

# DEVLETİN İKTİSADİ BİR TUTUMU OLARAK 2018 YILI MTV DÜZENLEMESİNİN ANALİZİ

ANALYSIS OF THE MTV ORGANIZATION IN THE YEAR 2018  
AS AN ECONOMIC ATTITUDE OF THE GOVERNMENT



Numan GÜLDALİ\*

## ÖZ

Günümüzde vergilerin kamu harcamalarının finansmanı amacı değişikliğe uğramıştır. Vergileme yetkisi etkin bir maliye politikası aracı olarak da kullanılmaktadır. Yürürlükteki Vergi Kanunlarının tarife veya tutarlarında yapılacak değişikliklerin etkin sonuçlar verebilmesi için, verginin konusunu oluşturan unsurun yıllar itibarıyla gayri safi yurtiçi hasıladaki payının enflasyon ve ekonomik büyüme dahilinde revize edilerek doğru olarak hesaplanması gerekmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Motorlu Taşıtlar Vergisi, Gayri Safi Yurtiçi Hasıla, Tahsilat, Tahakkuk, Taşıt Değeri.

## ABSTRACT

Today, in the financing of public spending the purpose of taxes has been changed. Taxation authority is also used as an effective fiscal policy instrument. In order for changes to be made in the tariffs or amounts of the current Tax Code to have an effective outcome, the component of the taxable items must be calculated over the years by correcting the gross domestic product share within inflation and economic growth.

**Keywords:** Motor Vehicle Tax, gross domestic product, collection, accrual, vehicle value, motor displacement

---

\* Vergi Müfettiş Yardımcısı

M.G.T.: 03.12.2017 / M.K.T.: 14.12.2017

## 1- GİRİŞ

Modern iktisadın kurucusu olarak kabul edilen Adam Smith piyasa mekanizmasındaki her karar biriminin toplumun yararını değil de kendi yararını maksimize etmeye yönelik davranması sonucu, hiç amaçlamadığı halde sosyal yararın maksimize edilmesini görünmez el prensibi<sup>1</sup> olarak isimlendirmiştir. Kamu otoritesi olan devletin de söz konusu piyasa mekanizmasında bir karar birimi olması, kendi yararını maksimize edecek davranışlar içerisinde girebilmesi anlamına gelir.

Devletin kamu gücünü arkasında bulundurması, ihtiva ettiği kurumların yaptırım gücü ve vermiş olduğu kararlarının bağlayıcılığı kendi yararını maksimize ederken birtakım sınırlamalara bağlı kalması fikrini ortaya çıkarmıştır. Bu bağlamda devletin vergilendirme yetkisi piyasadaki bütün karar birimlerini etkiler. Aslında vergilendirme “*Adam Smith’in görünmez elinin düzenlediği bir piyasayı devletin görünür eliyle hizaya çekme hareketinin adıdır.*”<sup>2</sup> Devletin söz konusu sınırlamaları bağlamında Adam Smith’in vergileme ilkelerini açıklamakta yarar vardır.

- Adalet İlkesi: Vergi sistemi mükellefin ödeme gücünü esas alan adil bir sitem olmalı.
- Belirlilik İlkesi: Vergi sistemi açık, anlaşılır ve kesin olmalı.
- Uygunluk İlkesi: Vergi mükelleften en uygun biçimde ve zamanda alınmalı.
- İktisadilik İlkesi: Mükellefin cebinden çıkan para miktarı ile devletin kasasına giren para miktarı mümkün olduğunca birbirine yakın olmalıdır.

Günümüzde vergilerin klasik amacı (kamu harcamalarının finansmanı amacı) değişime uğramıştır. Artık kamu giderlerini karşılama amacı yanında, ekonomik ve sosyal yapı ile ilgili çeşitli etkilerin oluşturulması amacıyla da vergilere başvurulabilmektedir. Bu maliye politikasının bir gereğidir.<sup>3</sup> Bu noktada maliye politikası geliştirilirken servet üzerinden alınan Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) tutarında değişikliğe gidilebilir. Motorlu taşıtlarda trafiğe tescil gibi bir zorunluluk olduğu için kayıt dışılık söz konusu olamaz. MTV tutarında yapılacak değişiklikler daha etkin ve kesin sonuçlar doğurur. Bu noktada Türkiye’de 2018 yılında MTV’ nin düzenlenmesi Adam Smith’in vergileme ilkeleri çerçevesinde analiz edilecektir.

## 2- TÜRKİYE’DE MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ

Türkiye’de motorlu taşıtların vergilendirilmesi 28.02.1957 tarih ve 6936 sayılı Hususi Otomobil Vergisi Kanunu ile gerçekleşmiştir. Bu Kanunla belediyelerde veya trafik şube ve bürolarında kayıtlı veya tescil edilmiş bulunan hususi otomobiller (kamyonet dahil) Hususi Otomobil Vergisi’ne tabi tutulmuştur. 1963 yılında, otomobillerin yanı sıra minibüsler, otobüsler, arazi taşıtları, kamyonlar, paneller, kaptıkaçtı ve motosikletler de vergilemeye dahil edilmiş ve Hususi Otomobil Vergisi yerini 197 sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanununa bırakmıştır. 08.01.1980 gün ve 2348 sayılı Kanunla özel amaçla kullanılan yat, kotra ve her türlü motorlu tekneler ile bazı istisnalar dışında uçak ve helikopterler de verginin konusuna dahil edilmiş ve kanunun kapsamı genişletilerek, adı da Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu olarak değiştirilmiştir.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> <http://www.ekodialog.com/Konular/gorunmez.html>

<sup>2</sup> N. Güldalı, (2017). Otomobilde Vergi Sorunsalı. Vergi Raporu Dergisi. Sayı 212, Ankara, syf 83

<sup>3</sup> Ü. S. Üstün, (2012). Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik Ve Adil Olarak Düzenlenmesi. Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XVI, Ankara, syf 154

<sup>4</sup> A. Ulusoy, T. Akdemir, (2013). Yerel Yönetimlerin Finansman Sorunlarının Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi. Sosyo Ekonomi, 101.syf

MTV'nin Türkiye ve Avrupa Birliği'nin (AB) önde gelen ülkelerindeki uygulamalarına bakıldığında teorik bir görüş ayrılığı olduğu görülmektedir. MTV, Türk Vergi Sistemi'nde servet vergisi kapsamında değerlendirilmekte ve vergi miktarı da bu doğrultuda hesaplanmaktadır. AB'deki uygulamalara bakıldığında ise MTV'nin yol ve çevre vergisi şeklinde değerlendirildiği göze çarpmaktadır.<sup>5</sup> Bazı AB ülkelerinin binek otomobilde MTV hesabına ilişkin kriterler aşağıdaki tabloda yer almaktadır.<sup>6</sup>

**Tablo 1**

Ülke Adı	Kriter
Almanya	CO2 Emisyonu
Danimarka	Yakıt Tüketimi, Ağırlık
İspanya	Motor Gücü
İrlanda	CO2 Emisyonu
İtalya	Kilowatt, Egzoz Emisyonu
Lüksemburg	CO2 Emisyonu
Portekiz	CO2 Emisyonu, Silindir Hacmi
İsveç	CO2 Emisyonu, Ağırlık
İngiltere	CO2 Emisyonu, Silindir Hacmi

Tabloda görüldüğü üzere AB ülkelerinde yeknesak bir uygulama bulunmamaktadır. Her ülke farklı kriterleri esas almaktadır. Ancak genelinde ortak olan tek kriter yayılan CO2 miktarıdır.<sup>7</sup> Yani Avrupa'da MTV bir çevre vergisi mahiyetindedir. Devletler CO2 emisyonunun negatif dışsallığı ile mücadele edebilmek için MTV tahsil etmektedirler. Türkiye'de ise MTV bir servet vergisi mahiyetindedir. Elbette ki çevre kirliliğiyle mücadele etme amacı da vardır; ama bundan ziyade 2018 düzenlemesi de gösteriyor ki servet vergisi olma unsuru daha ağır basmaktadır.

2018 yılına kadar olan düzenlemelerde otomobil üzerinden MTV hesaplanırken yaş ve motor hacmi kriter alınırken; 2018 düzenlemesiyle birlikte bu kriterlere "taşıt değeri" kriteri de eklenmiştir.

Türkiye'de MTV tahsilatının amacını 2 başlıkta toplayabiliriz.

- Sosyal Amaç (Çevre Kirliliği ile Mücadele)
- Ekonomik Amaç ( Bütçe Dengesi ve Ödemeler Dengesi)

MTV tutarı hesabında uygulanan motor hacmi kriteri motor gücü yüksek olan araçların daha fazla çevreyi kirlettiği göz önüne alınırsa, yüksek hacimli motora sahip olan araçlardan daha fazla vergi alınması talebi düşük hacimli motorlu taşıtlara yöneltecektir. Bu vesileyle çevreye daha az CO2 salınımı gerçekleşecektir.

Bütçe, hükümetlerin ülke vatandaşlarına verdiği bir sözdür, evdeki hesabın çarşıya uyacağıının teminatıdır, en önemli politika aracıdır. Bu sebeple hükümetler uygulayacağı para, maliye ve diğer

<sup>5</sup> İ. Sugözü, (2014). Vergi Adaleti Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Analizi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, sayı 32. Konya, syf 116

<sup>6</sup> A. Ulusoy, T. Akdemir, (2013). age, 91. syf

<sup>7</sup> Ü. S. Üstün, (2012). age .179. syf

politika araçlarını bütçe kısıtı altında belirlerler.<sup>8</sup> Hükümetler, bütçe kısıtını ayarlayabilmek için vergi tarifelerinde/tutarlarında değişiklik yoluna gidebilir. İlerleyen sayfalarda analizler bölümünde de değinileceği üzere MTV'nin ekonomi içerisindeki payını korumak amacıyla bütçe kısıtı altında MTV tutarında değişikliğe gidilebilir. Bunun yanında ödemeler dengesi de ekonomi açısından önemli bir kısıttır. Ödemeler Dengesinin en önemli hesap grubu Cari İşlemler Hesabıdır. Türkiye ithal ara malına bağımlı bir ülke olduğu için bu hesap çoğu zaman açık vermiştir. İthalatta otomobil sektörünün de payı yadsınamayacak derecededir.

Türkiye'de Ocak-Eylül 2017 döneminde perakende 476.621 adet otomobil satışının 331.827 adeti ithal; 144.794 adeti ise yerli olmuştur.<sup>9</sup> Buradan hareketle 2017 yılında Türkiye'deki otomobil satışının yüzde 69' u ithal araçtır. İthalatın bu kadar fazla olması dış ticaret açığına olumsuz etkide bulunmakta, sonuç itibarıyla de cari açığı arttırmaktadır. Ayrıca yerli otomobil satışında da ithal ara malı ihtiyacı da dış ticaret dengesine olumsuz etkilerde bulunmaktadır.

24.10.2017 tarihinde Başbakan Yardımcısı Mehmet ŞİMŞEK "Biz son 10 yılda ortalama yıllık petrol ve doğalgaz ithalatına en az 40 milyar dolar ödüyoruz, bazı yıllar 65 milyar dolara kadar çıkıyor. Türkiye'nin cari açığı o nedenle yüksek. Enerjide dışa bağımlıyız. Cari açığın milli gelire oranı yüzde 4,1 şuan itibarıyla. Altını hariç tutarsanız yüzde 3,5 civarı, petrol ve altını hariç tutarsanız, aslında neredeyse dengedeyiz ama gerçek dünyada bunları hariç tutamıyorsunuz."<sup>10</sup> Bu açıklamadan hareketle yüzde 3,5'in içinde otomobil sektörünün etkisi vardır. Bu açıdan değerlendirildiğinde cari açıkla mücadele etmek için otomobil sektöründe de denge gereklidir.

## 2.1- MTV ile İlgili İstatistik Bilgiler

### 2.1.1- Yıllara Göre Araç Sayısı

**Tablo 2**

YIL	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Traktör
2000	8.320.449	4.422.180	235.885	118.454	794.459	557.295	1.011.284	1.159.070
2002	8.655.170	4.600.140	241.700	120.097	875.381	567.152	1.046.907	1.180.127
2004	10.236.357	5.400.440	318.954	152.712	1.259.867	647.420	1.218.677	1.210.283
2006	12.227.393	6.140.992	357.523	175.949	1.695.624	709.535	1.822.831	1.290.679
2008	13.765.395	6.796.629	383.548	199.934	2.066.007	744.217	2.181.383	1.358.577
2010	15.095.603	7.544.871	386.973	208.510	2.399.038	726.359	2.389.488	1.404.872
2012	17.033.413	8.648.000	396.119	235.949	2.794.606	751.650	2.657.722	1.515.421
2014	18.828.772	9.857.915	427.264	211.200	3.062.479	773.728	2.828.466	1.626.938
2015	21.211.701	11.307.998	463.998	220.631	3.442.483	825.334	3.003.733	1.769.733 <sup>11</sup>

2000-2015 yılları arasında hem toplam araçtaki, hem de otomobil sayısındaki artış ortalama yüzde 39 düzeyinde olmuştur. Buradan hareketle toplam araç sayısındaki artış oranı ile otomobil sayısındaki artış oranının birbirine denk olduğunu söyleyebiliriz.

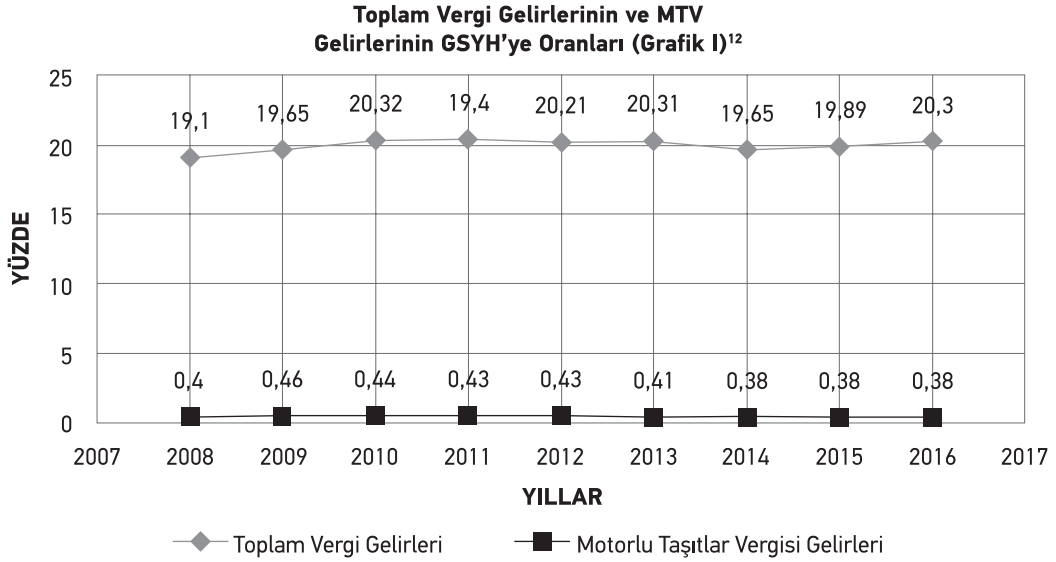
<sup>8</sup> N. Güldalı, (2017). Age. Syf 84

<sup>9</sup> [http://www.odd.org.tr/web\\_2837\\_1/neuralnetwork.aspx?type=36](http://www.odd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=36)

<sup>10</sup> <http://www.milliyet.com.tr/basbakan-yardimcisi-simsek-issizlik-antalya-yerelhaber-2357969/>

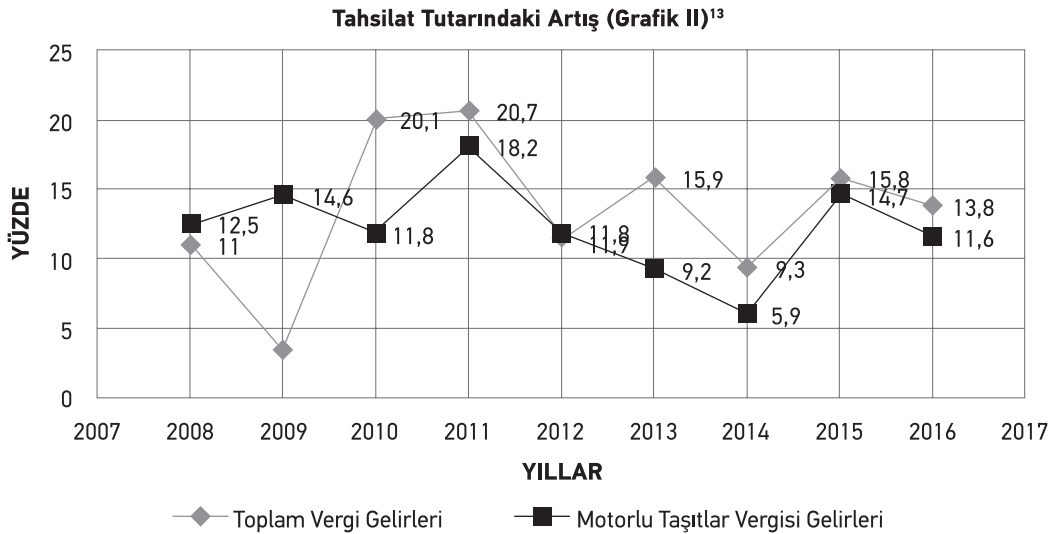
<sup>11</sup> <http://www.trafik.org.tr/istatistikler/yillara-gore-arac-sayisi>

## 2.1.2- Toplam Vergi Gelirlerinin ve MTV Gelirlerinin Gayri Safi Yurtiçi Hasılaya (GSYH) Oranı



Toplam vergi gelirlerinin GSYH'ye oranında 2008-2016 yılları arasında artış gözlenirken; MTV gelirlerinin GSYH'ye oranında aynı dönemde bir düşüş gözlenmiştir. Tablo I'den hareketle 2008 yılından 2015 yılına kadar olan araç sayısındaki artış yüzde 64'tür; fakat bu büyük çaplı artışa rağmen MTV gelirlerinin GSYH'deki oranı değişmemiş aksine azalmıştır.

## 2.1.3- Tahsilat Tutarındaki Artış

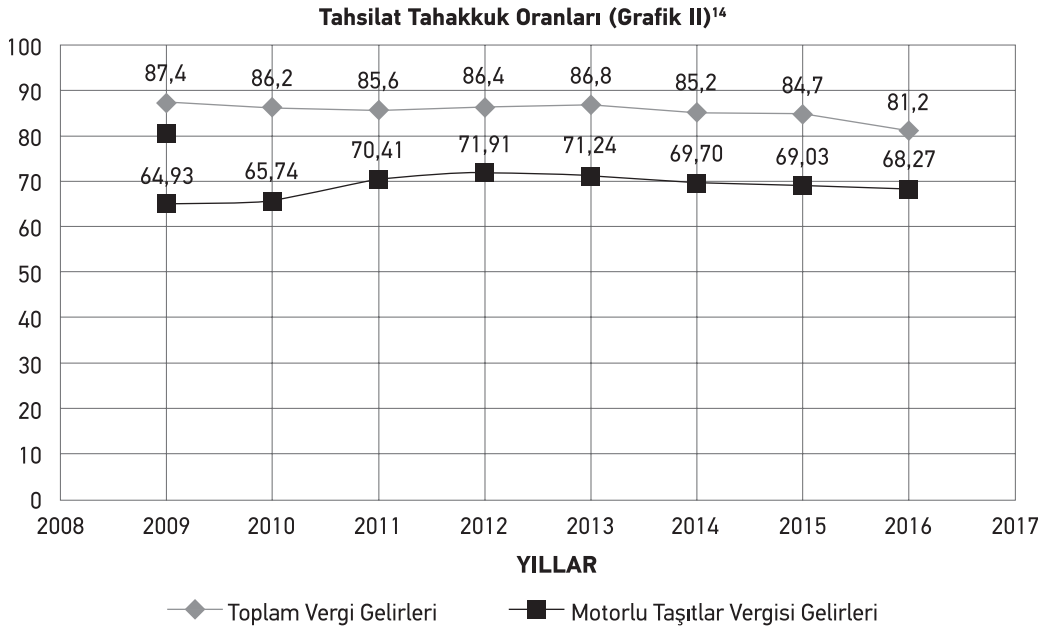


<sup>12</sup> Gelir İdaresi Başkanlığının 2008-2016 yılları arasında kamuoyuna açıkladığı verilerden derlenmiştir.

<sup>13</sup> Gelir İdaresi Başkanlığının 2008-2016 yılları arasında kamuoyuna açıkladığı verilerden derlenmiştir.

Toplam vergi gelirlerinin tahsilat tutarındaki artışa baktığımızda sadece 2008 ve 2009 yılındaki tahsilattaki artış oranı MTV'nin tahsilatındaki artış oranının altında kalmıştır. Diğer yıllarda ise MTV'nin tahsilatındaki artış toplam vergi gelirleri tahsilatındaki artışın altında kalmıştır. MTV gibi kayıt dışılığın imkânsız ve trafik tescili şartı gibi bir faktörün olduğu durumda yüzde 64 taşıt sayısı artışına rağmen tahsilat düzeyindeki düşüklük tahakkuk gerçekleştirmeleri bilgisini de dikkate almamız gerektiğine işaret ediyor.

### 2.1.4- Tahsilat Tahakkuk Oranları



2009-2016 yılları arasında tahakkuk eden toplam verginin tahsilatı ortalama yüzde 80'in üzerinde olmuştur. Aynı yıllarda MTV'nin tahakkukunun tahsilatına oranı ortalama yüzde 70 düzeyinde gerçekleşmiştir. Tahakkuk eden MTV'nin, tahakkuk eden diğer vergilere göre daha az oranda tahsilatının yapılması bir sorunsal haline gelmiştir. Mükelleflerin MTV'ye gönüllü uyumu alacak tedbirlerin devlet tarafından alınmasına işaret etmektedir.

### 3- 2018 MTV DÜZENLEMESİNİN GETİRDİĞİ YENİLİKLER

2018 yılından önce 27.12.2016 tarihli Resmi Gazete'de yer alan 47 Seri No'lu Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliğinde yer alan otomobile ilişkin vergi tutarları aşağıda yer almaktadır.

<sup>14</sup> Gelir İdaresi Başkanlığının 2008-2016 yılları arasında kamuoyuna açıkladığı verilerden derlenmiştir.

Motor Silindir hacmi(cm <sup>3</sup> )	Taşıtların yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı				
	1-3 yaş	4-6 yaş	7-11 yaş	12-15 yaş	16 ve yukarı yaş
<b>1- Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri</b>					
<b>1300 cm<sup>3</sup> ve aşağısı</b>	646,00	450,00	252,00	191,00	68,00
<b>1301-1600 cm<sup>3</sup> e kadar</b>	1.035,00	776,00	450,00	318,00	122,00
<b>1601-1800 cm<sup>3</sup> e kadar</b>	1.827,00	1.428,00	841,00	513,00	199,00
<b>1801-2000 cm<sup>3</sup> e kadar</b>	2.878,00	2.217,00	1.303,00	776,00	306,00
<b>2001-2500 cm<sup>3</sup> e kadar</b>	4.317,00	3.134,00	1.958,00	1.170,00	463,00
<b>2501- 3000 cm<sup>3</sup> e kadar</b>	6.019,00	5.236,00	3.271,00	1.760,00	646,00
<b>3001-3500 cm<sup>3</sup> e kadar</b>	9.166,00	8.247,00	4.968,00	2.480,00	910,00
<b>3501-4000 cm<sup>3</sup> e kadar</b>	14.411,00	12.444,00	7.329,00	3.271,00	1.303,00
<b>4001 cm<sup>3</sup> ve yukarısı</b>	23.586,00	17.687,00	10.475,00	4.708,00	1.827,00

5 Aralık 2017 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 7061 sayılı Bazı Vergi Kanunları ile Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile 2018 yılında yürürlüğe girecek olan MTV'ye ilişkin vergi tutarları aşağıdaki gibidir.

1- Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri		Taşıtların yaşları ile Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı				
Motor Silindir hacmi(cm <sup>3</sup> )	Taşıtların Değeri (TL)/ Trafik Tescili 2018 Öncesi	1-3 yaş	4-6 yaş	7-11 yaş	12-15 yaş	16 ve yukarı yaş
1300 cm <sup>3</sup> ve aşağısı	40.000'i aşmayan	743,00	518,00	290,00	220,00	78,00
	40.000'i aşan 70.000'i aşmayan	817,00	570,00	319,00	242,00	86,00
	70.000'i aşan	892,00	622,00	348,00	264,00	94,00
	<b>Trafik Tescili 2018 Öncesi</b>	<b>743,00</b>	<b>518,00</b>	<b>290,00</b>	<b>220,00</b>	<b>78,00</b>
1301-1600 cm <sup>3</sup> e kadar	40.000'i aşmayan	1.294,00	970,00	563,00	398,00	153,00
	40.000'i aşan 70.000'i aşmayan	1.423,00	1.067,00	619,00	437,00	168,00
	70.000'i aşan	1.553,00	1.164,00	675,00	477,00	183,00
	<b>Trafik Tescili 2018 Öncesi</b>	<b>1.294,00</b>	<b>970,00</b>	<b>563,00</b>	<b>398,00</b>	<b>153,00</b>
1601-1800 cm <sup>3</sup> e kadar	100.000'i aşmayan	2.512,00	1.964,00	1.156,00	705,00	274,00
	100.000'i aşanlar	2.741,00	2.142,00	1.262,00	770,00	299,00
	<b>Trafik Tescili 2018 Öncesi</b>	<b>2.284,00</b>	<b>1.785,00</b>	<b>1.051,00</b>	<b>641,00</b>	<b>249,00</b>

1801-2000 cm <sup>3</sup> e kadar	100.000'i aşmayan	3.957,00	3.048,00	1.792,00	1.067,00	421,00
	100.000'i aşanlar	4.317,00	3.326,00	1.955,00	1.164,00	459,00
	<b>Trafik Tescili 2018 Öncesi</b>	<b>3.598,00</b>	<b>2.771,00</b>	<b>1.629,00</b>	<b>970,00</b>	<b>383,00</b>
2001-2500 cm <sup>3</sup> e kadar	125.000'i aşmayan	5.936,00	4.309,00	2.692,00	1.609,00	637,00
	125.000'i aşanlar	6.476,00	4.701,00	2.937,00	1.755,00	695,00
	<b>Trafik Tescili 2018 Öncesi</b>	<b>5.396,00</b>	<b>3.918,00</b>	<b>2.448,00</b>	<b>1.463,00</b>	<b>579,00</b>
2501- 3000 cm <sup>3</sup> e kadar	250.000'i aşmayan	8.276,00	7.200,00	4.498,00	2.420,00	888,00
	250.000'i aşanlar	9.029,00	7.854,00	4.907,00	2.640,00	969,00
	<b>Trafik Tescili 2018 Öncesi</b>	<b>7.524,00</b>	<b>6.545,00</b>	<b>4.089,00</b>	<b>2.200,00</b>	<b>808,00</b>
3001-3500 cm <sup>3</sup> e kadar	250.000'i aşmayan	12.603,00	11.340,00	6.831,00	3.410,00	1.251,00
	250.000'i aşanlar	13.749,00	12.371,00	7.452,00	3.720,00	1.365,00
	<b>Trafik Tescili 2018 Öncesi</b>	<b>11.458,00</b>	<b>10.309,00</b>	<b>6.210,00</b>	<b>3.100,00</b>	<b>1.138,00</b>
3501-4000 cm <sup>3</sup> e kadar	400.000'i aşmayan	19.815,00	17.111,00	10.077,00	4.498,00	1.792,00
	400.000'i aşanlar	21.617,00	18.666,00	10.994,00	4.907,00	1.955,00
	<b>Trafik Tescili 2018 Öncesi</b>	<b>18.014,00</b>	<b>15.555,00</b>	<b>9.161,00</b>	<b>4.089,00</b>	<b>1.629,00</b>
4001 cm <sup>3</sup> ve yukarısı	475.000'i aşmayan	32.431,00	24.320,00	14.403,00	6.474,00	2.512,00
	475.000'i aşanlar	35.379,00	26.531,00	15.713,00	7.062,00	2.741,00
	<b>Trafik Tescili 2018 Öncesi</b>	<b>29.483,00</b>	<b>22.109,00</b>	<b>13.094,00</b>	<b>5.885,00</b>	<b>2.284,00</b>

Bu düzenleme ile birlikte 31/12/2017 tarihinden (bu tarih dahil) önce kayıt ve tescil edilen araçlar için taşıt değeri kriteri yok sayılmış yeniden değerlendirme oranına göre yaş ve motor hacmi kriter alınarak tutarlar belirlenmiştir.

2018 yılı düzenlemesi ile birlikte taşıt değeri kriterinin girmesi yeni bir mevzu değildir. 25.11.2016 tarihli Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) düzenlemesiyle de taşıt değeri kriteri dikkate alınmıştır. 25.11.2016 tarihi öncesinde otomobillerin ilk iktisabında sadece motor hacmi kriter alınarak ÖTV oranı belirleniyordu. Yeni düzenlemeyle birlikte taşıt değeri (ÖTV Matrahı) ve motor hacmi dikkate alınarak ÖTV oranı belirlenir duruma geldi. Yani bir anlamda vergilemede adalet ilkesine daha uygun bir kriter dikkate alınmaya başlandı.

#### 4- ADAM SMITH'İN VERGİLEME İLKELERİ KAPSAMINDA İSTATİSTİKLERİN ANALİZİ

• **Adalet ilkesi:** Vergi sistemi mükellefin ödeme gücünü esas alan adil bir sistem olmalı.

2018 yılı MTV düzenlemesi ile birlikte taşıt değeri kriteri de eklenmesi vergilemede adalet ilkesine uygun bir adım olmuştur. Örneğin 1598 cm<sup>3</sup> motor hacmine sahip olan BMW 5.20i modelli aracın 25.10.2017 tarihli anahtar teslim fiyatı 319.600 TL iken; 1461 cm<sup>3</sup> motor hacmine sahip Renault Symbol 1.5 dci modelli aracın fiyatı 73.450 TL'dir. 2018 yılı MTV düzenlemesi öncesi bu iki araç da 1301-1600 cm<sup>3</sup> e kadar olan sınırın içinde yer aldığı için aynı tutarda 1.035 TL yıllık MTV ödüyordu. 2018 yılından sonra tescili yapılan araçlara taşıt değeri kriterinin gelmesiyle BMW 5.20i modelli araç için 1.553 TL yıllık MTV ödenirken; Renault Symbol 1.5 dci modelli araç için 1423.TL ödenecek. Sonuç itibarıyla vergilemede adalet ilkesinin sağlanması yönünde önemli bir adım atılmıştır.



- **Belirlilik İlkesi:** Vergi sistemi açık, anlaşılır ve kesin olmalı.

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu, otomobil üzerinden alınmasına ilişkin olarak motor hacmi, yaş ve taşıt değeri kriterleri düzenlemiştir. Otomobilin trafik tescil zorunluluğunun olması kamu otoritesinin işini kolaylaştırmaktadır. Kanunda düzenlenen 3 kriter de hem mükellefin hem de kamu otoritesinin bilgisi dahilinde açık, anlaşılır ve kesin olma düzeyindedir.

- **Uygunluk İlkesi:** Vergi mükelleften en uygun biçimde ve zamanda alınmalı. 2018 yılı düzenlemesi ile birlikte, MTV'de şimdikiye kadar dikkate alınmayan "uygunluk ilkesi" dahilinde reformlar ortaya çıkmıştır.

Grafik I'e baktığımızda toplam vergi gelirlerinin GSYH'ye oranında 2008 yılından 2016 yılına giderken bir artış trendi gözlenirken; MTV gelirlerinin GSYH'ye oranında azalış gözlenmiştir. Tablo I'e göre 2008 yılından 2015 yılına kadar olan dönemde trafiğe tescilli araç sayısındaki artış yüzde 64'tür. 2008-2012 yılı Küresel Ekonomik Krizi de dikkate alırsak ekonomideki diğer sektörlerin büyümesinin yüzde 64'ten fazla olduğunu söylemek imkansızdır. Buradan hareketle MTV'nin GSYH'dan aldığı pay bu yıllarda düşmüştür, yani GSYH'den alması gereken payı almamış. Sorun zamanında giderilemediği için 2018 yılındaki düzenlemeyle birlikte MTV'de enflasyon oranından daha fazla bir oran olan, ortalama yüzde 15-50 arasında bir artış gerçekleşmiştir.

Tablo II'deki bilgileri de dikkate aldığımızda bakarsak, Araç sayısındaki artış

2010 yılından 2012 yılında yüzde 12

2012 yılından 2014 yılına yüzde 10

2014 yılından 2015 yılına yüzde 12 artmıştır.

Grafik II'de MTV tahsilatındaki artış 2012 yılından 2014 yılına kadar azalma eğiliminde; 2014 yılından itibaren artış trendine girmiş ve 2015 yılında 2014 yılına kıyasla yüzde 14,7 artış göstermiştir. 2014 yılından 2015 yılına kadar araç sayısındaki artışın yüzde 12 olduğunu hesaba katarsak sadece bu yıllar arasında tahsilat oranı araç sayısındaki artış oranının üzerine çıkmıştır. 2012 yılından 2014 yılına kadar MTV tahsilatındaki artış oranı araç sayısındaki artış oranının altında kalmıştır. Yıllar itibariyle MTV zamlarını ve toplam vergi tahsilatındaki artışları da göz önüne alırsak, sadece tahsilat tutarındaki artışla sağlıklı sonuçlara ulaşamayız.

Yukarıda sayılan sebeplere istinaden Grafik III değerlendirilmelidir. Grafikte III'te ilk dikkatimizi çeken unsur. Yıllar itibariyle MTV'nin tahsilatının tahakkukuna oranı, toplam vergi gelirlerinin tahsilatının tahakkukuna oranının altında kalmıştır. MTV çok az sayıda kriterin olduğu bir vergi düzenlemesinin tahsilat tahakkuk oranının, toplam vergi gelirlerinin tahsilat tahakkuk oranının altında kalması, mükelleflerin vergiye tam manasıyla gönüllü uyumu sağlayamadığı, direnç gösterdiği anlamına gelir. MTV'nin 2014 – 2016 yılları arasında tahsilat tahakkuk oranının yüzde 65-70 arasında olması Grafik II'de yer alan orantısız tahsilat artışını açıklamaktadır.

Grafik I'den çıkartılan sonuç araç sayısındaki yüzde 50'den daha fazla artışa rağmen MTV'nin GSYH'deki payının 2008 yılından 2016 yılına kadar azalması vergilemede uygunluk ilkesinin zamanında dikkate alınmadığı anlamına geliyor. Çünkü vergi mükelleften en uygun zamanda ve miktarda alınmalıdır. 2018 yılındaki düzenleme aslında geçmiş yıllarda yapılması gerekip de yapılmayan artışların telafisi mahiyetindedir. Ancak Grafik II ve Grafik III'deki bilgiler dikkate alındığında mükellefler olması gerekenden daha düşük olan tutara rağmen direnç göstermişler ve vergi zamanında tahsil edilememiştir. Bu da yeni bir sorunsala işaret etmektedir.

- **İktisadilik İlkesi:** Mükellefin cebinden çıkan para miktarı ile devletin kasasına giren para miktarı mümkün olduğunca birbirine yakın olmalıdır.

Grafik 1'den çıkan sonuçla alarm veren MTV'nin GSYH'ye oranından doğan vergi kaybı ikame bir vergi düzenlemesi yoluyla telafi edilmemiştir. Kamu otoritesi bu manada iktisadi bir tutum benimseyerek mükellefin cebinden çıkan para ile devletin kasasına giren para miktarının en az düzeyde olduğu MTV düzenlemesi yoluna gitmiştir.

## 5- SONUÇ

Modern iktisadın kurucusu kabul edilen Adam Smith'in vergileme ilkeleri günümüzde geçerliliğini koruyor. Bu ilkeler hem piyasa mekanizmasının en önemli karar birimi olan devlet, hem de mükellefler açısından önemlidir. 2018 yılı MTV düzenlemesi öncesi benimsenen sistem vergilemede adalet ilkesine uyumlu değildi. Mükellefler bu noktada tahsilat tahakkuk oranlarıyla karşı bir refleks gösterdi. Kamu otoritesi iktisadi bir tutum benimseyerek yeni bir düzenleme yoluna gitti. Vergilemede uygunluk ilkesinin geçmiş yıllarda göz ardı edilmesi mükellefler de yeni bir refleks oluşturdu. 2018 yılından itibaren Grafik 1'deki düşüş, yani MTV gelirlerinin GSYH'den alması gereken payı alırsa; 2019 ve sonrası yıllar için MTV'de sadece yeniden değerlendirme oranında bir artış olacaktır.

## KAYNAKÇA

- GÜLDALI, N. (2017). Otomobilde Vergi Sorunsalı. Vergi Raporu Dergisi. Sayı 212, Ankara
- SUGÖZÜ, İ.,(2014). Vergi Adaleti Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisinin Analizi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi. Konya
- ULUSOY, A.. AKDEMİR, T..(2013). Yerel Yönetimlerin Finansman Sorunlarının Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi. Sosyo Ekonomi
- ÜSTÜN, Ü.S. (2012). Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik Ve Adil Olarak Düzenlenmesi. Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XVI,Ankara
- <http://www.ekodialog.com/Konular/gorunmezel.html>, Erişim Tarihi: 20 Ekim 2017
- [http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/VI/GBG/Tablo\\_22.xls.htm](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/GBG/Tablo_22.xls.htm) ,Erişim Tarihi: 20 Ekim 2017
- [http://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/user\\_upload/VI/GBG/Tablo\\_56.xls.htm](http://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/user_upload/VI/GBG/Tablo_56.xls.htm), Erişim Tarihi: 20 Ekim 2017
- [http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user\\_upload/VI/GBG/Tablo\\_18.xls.htm](http://www.gib.gov.tr/fileadmin/user_upload/VI/GBG/Tablo_18.xls.htm), Erişim Tarihi: 20 Ekim 2017
- [http://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/user\\_upload/VI/CVI/Tablo\\_71.xls.htm](http://www.gib.gov.tr/sites/default/files/fileadmin/user_upload/VI/CVI/Tablo_71.xls.htm), Erişim Tarihi: 20 Ekim 2017
- <http://www.milliyet.com.tr/basbakan-yardimcisi-simsek-issizlik-antalya-yerelhaber-2357969/>, Erişim Tarihi:21 Aralık 2017
- [http://www.odd.org.tr/web\\_2837\\_1/neuralnetwork.aspx?type=36](http://www.odd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=36), Erişim Tarihi: 22 Ekim 2017
- <http://www.trafik.org.tr/istatistikler/yillara-gore-arac-sayisi>, Erişim Tarihi: 23 Ekim 2017