



## MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİNİN BİNEK OTOMOBİLLER AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bilal Levent ERTAŞ<sup>(\*)</sup>

### 1 - GİRİŞ

Türk Vergi Sistemi'nde servet üzerinden alınan vergilerden biri olan Motorlu Taşıtlar Vergisi, 1957 yılında hususi otomobil vergisi adı ile getirilmiş, 1963 yılında 197 Sayılı Kanun'la yeniden düzenlenerek Motorlu Kara Taşıtları Vergisi adını almıştır. 1980 yılında ise yapılan düzenlemelerle verginin kapsamına, kara taşıtlarının yanı sıra, motorlu deniz ve hava taşıtları da alınmış; verginin ismi de Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) olarak değiştirilmiştir. Motorlu deniz taşıtları daha sonra 5897 Sayılı Kanun ile 30.06.2009 tarihinden itibaren Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin kapsamı dışına çıkarılmıştır.

Vergilendirme ölçüsü ve hadleri konusunda ise söz konusu Kanun'un 5 ve 6. maddelerinde yer alan, silindir hacmi, yaş, azami toplam ağırlık ve azami kalkış ağırlığı gibi ölçüler belirlenmiştir. Ancak teknolojinin gelişmesiyle beraber mühendislik ürünü olan motorlu araçların vergilendirmesinde kullanılan bu teknik ölçülerde zaman içinde bir takım gelişmeler yaşanmıştır. Günümüzde bu gelişmeler özellikle binek otomobillerde belirgin olarak kendini göstermektedir. Artık düşük silindir hacimli sayılan motorlardan yüksek güç elde edilebilmekte ve bu motorlar daha önceki yıllarda kullanılmadıkları üst segmentlerdeki araçlarda kullanılabilmektedirler. Otomotiv teknolojilerindeki bu gelişme, düşük hacimli motora sahip otomobillerin değerinin düşük olacağı varsayımı ile vergisinin de düşük olması gerektiği durumunu değiştirmiştir. Yine vergilendirmede bir başka ölçüt olarak kullanılan otomobil yaşının, vergi tarifesinde minimum 3 yıl aralığı ile belirlenmesi ise tüketim mallarında değer yılдан yıla düşeceği gerçeğini yadsır niteliktedir. Motorlu kara taşıtları için mevcut vergi uygulamasında yer alan bu ölçü ve hadler, Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun adil bir servet vergilendirme uygulaması olarak

<sup>(\*)</sup> Vergi Müfettiş Yardımcısı

çalışmamasına neden olmaktadır. Her ne kadar MTV'nin 2012 yılı toplam vergi gelirleri içindeki payı %2,3<sup>1</sup> olsa da konunun vergi adaleti açısından vurgulanması önemlidir.

Çalışmamızda motor silindir hacmi 1.600 cc'ye kadar olan binek otomobiller için hali hazırdaki motorlu taşıtlar vergisi uygulaması ele alınacak ayrıca vergilendirmeye bir ölçüt olarak eklenmesi planlanan "egzoz emisyonu" ölçütü hakkında da değerlendirmelerde ve önerilerde bulunulacaktır.

## **2- FOSİL YAKITLI MOTOR ve OTOMOBİL TEKNOLOJİSİNDE SON YILLARDA ORTAYA ÇIKAN BAZI GELİŞMELER**

Benzin ve motorin gibi fosil yakıt tahrik sistemi ile çalışan motorlar, atmosferik (tabi emişli) ve turbo şarjlı (aşırı doldurmalı) motorlar olarak ikiye ayrılmaktadır. Atmosferik motorlar, yanma odasına havayı ya da hava yakıt karışımını pistonun aşağı hareketi sırasında oluşturduğu vakum etkisiyle çeken motorlardır. Turbo şarj (turbocharger) uygulamasında ise motorun havayı tabi vakumlaması gücüne ilave olarak daha fazla hava emiş gücü sağlayan bir türbin marifetiyle silindir içerisine daha fazla hava alınarak, yakıtın daha verimli yanması sağlanmakta ve motor gücünde önemli bir artış elde edilmektedir.

Günümüz otomotiv teknolojisinde en dikkat çekici gelişmelerden biri 1.400 cc'ye kadar olan silindir hacmi grubunda yaşanmaktadır. 1.400 cc'ye kadar olan atmosferik motorlar, genellikle fiyatları 20.000 TL ve 40.000 TL arasında değişen A (basic, minik araba) ve B (small, küçük aile arabası) segmenti otomobillerde, nadiren de fiyatları 40.000 TL ile 50.000 TL arasında değişen C (lower medium, alt orta sınıf otomobil) segmenti araçlarda kullanılabilir. Burada kullanılabilme durumundan anlaşılabilmesi gereken motor gücü ve aracın ağırlığı karşılaştırmasını içeren teknik icaplardır. Son yıllarda ise normal şartlarda performans ve yarış için tasarlanmış otomobillerde kullanılan turbo şarjlı motorların özellikle 1.400 cc'ye kadar olan versiyonları günlük kullanıma mahsus otomobillerde de kullanılmaya başlanmıştır. Bu gelişme otomotiv dünyasında alışlagelmiş durum olan 1.400cc'ye kadar olan motorların ağırlığı 1000 kg. civarında olan A ve B segmentindeki otomobillerde kullanılabilmesi durumunu da değiştirmiştir. Şöyle ki; 1.400 cc'ye kadar olan günlük kullanım amaçlı bir atmosferik motor 100 beygire kadar güç üretebilirken, aynı hacimdeki motorların turbo şarjlı olup 160 beygir güç üretebilen versiyonları mevcuttur. Motor teknolojisindeki bu gelişme özellikle 1.400cc' ye kadar olan motorların ağırlığı 1.500 kg.'yi bulan D (upper medium, üst orta sınıf otomobil) segmenti otomobillerde de kullanılabilmesine olanak sağlamıştır.

Tablo-1 ve Tablo-2'de, otomobiller silindir hacmi gruplarına göre sınıflandırılmıştır. Yapılan sınıflandırma otomobillerin aynı silindir hacmine sahip olmasına rağmen aralarında yüksek fiyat ( KDV+ÖTV dahil sıfır km fiyatları) farklarının olabildiğini göstermektedir<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> 2012 Yılı Genel Bütçe İstatistikleri, <https://portal.muhsabat.gov.tr>, (17/06/2013)

<sup>2</sup> [www.arabalar.gen.tr](http://www.arabalar.gen.tr), (03/06/2013)

**Tablo-1**

<b>Silindir Hacmi 1.300cc'ye Kadar Olan Otomobiller</b>									
Marka/Model	Segment	Motor Hacmi	Motor Gücü (HP)	Motor Gücü (KW)	Karbon Salınımı (gr/km)	Başlangıç Donanımı Fiyatı	En Üst Donanım	Ağırlık (kg)	Yakıt Cinsi
Dacia/Sandero	B	1.2 lt. (1149 cc)	75	55	140	25.000,00	26.900,00	941	Benzin
Fiat/Panda	A	1.2 lt. (1242 cc)	69	50	120	28.000,00	31.800,00	940	Benzin
Skoda/Fabia	B	1.2 lt. (1198 cc)	70	51	128	29.500,00	32.500,00	1095	Benzin
Renault/Clio	B	1.2 lt. (1149 cc)	75	55	127	30.300,00	36.350,00	980	Benzin
Volkswagen/Polo	B	1.2 lt. (1199 cc)	75	55	99	38.000,00	38.000,00	1132	Dizel
Opel/Corsa	B	1.3 lt. (1248 cc)	75	55	110	38.600,00	40.560,00	1160	Dizel
Volkswagen/Jetta	C	1.2 lt. (1197 cc)	105	77	134	43.800,00	54.100,00	1302	Benzin
Volkswagen/Golf	C	1.2 lt. (1197 cc)	105	77	114	44.200,00	54.200,00	1210	Benzin
Opel/Astra	C	1.3 lt. (1248 cc)	95	70	109	55.000,00	65.500,00	1318	Dizel

**Tablo-2**

<b>Silindir Hacmi 1301cc ile 1.600cc Arasında Olan Otomobiller</b>									
Marka/Model	Segment	Motor Hacmi	Motor Gücü (HP)	Motor Gücü (KW)	Karbon Salınımı (gr/km)	Başlangıç Donanımı Fiyatı	En Üst Donanım	Ağırlık (kg)	Yakıt Cinsi
Seat/İbiza	B	1.4 lt. (1390 cc)	85	63	139	28.500,00	32.800,00	1000	Benzin
Ford/Fiesta	B	1.4 lt. (1388 cc)	96	72	130	36.130,00	36.130,00	1054	Benzin
Toyota/Yaris	B	1.4 lt. (1364 cc)	90	66	108	45.500,00	48.500,00	1090	Dizel
Toyota/Yaris	B	1.5 lt. (1497 cc)	100	73	85	49.400,00	53.400,00	1115	Hybrit
Opel/Astra	C	1.4 lt. (1364 cc)	140	103	138	45.500,00	55.600,00	1378	Benzin
Toyota/Auris	C	1.6 lt. (1598 cc)	132	97	153	47.500,00	58.200,00	1260	Benzin
Honda/Civic	C	1.6 lt. (1598 cc)	125	92	154	49.200,00	59.000,00	1220	Benzin
Ford/Focus	C	1.6 lt. (1560 cc)	115	86	117	56.920,00	59.370,00	1350	Dizel
Volkswagen/Jetta	C	1.4 lt. (1390 cc)	122	90	144	47.500,00	60.500,00	1400	Benzin
Opel/İnsignia	D	1.4 lt. (1364 cc)	140	103	134	56.600,00	60.700,00	1438	Benzin

Volkswagen/Golf	C	1.4 lt. (1395 cc)	122	90	120	50.000,00	63.000,00	1225	Benzin
Toyota/Auris	C	1.4 lt. (1364 cc)	90	66	128	54.400,00	63.600,00	1265	Dizel
Honda/Civic	C	1.6 lt. (1597 cc)	120	88	94	61.000,00	64.000,00	1365	Dizel
Volkswagen/Golf	C	1.4 lt. (1395 cc)	140	103	110	61.000,00	67.000,00	1225	Benzin
Volkswagen/Jetta	C	1.6 lt. (1598 cc)	105	77	119	57.900,00	72.700,00	1392	Dizel
Volkswagen/ Passat	D	1.4 lt. (1390 cc)	122	90	138	56.200,00	86.600,00	1451	Benzin
Volkswagen/ Passat	D	1.4 lt. (1390 cc)	160	118	142	77.300,00	90.400,00	1508	Benzin
BMW/316	D	1.6 lt. (1598 cc)	136	100	134	96.000,00	96.000,00	1480	Benzin
Mercedes/C180	D	1.6 lt. (1595 cc)	156	115	149	98.600,00	114.600,00	1495	Benzin

### 3- VERGİLENDİRMEDE SİLİNDİR HACMİ ve YAŞ KRİTERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

197 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisinin 5. maddesinde vergilendirmeye ilişkin kriterler ve karşılığı olan vergi tutarlarına yer verilmiştir. Buna göre 2013 yılı için 1.600cc'ye kadar olan binek otomobillerde aşağıdaki tarife uygulanmaktadır.

**Tablo-3**

Motor Silindir Hacmi (cm <sup>3</sup> )	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)				
	1 - 3 yaş	4 - 6 yaş	7 - 11 yaş	12 - 15 yaş	16 yaş ve yukarı
<b>1-Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri</b>					
<b>1300 cm<sup>3</sup> ve aşağısı</b>	517	361	203	153	56
<b>1301 - 1600 cm<sup>3</sup> e kadar</b>	827	620	361	255	99

Tablo-1 ve Tablo-2'de görülebileceği üzere, kullanılan motor çeşidi bakımından farklı ancak aynı silindir hacmine sahip otomobiller arasındaki fiyat farkı ucuz olanının üç katını bulabilmektedir. Nitekim bireye ait otomobilin değeri istisnai durumlar hariç onun gelir seviyesini göstermektedir. Dolayısıyla daha ucuz sayılabilecek bir otomobile sahip kişi ile daha pahalı sayılabilecek bir otomobili olan kişi arasında servet farklılığı olduğu açıktır. Ancak mevcut yasal uygulamanın otomobilin değeri konusunda bir ayırım yapmadan vergilendirme yapıyor olması, farklı gelir gruplarındakilerin aynı vergi alacağıyla muhatap bırakılarak vergi adaletsizliğine yol açmaktadır. Zira Anayasa' nın 73. maddesinde "Herkes, kamu giderlerini karşılamak üzere, mali gücüne göre, vergi ödemekle yükümlüdür" hükmü ile verginin gelir grupları arasında adaletli bir biçimde dağıtılması gerektiği belirtilmiştir.

MTV'de vergilendirme ölçütlerinden bir diğeri olan motorlu taşıtın yaşıdır. Hali hazırdaki uygulama binek otomobillerde minimum 3 yaş aralığı olarak belirlenmiştir. Ancak bir yaşındaki bir oto-

mobille üç yaşındaki otomobilin değerinin aynı olamayacağı muhakkaktır. Zira, Türkiye Sigorta ve Reasürans Birliği tarafından her yılın Ocak ayında ilan edilen kasko sigorta değerleri baz alındığında bir yaşındaki otomobille üç yaşındaki otomobil arasındaki değer farkı ortalama olarak %22<sup>3</sup> olarak gerçekleşebilmektedir.

Verilen bilgiler çerçevesinde, 90.000 TL olan 1.400 cc motor hacmindeki otomobil için ödenen vergi ile aynı silindir hacminde ve fiyatı 28.500 TL olan otomobile ödenen verginin eşit olması veya yaşları farklı olmasına rağmen aynı yaş aralığında olan otomobiller için eşit verginin ödenmesi farklı gelir gruplarının aynı dilimde vergilendirilmesine neden olmaktadır. Diğer bir anlatımla 2013 yılı tarifesine göre, 1.400cc silindir hacmindeki 90.000 TL değerindeki aracın üzerindeki MTV yükü % 0,9 iken aynı silindir hacmindeki 28.500 TL değerindeki otomobilin üzerindeki vergi yükü %2,9'dur. Gerçek silindir hacmi ölçütünün gerekse de mevcut yaş sınıflandırmasının bir servet vergisi olan MTV'nin uygulanmasında adaletli bir ayırım oluşturamadığı görülmektedir.

#### 4- KASKO DEĞERİ VEYA MOTOR GÜCÜNÜN VERGİLENDİRME ÖLÇÜTÜ OLARAK KULLANILABİLECEĞİ

##### 4.1- Türkiye Sigorta ve Reasürans Birliği Tarafından Açıklanan Kasko Değerlerinin Vergilendirme Ölçütü Olarak Kullanılabileceği

Araçlar, aynı silindir hacmine sahip olsa da teknik ve donanım özellikleri nedeni ile farklı gelir gruplarına hitap edebilmektedirler. Vergi gelirinin servet grupları arasında adaletli bir şekilde dağılımı açısından MTV'nin aracın değeri üzerinden yasa ile belirlenen bir oranda tarh ettirilmesi mevcut sisteme göre daha uygun olabilecektir. Burada aracın değerinin nasıl ölçüleceği konusunda, sözü geçen Kanun'un 5. maddesinin son fıkrası hükmünde yer alan "*otomobil, kaptıkaçtı, 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.*" hükmü yol gösterici olmaktadır. Türkiye Sigorta ve Reasürans Birliği tarafından her yılın Ocak ayında ilan edilen kasko sigorta değerleri otomobillerde değerlendirme ölçütü olarak kullanılabilecektir. Dolayısıyla aracın değeri arttıkça ödenen vergi de artacaktır. Böylece araçların, aynı yaşta olmamasına veya aynı silindir hacminde fakat yüksek fiyat farkına sahip olmasına rağmen eşit tutarda vergi tahsil edilmesi de önlenilecektir.

##### 4.2- Motor Gücünün Vergilendirme Ölçütü Olarak Kullanılabileceği

Otomobillerin vergilendirilmesinde kullanılabilecek bir diğer ölçüt de, Avusturya, Macaristan ve Bulgaristan gibi bazı Avrupa Birliği (AB) ülkelerinde binek otomobillerin vergilendirilmesinde kullanılan kilowatt (KW) cinsinden motor gücüdür. Birinci bölümde de açıklandığı üzere silindir hacmi, araçların değeri ile doğru orantılı olarak artış gösteremeyebilmektedir. Ancak otomobillerin motor gücü (KW) ile değerleri arasında genel olarak doğru orantılı bir seyir gözlenebilmektedir. Bu durum örnek otomobillerden oluşan tablolarla ve ortalamadan sapma yöntemi ile açıklanacaktır.

<sup>3</sup> Örnekleme Türkiye'de en çok satılan altı markaya ait, silindir hacmi 1.600cc'ye kadar olan farklı segmentlerdeki dokuz farklı otomobil dikkate alınmıştır.

<sup>4</sup> 2004/8327 No.lu B.K.K. ile %5 olarak belirlenmiştir.

**4.2.1- Motor Gücü Sınıflarının Ortalamadan Sapma Yöntemiyle Analiz Edilmesi**

Aşağıda yer alan tablolar motor gücü 50 KW ile 120 KW arasındaki silindir hacmi 1.600cc'ye kadar olan otomobillerin onarlı KW artışına göre sınıflandırılmasıyla oluşturulmuştur. Otomobillerin en üst donanım fiyatlarına göre aritmetik ortalamaları hesaplanarak, motor gücü ile fiyatlar arasındaki korelasyon (ilgileşim) ortaya konulmaya çalışılmıştır<sup>5</sup> (Tablolarda KDV+ÖTV dahil sıfır km anahtar teslim fiyatları dikkate alınmıştır).

**Tablo-4**

Motor Gücü 50 - 60 KW Arası			Aritmetik Ortalama= 34.720,00			
Marka/Model	Segment	Motor Hacmi	Motor Gücü (KW)	Başlangıç Donanımı Fiyatı	En Üst Donanım	Yakıt Cinsi
Fiat/Panda	A	1.2 lt. (1242 cc)	50	28.000,00	31.800,00	Benzin
Skoda/Fabia	B	1.2 lt. (1198 cc)	51	29.500,00	32.500,00	Benzin
Peugeot/208	B	1.4 lt. (1397 cc)	51	39.900,00	46.900,00	Dizel
Tata/Vista	A	1.4 lt. (1368 cc)	54	21.500,00	24.750,00	Benzin
Dacia/Sandero	B	1.2 lt. (1149 cc)	55	25.000,00	26.900,00	Benzin
Renault/Clio	B	1.2 lt. (1149 cc)	55	30.300,00	36.350,00	Benzin
VW/Polo	B	1.2 lt. (1199 cc)	55	38.000,00	38.000,00	Dizel
Opel/Corsa	B	1.3 lt. (1248 cc)	55	38.600,00	40.560,00	Dizel

**Tablo-5**

Motor Gücü 60 - 70 KW Arası			Aritmetik Ortalama= 45.450,00			
Marka/Model	Segment	Motor Hacmi	Motor Gücü (KW)	Başlangıç Donanımı Fiyatı	En Üst Donanım	Yakıt Cinsi
Peugeot/208	B	1.2 lt. (1199 cc)	61	32.900,00	36.900,00	Benzin
Seat/İbiza	B	1.4 lt. (1390 cc)	63	28.500,00	32.800,00	Benzin
Toyota/Yaris	B	1.4 lt. (1364 cc)	67	45.500,00	48.500,00	Dizel
Toyota/Auris	C	1.4 lt. (1364 cc)	67	54.400,00	63.600,00	Dizel

**Tablo-6**

Motor Gücü 70 - 80 KW Arası			Aritmetik Ortalama= 52.103,75			
Marka/Model	Segment	Motor Hacmi	Motor Gücü (KW)	Başlangıç Donanımı Fiyatı	En Üst Donanım	Yakıt Cinsi
Opel/Astra	C	1.3 lt. (1248 cc)	70	55.000,00	65.500,00	Dizel
Ford/Fiesta	B	1.4 lt. (1388 cc)	72	36.130,00	36.130,00	Benzin
Toyota/Auris	C	1.3 lt. (1329 cc)	74	40.500,00	40.500,00	Benzin
Hyundai/İ20	B	1.4 lt. (1396 cc)	75	35.500,00	44.200,00	Benzin
Seat/Leon	C	1.2 lt. (1197cc)	77	42.400,00	49.500,00	Benzin
VW/Jetta	C	1.2 lt. (1197cc)	77	43.800,00	54.100,00	Benzin
VW/Golf	C	1.2 lt. (1197cc)	77	44.200,00	54.200,00	Benzin
VW/Jetta	C	1.6 lt. (1598cc)	77	57.900,00	72.700,00	Dizel

<sup>5</sup> www.arabalar.gen.tr, (03/06/2013)

**Tablo-7**

Motor Gücü 80 - 90 KW Arası			Aritmetik Ortalama= 55.510,00			
Marka/Model	Segment	Motor Hacmi	Motor Gücü (KW)	Başlangıç Donanımı Fiyatı	En Üst Donanım	Yakıt Cinsi
Renault/Megane	C	1.6 lt.(1598 cc)	82	41.500,00	49.750,00	Benzin
Opel/Astra	C	1.6 lt. (1598 cc)	86	41.230,00	57.640,00	Benzin
Ford/Focus	C	1.6 lt. (1560 cc)	86	56.920,00	59.370,00	Dizel
Mazda/3 Sedan	C	1.6 lt. (1560 cc)	86	57.870,00	63.140,00	Dizel
Mitsubishi/Lancer	C	1.6 lt. (1590 cc)	87	44.900,00	47.650,00	Benzin

**Tablo-8**

Motor Gücü 90 - 100 KW Arası			Aritmetik Ortalama= 61.787,50			
Marka/Model	Segment	Motor Hacmi	Motor Gücü (KW)	Başlangıç Donanımı Fiyatı	En Üst Donanım	Yakıt Cinsi
VW/Jetta	C	1.4 lt. (1390 cc)	90	47.500,00	60.500,00	Benzin
VW/Golf	C	1.4 lt. (1395 cc)	90	50.000,00	63.000,00	Benzin
Citroen/C4	C	1.6 lt. (1598 cc)	90	45.200,00	56.100,00	Benzin
VW/Passat	D	1.4 lt. (1390 cc)	90	56.200,00	86.600,00	Benzin
Peugeot/308	C	1.6 lt. (1598 cc)	90	40.480,00	46.900,00	Benzin
Honda/Civic	C	1.6 lt. (1597 cc)	90	61.000,00	64.000,00	Dizel
Honda/Civic	C	1.6 lt. (1598 cc)	92	49.200,00	59.000,00	Benzin
Toyota/Auris	C	1.6 lt. (1598 cc)	97	47.500,00	58.200,00	Benzin

**Tablo-9**

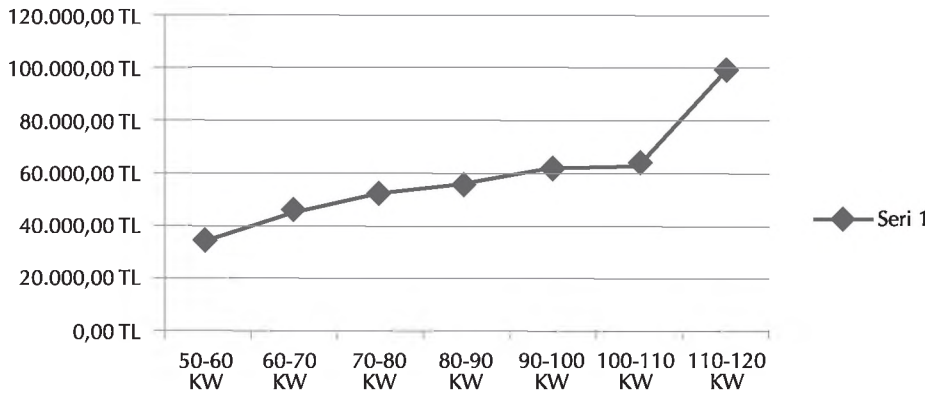
Motor Gücü 100 - 110 KW Arası			Aritmetik Ortalama= 63.140,00			
Marka/Model	Segment	Motor Hacmi	Motor Gücü (KW)	Başlangıç Donanımı Fiyatı	En Üst Donanım	Yakıt Cinsi
BMW/316	D	1.6 lt. (1598 cc)	100	96.000,00	96.000,00	Benzin
Hyundai/i30	C	1.6 lt. (1591 cc)	101	44.630,00	53.530,00	Benzin
Hyundai/i40	D	1.6 lt. (1591cc)	101	67.450,00	67.450,00	Benzin
Opel/Astra HB	C	1.4 lt. (1364 cc)	104	45.500,00	55.600,00	Benzin
Opel/Insignia	D	1.4 lt. (1364 cc)	104	56.600,00	60.700,00	Benzin
VW/Golf	C	1.4 lt. (1395 cc)	104	61.000,00	67.000,00	Benzin
Skoda/Octavia	D	1.4 lt. (1395 cc)	104	51.190,00	58.690,00	Benzin
Seat/Leon	C	1.4 lt. (1395 cc)	104	47.300,00	50.400,00	Benzin
Opel/Astra	C	1.4 lt. (1364 cc)	104	50.790,00	58.890,00	Benzin

Tablo-10

Motor Gücü 110 - 120 KW Arası			Aritmetik Ortalama= 99.025,00			
Marka/Model	Segment	Motor Hacmi	Motor Gücü (KW)	Başlangıç Donanımı Fiyatı	En Üst Donanım	Yakıt Cinsi
Mercedes/C180	D	1.6 lt. (1595 cc)	115	98.600,00	110.900,00	Benzin
Mercedes/A200 AMG	C	1.6 lt. (1595 cc)	115	88.500,00	88.500,00	Benzin
Mercedes/CLA 200	D	1.6 lt. (1595 cc)	115	93.300,00	106.300,00	Benzin
VW/Passat	D	1.4 lt. (1390 cc)	118	77.300,00	90.400,00	Benzin

Yukarıdaki tablolarda görülebileceği üzere, motor gücü ile otomobil değerleri arasında pozitif ve servet gruplarına ayrılabilir şekilde bir korelasyon bulunmaktadır. Başka bir ifade ile motor gücü arttıkça ortalama olarak araçların değeri de artmaktadır. Sözü edilen korelasyon grafik yardımı ile aşağıdaki şekilde ifade edilmiştir.

Grafik -1



Motor gücü sınıfları içinde en ucuz<sup>6</sup> ve en pahalı<sup>7</sup> araçların ortalamadan sapmalarının belirlenmesi örneklem için seçilen otomobillerin değer sınıflandırmasının uygun yapıp yapılmadığı açısından önemlidir. Şöyle ki; bir otomobilin değeri, yer aldığı motor gücü grubunun ortalama değerinden aşağı veya yukarı yönlü olarak uzaklaştıkça değer grubu anlamında bir uyumsuzluk ortaya çıkacaktır. Aşağıdaki tabloda motor gücü sınıfları içindeki aşağı ve yukarı yönlü ortalamadan sapmalar hesaplanmıştır.

<sup>6</sup> Yer aldığı motor gücü sınıfındaki en ucuz otomobilin en donanımlı versiyonu dikkate alınmıştır.

<sup>7</sup> Yer aldığı motor gücü sınıfındaki en pahalı otomobilin en donanımlı versiyonu dikkate alınmıştır.



Tablo-11

Örneklem Grubu	Ortalamadan Sapmalar	
	En Ucuz	En Pahalı
50 - 60 KW	-29%	+35%
60 - 70 KW	-28%	+40%
70 - 80 KW	-31%	+40%
80 - 90 KW	-14%	+14%
90 - 100 KW	-24%	+40%
100 - 110 KW	-20%	+52%
110 - 120 KW	-11%	+12%

Tablo-11’de görülebileceği üzere ortalamadan sapmanın en az olduğu gruplar 80-90 KW ve 110-120KW gruplarıdır. Dolayısıyla bu motor gücü grubunda olan otomobillerin yakın servet gruplarına hitap ettiği söylenebilecektir. Ancak diğer motor gücü sınıflarında yüksek denebilecek oranlarda ortalamadan sapmalar mevcuttur. Ortalamadan sapmaların diğer sınıflarda fazla olmasının nedeni ise üretim teknolojisi gereği maliyeti yüksek olan dizel otomobillerin benzinli otomobillerle ve lüks donanımlı sayılan otomobillerin orta alt sınıfta bulunan otomobillerle aynı motor gücü grubunda bulunmasıdır. Her ne kadar motor gücü arttıkça ortalama değer anlamında da artan bir seri izlense de %40-%50 civarındaki ortalamadan sapmaların bazı araçların tabi olduğu motor gücü sınıfı değer ortalamasının çok üstünde yer almasına neden olmaktadır. Diğer bir anlatımla bazı otomobiller, diğerleri ile yaklaşık motor gücüne sahip olmasına rağmen üretim teknolojilerinin farklı veya güvenlik ve konfor donanımlarının daha fazla olması itibarıyla üst servet grubuna hitap etmektedir. Bu durum, üst servet grubuna hitap eden bazı otomobiller için alt ve orta servet gruplarına hitap eden otomobillerle aynı verginin ödendiği eleştirilerini haklı kılsa da silindir hacmi kriterinin daha fazla vergi adaletsizliğine yol açtığı Tablo-1 ve Tablo-2’de görülebilmektedir. Zira mevcut vergi uygulamasının ilk diliminde bulunan 1.300cc’ye kadar olan bazı otomobillerin, çalışma için seçilen örnekleme göre değer ortalaması 52.103,75 TL olan üçüncü değer grubunda yer alması verginin servet grupları arasındaki dağılımı bakımından bir çelişkiyi ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca örneklemlerdeki otomobillerin ortalama değer grupları dikkate alınırken servet grupları açısından fikir verebilmesi için 2012 yılı kişi başı milli gelirin (cari) 10.504<sup>8</sup> USD olduğu da göz önünde bulundurulmalıdır.

Yapılan açıklamalar çerçevesinde verginin, otomobilin ait olduğu motor gücü sınıfına ve birer yıllık yaş grubuna göre alınmasının servet grupları arasında mevcut uygulamaya göre daha adil bir vergi dağılımı sağlayabileceği düşünülmektedir.

## 5- KARBON SALINIMININ VERGİLEME KRİTERLERİ ARASINA EKLENMESİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRME

Aralık 1997’de, küresel ısınma ve iklim değişikliği konusunda mücadeleyi sağlamaya yönelik olarak Kyoto Protokolü imzalanmıştır. Bu protokol, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşme-

<sup>8</sup> <http://ekonomi.milliyet.com.tr/kisi-basi-milli-gelir-sadece-38-dolar-artti/ekonomi/ekonomiyazardetay/02.04.2013/1688183/default.htm>, (09/06/2013)

si içinde yer almaktadır. Protokolün amacı, ülkelerin atmosfere saldıkları karbon miktarını 1990 yılındaki düzeylere düşürmelerini sağlamaktır. AB direktifleri, binek otomobillerin kilometre başına karbon emisyon miktarlarının 2015 yılına kadar ortalama 130 gr. seviyesine düşürülmesi doğrultusundadır. AB'de 2013 yılında üretilen araçların %75'inin, 2014 yılında %80'inin ve 2015'ten sonra %100'ünün direktif ile belirlenen ortalama karbon salınım sınırı olan 130 gr'ye uyumlu olması planlanmaktadır.

Türkiye ise 5386 Sayılı Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine Yönelik Kyoto Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun'un 5 Şubat 2009'da Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce kabulü ve 13 Mayıs 2009 tarih ve 2009/14979 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın ardından, katılım aracının Birleşmiş Milletlere sunulmasıyla 26 Ağustos 2009 tarihinde Kyoto Protokolü'ne taraf olmuştur. Aşağıdaki tabloda bazı AB ülkelerinde binek otomobilleri vergilendirmek için kullanılan ölçütlere yer verilmiştir<sup>9</sup>.

Tablo-12

Ülke	Vergilendirme Ölçütü
Avusturya	Motor gücü ( kilowat)
Almanya	CO <sub>2</sub> Emisyonu
Belçika	Silindir hacmi
Bulgaristan	Motor gücü ( kilowat)
Danimarka	Yakıt Tüketimi, Ağırlık
İspanya	Beygir gücü
Yunanistan	CO <sub>2</sub> Emisyonu, Silindir hacmi
Macaristan	Motor gücü ( kilowat)
İrlanda	CO <sub>2</sub> Emisyonu, Silindir hacmi
İtalya	Motor gücü ( kilowat), Egzoz Emisyonu
İsveç	CO <sub>2</sub> Emisyonu, Ağırlık
İngiltere	CO <sub>2</sub> Emisyonu, Silindir hacmi
Hollanda	CO <sub>2</sub> Emisyonu, Ağırlık
Lüksemburg	CO <sub>2</sub> Emisyonu

Tablo-12'de görülebileceği üzere, AB ülkelerinde motorlu taşıtların vergilendirilmesi uygulamasında CO<sub>2</sub> (karbondioksit) salınımı yaygın olarak tercih edilmektedir. Türkiye'de de Kyoto Protokolü'ne uyum çerçevesinde CO<sub>2</sub> salınımının motorlu taşıtların vergilendirilmesinde bir kriter olarak dikkate alınması hususunda çalışmalar yapılmaya başlanmıştır.

Egzoz emisyonu konusunda "CO<sub>2</sub> salınımı" ifadesi yaygın olarak kullanılsa da egzoz gazında CO<sub>2</sub> nin yanı sıra CO (karbon monoksit), yanmamış HC (hidro karbonlar), NO<sub>x</sub> (azot oksit) ve PM (partikül madde)'ler yer alır. Dizel motorlar, daha verimli bir yanma gerçekleştirdiği için benzinli motorlara göre daha az CO ve yanmamış HC çıkarırlar. Ancak dizel motorların PM ve NO<sub>x</sub> değerleri yüksektir. NO<sub>x</sub> emisyonu atmosferde nitrik asit oluşumuna ve asit yağmurlarına sebep olurken, PM'nin astım, kalıcı bronşit, akciğer kanseri gibi hastalıklara sebep olduğundan şüphelenilmektedir. Dizel motorlardan

<sup>9</sup> [http://www.acea.be/images/uploads/files/20130326\\_TaxGuide2013Highlights.pdf](http://www.acea.be/images/uploads/files/20130326_TaxGuide2013Highlights.pdf), (05/06/2013)

yayılan PM ve NO<sub>x</sub> emisyonları nedeniyle AB ülkelerinde dizel araçlara benzinli araçlara göre daha yüksek vergi uygulanmaktadır.

Benzinli araçlara göre daha fazla PM ve NO<sub>x</sub> emisyonu olan dizel motorlu araçlar için daha yüksek tutar veya oranda motorlu taşıtlar vergisinin uygulanması bu bakımdan mümkün görünmektedir. Şöyle ki, bir dizel otomobilin bir yılda aynı km'yi yapan benzinli otomobilden daha az CO<sub>2</sub> emisyonuna neden olmasına rağmen daha fazla ve daha zararlı olduğu bilinen PM ile NO<sub>x</sub> emisyonuna sebep olmaktadır. Dolayısıyla vergilendirme de ister kasko değerleri esas alınsın ister motor gücü sınıfları dikkate alınsın dizel otomobillere benzinlilere göre daha yüksek vergi uygulanabilecektir.

Benzinli ve dizel motorlu araçların egzoz emisyonunu etkileyen faktörlerden biride aracın üretildiği yıldır. Zaman içinde üreticiler daha verimli yanma sağlayan ve daha az egzoz emisyonuna yol açan motorlar geliştirmişlerdir. Bununla beraber Avrupa Emisyon Normları (European Emission Standarts) Avrupa bölgesinde üretilen yeni araçlar için bir egzoz emisyon sınırlandırması getirmesi amacı ile uygulamaya konulmuştur. Buna bağlı olarak araçlar üretildikleri döneme göre Euro Standartları'nı temsil etmektedir. Dolayısıyla bir araçta kullanılan motorun hangi Euro normuna sahip olduğu belirlenerek egzoz emisyonu açısından sınıflandırma yapılabilecektir. Ülkemizde üretilen veya satılan araçlarda da söz konusu emisyon normları mevcuttur. Aşağıdaki tabloda binek otomobiller için Euro emisyon normları verilmiştir<sup>10</sup>.

**Tablo-13**

Yakıt Türü	Tarih	CO (gr/km)	THC (gr/km)	NMHC (gr/km)	NOx (gr/km)	HC+NO <sub>x</sub> (gr/km)	PM (gr/km)
<b>Dizel</b>							
Euro 1*	Tem.1992	2.72 (3.16)	-	-	-	0.97 (1.13)	0.14 (0.18)
Euro 2	Oca.1996	1.0	-	-	-	0.7	0.08
Euro 3	Oca.2000	0.64	-	-	0.50	0.56	0.05
Euro 4	Oca.2005	0.50	-	-	0.25	0.30	0.025
Euro 5	Eyl.2009	0.50	-	-	0.180	0.230	0.005
Euro 6	Eyl.2014	0.50	-	-	0.080	0.170	0.005
<b>Benzin</b>							
Euro 1*	Tem.1992	2.72 (3.16)	-	-	-	0.97 (1.13)	-
Euro 2	Oca.1996	2.2	-	-	-	0.5	-
Euro 3	Oca.2000	2.3	0.20	-	0.15	-	-
Euro 4	Oca.2005	1.0	0.10	-	0.08	-	-
Euro 5	Eyl.2009	1.0	0.10	0.068	0.060	-	0.005**
Euro 6	Eyl.2014	1.0	0.10	0.068	0.060	-	0.005**

\* Parantez içindekiler üretim uygunluk limitleridir.

\*\* Direkt enjeksiyonlu motora sahip binek otomobiller için

<sup>10</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/European\\_emission\\_standards](http://en.wikipedia.org/wiki/European_emission_standards)

Tablo-13'te görülebileceği üzere geçmiş yıllara doğru gidildikçe egzoz emisyon miktarlarında artış görülmektedir. Yine Türkiye'de yapılan bir araştırma da araçların tabi olduğu emisyon normları bakımından yıllara göre egzoz emisyonu miktarlarını gösterebilmektedir. Söz konusu araştırma da farklı dönemlerde üretilmiş benzin motorlu otuz farklı otomobilin, laboratuvarında İstanbul Şehir Çevrimi (IDC) şartlarına göre deneye tabi tutularak egzoz emisyon miktarları ölçülmüştür. Ölçüm sonuçları aşağıdaki şekilde tablolaştırılmıştır<sup>11</sup>.

Tablo-14

Motor Çeşidi	CO Emisyonları [g/km]	HC emisyonları [g/km]	NOx emisyonları [g/km]	CO <sub>2</sub> emisyonları [g/km]
EKB	36,467	4,137	0,846	157,4
R15.04	13,914	1,528	1,022	165,9
EURO1	7,071	0,915	0,658	170,8
EURO3	5,881	0,721	0,374	159,6
EURO4	1,368	0,155	0,083	164,7

Deneyde motor çeşidi olarak, 1994 yılı ve öncesi emisyon kontrol sistemi bulunmayan benzinli otomobiller (EKB) bir grupta değerlendirilmiştir. R15.04, EURO 1, EURO 3 ve EURO 4 emisyon standartlarına uyan otomobiller ise ayrı ayrı değerlendirilmiştir. Görülebileceği üzere yıllar itibariyle motor üretim teknolojisi değiştikçe kilometre başına CO, HC ve NOx miktarları düşüş göstermektedir. Ancak yıllara göre CO<sub>2</sub> miktarında sürekli bir düşüş gözlenmemiştir. Bunun sebebi ise, özellikle enjeksiyon sistemi olmayıp EKB grubuna dahil motorların daha verimsiz bir yanma gerçekleştirerek enjeksiyon sistemli motorlara göre birim yakıt başına daha az CO<sub>2</sub> üretmesidir. Diğer gruplara giren enjeksiyon sistemli motorlarda ise yakıtın yanma verimi arttıkça CO<sub>2</sub> miktarı artabilmektedir. Dolayısıyla eski denilebilecek otomobillerde CO<sub>2</sub> miktarı yüksek olmayabilse de diğer emisyonlar yüksek olduğundan bu araçların yenilerine göre çevreye daha fazla zarar verdiği söylenebilecektir. Yapılan açıklamalar çerçevesinde eğer eski otomobiller yaşından dolayı daha fazla egzoz emisyonu yapacağı gerekçesi ile yüksek vergiye tabi tutulacak ise EKB sayılan otomobiller bir grupta, Euro normlarında sınıflandırılan otomobiller kendi sınıflarında ayrı ayrı dikkate alınmalıdır.

## 6- ÖNERİLEN VERGİLENDİRME KRİTERLERİNE DAİR NİHAİ UYGULAMALAR

Vergilendirmede ister kasko değeri ister motor gücü temel vergi olarak dikkate alınsın, benzinli otomobiller ile dizel otomobiller egzoz emisyonlarının kirleticiliği bakımından ayrı ayrı ele alınmalıdır.

Benzinli ve dizel otomobillerin farklı vergiye tabi tutulmasına Almanya'daki motorlu taşıtlar vergisi uygulaması örnek verilebilecektir. 1 Temmuz 2009'dan önce Almaya'da motorlu taşıtlar vergisi motor silindir hacmi üzerinden alınmış, bu tarihten sonra ise vergilendirmede motor silindir hacmi ile CO<sub>2</sub>

<sup>11</sup> Soruşbay Cem, Metin Ergeneman, H.A. Taha Öztürk, Ender Sel, "Binek Araçlarında Sürüş Koşullarının Kirletici Egzoz Emisyonlarına Etkisi", HKK2010, IV. Ulusal Hava Kirliliği ve Kontrolü Sempozyumu, ODTÜ Kültür ve Kongre Merkezi, Ankara, 25 – 27 Ekim 2010, <http://web.itu.edu.tr/sorusbay/DOCS/DOCS/HKK2010.pdf>, (05/06/2013)

salınımı beraber dikkate alınmaya başlanmış ayrıca benzinli ve dizel otomobillerde de ayrıma gidilmiştir. Vergi uygulamasının Almanya'da nasıl olduğu aşağıdaki şekilde tablolaştırılmıştır<sup>12</sup>.

Tablo-15

Benzinli Binek Araç	Dizel Binek Araç
Her 100cm <sup>3</sup> için 2€ + 120gr/km CO <sub>2</sub> üzeri her gr/km için 2€	Her 100cm <sup>3</sup> için 9€ + 120gr/km CO <sub>2</sub> üzeri her gr/km için 2€

Belirli bir CO<sub>2</sub> salınım sınırının üzerinde gr/km başına vergi uygulanması, bir yılda nispeten daha az kilometre yaparak az egzoz emisyonuna neden olanlar ile daha çok kilometre yaparak daha fazla egzoz emisyonuna neden olanların aynı vergiyi ödemesinin adaletsizlik olacağı yönündeki haklı eleştirilerini ortaya çıkarabilecektir. Şöyle ki; bir otomobilin diğer bir otomobilden daha fazla CO<sub>2</sub> salınımına neden olduğu ancak belirli bir periyottaki toplam salınım miktarına bakılarak anlaşılabilir. Bu durum aşağıdaki örnek ile açıklanmaya çalışılmıştır.

**Örnek-1:** Aşağıdaki tabloda benzinli X ve Y marka araçlara ait teknik bilgi ve fiyatlar verilmiştir.

Otomobil	Segment	Motor Hacmi	Motor Gücü (HP)	Motor Gücü (KW)	CO <sub>2</sub> Salınımı (gr/km)	Başlangıç Donanımı Fiyatı (TL)	1 Yılda Yaptığı Kilometre
X	B	1.4 lt. (1390cc)	85	63	139	28.500	15.000
Y	C	1.4 lt. (1395 cc)	140	103	110	61.000	20.000

Örnekte, verginin 1 yıllık bir dönem için alınmasından dolayı periyod olarak 1 yıllık süre belirlenmiştir. X ve Y otomobillerinin 1 yıllık sürede yaymış olduğu toplam CO<sub>2</sub> miktarını hesapladığımızda,

X otomobilinin:  $15.000 \times 139 = 2.085.000$  gr,

Y otomobilinin:  $20.000 \times 110 = 2.200.000$  gr karbon salınımına neden olduğu görülmektedir.

Teorik olarak Y otomobili km başına daha az CO<sub>2</sub> salınımına neden olsa da 1 yılda daha fazla km yapması nedeniyle toplamda X aracından daha fazla karbon emisyonuna neden olmaktadır.

Örnek uygulamada X ve Y otomobillerinin fiyatları itibarıyla, farklı servet gruplarında yer aldığı göz ardı edilse ve hatta fiyatlarının aynı olduğu varsayılabilir bile üretim teknolojisi bakımından farklı miktarlarda karbon salınımına neden olmaları nedeniyle her zaman için toplamda farklı miktarlarda CO<sub>2</sub> emisyonu yapabilmeleri mümkündür. Dolayısıyla fabrika verilerine göre, kilometre başına bir otomobilin diğer bir otomobilden fazla CO<sub>2</sub> emisyonuna neden olması bu otomobilin toplam emisyonunun da her zaman fazla olacağı anlamına gelmeyebilecektir. Ancak vergi uygulamasının işleyebilirliği, olabildiğince kolay uygulanabilmesine bağlıdır. Dolayısıyla bahsi geçen durumun ortaya çıkması mümkün olsa da uygulamada yaşanacak sorunlar nedeni ile CO<sub>2</sub> emisyonu konusunda bir yılda yapılan kilometre gözetilmeksizin bir genelleme yapmak zorunluluğu ortaya çıkmaktadır.

<sup>12</sup> Üstün Ümit Süleyman, "Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik ve Adil Olarak Düzenlenmesi", Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt:16, Sayı:1, 2012, Sayfa:167

Tablo- 15'te her ne kadar silindir hacmi kriteri kullanılmışsa da çalışmanın önceki bölümlerinde silindir hacmi kriterinin vergi adaletsizliğini derinleştirdiğinden bahsedilmiştir. Bu nedenle çalışmanın önermelerinde silindir hacmi yerine motor gücü ve kasko değeri kriterleri kullanılacaktır. Ayrıca çevreyi daha çok kirleten araçların daha fazla vergilendirilmesi hususunun vurgulanabilmesi açısından, benzinli ve dizel araç ayrımı ise kilometre başına CO<sub>2</sub> salınımı bakımından yapılacaktır.

#### 6.1- Motor Gücü ve CO<sub>2</sub> Salınımının Beraber Dikkate Alınması:

Bu önermede vergi tutarları, günümüzde kullanılan silindir hacmi kriterine benzeyen vergilendirme uygulaması gibi motor gücü sınıflarına göre belirlenmiştir. Ayrıca tüketim mallarının her yıl değerlerinin düşeceğinin de vurgulanması anlamında yaş kriteri yıllık olarak belirlenmiştir. Egzoz emisyonu konusunda ise emisyon standartlarına göre sınıflandırma yapılarak daha eski ve daha fazla kirletici gaz salınımı yapan araçların daha fazla vergilendirilebileceği düşünülmüştür. Yine benzinli ve dizel otomobil ayrımı da çevreyi daha fazla kirleten araçlar arasında bir ayrıma gidebilmek adına yapılmıştır. Öneri uygulama Şema-1 yardımı ile aşağıdaki gibi şekillendirilmiştir.

#### Şema-1

Otomobilin yaşına isabet eden motor gücü sınıfındaki vergi tutarı	+	80gr/km CO <sub>2</sub> üzeri her gr/km için kullandığı yakıt grubunda, Euro Normuna isabet eden vergi tutarı	=	Ödenecek yıllık vergi tutarı
---	---	---	---	------------------------------

Uygulamada kullanılan vergi tutarları ve 80 gr/km CO<sub>2</sub> salınım sınırı, uygulamanın sayısallaştırılarak örneklenebilmesi açısından bütçe planları ve gerçekleştirmeleri gözetilmeksizin varsayılmıştır. 80gr/km'nin altında CO<sub>2</sub> salınımı yapan otomobiller için yalnızca motor gücü sınıfına tekabül eden verginin tarh edeceği ve egzoz emisyonundan dolayı ilaveten vergilendirilmeyeceği varsayılmıştır.

**Tablo-16**

Motor Gücü (KW)	Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL)					
	1	2	3	4	...	16 Yaş ve yukarısı
<b>Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri</b>						
50-60	300,00	280,00	260,00	240,00	....	....
60-70	350,00	330,00	310,00	290,00	....	....
70-80	400,00	380,00	360,00	340,00	...	...
80-90	450,00	430,00	....			
100-110	500,00	....				
110-120	550,00	....				

Tablo-17

		Egzoz Emisyon Standardına Göre Motor Sınıfları						
		Euro 6	Euro 5	Euro 4	Euro 3	Euro 2	Euro 1	EKB
Benzinli Otomobiller	80 gr/km CO <sub>2</sub> üzeri her gr/km için	2,00 TL	3,00 TL	4,00 TL	6,00 TL	8,00 TL	12,00 TL	16,00 TL
Dizel Otomobiller	80 gr/km CO <sub>2</sub> üzeri her gr/km için	8,00 TL	10,00 TL	12,00 TL	14,00 TL	16,00 TL	20,00 TL	

Öneri uygulama örnekler yardımı ile aşağıdaki şekilde açıklanmaya çalışılmıştır.

**Örnek-1:** Euro 4 normunda 63 kw'lik motora sahip 3 yaşında ve 150 gr/km CO<sub>2</sub> salınımı olan benzinli bir otomobil için (aracın değeri 32.800 TL) yıllık ödenmesi gereken vergi tutarı,

1. Otomobil 60-70 kw grubunda yer aldığı ve 3 yaşında olduğu için, 310 TL

2. 80 gr'nin üstünde (150 – 80) 70 gr. CO<sub>2</sub> salınımı yaptığından dolayı Euro 4 sınıfında her gr için 4 TL yani 70 x 4=280 TL

Toplamda, 310 + 280=590 TL olacaktır.

**Örnek-2:** Euro 4 normunda 66 kw'lik motora sahip 3 yaşında ve 120 gr/km CO<sub>2</sub> salınımı olan dizel bir otomobil (aracın değeri 48.500 TL) için yıllık ödenmesi gereken vergi tutarı,

1. Otomobil 60-70 kw grubunda yer aldığı ve 3 yaşında olduğu için, 310 TL

2. 80 gr'nin üstünde (120 – 80) 40 gr. CO<sub>2</sub> salınımı yaptığından dolayı Euro 4 sınıfında her gr için 12 TL yani 40 x 12=480 TL

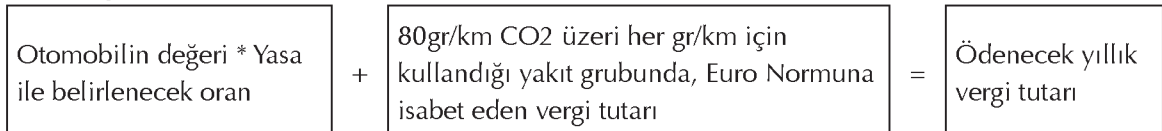
Toplamda, 310+480=790 TL olacaktır.

Örnekte görülebileceği üzere aynı motor gücü sınıfında olmasına rağmen değeri daha yüksek olan dizel otomobil için, karbon salınımı konusunda yapılan ayırım sayesinde nihai olarak daha yüksek vergi tarh edilebilecektir. Böylece daha değerli olan varlığın daha yüksek vergilendirilmesi yoluyla adaletli bir vergi dağılımı sağlanabilecektir.

#### 6.2- Kasko Değeri ve CO<sub>2</sub> Salınımının Beraber Dikkate Alınması:

Bu önermede, otomobiller için ödenecek vergi, kasko değerleri üzerinden yasa ile belirlenen bir oranla hesaplanacak tutara, Tablo-17'ye göre hesaplanan karbon salınımı vergisi ilave edilerek bulunabilecektir. Uygulama, Şema-2 yardımı ile aşağıdaki gibi şekillendirilmiştir.

Şema-2



Öneri bir örnek yardımı ile açıklanmaya çalışılacaktır. Kasko değeri üzerinden dikkate alınacak vergi oranı, bütçe planı ve gerçekleştirmeleri gözetilmeksizin %1,5 olarak varsayılmıştır.

**Örnek:** 2012 model, benzinli Euro 5 motora sahip ve 139gr/km CO<sub>2</sub> salınımı olan Toyota/Auris 1.33 Comfort marka otomobilin, Türkiye Sigorta ve Reasürans Birliğince 2013 yılında ilan edilen değeri 37.440 TL'dir.

1. Kasko değeri üzerinden alınacak vergi  $37.440 \times 0,015 = 561,6$  TL,
  2. Tablo-17'ye göre CO<sub>2</sub> salınımına dair hesaplanan vergi,  $139-80=59$ ,  $59 \times 3$  TL = 177 TL
- Toplamda  $561,6 + 177 = 738,6$  TL MTV ödenecektir.

## 7- SONUÇ

Binek otomobillerde silindir hacmi ve minimum üç yaş aralığının vergilendirme kriteri olarak kullanılmasının söz konusu varlıkların değeri açısından ayırt edici olmadığı düşünülmektedir. Mevcut uygulamanın varlıkların değerinde bir ayırım sağlayamaması, verginin servet grupları arasında adil dağılmasına engel olabilmektedir. Hali hazırdaki silindir hacmi uygulaması farklı servet gruplarını aynı tutarlarla vergilendirebilmekte ve birkaç yıldan oluşan yaş gruplandırması ile maktu vergilendirmeden izler taşımaktadır.

Oysa daha fazla kazanç elde edenden veya harcıyandan daha çok vergi alındığı gibi daha değerli bir varlıktan daha çok vergi alınması mevcut vergi politikasının da gereğidir. Mali idarenin günümüzde motorlu taşıtların vergilendirilmesinde kullandığı ölçütler terk edilerek varlığın değerini ayırt edebilmeyi sağlayacak ölçütler seçilmelidir. Nitekim mükellefler üzerinde, vergilerin servet ve gelir grupları arasında adil bir şekilde dağıldığı izleniminin bırakılması vergi bilinci ve ahlakı açısından önem arz etmektedir.

## KAYNAKÇA

- 197 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu
- Bilici, Nurettin, **Vergi Hukuku**, 24. Baskı, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2010
- Bozdoğanoglu, Burçin. "Motorlu Taşıtlar Alımında Uygulanan ve Motorlu Taşıtlarda Vergilendirme Tekniğinin AB Uygulamalarıyla Karşılaştırılması" **Yaklaşım Dergisi**, Aralık 2008, Sayı:192
- Keskin, Ahmet. Sağiroğlu, Selami. "Dizel Motorlarından Kaynaklanan Egzoz Emisyonları ve Kontrol Yöntemleri" **Mühendis ve Makine Dergisi**, Cilt:51, Sayı: 606
- Soruşbay, C., Ergeneman, M., Öztürk, T.A.H. ve Sel, E., **Binek Araçlarında Sürüş Koşullarının Kirletici Egzoz Emisyonlarına Etkisi**, HKK2010, IV. Ulusal Hava Kirliliği ve Kontrolü Sempozyumu, ODTÜ Kültür ve Kongre Merkezi, Ankara, 25 – 27 Ekim 2010.
- Üstün, Ümit Süleyman, "Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik ve Adil Olarak Düzenlenmesi", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:16, Sayı:1, 2012
- www.muhasabat.gov.tr
- www.arabalar.gen.tr
- tr.wikipedia.org
- www.acea.be





## MALİYE BAKANLIĞININ YENİ NESİL ÖDEME KAYDEDİCİ CİHAZLARLA ULAŞILMAK İSTEDİĞİ HEDEF

Erdal ÖZTÜRK<sup>(\*)</sup>

### 1 - GİRİŞ

Maliye Bakanlığı kayıt dışı ekonomiyle mücadelede her geçen gün yeni bir proje üretmektedir. Vergi gelirlerini artırmak ve vergi kaçırmanın önüne geçebilmek amacıyla ön plana çıkarılan projelerden biride yeni nesil ödeme kaydedici cihazların kullanımının yaygınlaştırılmasıdır.

Çalışmamızda öncelikle Ödeme Kaydedici Cihazların tanımını ve söz konusu cihazları kimlerin kullanmak zorunda olduğunu belirtip daha sonra Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihazlarla ilgili düzenleme hakkında bilgi verip Maliye Bakanlığı'nın bu düzenleme ile ulaşmak istediği hedefler üzerinde duracağız.

#### 1.1- Ödeme Kaydedici Cihaz Nedir?

06/12/1984 tarihli ve 3100 sayılı Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları

Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanunda Ödeme kaydedici cihazlar, "Maliye Bakanlığı tarafından belirlenen koşulları taşıyan;

- Elektronik yazar kasa,
- Yazıcı tertibatı bulunan elektronik terazi,
- Elektronik terminal, gibi cihazlardır. Ödeme kaydedici cihaz modellerinin belirlenen şartlara uygunluğu, Maliye Bakanlığınca onaylanır." Denilerek Ödeme Kaydedici Cihazların tanımlaması yapılmıştır. Ayrıca aynı kanunun birinci maddesinde ise ödeme kaydedici cihaz kullanmak zorunda olanlar "satışı yapılan malları aynen veya işlendikten sonra satışını yapanlar dışındaki

<sup>(\*)</sup>Vergi Müfettiş Yardımcısı

*kimselere satan veya aynı kimselere hizmet veren (başka bir deyişle; perakende teslimde bulunan veya hizmet ifa eden) birinci ve ikinci sınıf tüccarlar” şeklinde tanımlanmıştır.<sup>1</sup>*

### **1.2- Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmak Zorunda Olanlar**

3100 sayılı Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanunun birinci maddesinde ise ödeme kaydedici cihaz kullanmak zorunda olanlar *“satışı yapılan malları aynen veya işlendikten sonra satışını yapanlar dışındaki kimselere satan veya aynı kimselere hizmet veren (başka bir deyişle; perakende teslimde bulunan veya hizmet ifa eden) birinci ve ikinci sınıf tüccarlar”* şeklinde tanımlanmıştır.<sup>2</sup>

Söz konusu maddenin daha kolay anlaşılabilmesi için, nihai tüketicilere (perakende olarak) satış yapan tüccarların Ödeme Kaydedici Cihaz kullanmak zorunda olduklarını söyleyebiliriz. Aynı şekilde nihai tüketicilere hizmet veren birinci ve ikinci sınıf tüccarlar da Ödeme Kaydedici Cihaz kullanmak zorundadırlar. Bir satışın perakende satış sayılabilmesi için, malın aynen veya işlendikten sonra tekrar satışa arz edilmemesi, tüketilmesi veya sarf malzemesi olarak kullanılması ve satın alan kişilerin normal ihtiyacından fazla olmaması gerekir. Bu tüccarlar ödeme kaydedici cihaz fişlerini fatura vermek mecburiyetinde olmadıkları satışların ve yaptıkları işlerin belgelendirilmesi amacıyla kullanmaktadır. Vergi Usul Kanununun 232. maddesinde fatura sınırı 2013 yılı için 800 TL<sup>3</sup> olarak düzenlenmiştir. Yani ödeme kaydedici cihaz kullanan esnaf, nihai tüketicilere yaptığı 800 TL'den daha düşük satışları için Ödeme Kaydedici Cihaz fişi, bu tutarı aşan satışları için ise fatura düzenlemek zorundadır.

Öte yandan, anılan kanunun “Kapsam” başlığı altında yer alan hüküm uyarınca; Ödeme kaydedici cihazların kullanılması mecburiyeti Maliye Bakanlığı'nca tespit edilen faaliyetlerle uğraşanlar hakkında uygulanmaz. Keza, Genel ve Katma Bütçeli İdarelere, İl Özel İdareleri'ne, belediyeler ve köyler ile bunların teşkil ettikleri birliklere, üniversitelere, dernek ve vakıflara, her türlü meslekî kuruluşlara ait veya tabi olan veyahut bunlar tarafından kurulan veya işletilen müesseseler ile döner sermayeli kuruluşlara veya bunlara ait veya tabi müesseselere ödeme kaydedici cihazlar kullanılma mecburiyeti getirmeye Maliye Bakanlığı yetkilidir.

### **2- YENİ NESİL ÖDEME KAYDEDİCİ CİHAZLARLA İLGİLİ YAPILAN DÜZENLEMELER**

Bilindiği üzere 3100 sayılı KDV Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanun ile Maliye Bakanlığı'na verilen ödeme kaydedici cihazların kullanımında uyulması gereken usul ve esasları belirleme ve değişiklik yapma yetkisine dayanılarak 69 ve 70 seri numaralı KDV Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanun ile ilgili Genel Tebliğ 11.04.2012 ve 06.06.2012 tarihlerinde yayımlanmıştır. Mezkûr genel tebliğlerde “Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihazlar” adıyla düzenlenen cihazların; zorunlu nitelikler, eski mev-

<sup>1</sup> 06/12/1984 tarihli ve 3100 sayılı Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanun

<sup>2</sup> 06/12/1984 tarihli ve 3100 sayılı Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanun

<sup>3</sup> VUK 232 maddesi (31/12/2012 tarihli 28514 (4.Mükerrer) sayılı resmi gazetede yayımlanan 422 sayılı genel tebliğ)

zuata uygun üretilen ve kullanılan cihazların durumu, eski cihazlardan yeni sistem cihazlara geçiş süreci ve diğer hukuki zorunluluklara ilişkin düzenlemeler yapılmış ve bu konudaki düzenlemeler kamuoyunun bilgisine sunulmuştur.

11.04.2012 tarihli 28261 sayılı resmi gazetede yayımlanan Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanunla ilgili 69 no'lu genel tebliği ile yapılan düzenlemenin 1. bölümünde yeni nesil ödeme kaydedici cihazlarla ilgili olarak genel bir bilgi verilmiş olup 2. ve 3. bölümlerde ise önceki mevzuata uygun olarak onaylanmış ödeme kaydedici cihazların durumu hakkında düzenlemeler hakkında bilgi verilmiştir. 06/06/2012 tarihli ve 28315 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 70 Seri No'lu Genel Tebliğde ise 11/4/2012 tarihli ve 28261 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 69 Seri No'lu Genel Tebliğin 2 ve 3'üncü bölümlerinde düzenlenen yeni nesil ödeme kaydedici cihazlara geçiş süreci ve kullanımın zorunluluğu tarihlerinde değişikliklere gidilmiştir. Fakat en kapsamlı değişiklik 15/06/2013 tarihli ve 28678 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 426 Seri No'lu VUK Genel Tebliği ile gerçekleşmiş olup Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihazların düzenlenmesi son şeklini almış, eski cihazlardan yeni sistem cihazlara geçiş süreci ve diğer hukuki zorunluluklara ilişkin düzenlemeler yapılmış ve bu konudaki düzenlemeler kamuoyunun bilgisine sunulmuştur.

### 2.1- Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihazlarda Olması Gereken Özellikler

11/04/2012 tarihli ve 28261 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 69 Seri No'lu Genel Tebliğin birinci bölümünde Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihazlarda var olması gereken özellikler aşağıdaki gibi belirtilmiştir.<sup>4</sup>

- a) Üretici veya ithalatçı firmalar tarafından onay için Bakanlığımıza teslim edilecek olan yeni nesil ödeme kaydedici cihazlar, teknik ve fonksiyonel bakımlardan Gelir İdaresi Başkanlığı'nın www.gib.gov.tr adresli web sitesinde yayımlanacak "Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihazlar Teknik Kılavuzu"nda belirtilen özellikleri haiz olacaktır. Gelir İdaresi Başkanlığı, ilgili taraflara ilan etmek şartıyla gerekli gördüğü durumlarda teknik kılavuzlarda değişiklik yapabilecektir.
- b) Maliye Bakanlığınca, cihazların onaylanması aşamasında "Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihazlar Teknik Kılavuzu"nda belirtilen özellikler aranacak ve bu şartları sağlamayan cihazlara onay belgesi verilmeyecektir. Ayrıca, Maliye Bakanlığı ilgili kurum ve kuruluşlarla birlikte yeni nesil ödeme kaydedici cihazların güvenlik özellikleri için Ortak Kriterler Değerlendirme Garanti Seviyesinin belirtildiği Koruma Profili (Ortak Kriterler Belgesi) hazırlamaya yetkilidir. Bu yetkinin kullanılmasını müteakip söz konusu cihazların onaylanmasında bu belgede yer alan özellikler aranacaktır.
- c) EFT-POS özelliği olan ve Maliye Bakanlığınca onaylanmış bulunan ödeme kaydedici cihazlardan, Ödeme Kartları Endüstrisi PIN İşlem Güvenliği Standartlarına göre (2) ve üstü seviye uygunluk belgesi alınmış olanlar, bu belgelerin ibraz edilmesi şartıyla Maliye Bakanlığınca onaylanmış yeni nesil ödeme kaydedici cihaz olarak kabul edilir.

<sup>4</sup> 11/4/2012 tarihli ve 28261 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 69 Seri Nolu Genel Tebliğ

- ç) Yeni nesil ödeme kaydedici cihazların, öngörülen amaca uygun olarak kullanılmasının sağlanması bakımından, ödeme kaydedici cihaz firmaları, satış ve bakım onarım servisleri aracılığıyla gerekli tedbirleri alacaklardır.
- d) Yeni nesil ödeme kaydedici cihazlar, Gelir İdaresi Başkanlığınca belirlenecek kıstaslara göre, anlık ya da dönemsel olarak, elektronik yolla Gelir İdaresi Başkanlığı Bilgi İşlem Merkezine veri gönderebilecek ve Gelir İdaresi Başkanlığınca da erişilebilecek özellikleri taşıyacaktır.
- e) Yeni nesil ödeme kaydedici cihazlarda mali hafıza, cihaz şasisine, şasi tahrip edilmedikçe çıkarılmayacak tarzda korumalı olarak sabitlenmiş olacak, hiçbir şekilde değiştirme veya çıkarılma gibi bir işleme tabi tutulmayacaktır. Mali hafızaların arızalanması halinde, yeni mali hafıza aynı şekilde korumalı olarak cihaza sabitlenecektir. Kullanılmış cihazların el değiştirmesinde de mali hafıza değişimi olmayacak, ödeme kaydedici cihaz servisi nezdinde gerçekleştirilecek devir sırasında satıcıya ait mali hafıza raporunun ilgili vergi dairesine gönderilmesi suretiyle işlem tamamlanacak, alıcı mükellef satıcının bıraktığı yerden mali hafıza kaydına devam edecektir.

## 2.2- Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihaz Çeşitleri

15/06/2013 tarihli ve 28678 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 426 Seri No’lu VUK Genel Tebliği’nde<sup>5</sup> Yeni nesil ödeme kaydedici cihazlar, temel olarak Basit/Bilgisayar Bağlantılı ve EFT-POS özelliği olan cihazlar olmak üzere iki gruba ayrılmaktadır. Ayrıca akaryakıt pompalarına bağlanan, sinema giriş bileti ve yolcu taşıma bileti düzenleyen ödeme kaydedici cihazlar da bu Tebliğ kapsamına girdiği belirtilmektedir.

## 2.3- Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanma Mecburiyetinin Başlama Tarihleri

Yeni nesil ödeme kaydedici cihazların kullanılmasına ilişkin kademeli bir geçiş öngörülmektedir.<sup>6</sup>

- 3100 sayılı Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanun ve ilgili mevzuatına göre ödeme kaydedici cihaz kullanmak zorunda olan mükelleflerden, faaliyetlerinde seyyar EFT-POS cihazı kullananlar ile yol kenarı otopark hizmeti veren mükellefler (**427 sıra no’lu Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği ile değişen ibare**) 01/10/2013 tarihinden itibaren yeni nesil ödeme kaydedici cihazlardan EFT-POS özellikli cihazları kullanmak zorundadırlar.
- Basit/Bilgisayar bağlantılı yeni nesil ödeme kaydedici cihazları kullanmak zorunda olan mükelleflerin bu mecburiyetleri(3100 sayılı Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanuna dayanılarak çıkarılan ilgili mevzuata göre muaf tutulanlar hariç) 01/01/2016 tarihinde başlayacaktır. Mükellefler, bu tarihten önce de Bakanlığımızca onaylanmış yeni nesil ödeme kaydedici cihazları olarak kullanabilirler. Ayrıca bu mükellefler, istemeleri hâlinde EFT-POS özelliği olan yeni nesil ödeme kaydedici cihazları da kullanabilirler.

<sup>5</sup> 15/06/2013 tarihli ve 28678 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 426 Seri Nolu VUK Genel Tebliği

<sup>6</sup> 15/06/2013 tarihli ve 28678 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 426 Seri Nolu VUK Genel Tebliği

- Akaryakıt pompalarına bağlanan ödeme kaydedici cihaz kullanmak zorunda olan mükelleflerin, bu cihazlarla ilgili Bakanlıkça belirlenmiş şartlara uygun yeni nesil ödeme kaydedici cihazları kullanmaları zorunludur.
- İhtiyari olarak sinema giriş bileti veya yolcu taşıma bileti düzenleyen cihaz kullanan mükellefler, 01/01/2016 tarihinden itibaren yeni nesil ödeme kaydedici cihaz kullanmak zorundadır. Ancak bu cihazların, onaylanmış olması şartıyla sinema giriş bileti veya yolcu taşıma bileti düzenleyebilecek şekilde üretilmesi veya ithal edilmesi mümkündür.

#### **2.4- Mevcut Eski Ödeme Kaydedici Cihazların Kullanımı**

15/06/2013 tarihli ve 28678 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 426 Seri No’lu VUK Genel Tebliği ile yapılan düzenlemede Mükellefler, 3100 sayılı Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanun ve ilgili mevzuat hükümlerine tâbi mevcut ödeme kaydedici cihazlarını, 31/12/2015 tarihini geçmemek üzere malî hafızaları doluncaya kadar kullanabilirler. 01/01/2014 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere, malî hafızaları dolan ödeme kaydedici cihazlara, yeni malî hafıza takılmayacak ve cihaz 15/05/2004 tarihli ve 25463 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanunla İlgili Genel Tebliğ’in (Seri No: 60) dördüncü bölümünde yapılan açıklamalar çerçevesinde hurdaya ayrılacaktır. Cihazı hurdaya ayrılan mükellefler yeni nesil ödeme kaydedici cihazları almak suretiyle yükümlülüklerini yerine getirebileceklerdir.<sup>7</sup>

#### **2.5- Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihazların Kayıt Süreleri**

Anılan tebliğ kapsamında yeni nesil ödeme kaydedici cihaz kullanmak mecburiyetinde olan mükelleflerden, bu zorunlulukları 01/10/2013 tarihinden itibaren başlayacaklar, yukarıda açıklandığı gibi, alış faturasının düzenlendiği tarihten itibaren 90 gün içerisinde, diğer mükellefler ise alış faturasının düzenlendiği tarihten itibaren 30 gün içerisinde bağlı buldukları vergi dairesine bir dilekçeyle (alış faturası örneği, cihaz sicil numarası, cihazdan alınan bir fiş örneği de dâhil olmak üzere gerekli belgeleri eklemek suretiyle) müracaat ederek cihazlarını kayıt ettirmek zorundadırlar. Ayrıca mükelleflerin kayıt işlemi ile birlikte, söz konusu süre içerisinde her bir cihaz için ayrı ayrı olmak üzere ödeme kaydedici cihazlara ait levhayı vergi dairelerinden alarak işyerlerinde muhafaza etmesi de gerekmektedir.

Ayrıca 426 sayılı tebliğde “usul ve esaslara aykırı hareket eden mükellefler ve yeni nesil ödeme kaydedici cihaz üreticileri veya ithalatçıları hakkında Vergi Usul Kanununun mükerrer 355’inci maddesinde yer alan hükümler uygulanır” ibaresi ile söz konusu düzenlemeye uymayan mükelleflerin cezai müeyyideyle karşı karşıya kalacağından bahsedilmiştir.<sup>8</sup>

### **3- YENİ NESİL ÖDEME KAYDEDİCİ CİHAZ İLE ULAŞILMAK İSTENEN HEDEF**

Yeni nesil ödeme kaydedici cihazların kullanımı ve nasıl çalıştığını anlatmak amacıyla Yeni Nesil

<sup>7</sup> 15/06/2013 tarihli ve 28678 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 426 Seri Nolu VUK Genel Tebliği

<sup>8</sup> 15/06/2013 tarihli ve 28678 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 426 Seri Nolu VUK Genel Tebliği

Ödeme Kaydedici Cihazlar Teknik Kılavuzu yayımlanmıştır. Öncelikle perakende satışlarda bedelin kredi kartı, banka kartı vb. kartlarla ödenmesi halinde, fiş toplam tutarı ÖKC (ödeme kaydedici cihaz) ile bağlantılı çalışan ve kartın okutulduğu EFTPOS cihazına otomatik olarak gönderilecek, EFTPOS cihazı bankadan provizyon aldıktan sonra da provizyon bilgisini Ödeme Kaydedici Cihaza gönderecek ve Ödeme Kaydedici Cihaz, kredili ödeme fişini otomatik olarak düzenleyecektir. Ayrıca bu yöntem nakit satışlarda da geçerli olacak ve yapılan satışla yeni nesil Ödeme Kaydedici Cihazdan satış nüshası düzenlenecek ve böylece Gelir İdaresi Başkanlığı anında bilgi sahibi olacaktır.<sup>9</sup>

Gelir İdaresi Başkanlığının yaptığı bu çalışmayla ulaşmak istediği hedef, tüketim safhasındaki vergi kaybını en aza indirmek ve mükellefleri gereksiz bir kırtasiye yükünün altından kurtarmaktır. Günümüzde kredi kartı kullanımının bu kadar yaygın ve yoğun olduğu ülkemizde bu uygulamanın taraflarına kazandıracığı çok şeyler olduğunu hepimiz görmekteyiz. Bu uygulamanın taraflar üzerindeki olumlu etkilerine tek tek değinecek olursak:

- Birincisi, nihai tüketiciler açısından artık iki nüsha yerine kredi kartı ile yaptıkları alışverişlerden tek nüsha alacaklar ve böylece daha doğru, yapılan işin mahiyetine uygun olarak vatandaşlık görevlerini yerine getirmiş olacaklardır.
- İkincisi, KDV açısından vergi mükellefi olan vatandaşlarımız için ise kırtasiye masrafı azalmış olacak ve harcanan zamandan tasarruf edilecektir. Çünkü hepimiz biliyoruz ki kredi kartı ile yapılan alışverişlerde ilk önce pos makinesinden bankaya ulaşım provizyon alınmakta ve onayla beraber yazarkasaya yönelip bir yazarkasa fişi düzenlenmektedir ve yapılan bu işlemlerde ister istemez bir zaman kaybına neden olmaktadır. İşte burada belirttiğimiz ikinci işleme gerek duyulmadan, mükellefler daha az zaman maliyetiyle işlemlerini gerçekleştirmiş olacaklardır.
- Üçüncü ve en önemli olan ise bu uygulama ile birlikte vergi yönetimi ciddi bir vergi kaybından kurtulmuş olacaktır. Çünkü bu uygulamayla birlikte nakit yapılan satışlarda dahi yeni nesil ödeme kaydedici cihaz kullanılacaktır. Bu cihazdaki bilgiler günlük olarak Gelir İdaresi Başkanlığına iletilecek daha doğrusu Gelir İdaresi Başkanlığı mükelleflerden bir bilgi talebinde bulunmadan gerekli bütün mali bilgilere kendileri ulaşabileceklerdir.<sup>10</sup>

#### 4- SONUÇ

Dünyada yaşanan küreselleşme süreciyle birlikte tüm alanlarda olduğu gibi kitleli iletişim araçlarında da hızlı bir değişim ve gelişim yaşanmakta ve insanlar bu değişimle birlikte bilgiye nerede olduğunun önemi olmaksızın hızlı bir şekilde ulaşabilmektedir. Söz konusu hızlı değişim her alanda olduğu gibi devletin kurumlarında da revizyona gitmesine neden olmaktadır. Maliye Bakanlığında da söz konusu gelişime paralel olarak gerek hizmetin sunumunda gerekse de verginin denetim boyutunda radikal değişimler yaşanmaktadır. E-beyanname, e-fatura, e-defter, yeni nesil ödeme kaydedici cihazlar v.b. uygulamalar bunun yansımalarından birkaç örnek olarak öne çıkmaktadır. Söz konusu düzenlemelerle birlikte artık devlet teknolojiyi de kullanarak mükelleften her konuda bir bilgi tale-

<sup>9</sup> Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihazlar Teknik Kılavuzu, s.16

<sup>10</sup> www.muhassebeTR.com / Ozan BİNGÖL 02.07.2013

binde bulunmaktan çok elektronik olarak bütün mali bilgilere ulaşacak ve böylece denetimini de güçlendirecektir. Yeni nesil ödeme kaydedici cihaz uygulamasına geçiş devlet açısından her ne kadar kayıt dışı ekonomiyle mücadele, vergi kaybını önleme gibi hedefler üzerine oturtulsa da yukarıda da bahsettiğimiz gibi hem KDV mükellefleri hem de nihai tüketiciler açısından birçok olumlu yönünün olduğu göz önünde bulundurulduğunda her iki taraf açısından da oldukça yararlı bir uygulama olacağı aşikardır.

**KAYNAKÇA**

- 213 Sayılı Vergi Usul Kanunu
- 06/12/1984 tarihli ve 3100 sayılı Katma Değer Vergisi Mükelleflerinin Ödeme Kaydedici Cihazları Kullanmaları Mecburiyeti Hakkında Kanun
- 11/4/2012 tarihli ve 28261 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 69 Seri Nolu Genel Tebliğ
- 06/06/2012 tarihli ve 28315 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 70 Seri Nolu Genel Tebliğ
- 15/06/2013 tarihli ve 28678 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 426 Seri Nolu VUK Genel Tebliği
- Yeni Nesil Ödeme Kaydedici Cihazlar Teknik Kılavuzu
- www.muhasabeTR.com / Ozan BİNGÖL 02.07.2013