

Yerel Yönetimlerin Finansman Sorunlarının Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi

Ahmet ULUSOY
aulusoy@ktu.edu.tr

Tekin AKDEMİR
takdemir@erciyes.edu.tr

Motor Vehicles Tax Proposal for the Solution of Financial Problems of Local Governments

Abstract

The last 30 years in the field of financial management reforms, the overall functioning of public administration in a restructuring context are discussed in many developing countries. In this reorganization, arrangements to strengthen the financial structure of local governments have been limited and these authorities experienced imbalance of income and expenditure. During this period, because of the increasing demand for local services, the growing financial need of local government has not been met. Aim of this study is analyzing fiscal importance of taxes on motor vehicles and evaluating the rationality of assignment of local governments.

Keywords : Local Taxation, Motor Vehicles Tax, Local Motor Vehicle Tax, Financing Of Local Governments.

JEL Classification Codes : H70, H71, H77.

Özet

Son 30 yılda gelişmekte olan birçok ülkede mali yönetim alanında yürütülen reformlar, kamu yönetiminin genel işleyişinin yeniden yapılandırıldığı bir çerçevede ele alınmıştır. Bu yeni yapılanmada; yerel yönetimlere bir takım görevler tahsis edilirken bu idarelerin mali yapısını güçlendirmeye yönelik düzenlemeler sınırlı kalmış ve anılan idareler gelir gider dengesizliği sorunu yaşamışlardır. Bu dönemde, her geçen gün artan yerel hizmet talebi nedeniyle yerel yönetimlerin artan finansman ihtiyacı yeterince karşılanamamıştır. Bu çalışmanın amacı, motorlu taşıtlar vergisinin mali önemini analiz ederek, bu verginin yerel yönetimlere tahsisinin rasyonelliğini değerlendirmektir.

Anahtar Sözcükler : Yerel Vergileme, Motorlu Taşıtlar Vergisi, Yerel Motorlu Taşıtlar Vergisi, Yerel Yönetimlerin Finansmanı.

Acknowledgement

This paper was presented in the “4th Forum on Financial Management of Local Governments” which was held by Hacettepe University, Undersecretary of Treasury and Union of Municipalities of Turkey, on November 26-27, 2011.

Beyan

Bu çalışma Hacettepe Üniversitesi, Hazine Müsteşarlığı ve Türkiye Belediyeler Birliği tarafından 26–27 Kasım 2011 tarihinde gerçekleştirilen “IV. Yerel Yönetimlerin Mali Yönetimi Forumu”nda tebliğ olarak sunulmuştur.

1. Giriş

Küreselleşme ve neoliberal politikaların etkisini her alanda hissettirdiği günümüzde, ekonomik, sosyal ve kültürel alandaki gelişmeler; yerel yönetimlere bir taraftan yeni görevler yüklerken, diğer taraftan yerel özerkliği zedeleyen ve yerel yönetimlerin gelirlerinin aşınması yönünde gelişmelere neden olmuştur (Akdemir, 2011: 360- 361). Özellikle geride bıraktığımız yıllarda dünya çapında hızlı bir kentleşme ve kentsel nüfus artışı yaşanması; yerel yönetimlerin üstlendikleri ya da yerel toplulukların talep ettikleri hizmetlerin hem sayı ve tür olarak artmasına hem de bu hizmetlerin teknik içeriklerinin değişmesine neden olmuştur. Bu durum yerel hizmet sunumunda nitelik ve nicelik yönünden yetersizliklere yol açmıştır.

Bugün birçok ülkede olduğu gibi, Türkiye’de de yerel hizmetlerin yetersiz sunumunun en önemli nedenlerinden biri finansman eksikliğidir. 1980 sonrası dönemde yerel yönetimlerin gelir kaynaklarını iyileştirmeye yönelik düzenlemeler bu idarelerin gelirlerinde bir artış sağlamakla birlikte, yapılan düzenlemeler yönetimler arası transferlere dayalı bir finansman yapısı ortaya çıkarmıştır. Bu durum, yerel yönetimler özerklik şartında öngörülen düzenlemelere de zıtlık teşkil etmiştir. Oysa yerel yönetimlerle ilgili literatürde, yerel yönetimlerin öz gelirlerinin artırılması; bu idarelerin finansman yetersizliği sorununu gidermenin yanı sıra yerel hizmet sunumunda niteliksel ve niceliksel iyileşmeleri sağlamanın da bir aracı olarak görülmektedir. Bu çalışmada yerel yönetimlerin finansman sorununun çözümünde motorlu taşıtlar vergisi önerisi değerlendirilecek ve yerel motorlu taşıtlar vergisinin etkinliği üzerinde durulacaktır.

Motorlu taşıtlar vergisi (MTV) pek çok ülkede yaygın olarak uygulama şansı bulan bir vergidir. Bugün dünya genelinde yaşanan refah artışıyla birlikte, motorlu taşıt kullanımı giderek artmakta, motorlu taşıt sahipleri belediyelere; yolların, park alanlarının, köprülerin ve alt geçitlerin yapım, bakım ve onarımı açısından önemli maliyetler yüklemektedir. Bu verginin yerel yönetimlere bırakılması ile motorlu taşıt kullanımı ile belediyelere yüklenen maliyetlerin karşılanması mümkün olabilecektir. (Çetinkaya ve Demirbaş, 2010: 15).

Motorlu taşıt kullanımının giderek yaygınlaşması, yerel yönetimler için bu alandan elde edilebilecek önemli bir vergi potansiyeli ortaya çıkarmaktadır. Her geçen gün artan taşıt sayısı, verginin tahsilinin kolaylığı ve ekonomik değişimlerden fazla etkilenmemesi bu vergiyi yerel yönetimler için yönetilmesi kolay bir vergi haline getirmektedir. Ayrıca, MTV motorlu taşıt kullanımının ortaya çıkardığı kalabalıklaşma maliyetlerini gidermede ve çevre kirliliği ile mücadelede önemli bir araçtır. MTV’nin yerel yönetimlere bırakılması, taşıt kullanımı dolayısıyla ortaya çıkan maliyetleri karşılayabilme olanağı doğurmaktadır. Motorlu taşıtların kayıt ve tescilinin il sınırları içerisinde gerçekleşmesi bu verginin yerel yönetimler tarafından kolaylıkla kavranabilmesine ve

yönetilebilmesine olanak tanıyacaktır. Bu kapsamda yerel yönetimlerin kaynak ihtiyacı sorununu çözmeye MTV'den elde edilen gelirlerin bu idarelere bırakılmasının doğru bir yaklaşım olduğu söylenebilir.

“Yerel Yönetimlerin Finansman Sorunlarının Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi” adlı bu çalışmada öncelikle MTV'nin dünyadaki uygulamaları hakkında kısa açıklamalara yer verilmiş, daha sonra MTV'nin yerel yönetimlere bırakılma gerekçeleri ile dünyada motorlu taşıtlar vergilemesindeki yerel uygulamalar değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmelerden sonra, söz konusu verginin yerel yönetimlere bırakılmasının vergileme ilkeleri açısından değerlendirilmesi yapılarak, MTV'den elde edilebilecek gelirin yerel yönetimlerin finansman sorunlarının çözümünde yeterliliği incelenmiştir. Çalışma sonucu ve öneriler ile tamamlanmıştır.

2. Dünyada Motorlu Taşıtlar Vergisi

MTV, motorlu taşıta sahip olmanın ödeme gücünün bir göstergesi olarak kabul edildiği, objektif nitelikte özel bir servet vergisidir. Pek çok ülkede yaygın olarak uygulama şansı bulan bu vergi; ulaşım, sağlık, çevre ve enerji politikalarından önemli ölçüde etkilenmektedir. Öyle ki, motorlu taşıta sahip olanlardan aracın değerine paralel olarak alındığında bir servet vergisi özelliğine sahiptir. Çevre kirliliğine neden olan araçlardan daha yüksek vergi alınması yönüyle çevre politikasının önemli bir aracı iken, verginin CO2 salınımına bağlı olarak düzenlenebilmesi yönüyle de sağlık politikasının önemli bir aracıdır (Bozdoğanoglu, 2008: 1–2). Bu vergi, enerji tasarrufunu sağlama ve belirli yakıtların tüketimini teşvik etme amacıyla kullanılabilirdiği gibi, ulaşımın karayolundan demiryoluna ya da özel taşımacılıktan kamu taşımacılığına yönlendirmesi amacıyla da kullanılabilir (Hamzaçebi, 2003: 3–4).

Gelişmiş ve gelişmekte olan bir çok ülkede uygulama şansı bulan MTV'nin; motorlu taşıtların satın alınması, motorlu araçlara sahip olunması, yol kullanımı, motorlu taşıtların taşıdığı mala bağlı olarak değişen uygulamalarına rastlanabilmektedir. MTV'nin matrahının belirlenmesi konusunda, tüm ülkelerde geçerli tek bir kriteri ortaya koymak güçtür. Ülkelerin refah düzeyi, bu verginin amacına etki edebilmektedir. Ödenecek MTV tutarının bulunmasında; araçların motor gücü, silindir kapasitesi, yaşı, ağırlığı, aracın bulunduğu bölge, kullandığı yakıt türü ve CO2 salınımı gibi ölçüler göz önünde bulundurulmaktadır (SEPA, 2000: 14–15).

Tablo: 1
AB Üyesi Ülkelerde Motorlu Taşıtlar Vergisinin Tarifesinde Esas Alınan Değerler

Ülke adı	Binek Araçlar	Ticari Araçlar
Avusturya	Kilowatt	Ağırlık
Belçika + Romanya	Silindir kapasitesi	Ağırlık, aks sayısı
Bulgaristan	Kilowatt	Ağırlık, aks sayısı
Güney Kıbrıs + Malta	Silindir kapasitesi, CO2emisyonu	v.y.
Çek Cum. + Slovakya	-	Ağırlık, aks sayısı
Almanya	CO2 emisyonu	Ağırlık, eksoz emisyonu, gürültü
Danimarka	Yakıt (benzin) tüketimi, ağırlık	Ağırlık
Estonya + Fransa	-	Ağırlık, aks sayısı, süspansiyon
İspanya	Motor gücü	Taşıma kapasitesi
Finlandiya	Ağırlık, yanma zamanı	Ağırlık, aks sayısı
Yunanistan	Silindir kapasitesi, yaş	Taşıma kapasitesi
Macaristan + Letonya	Ağırlık	Ağırlık
İrlanda	CO2 emisyonu	Ağırlık
İtalya	Kilowatt, eksoz emisyonu	Taşıma kapasitesi (<12t), Toplam ağırlık (≥12t) Toplam ağırlık≥12 t)
Lüksemburg	CO2 emisyonu	Ağırlık, aks sayısı
Hollanda	Ağırlık, bölge	Ağırlık
Portekiz	Silindir kapasitesi, CO2 emisyonu	Ağırlık, aks sayısı, süspansiyon
İsveç	CO2 emisyonu, ağırlık	Ağırlık, aks sayısı, eksoz emisyonu
İngiltere	Silindir kapasitesi, CO2 emisyonu	Ağırlık, aks sayısı, eksoz emisyonu

Kaynak: ACEA, 2010: 3.

Tablo 1’de AB üyesi ülkelerde MTV’nin tarifesinde esas alınan kriterler gösterilmiştir. Tabloda yer alan ülkelerden **Almanya**’da 1 Temmuz 2009 itibarıyla kayıtlı otomobiller için yıllık MTV, CO2 salımına dayalı olarak alınmaktadır. Kilometrede 120 gramın altında emisyon salan araçların vergiden muaf olduğu bu ülkede (2012–13 110 gr / km, daha sonra 95 gr/km olarak uygulanacaktır), ödenecek vergi gr/km başına 2 Euro’dur. CO2 salımına göre ödenen bu verginin yanı sıra; benzinli araçlarda her 100 cm³ motor silindir hacmi başına 2 Euro, dizel araçlarda ise 9 Euro vergi alınmaktadır. Bu vergi 120 gramın altında CO2 salımına yol açan araçlar için de geçerlidir (ACEA, 2010: 1-3.; VDIK, 2010).

Belçika’da MTV’nin matrahı; aracın motor gücü, silindir kapasitesi ve izin verilen maksimum ağırlığına bağlı olarak değişmektedir. Vergi, binek otomobilleri (elektrikli olanlar hariç) ve minibüslerde aracın motor gücüne bağlı olarak alınırken, otobüslerden ise bir birim motor gücü başına minimum 4,44 Euro’dan başlayan ve motor gücüne bağlı olarak değişen oranlarda alınmaktadır. Motor silindir hacmi 250 cc’nin üzerinde olan motosikletlerden 45,96 Euro vergi alınan bu ülkede, yük taşımacılığında kullanılan araçlardan izin verilen azami ağırlığı 3500 kg’nin altında olanlardan 500 kg

başına 19,32 Euro, 3500 kg'yi aşanlardan ise aracın aks sayısı ve süspansiyon sistemine göre değişen tutarlarda vergi alınmaktadır. Belçika'da, belediyeler MTV'ne 250 Euro'ya yakın ek vergi uygulayabilmekte, ayrıca LPG ile donatılmış araçlardan aracın motor gücüne bağlı olarak ilave bir vergi alınmaktadır. (FPS Finance-Belgium, 2011: 255–262).

Çin'de, MTV motor silindir hacmine göre alınmaktadır. Bu ülkede, söz konusu uygulamayla; oto üreticilerinin daha düşük motor kapasitesine sahip araçları üretmeye yöneltilmesi, oto ithalatının düşürülmesi, yakıt tüketiminde tasarruf sağlanması ve çevre kirliliğinin azaltılması amaçlanmaktadır (Xinhua/Fan Rujun, 2011).

Danimarka'da izin verilen azami ağırlığı 12 ton ve yukarı olan araçlardan yol kullanım vergisi alınmaktadır. Ülkede kayıtlı araçlardan yılda bir kez alınan bu verginin tutarı, Euro normlarına ve araçların aks sayısına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Ülkede motorlu taşıtlardan alınan bir başka vergi motorlu taşıtlar tescil vergisidir. Aracın ilk tescili sırasında ödenen bu verginin matrahını, aracın tüketiciye KDV dâhil satış fiyatı oluşturmaktadır. Söz konusu vergiden; traktörler, bisikletler, otobüsler ve toplam ağırlığı 4 tonu geçmeyen ticari taşımacılıkta kullanılan kamyonlar muaftır. Danimarka'da ayrıca binek otomobillerden yeşil vergi alınmaktadır. Yılda 2 kez alınan bu verginin tutarı, aracın kullandığı yakıt türü ve tüketimine bağlı olarak değişmektedir. Bu ülkede yeşil vergi ödemekle yükümlü olmayanlardan yük (ağırlık) vergisi alınmaktadır. Yük vergisi; traktörler, kamyonlar, otobüsler, römorklar, yolcu taşımacılığı için kullanılan yarı römork ve römork ekipmanları adına kayıtlı olan kişilerce ödenmektedir. Anılan vergi, yılda bir, iki ya da dört kez periyodik olarak ödenmektedir (Gola, 2008).

Fransa'da şirket arabalarından yıllık vergi alınmaktadır. Şirket arabaları vergisi, sürücü kurslarına ait araçlar, spor müsabakalarında kullanılan araçlar, doğalgaz, LPG ve elektrikli yakıt kullanan araçlarla, satış için tutulan yeni araç stoku, kiralama ve toplu ulaşım amacıyla kullanılanlar hariç, araba sahibi veya kullanan tüm şirketler tarafından ödenecek yıllık bir vergidir. Yıllık olarak ödenecek vergi, şirketlerin sahip olduğu her bir araç başına 2006 yılından sonra satın alınan araçlarda CO2 salınımına göre, 2006 yılından önce alınan araçlarda ise motor gücüne bağlı olarak alınmaktadır. Her yıl 30 Kasım'a kadar ödenmesi gereken bu vergiyi; Fransa'da kayıtlı olan şirketlerle, yabancı şirketlerin Fransa'daki işletmeleri, adlarına Fransa'da kayıtlı araba olması ya da bunların kullanılması durumunda ödemektedir (European Commission, 2007; www.wikipedia.org). Fransa'da motorlu taşıtlarla ilgili bir diğer vergi, yol vergisidir. Yol vergisi, otoyol operatörleri tarafından tarh edilmekte ve araç kullanıcılarının kat ettikleri km'ye göre alınmaktadır. Verginin oranı ise 1000 km başına 6,86 Euro'dur (Gola, 2008).

Hollanda'da MTV vergi yükümlülüğü; binek otomobil, kamyonet, motosiklet veya kamyonun tescili ve sahip olunmasına bağlı olarak ortaya çıkmaktadır. Vergi, aracın türü, yakıt türü ve ağırlığına göre değişebilmektedir. Ambülanslar, polis arabaları ve traktörler gibi araçların vergiden muaf olduğu ülkede; vergi, aracın tesciline bağlı olarak

yıllık, üç aylık ve aylık olarak ödenebilmektedir. Hollanda’da motorlu taşıtlarla ilgili bir diğer vergi, otoyolları kullanan ağır motorlu taşıtlardan alınan ağır motorlu taşıtlar vergisidir. Bu verginin tutarı, Euro normlarına ve araçların aks sayısına göre değişiklik gösterebilmektedir. Ülkede ayrıca bireyler ve ticari şirketler, otomobil motosiklet ve kamyonetleri ilk kayıt ettirdiklerinde binek otomobiller ve motosikletler vergisi ödemek zorundadır. Araçların tescilinden önce ödenmesi gereken bu verginin tutarı; aracın yakıt türüne ve katalog fiyatına bağlı olarak değişiklik göstermektedir. (Gola, 2008).

İngiltere’de kayıtlı olan her araç için eğer söz konusu araç İngiliz kamu yollarını kullanıyor ve bunlarda muhafaza ediliyorsa araba vergisi ödemek zorundadır. Sakatlara ait araçlar, tekerlekli sandalyeler, skuturlar, tarım, hayvancılık ve ormancılıkta kullanılan araçlar ve 1973’den önce kayıtlı araçlar vergiden muafır. Ayrıca elektrikle çalışan araçlar ayrıcalıklı bir vergilemeye tabidir. Ödenecek vergi, aracın türü ve kullanım amacına bağlı olarak değişmektedir. 1 Mart 2001’den önce kayıtlı olan otomobillerde vergi motor silindir hacmine göre alınıyor iken, 1 Mart 2001 den sonra kayıtlı olanlarda vergi aracın CO2 salınımı ve kullandığı yakıtın türüne göre alınmaktadır. Ağır yük taşıtlarında aracın azami ağırlığı ve aks sayısına göre, hafif yüklü araçlarda silindir kapasitesine göre, otobüslerde koltuk sayısı ve CO2 salınımına göre, motosikletlerde ise motor silindir hacmine göre vergi alınmaktadır (DVLA, 2011; www.direct.gov.uk).

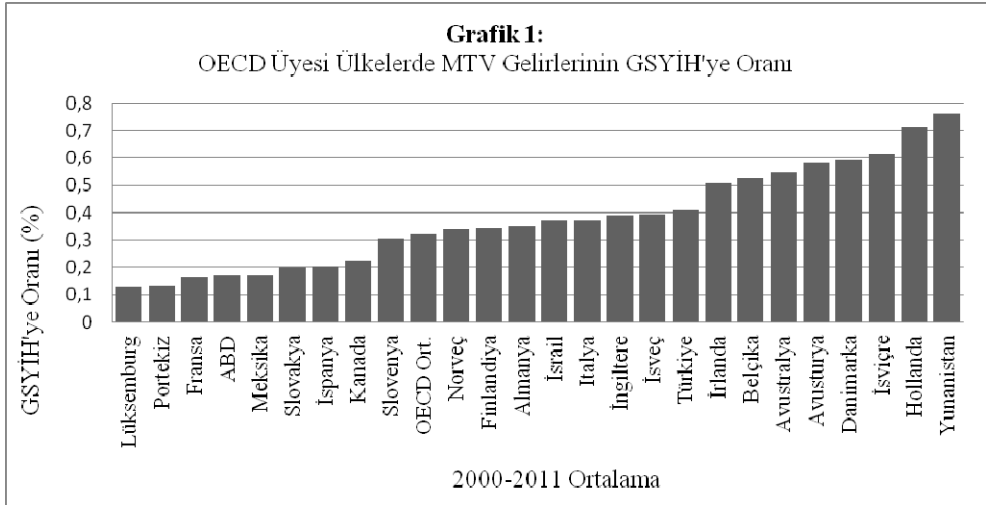
İrlanda’da motorlu taşıtlardan tescil vergisi alınmaktadır. Otomobil ve hafif ticari araçlarda vergi, aracın perakende satış fiyatının bir yüzdesi olarak alınmaktadır. Hafif ticari araçlarda aracın perakende satış fiyatı tek kriter iken, binek otomobillerde aracın perakende satış fiyatının yanı sıra, aracın CO2 salınımına bağlı olarak ödenecek vergi değişebilmektedir. Kamyonet ve kamyonetlerden türetilmiş ciplerde perakende satış fiyatının belirli bir yüzdesi olarak ödenecek vergi için asgari bir sınır belirlenmişken, motosiklet, skuter ve ATV gibi araçlarda ödenecek vergi motor silindir hacmine bağlı olarak belirlenmiştir. Aracın yaşı arttıkça ödenecek vergi düşmektedir. Elektrikle çalışan otomobil ve hafif ticari taşıtlara yönelik vergi kolaylığının olduğu ülkede, ambulans ve itfaiye araçları ise vergiden muafır (ITACO, 2011).

Norveç’te motorlu taşıtlar tescil vergisi; aracın ağırlığı, verimi ve CO2 salınımına bağlı olarak alınmaktadır. Verginin tarifesi artan oranlı olduğu gibi, vergi düzeyi diğer ülkelere oranla oldukça yüksektir. Söz konusu vergi çevre kirliliği ile mücadele, gelirin yeniden dağılımı ve güvenlik amaçlarına da hizmet etmektedir (Mæhlu, 2010: 1–10).

Singapur’da motorlu taşıt sayısını ülkenin yol ağının kaldırabileceği düzeyde tutmak amacıyla; araç kota sistemi ile birlikte, araç sahipliğinin maliyetini artıran bir dizi vergi ve ücret kullanılmaktadır. Bunlar; tescil ücreti, ilave tescil ücreti, imtiyazlı ilave tescil ücreti, yol vergisi ve özel vergiden oluşmaktadır. Belirtilen ücret ve vergilerden tescil ücreti ve ilave tescil ücreti aracın tescili sırasında ödenmektedir. Tescil ücreti sabit

bir miktar olarak, ilave tescili ise, aracın piyasa fiyatına dayalı olarak ödenmektedir. İmtiyazlı ilave tescil ücreti, motorlu araçların 10 yıldan önce hurdaya ayrılmasını ya da trafikten çıkarılmasını teşvik etmek için uygulamaya konulmuştur. Bu uygulama ile 10 yaşından küçük araçlara aracın yaşına bağlı olarak ilave tescil ücretinde indirim hakkı tanınmaktadır. Singapur’da motorlu taşıtları ilgilendiren bir diğer vergi, yol vergisidir. Bu vergiyi, yolları kullanmak için geçerli bir araç ruhsatı alan tüm araç sahipleri ödemek zorundadır (LTA, 2010). Ödenecek yol vergisinin tutarı; benzinli ve dizel araçlarda aracın silindir hacmine, elektrikli araçlarda ise maksimum motor gücüne bağlı olarak değişmektedir. Ayrıca, 10 yıldan eski araçların sahipleri aracın yaşına göre değişen ilave vergi ödemektedir. Motorlu taşıtlarla ilgili son vergi, araçların CO2 salınımı ile kullandığı yakıtın türüne göre alınan özel vergidir., Bu vergi, enerji tasarrufunu sağlamak ve aşırı araç kullanımını önlemek için uygulamaya konulmuştur (LTA, 2010).

Grafik 1’de OECD üyesi ülkelerde MTV gelirlerinin gelişimi gösterilmiştir. OECD üyesi ülkelerde MTV gelirlerinin GSMH’ye oranının en yüksek olduğu ülkeler; Yunanistan, Hollanda, İsviçre, Danimarka’dır. 2000–2011 yılları arasında MTV gelirlerinin GSMH’ye oranı OECD ülkeleri ortalaması %0,32 olarak gerçekleşmiş olup, Türkiye’de %0,41 oranıyla OECD ortalamasının üzerinde bir gelir elde edilmiştir. Grafik 1’de dikkat çeken bir diğer husus, MTV alanında önemli yerel uygulamaların söz konusu olduğu; Portekiz, Slovakya, Danimarka İtalya ve İspanya’da anılan gelirin GSMH’deki yüksek payıdır. Bu durum, MTV’nin söz konusu ülkelerde yerel yönetimler açısından önemli bir gelir kaynağı olduğuna da işaret etmektedir.



Kaynak: OECD, Tax Database

3. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Yerel Yönetimlere Bırakılma Gerekçeleri

Yerel yönetimler literatüründe, yerel yönetimlere ilave gelir sağlanmasının; kamusal mal ve hizmet sunumunun yerel halkın ihtiyaçlarına uygunluğunu sağlayacağı, yönetimler arasında rekabeti teşvik ederek kamu hizmeti sunumunda daha iyi performansı gerçekleştireceği ifade edilmektedir. Yerel vergi ve harçların geniş tabanlı ve hizmetle doğrudan ilişkili olması sayesinde, hesap verebilirlik artacağı için yerel hizmetlerin daha etkin sunulacağı ileri sürülmektedir (Liberati, 2011: 366–372). Ayrıca, yerel yöneticilerin daha fazla hesap verebilirliğinin hizmet sunumunda performansı ve kaynakların mobilizasyonunu artıracığı belirtilerek (Chambas, 2011: 4) daha etkin kamu hizmeti sunumu için yerel özerklik, dolayısıyla da vergileme savunulmaktadır.

Ancak teoride ileriye sürülen bu görüşlere karşın, bugün pek çok ülkede, yerel yönetimler artan harcama sorumluluklarını karşılamada sorunlarla karşı karşıyadır. Öz gelirleri sınırlı olduğu gibi, vergi tabanları dar ve verimsizdir. Merkezi idareye bağımlı ve birkaç vergiye dayalı finansman yapısı ekonomik açıdan etkin olmadığı gibi, pratik ve adil de değildir. Oysa yerel yönetimlere harcamaları için gerekli gelirleri elde edebilme olanağı tanındığında, bu idareler harcamalarını daha etkin, duyarlı ve sorumlu bir şekilde gerçekleştirebileceklerdir (Falay vd., 1996: 12; Kitchen, 2003: 25-26). Yerel yönetimlerin gelirlerinin çeşitlendirilmesi tek bir verginin yol açabileceği sapmaları giderebileceği gibi, yerel koşullarda meydana gelebilecek değişikliklere uyum sağlamayı kolaylaştıracak ve yerel yönetim gelirlerinin esnekliğini artıracaktır (Slack, 2010a: 25). Ancak, yerel düzeyde hizmet sunumunda gösterilen etkinliğin vergi yönetiminde gösterilememesi yerel yönetimlere gelir tahsisinde hareket serbestisini sınırlamaktadır. Bu noktada yeni gelir kaynaklarının ne olacağı sorusu akla gelmektedir (Kitchen, 2004a: 21).

Yerel yönetimlere belirli bir verginin tahsis edilmesi ya da verginin oranını belirleme yetkisi verilmesi; yerel yönetimlerin vergiyi yönetebilme kapasitesi, yerel yönetimlerin fonlaması gereken harcamanın türü, yerel yönetimlere vergi tahsisi konusunda merkezi idarenin tutumu ile anayasal ve yasal düzenlemelerden oluşan bir dizi faktöre bağlıdır (Kitchen, 2003: 7). Bu faktörler dikkate alındığında iyi bir yerel verginin öncelikle mobil olmayan matraha sahip vergi olduğu söylenebilir. Bunun yanı sıra; yerel halk tarafından ödenmesi ve diğer birimlere ihraç edilmemesi, yönetimler arası zararlı vergi rekabetine yol açmadığı gibi uyumlaştırma ihtiyacı doğurmaması, yerel hizmetlerden sağlanan fayda ile ilişkili olması, yeterli, istikrarlı ve öngörülebilir gelir sağlaması, saydamlık ve hesap verebilirliğe elverişli olması, adil olarak algılanması ve yerel düzeyde yönetilmesi kolay vergi olması gerektiği söylenebilir (Kitchen, 2004b: 29).

Kamu maliyesi alanında yaşanan uluslararası deneyimler, iyi bir kamu yönetimi oluşturmada duyarlı ve sorumlu yönetim anlayışının önemini ön plana çıkarmaktadır. Bunun için gerekli koşul ise, kamu hizmeti sunumunda yeterli mali kapasiteye sahip olunmasıdır. Ayrıca, vergi mükellefleri ödedikleri vergi ile yararlandıkları kamu hizmeti

arasındaki bağlantı arttıkça vergiye daha fazla gönüllü uyum göstermektedirler (Kitchen, 2003: 7). Devletin ekonomik fonksiyonlarından kaynak tahsisi fonksiyonu; kamu kaynaklarının verimli, adil ve sorumlu bir şekilde kullanımını sağlamak için devlet tarafından sunulan hizmetlerin mümkün olduğunca fayda vergileri ile finanse edilmesini gerektirmektedir (Liberati, 2011: 366–372). Yerel yönetimler ağırlıklı olarak yarı kamusal nitelikte hizmetler sunmakta, hem adalet hem de etkinlik prensibi, bu hizmetlerin mümkün olduğunca fayda vergileriyle finanse edilmesini gerektirmektedir. Fayda prensibine en uygun vergilerden biri de kuşkusuz yollar ve otoyolların yapımı ve bakımı gibi amaçlarla kullanılacak MTV'dir (McLure and Martinez-Vazquez, 2000: 12). Bunun nedeni, yerel yönetimlerin sunduğu kamusal mal ve hizmetlerle yöre sakinlerinin ödediği bedeller arasında bir bağ kurulabilmesidir. Bunun sonucunda kamuya aşırı tepki oluşmaksızın daha fazla vergi geliri elde edilebilmektedir Bu çerçevede MTV birçok ülkenin vergi sisteminde önemli bir gelir kaynağını oluşturmaktadır (Güner, 2005: 2965).

Bahl ve Linn MTV'nin gerekçesini; hızla büyümekte olan bir vergi tabanına sahip olması, araç kullanımının yol açtığı kamu harcamalarının maliyetini karşılaması ve araç kullanımının sosyal maliyetini denetlemeye dayandırmaktadır (Güner, 2005: 2965). Smith ise, MTV'nin; vergi sisteme esneklik kattığını, sistemin artan oranlılığını artırdığını, ulaşım sisteminin gerektirdiği maliyetlerin finansmanına olanak tanıdığını ve kaynakların daha etkin kullanımı için ulaşım sistemine uygun bir fiyatlamayı mümkün kıldığını ifade ederek, MTV'nin alınmasındaki temel gerekçeleri dile getirmektedir (Smith, 1984: 1,2). Eric Slack göre ise MTV; yol kullanımından sağlanan fayda ile ilişkili oluşu, basit, sade ve uygulanabilir oluşu, gelir elde etme açısından verimli oluşu, motorlu aracın değerine bağlı olarak alınması nedeniyle makul bir artan oranlı yapı sergilemesi ve yol ücretleri gibi paralı yolların aşırı kullanımına yol açmayarak yol kullanımını teşvik etmeyici özelliği nedeniyle iyi bir yerel vergidir (Slack, 2010b: 19).

Yerel yönetimler literatüründe iyi bir yerel verginin özellikleri olarak; ekonomik etkinlik, mobil olmama, öngörülebilirlik, yeterli gelir sağlamak, esneklik, güvenli ve istikrarlı bir gelir sağlama, yerleşik olmayanlara ihracı zor olma, geniş tabanlı olma, idari uygunluk, fayda prensibine bayalı olma, adil olma, vergi rekabetine yol açmama, politik olarak kabul edilebilir olma, saydamlık ve hesap verebilirliği sağlama, bölgelerarası dengesizliğe yol açmama gibi hususlar ileriye sürülmektedir (Tablo 2). Ancak bu kriterlerin tamamını aynı anda sağlamak mümkün değildir. Uygulamada bu kriterlerden bir ya da birkaçına bağlı olarak yerel yönetimlere gelir tahsis edildiği gibi, zaman zaman bu kriterlerin değerlendirme dışı tutulduğu da görülebilmektedir (Slack, 2010: 7).

Bugün, gerek teorik açıklamalar gerekse ülke uygulamalarına ilişkin değerlendirmeler ışığında; vergi matrahının bölgelerarası dağılımının adil olmadığı doğal kaynak vergileriyle, artan oranlı vergilemenin söz konusu olduğu kişisel gelir vergilerinin merkezi idareye bırakılması gerektiği söylenebilir. Ayrıca, tüketim, ticaret, işgücü ve sermaye gibi potansiyel olarak mobil üretim faktörlerinden yerel yönetimlerce vergi

alınması ekonomik sapmalara yol açabilecek, bu ise ülke refahında azalmalara neden olabilecektir. Fayda vergilemesi mantığında doğal kaynaklara dayalı vergilemeden yerel düzeyde kaçınılması gerekmektedir. Çünkü mal ve hizmetlerin fiyatı dalgalanmalar gösterebilmekte ve vergi gelirleri istikrarlı olmayabilmektedir. Ayrıca gelir ve harcama vergileri ekonomik ticaret hacminden önemli ölçüde etkilenebilmektedir. İyi bir yerel verginin özellikleri açısından yerel yönetimlerin finansmanında en uygun vergiler emlak vergileridir. Bu verginin yanı sıra MTV de önemli bir gelir potansiyeli olabilmektedir.

Tablo: 2
İyi Bir Yerel Verginin Özellikleri

	Owens and Notregrand (1991)	Taisos (1991)	Panela (1991)	Rainondo (1992)	Oates 1972 ve 1999*	Balás and Kovács (1999)	Bahl (2010)	Bahl and Bird (2008)	Slack (2010)	Spahn (1995)	Musgrave (2000)**
Ekonomik etkinlik: ekonomik kararlar üzerindeki etkinin minimize edilmesi				x	x	x		x		x	
Vergi matrahı mobil olmamalı	x				x		x	x	x		x
Hesap verebilirliği sağlamak için öngörülebilir olmalı	x	x	x	x				x	x		
Yeterli gelir sağlamalı (yerel ihtiyaçlar ve yönetim maliyetlerini karşılayabilmeli)	x	x				x	x	x	x		
Esnek olmalı yıllar itibariyle yüksek gelir sağlamalı	x	x					x	x			
Güvenli ve istikrarlı bir gelir sağlamalı volatilitesi düşük olmalı/vergi matrahı istikrarlı olmalı	x			x		x	x	x	x	x	x
Yerleşik olmayanlara ihracı zor olmalı	x					x	x	x	x	x	
Geniş tabanlı olmalı			x			x	x				
İdari uygunluk: yönetilmesi kolay olmalı vergi toplama maliyetleri düşük olmalı	x	x		x		x	x	x	x	x	
Fayda prensibi vergiler ve harcamalar arasında bağlantı olmalı			x	x	x		x	x		x	x
Adil olmalı: herkes ödeme gücüne göre vergi ödemeli				x		x		x	x		
Vergi rekabetine yol açmamalı									x		
Etkili karar alma					x						
Politik olarak kabul edilebilir olmalı						x					
Saydamlık						x					
Hesap verebilirliği sağlamak								x	x	x	
Bölgelerarası dengesizliğe yol açmama							x			x	x

* Oates yerel yönetimlerin mobil olmayan üretim faktörleri ve hane halkından fayda vergilerini almasının uygun olduğunu, mobil faktörlerden alınacak vergilerin merkezi yönetime tahsis edilmesini, mobil olmayan üretim faktörlerinden ise yerel yönetimlerin fayda vergileri dışındaki vergileri almasının uygun olduğunu ifade etmektedir.

** Musgrave: fayda vergilerinin tüm idareler için uygun vergi olduğunu belirtirken, gelirin yeniden dağıtımına uygun vergilerin merkezi idareye bırakılması gerektiğini ifade etmektedir.

Kaynak: Boorsma, 2004: 10; Balás and Kovács, 1999; Bahl, 2010: 17-22; Bahl and Bird, 2008: 8-9; Slack, 2010b: 7; Spahn, 1995: 222; Bird, 2008: 8; Oates, 1999: 1125.

MTV yerel yönetimler tarafından etkin yönetilebilecek vergilerden biridir. Bu verginin yönetilmesi kolay olup, yerel yönetimlere istikrarlı gelir sağlayabilecek niteliktedir. Fayda vergilemesi mantığına da uygun olan bu vergiler, yerel düzeyde hizmet sunumu ile ödenen vergi arasında bağlantı kurmayı mümkün kılacağından hesap verebilirliği sağlayacak ve ekonomik etkinliği de tesis edecektir. MTV vergi rekabetine yol açmayacağı gibi, yerleşik olmayanlara vergi ihracı da söz konusu olmayacaktır.

4. Dünyada Motorlu Taşıtlar Vergilemesi: Yerel Uygulamalar

ABD'de MTV şehir yönetimleri tarafından genellikle aracın yaşı ve tahmin edilen değerine bağlı olarak maktu tarifeye göre alınmaktadır. Bu ülkede, yeni araçlar için belirli bir vergi oranı uygulanmaktadır ve bu oran standart bir amortisman çizelgesine göre indirilmektedir. Vergi aracın tescili ile birlikte yıllık olarak uygulanmakta ve kişisel ya da ticari amaçla kullanılsın/kullanılmasın tüm motorlu taşıtlara uygulanmaktadır. Bu vergi sayesinde şehir yönetimleri yolları kullananlardan ulaşım altyapısının maliyetinin bir kısmını karşılama olanağına sahip olmaktadır. Bu vergi, otoyol ücreti gibi doğrudan yollardan faydalananlardan alınarak hizmet ile vergi ilişkisi kurmasa da, bir tür kullanıcı ücreti özelliği göstermektedir. Ayrıca, yeni ya da pahalı araç alanlardan daha yüksek vergi alınması ile de vergi adaleti sağlanmış olmaktadır (Ploeg, 2002: 3–7).

Bulgaristan'ın yol ağını kullanmak için kayıtlı tüm motorlu araçlar, Bulgar limanlarında kayıtlı herhangi bir gemi, Bulgaristan sivil havacılık siciline kayıtlı herhangi bir uçak ya da helikopter MTV'nin konusunu oluşturmaktadır. Vergi oranı kanunda öngörülen vergi oranı aralıkları içinde her bir belediye tarafından belirlenir. Araç sahipleri, satın alma işleminden sonra iki ay içinde sahip olduğu aracı beyan etmektedirler. Binek otomobillerin vergisi aracın yaşı ve motor gücüne bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Kamyonlarda yük taşıma kapasitesine, gemilerde brüt ton başına, helikopter ve uçaklarda ise azami kalkış ağırlığına göre vergi alınmaktadır. Vergi Mart ve Eylül aylarında 2 eşit taksitte ödenmektedir. Herhangi bir vergi mükellefi ikinci taksiti de ilk taksitin ödenme süresi içinde öderse %5 indirim hakkı kazanmaktadır. Herhangi bir araç yıl içinde elde edildiyse, verginin elde etme ya da kayıt tarihinden itibaren 2 ay içinde, yılın geriye kalan ayları dikkate alınarak ödenmesi gerekmektedir (Bulgarian Local Taxes and Fees Act, Article 52–61).

İspanya'da yerel yönetimler, karayollarında kullanıma uygun mekanik motorlu araçlardan vergi almaktadır. Özürlülere ait araçlar, diplomatik araçlar, ambulânslar, traktörler, eğitim araçları, tarımsal araçlar, toplu taşımacılık için kullanılan otobüsler vergiden muaftır. Verginin oranı motor gücü ve belediyenin nüfusuna bağlı olarak değişmektedir (EC, 2000: 188).

İtalya'da bölgesel MTV vardır. Olağan statü ile yönetilen bölge idarelerinin aldığı bu verginin konusunu motorlu araç kayıt defterinde tescil olunan araçlar oluşturmaktadır. Verginin oranı, yasada merkezi idare için belirlenen tutarın %90'ından az, %110'undan fazla olamaz. Vergi, İtalya Otomobil Kulübü'ne ödenmekte ve bu kulüp tahsil ettiği vergiyi bölge idarelerine aktarmaktadır (EC, 2000: 253).

Japonya'da vilayetler sınırları içerisinde oturan gerçek kişilerden otomobil vergisi almaktadır. Otomobil, kamyon, otobüs ve üç tekerlekli küçük arabalardan alınan bu vergiyi araçların adına tescil edildiği kişiler ödemektedir. Ödenmesi gereken vergi tutarı; araç türüne, motor silindir hacmine ve ticari ya da özel kullanıma bağlı olarak değişmektedir. Belirli bir gaz emisyonu ve yakıt etkinliği sağlayan araçlarda Mart 2012'ye kadar %50'ye varan oranlarda indirimli vergi oranı uygulanmaktadır (MOF, 2010: 251,252). Ülkede motorlu taşıtlardan alınan bir diğer vergi, hafif motorlu taşıtlar vergisidir. Belediyeler tarafından tahsil edilen bu vergi, motorbisiklet, motosiklet, iki, üç ya da dört tekerlekli insan taşımada kullanılan hafif motorlu taşıtlar ve küçük taşıtlardan alınmaktadır. Motosikletler ve motorbisikletlerden alınan vergi, motor silindir hacmi, motor gücü ve tekerlek sayısına bağlı olarak değişirken, hafif motorlu taşıtlarda tekerlek sayısı ve ticari ve özel kullanıma, küçük taşıtlarda ise tekerlek sayısına bağlı olarak değişiklik göstermektedir (MOF, 2010: 265). Japonya'da motorlu taşıtlardan alınan bir diğer vergi, tonaj vergisidir. Tonaj vergisi; muayene belgesi almak zorunda olan araçlardan muayene belgesi alındığında, muayeneye tabi olmayan hafif motorlu taşıtlarda ise kayıt numarası alınması sırasında alınmaktadır. Tonaj vergisinden elde edilen vergi gelirlerinden, yerel yönetimlere 1000'de 407 oranında pay almaktadır. Ödenecek vergi; muayene sertifikasının geçerlilik süresi, motorlu taşıtın türü, ağırlığı, özel ya da ticari amaçlı kullanımına bağlı olarak değişiklik göstermektedir (MOF, 2010: 208–211).

Peru'da MTV, 2002 yılından bu yana belediye idareleri tarafından alınmaktadır. Kamyonlar, kaptıkaçtıllar, otobüsler verginin konusunu oluşturmaktadır. Verginin mükellefleri, gerçek ve tüzel kişilerdir. Verginin matrahını, Ekonomi ve Maliye Bakanlığı'na yıllık olarak belirlenen referans değerlerden az olmamak üzere, satın alma bedeli, ithalat bedeli ya da mülk haline geliş bedeli oluşturmaktadır. Verginin oranı, matrahın %1'idir. Vergi, her yılın Şubat ayının son iş gününe kadar ödenmektedir. Aracın devralınması durumunda, devralan 1 Ocaktan sonra aldysa bir sonraki yılın 1 Ocağında ilk vergisini ödemektedir. Merkezi hükümet, bölgeler, belediyeler, dini kuruluşlar, yabancı hükümetler, uluslararası organizasyonlar, üniversiteler, okullar ve orduya ait araçlar vergiden muaftır (Peru Ministerio de Economia y Finanzas, 2011).

Portekiz'de özerk bölgelerle, karayolları otoritesinin aldığı kamyon taşıma vergisi ve araç lisans ücretine ek olarak belediyelerde motorlu taşıtlar vergisi almaktadır. Bu vergiyi prensip olarak adına motorlu araç kayıtlı olanlar ödemektedir. Verginin konusuna hafif yük ve yolcu taşıyan araçlar, bileşik motorlu araçlar, kişisel kullanıma yönelik motosikletler, özel uçaklar ile gezi tekneleri girmektedir. Verginin matrahını;

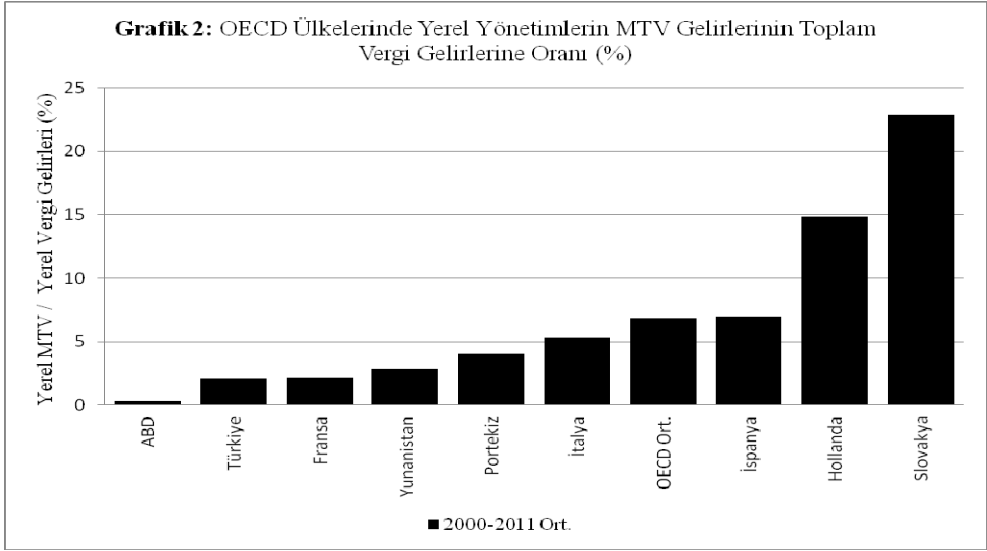
aracın yaşı, silindir kapasitesi, voltajı, maksimum kalkış ağırlığı, motor gücü ve brüt kayıtlı tonajı oluşturmaktadır. Merkezi hükümet, yerel yönetimler, yerel yönetim birlikleri ve kamu kurumlarına ait taşıtlar, karşılıklı olmak koşuluyla yabancı ülkelere ait araçlar, Portekiz'in taraf olduğu uluslararası organizasyonlara ait taşıtlar, yabancı ülke elçiliklerine ait araçlar, %60 ve üzeri özürü ve sakatlara ait araçlar, kamu hizmetleri için kullanılan motorlu araçlar, uçuş okulları ve kulüplere ait eğitim amaçlı kullanılan uçaklar, motorsuz uçaklar, brüt 7 tona kadar motorsuz tekneler ya da 25 beygir gücünü aşmayan motorlu tekneler vergiden muafır (EC, 2000: 379–380).

Romanya'da MTV'nin matrah ve oranı merkezi yönetim tarafından belirlenmektedir. Romanya'da tescilli motorlu taşıtların sahiplerinin ödemesi gereken bu vergi, yerel yönetimlerce toplamaktadır. Sakatlara ait taşıtlar, kamu kuruluşlarına ait taşıtlar, şehir içi ve şehirlerarası toplu taşımacılık hizmetleri için kullanılan taşıtlar ve yolcu taşımada kullanılan nehir gemileri ile vapurlar vergiden muafır. Söz konusu vergi, duruma göre kişinin ikametgâhının işyerinin ya da tüzel kişilerde bunların kuruluş merkezinin olduğu yerel yönetim birimine ödenmektedir. Ödenecek vergi, ulaşım araçlarının türüne göre değişmektedir. Traktörler, otomobiller, otobüsler ve minibüslerde vergi aracın silindir kapasitesine bağlı olarak alınırken; taşımacılıkta kullanılan araçlarda, aracın izin verilen azami ağırlığı ile aks sayısına bağlı olarak alınmaktadır. Bu tür araçlarda ayrıca aracın havalı süspansiyon sistemi ya da buna eşdeğer süspansiyon sistemine sahip olup olmadığına göre de ödenecek vergi değişmektedir. Römorklu, yarı römorklu araçlarla kamyonetlerde izin verilen maksimum ağırlığa göre, su taşımacılığında kullanılan araçlarda ise aracın cinsi ile motorlu olup olmamasına göre ödenecek vergi değişmektedir. Vergi; Mart, Haziran Eylül ve Kasım aylarının ilk yarısında 4 eşit taksitte ödenmektedir. Peşin ödemelerde yerel meclis kararı ile %10'a varan oranlarda indirim yapılmaktadır (Fiscal Code of Romania, Article 261–265).

Slovakya'da belediyeler motorlu araçların tarihi yerlere girişi ve kalma süresine göre vergi almaktadır. Motorlu araçların tarihi yerleşimlere girmesi ve orada kalması verginin konusunu oluşturmaktadır (sağlık ve kamu düzenini korumak amacıyla giren araçlar hariç). Verginin mükellefi, aracın sahibi gerçek ya da tüzel kişilerdir. Ödenecek tutar, motorlu aracın tarihi yerleşimlere girdiği ve kaldığı gün sayısına bağlı olarak değişmektedir. Verginin oranı; motorlu araç başına ve kalınan gün sayısına ya da tarihi yerleşimlere giriş ve orada kalış süresine göre belediyeler tarafından belirlenmektedir. Vergiyi belediye idareleri tahakkuk ettirmekte ve tahakkuk tarihinden itibaren 15 gün içerisinde vergi ödenabilmektedir (Slovakia Local Taxes and Local Fees for Municipal Waste and Minor Construction Waste Act, Article, 60-66).

OECD üyesi ülkelerde yerel yönetimlerce tahsil edilen MTV gelirlerinin yerel yönetimlerin vergi gelirleri içerisindeki payı 2000-2011 yılları arasında ortalama %6,8 olarak gerçekleşmiştir. MTV gelirlerinin GSYİH'ye oranında Yunanistan ve Hollanda öne çıkarken, yerel yönetimlerce tahsil edilen MTV gelirlerinin yerel yönetimlerin vergi

gelirlerine oranının en yüksek olduğu ülkeler Slovakya ve Hollanda'dır. Slovakya'da tarihi yerlere giriş ve kalma süresine göre yerel MTV alınırken, Hollanda'da motorlu taşıtlardan, aracın ağırlığı ve bulunduğu bölgeye bağlı olarak alınan MTV'nin yanı sıra (Tablo 1), araç tescil vergisi ile ticari taşıtlar ve motosikletler vergisi de alınmaktadır. Hollanda'nın yanı sıra İspanya, Slovakya ve İtalya'da da yerel yönetimler motorlu taşıtların vergilendirilmesinden önemli ölçüde gelir elde etmektedir (Grafik 2).



Kaynak: OECD, Tax Database.

5. Türkiye'de Motorlu Taşıtlar Vergisi

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 dâhil) Hususi Otomobil Vergisi'ne tabi tutulmuştur. 1963 yılında, otomobillerin yanı sıra, minibüsler, otobüsler, arazi taşıtları, kamyonlar, paneller, kaptıkaçtı ve motosikletler de vergilemeye dâhil edilmiş ve Hususi Otomobil Vergisi Kanunu yerini 197 sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanunu'na bırakmıştır. 28.1.1980 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 dâhil edilmiş ve kanunun kapsamı genişletilerek, adı da Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu olarak değiştirilmiştir (Arıoğlu, 1985: 1). 1985 yılında, taşıt pulu uygulamasına geçilmesi nedeniyle, motosikletler MTV kanunu kapsamından çıkarılmıştır. 02.01.2004 Tarih ve 5035 sayılı kanunla motosikletler MTV Kanunu

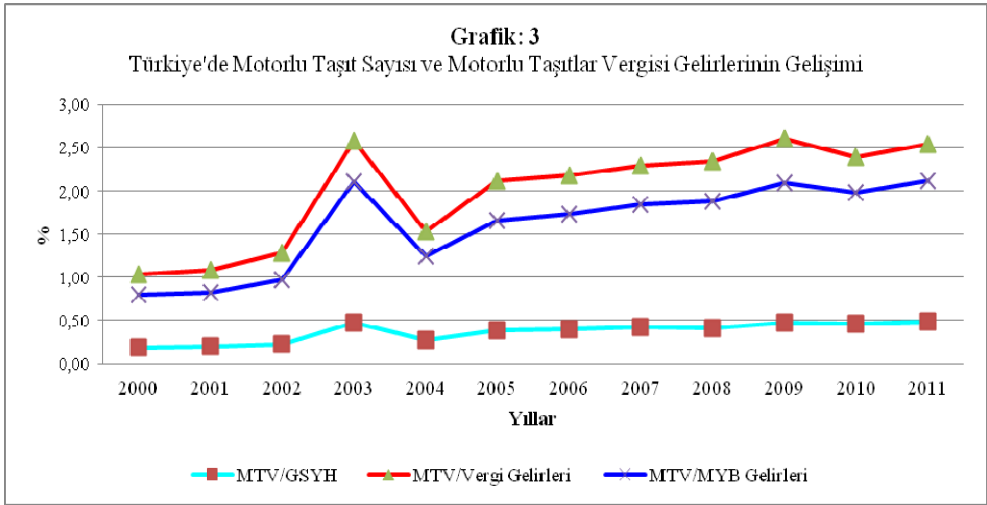
kapsamına tekrar alınmış ve MTV tarifesinde değişikliğe gidilmiştir. Bu değişiklikle 1 sayılı tarifede yer alan vergileme kriterlerinden aracın ağırlığı uygulamasına son verilerek, yerine motor silindir hacmi kriteri getirilirken, II sayılı tarifede yer alan kamyon, kamyonet, çekici vb araçların vergilendirilmesinde istiap haddi yerine azami toplam ağırlık esası uygulamaya konulmuştur. 06.05.2009 tarihinde kabul edilen 5897 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'la 3 sayılı tarifede yer alan yat, kotra ve her türlü motorlu özel tekneler, Motorlu Taşıtlar Vergisi kapsamından çıkarılarak, söz konusu araçlar Harçlar Kanunu'na tabi tutulmuştur.

Bugün MTV'nin konusunu; Karayolları Trafik Kanunu'na göre trafik şube veya bürolarına kayıt ve tescil edilmiş bulunan motorlu kara taşıtları ile Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne kayıt ve tescil edilmiş olan uçak ve helikopterler oluşturmaktadır. Verginin mükelleflerini; trafik sicili ile Ulaştırma Bakanlığı'na tutulan sivil hava vasıtaları sicilinde adlarına motorlu taşıt kayıt ve tescil edilmiş olan gerçek ve tüzel kişiler oluşturmaktadır. Spesifik matraha haiz olan MTV'de; I sayılı tarifede yer alan motorlu taşıtların (otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletler) motor silindir hacimleri ile yaşları, II sayılı tarifede yer alan taşıtların (minibüs, panel van ve motorlu karavanlar, otobüs ve benzerleri, kamyonet, kamyon, çekici ve benzerleri) cinsleri, oturma yerleri, azami toplam ağırlıkları ve yaşları, IV sayılı tarifede yer alan taşıtların (uçak ve helikopterlerin) ise, azami kalkış ağırlıkları ile yaşları vergi ölçüsü olarak dikkate alınmaktadır.

MTV mükellefiyeti motorlu taşıtların ilgili sicile kayıt ve tescili ile başlamaktadır. Söz konusu sicillerden kayıtların silinmesi halinde ise, mükellefiyet sona ermektedir. MTV, taşıtların kayıt ve tescilinin yapıldığı yerin vergi dairesi tarafından her yıl Ocak ayının başında yıllık olarak tahakkuk ettirilmiş sayılmaktadır. Vergi miktarlarında bir değişiklik olması halinde, bu değişikliğe göre ödenecek vergi; değişiklik, takvim yılının ilk altı ayında yapılmış ise takip eden son altı aylık dönemin başında, son altı ayında yapılmış ise takip eden takvim yılı başında tahakkuk ettirilmiş sayılmaktadır. Tahakkuk ettirilen vergi, ayrıca mükellefe tebliğ olunmamakta ve vergi tahakkuk ettirilen günde tebliğ edilmiş sayılmaktadır.

MTV her yıl Ocak ve Temmuz aylarında iki eşit taksitte ödenmektedir. Her takvim yılı başından geçerli olmak üzere önceki yılda uygulanan vergi miktarları o yıl için Vergi Usul Kanunu hükümleri uyarınca tespit ve ilan olunan yeniden değerlendirme oranında artırılmaktadır. Bakanlar Kurulu; yeniden değerlendirme oranının %50 fazlasını geçmemek, %20'sinden az olmamak üzere yeni oranlar tespit etmeye ve EURO normlarını sağlayan katalitik konvektör sistemi ile teçhiz edilmiş taşıtlarda tespit edilen bu oranı veya vergi miktarlarını %50 nispetine kadar indirmeye yetkilidir.

MTV 2000–2011 yılları arasında merkezi yönetim gelirlerinin %1,6'sını oluşturmakla birlikte, merkezi yönetim gelirleri içerisindeki payı son yıllarda giderek artmaktadır (Grafik 3). Türkiye’de MTV, özellikle mali stres yaşanan dönemlerde hükümetler tarafından gelir artırma aracı olarak kullanılmaktadır (Demirbaş ve Çetinkaya, 2010a: 119). Ayrıca 2000 yılı sonrasında bu verginin genel bütçe vergi gelirleri içindeki payında 2004 yılı hariç¹ sürekli bir artış söz konusudur. Öyle ki 2000 yılında merkezi yönetim bütçe gelirlerinin %0,8 ini oluşturan MTV 2010 yılında merkezi yönetim bütçe gelirlerinin %1,98’ini oluşturmuş ve dönem başına oranla MTV’nin merkezi yönetim bütçe gelirleri içerisindeki payı 2,5 kat artış göstermiştir. Bu artışta, ekonomik genişleme ve kişi başına gelir artışına bağlı olarak kullanılan araçların değerinin artmasının yanı sıra, nüfusa göre toplam araç sayısının sürekli artması da etkili olmaktadır.



Kaynak: TUIK ve www.muhasabat.gov.tr verilerinden hazırlanmıştır.

MTV’nin artan önemine karşın, bu vergideki adaletsizlik, MTV tarifesinde sık sık değişikliği gündeme getirmektedir. Türkiye’de MTV’den ekonomi ve sosyal politika aracı olarak yararlanmak pek mümkün olmamaktadır. Mevcut motorlu taşıt sayısının %50’sinden fazlasını otomobiller oluşturmakta ve MTV Kanunu’nun I sayılı tarifesine tabi

¹ 2004 yılındaki bu düşüşte, 3.4.2003 tarihli ve 4837 sayılı Ekonomik İstikrarı Sağlamak İçin Ek Vergiler Alınması Hakkında Kanunun (1) 1 inci maddesi ile "18.2.1963 tarihli ve 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun (2) 5 ve 6 ncı maddelerinde yer alan (I), (II), (III) ve (IV) sayılı tarifelere göre vergiye tabi olan ve bu Kanunun yayımlandığı tarihte ilgili sicilde kayıtlı bulunan taşıtlar, bir defaya mahsus olmak üzere 2003 yılı için tahakkuk ettirilen MTV tutarı kadar, ek MTV’ye tabidir. Hükmü gereğince 2003 yılında tahsil edilen fakat geri ödemesi yapılamayan vergilerin söz konusu yılda mahsubu etkili olmuştur (Bkz: a.g.k, md.2).

bu araçların vergilendirilmesinde motor silindir hacmi ve yaş esas alınmaktadır. Bu tarife yapısı, silindir hacmi yüksek fakat ekonomik değeri düşük araçların daha yüksek orandan vergilendirilmesine yol açmaktadır. Ayrıca, elektrikli araç kullanımı ve daha düşük CO2 salınımına yol açan araçlara yönelik vergi avantajının olmaması, bu verginin çevre kirliliği ile mücadelede etkin bir politika aracı olarak kullanılmasını engellemektedir. Bu durum toplumda MTV'nin servet üzerinden alınan bir vergi türü olmakla birlikte adil olmadığı ve tek amacının kamu bütçesine ilave gelir sağlama olduğu yönünde bir düşünceye yol açmaktadır.

MTV'nin toplum tarafından daha kabul edilebilir olması için bu verginin hizmet sunumu ile ilişkilendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca söz konusu vergiden elde edilen gelirlerin yerel yönetimlere devredilmesi ve vergilemede sosyo-ekonomik unsurların göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Şöyle ki kentleşmenin hızla arttığı günümüzde belediye sınırları içerisindeki yolların her geçen gün daha fazla taşıt tarafından kullanılması söz konusu olmaktadır. Bu ise, köprü, alt geçit, üst geçit, tünel, park alanlarının genişletilmesi yolların aydınlatılması ve yol düzenlenmesine olan ihtiyacı artırmaktadır. Artan araç sayısı bir taraftan trafik sıkışıklığına yol açarak ekonomik maliyetlere yol açarken, diğer taraftan taşıtların çevreye verdikleri zararları (egzoz gazı, gürültü vs) yöre insanlarının direk hissetmelerine neden olmaktadır. MTV gelirlerinin yerel yönetimlere bırakılması ile yerel halk ulaşım altyapısının kalitesi ve hizmetin sunumundan doğrudan yerel yöneticileri muhatap alacaktır. İlave olarak yerel yolların daha kaliteli, çevrenin daha sağlıklı olabilmesinde hesap sorma anlayışı etkisini gösterecektir (Çetinkaya ve Demirbaş, 2010: 15).

MTV'den beklenen amaçların gerçekleşebilmesi için bu verginin yerel yönetimlere bırakılması kuşkusuz tek başına yeterli olmayabilir. MTV'nin tarife yapısının da değiştirilmesi gerekmektedir. Bu çerçevede öncelikle aracın yaşı, silindir hacmi ve ağırlığını esas alan mevcut tarife yapısının yerini, otomobillerde aracın kasko değeri, silindir hacmi ve CO2 salınımını esas alan bir tarife yapısının alması ve verginin araçların kullandığı yakıt türüne bağlı olarak farklılaştırılması gerekmektedir. Ayrıca, çevreye daha duyarlı araçlar olan elektrikli araçların kullanımının yaygınlaştırılması için, bu tür araçlara özgü teşvik mekanizmalarının hayata geçirilmesi gerekmektedir. Otobüslerde yaş ve koltuk sayısının yerine, koltuk sayısı, aracın kasko değeri ve silindir hacminin vergilemede esas alınması ve düşük CO2 salınımına sahip olanlara vergisel avantajlar sağlanması gerekmektedir. Kamyonet vb araçlarda gerek yol güvenliği gerekse de bu araçların ulaşım altyapısına yüklediği ilave maliyetler dikkate alınarak, bu taşıtların vergilendirilmesinde, aracın ağırlığı ve yaşına ilave olarak aks sayısı ve süspansiyon sistemi ile ilişkili bir vergi tarifesi hayata geçirilmelidir.

Bu noktada söz konusu gelirin hangi idareye bırakılacağı ya da bu idareler arasında gelirini dağılımının nasıl yapılacağı sorusu akla gelebilir. Belediyelerin kent içi ulaşımında payı ve belediye sınırı içindeki nüfusun toplam nüfus içerisindeki ağırlığı birlikte

düşünüldüğünde, MTV gelirinin %80'inin belediyelere bırakılması, %20'lik bölümünün ise, belediye mücavir alanı dışındaki yollar ve köy yollarının yapımı için il özel idarelerine bırakılması önerilebilir. Büyükşehir belediyesi olan illerde belediye payının %50'sinin büyükşehir belediyesi payı olarak ayrılması, geri kalan kısmın ise, büyükşehir ilçe, ilçe ve belde belediyeleri arasında dağıtılması söz konusu olabilir. Büyükşehirlerde büyükşehir belediyesi dışındaki belediyeler, illerde ise il belediyeler ile diğer belediyeler arasında MTV gelirinin dağılımının; motorlu taşıtların sahiplerinin ikametgahının bulunduğu yer (gerçek kişilerde) ya da işyeri merkezinin bulunduğu yer (tüzel kişilerde), belediye sınırları içerisindeki yolların yüzölçümü ve belediyelerin nüfusu kriter alınarak esas alınarak yapılması uygun bir çözüm olabilir. Vergi adaleti ve hizmet maliyet ilişkisinin sağlanması açısından, ikametgah değişikliğine bağlı olarak motorlu taşıtlarında kayıt ve tescil bilgilerinin güncellenmesi ve motorlu taşıtların buldukları ile tescil edilmesi gerektiği ifade edilebilir.

6. Motorlu Taşıtlar Vergisi Gelirlerinin Yerel Yönetimlere Bırakılması Durumunda Yerel Yönetimlerin Bütçelerinde Gerçekleşebilecek Olası Etkiler

Türkiye'de yerel yönetimlerin öz gelirleri sınırlı olduğu gibi, vergi tabanı dar ve verimsizdir. Genel bütçe vergi gelirlerinden aktarılan paylar bir yana bırakıldığında, vergi gelirlerinin nispi önemi diğer birçok gelir kaynağından daha düşüktür. Vergi gelirlerinin toplam gelirler içerisindeki payının düşüklüğünün yanı sıra, yerel yönetimlerin harç türü gelirlerinin matrahlarının genellikle maktu oluşu, öz gelirlerin toplam gelirler içerisindeki payının sınırlı düzeyde kalmasına yol açmaktadır.

Kanun koyucu çeşitli dönemlerde yapmayı planladığı değişikliklerde bu vergiden yerel yönetimlere önemli ölçüde pay verilmesi ya da MTV'nin yerelleştirilmesini arzulaşmış olmakla birlikte merkezi idare gelirlerinde düşüşe yol açacağı endişesiyle bu düşüncesini hayata geçirememiştir. Örneğin; 197 sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanunu'nun 17. Maddesinde Kanun gereğince alınan Motorlu Kara Taşıtları Vergisi'nden belediyelere %11, il özel idarelerine %3 pay verilmek üzere Maliye Bakanlığı bütçesine ödenek kaydolunacağı ifade edilmiştir. Ancak merkezi idare yerel yönetimlere bu oranın çok altında pay dağıtmış ve 2001 tarih ve 4621 sayılı kanunla 197 sayılı MTV Kanunu'nun MTV gelirinden yerel yönetimlere pay verilmesini düzenleyen 17'nci maddesi hükmü yürürlükten kaldırılmıştır. Bu düzenlemenin yanı sıra, 4 Temmuz 2006 tarihli İl Özel İdaresi ve Belediye Gelirleri Kanunu Tasarısı'nın 80. Maddesinde 197 sayılı MTV Kanunu'na göre yapılacak vergi tahsilâtı toplamının %50'sinin, yerel yönetimler payı olarak ayrılması ve tahsilâtı izleyen ayın 20.günü mesai saati sonuna kadar İller Bankasına aktarılması öngörülmüştür. Anılan maddede; bu miktarın %40'ının il özel idarelerine, %60'ının ise belediyelere dağıtılacağı öngörülmüş, büyükşehir belediyesi bulunan yerlerde belediye payının %65'inin büyükşehir belediyesine, %35'inin ise ilçe ve ilk kademe belediyelerine nüfuslarına göre ödeneceği belirtilmiştir.

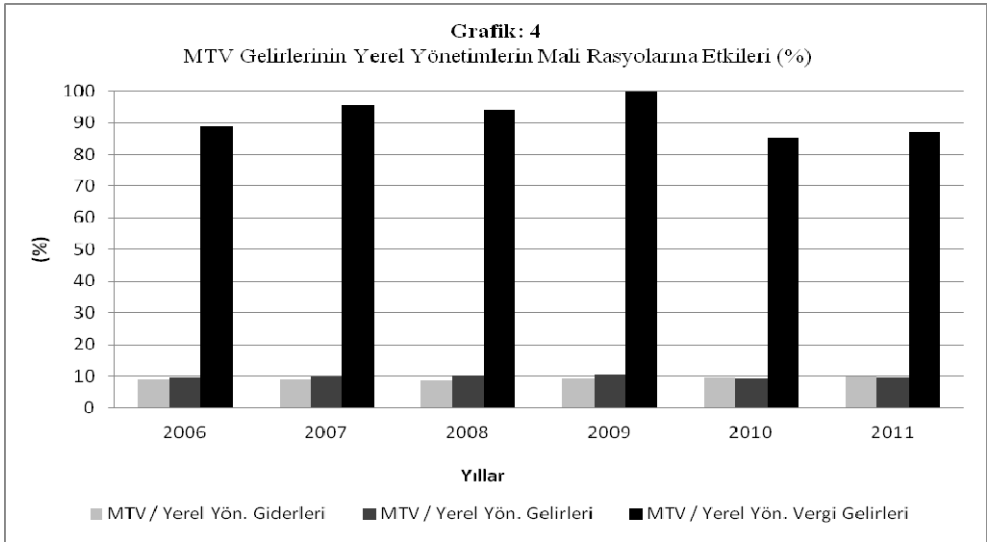
MTV gelirleri, belediyelerin en önemli öz gelir kaynağı olan Emlak Vergisi ve Çevre Temizlik Vergisi gelirlerine oranla daha yüksek bir gelir kaynağıdır. Nitekim bu verginin belediyelere bırakılması halinde belediye gelirlerinde önemli bir artış söz konusu olacaktır. Bu da belediyelerin daha etkin hizmet sunmasını sağlayacaktır. Şöyle ki, motorlu araçlar kamu sektörüne yol, köprü alt yapı yapım ve bakımı, trafik kontrol ve ışıklandırma vb. konularda önemli maliyetler yüklemektedir. MTV'den elde edilen gelir, kamu sektörünün bu maliyetleri karşılmasına olanak tanımaktadır. Ayrıca trafik tıkanıklığına ve hava kirliliğine neden olanların daha yüksek orandan vergilendirilmesi sağlanarak etkinlik sağlanabilir. Özellikle kentsel belediyelerde aşırı araç kullanımına bağlı olarak sosyal maliyetlerin arttığı dikkate alındığında kırsal yörelere oranla daha yüksek oran uygulamak mümkün olabilir. Toplanması kolay olan bu vergi, yerel yönetimler için verimli bir gelir kaynağı olabilir (Smoke vd., 2001: 19).

MTV özellikle yakıt tüketimi ve CO2 salınımına bağlı olarak alındığında, bu vergiye karşı politik duyarlılık yükselmekte ve hesap verebilirlik daha da artmaktadır (Smoke vd., 2001: 19). Merkezi idare yerinden yönetimin sağlayacağı etkinlik kazancından faydalanmak istiyorsa, yerel düzeyde hesap verebilirlik mekanizmasını hayata geçirerek, ulaşım hizmetlerinin daha kaliteli, aksamadan ve gecikmeden sunulması için söz konusu vergiyi yerel yönetimlere devretmelidir. Bu verginin yerel yönetimlere devrinin merkezi yönetim gelirlerinde azalmaya yol açabileceği ve bütçe açıklarını artırabileceği hususu göz ardı edilemez bir gerçektir (MTV gelirlerinin Merkezi Yönetim Bütçe Gelirlerinin %2,02'sini oluşturduğu dikkate alındığında bütçe açıkları bu oranda artacaktır). Bu noktada, MTV'nin yerel yönetimlere bırakılmasının yanı sıra, yerel yönetimlere bununla orantılı görevler devredilmesi ve bu idarelerin sıkı bütçe sınırlamalarına tabi tutulmaları etkin bir davranış olabilecektir (Smoke vd., 2001: 19).

Küreselleşme ile her alanda değişimin yaşandığı bir gerçektir. Artık geleneksel vergileme anlayışına dayalı yapıların etkinliği tartışılır niteliktedir. Çağdaş vergileme sadece mali anlayıştan hareket etmemektedir. Merkezi idare bu vergiyi yerel yönetimlere devrettiğinde, söz konusu verginin çevreye karşı duyarlılığını sağlayarak yöre halkına yüklediği dışsal maliyetler azaltılabileceği gibi, yerel hizmet sunumunda artan kalite ile birlikte trafik sıkışıklığının ortaya çıkardığı zaman ve para kaybı önenebilecektir. Bu vergi yerel halkın yaşam kalitesinde artışa yol açabilecek, yerel yönetimlerin bütçe açıklarının azalmasına yol açarak, merkezi idareden yerel yönetimlere yapılan transferlere olan ihtiyacı azaltabilecektir. Ayrıca, yerel yönetimlerin geciken ve gerçekleştirilemeyen yükümlülüklerini Hazine Müsteşarlığı'nın üstlenmesi nedeniyle ortaya çıkan maliyetlerin olumsuz etkileri giderilebilecektir.

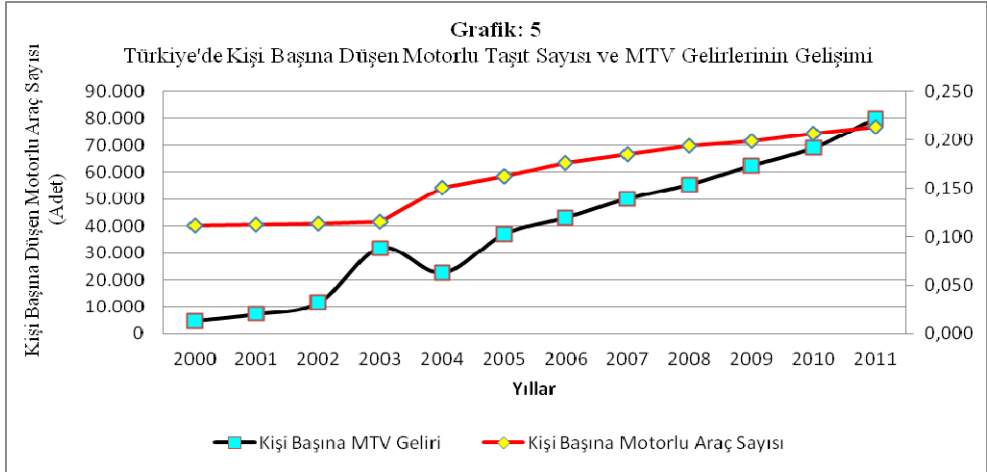
Ancak, MTV gelirlerinin genel bütçe vergi gelirlerinden çıkarılması, yerel yönetimlerin bu kaynaktan elde ettiği gelirden nispeten bir düşüşe neden olabilecektir. Bununla birlikte, bu verginin yerel yönetimlere bırakılması gerçekleşen gelir kaybından daha fazla kaynak aktarımını sağlayacak, söz konusu idarelerin gelir-gider yetersizliği

sorununun giderilmesine katkı yapacaktır. Genel bütçe vergi gelirlerinin ortalama %2'lerini oluşturan bu gelir, yerel yönetimlere bırakılması halinde, bu idarelerin gelirlerinde yaklaşık %10'luk bir artış sağlayacaktır. Tek başına yerel yönetimlerin vergi gelirlerinin %90'larını karşılayabileceği gibi (Grafik 4), sahip olduğu gelir potansiyeli ile bu idarelerin gelir gider dengesizliği sorununu da giderebilecektir. Yerel yönetimler bu gelir sayesinde bütçe açıklarını kapatabilecekler, kentsel hizmetlerin daha nitelikli sunumunu da gerçekleştirebileceklerdir. Bu durum, yerel yönetimlerin mali özerkliğini daha sağlam kılabileceği gibi, yerel hizmetlerin nitelik ve niceliğinde önemli iyileşmeler sağlayabilecek ve hesap verebilirlik yönünde önemli bir aşama gerçekleştirecektir.



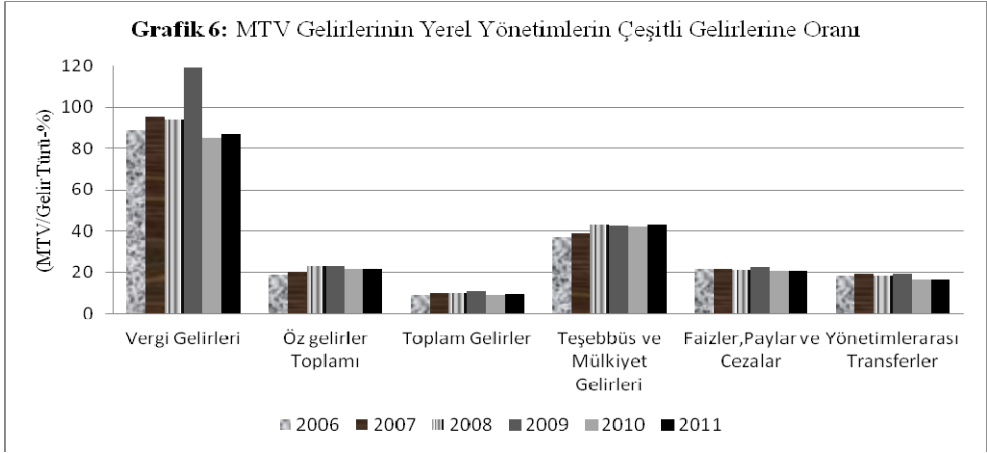
Kaynak: www.muhasabat.gov.tr.

Türkiye’de kişi başına düşen motorlu araç sayısı ve kişi başına düşen MTV geliri sürekli (2004 yılı hariç) artmaktadır. 2011 yılı itibariyle MTV’ye tabi 16 milyon aracın olduğu ülkemizde, kişi başına düşen MTV geliri 80 TL’yi bulmaktadır (Grafik 5). Ülke nüfusunun 2011 yılı itibariyle %83,8’inin belediye sınırları içerisinde yaşadığı dikkate alındığında bu verginin yerel yönetimlere bırakılması ile belediyeler önemli miktarda, güvenli ve istikrarlı bir gelir kaynağına sahip olabilecektir.



Kaynak: TUIK ve www.muhasabat.gov.tr verilerinden hazırlanmıştır.

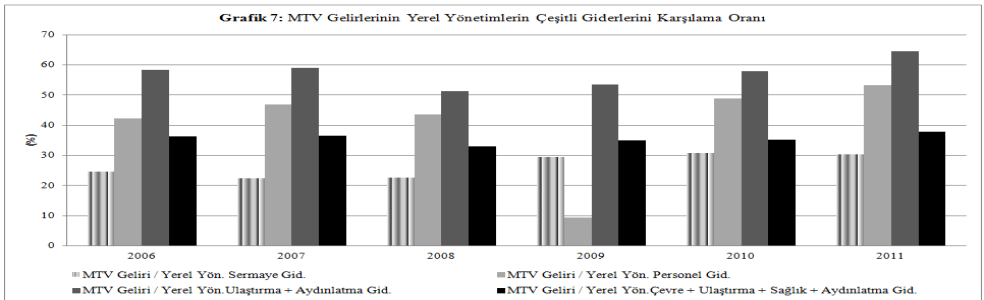
MTV gelirleri, yerel yönetimlerin öz gelirlerine %20'nin üzerinde bir katkı yapabilecektir. Tek başına yerel yönetimlerin sermaye gelirleri ve alacaklardan tahsilat gelirlerinin daha yüksek gelir potansiyeline sahip olduğu gibi, yerel yönetimlerin vergi gelirlerini de %100'e varan oranlarda artırabilecektir. Bugün motorlu taşıtlardan elde edilen vergi gelirleri yerel yönetimlerin genel bütçe vergi gelirlerinden aldığı pay ile yurt içi ve dışı bağış ve yardım gelirlerinin toplamından oluşan yönetimlerarası transferler gelirinin %15'i ile %20'sine denk gelmektedir. MTV gelirlerinin yerel yönetimlere bırakılması durumunda öz gelirlerin toplam gelirler içerisindeki payı %50'nin üzerine çıkacak ve yerel yönetimlerin mali özerkliği konusunda da önemli bir adım atılacaktır (Grafik 6).



Kaynak: www.muhasabat.gov.tr.

MTV gelirlerinin yerel yönetimlerin gelirlerine etkisi belediyeler ve il özel idareleri itibariyle değerlendirildiğinde bu kaynaktan elde edilen gelirin belediyelerin toplam gelirlerini %15, il özel idaresi gelirlerini ise %50'nin üzerinde artırma potansiyeline sahip olduğu görülmektedir.

MTV gelirlerinin yerel yönetimlere bırakılması halinde bu idareler motorlu taşıt kullanımı ile doğrudan bağlantısı olan ulaşıma ve aydınlatma giderlerinin %56'sını karşılayabileceklerdir. Bu giderlere, çevre ve sağlık gibi dolaylı giderleri de eklediğimizde bu idareler söz konusu giderlerinin %35'ini finanse edebileceklerdir. MTV gelirleri; yerel yönetimlerin en önemli iki gider kaleminden sermaye giderlerinin %22'sini, personel giderlerinin de (2009 yılı hariç) %45'ini karşılayabileceklerdir. Yerel yönetimler bu gelirin kendilerine bırakılması halinde söz konusu hizmetleri daha etkin sunabileceği gibi, hizmet sunumunda kalite artacak, aksama ve gecikmeler önlenebilecektir (Grafik 7).



Kaynak: www.muhasabat.gov.tr.

7. Sonuç ve Öneriler

Son 30 yılda dünya kamu mali yönetimi alanında önemli yeniliklere şahitlik etmiştir. Küreselleşme ve neo liberal politikaların etkisiyle devletin ekonomideki rol ve ağırlığında önemli değişimler gerçekleşmiştir. Kamu kesiminde vatandaşların tercihlerine uygun mal ve hizmetlerin daha etkin ve etkili bir şekilde sunulması amacıyla, merkezi yönetimden yerel yönetimlere önemli ölçüde görev ve yetki devri söz konusu olmuştur. Bugün yerel yönetimlerin finansmanı geçmişe oranla daha da önem kazanmış bulunmaktadır. Yerel yönetimlerin daha sağlam gelir kaynaklarına sahip olması ve yerel mali yönetimin daha sağlam temellere oturtulması savunulmaktadır. Bu kapsamda yerel mali disiplinin sağlanması ve esnek bütçe sınırlamalarının ortaya çıkardığı sorunların giderilebilmesi için yerel yönetimlere ne gibi gelirler tahsis edilmesi gerektiği önemli bir tartışma alanını oluşturmaktadır.

Yerel yönetimler literatüründe yerel yönetimlere tahsis edilen gelirlerin mobilitesi düşük, vergi rekabeti ve ihracına yol açmayan, yönetilmesi kolay, fayda vergilemesine dayalı, adil, güvenli ve istikrarlı gelir sağlayan vergilerden oluşması gerektiği ifade edilmektedir. Ülke vergi sistemlerinde yer alan vergiler bu özellikler itibarıyla değerlendirildiğinde emlak vergisi yerel yönetimlere tahsis edilebilecek en etkin vergi olarak öne çıkmakta, MTV ise bu alanda önemli bir potansiyel oluşturmaktadır.

MTV fayda vergilemesi açısından, şehir içi araç kullanımının ortaya çıkardığı maliyetlerle, bunların finansmanı arasında ilişki kurduğu gibi, çevre kirliliğine karşı mücadelede de önemli bir araç olma özelliğine sahiptir. Bugün bir çok ülkede motorlu taşıtlar üzerinden, araç tescil vergisi, motorlu taşıt alım vergisi, ağır motorlu taşıtlar vergisi, hafif motorlu taşıtlar vergisi, otomobil vergisi, yol vergisi, ulaşım vergisi, kirlilik vergisi vb. adlarla birçok vergi alınmakta, izlenen ekonomik ve sosyal politika hedefi doğrultusunda verginin tarifesi ve türü önemli değişiklikler gösterebilmektedir.

MTV, dışsal maliyetlerin içselleştirilmesinde, kamuya ilave gelir sağlanmasında, dış ticaret dengesinin düzenlenmesinde ve gelirin yeniden dağılımının sağlanmasında önemli bir politika aracı olduğu gibi, bu verginin enerji, güvenlik, sağlık ve ulaşım politikasının bir aracı olarak kullanımı da söz konusu olabilmektedir. Verginin toplam kamu gelirleri içerisindeki payı motorlu taşıtlar üzerinden alınan verginin türü ve kullanım amacına bağlı olarak değişiklikler gösterebilmekte, son yıllarda gelir sağlama amacından ziyade çevre kirliliği ile mücadele ve dışsallıkların içselleştirilmesinde bir araç olarak kullanılması amacı ön plana çıkmaktadır.

Bugün, gerek ülkelerin refah düzeyinin artması, gerekse de kentsel nüfus artışının etkisiyle şehir içinde kullanılan motorlu araç sayısı giderek artmaktadır. Artan motorlu araç sayısı ile birlikte, şehir içinde trafik sıkışıklığı yaşanmakta; yollar, kaldırımlar, tüneller, alt ve üst geçitler ile park alanlarının genişletilmesi ve cadde ve

sokakların aydınlatılması gibi yerel hizmetlere olan talep artmaktadır. Bu durum araç kullanımının sosyal maliyetlerin artırarak, yerel yönetimlerin harcamalarını artırmakta ve bu idarelerin mali yapısı üzerinde baskıya neden olmaktadır. Artan motorlu taşıt kullanımının yerel yönetimlere getirdiği ilave maliyetlerin karşılanması ve bu verginin yerel dışsallıkların içselleştirilmesinde bir araç olarak kullanılabilmesi için MTV'nin yerel yönetimlere tahsisi literatürde sık sık dile getirilmektedir. Bugün yerel yönetimler MTV'yi; başta, Japonya, İspanya, Portekiz, İtalya, ABD, Bulgaristan, ve Peru olmak üzere birçok ülkede bizzat kendileri tahsil edebildiği gibi, Türkiye ve Macaristan'da MTV gelirlerinin de dahil olduğu vergi gelirlerinden pay almakta, Arjantin, Brezilya, Endonezya ve Hindistan'da MTV gelirleri merkezi yönetimle yerel yönetimler arasında paylaşımına tabi tutulmakta, Hollanda ve Belçika gibi ülkelerde ise, merkezi yönetimce tahsil edilen MTV'ye yerel yönetimler ek oran uygulayabilmektedir.

Devletin ekonomik fonksiyonlarından kaynak tahsisi fonksiyonu, kamu kaynaklarının verimli, adil ve sorumlu bir şekilde kullanımını sağlamak için devlet tarafından sunulan hizmetlerin mümkün olduğunca fayda vergileri ile finanse edilmesini gerektirmektedir. Fayda esasına göre vergileme her düzeydeki yönetim birimine kendisine tahsis edilen hizmetlerle ilgili vergilerin tahsis edilmesini gerektirmekte ve bu vergileme daha çok yarı kamusal mal ve hizmetlerin finansmanı için uygun bir araç niteliği arz etmektedir. Yerel yönetimlerin ağırlıklı olarak yarı kamusal nitelikte hizmetler sunduğu dikkate alındığında fayda vergileri bu idareler için etkin bir finansman kaynağı olduğu söylenebilir. Fayda prensibine göre vergilemede emlak vergisi temel finansman kaynağı olarak öne çıkmakla birlikte, bu alandaki önemli bir kaynak da yollar ve otoyolların yapımı ve bakımı gibi amaçlarla kullanılacak MTV'dir. Motorlu taşıtlar vergisi (McLure and Martinez-Vazquez, 2000: 12; Güner 2005, 2965):

- Yol kullanımından sağlanan fayda ile ilişkili oluşu,
- Basit, sade ve uygulanabilir oluşu,
- Gelir elde etme açısından verimli oluşu,
- Araç kullanımı dolayısıyla ortaya çıkan maliyetleri karşılama olanağı tanınması,
- Araç kullanımının sosyal maliyetini denetlemeye olanak tanınması,
- Aşırı kullanım kaynaklı negatif dışsallıkları önleyerek, aşırı kullanımın gerektirdiği ilave maliyetlerin karşılanmasından yerel idareleri koruması,
- Motorlu aracın değerine bağlı olarak alınması nedeniyle daha varlıklı bireyler üzerinde vergi yükünü artırarak makul bir artan oranlı bir yapı sergilemesi,

- Çağdaş yerel yönetimlerin en önemli özelliğinin yerel özerklik olduğu dikkate alındığında MTV'nin yerel yönetimlere bırakılması Avrupa Yerel Özerklik Şartı'nı sağlama açısından da önemli işlev görecektir.

Bu vergi, Türkiye'de 2011 yılında merkezi yönetim gelirlerinin %2,02'sini oluşturmakla birlikte, ekonomik genişleme ve kişi başına gelir artışına bağlı olarak toplam vergi gelirleri içerisindeki payı sürekli artış göstermektedir. Gelişmiş ve gelişmekte olan birçok ülkede ekonomi ve sosyal politika aracı olarak kullanılan MTV Türkiye'de temelde mali amaçla kullanılmakta ve gelir dağılımı adaletini bozucu etkileri söz konusu olabilmektedir.

Özellikle AB'ye üyelik müzakerelerinin devam ettiği günümüzde MTV'nin çağdaş normlara uygun hale getirilmesi ve motorlu taşıtlar vergilemesinin AB mevzuatı ile uyumlaştırılması gerekmektedir. Bu kapsamda motorlu taşıtların vergilendirilmesinde aracın ekonomik değerini, CO2 salınımı dolayısıyla çevreye verdiği zararı, ağır motorlu taşıtların ulaşım alt yapısında meydana getirdiği hasarları ve yakıt tüketimini dolayısıyla ortaya çıkardığı enerji maliyetini de dikkate alan bir tarife yapısına geçilmesi gerekmektedir.

Çağdaş bir vergileme için bu verginin hizmet maliyet ilişkisini kurması ve çevre kirliliği ile mücadelede bir araç olarak kullanılması büyük önem taşımaktadır. Söz konusu amaçların gerçekleştirilmesi için de anılan verginin yerel yönetimlere tahsisi gerekmektedir. Motorlu taşıtların yerel yönetimlere tahsisi Türkiye'de yerel yönetimlerin gelirlerinde %10 artış sağlayabileceği gibi bu idarelerin gelir gider dengesizliği sorununu gidermelerine olanak tanıyacak ve yerel yönetimlerin hizmetlerini gecikmeler ve aksamalar olmadan daha kaliteli sunmalarını sağlayacaktır. Yerel düzeyde ortaya çıkan dışsallıkları içselleştirerek hizmet maliyet ilişkisini kurmayı sağlayacak bu vergi, yerel yöneticilerin hizmet sunumunda hesap verebilirliğini artırarak kamusal kaynakların kullanımında etkinliği artıracaktır.

Bugün yerel yönetimlerin en önemli harcama kalemlerinden birini ulaşım giderleri. MTV gelirlerinin yerel yönetimlere devri bu giderlerin finansmanını kısmen de olsa karşılayabilir. Yerel yönetimler motorlu taşıtlar vergisi gelirlerinin kendilerine bırakılmasıyla yıllık kişi başına 80 TL ilave bir gelire sahip olabileceği gibi (2011 yılı itibarıyla), bu vergi öz gelirlerde %22 oranında vergi gelirlerinde ise %90'ın üzerinde bir artışa yol açarak yerel özerkliğin tesisinde önemli bir politika aracı olabilecektir.

MTV gelirlerinin yerel yönetimlere bırakılmasının, bu idarelerin mali dengesinde sağlayacağı iyileşmeye karşılık, gelir tahsilinde ve mali yönetimde etkinlik kaybı yaşanmaması için, bu verginin merkezi idare tarafından tahsil edilmesi ve yerel yönetimlere araçların tescil edildikleri yer esasına göre dağıtılması yararlı olabilecektir. Vergi adaleti ve hizmet maliyet ilişkisinin sağlanması açısından, bir il sınırları içerisinde

yer alan yerel yönetimler söz konusu gelirden bir formül dahilinde pay almalıdır. Pay dağıtımına ilişkin formül belirlenirken; motorlu taşıtların sahiplerinin ikametgahının bulunduğu yer (gerçek kişilerde) ya da işyeri merkezinin bulunduğu yer (tüzel kişilerde), belediye sınırları içerisindeki yolların yüzölçümü ve belediyelerin nüfusu kriter alınarak esas alınmalıdır. Vergi adaleti ve hizmet maliyet ilişkisinin sağlanması açısından, ikametgah değişikliğine bağlı olarak motorlu taşıtlarında kayıt ve tescil bilgilerinin güncellenmesi ve motorlu taşıtların buldukları ile tescil edilmesi gerektiği ifade edilebilir.

Kaynakça

- ACEA (2010), “Motor Vehicle Taxation: EU Summary”, *In Tax Guide 2010*, European, Automobile Manufacturers’ Association, <http://www.acea.be/images/uploads/files/20100921_TaxGuide2010_Highlights_update.pdf>, 19.09.2011.
- ACEA (2010), *Overview of CO2 Based Motor Vehicle Taxes In The EU*, <www.acea.be/images/uploads/.../20100420_CO2_tax_overview.pdf>, 20.04.2010.
- Akdemir, T. (2011), “Küresel Krizin Yerel Yönetimlerin Mali Yapılarına Etkileri”, içinde: *Küreselleşme ve Kamu Yönetiminde Dönüşüm*, Ed: Ahmet Kesik ve Hasan Canpolat, Birinci Baskı, Seçkin Yayıncılık Tic. A.Ş., Ankara.
- Arıoğlu, O. (1985), “Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulamasında Son Durum”, *Vergi Dünyası Dergisi*, Ekim 1985, Sayı: 50.
- Bahl, R. (2010), “Financing Subnational Governments With Decentralized Taxes”, *International Studies Program Working Paper 10–20*, GSU, ASYPS, pp. 1–49.
- Bahl, R. and R. Bird (2008), “Subnational Taxes in Developing Countries: The Way Forward”, *Public Budgeting & Finance / Winter 2008*, pp. 1–25.
- Balás, G. and R. Kovács (1999), *Prospects for the Introduction of Value-based Property Tax in Hungary*, Metropolitan Research Institute, Budapest.
- Boorsma, P.B.(2004), “Local Taxes: Why?”, presented on the *NISPACEE Conference*, Vilnius, Lithuania, March 2004, pp. 1–12.
- Bozdoğanoglu, Burçin (2008), “Motorlu Taşıt Alımında Uygulanan Vergiler ve Motorlu Taşıtlarda Vergilendirme Tekniğinin AB Uygulamaları İle Karşılaştırılması”, *Yaklaşım*, Aralık 2008, Sayı, ss. 1–8.
- Chambas, Gérard (2011), “Decentralization of Taxation in Africa Policy Choices”, *Conference on Revenue Mobilization and Developing Countries*, IMF, April 17–19 2011, pp. 1–16.
- Çetinkaya, Ö. ve T. Demirbaş (2010), “Belediye Gelirlerinin Analizi ve Mali Özerklik Açısından Değerlendirilmesi”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Maliye Araştırma Merkezi Konferansları 53. Seri*, Yıl 2010, ss. 1–18.

- Demirbaş, T. ve Ö. Çetinkaya (2010), “Belediye Gelir Türü Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisinin Tartışılması”, İçinde: *Mahalli İdareler Maliyesi Üzerine Yazılar*, Ed: Figen Altuğ, Özhan Çetinkaya ve Selçuk İpek, Ekin Bas. Yay. Dağıtım, Bursa, pp. 117–130.
- Directgov (2011), <<http://www.direct.gov.uk/en/Motoring/OwningAVehicle/index.htm>>, 12.10.2011.
- DVLA (2011), *Rates of Vehicle Tax, Driver and Vehicle Licensing Agency*, <http://www.direct.gov.uk/prod_consum_dg/groups/dg_digitalassets/@dg/@en/@motor/documents/digitalasset/dg_067081.pdf>, 12.10.2011.
- EC (2000), *Inventory of Taxes, European Communities*, European Communities, Printed in Italy, <http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/tax_inventory_17_en.pdf>, 22.10.2011.
- European Commission (2007), “Annual Tax on Company Cars in France”, *Taxes in Europe Database v2*, Tax Details, <http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/tax_Details.html>, 13.10.2011.
- Falay, Nihat, Ersin Kalaycıoğlu ve Umur Özkırımlı (1996), *Belediyelerin Mali Yönetimi: İktisadi ve Siyasal Bir Çözümleme*, TESEV Yayınları, Yayın No: 2, İstanbul.
- FPS Finance – Belgium (2011), *The Tax Survey: An Overview of the Belgian Tax Legislation*, Nr: 23, IPublic Service Finance- Belgium, January 2011, <http://www.docufin.fgov.be/intersalgen/thema/publicaties/memento/pdf/TS2011_V10entire.pdf>, 30.10.2011.
- Gola, Petr (2008), “Road Tax, Road Tolls and Fees in Denmark”, *Road Tax*, Confédération Fiscale Européenne, <<http://www.cfe-eutax.org/taxation/road-tax/denmark>>, 22.10.2011.
- Gola, Petr (2008), “Road Tax, Road Tolls and Fees in France”, *Road Tax*, Confédération Fiscale Européenne, <<http://www.cfe-eutax.org/taxation/road-tax/france>>, 22.10.2011.
- Gola, Petr (2008), “Road Tax, Road Tolls and Fees in the Netherlands”, *Road Tax*, Confédération Fiscale Européenne, 2008, <<http://www.cfe-eutax.org/taxation/road-tax/netherlands>>, 22.10.2011.
- Güner, Ayşe (2005), “Yerel Bir Gelir Olarak Motorlu Taşıtlar Vergilemesi”, *Legal Mali Hukuk Dergisi*, Yıl: 1, Sayı: 11, ss. 2965–2972.
- Hamzaçebi, M. Akif (2003), “Motorlu Taşıtlar Vergisi Başta Olmak Üzere Çeşitli Vergi Kanunlarında Değişiklik Yapan Kanun Tasarısının Tümü Üzerinde TBMM Genel Kurulunda CHP Grubu Adına Yaptığı Konuşma”, *Tutanak Dergisi*, Dönem: 22 Cilt: 36 Yasama Yılı: 2, T.B.M.M. 37 nci Birleşim, ss. 1–6.
- ITACO (2011), *Guide to Vehicle Registration Tax, Irish Tax and Customs Office*, <<http://www.revenue.ie/en/tax/vrt/vrt-guide.html#section5>>, 17.10.2011.
- Kitchen, Harry (2004a), “Financing City Services: A Prescription for the Future”, *The AIMS Urban Futures Series*, Paper #3, Atlantic Institute for Market Studies, September pp. 1–48.

- Kitchen, Harry (2004b), “Local and Metropolitan Finance”, *Prepared for A Workshop on: Strengthening Responsive and Accountable Local governance In China*, Organized Ministry of China, August 9–12, Dali, Chinapp.1–43.
- Kitchen, Harry (2003), “Local Taxation in Selected Countries: A Comparative Examination”, *Prepared for: CEPR II Project*, AUCC, Ontario, Canada, November 10, 2003, pp. 1–45.
- Liberati, Paolo (2011), ““Which Tax” or “Which Tax for What?”: Tax Assignment in the Theory of Fiscal Federalism”, *Public Finance Review*, 39(3), 365–392.
- LTA (2010), Vehicle Tax Structure, Land Transport Authority of Singapore, <http://www.lta.gov.sg/motoring_matters/motoring_vo_tax.htm>, 11.10.2011.
- Mæhlu, Sverre (2010), “Vehicle Tax Incentives in Norway”, *Presentation at the IEA Workshop 22–23*. November 2010, pp. 1–10.
- McLure, C.E. & J. Martinez-Vazquez (2000), “The Assignment of Revenues and Expenditures in Intergovernmental Fiscal Relations”, *World Bank Institute*, Washington D.C., pp. 1–40.
- MOF (2010), *Comprehensive Handbook of Japanese Taxes 2010*, Japanese Ministry of Finance Tax Breau, Tokyo, Japan, 2010.
- Musgrave, R.A. (2000), “Public Finance and Democratic Society”, *III: The Foundations of Taxation and Expenditure*, Cheltenham UK and Northampton MA: Edward Elgar’den aktaran: Richard M. Bird (2008), “Tax Assignment Revisited”, *Institute for International Business Working Paper Series*, IIB Paper No. 17, 2008, pp. 1–34.
- Oates, W.E. (1999), " An Essay on Fiscal Federalism", *Journal of Economic Literature*, Vol. 37, No. 3, pp. 1120–1149.
- Peru Ministerio de Economía y Finanzas (2011), *Impuesto al Patrimonio Vehicular 2011*, <http://www.mef.gob.pe/index.php?option=com_content&view=article&id=2427%3Aimpuesto-al-patrimonio-vehicular-2011&catid=45&Itemid=100242&lang=es>, 18.10.2011.
- Ploeg, C.G.V.(2002), “Big City Revenue Sources: A Canada-U.S. Comparison of Municipal Tax Tools and and Revenue Levers”, *CWF Report 2002–10*, Canada West Foundation, Printed in Calgary, pp. 1–34.
- SEPA, (2000), “EU - Fuel and Vehicle Tax Policy”, *Report: 5084*, Swedish Environmental Protection Agency, Stockholm, Sweden, 2000/07.
- Smith, Roger (1984), *Motor Vehicle Taxation in Jamaica*, board of Revenue Government of Jamaica, Staff Paper No: 10 West Indies, Jamaica.
- Slack, E. (2010), “Options for Mobilizing Local Revenues”, *Presentation to IPTI 13th International Conference*, Adelaide, Australia, April 27, 2010, pp. 1–27.
- Slack, Enid (2010a), “OECD Experience on Municipal Finance Under Federalism: Implications for India”, pp. 1–27, <<http://www.utoronto.ca/mcis/imfg/Presentations/SlackPresentationonOECDFederalCountries,KoreaMay2010.pdf>>, 30.10.2011.

- Slack, Enid (2010b), “Options for Mobilizing Local Revenues”, Presentation to *IPTI 13th International Conference*, Adelaide, Australia, pp. 1–27.
<<http://www.utoronto.ca/mcis/imfg/Presentations/Options%20for%20Mobilizing%20Local%20Revenues,%20April%202010.pdf>>, 30.10.2011.
- Smoke P., R. Bahl, A. Reschosvky, L. Schroeder, and D. Solomon (2001), “South Africa Local Government Financial Reform Project”, *Final Synthesis Report*, RTI International, pp.1-53.
- Spahn, P.B. (1995), ”Local Taxation: Principles and Scope”, in: *Macroeconomic Management and Fiscal Decentralization*, Jayanta Roy (ed.), EDI Seminar Series, The World Bank, Washington D.C., pp. 221–232.
- VDIK (2011), *New Motor Vehicle Tax Regulation, Association of International Motor Vehicle Manufacturers*, <<http://www.vdik.de/?id=67319>>, 11.10. 2011.
- Wikipedia (2011), *Taxe Sur Les Véhicules De Société*,
<http://fr.wikipedia.org/wiki/Taxe_sur_les_v%C3%A9hicules_de_soci%C3%A9t%C3%A9>, 07.11.2011.
- Xinhua/Fan Rujun (2011), *China Adopts Car Tax Law to Promote Energy Conservation*,
<http://www.china.org.cn/china/2011-02/26/content_22009128.htm>, 13.10.2011.