

MOTORLU TAŞIT ALIMINDA UYGULANAN VERGİLER VE MOTORLU TAŞITLARDA VERGİLENDİRME TEKNİĞİNİN AB UYGULAMALARI İLE KARŞILAŞTIRILMASI

Yazar:BURÇİNBOZDOĞANOĞLU*

Yaklaşım / Aralık 2008 / Sayı: 192

GİRİŞ

Ülkemizde motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergilere baktığımızda bu vergilerin de sürekli tartışılmakta ve güncelliğini korumakta olduğu görülmektedir. Vergilendirmeye esas olan kriterler motorlu taşıtlar vergisine ilişkin temel tartışma noktasını oluşturmaktadır. Motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergilerin toplumun büyük kesimini ilgilendirmesi, ayrıca otomotiv sektörünü de etkiliyor olması motorlu taşıtların toplumda adaleti sağlayacak biçimde vergilendirilmesine olan ihtiyacı ortaya çıkarmaktadır. Bununla beraber Avrupa Birliği ülkelerindeki uygulamaların ortaya konulması, taşıtların vergilendirilmesinde esas alınacak alternatiflerin değerlendirilmesi bakımından önem taşımaktadır.

Motorlu taşıtlar ise ülkemizde hem KDV'nin hem de ÖTV'nin konusuna girmektedir. Vergi gelirleri içinde dolaylı vergilerin paylarının, dolaysız vergilerden yüksek olması vergi adaletsizliğinin göstergesidir. Gelişmekte olan ülkelerde vergi gelirlerini artırabilmek için genellikle kolay müdahale edilebilir ve etkisi hemen görülebilir durumda olan dolaylı vergileri artırma yolu seçilmektedir. Türkiye'de de benzeri bir şekilde KDV ve ÖTV dolaylı vergiler olarak bu amaçla kullanılmaktadır. Bu durum Avrupa birliği ülkeleri ile kıyaslandığında sosyal, iktisadi ve mali anlamda ülkemiz açısından olumsuz bir tablo yaratmaktadır.

1-AB'DE MOTORLU TAŞITLARIN VERGİLENDİRİLMESİNDE UYGULANAN KRİTERLER

Motorlu taşıtlar vergisi, motorlu taşıta sahip olmanın ödeme gücünün bir göstergesi olarak kabul edilmesi nedeniyle, servet üzerinden alınan bir vergi çeşididir(1).

Motorlu taşıtların vergilendirilmesi pek çok ülkede önemli bir vergi kaynağı iken mali politika değerlendirmelerinde, bu konu ulaşım – enerji – çevre gibi diğer politika alanları ile birlikte ve eşit derecede önem verilerek hesaba katılmaktadır. Ulaşım ve genel ticaret politikaları, ticari faaliyetlerin teşvik edilmesi amacıyla ağır vasıtalar üzerindeki toplam vergi yükünün makul düzeyde düşük tutulmasını gerektirebilir veya motorlu araçların vergilendirilmesi, ulaşımı karayollarından demiryollarına veya özel taşımacılıktan kamu taşımacılığına yöneltecek şekilde tasarlanabilir. Enerji ve çevre politikaları, enerji tasarrufu sağlanması ve kirliliğin azaltılması amacıyla tüketici davranışlarını kontrol altına almak için motorlu taşıtların yüksek oranda vergilendirilmesini gerektirebilir. Yüksek vergiler muhtemelen karayollarındaki motorlu taşıt sayısını sınırlayacaktır. Bununla birlikte ilk bakışta bu, çevre politikaları açısından tercih edilecek bir durum gibi gözükse de yeni araba iktisabının sürekli olarak yüksek oranda vergilendirilmesi atmosferi kirleten eski araç sayısını artırmaktadır(2).

Motorlu taşıtlar vergisi objektif nitelikteki özel servet vergisidir. Uygulamada vergi adaletini sağlamaya yönelik olarak, araçların sahip oldukları fiziki ve teknik özelliklerden hareket ederek vergi miktarı farklılaştırılabilmektedir. Bu tür düzenlemelerle verginin objektif niteliğinde bir esneme söz konusu olsa bile, bu uygulamalarla vergiye subjektif bir nitelik kazandırıldığı söylemek mümkün değildir(3).

Motorlu taşıtlar vergisinin (Tax on Motor Vehicle-Kraftfahrzeugsteuer) Almanya'daki uygulamasına baktığımızda, MTV' nin hesaplanmasında iki temel kriterin esas alındığı görülmektedir. Bu iki kriter, aracın motor silindir hacmi ve izin verilebilen azami yüklü ağırlığıdır(4). Ayrıca ticari araçlar için egzoz emisyonu ve çevreye yaydığı kirlilik gibi faktörler de verginin belirleyici unsurları arasında yer almaktadır.

Motorlu taşıtlar vergisinin Fransa'daki uygulamasına baktığımızda ise verginin hesaplanmasına esas teşkil eden tek bir temel unsurun olduğunu görmekteyiz. Bu unsur ise aracın izin verilebilen azami yüklü ağırlığı ya da yol üzerindeki toplam ağırlığı olarak ifade edilmektedir(5).

MTV' nin İngiltere'deki uygulaması Almanya ve Fransa'dan biraz daha karışıktır. İngiltere'de MTV, araç tüketim vergisi (Vehicle Excise Duty) adı altında alınmaktadır. İngiltere'de vergi miktarı belirlenirken göz önünde bulundurulmuş temel kriterler aracın motor silindir hacmi, ağırlığı ve çevreye yaydığı kirliliktir (6).

Vergi miktarının yük taşıtlarında belirlenmesinde ise aracın ağırlığı önem taşımaktadır. Burada vergi 3500 kg üstü ve altı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Burada da yine aracın çevreye yaydığı kirlilik dikkate alınmaktadır. Otobüs ve benzeri araçlarda yolcu kapasitesi verginin belirlenmesinde temel kriterdir. Çekici ve benzeri araçlarda ise tek bir vergi belirlenmiş olmakla birlikte aracın üzerine konan vergi çevreye yaydığı kirlilik oranında arttırılmaktadır (7).

Motorlu taşıtlar vergisinin Türkiye ve Avrupa Birliği'nin önde gelen ülkelerindeki uygulamasına bakıldığında teorik bir görüş ayrılığı göze çarpmaktadır. MTV, Türk Vergi Sistemi'nde servet vergisi kapsamında değerlendirilmekte ve vergi miktarı da bu doğrultuda hesaplanmaktadır. Almanya, Fransa ve İngiltere'deki uygulamalara bakıldığında ise MTV' nin öncelikle bir çeşit yol vergisi daha sonra da çevre vergisi şeklinde değerlendirildiği görülmektedir(8).

Türk Vergi Sistemi'nde araçların hangi vergi dilimine tabi olduğu öncelikle o aracın yaşına, daha sonra ise genel olarak motor silindir hacmine bağlıdır. Ağırlık kriteri sadece kamyon, kamyonet, çekici ve benzeri taşıtlarda dikkate alınmaktadır. Yaş kriterinin verginin miktarının belirlenmesinde temel rol oynamasının altında aracın yaşı arttıkça kişinin servetinin değeri düşüyor varsayımı yatmaktadır. Motor silindir hacminin yüksekliği de bir mali güç simgesi ve servet belirtisi olarak algılanmaktadır. Kamyon, kamyonet, çekici ve benzeri araçlarda azami toplam ağırlığa bakılmasının temel nedeni ise, aracın azami yük kapasitesi arttıkça kişinin gelir elde etme kapasitesi de artmaktadır; bu da bir servet unsurunu oluşturmada ve dolayısıyla mali gücü temsil etmektedir.

Motorlu taşıtlar vergisi, Avrupa Birliği üyesi ülkelerde öncelikle bir çeşit yol vergisi olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle vergi miktarı belirlenirken dikkate alınan temel kriter aracın ağırlığı olmaktadır. Hatta bu vergi Danimarka'da taşıt ağırlık vergisi adı altında alınmaktadır. Ağırlık kriterinin bu kadar önemli olmasının nedeni, araçların kullandıkları yola verdikleri hasarın toplam ağırlıkları ile doğru orantılı olmasından kaynaklanmaktadır. Yani aracın toplam ağırlığı arttıkça ödenmesi gereken vergi miktarı da artmaktadır (9). Motorlu taşıtlar vergisinin hesaplanmasında kullanılan ikincil kriter ise motor silindir hacmidir. Bu kriterin kullanılmasının altında yatan neden ise aracın motor silindir hacmi arttıkça tüketilecek yakıt miktarının da artacağı ve dolayısıyla çevreye daha fazla zehirli gaz salacağı

düşüncesidir. Bu kriter de MTV'ye bir çeşit çevre vergisi niteliği kazandırmaktadır. Nitekim Avrupa Birliği ülkelerinde kurşunlu benzin kullanımı da yasaklanmıştır. Ayrıca genel olarak dizel motorlu araçlar için daha fazla vergi belirlenmesi benimsenmiştir (10).

Tablo 1:AVRUPA BİRLİĞİNDE MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİNDE VERGİLEME KRİTERLERİ

ÜLKE	BİNEK ARAÇ	TİCARİ ARAÇ
Avusturya	Kilowatt	Ağırlık
Belçika	Silindir Hacmi	Ağırlık, Aks Sayısı
Kıbrıs	Silindir Hacmi, CO2 Emisyonu	Yok
Çek Cumhuriyeti	Yok	Ağırlık, Aks Sayısı
Almanya	Silindir Hacmi, Egzos emisyonu	Ağırlık, egzoz emisyonu, Çevreye yayılan kirlilik ve gürültü
Danimarka	Yakıt Tüketimi, ağırlık	Ağırlık
Estonya	Yok	Ağırlık, Aks Sayısı ,Süspansiyon
İspanya	Beygircü	Toplam ağırlık yada toplam yükün gelir getiren bölümü
Finlandiya	Yaş, ağırlık	Ağırlık, Aks Sayısı
Fransa	Yok	Ağırlık, süspansiyon
Yunanistan	Silindir Hacmi	Toplam ağırlık yada toplam yükün gelir getiren bölümü
Macaristan	Ağırlık	Ağırlık
İrlanda	Haziran 2008'e kadar Silindir Hacmi ,Temmuz 2008'den itibaren CO2 emisyonu	Ağırlık
İtalya	Kilowatt, egzoz emisyonu	Kilowatt, ağırlık, Toplam ağırlık yada toplam yükün gelir getiren bölümü
Litvanya	Yok	Yok
Lüksemburg	CO2 Emisyonu	Ağırlık, Aks Sayısı
Letonya	Ağırlık	Ağırlık
Malta	Silindir Hacmi	Yok
Hollanda	Ağırlık, eyalet	Ağırlık
Polonya	Yok	Ağırlık(3,5 tonun altındaki araçlara)
Portekiz	Silindir hacmi	Ağırlık, Aks Sayısı, Süspansiyon
İsveç	CO2 emisyonu, ağırlık	Ağırlık, Aks Sayısı, Egzos Emisyonu

Slovenya	Yok	Yok
Slovakya	Yok	Ağırlık,Aks Sayısı
İngiltere	CO2 Emisyonu	Ağırlık,Aks Sayısı, Egzos Emisyonu
Bulgaristan	Kilowatt	Ağırlık, Aks Sayısı
Romanya	Silindir hacmi	Ağırlık, Aks Sayısı

Kaynak:ACEA Tax Guide 2008

Türkiye’de otomobil ve taşıtlardan alınan motorlu taşıtlar vergisinin silindir hacmine göre ayarlanmakta ve yaş sınırları 3 yıl arayla yapılmaktadır. Bu durumda aynı silindir hacmindeki 50 bin YTL’lik otomobil için de 500 bin YTL’lik otomobil için de aynı vergi ödenmektedir. Ayrıca sıfır kilometre otomobilin vergisi ile 3 yaşındaki otomobilin vergisi de aynıdır. Oysa otomobilin fiyatı ilk yıldan itibaren hızla düşmektedir. Üç yılın sonunda alındığı fiyatın %40 altına gerilemektedir (11).

2-AB’DE MOTORLU TAŞIT ALIMINDA UYGULANAN VERGİLER

Tablo-2’den de anlaşılacağı gibi AB ülkelerinde motorlu taşıt alımında ÖTV uygulanmamakta, araç tescil vergisi veya satış vergisi adı altında bazı vergiler alınmaktadır.Ancak Danimarka dışında kalan AB ülkelerinde motorlu taşıt alımında uygulanan vergi oranı Türkiye’dekinin oldukça altındadır.Veriler 2000 cc bir araç alımında AB ülkelerinde ödenecek vergileri oransal olarak göstermektedir.KDV genel anlamda bir satış vergisi olduğundan AB ülkelerinde de araç satışında KDV uygulaması mevcuttur. KDV dışında alınan satış vergisi veya tescil vergisi ise genel olarak aracın motor silindir hacmi veya çevreye yaydığı kirlilik ölçüsünde alınmaktadır.

Tablo 2:AVRUPA BİRLİĞİNDE ARAÇ ALIMINDA (2000 CC) UYGULANAN VERGİLER

ÜLKE	KDV	TESCİL VERGİSİ	TOPLAM VERGİ ORANI
Avusturya	%20	Yakıt tüketimine bağlı olarak maksimum %16	%30
Belçika	%21	Silindir hacmi ve yaşa göre değişiyor 2000cc araç için 495 Euro	%25
Bulgaristan	%20	Yok	%20
Kıbrıs	%15	Silindir hacmi ve CO2 emisyonuna göre değişiyor.2000 cc araç için 4000 Kıbrıs Lirası	%35
Çek Cumhuriyeti	%19	Yok	%19
Almanya	%19	Yok	%19
Danimarka	%25	76.400 Danimarka Kronuna kadar olan tutar için %105, fazlası %180	%156-%240
Estonya	%18	Yok	%18

İspanya	%16	CO2 emisyonuna bağlı olarak %0'dan (120 g/km'ye kadar), %14,75'e kadar (200 g/km)değişen oranlarda	%25,75
Finlandiya	%22	Fiyata ve CO2 emisyonuna bağlı olarak vergi= $4+(0,1 \times \text{CO}_2)$ şeklinde hesaplanır. Minimum %10, maksimum %40.	%34,2-%70,8
Fransa	%19,6	CO2 emisyonuna bağlı olarak 200 Euro'dan (161'den 165 g/km'ye kadar) 2600 Euro'ya (250 g/km ve üstü) kadar değişebilmektedir.	%23
Yunanistan	%19	Silindir hacmine ve emisyonuna bağlı. 2000 cc için %40	%59
Macaristan	%25	Emisyon hacmine göre değişiyor 2000 cc araç için 960.000 Macar Forintisi (4 Euro)	%44
İrlanda	%21	1.900 cc ve üzeri maximum %30 (Haziran 2008'e kadar). CO2 emisyonuna göre Temmuz 2008'den itibaren Maximum %36.	%57
İtalya	%20	IPT 150,81 Euro + 130 Euro	%23
Litvanya	%18	Yok	%18
Lüksemburg	%15	Yok	%15
Letonya	%18	373 Euro	%20
Malta	%18	Silindir hacmine bağlı olarak 2000 cc için %65	%93
Hollanda	%19	Fiyata ve CO2 emisyonuna bağlı olarak %42,3+ 1.442 Euro (benzinli araçlar için) %42,3+ 302 Euro (dizel araçlar için)	%55
Polonya	%22	Silindir hacmine göre, 2000 cc araç için %3,1	%25
Portekiz	%21	Silindir hacmi ve CO2 emisyonuna göre 2000 cc için (4,25 Eurox2000)-4.857,50 euro 172 g CO2 emisyonu için (122 Eurox172)-14.350 Euro (dizel araç için)	%58
Romanya	%19	Silindir hacmi ve emisyonuna göre 2000cc araç için 700 Euro	%22,5
İsveç	%25	Yok	%25
Slovenya	%20	Fiyata göre %1 ile %13 arasında değişiyor.	%29
Slovakya	%19	Yok	%19

İngiltere	%17,5	Yok	%17,5
-----------	-------	-----	-------

Kaynak:ACEA Tax Guide 2008

3-TÜRKİYE'DE MOTORLU TAŞIT ALIMINDA UYGULANAN VERGİLER

Türkiye'de motorlu taşıt alımında önce aracın satış bedeli üzerinden ÖTV hesaplanmakta daha hesaplanan ÖTV tutarı KDV matrahına ilave edilerek KDV hesaplanmaktadır. Buna göre değişik silindir hacimlerindeki araçlarda ortaya çıkan vergi yükü Tablo 3'deki gibidir:

Tablo 3: TÜRKİYE'DE MOTORLU TAŞITLAR ÜZERİNDEKİ VERGİ YÜKÜ

ARAÇ CİNSİ	ÖTV YÜKÜ	KDV (%18) YÜKÜ	TOPLAM VERGİ YÜKÜ
Binek otomobili: Motor silindir hacmi			
1600 cm ³ 'e kadar olanlar	% 37	% 24,6	% 61,6
1600-2000 cm ³ arasındakiler	% 60	% 28,8	% 88,8
2000 cm ³ 'ün üzerindeki	% 84	% 33,1	% 117,1
Panelvan (Arkası koltuklu):			
İstiap haddi <850 kg. - <2000 cm ³	% 10	% 19,8	% 29,8
İstiap haddi >850 kg. - <2800 cm ³			
Diğerleri	% 84	% 33,1	% 117,1
Kamyon - Kamyonet (Açık kasalı)	% 4	% 18,7	% 22,7
Minibüs	% 9	% 19,6	% 28,6
Midibüs	% 4	% 18,7	% 22,7
Otobüs	% 1	% 18,1	% 19,1
Motosiklet: Motor silindir hacmi			
250 cm ³ 'e kadar olanlar	% 22	% 21,9	% 43,9
250 cm ³ 'ün üzerindeki	% 37	% 24,6	% 61,6
Yat-Kotra	% 8	% 19,4	% 27,4
Uçak-Helikopter	% 0,5	% 18,1	% 18,6

Yukarıdaki malların tüketicilere satışında, vergisiz satış bedeli üzerinden önce ÖTV hesaplanmakta, daha sonra ise satış bedeli ile ÖTV toplamı üzerinden de ayrıca KDV hesaplanmaktadır. Tüketicinin ödediği anahtar teslim fiyatı, bu vergilerinde dahil edildiği toplam satış bedelidir. Örneğin, motor silindir hacmi 2000 cm³'ün üzerinde olan bir binek otomobilin anahtar teslim fiyatı 45.000 YTL ise,

bu otomobilin fiyatı içindeki ÖTV ve KDV tutarları (2006 yılı için) iç yüzde yöntemine göre şu şekilde hesaplanacaktır:

Anahtar teslim fiyatı: 45.000 YTL

KDV (45.000x18/118) : 6.864 YTL

ÖTV (45.000-6.864x84/184): 17.410 YTL

Görüldüğü gibi, anahtar teslim fiyatı 45.000 YTL olan binek otomobili için tüketici KDV ve ÖTV olarak toplam 24.274 YTL ödemektedir. Başka bir ifade ile 45.000 YTL'ye satılan aracın vergiler hariç satış fiyatı 20.726 YTL'dir. Buna göre, motor silindir hacmi 2000 cm³'ün üzerinde olan binek otomobillerinde, anahtar teslim fiyatının 53,9'u vergidir (ÖTV+KDV). Eğer KDV ile ÖTV aynı matrah üzerinden alınsaydı, yani ÖTV üzerinden KDV alınmasaydı, başka bir deyişle verginin vergisi olmasaydı, bu aracın anahtar teslim fiyatı (20.726 +17.410+ 3.730 KDV) 41.866 YTL olacaktır. Dolayısıyla alıcı, ÖTV'den KDV alınmaması halinde 3.134 YTL kâr edecektir (12).

Bunun dışında 2006 yılında yük taşımada kullanılıp azami ağırlığı 3,5 tonu aşmayan ve yolcu taşıma kapasitesi (yolcu taşıma kapasitesi sürücü dahil toplam yolcu sayısının 70 kilogramla çarpılması suretiyle hesaplanır.Bu hesaplamada koltuk olmasa dahi, koltuk montajı için bulunan sabit tertibatlar da koltuk olarak dikkate alınır) istiap haddinin (bir aracın güvenle taşıyabileceği sürücü ve yolcu dahil toplam yük ağırlığı) %50'sinin altında olan motorlu araçlardan (bütün tekerlekleri motordan güç alan veya alabilenler, binek otomobilleri, steysin vagonlar, yarış arabaları, arazi taşıtlar hariç);İstiap haddi 850 kilogramı geçmeyip motor silindir hacmi 2000 cm³'ün altında olanlar ile istiap haddi 850 kilogramı geçip motor silindir hacmi 2800 cm³'ün üstünde olanlar ayrımı listeye eklenmiştir.

SONUÇ

Türkiye'de otomobil ve taşıtlardan alınan motorlu taşıtlar vergisinin silindir hacmine göre ayarlanması ve yaş sınırlarının 3 yıl arayla yapılması vergilemede yaşanan sorunlardan biridir. Aynı silindir hacmindeki 50 bin YTL'lik otomobil için de 500 bin YTL'lik otomobil için de aynı vergi ödenmektedir. Ayrıca sıfır kilometre otomobilin vergisi ile 3 yaşındaki otomobilin vergisi de aynıdır. Oysa otomobilin fiyatı ilk yıldan itibaren hızla düşmektedir. Üç yılın sonunda alındığı fiyatın %40 altına gerilemektedir (13).

Motorlu taşıtların vergilendirilmesinde vergiye esas değer aracı kasko değeri olması bu sorunun en uygun çözümü olarak görülmektedir. Nitekim 5035 sayılı Kanunun gerekçesinde, aracın değeri ile bağlantılı bir vergileme için en uygun ölçünün aracın sigorta değerinin olduğu açıkça ifade edilmiştir. Yani, motor silindir hacmi ve taşıtın yaşı gibi ölçütlerin taşıtların gerçek değerini yansıtmadığı, bu ölçütlere göre vergi alındığında, vergi yükünün adaletsiz dağılımına neden olunacağı ve mükelleflerden ödeme güçlerini aşan miktarda vergi alınacağı, kanun koyucu tarafından dolaylı olarak kabul edilmektedir.

Bu kabul, 5035 sayılı Kanunun 23 üncü maddesiyle değiştirilen Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun 5 inci maddesinin son fıkrasında da açıkça görülmektedir.Söz konusu fıkrada yer alan ifade şöyledir:

“ (I) sayılı tarifede yer alan otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerlerine ait vergi tutarlarının Türkiye Sigorta ve Reasürans Birliği tarafından her yılın Ocak ayında ilan edilen kasko sigortası değerlerinin %6'sını aşması halinde, aynı yaş grubunda bulunan taşıtlara ait vergi tutarlarını, bir alt kademedeki taşıtlara isabet eden vergi tutarı olarak belirlemeye, bu oranı %4'e kadar indirmeye ve kanuni oranına kadar artırmaya Bakanlar Kurulu yetkilidir. ”

Bu fıkra da göstermektedir ki, 5035 sayılı Kanunun 23 üncü maddesiyle getirilen ve taşıtlar için ödenecek olan motorlu taşıtlar vergisinin hesabında dikkate alınan kriterler, taşıtın yani servetin gerçek değerini ortaya koymamaktadır. Bu nedenle de mali güce göre vergilendirme ve vergi yükünün adaletli ve dengeli bir biçimde dağılımı ve eşitlik ilkeleriyle, dolayısıyla Anayasa'nın 10 uncu ve 73 üncü maddeleriyle bağdaşmamaktadır.

Otomobil satın alırken de vergiler AB ülkelerinden 5-10 kat fazladır. Türkiye’de otomobil alımında otomobil fiyatının %37’si ile %84’ü arasında ÖTV ile %18 KDV ödenmektedir. Vergi oranları 1600 cc silindir hacmine kadar %37, 2000 cc’nin üstündeki silindir hacmine sahip olan otomobillerde ise %84’tür. Ayrıca KDV, ÖTV dahil tutar üzerinden hesaplanmaktadır. KDV yükü de hesaplandığında toplam vergi oranı % 61.6 ile %117.1 arasında değişmektedir (14).

Avrupa ülkelerinde otomobil alımında uygulanan en yüksek vergi %156 ile Danimarka’dadır. Bunun dışında kalan tüm AB ülkelerinde ise motorlu taşıt alımında uygulanan vergiler Türkiye’dekinin altında kalmaktadır. Almanya’da otomobil alırken otomobil fiyatının %16’sı, İngiltere’de %18’i, İtalya’da %20’si, Fransa’da %21’i, Belçika’da %22’si, İspanya’da ise %23’ü vergi olarak ödenmektedir. Avrupa ülkelerinde otomobil satışında ÖTV uygulaması söz konusu değildir (15). Dolayısıyla verginin vergisi uygulanmamaktadır. Türkiye’de otomobil alımında uygulanan ÖTV oranlarının yüksekliği, ayrıca bu yüksek oranlı ÖTV’nin KDV matrahına dahil oluşu otomobil alımında ödenen vergi tutarını yükseltmektedir.

Bu durumda alınan verginin de vergisi uygulaması düzeltilerek otomobil alımında uygulanan vergi oranı Avrupa ülkelerinde uygulanan oranlara yaklaştırılmalıdır.

[\(*\)](#) Vergi Denetçisi, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Bölümü Doktora Öğrencisi