

1. GİRİŞ

Gelişen teknolojinin en ağır maliyetlerinden bir tanesi olan çevre kirliliği, kamu idaresini, süregelen hukuk sistemini değiştirmeye, buna yönelik önlemler almaya zorlamaktadır. Türkiye İstatistik Kurumunun “Sera Gazı Emisyon Envanteri”ne göre, çevre kirliliğinin büyük kısmı enerji sektöründen kaynaklanmaktadır ve yıl bazında artan bir grafik izlemektedir.

Sektörlere göre toplam sera gazı emisyonları (milyon ton CO2 eşdeğeri)

Yıl	1990	1995	2000	2005	2010	2011
Enerji	132,88	161,50	213,20	242,34	285,07	301,25
Endüstriyel İşlemler	15,44	24,21	24,37	28,78	53,94	56,21
Tarımsal Faaliyetler	30,39	29,23	27,85	26,28	27,13	28,83
Atık	9,72	23,88	32,79	33,58	35,97	36,13
1990 yılına göre artış yüzdesi	-	26,74	58,26	75,65	113,39	124,17

Kaynak: TÜİK, Sera gazı Emisyon Envanteri, 1990-2011 (Nisan 2013)

Elektrikli araçlar ve hibrid araçların üretimi bu grafiği tersine çevirebilir fakat bu yeni vergileme politikaları gerektirmektedir. Kamu idaresi buna yönelik çalışmalarını başlatmış olup, hukuken servet vergisi mi veya farkı bir vergi mi tartışmasının merkezinde yer alan motorlu taşıtlar vergisinin önümüzdeki dönemde değişmesini öngörmektedir.

Bu çalışmada, motorlu taşıtlar vergisinin (MTV) mevcut yüzü ve görülmesi muhtemel yeni yüzü incelenmiş, Avrupa’daki bazı ülkelerde ilgili kanunun uygulamasına değinilmiş ve muhtemel uygulamanın ayrıntılarından bahsedilmiştir.

2. MTV’DE MEVCUT DURUM

Motorlu taşıtlar vergisi; Karayolları Trafik Kanunu’na göre, trafik şube veya bürolarına kayıt ve tescil edilmiş bulunan motorlu kara taşıtlarından mükelleflerin kullanım süresi boyunca alınan dolaysız ve özellikli bir vergidir. “Motorlu taşıtlar vergisinin mükellefi; trafik sicili ile Ulaştırma Bakanlığınca tutulan sivil hava vasıtaları sicilinde adlarına motorlu taşıt kayıt ve tescil edilmiş olan gerçek ve tüzel kişilerdir.”

Mükellefler vergilerini her yıl Ocak ve Temmuz aylarında iki eşit taksitte öderler. Motorlu taşıtların vergiye tabi olabilmesi için 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu’nun 1’inci ve 2’nci maddesindeki şartlara sahip olması, 5’inci ile 6’ncı maddelerdeki tarifelerin içinde yer alması gerekmektedir. İlgili maddelerde yer alan (I) ve (II) numaralı tarifeler ise aşağıdaki gibidir:

(I) sayılı tarifieden de anlaşılacağı gibi otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletlerde motorlu taşıtlar vergisi **motor silindir hacmi ve yaşa göre** alınmaktadır.

(II) sayılı tarifiede yer alan minibüslerde sadece yaşa göre, otobüs ve benzerlerinde oturma yerine ve yaşa göre, kamyonet, kamyon çekici ve benzerlerinde ise azami toplam ağırlık ve yaşa göre motorlu taşıtlar vergisi alınmaktadır.

(I) ve (II) sayılı tarifelerde **elektrikli araçlar ile hibrid araçlara ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktadır.**

(I) Numaralı Tarife

Motor Silindir Hacmi (cm ³)	Taşıtların yaşları ile ödenecek yıllık vergi tutarı (TL)				
	1 - 3 yaş	4 - 6 yaş	7 - 11 yaş	12- 15 yaş	16 ve yukarı
1 - Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri					
1300 cm ³ ve aşağısı	537	375	210	159	58
1301 - 1600 cm ³ e kadar	859	644	375	265	102
1601 - 1800 cm ³ e kadar	1.514	1.185	698	426	166
1801 - 2000 cm ³ e kadar	2.385	1.839	1.080	644	255
2001 - 2500 cm ³ e kadar	3.578	2.598	1.623	970	385
2501 - 3000 cm ³ e kadar	4.987	4.339	2.711	1.460	537
3001 - 3500 cm ³ e kadar	7.595	6.834	4.117	2.056	755
3501 - 4000 cm ³ e kadar	11.940	10.310	6.073	2.711	1.080
4001 cm ³ ve yukarısı	19.541	14.654	8.679	3.902	1.514
2 - Motosikletler					
100 - 250 cm ³ e kadar	102	78	58	37	16
251 - 650 cm ³ e kadar	210	159	102	58	37
651 - 1200 cm ³ e kadar	537	320	159	102	58
1201 cm ³ ve yukarısı	1.298	859	537	426	210

(II) Numaralı Tarife

Taşıt cinsi ve oturma yeri / azami toplam ağırlık	Taşıtların yaşları ile ödenecek yıllık vergi tutarı (TL)		
	1 - 6 yaş	7- 15 yaş	16 ve yukarı
1 - Minibüs	644	426	210
2 - Panelvan ve motorlu karavanlar (Motor Silindir Hacmi)			
1900 cm ³ ve aşağısı	859	537	320
1901 cm ³ ve yukarısı	1298	859	537
3 - Otobüs ve benzerleri (Oturma Yeri)			
25 kişiye kadar	1623	970	426
26 - 35 kişiye kadar	1947	1623	644
36 - 45 kişiye kadar	2166	1839	859
46 kişi ve yukarısı	2.598	2.466	1.298
4 - Kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri (Azami Toplam Ağırlık)			
1500 kg' a kadar	579	385	190
1501 - 3500 kg'a kadar	1168	678	385
3501 - 5000 kg'a kadar	1763	1460	579
5001 - 10000 kg'a kadar	1947	1654	777
10001 - 20000 kg'a kadar	2338	1947	1168
20001 kg ve yukarısı	2925	2338	1360

İktisadi açıdan bakıldığında negatif etkileri azaltma misyonunu üstlenmesi beklenen motorlu taşıtlar vergisi bir taraftan bu duruma uygunluk gösterse de diğer taraftan tamamen tezatlık arz etmektedir. Örneğin 1-3 yaş kategorisinde bulunan bir otomobile sahip kişi, 16 ve yukarı yaş kategorisinde bir otomobile sahip olan kişiden yaklaşık 9 kat daha fazla vergi ödemektedir. Fakat 16 ve yukarı yaş kategorisinde olan araçlar eskiyen teknolojileri yüzünden daha fazla emisyon salınımına sebep olmakta ve çevreyi daha çok kirletmektedir.

Diğer yandan silindir hacmi büyük olan araç sahiplerinin ödeyeceği motorlu taşıtlar vergisi silindir hacmi küçük olan araçlara göre daha fazladır. Büyük silindir hacimli araçların çevreyi daha fazla kirlettiği göz önüne alınırsa motorlu taşıtlar vergisi bu yönüyle “**ikincil (talî) çevre vergisi**” olarak değerlendirilebilir. Bir verginin konulmasında esas sebep gelir elde etmek olmasına rağmen, söz konusu verginin çevre üzerinde de olumlu etkilerinin bulunması halinde ise, bu tür vergiler ikincil (talî) çevre vergileri olarak adlandırılabilirler.

Uygulamadaki motorlu taşıtlar vergisi, mükelleflerin satın alma kararlarını da etkilemektedir. Otomobil Distribütörleri Derneği'nin(ODD) 2013 yılını kapsayan raporundaki verilere göre, motor hacmi bakımından en yüksek paya 1600 cc altındaki otomobiller sahiptir.

2013 yılında bir önceki yıla göre, 1600cc altındaki otomobil satışlarında %21,5 ve 2000cc üstü otomobillerde %10,8 artış görülürken, 1600-2000cc aralığında motor hacmine sahip otomobil satışlarında %7,9 azalma görülmüştür. Ülkemiz iç pazarında 2013 yılında 85kW altı 31 adet elektrikli otomobil satışı gerçekleşmiştir.

MOTOR HACMİ	MOTOR CİNSİ	2012 Yıl Sonu		2013 Yıl Sonu		Değişim	ÖTV	KDV
		Adet	Pay	Adet	Pay			
≤ 1600cc	B/D	514.860	92,55 %	625.621	94,13 %	21,51 %	40 %	18 %
1601cc ≤ 2000cc	B/D	35.851	6,44 %	33.035	4,97 %	-7,85 %	80 %	18 %
≥ 2001cc	B/D	5.385	0,97 %	5.968	0,90 %	10,83 %	130 %	18 %
≤ 85 kW	ELEKTRİKLİ	184	0,03 %	31	0,00 %	-83,15 %	3 %	18 %
86kW ≤ 120kW	ELEKTRİKLİ	0	0,00 %	0	0,00 %	-		18 %
≥ 121kW	ELEKTRİKLİ	0	0,00 %	0	0,00 %	-	15 %	18 %
Toplam		556.280	100,00%	664.655	100,00%	19,48%	VERGİ ORANLARI	

2013 yılı otomobil pazarı ortalama emisyon değerlerine göre incelendiğinde, en yüksek paya %35,9 oranıyla 100-120 gr/km arasındaki otomobiller, 238.816 adet ile sahip olmuştur.

CO ₂ ORTALAMA EMİSYON DEĞERLERİ (gr/km)	2012 Yıl Sonu		2013 Yıl Sonu		Değişim
	Adet	Pay	Adet	Pay	
< 100 gr/km	18.635	3,35 %	56.570	8,51 %	203,57 %
≥ 100 - < 120 gr/km	175.353	31,52 %	238.816	35,93 %	36,19 %
≥ 120 - < 140 gr/km	200.322	36,01 %	216.016	32,50 %	7,83 %
≥ 140 - < 160 gr/km	117.768	21,17 %	116.245	17,49 %	-1,29 %
≥ 160 gr/km	44.202	7,95 %	37.008	5,57 %	-16,28 %
Toplam	556.280	100,00 %	664.655	100,00 %	19,48 %

2013 yılında dizel otomobil satışlarının payı %58,8'e, otomatik şanzımanlı otomobillerin payı ise 38,9'a yükselmiştir. 2013 yılında otomobil pazarı segmentinin %86'sını, vergi oranları düşük olan A, B ve C segmentlerinde yer alan araçlar oluşturmaktadır.

Mükellefler düşük vergi ödemek için düşük motor hacmine sahip araçlara yönelmektedirler. Bununla birlikte dünyada "otomotiv devi" olarak adlandırabileceğimiz markalar da talep görmeyen, düşük motor hacmine sahip araçları Türkiye'ye sunmaktadırlar. Yani uygulamamızdaki mevcut durum, otomotiv pazarını da etkilemektedir.

3. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDE MTV UYGULAMALARI

Avrupa ülkelerindeki uygulamada, Avrupa Birliği ülkeleri 19'u Kyoto Protokolü'nde yer alan aşağıdaki amaçları gerçekleştirmek üzere "Karbon Temelli Vergilendirme"yi benimsemişlerdir:

- Karbondioksit emisyonunu azaltmak,
- Motorlu taşıtlardan kaynaklanan sera gazı miktarını azaltmaya yönelik mevzuatı yeniden düzenlemek,
- Fazla yakıt tüketen ve fazla karbon üreten araçtan daha fazla vergi almak,

Bu ülkeler; **Avusturya, Belçika, Kıbrıs, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İrlanda, Letonya, Lüksemburg, Malta, Hollanda, Portekiz, Romanya, Slovenya, İspanya, İsveç ve İngiltere**'dir. Bahsi geçen ülkelere bazılarının uygulamaları ise şöyledir:

Lüksemburg: 1 Ocak 2001 tarihi itibarıyla tescil ettirilmiş araçların yıllık plaka vergisinde **CO2 emisyonu baz alınmaktadır**. Vergiler hesaplanırken dizel araçların g/km bazındaki emisyon değerleri 0.9 ile diğer araçlarda ise 0.6 ile çarpılmaktadır. 90 g/km altında emisyon değerine sahip olanlar 0.5 ile çarpılırken, her ek 10g/km de 0.1 arttırılmaktadır. Emisyon değeri maksimum 60 g/km olan elektrikli ve diğer araçları satın alanlar 5000 euro teşvik almaktadır.

Hollanda: Emisyon değerleri dizel araçlarda maksimum 95g/km olanlar ve diğer yakıtlar ile çalışan araçlarda maksimum 110 g/km olanlar motorlu taşıtlar vergisinden **muaf** tutulmaktadır.

İsveç: 360 SEK (İsveç kronu) sabit bir ücrete 117 g/km'nin üstünde emisyon değerine sahip olan araçlar her CO2 gramında 20 SEK eklenerek ulaşılan değer dizel araçlarda 2.33 ile çarpılması sonucu ödenecek vergi bulunur. Alternatif yakıtlı araçlarda 117 g/km'nin üstünde emisyon değeri varsa her CO2 gramında 10 SEK eklenir. **Çevre dostu araçlar ise yıllık vergiden 5 yıl muaf tutulmaktadır.**

İngiltere: Mart 2001'den sonra tescil ettirilen araçların yıllık plaka vergisinde CO2 emisyonu baz alınmaktadır. Vergi oranları 100 g/km'ye kadar olan araçlarda 0 pounddan 255 g/km'nin üzerinde emisyon değerine sahip araçlarda ise 475 pounda kadar farklılık göstermektedir.

Almanya: 1 Temmuz 2010 tarihinden itibaren tescil ettirilen araçların yıllık plaka vergileri CO2 emisyonu baz alınarak hesaplanmaktadır. Bu bir temel vergi ve CO2 temelli vergiden oluşmaktadır. Temel vergi benzinli araçlarda her 100 cc için 2 euro, dizel araçlarda ise her

100 cc için 9.5 eurodur. CO2 temelli vergi her g/km'de 2 euro olarak hesaplanmaktadır. CO2 emisyon değeri 110 g/km'nin altında olanlar ise bu vergiden muaf tutulmaktadır.

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı gibi **Avrupa'da mükellefler çevreyi kirlettikleri ölçüde vergi ödemektedirler**. Sahip oldukları vergi sistemleri başlı başına çevre kirliliğini önlemeyi teşvik edicidir. Türkiye'de de benzer bir uygulamanın getirilmesi beklenmektedir ve ilgili uygulamanın ayrıntılarından aşağıda bahsedilmektedir.

4. TÜRKİYE'DE PLANLANAN YENİ DÖNEM MTV ÇALIŞMALARI

IV. Getirilmesi planlanan uygulama Avrupa ülkelerinde "kirleten öder" diğer bir deyişle "kirlettiğin kadar öde" diye adlandırılan ve yukarıda bahsi geçen vergilemenin yakın zamanda Türkiye'de de uygulanması bekleniyor. Gerek AB Uyum Yasası ve Kyoto Protokolü, gerekse değişen teknoloji Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nda yapılacak olan değişikliğe ön ayak oluyor. "Karbon temelli vergileme" olarak da adlandırılan yeni düzenleme mevcut uygulamanın tam tersi yaptırımlar içeriyor.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığının 19.12.2007 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan Yönetmeliğinde karbondioksit emisyon sınıflandırması şöyledir:

Resmi Spesifik CO ₂ Emisyon Sınıfı	Resmi Spesifik CO ₂ Emisyon E _c (g/km)
A	E _c < 100
B	101 ≤ E _c < 125
C	126 ≤ E _c < 150
D	151 ≤ E _c < 175
E	176 ≤ E _c < 200
F	201 ≤ E _c < 225
G	E _c > 225

Yıl içerisinde ilgili Kanun'da bir değişiklik yapılması durumunda, emisyon salınım oranına sahip olan araçların bu değere göre vergilendirilmesi, emisyon değeri kaydı olmayan araçların ise mevcut sistemle vergilendirilmeye devam edilmesi sonucu ortaya çıkacaktır. Bu durumda emisyon salınım oranı yüksek olan taşıtların ödeyecekleri vergi tutarı da buna paralel olarak aynı oranda yüksek olacaktır.

Yaşı büyük olan araçların çevreye yaydıkları karbondioksitin daha fazla olduğu, ülkemizde emisyon değerleri kayıtlı olmayan araçların sayısının 12.482.096 olduğu göz önüne alınırsa bir geçiş sürecinin olacağı aşikardır. Bu süreci kısaltmak içinse "Hurda teşviki" uygulaması yerinde olacaktır. Böylece eski araçlar trafikten çekilecek ve ikilik oluşturan durum daha hızlı bir şekilde ortadan kalkacaktır. Yapılan açıklamalara göre kamu idaresi 2014 yılında hurda diye nitelendirilebilecek otomobillere yaşlarına göre bir değer belirleyecek ve araç sahiplerine verecek, yerli otomobil satın aldığı takdirde de uzun vadeli, düşük faizli kredi sağlama opsiyonu sunmayı planlamaktadır.

5. SONUÇ

Teknolojinin hayatı kolaylaştıran yönü kullanılırken, çevreye verdiği zararlar çoğunlukla göz ardı edilmektedir. Artan nüfusla doğal kaynakların orantısız olması, dünyadaki kaynakların hızla azalmasına neden olmaktadır. Kullanılan fosil yakıtlar ve motorlu taşıt kullanımından kaynaklanan karbondioksit salınımı da çevre kirliliğinin temel etkenlerini oluşturmaktadır. Bu etkenleri minimuma indirmek için insanların duyarlı olmasının yanı sıra kamu idaresinin bazı önlemler alması, çevre vergileriyle bu durumu desteklemesi gerekmektedir.

Ülkemizdeki mevcut Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu 1963'ten bu yana uygulamada olup, ağırlıklı olarak mali amaca yönelmiştir. Çıkarıldığı günden bugüne uzanan yolda birçok teknolojik gelişme ve değişiklik olmuş, alternatif enerji kaynaklarıyla dahi çalışan araçlar üretilmeye başlanmıştır. Vergi uygulamalarının da teknolojiye ayak uydurması gerekmektedir.

Bu yüzden motorlu taşıtlar vergisinin revize edilerek bir çevre vergisi haline getirilmesi yerinde bir uygulama olacaktır.

KAYNAKLAR

Otomotiv Distribütörleri Derneği (ODD), 2013 Yılı Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazar Değerlendirme Raporu, Ocak 2014

<http://www.odd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/800/BasinBulteni%206%20Ocak%202014.pdf>

Damla Gürsoy, Vergide Gündem Dergisi, Ocak 2014

Resmi Gazete, 19.12.2007

Türkiye İstatistik Kurumu, Sera Gazı Emisyon Envanteri, Nisan 2013

<http://www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=13482>