

YOL VERGİSİ (YOL ve TRAFİK KATKI PAYI), BENZERİ YABANCI ÜLKE UYGULAMALARI ve ÖNERİLER

ROAD TAX (ROAD AND TRAFFIC CONTRIBUTION FEE), SIMILAR
FOREIGN COUNTRY APPLICATIONS AND SUGGESTIONS



Fatih SARAÇOĞLU*



Öner GÜMÜŞ**

ÖZ

Yol vergisi, Osmanlı Devleti'nde uygulanmış ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında da başvurulmuş bir vergi olup, sonradan yürürlükten kaldırılmıştır. Ancak son günlerde gündeme gelen "Yol ve Trafik Katkı Payı", Motorlu Taşıtlar Vergisi' nin %10'u oranında tahsil edilecek olan yeni bir yol vergisi olarak ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla getireceği yük bakımından tartışmalara neden olmaktadır. Bazı yabancı ülkelerde de uygulama bulan benzer düzenlemeler dikkate alınarak ve vergileme ilkeleri göz önünde bulundurularak düzenlemenin gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Zira söz konusu ülkelerde yol vergisine benzer uygulamalar gerçekleştirilirken, bir takım kıstaslar göz önünde bulundurulmuştur. Benzeri kıstasların dikkate alınması yol vergisini daha etkin ve verimli bir hale getirebilecektir. Bu çalışmada da benzer ülke uygulamaları dikkate alınarak, olası bir yol

ABSTRACT

The road tax was first applied in Ottoman State and it was continued to be imposed in the very first years of the Republic Turkey, and it was abolished subsequently. However, road and traffic contribution fee has being discussed as a new tax collected as 10% of motor vehicle tax. Hence, it causes debates on the burden it can cause. It is necessary to realise the regulation by considering taxation principles and similar principles applied in some foreign countries. Then, certain criteria are considered in the countries while similar regulations to road tax are applied. Considering similar regulations can cause road tax to be more efficient and productive. In this study, by considering the similar country applications, some suggestions concerning how a possible road tax application should be realised are discussed.

* Doç. Dr., Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, İ.İ.B.F. Maliye Bölümü, fatihsaracoglu@yahoo.com, ORC-ID:0000-0002-5778-0488.

** Dr., Dumlupınar Üniversitesi, İ.İ.B.F. Maliye Bölümü, oner.gumus@dpu.edu.tr, ORC-ID:0000-0002-3231-3293.

Saraçoğlu, F., Gümüş, Ö. (Mayıs 2020). Yol Vergisi (Yol ve Trafik Katkı Payı), Benzeri Yabancı Ülke Uygulamaları ve Öneriler, *Vergi Raporu*, 248, (67-78).

Bu makale hakem denetiminden geçmiştir.

Makale Türü: Araştırma Makalesi

M.G.T.: 18.03.2020 / M.K.T.: 20.04.2020

vergisi uygulamasının nasıl gerçekleştirilmesi gerektiği konusunda önerilerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Yol Vergisi, Motorlu Taşıtlar Vergisi, Vergi İlkeleri, Ödeme Gücü, Yerel Yönetimler.

Jel Sınıflandırması Kodları: H20, H71, K34.

GİRİŞ

Son dönemde ülkemizde vergi konusu, gündemi oldukça işgal etmektedir. Bunun en önemli nedeni dijital hizmet vergisi, konaklama vergisi ve değerli konut vergisi gibi üç yeni verginin kanunlaşmış olmasıdır. Ayrıca bir yandan bu vergiler tartışılırken, diğer yandan da yol vergisi gündeme gelmiştir.

“5393 sayılı Belediye Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun” teklifinin 18. maddesiyle 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu’na mükerrer 97. maddeden sonra gelmek üzere eklenmesi gündemde olan “Yol ve Trafik Katkı Payı” başlıklı 97/A maddesi vergi konusunun konuşulmaya devam edileceğinin de işaretidir.

Yol vergisi yeni karşılaşılan bir düzenleme değildir. İlk olarak Osmanlı Devleti’nin son döneminde karayolu çalışmalarını finanse etmek için alınamaya başlanan yol vergisi Cumhuriyet döneminde uygulanmaya devam edilmiş; çok partili hayata geçişle birlikte tepkiler dolayısıyla 1952 yılında kaldırılmıştır.¹ Ülkemizde geçmişte uygulanan bu yol vergisine benzer olmayan, ancak son günlerde gündeme gelen yol vergisine benzer uygulamalar bazı yabancı ülkelerde de halen sürdürülmektedir.

Son günlerde tartışılan “Yol ve Trafik Katkı Payı” adını taşıyan düzenleme ise, kanunlaşması halinde, belediyelerin ulaşım, trafik alt ve üst

Keywords: Road tax, motor vehicle tax, taxation principles, ability to pay, local administrations.

JEL Classification Codes: H20, H71, K34.

yapı hizmetlerinde kullanılmak üzere tahakkuk ettirilecek ve motorlu taşıtlar vergisinin %10’u oranında tahsil edilecektir.

Bu çalışmada ülkemizde geçmişte uygulanan yol vergisi kısaca ortaya konulacak, günümüzde bazı yabancı ülkelerde uygulanmakta olan düzenlemeler açıklanacak, ülkemizde tartışma konusu olan yeni yol vergisi konusunda değerlendirmelerde bulunulacaktır.

1- ÜLKEMİZDE GEÇMİŞTE UYGULANAN YOL VERGİSİ: YENİ DÜZENLEMEYLE BENZERLİK VAR MI?

Yol vergisi, ilk olarak 102 sayılı Tarik Bedeli Nakdisi Hakkında Kanun ile 21 Şubat 1921 tarihinde kabul edilerek uygulamaya konulmuştur. Vergi, Osmanlı Devleti döneminde karayolu çalışmalarını finanse etmek için alınmıştır. Daha sonra 19 Ocak 1925 tarihinde 542 sayılı Yol Mükellefiyeti Kanunu çıkarılmıştır. 1929 yılında ise yol vergisi Şose ve Köprüler Kanunu içinde düzenlenmiştir.² Söz konusu uygulamaya Kurtuluş Savaşı yıllarında ve Cumhuriyet döneminde de bazı değişikliklerle devam edilmiştir.

Nakden ya da yol yapımında bedenen çalışma şeklinde ödenen vergi, gelir seviyesine bağımsızın her erkek vatandaşın eşit oranda tahsil edilmiş, ancak beş ve daha fazla çocuğu olanlar vergiden muaf tutulmuş, böylece nüfus artışı özendirilmeye çalışılmıştır.³

¹ Nuray ÖZDEMİR. “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Yol Vergisi”, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi. Cilt 32, Sayı 53. 2013. s. 213.

² Filiz GİRAY. *Maliye Tarihi*. Gözden Geçirilmiş 3. Baskı. Bursa 2010. s. 229.

³ Nuray ÖZDEMİR. *a.g.m.* s. 213.

Bütçenin yetersizliğinden dolayı verginin uygulanmasından vazgeçilememiş, ancak elde edilen gelir asıl amaç dışında, çoğu zaman eğitim gibi başka işlere harcanmıştır.⁴

II. Dünya Savaşı yıllarında vergi iki kat artırılmış, halkın ödeme gücünü oldukça zorlamış olup; çok partili hayata geçişle birlikte, tepkiler de dikkate alınarak 1952 yılında kaldırılmıştır.⁵

Aşağıda günümüz itibarıyla yeniden tartışılmaya başlanan yol vergisi açıklandığında görüleceği üzere geçmiş uygulamanın yeni düzenlemeyle amaç dışında benzerliği bulunmamaktadır. Geçmişteki uygulama, elde edilecek gelir açısından karayolları yapımında kullanılmak amacıyla dayanmaktadır. Yeni düzenlemeyle alınması öngörülen vergi de belediyelerin ulaşım, trafik alt ve üst yapı hizmetlerinde kullanılması amacıyla yöneliktir. Verginin diğer unsurları bakımından benzerlik bulunmamaktadır.

2- BAZI YABANCI ÜLKELERDE YOL VERGİSİ BENZERİ UYGULAMALAR

Ülkemizde yürürlüğe konulmaya hazırlanan “Yol ve Trafik Katkı Payı” ya da kısaca yol vergisi denilebilecek düzenlemelerin; bazı yabancı ülkelerde de yol kullanım vergisi, yol vergisi ruhsatı, yan ödemeler vergisi, taşıt kullanım vergisi, ka-

rayolu trafik sigortası vergisi, taşıt pulu, karayolu vergisi gibi adlarla uygulandığı görülmektedir.

Söz konusu uygulamalar CO₂ emisyonuna, nitrojen oksit yayımına, araçların değerine, motor gücüne, kullanım amacına, ağırlığına, yıl içindeki kilometre olarak kullanımına bağlı olarak yürütülmektedir.

Bu açıdan İngiltere, Fransa, Amerika Birleşik Devletleri, Norveç, Romanya, Rusya ve Azerbaycan’da yol vergisi benzeri uygulamalar ana hatlarıyla aşağıda açıklanacaktır.

2.1- İngiltere Uygulaması: Yol Kullanım Vergisi (Vehicle Excise Duty)

İngiltere’de yol vergisi benzeri bir düzenleme olarak yol kullanım vergisi (vehicle excise duty) uygulanmaktadır. İngiltere’de Araç Kullanım ve Kayıt Kanunu (Vehicle Excise and Registration Act) kapsamında kayıtlı olan yahut kayıtlı olmakla birlikte Birleşik Krallık’ta bir kamusal karayolunda kullanılan her araca yol vergisi uygulanmaktadır.⁶ Bu vergi İngiltere’de araçların hangi tarihte kaydoldukları, CO₂ emisyonu ve satış fiyatlarına göre değişiklik göstermektedir.

İngiltere’de 1 Nisan 2017’den günümüze kadar gelen süre içinde kayıtlı olan araçlarda yol vergisi şu şekilde uygulanmaktadır:

⁴ Nuray ÖZDEMİR. *a.g.m.* s. 213.

⁵ Nuray ÖZDEMİR. *a.g.m.* s. 213.

⁶ Vehicle Excise and Registration Act, Article, (1994), (1)/(a) and (1)/b.

Tablo 1: İngiltere’de 1 Nisan 2017’den Sonra Kayıt Olan Araçlarda Yol Vergisi

CO ₂ Emisyonu	Birinci Yıl Oranı	Standart Oran
0	0€	0€
1-50	10€	145€
51-75	25€	145€
76-90	110€	145€
91-100	130€	145€
101-110	150€	145€
111-130	170€	145€
131-150	210€	145€
151-170	530€	145€
171-190	855€	145€
191-225	1280€	145€
226-255	1815€	145€
255 üstü	2135€	145€

Kaynak: (<https://www.gov.uk/government/publications/vehicle-excise-duty/vehicle-excise-duty>). Erişim tarihi: 15 Mart 2020.

Aracın satış fiyatı 40.000 avrodan fazla ise söz konusu miktarlara ek olarak 5 yıl için 310 avro yol kullanım vergisi ödemesi yapılacaktır.⁷

1 Mart 2001 ve 31 Mart 2017 tarihleri arasında kaydedilmiş araçlar için ise yol vergisi miktarları şu şekilde uygulanmaktadır:

Tablo 2: İngiltere’de 1 Mart 2001-31 Mart 2017 Tarihleri Arasında Kaydedilmiş Araçlarda Yol Vergisi

CO ₂ Emisyonu g/km (vergi bandı)	Yıllık Oran
100’e kadar (A)	0€
101-110 (B)	20€
111-120 (C)	30€
121-130 (D)	125€
131-140 (E)	145€
141-150 (F)	160€
151-165 (G)	200€
166-175 (H)	235€
176-185 (I)	260€
186-200 (J)	300€
201-225 (K)	325€
226-255 (L)	555€
255 üstü	570€

Kaynak: (<https://www.carbuyer.co.uk/tips-and-advice/112227/uk-road-tax-rules-for-2020-explained>). Erişim tarihi: 15 Mart 2020.

⁷ (<https://www.gov.uk/government/publications/vehicle-excise-duty/vehicle-excise-duty>). Erişim tarihi: 15 Mart 2020.

1 Mart 2001 tarihinden önce kayıtlı olup 40 yaşını geçmemiş ve motoru 1549 CC'nin altında olan taşıtlar için 160 avroluk bir yol vergisi söz konusuyken daha büyük motorlar için bu miktar 265 avrodur. 1 Nisan 2017'den bu yana ise 40 yaş üstü araçlar hurda araç olarak değerlendirilmiş ve yol kullanım vergisinden muaf tutulmuştur.⁸

İngiltere'de uygulanan yol vergisi İngiliz hükümeti tarafından alınmaktadır.⁹ Bir diğer ifadeyle İngiltere'deki yol kullanım vergisi merkezi bir vergidir.

2.2- Fransa Uygulaması: Yol Vergisi Ruhsatı (Vignette)

Fransa'da ise yol vergisine benzer bir uygulama şu şekilde gerçekleştirilmektedir¹⁰:

- Fransa'da kayıtlı olan şahsi araçlar için *vignette* adı verilen taşıt pulu şeklindeki yol vergisi ruhsatı talep edilmemektedir. Bununla birlikte karavanlardan bu vergi alınmaktadır.
- Eğer işletme için kullanılan 3.5 tonun üzerinde bir araç varsa bunun vergilendirilmesi gerekmektedir.
- Üçten fazla araca sahip bir işletmede ise dördüncü, beşinci ve devam eden diğer araçlar için de vergi ödemesi gerekmektedir.

Fransa'da otoyollar özel işletmelere aittir¹¹. Dolayısıyla karavanlar için talep edilen taşıt pulunun özel işletmelerden satın alınması yoluyla devlete dolaylı olarak ödenen yol vergisi benzeri bir uygulamanın varlığından bahsedebilmek mümkündür.

2.3- Amerika Birleşik Devletleri Uygulaması: Ağır Taşıt Kullanım Vergisi

Amerika Birleşik Devletleri'nde ise yol vergisinin amacını çağrıştıran bir husus ağır taşıt kullanım vergisinde kendisini göstermektedir. Bu bağlamda ağır taşıt vergisine ilişkin hususlar şu şekilde özetlenebilir¹²:

- Gayrisafi vergilendirilebilir ağırlık 55.000 Pound'un¹³ altında ise ağır taşıt kullanım vergisi ödenmeyecektir. Söz konusu ağırlık 55.000-75.000 Pound arasında olduğunda 100 Dolar ve 55.000 Pound'un üzerindeki her 1.000 Pound için ayrıca 22 Dolar ağır taşıt kullanım vergisi ödenecektir. 75.000 Pound üzeri için ise 500 Dolar ağır taşıt kullanım vergisi ödenmektedir.
- Söz konusu vergiden muaf tutulan taşıtlar ise şunlardır: Yıllık 5000 milden daha az yol yapmış ticari araçlar; yıllık 7500 milden daha az yol yapmış tarım araçları; otoyol motorlu taşıtları olarak kabul edilmeyen araçlar-örneğin ulaşım dışındaki fonksiyonlar için hareketli taşıt, yol dışı ulaşım için özel olarak tasarlanmış araçlar, ulaşım dışı römorklar ve treylerler; kan toplamada yetkili olan kuruluşlarca kullanılan yetkili kan toplama araçları.

Ağır taşıt kullanım vergisi bir eyalet vergisidir.¹⁴ Dolayısıyla yol vergisini andırmakta olan ağır taşıt vergisinin yerel bir vergi olduğu ortaya çıkmaktadır.

⁸ (<https://www.carbuyer.co.uk/tips-and-advice/112227/uk-road-tax-rules-for-2020-explained>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.

⁹ Mustafa Göktuğ KAYA ve diğerleri. *Uluslararası Vergi Sistemi ve Denetim: Türkiye, ABD, İngiltere ve Diğer Ülkeler*. 2. Baskı. Atlas Akademik Basım Yayın Dağıtım. Ankara 2017. s. 117 ve 121.

¹⁰ (<https://www.justlanded.com/english/France/Articles/Travel-Leisure/Road-Tax-in-France>). Erişim tarihi: 15 Mart 2020.

¹¹ (<http://www.mfa.gov.tr/fransa.tr.mfa>). Erişim tarihi: 15 Mart 2020.

¹² (<https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/hvut/mod1/whatishvut.cfm>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.

¹³ 1 pound 0.45 kg.

¹⁴ (<https://www.fhwa.dot.gov/policy/091116/pdfs/fhwatri-fold.pdf>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.

2.4- Norveç Uygulaması: Karayolu Trafik Sigortası

Norveç'te uygulanan karayolu trafik sigortası vergisi de yol vergisine benzer bir uygulama örneği teşkil etmektedir. Söz konusu vergiye ilişkin aşağıda belirtilen hususlar dikkat çekmektedir¹⁵:

- Karayolu trafik sigortası vergisi, motorlu taşıtlar için zorunlu sorumluluk sigortası vergisidir. 1 Ocak 2018 tarihinden itibaren yıllık motorlu taşıtlar vergisi, karayolu trafik sigortası vergisi ile değiştirilmiştir.
- Vergi aynı zamanda Norveç Motor Sigortası Bürosu (TFF) tarafından toplanan sigortasız motorlu taşıtların cezalarını da içermektedir.
- Vergi ödeme yükümlülüğü, yerli tescilli motorlu taşıtlar için zorunlu sorumluluk sigortası (karayolu trafik sigortası) ile ilgili anlaşmaları kapsamaktadır.
- Vergi günlük olarak hesaplanmaktadır.

Norveç'te uygulanan karayolu trafik sigortası vergisi sigorta şirketleri tarafından toplanmakta¹⁶, sigorta şirketi vergiyi devlete ödemektedir.¹⁷ Bir diğer ifadeyle devlet adına vergiyi tahsil etme görevi Norveç'te sigorta şirketine verilmiştir ki bu da söz konusu verginin merkezi bir vergi olduğuna işaret etmektedir.

2.5- Romanya Uygulaması: Sürücü Taşıt Pulu (Rovinieta)

Romanya'da *rovinieta* olarak bilinen bir tür harç yoluyla yol vergisine benzer bir tahsilat söz konusudur. Romanya karayollarını kullanan herhangi bir sürücü taşıt pulu (rovinieta) olarak adlandırılan bir yol ücreti ödemek zorundadır. Söz konusu ücret A'dan H'ye kadar sıralanan araç kategorisine ve geçerlilik süresine göre değişmektedir. Geçerli bir Romen taşıt puluna sahip olmayan sürücüler 4.500 Romen Leyine kadar cezanın muhatabı olmaktadır.

A'dan H'ye olan kadar olan araç kategorilerinin kapsamı şu şekilde açıklanabilir.¹⁸ A kategorisi otomobilleri, B kategorisi azami ağırlığı 3.5 ton veya daha az olan nakliye araçlarını, C kategorisi ağırlığı 3.5 ton ile 7.5 ton arası nakliye araçlarını, D kategorisi ağırlığı 7.5 ton ile 12 ton arasındaki nakliye araçlarını, E kategorisi 12 ton veya daha ağır olan ve üçe kadar dingile sahip olan nakliye araçlarını, F kategorisi 12 ton veya daha ağır olan ve en az 4 dingile sahip olan nakliye araçlarını, G kategorisi 9-23 yolcu taşıma kapasitesine sahip araçları, H kategorisi 23'den fazla yolcu taşıma kapasitesine sahip araçları kapsamaktadır.

Araç kategorilerinin kapsamlarına göre, süresi itibariyle yol ücretleri avro olarak aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

¹⁵ (<https://www.skatteetaten.no/en/business-and-organisation/vat-and-duties/excise-duties/about-the-excise-duties/road-traffic-insurance/>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.

¹⁶ (<https://www.skatteetaten.no/en/person/duties/cars-and-other-vehicles/annual-motor-vehicle-tax-and-weight-based-motor-vehicle-tax/>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.

¹⁷ (<https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/skatte-og-avgifter/arsavgiften-legges-om-fra-2018/id2537116/>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.

¹⁸ (<https://www.rovinieta.ro/en/info/rovinieta-pret>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.

Tablo 3: Romanya’da Sürücü Taşıt Pulu Uygulamasında Araç Kategorileri ve Vergi Tutarı

KATEGORİ	1 GÜN	7 GÜN	30 GÜN	90 GÜN	12 AY
A	-	3	7	13	28
B	-	6	16	36	96
C	4	16	32	92	320
D	7	28	56	160	560
E	9	36	72	206	720
F	11	55	121	345	1210
G	4	20	52	120	320
H	7	35	91	210	560

Kaynak: (<https://www.roviniete.ro/en/info/roviniet-pret>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.

Rovignette adı verilen taşıt puluna ilişkin ücretler, Romanya’daki herhangi bir postanede, Romen Otomobil Kulübü’nde (ACR), benzin istasyonlarında kurulan birimlerde veya karayolları idaresine ait işletmelerde ödenebilmektedir.¹⁹ Bu da bir yol vergisinden ziyade bir yol harcının söz konusu olduğunu ve bu harcın da devlete ödendiğini; diğer bir ifadeyle merkezi bir uygulama olduğunu göstermektedir.

2.6- Rusya Uygulaması: Karayolu Kullanıcıları Vergisi (Tax On Road Users)

Rusya’da doğrudan karayolu kullanıcıları için yol vergisi olarak bir düzenlemeye yer verilmiştir. Bu bağlamda Rusya’da uygulanan vergiye ilişkin şu hususlar ifade edilebilir. Karayolu kullanıcıları vergisi (tax on road users) karayolu fon vergilerinden biri olup; Rusya’daki girişimcilik faaliyetlerinden (satışlar) üzerinden alınmaktadır ve satışı yapan şirket ise vergi oranı % 0.4 iken,

satışı yapan gerçek kişi tüccar ve tedarikçiler ise vergi oranı % 0.03’tür.²⁰

Rusya’da vergiler; federal vergiler, bölgesel vergiler ve yerel vergiler olmak üzere üçe ayrılmaktadır ve karayolu vergisi bölgesel vergiler sınıfına girmektedir.²¹ Diğer bir deyişle söz konusu verginin merkezi bir vergi olmadığı ifade edilebilir. Burada dikkati çeken bir başka husus ise karayolunun finansmanına ilişkin bu verginin satış üzerinden alınması; yani KDV uygulamasına benzemesidir.

2.7- Azerbaycan Uygulaması: Yol Vergisi

Sovyet sisteminden ayrılan bir ülke olarak köklü değişiklikler yapma ihtiyacı duyan Azerbaycan’ın vergileme kapsamında giriştiği faaliyetlerden biri de 1996 yılında yol vergisini yürürlüğe koymasındır.²² Azerbaycan’da bu verginin konusunu ülkenin arazisi içinde bulunan yabancı devletlerin ve şahısların mülkiyeti ile kullanımındaki araçlar oluşturmaktadır.²³

¹⁹ (<http://www.mfa.gov.tr/romanya.tr.mfa>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.

²⁰ USA International Business Publications. *Russia- Taxation Laws and Regulations Handbook..* Global Investment Center. USA. 2011. s. 39.

²¹ Alexei M. LAVROV ve diğerleri. *The Fiscal Structure of the Russian Federation*, Translated by James E. Walker. East West Institute, USA 2001. s. 40.

²² Ayaz ŞAMİLLİ. “Azerbaycan Vergi Sistemindeki Sorunlar ve Vergileme İlkeleri Açısından Vergi Sisteminin Değerlendirilmesi”. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. Cilt 4, Sayı 9. 2017. s. 77.

²³ Vüsal HASANOV. *Azerbaycan Vergi Sistemi: Sorunlar ve Çözüm Önerileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul 2009. s. 85.

Azerbaycan'da yol vergisi otomobiller için motor kapasitesi ve ülkede kalma zamanına bağlı olarak, otobüsler için ülkede kaldığı süre ve koltuk sayısına bağlı olarak ve kamyon, treyler gibi araçlar için dingil sayısına ve ülkede kaldığı süreye bağlı olarak alınmaktadır.²⁴

Azerbaycan'da yol vergisi devlet tarafından tahsil edilmektedir.²⁵ Bu bağlamda söz konusu vergi Azerbaycan için merkezi nitelikte bir vergidir.

3- ÜLKEMİZDE KANUN TEKLİFİNDE YER ALAN DÜZENLEME ÜZERİNDE DEĞERLENDİRMELER

Yol vergisi benzeri düzenlemeler bazı yabancı ülkelerde de günümüz itibariyle uygulanmaktadır. Bu uygulamalardan dikkat çekenler yukarıda açıklanmıştır. Ülkemize gündeme gelen düzenlemenin de söz konusu uygulamalarla benzer yönleri bulunmaktadır.

3.1- Kanun Teklifinde Yer Alan Düzenleme

"5393 sayılı Belediye Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun" teklifinin 18. maddesiyle 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu'na mükerrer 97. maddeden sonra gelmek üzere eklenmesi gündemde olan "Yol ve Trafik Katkı Payı" başlıklı 97/A maddesi aşağıdaki gibidir.

"Yol ve trafik katkı payı

Madde 97/A- 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu uyarınca tahakkuk eden Motorlu Taşıtlar Vergisinin %10'u oranında, belediyelerin ulaşım, trafik alt ve üst yapı hizmetlerinde kullanılmak üzere Yol ve Trafik Katkı Payı tahakkuk ettirilir ve Hazine ve Maliye Bakanlığınca motorlu taşıtlar vergisi ile birlikte tahsil edilir.

Büyükşehir olan illerden toplanan bu paylar havuza alınarak %40'ının %90'ı nüfus ve %10'u

yüzölçümü kriterleri esas alınarak Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından büyükşehir olan illerdeki büyükşehir belediyelerine tahsili takip eden ayın sonuna kadar gönderilir. Kalan %60'lık pay aynı süre içinde %90'ı nüfus ve %10'u yüzölçümü kriterleri esas alınarak büyükşehirlerdeki ilçe belediyelerine en geç onbeş gün içinde dağıtılmak üzere İller Bankasına aktarılır. Diğer illerde toplanan paylar, her bir il için o ildeki belediyelerin nüfuslarına göre dağıtılmak üzere aktarımın yapıldığı ayın sonuna kadar İller Bankasına gönderilir. İller Bankası bu payları en geç onbeş gün içinde ilgili belediyelere gönderir.

Cumhurbaşkanı birinci fıkrada yer alan oranı yüzde bire kadar indirmeye, iki katına kadar artırmaya yetkilidir."

Hüküm incelendiğinde verginin amacının belediyelerin ulaşım, trafik alt ve üst yapı hizmetlerinde kullanılmak üzere gelir sağlamak olduğu görülmektedir.

Verginin mükellefleri, motorlu taşıtlar vergisi mükellefleridir. Verginin matrahı ise motorlu taşıtlar vergisi olmaktadır. Verginin oranı da motorlu taşıtlar vergisinin %10'u olarak ifade edilebilir.

Yol ve Trafik Katkı Payı, Hazine ve Maliye Bakanlığınca motorlu taşıtlar vergisi ile birlikte tahsil edilecektir.

Vergi hasılatının dağılımı incelendiğinde; büyükşehir olan illerden toplanan bu payların havuza alınarak %40'ının %90'lık kısmının nüfus ve %10'luk kısmının yüzölçümü kriterleri esas alınarak Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından büyükşehir olan illerdeki büyükşehir belediyelerine gönderileceği; kalan %60'ının ise %90'lık kısmının nüfus ve %10'luk kısmının yüzölçümü kriterleri esas alınarak büyükşehirlerdeki ilçe belediyelerine dağıtılacağı görülmektedir. Diğer

²⁴ Azerbaycan Vergi Kanunu (1996). (<https://www.taxes.gov.az/az/page/ar-vergi-mecellesi>). Erişim tarihi: 17 Mart 2020.

²⁵ Hakan AY ve Geray MUSAYEV. "Piyasa Ekonomisine Geçiş Sürecinde Azerbaycan Vergi Sistemindeki Gelişmeler ve Vergi Gelirlerinin Kamu Hizmetlerinin Finansmanındaki Yeri". Finans Politik & Ekonomik Yorumlar. Cilt 44. Sayı 508. 2007. s. 47.

illerde toplanan paylar ise, her bir il için o ildeki belediyelerin nüfuslarına göre dağıtılacaktır.

Ayrıca Cumhurbaşkanı %10'luk vergi oranını %1'e kadar indirmeye, iki katına kadar artırmaya yetkili kılınmıştır.

3.2- Yol Vergisinden Elde Edilebilecek Hasılat

Yukarıda açıklandığı üzere yol ve trafik katkı

payının (yol vergisinin) motorlu taşıtlar vergisinin %10'u oranında uygulanması hükmüne bağlanmış-
tır. Dolayısıyla motorlu taşıtlar vergisinin onda biri kadar gelir elde edilebilecektir. Son yıllarda yıllar itibarıyla genel bütçe gelirleri tahsilatı için-
de motorlu taşıtlar vergisi (MTV) hasılatı ve bunun payı ile toplam vergi gelirleri tahsilatı içindeki pa-
yı aşağıdaki gibidir.

Tablo 4: Ülkemizde 2013-2018 Yıllarında MTV Hasılatının Gelişimi

YILLAR / MTV HASILATI	2013	2014	2015	2016	2017	2018
MTV Hasılatı (bin TL)*	7.397.824	7.834.252	8.984.030	10.029.095	10.860.173	12.887.066
MTV'nin genel bütçe gelirleri tahsilatı içindeki payı (%)**	1,8	1,8	1,8	1,7	1,6	1,6
MTV'nin vergi gelirleri tahsilatı içindeki payı (%)***	2,1	2,0	2,0	2,0	1,8	1,8

Kaynak: * TC Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. 2020 Yılı Bütçe Gerekçesi, (www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2020/02/2020-Yili-Butce-Gerekcesi.pdf). Ankara Ekim 2019. s. 18.

** TC Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. 2020 Yılı Bütçe Gerekçesi. s. 19.

*** TC Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. 2020 Yılı Bütçe Gerekçesi. s. 21.

Tablo incelendiğinde görülebileceği üzere 2018 yılı itibarıyla MTV tahsilatı 12.887.066.000 TL'dir. Bunun genel bütçe gelirleri tahsilatı içindeki payı %1,6 iken, vergi gelirleri tahsilatı içindeki payı ise %1,8'dir. Dolayısıyla 2018 yılında yol vergisi uygulanmış olsaydı 1.288.706.600 TL hasılat elde edilebileceği ifade edilebilir.

Oranlar açısından bakıldığında daha doğru sonuçlara ulaşılacağı dikkate alındığında yol vergisinden beklenen hasılatın, genel bütçe gelirleri tahsilatı içindeki payının %0,16, vergi gelirleri tahsilatı içindeki payının ise %0,18 olacağı görülmektedir.

Devlet bütçesi açısından değerlendirildiğinde

çok küçük bir pay olarak görünen vergi, vatandaşlar açısından yeni bir yük anlamına gelmektedir. Dolayısıyla şimdiden önemli tepkilerle karşılanmaktadır.²⁶

Ülkemizde motorlu araç sahipleri zaten çok sayıda vergi ya da benzeri yükler altındadır. MTV'nin yanı sıra, trafik sigortası gibi yükler söz konusu olmaktadır. Yine ülkemizde zaten otoyolların ve köprü geçişlerinin bir kısmı ücretlidir.

Vergi tüm araç sahiplerine ve özellikle taşımacılık sektöründe faaliyette bulunanlara getireceği yük açısından dikkat çekmekte, ekonominin geliştiği nokta bakımından anlamlı (!) görünmektedir.²⁷

²⁶ Bkz. Önder ALGEDİK. "Yol Vergisi: Belediyeler İçin Bir Test". (https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2020/02/07/yol-vergisi-belediyeler-icin-bir-test/). 7 Şubat 2020. Erişim tarihi: 14 Mart 2020. (https://www.sozcu.com.tr/2020/ekonomi/yol-vergisine-dava-acmaya-hazirlaniyorlar-5607073/). Erişim tarihi: 14 Mart 2020.

²⁷ Sabri ARPAÇ. "Yol Vergisi Yolda...". (https://www.gercekgundem.com/yazarlar/sabri-arpac/1832/yol-vergisi-yolda). 3 Şubat 2020. Erişim tarihi: 14 Mart 2020.

3.3- Yol Vergisi ve Bazı Vergileme İlkeleri

Vergi, maliye teorisi açısından incelendiğinde de temel vergileme ilkeleri bakımından tartışmalara açık görünmektedir. Zira elde edilecek hasılat açısından böyle bir düzenlemeye gerek olup olmadığı tartışılabilir. Elde edilecek hasılat verginin verimliliği ilkesi gereğince tartışılabilir. Öte yandan her yeni düzenleme vergi sisteminin daha da karmaşık bir hal almasına neden olmakta, vergi sisteminin basitliği ilkesi açısından olumsuzluklar taşımaktadır.

Yine merkezi yönetim tarafından tahsil edilen bir vergi olan MTV' ye bu şekilde eklenmesi yerel yönetimlere tahsis edilen bir vergi uygulanması tartışmalara açık görünmektedir. Bu açıdan son dönemde karşılaştığımız değerli konut vergisinde de tersine bir yaklaşım sergilendiği dikkat çekmektedir.

Ayrıca vergi iyi planlanmış bir vergi görünümü arz etmemektedir. Yabancı ülke uygulamaları incelendiğinde çevre kirliliği açısından böyle bir verginin uygulandığı, şahsi kullanımlarda bu tür verginin uygulandığı, motorlu araçların yaşı itibarıyla böyle bir verginin uygulandığı, yine motorlu araçların ağırlıkları itibarıyla uygulamaya yön verilen ülkeler olduğu görülmektedir.

Buna ek olarak, 14.05.2015 tarih ve 29355 sayılı Resmi Gazete' de yayımlanan "Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları" "A.3. Sigortanın Kapsamı" başlıklı kısımda "Sigortacı, poliçede tanımlanan motorlu aracın işletilmesi sırasında... bir şeyin zarara uğramasına sebebiyet vermiş olmasından dolayı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa göre sigortalıya düşen hukuki sorumluluk çerçevesinde bu Genel Şartlarda içeriği belirlenmiş tazminatlarla ilişkin talepleri, kaza tarihi itibarıyla geçerli zorunlu sigorta limitleri dahilinde karşılamakla yükümlüdür" hükmü uyarınca karayollarında meydana gelecek bir kazada karayollarıyla ilgili bir zarar ortaya çıktığında, söz konusu zarar trafik sigortasından karşılanabilmektedir. Bu anlamda MTV üzerinden alınacak bir yol vergisi mükerrer ödemeye sebep olacaktır.

Dolayısıyla ülkemizde de her ne kadar motorlu taşıtlar vergisinde benzer kriterlerin dikkate alındığı ifade edilebilirse de yabancı ülke uygulamaları incelenerek uygulamaya yön verilebilir.

4- YOL VERGİSİ UYGULAMASINA YÖNELİK ÖNERİLER

Yabancı ülke uygulamaları ve ülkemiz gerçekleri birlikte dikkate alındığında yol vergisi açısından aşağıdaki önerilerde bulunulabilir.

Her şeyden önce vergi uygulamasında geriye yürüme tartışmaları düşünülerek yol vergisinin 1 Ocak 2021 tarihinden sonra kayıt ve tescil edilen motorlu taşıtlara yönelik uygulanması yoluna gidilebilir.

Vergi uygulamasında mali amacın yanı sıra, mali olmayan amaçlar da dikkate alınarak CO₂ emisyonuna bağlı olarak vergi uygulanabilir. Yine benzeri bir yaklaşımla daha yüksek düzeylerde nitrojen oksit yayan araçları satın almaktan vazgeçirmek amacıyla uygulanabilir.

Vergilemede ödeme gücü esasında hareketle değeri belli bir tutarı aşan araçlardan vergi alınması, bu tutarın altındaki araçların vergi dışında tutulması yoluna gidilebilir.

Aracın değeri ya da tescil tarihi kriteri dikkate alınabileceği gibi; aracın ağırlığına göre belli bir noktadan itibaren vergi kapsamına alınması yoluna gidilebilir.

Ülkemizde motorlu taşıtlar servetin bir kriteri olarak vergisi ele alınmakta ve MTV bu çerçevede uygulanmaktadır. Bu açıdan motor gücü belli bir düzeyin altındaki araçlardan vergi alınmayabilir.

Şahsi amaçlı kullanılan araçlardan ya da örneğin ticari amaçlı kullanılan araçlardan vergi alınması ya da birinin vergisinin daha düşük olması yönünde düzenleme yapılabilir. Bu açıdan özellikle şehir içi ya da şehirlerarası kullanım dikkate alınarak vergi uygulanmasına yön verilebilir.

Yol vergisinin taşıtların özellikle yol kullanımına ve neden olacağı çevre kirliliğine bağlı olarak uygulanması ve bu çerçevede yıl içinde belli bir kilometreden fazla kullanılan taşıtlardan vergi alın-

ması yoluna gidilebilir. Bu açıdan araçların muayenesi sırasında kilometre kontrolleri de yapılabilir.

Kişinin ya da daha doğru bir yaklaşımla aile biriminin ya da işletmelerin ihtiyaçları dikkate alınarak birden fazla aracı olanlardan vergi alınması yoluna gidilebilir. Bu yaklaşımdan hareketle taşıt sayısına bağlı olarak verginin artırılması söz konusu olabilir.

Taşıtların ağırlıkları ya da yolcu taşıma kapasiteleri dikkate alınarak vergi uygulanması yoluna gidilerek daha ağır olan taşıtlardan ve yolcu taşıma kapasitesi daha fazla olan taşıtlardan daha yüksek vergi alınabilir.

Yabancı taşıtlardan ülkemizde kalma süresi-ne bağlı olarak vergi alınması yoluna gidilebilir.

Öte yandan belli bir yaştan üstündeki araçlar hurda araç niteliğinde değerlendirilerek ya da daha eski taşıtlar antika/klasik olma nitelikleri dikkate alınarak vergi dışında bırakılabilir.

Tarım araçları, otoyol motorlu taşıtları kapsamına girmeyen taşıtlar, ulaşım dışındaki fonksiyonlar için kullanılan taşıtlar, römorklar vb., sosyal ve sağlık amaçlı kullanılan taşıtlar (kan toplama araçları gibi) vergi dışında bırakılabilir.

SONUÇ

Yol vergisi ilk olarak Osmanlı Döneminde uygulanmış ve Cumhuriyet'e bir anlamda miras olan bu vergi 1952 yılına kadar sürdürülmüştür. Verginin amacı, karayolu çalışmalarını finanse etmek olsa da farklı amaçlarla uygulandığı görülmüştür. Günümüz itibarıyla gündeme gelen "Yol ve Trafik Katkı Payı" da belediyelerin ulaşım, trafik alt ve üst yapı hizmetlerinde kullanılmak üzere gelir yaratmak amaçlarına dayandırılmaktadır.

Kısaca yol vergisi olarak ifade ettiğimiz düzenlemeye benzer uygulamalara bazı yabancı ülkelerde de yer verilmektedir. Bu açıdan yabancı ülke uygulamalarında CO₂ emisyonu, nitrojen oksit yayımı, araçların değeri, motor gücü, kullanım amacı, ağırlığı, yıl içindeki kullanım miktarı gibi kriterler dikkate alınmaktadır.

Ülkemizde yürürlüğe konulması gündeme

gelen yol vergisi, MTV'nin %10'u oranında uygulanacaktır. Bu haliyle MTV'de dikkate alınan ve yabancı ülke uygulamalarında karşılaşılan kriterlerden bazılarının doğrudan dikkate alınmış olduğu savunulabilirse de teknik açıdan ve vergileme ilkeleri açısından bazı sorunlar ortaya çıkmaktadır.

Öncelikle 2020 yılında uygulanacak MTV tutarlarının yeniden değerlendirme oranında artırılması imkanı varken yeniden değerlendirme oranının yarısı kadar artırılması yoluna gidilirken, MTV'nin %10'u kadar hasılat sağlayacak bir vergiye ihtiyaç olup olmadığı tartışılabilir. Zira bu şekilde önemli bir tepkiyle karşılaşılması muhtemel görülmektedir. Ülkemizde motorlu taşıtlara yönelik çok sayıda mali yükün yanında otoyolların ve köprü geçişlerinin bir kısmının ücretli olduğu da göz ardı edilmemelidir.

Yol vergisinin vergilemede verimlilik ve basitlik ilkeleri gibi ilkeler açısından sorunlara yol açabilir nitelikte olduğu; merkezi yönetim tarafından tahsil edilen MTV'ye ekleme yapılarak yerel yönetimlere tahsis edilmesi de tartışmalara açıktır.

Ülkemizde ekonomik koşullar böyle bir verginin uygulanmasını gerektiriyorsa, vergi iyi planlanmalı, daha başlangıçta tartışmaların önü kapatılmalıdır. Bu açıdan belli bir tarihten sonra kayıt ve tescil edilen motorlu taşıtlara yönelik olması, çevreye duyarlılığın dikkate alınması, ödeme gücünün göz önünde bulundurulması (değeri belli bir tutarı aşan araçlardan vergi almak, aracın ağırlığına göre vergi kapsamına almak, motor gücüne göre vergi almak, yıl içinde belli bir kilometreden fazla kullanılan taşıtlardan vergi almak gibi), kullanım amaçlarının dikkate alınması, kişisel ve/veya aile ve işletme ihtiyaçlarına göre uygulamaya yön verilmesi yoluna gidilebilir.

KAYNAKÇA

- ALGEDİK, Ö. "Yol Vergisi: Belediyeler İçin Bir Test". (<https://www.gazeteduvar.com.tr/yazarlar/2020/02/07/yol-vergisi-beledi->

- yeler-icin-bir-test/). 7 Şubat 2020. Erişim tarihi: 14 Mart 2020.
- ARPAÇ, S. "Yol Vergisi Yolda...". (<https://www.gercekgundem.com/yazarlar/sabri-arpac/1832/yol-vergisi-yolda>). 3 Şubat 2020. Erişim tarihi: 14 Mart 2020.
 - AY, H. ve MUSAYEV, G. (2007). "Piyasa Ekonomisine Geçiş Sürecinde Azerbaycan Vergi Sistemindeki Gelişmeler ve Vergi Gelirlerinin Kamu Hizmetlerinin Finansmanındaki Yeri". Finans Politik & Ekonomik Yorumlar. Cilt 44. Sayı 508.
 - Azerbaycan Vergi Kanunu. (<https://www.taxes.gov.az/az/page/ar-vergi-mecellesi>). Erişim tarihi: 17 Mart 2020.
 - GİRAY, F. (2010). *Maliye Tarihi*, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı. Ezgi Kitabevi. Bursa.
 - HASANOV, V. (2009). *Azerbaycan Vergi Sistemi: Sorunlar ve Çözüm Önerileri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul.
 - (<http://www.mfa.gov.tr/fransa.tr.mfa>). Erişim tarihi: 15 Mart 2020.
 - (<http://www.mfa.gov.tr/romanya.tr.mfa>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.
 - (<https://www.carbuyer.co.uk/tips-and-advice/112227/uk-road-tax-rules-for-2020-explained>). Erişim tarihi: 15 Mart 2020.
 - (<https://www.fhwa.dot.gov/policy/091116/pdfs/fhwatri-fold.pdf>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.
 - (<https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/hvut/mod1/whatishvut.cfm>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.
 - (<https://www.gov.uk/government/publications/vehicle-excise-duty/vehicle-excise-duty>). Erişim tarihi: 15 Mart 2020.
 - (<https://www.justlanded.com/english/France/Articles/Travel-Leisure/Road-Tax-in-France>). Erişim tarihi: 15 Mart 2020.
 - (<https://www.regjeringen.no/no/tema/okonomi-og-budsjett/skatte-og-avgifter/arsavgiften-legges-om-fra-2018/id2537116/>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.
 - (<https://www.roviniete.ro/en/info/rovinie-ta-pret>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.
 - (<https://www.skatteetaten.no/en/business-and-organisation/vat-and-duties/excise-duties/about-the-excise-duties/road-traffic-insurance/>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.
 - (<https://www.skatteetaten.no/en/person/duties/cars-and-other-vehicles/annual-motor-vehicle-tax-and-weight-based-motor-vehicle-tax/>). Erişim tarihi: 16 Mart 2020.
 - KAYA M. G., İLİK H. K. ve TÜRKMEN H. (2017). *Uluslararası Vergi Sistemi ve Dene-tim: Türkiye, ABD, İngiltere ve Diğer Ülkeler*. 2. Baskı. Atlas Akademik Basım Yayın Dağıtım. Ankara.
 - LAVROV A. M., MAKUSHKIN A. G., BOGDANOV L. N., REUS A. G., KLİMANOV V. V., KUZNETSOV O. V., KOLOMNETS A. L. ve SHUVALOV V. A. (2001). *The Fiscal Structure of Russian Federation*. Translated by James E. Walker. East West Institute. USA.
 - ÖZDEMİR, N. (2013). "Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Yol Vergisi". Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi. Cilt 32. Sayı 53.
 - ŞAMİLLİ, A. (2017). "Azerbaycan Vergi Sistemindeki Sorunlar ve Vergileme İlkeleri Açısından Vergi Sisteminin Değerlendirilmesi". Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi. Cilt 4. Sayı 9.
 - USA International Business Publications. (2011). *Russia- Taxation Laws and Regulations Handbook*. Global Investment Center. USA.
 - Vehicle Excise and Registration Act. (1994). Article (1)/(a) and (1)/(b).