

*Aşağıdaki Yazı LEGAL Mali Hukuk Dergisi Mart 2006 Sayısında Yayımlanmıştır.*

## **MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ KONUSUNDA AMATÖR DENİZCİLİK FEDERASYONU'NUN DEĞERLENDİRMELERİ**

**Sedat Altunay, ADF Başkanı**

Ulaştırma Bakanı'nın televizyonlarda yaptığı açıklamalardan öğrenildiği kadarı ile deniz araçlarından alınmakta olan Motorlu Taşıtlar Vergisi'nde (MTV) bazı değişiklikler söz konusu olacaktır. Federasyonumuza ulaşan kimi bilgilere göre değişik modeller üzerinde çalışılmaktadır.

Hemen belirtelim ki; deniz araçlarından Motorlu Taşıtlar Vergisi, motorun beygir gücü başına alınmaya devam ettiği sürece, boyu küçük olup motor gücü yüksek teknelerin vergiler düşürülerek korunması ne amatör denizci topluluğunun gelişmesini destekler, ne de tekne inşa sanayinin katma değeri daha yüksek tiplere yönelmesine yardımcı olur. Bu durumda sadece bir anlamda "pazarlık" yoluyla toplumun bir kesimi ferahlatılmış, bir diğer kesimi ise "yabancı bayrak altında nasıl tekne sahibi olurum" arayışı içine biraz daha itilmiş olur. Boyları 5-8 metre dolayında olan tekneleri yabancı bayrak altında tescil için pek olanak yoksa da daha büyükleri için vardır ve uluslararası hukuk çerçevesinde var olmaya devam edecektir.

Amatör Denizci Yönetmeliği'nde yapılan son değişiklik "Özel Tekne" tanımını getirmiştir. Bu tanıma uyan, daha önce "özel yat" olarak kaydedilmiş teknelerin bir kısmı da dahil olmak üzere, boyları 24 metreyi aşmayan ve özel mülkiyette bulunan tekneler, hazırlanan Yönerge ile yürürlüğe giren "Özel Tekne Belgesi" sayesinde istatistiki olarak kayıt altına alınmış olacaklardır. Bunların bir kısmının kayıtlarının tutulmasında Amatör Denizcilik Federasyonumuz da bir görev üstlenebilir. Örneğin Almanya'da, boyları 15 metreye kadar olan bütün spor teknelerin (bizdeki karşılığı ile spor ve gezi amaçlı "özel tekneler") kayıtları Federasyon'da tutulmakta, belgeleri de Federasyon tarafından verilmektedir.

Kıçtan takma motorların ödeyeceği Motorlu Taşıtlar Vergisinin indirilmesi bir alternatif olarak ileri sürülebilirse de beygir gücü üzerinden vergi alınması adaletsizliğine sözde bir

çözüm getirmekten öteye gidemeyecektir. Beygir gücünün bir motorun kıçtan veya içten takma olması ile değişmeyeceği açıktır. Zaten kara, hava ve deniz araçlarının vergilendirilmesinde motor hacmi, kalkış ağırlığı, beygir gücü ve yaş olarak 4 ayrı kriter varken, sorun yaratan bu hususlara ek olarak tekneler için başka kriterler getirmekten sakınılması gerekir.

Önemli olan, ticari teknelerden olduğu gibi özel teknelerden de hiç bir vergi alınmayacağı, alınmaması gerektiği tezinde buluşmak ve bunu savunmak olmalıdır. Türkiye koruma politikalarından ve merkantil görüşten uzaklaşırken geriye dönmenin bir anlamı olmayacaktır. AB üyelik süreci içinde bu uygulamalara son verileceği ise bilinen bir gerçektir. Avrupa Birliği'nin başta gelen ülkeleri, özellikle İngiltere, Almanya, Fransa'da özel tekneler KDV (ABD'de boat tax) dışında başka hiçbir şekilde vergilendirilmezler. Özel teknelerin en yaygın kullanıldığı ABD'de ise KDV yerine geçen %6 oranındaki boat tax (tekne vergisi) tek vergidir.

Doğa bizim ülkemizde yelken sporculuğunun gelişmesine olanak sağlayan bir cömertlik sergilemez. Devamlı aynı güç ve yönde esen rüzgârımız yoktur, bu nedenle de dar alanlarda ve kıyılar dışında sadece yelkenle seyretmek, özellikle yaz aylarında pek mümkün değildir. Buna rağmen bu spor dalına tutkunların sayısı artma eğilimi gösterir. Hayaller, uzun gezilere, dünya denizlerine yöneliktir. Örneğin Ege'den güneye belki yelkenle gidilir ama kuzeye motorsuz çıkmaz zordur; çıkmaya kalkışmak, inişin 4-5 misli zamana ihtiyaç gösterir; bu nedenle motor güçlü de olmalıdır. Karadeniz'de de Akdeniz'de de durum farklı değildir. Komşumuz Yunanistan'da motoru olsa da yelkenli tekneler "yelkenli" kabul edilirler ve bunları kullanmak için ehliyet de aranmaz, vergi de ödenmez.

ÖTV ve KDV bileşkesinin tekne alım kıymetine oranı, verginin de vergisi ödendiği için, %27,44 tür ve yabancı bayrağa kaçışın temelindeki asıl büyük etkidir. Motorlu Taşıtlar Vergisinin indirilmesi ile halen yabancı bayrak altında olan teknelerden 1.500–2.000 dolayında özel yatın Bayrağa hemen gelmesi ise mümkün bulunmamaktadır. Çünkü ülkemize ikinci el tekne ithali Denizcilik Müsteşarlığı'nın da görüşü ile yasaklanmış olup bu nedenle yabancı bayraktaki tekneler Türk bayrağı altına gelemezler. Velev ki görüş değişsin ve elbirliği ile bu büyük engel de ortadan kalkabilsin.

Kanımızca Türk vatandaşının denizle buluşmasının önünü açmak öncelikle;

- a) Ya ÖTV ya da KDV muafiyetinden,
- b) MTV'nin tamamen kalkmasından,
- c) Barınak sayısının arttırılmasından, özellikle balıkçı barınaklarına çift işlev kazandırılmasından,
- d) Bürokrasinin yok denecek ve istatistikî kayıt dışında bir amaç taşımayacak seviyeye indirilmesinden geçmektedir.

Bu çerçevede, deniz araçlarından alınan Motorlu Taşıtlar Vergisi varlığını amacından ve adaletten uzak yapısı ile sürdüreceksé Denizcilik Müsteşarlığı'nın işi daha da artacaktır.

Amaç denizciliğin gelişmesi ise eğer, verginin mal sahibinden servet vergisi niteliği ile alınmasından kaçınılmalıdır. Çünkü bunun bütün yan yolların denenmesine neden olduğu, artık görmezden gelinmeyecek kadar açığa çıkmıştır. Amaç vergi toplamaksa tek bilgi yeterlidir: Ülkemizin toplam vergi gelirleri içinde Motorlu Taşıtlar Vergisi'nden sağlanan gelir %2 oranını geçmemektedir. Bu bütün motorlu taşıtlardan alınan toplam vergidir. Bu oranın içinde acaba teknelerden alınan bölümün oranı nedir? Özellikle hesaplanmadığı bir gerçektir; bilinmez ama vazgeçilebilir bir oran olduğu kolaylıkla tahmin edilebilir.

Özel teknelerin harcadığı, onlara hizmet sunanların geliridir. Ülkemizde Kurumlar Vergisi ve Gelir Vergisi matrahlarının yükselmesi için bu teknelerin sayısının ve harcamalarının artması gerekir. Satın almak ve sahipliğini devam ettirmek pahallaşırsa, alımdan vazgeçilebileceği gibi, harcanacaklar da azalır, alınacak hizmet için varlık nedeni kalmaz.

Özel teknelerden Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin tamamen kalkması ile bu teknelere ticari kayıtlı tekneler ile balıkçı motorlarında olduğu gibi KDV (veya ÖTV) muafiyeti tanınması amatör denizciliği teşvik edecek asıl ana unsurdur.

Bütün bu açıklamalarımız çerçevesinde, Motorlu Taşıtlar Vergisi boyu 24 metreyi aşmayan özel teknelerden kaldırılmalıdır:

- a) Çünkü, vatandaş vergilendirilmiş kazancıyla aldığı bir tekne nedeniyle cezalandırılmaktadır,
- b) Çünkü, verginin neden olduğu, vatandaşın satın almaktan vazgeçme kararı tekne üretim sektörünü olumsuz etkilemektedir, onu yan yollara itmektedir; sektör örneğin

takma motorlardan verginin %50 düşük oranda alınmasını bir başarı olarak görmektedir, oysa satışlardaki gerçek artış verginin tamamen kalkmasından sonra görülebilecektir,

- c) Çünkü, faaliyetinden henüz ne kazanacağı ve ne kadar vergi ödeyeceği belli olmayan ticari tekneler ile balıkçı motorlarından bu vergi alınmazken, kazancı ve ödemiş olduğu vergi belli olan vatandaş bir kez de malı üzerinden vergilendirilmektedir,
- d) Çünkü yabancı bayrak seçeneği vardır ve bu seçenekten yararlanılmaya devam edilecektir,
- e) Ayrıca, ticari tekneler ile balıkçı motorları için geçerli KDV muafiyeti boyları 24 metreye kadar olan özel teknelere de tanınmalıdır.
- f) Özel tekneler için ÖTV'siz yakıt kullanımı hiç bir zaman söz konusu olmamalıdır.

---