korunumu açısından tutarsızlık gösteren yanlarını içeren örnekler aşağıdaki tablolarda incelenmiştir.

Tablo 5.4: Türkiye’de Mevcut Sisteme Göre Bazı Araçlara Uygulanan MTV Tutarları, Motor Hacmi ve CO₂ Salınımı

Sıra No	2013 Satış Fiyatı	Marka	Alt Model	CO ₂ Salınımı	Motor Hacmi	MTV
1	78.110 TL	HYUNDAI	İX35	189	1591	859
2	60.550 TL	DACIA	DUSTER	188	1598	859
3	99.370 TL	FORD	YENİ MONDEO MCA	187	1596	859
4	112.795 TL	FORD	YENİ MONDEO MCA	187	1596	859
5	122.455 TL	MINI	John Cooper Works	184	1598	859
6	53.750 TL	CHERY	TIGGO3	180	1597	859
7	99.295 TL	FORD	KUGA	179	1597	859
8	60.900 TL	RENAULT	FLUENCE	176	1598	859
9	105.990 TL	VOLVO	V60	176	1595	859
10	151.500 TL	MERCEDES-BENZ	C SERİSİ	176	1597	859
11	135.270 TL	VOLVO	S80	175	1595	859
12	59.873 TL	MAZDA	Yeni Mazda3	171	1598	859
13	108.858 TL	BMW	X1	170	1598	859
14	77.530 TL	TOYOTA	Yeni Auris	109	1364	859
15	67.450 TL	TOYOTA	YENİ COROLLA	106	1364	859

16	81.000 TL	RENAULT	MEGANE III HB	104	1598	859
17	77.900 TL	SKODA	Octavia A7	102	1598	859
18	70.000 TL	SEAT	YENİ LEON	102	1598	859
19	85.000 TL	VOLVO	V40 Cross Country	99	1560	859
20	82.500 TL	VOLKSWAGEN	GOLF 7	99	1598	859
21	71.400 TL	CITROEN	DS3	99	1560	859
22	70.151 TL	AUDI	A1 Sportback	99	1598	859
23	73.300 TL	PEUGEOT	2008	98	1560	859
24	70.015 TL	HONDA	CIVIC HB	98	1597	859
25	67.600 TL	RENAULT	CAPTUR	96	1461	859
26	60.550 TL	RENAULT	CLIO IV	95	1461	859
27	54.990 TL	NISSAN	NOTE	92	1461	859
28	83.734 TL	SUZUKI	S-CROSS	90	1598	859
29	57.700 TL	CITROEN	C3 III	87	1398	859
30	71.440 TL	TOYOTA	YENİ YARIS	85	1497	859

Yukarıdaki tabloda yer alan, motor hacim aralıkları aynı MTV tutarı seviyesinde olan araçların karbon salınımına ilişkin değerleri karşılaştırıldığında,

Örneğin 10. Sıradaki Mercedes- Benz C serisi araç ile 27. Sıradaki Nissan Note model aracı kıyaslansın. C serisi araç satış fiyatı açısından Nissan marka aracın yaklaşık 3 katı, karbon salınımı bakımından ise iki katı salınıma sahiptir. Ancak mevcut vergi sistemi MTV'yi silindir hacmine göre düzenlendiği için iki araca da aynı MTV tutarları uygulanmaktadır.

Yine bir başka örnek olarak 1. Sıradaki Hyundai ix35 ile 30. Sıradaki Toyota Yaris model araçlar kıyasladığında 1. sıradakinin karbon salınımı 189 g/km 30. sıradaki aracın ise 85 g/km olmasına rağmen aynı tutarda MTV'ye tabi tutuldukları görülecektir.

Bazı Avrupa ülkelerinde 100 g/km altında karbon salınımı yapan araç alanlar ödüllendirilirken Türkiye'de adeta ceza uygulanmakta ve birkaç kat daha fazla karbon salınımı yapan araçla aynı tutarda vergilendirilmektedir.

Tablo 5.5: Türkiye’de Mevcut Siteme göre MTV Uygulaması Karşılaştırmaları

2013 Satış Fiyatı	Marka	Ana Model	Segment	CO ₂	Motor Hacmi	MTV
39.750	CHERY	NICHE	C1	199	1971	2,385.00
39.800	DACIA	SANDERO	B2	120	1461	859.00
41.700	HYUNDAI	i10	A2	142	1248	537.00
41.750	CHERY	CHANCE	C2	199	1971	2,385.00
89.110	MAZDA	CX-5	C7	139	1998	2,385.00
89.116	AUDI	A3	C2	127	1390	859.00
89.720	CITROEN	C5	D1	179	1997	2,385.00
90.100	VOLKSWAGEN	GOLF	C2	102	1598	859.00
91.630	BMW	3 SERİSİ	D2	159	1997	2,385.00
91.673	BMW	1 SERİSİ	C2	99	1598	859.00
95.994	CHEVROLET	CAPTIVA	D7	203	1998	2,385.00
96.000	VOLKSWAGEN	TİGUAN	D7	164	1390	859.00
96.048	OPEL	INSIGNIA	D1	148	1956	2,385.00
96.200	CITROEN	C5	D1	120	1560	859.00
96.255	SUZUKI	GRAND VITARA	C7	179	2393	3,578.00
96.400	VOLKSWAGEN	TİGUAN	D7	164	1390	859.00

Yukarıdaki tabloda MTV uygulamasındaki adaletsizliği ön plana çıkarabilmek için satış fiyatları birbirine yakın olan araçların ödenecek MTV tutarlarındaki farklılıklar gösterilmeye çalışılmıştır. Sadece motor hacmi dikkate alındığında tablodaki gibi Anayasanın vergi uygulamalarındaki adalet ilkesine aykırı durumlar ortaya çıkabilmektedir. Örneklerden anlaşılacağı gibi Türkiye’de MTV uygulamasında hem mali güç ilkesi hem adalet hem de çevrenin korunumu ilkesi göz ardı edilmektedir.

6. ALTERNATİF MTV UYGULAMA YÖNTEMLERİ İÇİN TALEP SİMULASYONU

Önceki bölümlerde bahsedilen problemlerin çözümüne ilişkin geliştirilen alternatif 3 yöntem; Fiyat aralığına dayalı MTV uygulaması, Satış fiyatı yüzdesine dayalı MTV uygulaması ve CO₂ salınım oranına dayalı MTV uygulamasıdır.

6.1. Metodoloji

Alternatif yöntemlerin hesaplamalarında Otomotiv Distribütörleri Derneği'nden elde edilen 2013 yılına ait veri seti kullanılmıştır. Bu veri setinin araştırmada tercih edilmesinin sebebi, hali hazırda Türkiye'de satışı yapılan araçlara ilişkin en detaylı veri seti olmasıdır. Burada 1.502 farklı modelin tüm teknik bilgileri ve özelliklerine göre ayrıntılı fiyat bilgisi ve satış adedi bulunmaktadır. Bu veri setindeki kayıtlara göre 2013 yılında 659.994 adet araç satışı gerçekleşmiş ve Maliye bu araçlardan 1 yıl içerisinde 595.090.705 TL gelir elde etmiştir.

Alternatif yöntemlerde sonuca varmak için ihtiyaç duyulan simülasyonların yapılabilmesi için tahmini araç satış adetleri elde edilmesi gerekmektedir. Bu ihtiyacı gidermek için TÜİK' in 2012'de yaptığı araştırmadaki araç satış fiyatı elastikiyeti kullanılmıştır. (Otomotiv Ticaretinde Yol Haritası, Talep Tahmini 2012-2016, O.D.D). Bu elastikiyet oranı (1994 Ocak – 2011 Ekim) tarihleri arasındaki TÜİK' te kayıtlı araç satış verileri kullanılarak hesaplanmıştır. Tezde kullanılan fiyat esnekliği haricinde gelir esnekliği, akaryakıt fiyat esnekliği, Hurda Araç Esnekliği ve Nominal Döviz Kuru esnekliği hesaplamaları da yapılmıştır. Tabloya göre kullanıcıların tercihlerini en çok gelir ve fiyat esnekliği katsayıları değiştirmektedir. Motorlu Taşıtlar Vergisine alternatif çözümler getirirken araç fiyatlarından yola çıkıldığı için tezde elastikiyet sonrası araç satış adetleri simülasyonlarında fiyat esnekliği katsayısı kullanılmıştır. Buna göre kullanıcıların tercihleri kısa vadede %1,01 oranında farklılık göstermektedir. Yani araçta %1 fiyatı artışı olduğunda kullanıcıların %1' i satın alma tercihinden vazgeçmektedir. Aksi durumda da %1 satış artışı olacağı öngörülmektedir. Örneğin mevcut durumda yıllık 82 adet satışı olan bir modelin yıllık MTV ödemesi alternatif yöntemlere göre 4.987 TL'den 1.514 TL'ye düşecekse burada TÜİK' in fiyat esnekliği katsayısından yola çıkarak yapılan simülasyona göre aracın yeni satış adedi yıllık 93 adet olarak değişmektedir. Simülasyonun detayı şu şekildedir;

O.D.D ve Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı'nın ortak hazırladığı 'Dünya ve Türkiye Otomotiv Sektörü,2013' raporuna göre Türkiye'deki araçların %38 gibi büyük bir oranı 16 yaş üzeri araçlardan oluşmaktadır. Ve Türkiye'de bir araç ortalama 4 kez el değiştirmektedir. Buradan hareketle 20 yılda amortismanı tükenen bir aracın 5 yılda bir el değiştirdiği öngörülmüş ve elastikiyet simülasyonlarında 5 yıllık bugünkü MTV değeri hesaplamaları yapılmıştır.

Mevcut durumdaki 5 yıllık MTV gelirinin bugünkü değeriyle alternatif yönteme ait MTV'nin 5 yıllık bugünkü değerlerinin farkı, 5 yıllık yeni durum MTV gelirleriyle aracın satış değerinin toplamına bölünerek bir artış/azalış katsayısı oluşturulur. Daha sonra bu katsayı ile aracın mevcut satış adeti ve fiyat esneklik katsayısının çarpımı aracın mevcut satış adetinden çıkartılarak yeni satış adetine ulaşılır. Böylece artış/azalış katsayısının matematiksel işaretine göre araç satışının artış ya da azalış göstereceği öngörüsünde bulunulmuş olunur. Bu hesaplama göre satış adeti negatif çıkanlarda bu katsayıyı 0 farz edilerek satış adetinin negatif olması engellenmiş ve datadaki satış adetleri baz alınmıştır. Hesaplama çapraz fiyat esnekliğine sahip olunmaması bu durumun ortaya çıkmasında etkili olmuştur.

Tablo 6.1: TÜİK Kısa ve Uzun Dönem Esneklik Katsayıları (2012)

TÜİK Kısa ve Uzun Dönem Esneklik Katsayıları (2012)		
	Kısa Dönem	Uzun Dönem
Fiyat Esnekliği	-1.01	-3.23
Gelir Esnekliği	1,89	6,07
Akaryakıt Fiyat Esnekliği	-0.19	-0.60
Hurda Araç Esnekliği	0.07	0.23
Nominal Döviz Kuru Esnekliği	1,01	0.00

Kaynak: (Kırcova, Altınay, Onat, Şahin, 2012).

***Elastikiyet katsayısı 1,01 olarak alınmıştır**

Bu tablo, kullanıcıların %1,01' inin fiyat farklılıklarından dolayı araç satın alma tercihlerinde değişiklik yapıp, satın almadan vazgeçeceğini göstermektedir. Alternatif yöntemler oluşturulurken araçların amortisman sürelerine uygun olarak 20 yıla kadar Maliye'nin mevcut MTV gelirlerinin 2014 yıllık borçlanma faiz oranlarıyla (Yıllık %9,38) 5,10 ve 20 yıllık bugünkü değerleri hesaplanmıştır. Ve bu veriler gerek aracın elastikiyet sonrası satış adedi hesaplamalarında gerekse de maliye gelirlerinin hesaplanmasında kullanılmıştır. Buna göre aşağıdaki tablo elde edilmiştir.

Tablo 6.2: 5, 10 ve 20 Yıllık MTV Ödemelerinin Bugünkü Değer Hesaplamaları

5,10 VE 20 YILLIK MTV ÖDEMELERİNİN BUGÜNKÜ DEĞER HESAPLAMALARI				
MEVCUT MTV	MOTOR HACMİ	5 YILLIK B.DEĞER	10 YILLIK B.DEĞER	20 YILLIK B.DEĞER
537	0-1300	1.981	2.637	2.987
859	1301-1600	3.232	4.387	4.986
1.514	1601-1800	5.768	7.909	8.912
2.385	1801-2000	9.046	12.363	13.893
3.578	2001-2500	13.341	18.222	20.526
4.987	2501-3000	19.622	27.774	31.304
7.595	3001-3500	30.207	42.739	47.829
11.940	3501-4000	46.867	65.497	72.556
19.541	4001-25000	73.527	100.102	110.193

Tabloya göre örneğin 1601-1800 cm³ arası motor hacmine sahip olan bir aracın ilk yılıki MTV ödemesi 1.514 TL'dir, bu araç sahibinden 5 yıl boyunca alınacak toplam MTV'nin bugünkü değeri 5.768 TL'dir. Aynı şekilde 3001-3500 cm³ motor hacimli araç sahibinin 5 yılda ödeyeceği MTV'nin bugünkü değeri 30.207 TL, 10 yılda 42.739 TL ve final olarak amortismanın da tükendiği 20 yılda ödeyeceği tutar 47.829 TL'dir.

6.2. Fiyat Aralığına Dayalı MTV Uygulaması

Fiyat aralığına dayalı MTV uygulamasında amaç MTV sisteminde minimum değişiklikle mevcut sistemden daha adil ve CO₂ salınımı azaltacak yeni bir MTV sistemi geliştirmektir. Bilindiği üzere Mevcut Sistemde MTV fiyatlaması, Araçların motor hacimlerine göre 9 sınıfa ayrılarak belirlenmiş durumdadır. Fiyat Aralığına dayalı MTV Uygulaması yönteminde ise yine 9 MTV fiyat sınıfı oluşturulmuş fakat dağılım motor hacmine göre değil araçların satış fiyatlarına göre yapılmıştır. Yani tüm araçların bulunduğu satış fiyat listesi küçükten büyüğe göre dizilmiş ve bu liste 9 sınıfa ayrılmıştır. MTV tutarları da bu sınıflara küçük değerden başlanarak dağıtılmıştır. Bu

yöntemin amacı, olabilecek minimum değişiklikle motorlar taşıt vergisinde vergi adaletiyle daha uyumlu bir düzenleme sunabilmektir. Fiyat aralığı yöntemine göre araçların tabi olacakları MTV tutarlarını gösteren tablo aşağıdaki gibi olacaktır;

Tablo 6.3: Fiyat Aralığı – MTV Tutarı Karşılaştırma Tablosu

FİYAT ARALIĞI	MTV TUTARI
[0 - 40.000]	537,00
(40.000-70.000]	859,00
(70.000-100.000]	1.514,00
(100.000-130.000]	2.385,00
(130.000-160.000]	3.578,00
(160.000-190.000]	4.987,00
(190.000-220.000]	7.595,00
(220.000-250.000]	11.940,00
(250.000 +]	19.541,00

Yöntemi birkaç örnekle açıklamak gerekirse,

Mevcut sistemde 39.750 TL satış fiyatına sahip bir araç motor hacminin büyüklüğü sebebiyle 2.385 TL ödeyebilirken, fiyat aralığı yönteminde 537 TL gibi daha düşük bir MTV ödemesi yapacaktır.

Tam tersine satış fiyatı 498.000 gibi çok yüksek bir tutara sahip araç sadece motor hacminin küçük olmasından dolayı mevcut sistemde 7.595 TL MTV öderken, fiyat aralığı yönteminde bu araca sahip olanların ödeyeceği MTV tutarı 19.541 TL’dir.

Tablo 6.4: Düşük Fiyatlı Sayılabilecek Araçlarda Fiyat Aralığı Yöntemine Göre MTV Değişim Tablosu

SATIŞ FİYATI	MTV (FİYATA GÖRE)	MEVCUT MTV	MTV FARKI	MARKA	MODEL
26.114 TL	537	859	-322	TATA	VİSTA
27.999 TL	537	859	-322	TATA	VİSTA

28.500 TL	537	859	-322	TATA	MANZA
30.900 TL	537	859	-322	TATA	MANZA
31.451 TL	537	859	-322	SEAT	IBIZA
31.500 TL	537	859	-322	GEELY	EMGRAND EC 7
33.700 TL	537	859	-322	SEAT	IBIZA
35.000 TL	537	859	-322	GEELY	EMGRAND EC 7
36.000 TL	537	859	-322	GEELY	EMGRAND EC 7
36.323 TL	537	859	-322	MITSUBISHI	COLT
36.679 TL	537	859	-322	MITSUBISHI	COLT
36.750 TL	537	859	-322	CHERY	NICHE
37.050 TL	537	859	-322	HYUNDAI	i20 TROY
37.529 TL	537	859	-322	MITSUBISHI	COLT
38.652 TL	537	859	-322	CHEVROLET	AVEO
38.652 TL	537	859	-322	CHEVROLET	AVEO
38.652 TL	537	859	-322	CHEVROLET	AVEO
38.750 TL	537	859	-322	CHERY	CHANCE
38.800 TL	537	859	-322	FIAT	LINEA
38.800 TL	537	859	-322	SKODA	FABIA
38.900 TL	537	859	-322	SEAT	IBIZA
38.959 TL	537	859	-322	CHEVROLET	AVEO
38.959 TL	537	859	-322	CHEVROLET	AVEO
38.959 TL	537	859	-322	CHEVROLET	AVEO
39.350 TL	537	859	-322	FIAT	GRANDE PUNTO
39.350 TL	537	859	-322	DACIA	SANDERO
39.500 TL	537	859	-322	SKODA	FABIA
39.750 TL	537	2.385	-1.848	CHERY	NICHE
39.800 TL	537	859	-322	DACIA	SANDERO
39.800 TL	537	859	-322	DACIA	SANDERO
39.900 TL	537	859	-322	SEAT	IBIZA
41.750 TL	859	2.385	-1.526	CHERY	CHANCE
51.438 TL	859	1.514	-655	MITSUBISHI	ASX
55.259 TL	859	2.385	-1.526	CHERY	TIGGO

Bu durumun tersine, Aşağıdaki tabloda da yüksek satış fiyatına sahip fakat düşük MTV ödemesine tabi tutulan araçlar bulunmaktadır;

Tablo 6.5: Yüksek Fiyatlı Sayılabilecek Araçlarda Fiyat Aralığı Yöntemine Göre MTV Değişim Tablosu

YÜKSEK FİYATLI SAYILABİLECEK ARAÇLARDA FİYAT ARALIĞI YÖNTEMİNE GÖRE MTV DEĞİŞİM TABLOSU					
SATIŞ FİYATI	MTV (FİYATA GÖRE)	MEVCUT MTV	MTV FARKI	MARKA	MODEL
201.499 TL	7.595	1.514	6.081	MERCEDES-BENZ	SLK SERİSİ
210.198 TL	7.595	2.385	5.210	BMW	4 SERİSİ
219.236 TL	7.595	2.385	5.210	AUDI	A4 allroad
232.289 TL	11.940	2.385	9.555	BMW	5 SERİSİ
240.030 TL	11.940	3.578	8.362	VOLVO	XC60
250.430 TL	19.541	2.385	17.156	BMW	5 SERİSİ
260.900 TL	19.541	1.514	18.027	MERCEDES-BENZ	E Cabriolet Serisi
273.000 TL	19.541	3.578	15.963	MERCEDES-BENZ	E SERİSİ
279.100 TL	19.541	2.385	17.156	AUDI	A5 Cabriolet
285.000 TL	19.541	3.578	15.963	MERCEDES-BENZ	C SERİSİ
300.600 TL	19.541	3.578	15.963	MERCEDES-BENZ	C SERİSİ
311.055 TL	19.541	4.987	14.554	INFINITI	M
328.500 TL	19.541	3.578	15.963	MERCEDES-BENZ	E Coupe Serisi
342.100 TL	19.541	7.595	11.946	MERCEDES-BENZ	E Coupe Serisi
350.455 TL	19.541	4.987	14.554	AUDI	A6
362.762 TL	19.541	4.987	14.554	AUDI	A7 Sportback
374.360 TL	19.541	4.987	14.554	LAND ROVER	DISCOVERY

385.400 TL	19.541	3.578	15.963	MERCEDES-BENZ	M SERİSİ
400.000 TL	19.541	4.987	14.554	MERCEDES-BENZ	R SERİSİ
415.755 TL	19.541	4.987	14.554	TOYOTA	LAND CRUISER
418.907 TL	19.541	4.987	14.554	BMW	X5
425.555 TL	19.541	4.987	14.554	BMW	X5
453.104 TL	19.541	4.987	14.554	PORSCHE	CAYENNE
453.104 TL	19.541	4.987	14.554	PORSCHE	CAYENNE
463.270 TL	19.541	11.940	7.601	BMW	3 SERİSİ
466.200 TL	19.541	4.987	14.554	MERCEDES-BENZ	CLS SERİSİ
483.075 TL	19.541	4.987	14.554	JAGUAR	F-TYPE
498.242 TL	19.541	7.595	11.946	PORSCHE	BOXSTER

Yukarıdaki örneklerde ve tablolarda rahatça görülebileceği gibi Fiyat aralığına dayalı MTV uygulama yöntemi sistemdeki adaletsiz uygulamayı ortadan kaldırarak kullanıcıların mali güçlerine uygun vergi ödemesi yapmasını amaçlamaktadır.

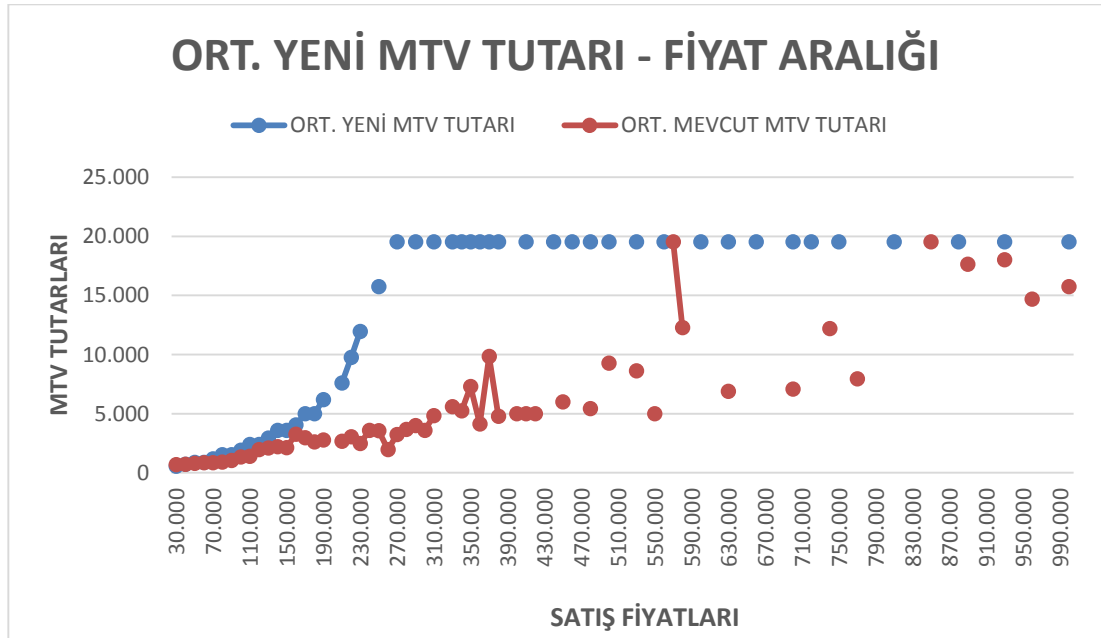
Tablo 6.6: Fiyat Aralığı Yöntemine Göre Satış Adetlerinde ve MTV Tutarlarındaki Değişim

FİYAT ARALIĞI YÖNTEMİNE GÖRE SATIŞ ADETLERİNDE VE MTV TUTARLARINDAKİ DEĞİŞİM						
ORT. SATIŞ FİYATI	YENİ MTV TUTARI	MEVCUT MTV TUTARI	YENİ SATIŞ ADETİ	MEVCUT SATIŞ ADETİ	TUTAR DEĞİŞİM	ADET DEĞİŞİM
30.000	537	687	4.736	4.678	-150	58
40.000	706	710	87.215	87.721	4	-506
50.000	859	783	193.556	196.015	76	-2.459
60.000	859	834	100.347	98.775	25	1.572
70.000	1.162	841	82.830	85.293	321	-2.463
80.000	1.514	885	76.877	78.035	629	-1.158
90.000	1.514	1.035	32.080	33.835	479	-1.755
100.000	1.906	1.332	19.532	19.367	574	165
110.000	2.385	1.378	6.157	6.303	1.007	-146
120.000	2.385	1.956	7.973	8.239	429	-266
130.000	2.927	2.098	5.052	5.222	830	-170
140.000	3.578	2.199	8.742	9.238	1.379	-496
150.000	3.578	2.119	2.202	2.273	1.459	-71
160.000	4.048	3.253	2.250	2.476	795	-226
170.000	4.987	2.952	1.859	2.051	2.035	-192
180.000	4.987	2.594	3.815	4.044	2.393	-229
190.000	6.172	2.765	685	754	3.408	-69
210.000	7.595	2.646	2.911	3.218	4.949	-307
220.000	9.768	3.036	81	97	6.732	-16
230.000	11.940	2.464	2.899	3.440	9.476	-541
250.000	15.741	3.546	1.713	2.224	12.195	-511
270.000	19.541	3.216	1.586	2.012	16.325	-426
290.000	19.541	3.984	65	62	15.557	3
310.000	19.541	4.815	618	768	14.726	-150

330.000	19.541	5.587	10	5	13.955	5
340.000	19.541	5.227	82	97	14.314	-15
350.000	19.541	7.305	108	126	12.236	-18
360.000	19.541	4.120	177	208	15.421	-31
370.000	19.541	9.838	5	5	9.703	0
380.000	19.541	4.786	147	171	14.755	-24
410.000	19.541	4.987	336	347	14.554	-11
480.000	19.541	5.422	68	140	14.119	-72
500.000	19.541	9.278	63	9	10.264	54
530.000	19.541	8.626	340	378	10.916	-38

Fiyat Aralığı yönteminin mevcut MTV sistemiyle karşılaştırılmasına ilişkin grafik aşağıda yer almaktadır.

Şekil 6.1: Fiyat Aralığı Yöntemiyle Mevcut Sistemdeki MTV Karşılaştırması



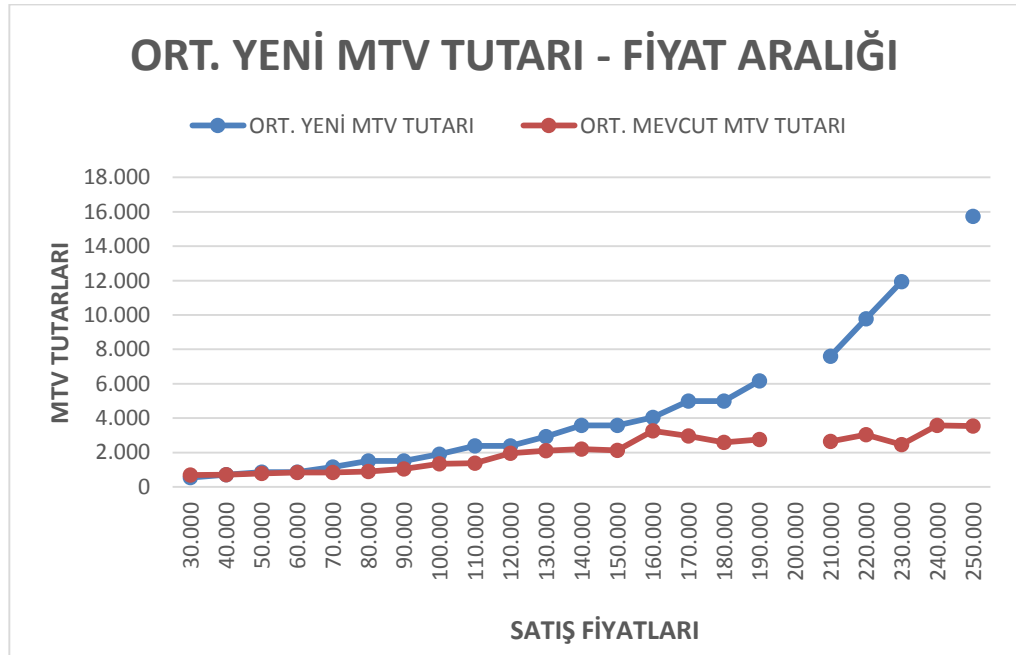
Grafikten görülebileceği gibi fiyat aralığı yöntemine göre düşük satış fiyatlı araçlar yüksek fiyatlı araçlara göre daha az MTV ödemeye başlamışlardır. Ayrıca belli

bir satış fiyatının üzerine çıkıldığında dalgalanmalar tamamen ortadan kalkmış, Vergi sisteminde adalet ilkesine uygun bir uygulama ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Ayrıca yüksek satış fiyatına sahip olan araçlar mevcut sisteme göre daha yüksek MTV ödemesine tabi tutulmaya başlamışken, düşük satış fiyatına sahip araçların mevcut sisteme yakın ödemeler yapmaya devam etmeleri sağlanmıştır. Böylece kullanıcıların araç alımında seçimlerini yaparken bu durumu da göz önünde bulundurmaları gereken bir MTV sistemi oluşturulması amaçlanmıştır.

Grafikte farkların daha belirginleşmesi için satış değeri maksimum 250.000 TL olan araçlar dikkate alındığında aşağıdaki grafiğe ulaşılmaktadır.

Şekil 6.2: Fiyat Aralığı Yöntemiyle Mevcut Sistemdeki MTV Karşılaştırması (30.000, 250.000)



Mevcut durumda yılda 660 bin adet araç satışı gerçekleşirken fiyat aralığı yöntemi uygulamasına geçildiğinde kullanıcı davranışını da hesaba katmak için yapılan simülasyonlar sonucunda 648 bin adet araç satışı olacağı öngörülmüştür. Bunun yanında Maliye'nin bir yıllık MTV gelirleri mevcut durumda 595 milyon TL iken fiyat aralığı yöntemiyle 931 milyon TL seviyesine çıkacak ve %56 oranında artış göstermiş olacaktır. Grafik ve tablodan da görülebileceği gibi, Maliye gelirlerindeki bu yüksek artış, çoğunlukla yeni alternatif uygulamada fiyatı 270.000 üzerindeki araçlardan 19.571 TL olan en yüksek Motorlu Taşıtlar Vergisi alınması yönündeki

düzenlemeden kaynaklanmaktadır. Yine de mevcut vergi sınıfları motor hacmine bağlı değil de araç fiyatına bağlı olarak oluşturulduğunda çoğu araç sınıfı için vergi artışı olacağı gözlemlenmektedir. CO₂ salınımında kayda değer düşüş sağlanması ve vergi adaletinin daha iyi sağlanabilmesi bu alternatif vergi uygulamasının avantajları olsa da, çoğu araç sınıfı için vergi artışı gerektirmesi bu uygulamanın en önemli dezavantajı olmaktadır.

Tablo 6.7: Maliye MTV Gelir Durumu – Fiyat Aralığı Yöntemi

MALİYE MTV GELİR DURUMU	
MEVCUT 1 YILLIK GELİR	YENİ 1 YILLIK GELİR
595.090.705	931.423.252
ARTIŞ	YÜZDE
336.332.547	56,52%

Bu yöntem sayesinde yeni araç satış adetlerine göre CO₂ salınımında %1,8 oranında da azalma görüleceği tahmin edilmektedir.

6.3. Satış Fiyatı Yüzdesine Dayalı MTV Uygulaması

Satış fiyatına dayalı MTV uygulama yönteminde yine fiyat aralığında olduğu gibi dalgalanmaların tamamen önüne geçilmiş ve MTV ödemesinin satış fiyatıyla doğru orantılı olarak hareket edeceği bir sistem tasarlanmıştır. Bu yöntemle mevcut sistemdeki MTV uygulama ölçütünden kaynaklı adaletsiz sayılabilecek durumun tamamen önüne geçilmiş ve kullanıcıların mali güçleriyle orantılı ve vergi sistemimizdeki adalet ilkesine tamamen uygun bir yöntem tasarlanmaya çalışılmıştır.

Satış fiyatı arttıkça uygulanan vergi tutarı da artmaktadır. Satış fiyatı yöntemiyle hem araç sahiplerinin ödeme güçlerine uygun vergiye tabi tutulmasıyla mali güç ilkesinin gözetilmesi, hem de mevcut sistemdeki yer yer adaletsizlik görülen vergi dağılımının tamamen ortadan kaldırılması amaçlanmıştır.

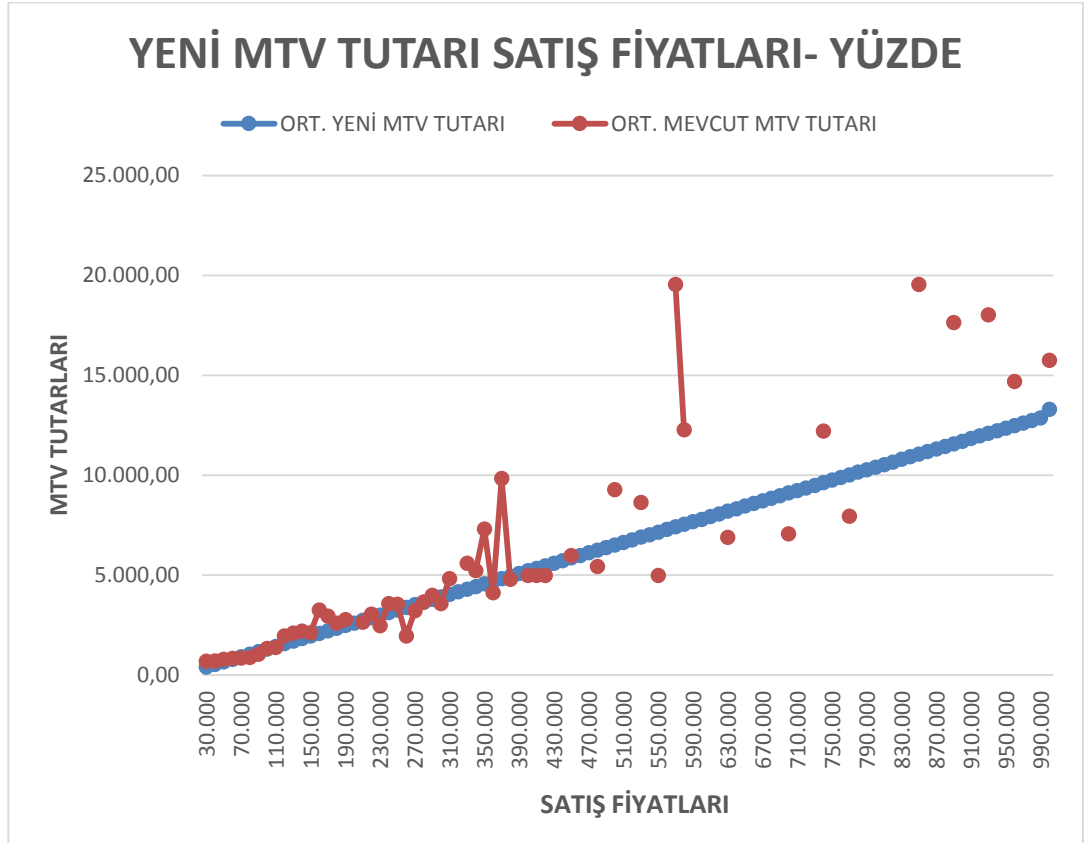
Örnek vermek gerekirse ortalama satış fiyatı 30.000 TL olan araçların tamamı bu sistemle 537 TL civarı MTV'ye tabi tutulurken, 100.000 TL gibi yüksek bir fiyata sahip araçlar ortalama olarak 1.906 TL MTV ödemesine tabi tutulacaktır. Ve bu rakamlar araç fiyatıyla tamamen doğru orantılı olarak artıp azalacaktır.

Böylelikle mükellefler ve Maliye açısından tamamen makul görülebilecek bir MTV sistemi oluşturulmuş olacaktır.

Satış fiyatı yüzdesine göre MTV tutarı belirleme yönteminde araçların satış fiyatı – MTV oranı aralıkları belirlenirken Maliye'nin mevcut gelirinin zarar görmemesine dikkat edilmiş ve buna uygun yüzde oranı seçilmiştir. Bu oran araç satış fiyatlarının yüzde 1,3' ü olarak belirlenmiştir.

Araçların satış fiyatları arttıkça aynı doğrultuda tabi oldukları MTV tutarlarının da artacağı bir sistem tasarlanmıştır.

Şekil 6.3: Fiyat Yüzdesi Yöntemiyle Mevcut Sistemdeki MTV Karşılaştırması



Ayrıca bu sistemin uygulamaya geçirildiği varsayılarak satış adetlerine yukarıda bahsedilen elastikiyet katsayısı da uygulanarak oluşturulan yeni satış adetlerine göre çevreye salınan CO₂ gazında %0,31 oranında azalma olacağı düşünülmektedir.

Bunun yanında Maliyenin MTV gelirlerinde %2,19 oranında (yaklaşık 13 milyon TL) kadar artış olacağı öngörülmektedir. Zaten bu yöntemde araç fiyatlarına uygulanacak olan MTV katsayısının belirlenmesinde Maliyenin zarara uğramayacağı ve MTV'nin adaletli bir şekilde uygulanabileceği en küçük katsayı seçilmiştir. Maliye gelirlerinin Mevcut durumla kıyası aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 6.8: Maliye MTV Gelir Durumu – Yüzde Yöntemi

MALİYE MTV GELİR DURUMU	
MEVCUT 1 YILLIK GELİR	YENİ 1 YILLIK GELİR
595.090.705 TL	608.131.546 TL
ARTIŞ	YÜZDE
13.040.841 TL	2,19%

Aşağıdaki tablolarda şimdiye kadar anlatılanların daha açık bir şekilde görülebileceği bilgilere yer verilmiştir. İlk tabloda düşük satış fiyatına sahip olan araçların mevcut sistemde ve fiyat yüzdesi sisteminde tabi olacakları MTV tutarları ve oluşan fark gösterilmektedir.

Tablo 6.9: Düşük Fiyatlı Sayılabilecek Araçlarda Yüzde Yöntemine Göre MTV Değişim Tablosu

DÜŞÜK FİYATLI SAYILABİLECEK ARAÇLARDA YÜZDE YÖNTEMİNE GÖRE MTV DEĞİŞİM TABLOSU					
SATIŞ FİYATI	MTV (YÜZDE)	MEVCUT MTV	MTV FARKI	MARKA	MODEL
25.750,00 TL	334,75	537,00	-202,25	CHERY	KIMO
30.467,00 TL	396,07	537,00	-140,93	CHEVROLET	SPARK
30.467,00 TL	396,07	537,00	-140,93	CHEVROLET	SPARK
30.900,00 TL	401,70	859,00	-457,30	TATA	VİSTA
31.451,00 TL	408,86	859,00	-450,14	SEAT	IBIZA
31.500,00 TL	409,50	859,00	-449,50	GEELY	EMGRAND EC 7
35.000,00 TL	455,00	859,00	-404,00	GEELY	EMGRAND EC 7
36.679,00 TL	476,83	859,00	-382,17	MITSUBISHI	COLT
37.050,00 TL	481,65	859,00	-377,35	HYUNDAI	i20 TROY
40.100,00 TL	521,30	859,00	-337,70	FIAT	GRANDE PUNTO
41.350,00 TL	537,55	859,00	-321,45	HYUNDAI	i20 TROY
41.750,00 TL	542,75	2.385,00	-1.842,25	CHERY	KIMO
42.200,00 TL	548,60	859,00	-310,40	FIAT	GRANDE PUNTO
43.700,00 TL	568,10	859,00	-290,90	MAZDA	2
45.196,00 TL	587,55	859,00	-271,45	HONDA	JAZZ
45.790,00 TL	595,27	859,00	-263,73	CHEVROLET	SPARK
46.038,00 TL	598,49	859,00	-260,51	OPEL	CORSA
47.700,00 TL	620,10	859,00	-238,90	HYUNDAI	i20 TROY
50.000,00 TL	650,00	859,00	-209,00	RENAULT	CLIO
51.438,00 TL	668,69	1.514,00	-845,31	MITSUBISHI	COLT
52.000,00 TL	676,00	859,00	-183,00	PEUGEOT	208

Tabloya bakıldığında düşük fiyatlı araçların yeni sistemde mevcut duruma göre daha az MTV ödemesine tabi tutulacağı rahatlıkla görülmektedir.

Bu durumun tersini de ele alındığında aşağıdaki tablo oluşmaktadır;

Satış fiyatları yüksek olan araçlar ele alındığında mevcut sisteme göre daha fazla vergi ödeyecekleri ve böylelikle vergi mükellefiyetinde adalet ve gelire göre vergi ilkelerine uygun bir sistem ortaya çıkartılması amaçlandığı görülecektir.

**Tablo 6.10: Yüksek Fiyatlı Sayılabilecek Araçlarda Yüzde Yöntemine
Göre MTV Değişim Tablosu**

YÜKSEK FİYATLI SAYILABİLECEK ARAÇLARDA FİYAT ARALIĞI YÖNTEMİNE GÖRE MTV DEĞİŞİM TABLOSU					
SATIŞ FİYATI	MTV (YÜZDE)	MEVCUT MTV	MTV FARKI	MARKA	MODEL
100.071,00 TL	1.300,92	859,00	441,92	PEUGEOT	208
105.900,00 TL	1.376,70	859,00	517,70	VOLKSWAGEN	POLO
111.050,00 TL	1.443,65	859,00	584,65	MINI	ONE
115.303,00 TL	1.498,94	859,00	639,94	BMW	1 SERİSİ
122.455,00 TL	1.591,92	859,00	732,92	MINI	ONE
125.830,00 TL	1.635,79	859,00	776,79	MINI	ONE
135.270,00 TL	1.758,51	859,00	899,51	VOLVO	V40
148.000,00 TL	1.924,00	859,00	1.065,00	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
151.500,00 TL	1.969,50	859,00	1.110,50	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
162.401,00 TL	2.111,21	859,00	1.252,21	BMW	1 SERİSİ
172.900,00 TL	2.247,70	859,00	1.388,70	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
180.000,00 TL	2.340,00	1.514,00	826,00	TOYOTA	YARIS
201.499,00 TL	2.619,49	1.514,00	1.105,49	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
214.656,00 TL	2.790,53	1.514,00	1.276,53	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
234.250,00 TL	3.045,25	1.514,00	1.531,25	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
234.400,00 TL	3.047,20	1.514,00	1.533,20	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
234.400,00 TL	3.047,20	2.385,00	662,20	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
235.000,00 TL	3.055,00	1.514,00	1.541,00	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
260.900,00 TL	3.391,70	1.514,00	1.877,70	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
268.733,00 TL	3.493,53	2.385,00	1.108,53	LAND ROVER	FREELANDER
268.772,00 TL	3.494,04	2.385,00	1.109,04	BMW	1 SERİSİ
279.100,00 TL	3.628,30	2.385,00	1.243,30	AUDI	A1
297.500,00 TL	3.867,50	2.385,00	1.482,50	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
301.800,00 TL	3.923,40	1.514,00	2.409,40	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
327.465,00 TL	4.257,05	2.385,00	1.872,05	JAGUAR	XF
355.965,00 TL	4.627,55	2.385,00	2.242,55	JAGUAR	XF
385.400,00 TL	5.010,20	3.578,00	1.432,20	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
466.200,00 TL	6.060,60	4.987,00	1.073,60	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
478.289,00 TL	6.217,76	4.987,00	1.230,76	PORSCHE	BOXSTER
497.900,00 TL	6.472,70	4.987,00	1.485,70	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
517.974,00 TL	6.733,66	4.987,00	1.746,66	LAND ROVER	FREELANDER
533.846,00 TL	6.940,00	4.987,00	1.953,00	BMW	1 SERİSİ
559.372,00 TL	7.271,84	4.987,00	2.284,84	MASERATI	GHIBLI
573.884,00 TL	7.460,49	4.987,00	2.473,49	PORSCHE	BOXSTER
584.250,00 TL	7.595,25	4.987,00	2.608,25	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
621.220,00 TL	8.075,86	4.987,00	3.088,86	LAND ROVER	FREELANDER
625.173,00 TL	8.127,25	4.987,00	3.140,25	AUDI	A1
627.721,00 TL	8.160,37	4.987,00	3.173,37	BMW	1 SERİSİ
628.620,00 TL	8.172,06	4.987,00	3.185,06	BMW	1 SERİSİ
628.620,00 TL	8.172,06	4.987,00	3.185,06	BMW	1 SERİSİ
634.670,00 TL	8.250,71	4.987,00	3.263,71	BMW	1 SERİSİ
637.200,00 TL	8.283,60	4.987,00	3.296,60	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ
662.500,00 TL	8.612,50	7.595,00	1.017,50	MERCEDES-BENZ	A SERİSİ

6.4. CO₂ Salınım Oranına Dayalı MTV Uygulaması

CO₂ salınım oranına dayalı MTV yönteminde vergi uygulamasında ana ölçüt araçların emisyon oranları, dolayısıyla çevre kirliliğine etkisidir. Bunun için çevreyi daha fazla kirlüten araçların diğerlerine göre daha yüksek MTV tutarına tabi tutulmaları gerektiği öngörülmüştür.

Mevcut sistemde CO₂ salınımı herhangi bir şekilde MTV uygulamasının konusu olmamaktadır. Sadece motor hacmine göre vergi ödenmesinin bir gerekçesi dolaylı da olsa CO₂ salınımı ile ilişkilendirilebilir. Fakat burada direkt olarak salınımı azaltmaya yönelik bir amaçtan bahsedilemez.

CO₂ salınım yöntemi oluşturmaya çalışılırken yapılan simülasyonlarda vergi tutarının çok artırılmadığı durumlarda salınımda kayda alınacak değişikliklerin olmadığı gözlemlenmiştir. Örneğin bir yıllık vergi gelirinin toplamda %56 oranında artırılarak oluşturulduğu simülasyonda satış adeti elastikiyeti de hesaba katılarak yapılan simülasyon sonuçlarına göre CO₂ salınımindaki azalış sadece %2,52 oranında olmaktadır. Aynı şekilde %101 oranında vergi geliri artışına CO₂ salınımı %5 azalışla cevap vermektedir. Bu oran vergi gelirindeki artış %162 olduğunda %8,73' e yükselmektedir. Bu şekilde yapılan simülasyonlar arasından yöntemde, CO₂ salınımindaki azalış oranının %9,39 olduğu ve buna bağlı olarak gelirdeki artışın %168 olduğu simülasyon kullanılmaya karar verilmiştir. Bu simülasyonda vergi oranı CO₂ salınımı çoğaldıkça aşağıdaki tablodaki oranlara göre yükselterek ve araç fiyatından da faydalanılarak uygulanmıştır.

Tablo 6.11: CO₂ Salınımı – MTV Tutarı Belirlemede Kullanılacak Oran Tablosu

CO ₂ SALINIMI (g/km)	% ARAÇ FİYATI
0-100	0,5
101-110	1,5
111-120	2,5
121-130	3,5
131-140	4,5
141-150	5,5
151-165	6,5
166-175	7,5
176-185	8,5
186-200	9,5
201-225	10,5
226-255	11,5
256-300	12,5
301+	13,5

Örneğin 145 g/km CO₂ salınımı yapan ve 100 Bin TL satış fiyatına sahip bir araç 5.500 TL MTV ödemesine tabi tutulacaktır. Aynı şekilde 100 g/km'nin altında emisyonu sahip 40 Bin TL satış fiyatlı bir araç sahibi ise 200 TL MTV ödemesi yapacaktır. Yöntemin nasıl oluşturulduğuna dair yapılan bu bilgilendirmeden sonra CO₂ salınımına dayalı MTV yönteminin Avrupa'daki uygulamalarına bakıldığında,

Almanya'da MTV, temel vergi ve karbondioksit salınımına ait vergi olmak üzere iki ana temel üzerinde yapılandırılmıştır. Burada;

Benzinli Binek Araç; **Her 100 cm³'de 2 € + 120 g/km CO₂ üzeri her g/km için 2 €**

Dizel Binek Araç; **Her 100 cm³'de 9,50 € + 120 g/km CO₂ üzeri her g/km için 2 €**

İngiltere'de 2009-2010 yılından itibaren 13 basamaklı CO₂ esaslı MTV uygulamasına geçilmiştir.

Tablo 6.12: İngiltere MTV Uygulaması

Vergi tarife basamakları	CO ₂ emisyonu (g/km)	İlk yıl vergisi £	Standart vergi miktarı £
A	100'e kadar	0	0
B	101-110	0	20
C	111-120	0	30
D	121-130	0	95
E	131-140	115	115
F	141-150	130	130
G	151-165	165	165
H	166-175	265	190
I	176-185	315	210

J	186-200	445	245
K	201-225	580	460
L	226-255	790	445
M	255'den yukarı	1000	460

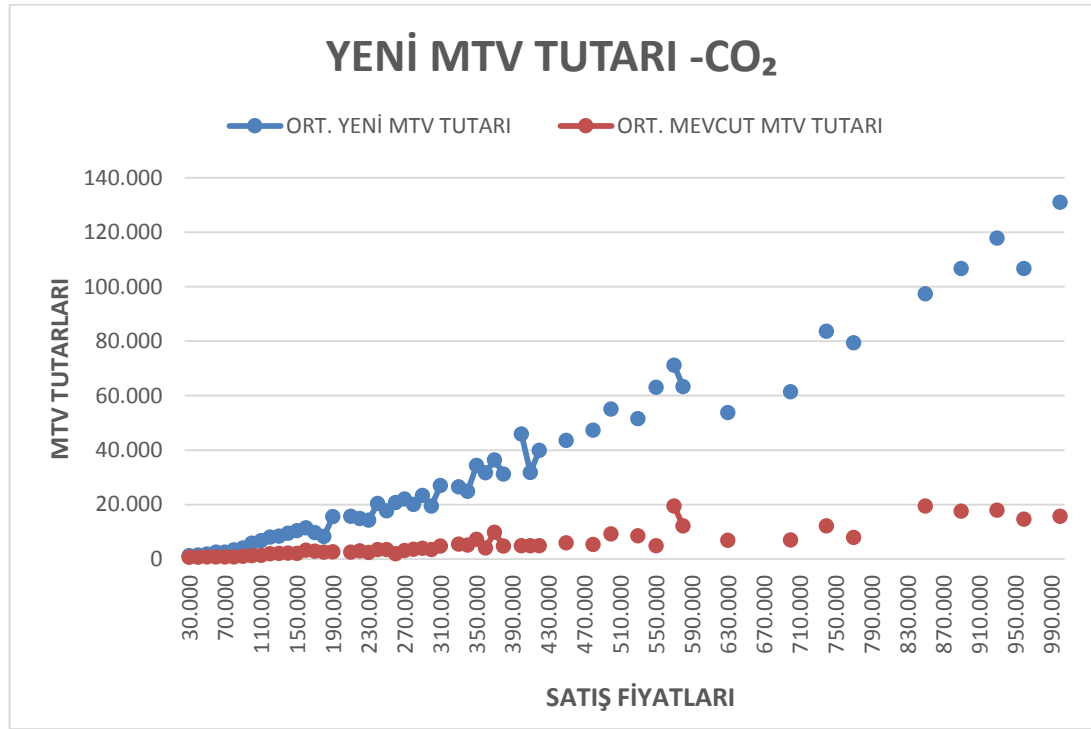
Kaynak: (Üstündağ, 2012).

Fransa'da 2008 yılında Motorlu Taşıtlar Vergisinde CO₂ salınımına dayanan yeni bir sisteme, ödül-ceza (bonus-malus) sistem uygulanmaya başlamıştır. Bu uygulamaya göre 2011 yılında, 125 g/km ve daha az karbon emisyonu yapan yeni araç alımlarında ödül uygulaması (200-2600 € arası) söz konusudur. 151 g/km ve daha fazla karbon emisyonlu yeni araç alımlarında ise yükselen miktarlarda vergi (200-5000 € arası) uygulanması yapılmaktadır.

Avrupa Birliği ülkelerinin emisyon salınımını azaltmaya yönelik uygulamaların çevre korunumu açısından olumlu sonuçlar ortaya koyduğu dördüncü bölümde yıllara göre karşılaştırmalı tablo ile gösterilmiştir. Üretilen araçların yıl geçtikçe emisyon oranlarının düşme eğilimi göstermesi Avrupa Birliği ülkelerinde çevre korunumu esaslı Motorlu Taşıtlar Vergisi uygulamalarının başarılı olduğunu göstermektedir.

CO₂ yönteminin Türkiye'de uygulanması durumunda araçların tabi tutulacağı MTV tutarlarına ve bunun mevcut sisteme göre oluşturacağı farkları tahmin etmeye yönelik geliştirilen simülasyon sonuçlarını özetleyen grafik aşağıda verilmiştir.

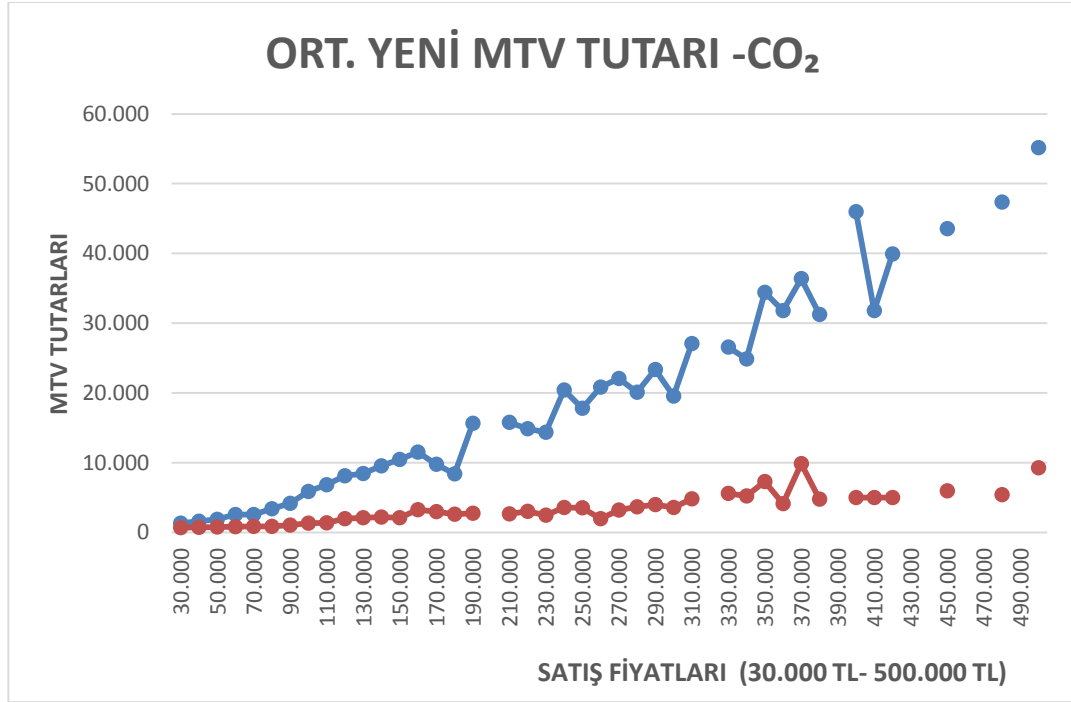
Şekil 6.4: CO₂ Emisyon Yöntemiyle Mevcut Sistemdeki MTV Karşılaştırması



Grafikte görüldüğü gibi MTV tutarları araçların CO₂ salınımları baz alınarak ve bazı aralıklardaki dalgalanmalar hariç tutulmak kaydıyla satış fiyatları arttıkça artmaktadır. Ve önceki iki yöntemin aksine çok yüksek tutarlara ulaşabilmektedir.

Grafiği değişimlerin daha iyi görülebilmesi için (30.000 – 500.000 TL) aralığına indirildiğinde,

Şekil 6.5: CO₂ Emisyon Yöntemiyle Mevcut Sistemdeki MTV Karşılaştırması (30.00 - 500.000)



CO₂ yöntemiyle örneğin, 31.500 TL satış fiyatına sahip olan ve 170 g/km CO₂ salınımı yapan bir araç mevcut durumda 859 TL MTV ödemesi yaparken, bu yönetime göre 2.362 TL ödemeye tabi tutulacaktır. 38.750 TL satış fiyatlı 159 g/km CO₂ salınımı yapan bir araç mevcut durumda yine 859 TL MTV ödemesine tabi tutulurken yeni sistemde ödeyeceği tutar 2.518 TL'dir. Bu örnekleri bir tabloda sistematik olarak göstermek gerekirse aşağıdaki tablo elde edilecektir.

Tablo 6.13: CO₂ Yöntemine Göre Araçların MTV Tutarlarındaki Değişim

CO ₂ YÖNTEMİNE GÖRE ARAÇLARIN MTV TUTARLARINDAKİ DEĞİŞİM			
ORT. SATIŞ FİYATI	CO ₂ YÖNT. MTV TUTARI	MEVCUT SİST. MTV TUTARI	MTV TUTARI ARTIŞ
30.000	1.344	687	657

40.000	1.575	707	868
50.000	1.893	783	1.110
60.000	2.544	834	1.710
70.000	2.569	841	1.728
80.000	3.401	885	2.516
90.000	4.168	1.035	3.134
100.000	5.844	1.332	4.512
110.000	6.848	1.378	5.470
120.000	8.118	1.956	6.162
180.000	8.370	2.594	5.776
130.000	8.445	2.098	6.347
140.000	9.549	2.199	7.350
170.000	9.771	2.952	6.818
150.000	10.444	2.119	8.326
160.000	11.515	3.253	8.262
230.000	14.370	2.464	11.906
220.000	14.879	3.036	11.843
190.000	15.624	2.765	12.859
210.000	15.786	2.646	13.140
250.000	17.788	3.546	14.242
300.000	19.539	3.578	15.961
280.000	20.108	3.650	16.458
240.000	20.403	3.578	16.825
260.000	20.814	1.950	18.864
270.000	22.088	3.216	18.872
290.000	23.356	3.984	19.372
340.000	24.866	5.227	19.639
330.000	26.579	5.587	20.993
310.000	27.090	4.815	22.276
380.000	31.245	4.786	26.459
360.000	31.783	4.120	27.664
410.000	31.811	4.987	26.824
350.000	34.402	7.305	27.097

370.000	36.413	9.838	26.574
420.000	39.941	4.987	34.954
450.000	43.562	5.980	37.582
400.000	46.000	4.987	41.013
480.000	47.358	5.422	41.936
530.000	51.624	8.626	42.999
630.000	53.863	6.894	46.969
500.000	55.143	9.278	45.865
700.000	61.454	7.066	54.388
550.000	63.148	4.987	58.161
580.000	63.346	12.264	51.082
570.000	71.250	19.541	51.709
770.000	79.414	7.942	71.472
740.000	83.614	12.199	71.415
850.000	97.470	19.541	77.929
890.000	106.735	17.641	89.094
960.000	106.743	14.690	92.053
930.000	117.879	18.021	99.858
1.000.000	130.982	15.741	115.241

Bu yöntemi uygulamanın dezavantajı, CO₂ salınımını %9,58 oranında azaltmak için yukarıda grafikte ve örnekte görülen farklılıklar kadar MTV uygulamasının artırılmasını gerektirmesidir. Bu durum başlangıçta Maliye açısından avantajlı görülse de hem mükellefler hem de otomotiv üreticileri açısından satış noktasında kısıtlar ortaya çıkaracak ve piyasayı etkileyebilecek çapta farklılıklar oluşturacaktır.

Ayrıca bu problemlerin yanında, %9,58’lik bir oran için bu denli büyük bir uygulama değişikliğine girilmesi vergi uygulayıcıları açısından da çok makul karşılanmayabilecektir.

7. SONUÇ

Ülkemizde Motorlu Taşıtlar Vergisi araçların motor hacimlerine ve yaşlarına göre uygulanmaktadır. Bu uygulamada vatandaşların gelir düzeyi, çevreye salınan CO₂ gazı oranı dikkate alınmamaktadır. Toplam vergi gelirlerindeki payı %2 olan MTV'nin bu mali katkısının yanında çevreyi korumaya yönelik de katkılarının olması gerektiği Avrupa ülkelerinde uzun yıllar önce kabul görmüş ve uygulamalar bu bağlamda tekrar düzenlenmiştir.

Bu gözlemlerden hareketle, Ülkemizde vergi adaletini tam olarak sağlamayan ve çevreyi korumaya yönelik olarak hazırlanmamış olan mevcut MTV sisteminin yerine vergi adaletini daha iyi sağlamaya yönelik ve araçların salınımının azaltılmasını amaçlayan alternatif MTV uygulamaları geliştirilmiş ve bu alternatif MTV sistemlerinin sonuçları yapılan simülasyonlar ile test edilmiştir. Yapılan simülasyonlarda mevcut MTV sistemine alternatif olarak geliştirilen her bir MTV sisteminin araç talebindeki değişimler, maliyenin vergi gelirlerindeki değişimler, araçların toplam CO₂ salınımı tahmin edilmeye çalışılmış ve geliştirilen her bir sistem çevreyi koruma, vergi adaletinin tesisi ve maliyenin gelirlerine etkisi ölçüt alınarak değerlendirilmiştir.

Fiyat aralığı ve Satış fiyatı yüzdesine dayalı MTV uygulama yöntemleri adalet ilkesi açısından, mali gelir dengesi açısından ve çevre korunumu ilkesi açısından rahatlıkla yürürlüğe koyulabilecek yöntemler olarak öne çıkmaktadır.

CO₂ salınımına dayalı MTV yöntemi ise uygulanan MTV tutarına karşı salınımın daha yavaş cevap vererek %168 vergi artışına karşılık buna oranla küçük sayılabilecek %9,39 gibi bir azalma öngörüldüğünden dolayı Vergi Uygulayıcıları tarafından tercih sebebi olması çok mümkün olmayacaktır.

8. ÖNERİLER VE ÇALIŞMANIN KISITLARI

8.1 Öneriler

Tezde sunulan alternatif Motorlu Taşıtlar Vergisi yöntemlerinden Satış fiyatı yüzdesi ve Fiyat aralığına dayalı MTV yöntemleri uygulanabilirlik açısından politika yapıcılar tarafından tercih edilebilecek durumda olan yöntemlerdir. CO₂ salınımına dayalı yöntemin ise salınımın azaltılması için mükelleflere uygulanacak vergi yükünün çok fazla artırılmasını gerektirdiğinden dolayı pratikte uygulanması zor görünmektedir.

Bu tezde alternatif yöntemlere ilişkin simülasyonlar oluşturulurken bir diğer alternatif olan ödül – ceza sistemi kullanılmamıştır. Bundan sonra yapılacak MTV çalışmalarında bu sistem de göz önünde bulundurulabilir.

Bunun yanında bu tezde alternatif yöntemler için geliştirilen simülasyonlarda kullanılmış olan elastikiyet katsayısı tek bir araç türüne göre hazırlanmış bir katsayıdır ve bu katsayı çapraz elastikiyete sahip değildir. Dolayısıyla simülasyonlarda hem tüm kullanıcıların aynı davranışta bulunacağı varsayılmıştır hem de negatif araç satış adetleri ortaya çıktığından dolayı böyle durumlarda mevcut satış adetleri ele alınmıştır. Yine bundan sonra yapılacak farklı çalışmalarda bu katsayılara da sahip olunursa gerçeğe daha yakın satış adetleri elde edilebilecektir.

8.2 Çalışmanın Kısıtları

Bu tezde öngörülen en önemli kısıt uygulanan elastikiyet oranının sadece bir tür motor hacmi örneğinden hareketle oluşturmuştur olmasıdır. (Otomotiv Ticaretinde Yol Haritası, Talep Tahmini 2012-2016, O.D.D). Dolayısıyla tezde tüm araç türleri için aynı elastikiyet oranı kullanılmıştır. Sonuç olarak da tüm araç türü kullanıcıları için aynı tercihte bulunacakları varsayılmıştır. Oysaki bu çalışmada farklı araç türlerine göre ayrı ayrı elastikiyet hesaplanarak yapılsaydı 3 yöntemdeki simülasyonlar da buna göre hazırlanır ve daha gerçeğe yakın öngörülerde bulunulması sağlanabilir.

Motorlu Taşıtlar Vergisinde alternatif uygulama yöntemlerinin her bir araç türüne göre oluşturulmuş elastikiyet katsayısıyla hesaplanması varılan sonuçların daha gerçekçi sonuçlar olmasını sağlayabilecektir.

Çalışmanın diğer bir kısıtı ise, çalışmada geliştirilen simülasyonların ve test edilen alternatif MTV uygulamalarının kapsamının sadece binek otomobilleri kapsamasıdır. Gelecek çalışmalarda ticari araç sınıfları için de mevcut MTV sistemine alternatif sistemler geliştirilip test edilebilir.

KAYNAKLAR

Akdoğan, A., (2006), “Kamu Maliyesi”, Gazi Kitapevi, Genişletilmiş 11. Baskı, Ankara.

Akdoğan, A., (2006), “Vergi Hukuku Ve Türk Vergi Sistemi (Temel İlke Ve Esaslar, Vergileme Ve Vergiler Hukuku)”, Gözden Geçirilmiş Ve Genişletilmiş 6. Baskı, Gazi Kitabevi Tic. Ltd. Şti. Ankara.

Alper, C.E., Mumcu, A., (2007), “Interaction Between Price, Quality And Country Of Origin When Estimating Automobile Demand: The Case Of Turkey”, Applied Economics, 2007, V,: 39, Pp; 1789 – 1796.

Bilici, N., (2007), “Kamu Maliyesinde Vergi Güvenlik Müessesesi İhtiyacı” Yaklaşım Dergisi Ağustos, Sayı: 176.

Bilici, N., (2008), Vergi Hukuku Genel Kısım, Türk Vergi Sistemi 19. Baskı, Seçkin Yayınevi, Nisan, Ankara.

Ekinci, F., (2011), “Almanya’da Motorlu Taşıtlar Vergisinde Karbondioksit (CO₂) Temelli Vergilendirmeye Geçiş”, Vergi Dünyası Dergisi Haziran, Sayı: 358.

Jamali, T., (2007), “Ekolojik Vergiler (Çevre Vergileri)”, Ankara.

Karadeniz, H.K., (2009), “Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çeşitli Ülke Uygulamaları İle Karşılaştırılması Ve Bir Model Önerisi”, Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi.

Karadeniz, H.K., (2011), “Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çeşitli Ülke Uygulamaları İle Karşılaştırılması Ve Bir Model Önerisi”, T.C Maliye Bakanlığı Strateji Geliştirme Başkanlığı Yayın No:2011/415, Ankara.

Kırcova, İ., Altınay, G., Onat, B., Şahin, Ü.A., (2012), “Otomotiv Ticaretinde Yol Haritası Talep Tahmini, 2012-2016”, Otomotiv Distribütörleri Derneği, İstanbul.

Koyuncu, İ., (2011), “Çevreci Araçların Lastik Sesi Duyulurken Muhtemel Vergilendirme Yöntemi”, Vergi Sorunları Dergisi Ocak, Sayı: 268.

Nadaroğlu, H. (1992), “Kamu Maliyesi Teorisi”, Beta Basım Dağıtım, A.Ş. 8. Baskı, İstanbul.

Storchman, K. (2004), “On The Depreciation Of Automobiles: An International Comporasion”, Transportation, V.;31, 2004, Pp; 371 – 408.

Sugözü, İ.H., Yıldırım, H., Aydın, H.İ., (2014), “Vergi Adaleti Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Analizi”, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı: 32, 2014, Sayfa: 115-128.

Şahin, Y., (1999), “Türk Vergi Sisteminin Çevresel Vergiler Açısından Değerlendirilmesi”, Vergi Sorunları Dergisi Ekim, Sayı: 133.

Topal, A., (2011), “Binek Otomobillerde Emisyon Bazlı Vergilendirmeye Geçiş Süreci Ve Öneriler”, Vergi Dünyası Dergisi Mayıs, Sayı: 357.

Türkkan, A., (2007), “Mali Güç Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Değerlendirilmesi”, Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi.

Ulusoy, A., Akdemir, T., (2013), “Yerel Yönetimlerin Finansman Sorunlarının Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi”, Sosyoekonomi Dergisi Ocak- Haziran, Sayı: 2013-1, Sayfa:88-116.

Üstündağ, Ü.S., (2012), “Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik Ve Adil Olarak Düzenlenmesi”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XVI, Y. 2012, Sa. 1, Sayfa 153-190.

Walls, M., Hanson, J., (1999), “Distributional Aspects Of An Environmental Tax Shift: The Case Of Motor Vehicle Emissions Taxes”, National Tax Journal, Vol 52 No. 1 (March 1999), Pp; 53-65.

Web 1, (2015), “ <http://www.gib.gov.tr/gibmevzuat> ”, (Erişim Tarihi: 14.11.2015).

Web 2, (2016), “<http://www.ivdb.gov.tr/pratik/oranlar/mtvtarife.htm>”, (Erişim Tarihi: 25.01.2016).

Yalçın, A.Z., (2013), “Potansiyel Bir Çevre Vergisi Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi: Avrupa Birliği Ve Türkiye Arasında Karşılaştırılmalı Bir Analiz”, Atatürk Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Dergisi, Cilt: 27, Sayı: 2, Sayfa 141-158.

ÖZGEÇMİŞ

Uğur Erdoğan 1986 Karabük doğumludur. 2011 yılında İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi Matematik bölümünden mezun olmuştur. 2013 yılında Gebze Teknik Üniversitesi İşletme Fakültesi Strateji Ana Bilim dalında Yüksek Lisans programına başlamıştır. 5 yıldır Semerkand Medya Grubunda çalışmaktadır. Şuan Finans Müdürü Yardımcısı olarak görev yapmaktadır. Evli ve 1 çocuk babasıdır.