

## MOTORLU TAŞIT VERGİSİ TARTIŞMASI

Bazı temel bilgiler ve saptamalar

Seyfettin Gürsel\*

### Bilgi notunun amacı

Maliye Bakanlığı Motorlu Taşıtlar Vergisi'ne (MTV) gelecek yıl yüzde 40 zam yapılacağını açıkladığında medyada ve muhalefet çevrelerinde büyük tepki doğdu. Vergi zammının enflasyon oranının (yüzde 11 civarı) çok üzerinde belirlenmesi otomobil sahipleri üzerinde vergi yükünün ciddi ölçüde ağırlaşması anlamına geliyordu. Yapılan zammın “fahiş” olduğu, “adil” olmadığı tartışmaya açıldı. Ardından Cumhurbaşkanı Bakanlar Kurulu'ndan zam oranını gözden geçirmesini istedi. Nasıl bir revizyon yapılacağını yakında öğreneceğiz.

MTV zammı tartışmalarının otomobil sahipliğinin nasıl bir dağılım gösterdiğine dair temel bilgilerden yoksun bir şekilde yüzeysel ve polemik tarzda yapılıyor olması dikkat çekiciydi. Betam olarak bu boşluğu kısmen doldurmak amacıyla bu bilgi notunu yayınlamaya karar verdik. Aşağıda otomobil sahipliğinin zaman içinde nasıl evrildiğine ve halen nasıl bir dağılım gösterdiğine dair rakamları dikkatinize sunuyoruz. Ayrıca MTV zammının bu veriler çerçevesinde nasıl revize edilebileceğine dair de kısa bir yorum ekliyoruz.

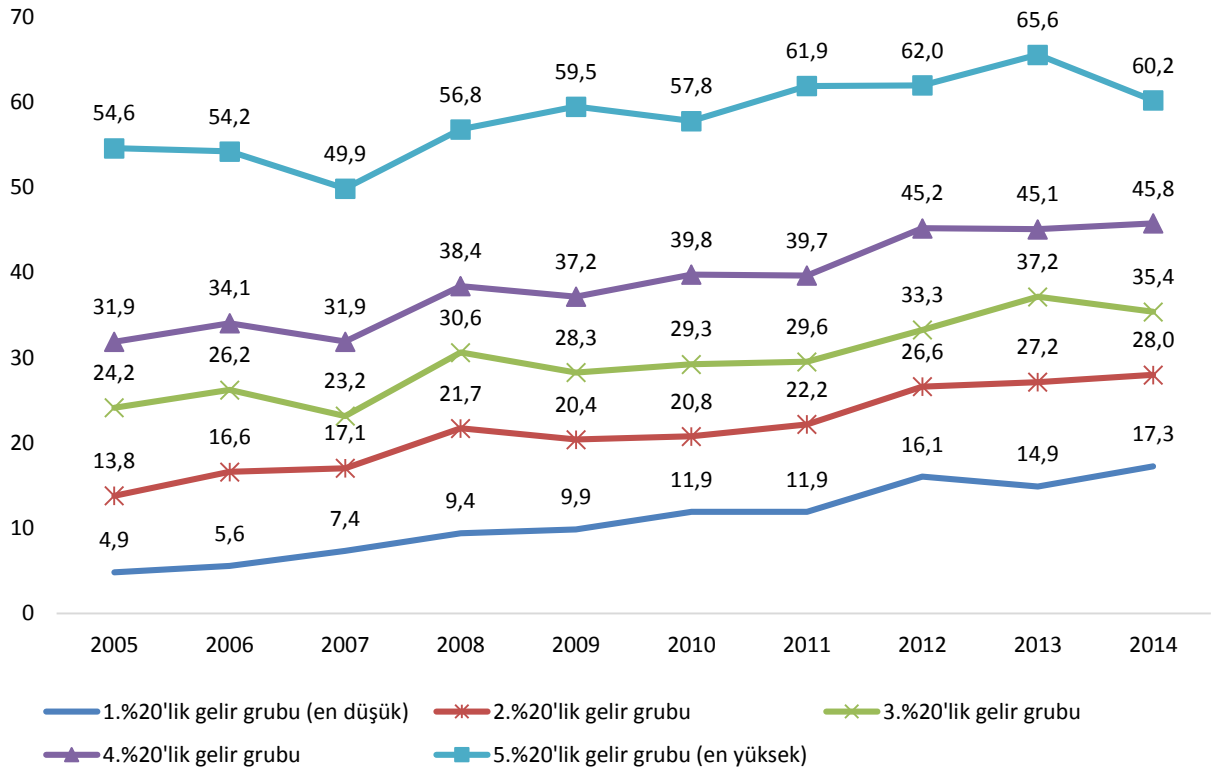
### Otomobil sahipliğinin gelir gruplarına göre evrimi

Özel otomobil sahipliğinin yüzde 20'lik gelir grupları itibariyle son 10 yılda nasıl evrildiğini TÜİK'in iki farklı mikro veri tabanını kullanarak inceliyoruz. Şekil 1'de Hanehalkı Bütçe Anketi'nin (HBA) mikro verileri itibariyle 2005-2014 döneminde yüzde 20'lik gelir gruplarında otomobil sahibi hanelerin paylarının gelişimini, Şekil 2'de aynı payların Gelir ve Yaşam Koşulları Anketi'nin (GYKA) mikro verileri itibariyle 2006-2015 dönemindeki gelişimi gösteriliyor. İki farklı anket söz konusu olduğundan aynı yılda aynı gelir grubunda paylar arasında farklılıklar olması doğaldır. Ancak bu farkların çok sınırlı kaldığı görülüyor. Dolayısıyla bu iki anketin gelir düzeylerine göre otomobil sahipliğini oldukça gerçekçi bir biçimde tahmin ettiğini söyleyebiliriz.

Beklendiği gibi otomobil sahipliği tüm gelir gruplarında zaman içinde artıyor. Dikkat çekilmesi gereken nokta son 10 yılda otomobil sahipliğinin yüksek gelirlilerden düşük gelirlilere doğru inildikçe çok daha hızlı artıyor olmasıdır. Örnek vermek gerekirse en düşük gelirli grupta 2006 yılında her yüz haneden yaklaşık 5 hane otomobil sahibi iken, bu oran 2014 yılında HBA'da yüzde 17'ye, GYKA'da yüzde 12'ye yükseliyor. Buna karşılık en yüksek gelir grubunda otomobil sahibi hanelerin payı yüzde 55 civarından ancak yüzde 65 civarına çıkıyor.

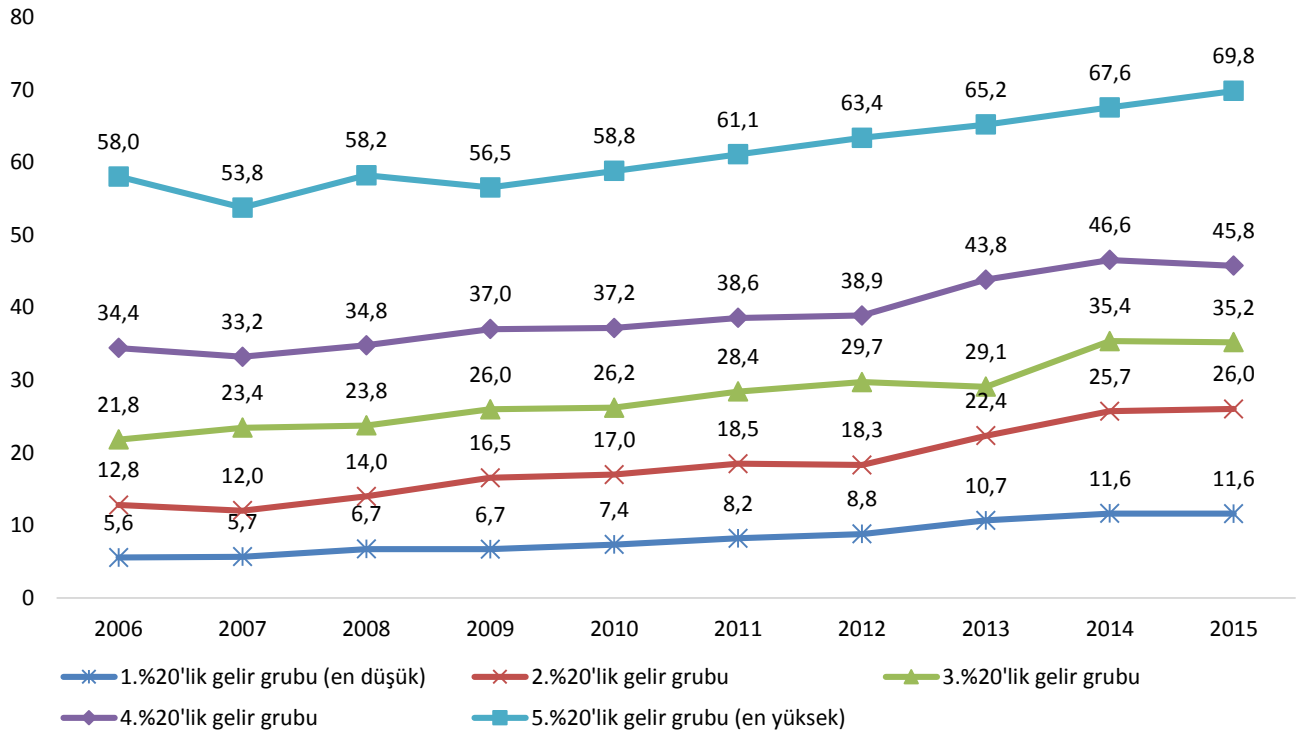
\* Prof. Dr. Seyfettin Gürsel, Betam, Direktör, [seyfettin.gursel@eas.bau.edu.tr](mailto:seyfettin.gursel@eas.bau.edu.tr)

**Şekil 1 Gelir gruplarında otomobil sahibi olanların payı (%), HBA**



Kaynak: Hanehalkı Bütçe Anketi, 2005-2014 Mikro veri setleri, TÜİK; Betam hesaplamaları

**Şekil 2 Gelir gruplarında otomobil sahibi olanların payı (%), GYKA**



Kaynak: Gelir ve Yaşam Koşulları Anketi, 2006-2015 Mikro veri setleri, TÜİK; Betam hesaplamaları

Tablo 1’de otomobil sahibi hane sayıları özetleniyor. Türkiye genelinde 2006’te MTV’ye tabi yaklaşık 4 milyon 600 bin otomobil varken 2015’te bu sayı iki katına yakın artarak 8 milyon 600 bine yükseliyor. Bu artış yükselmekte olan bütçe açığını kontrol altına almaya çabalayan Maliye’nin neden MTV’ye yüklendiğine de ışık tutuyor. GYKA verilerini izlersek gelir dağılımında en düşük yüzde 60’ı oluşturan hanelerin arasında otomobil sahibi olanlar toplam otomobil sahipliğinin 2006’da yüzde 27’sini oluştururken 2015’te bu oran yüzde 35’e yükseliyor. Göreli olarak düşük gelirli hanelerin payında artış var ama yine de otomobil sahibi her üç haneden ikisinin yüksek gelir düzeylerine mensup olduğunu görüyoruz. Bu dağılımı akılda tutarak MTV yüküne dair bazı saptamalar yapabiliriz.

**Tablo 1 Gelir gruplarına göre otomobil sahibi hanelerin sayıları (HBA ve GYKA)**

	Hanehalkı Bütçe Anketi’ne göre				Gelir ve Yaşam Koşulları Anketi’ne göre			
	2005		2014		2006		2015	
	Otomobil sahibi olan hanelerin payı (%)	Otomobil sahibi olan hane sayısı	Otomobil sahibi olan hanelerin payı (%)	Otomobil sahibi olan hane sayısı	Otomobil sahibi olan hanelerin payı (%)	Otomobil sahibi olan hane sayısı	Otomobil sahibi olan hanelerin payı (%)	Otomobil sahibi olan hane sayısı
<b>1.%20’lik gelir grubu (en düşük)</b>	4,9	143.267	17,3	610.154	5,6	161.164	11,6	452.119
<b>2.%20’lik gelir grubu</b>	13,8	470.623	28,0	1.118.217	12,8	410.455	26,0	1.046.633
<b>3.%20’lik gelir grubu</b>	24,2	847.725	35,4	1.466.933	21,8	747.361	35,2	1.535.990
<b>4.%20’lik gelir grubu</b>	31,9	1.166.803	45,8	1.993.871	34,4	1.283.456	45,8	2.106.289
<b>5.%20’lik gelir grubu (en yüksek)</b>	54,6	1.993.485	60,2	2.867.873	58,0	2.337.185	69,8	3.471.191
<b>Türkiye</b>	<b>26,9</b>	<b>4.621.902</b>	<b>38,8</b>	<b>8.057.048</b>	<b>28,6</b>	<b>4.939.620</b>	<b>39,4</b>	<b>8.612.222</b>

Kaynak: Hanehalkı Bütçe Anketi, 2005-2014 Mikro veri setleri ile Gelir ve Yaşam Koşulları Anketi, 2006-2015 Mikro veri setleri, TÜİK; Betam hesaplamaları

### MTV zammında adalet tartışması

MTV’de yüzde 40 oranında artışının nispeten düşük gelirli 3 milyon haneye (en az 12 milyon fert) ağır bir ilave yük getirdiği aşikârdır. Yüksek gelirli gruplarda, özellikle de en yüksek yüzde 20’lik gruba mensup hanelerde bu düzeyde bir vergi artışının hane geliri içindeki payının oldukça düşük kalacağını kolaylıkla tahmin edebiliriz. Buna karşılık en düşük gelirli hanelerde bu payın hissedilir ölçüde yüksek olacağı da aşikârdır. Sonuç olarak yüzde 40’lık vergi artışının adil olmadığı rahatlıkla söylenebilir.

Bu durumun siyasetteki muhtemel olumsuz etkilerinin de iktidar çevrelerinde endişe yaratması doğaldır. Maliye'nin de vergi gelirlerini arttırma ihtiyacı içinde olduğu düşünülürse, çözümün MTV zammını motor hacimlerine göre farklılaştırmaktan geçtiği kendiliğinden ortaya çıkar. Düşük gelirli otomobil sahiplerinin ezici çoğunluğunun düşük motor hacimli otomobillere sahip oldukları kabulü çerçevesinde MTV zammı en düşük hacimde enflasyon civarı, en yüksek hacimlerde de yüzde 40 olarak belirlenebilir. Bu durumda MTV zammının daha adil bir etkiye sahip olması beklenir.

Bu notu bitirirken tartışmanın farklı bir boyutuna da kısaca değinmek isteriz. MTV bir varlık vergisidir. Yüksek bir zammın Düşük gelirli – Düşük varlıklı kesimlerin otomobil taleplerini olumsuz etkilemesi muhtemeldir. Yerli otomotiv sektörü için bu kesimlerin talebi önemlidir. Yüksek gelirliler çoğunlukla ithal otomobilleri tercih etmektedir. Seyyanen yüzde 40 zammın yerli otomotiv sektörünü de endişelendirmiş olması bu bakımdan doğaldır. Dolayısıyla düşük motor hacmine sahip yerli otomobiller için MTV yükünün düşük tutulması daha akıllıca olacaktır.

Bir soruyla noktalayalım. MTV artışı revize edildiğinde ortaya çıkacak vergi geliri eksikliği hangi yeni vergilerle karşılanacak?