

Araç Yakıt Teknolojilerindeki Değişimin Vergi Boyutu: Türkiye İncelemesi¹

Damla YILMAZ

damlayilmaz.06@hotmail.com, ORCID NO: 0000-0001-6446-1920

Doç. Dr. Özgür SAYGIN

Kütahya Dumlupınar Üniversitesi İ.İ.B.F. Maliye Bölümü, ozgur.saygin@dpu.edu.tr, ORCID NO: 0000-0002-2159-7112

Öz

Ülkemizde 2018 yılında yürürlüğe giren 7103 sayılı Kanun'un 21. maddesi ile Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'na getirilen ek madde uyarınca elektrikli araçlar, eşdeğer güce sahip araçların dörtte biri oranında vergi ödemektedir. Yeni teknolojilerin hayatımıza girmesi ile birlikte araçlarda kullanılan benzin ve motorin yerine elektriğin kullanılması Motorlu Taşıtlar Vergisi gelirlerinde azalmaya neden olacaktır. Ayrıca elektrikli araçların yaygınlaşması araçların kullandığı benzin ve motorin tüketimlerini de azaltacağından bu yakıtlar üzerinden alınan Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi gelirlerinin azalmasına yol açacaktır. Teknolojik değişime adaptasyon sürecinin hızı nispetinde vergi gelirlerinde de azalmalar gerçekleşecektir. Çalışmada araç yakıt teknolojilerinde ortaya çıkan gelişmelerin neden olduğu vergi kayıpları incelenmiştir. Teknolojik değişimlere bağlı olarak gelecekte oluşacak gelir kayıpları dikkate alınmalı ve yeni gelir kaynakları oluşturulmalıdır.

Anahtar Kelimeler: Elektrikli araç, yakıt, Vergi kayıpları, Teknolojik gelişim

Tax Size of Change in Vehicle Fuel Technologies: A Review for Türkiye

Abstract

In accordance with the additional article brought to the Motor Vehicles Tax Law with the 21st article of the Law No. 7103 enacted in 2018 in our country, electric vehicles pay tax as much as one fourth of the vehicles with equivalent power. With the introduction of new technologies into our lives, the use of electricity instead of gasoline and diesel used in vehicles will cause a decrease in Motor Vehicle Tax revenues. In addition, since the widespread use of electric vehicles will reduce the gasoline and diesel consumption of vehicles, it will lead to a decrease in the Special Consumption Tax and Value Added Tax revenues levied on these fuels. Tax revenues will also decrease in proportion to the speed of the adaptation process to technological change. In the study, tax losses caused by the developments in vehicle fuel technologies were examined. Income losses in the future due to technological changes should be taken into account and new revenue sources should be created.

Keywords: Electric vehicle, fuel, Tax losses, Technological development

Atıf/To cite: Yılmaz, D. & Saygın, Ö. (2025). Araç yakıt teknolojilerindeki değişimin vergi boyutu: türkiye incelemesi. *The Current Research in Social Sciences and Humanities*, 4(7), pp.1-12. DOI: 10.5281/zenodo.18105499

¹ Bu çalışma 17.02.2023 Tarihinde Bakü'de düzenlenen International Euroasia Congress on Scientific Researches and Recent Trends 10 adlı kongrede aynı isimle sunulan bildirinin genişletilmiş halidir.

1. GİRİŞ

Türkiye’de 2025 yılı Nisan ayı sonu verileri itibarıyla trafiğe kayıtlı toplam taşıt sayısı 31 milyon 976 bin 478’dir. Bu taşıtların ise %51,8’ini otomobil, %14,9’unu kamyonet, %20,3’ünü motosiklet, %7,1’ini traktör, %3,2’sini kamyon, %1,7’sini minibüs, %0,7’sini otobüs ve %0,3’ünü özel amaçlı taşıtlar oluşturmaktadır (TÜİK, Mayıs 2025). Türkiye’de yaklaşık 16 milyon 563 bin 815 otomobil, 6 milyon 491 bin 225 motosiklet ve 5 milyon 787 bin 742 kamyon ve kamyonet kullanılmaktadır. Türkiye’deki otomobil dağılımına bakıldığında, 2025 yılı Nisan ayı sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı 16 milyon 580 bin 427 adet otomobilin %64,1’i benzin ve dizel yakıtlı; %31,3’ü LPG yakıtlı; %3,0’ı hibrit ve %1,4’ü elektrikli (TÜİK, Mayıs 2025).

Dünya’da fosil yakıt kullanımını azaltmak amacıyla çeşitli politikalar geliştirilmektedir. Bunlardan biri de araç kullanımından doğan benzin ve motorin tüketimini azaltmak amacıyla, teknolojinin de gelişimi ile birlikte elektrikli araçlara dönüşün meydana gelmesidir. Elektrikli araçlar karbondioksit salınımını azaltmak ve enerji etkinliğini sağlamak amacıyla geleneksel araçlara (benzin ve dizel yakıtlı içten yanmalı motora sahip) karşın güçlü bir seçenek olarak karşımıza çıkmaktadır. Birçok ülke otomobil pazarını özendirmek ve de iklim dengesi ile uyum içinde olan bir ekonomiye karşı adaptasyon sürecini desteklemek amacıyla elektrikli araçların pazar payını arttırmak için çeşitli hedefler oluşturmuşlardır. Bu hedefleri gerçekleştirebilmek için elektrikli araçların hem üretim hem de satış aşamasında birçok politika uygulanmaktadır. Elektrikli araçların km birim enerji maliyetlerinin benzin, motorin, LPG kullanan araçlara nazaran oldukça düşük olması elektrikli araçları tüketici nezdinde cazip kılmaktadır. Bunun yanında üretim kısmında yakıt ekonomisi standartları, AR-GE destekleri gibi politikalar ön plana çıkmaktadır. Benzin ve dizel yakıtlarının daha fazla vergiye tabii tutulması ile vergi teşvikleri elektrikli araç satışlarını etkileyen önemli ve de güçlü bir faktördür (Yan, 2018:53’ten aktaran (Gündüz, Yakar, 2020:205)). Avrupa Birliği’ne üye olan birçok ülke elektrikli araç satışını ve kullanımını arttırmak amacıyla çeşitli vergisel teşvikler geliştirmişlerdir. Türkiye’de ise benzer şekilde tüketicilerin tercihlerini elektrikli araçlara yönlendirmek için çeşitli düzenlemeler ve vergi teşvikleri mevcuttur.

Dünya’da çevre kirliliğinin artması, fosil yakıt kaynaklarının azalması ve bu durumun belli güç odakları tarafından manipüle aracı olarak kullanılması farklı enerji kaynaklarına yönelimi gerekli kılmıştır. Dolayısıyla alternatif enerji kaynaklarının kullanılması ile ilgili bir süreç meydana gelmiştir. Benzin, motorin, LPG ve elektrikli araçların yanı sıra araç yakıt teknolojilerinde hidrojen, metanol, nitro oksit gibi maddelerin varlığından da söz edilebilir. Enerji tüketimimizin hızla artması Dünya’daki nüfus artışı, teknolojik gelişmeler, ülkelerin gelişen ekonomileri ve sanayileşme ile bağlantılıdır. Enerjiye duyulan talebin giderek artmasıyla, kaynak rezervlerinin de hızla tükendiğini söylemek mümkündür. Aynı zamanda fosil yakıt kullanımı ile karbondioksit, kükürt dioksit, karbon monoksit, azot oksit, metan gibi çeşitli gazların doğaya salınımıyla küresel ısınmaya, iklim değişikliğine ve dolayısıyla da doğa yapısının bozulmasına, halk sağlığının olumsuz etkilenmesine ve çevre sorunlarına sebebiyet vermektedir. Dolayısıyla çevre kirliliğine neden olan fosil kaynak kullanımının azaltılması amacıyla doğa ile dost ve yenilenebilir enerji kaynakları kullanılmalıdır (Karahan, 2004:1).

Günümüzde öncelikli enerji kaynakları olarak petrol, doğalgaz, kömür gibi yenilenemeyen enerji kaynakları sıralanırken, başlıca yenilenebilir enerji kaynakları olarak da rüzgâr, hidrolik, güneş, hidrojen, biokütle, dalga ve jeotermal enerji sayılmaktadır. Bu enerji kaynaklarından elektrik enerjisi üretimi de mümkün olmaktadır. Türkiye’de 2024 yılında gerçekleştirilen elektrik üretiminin %35,2’sinin kömürden, %18,9’unun doğal gazdan, %21,5’inin hidrolik enerjiden, %10,5’inin rüzgârdan, %7,5’inin güneşten, %3,2’sinin jeotermal enerjiden ve %3,2’sinin diğer kaynaklardan elde edildiği bilinmektedir. Aynı

zamanda 2025 yılı Haziran ayı sonu itibarıyla Türkiye'nin toplam kurulu gücü 119.632 MW (Megawatt) seviyesine ulaşmıştır. Aynı dönem itibarıyla kurulu gücün kaynaklara göre dağılımı incelendiğinde; %27'sinin hidroelektrik, %20,6'sının doğal gaz, %18,3'ünün kömür, %11,3'ünün rüzgâr, %19,2'sinin güneş, %1,4'ünün jeotermal ve %2,2'sinin diğer enerji kaynaklarından oluştuğu ifade edilmektedir (ETKB, Haziran 2025).

Türkiye genelinde elektrik üretimi gerçekleştiren santral sayısı 2025 yılı Haziran ayı itibarıyla 36.483'e yükselmiştir. Bu santrallerin büyük çoğunluğunu güneş enerjisi santralleri (34.411 adet) oluştururken, bunu sırasıyla hidroelektrik (771 adet), diğer kaynaklara dayalı santraller (444 adet), rüzgâr (381 adet), doğal gaz (338 adet), kömür (72 adet), jeotermal (66 adet) izlemektedir (ETKB, Haziran 2025). Türkiye'de elektrik üretiminde güneş enerjisi santrallerinin sayıca fazla olması, elektrikli araçlar için büyük bir katkı sağlamaktadır. Elektrikli araçların şarjı, bu gibi temiz ve yenilenebilir enerji kaynaklarından sağlandığında, aynı zamanda taşıtların yaydığı zararlı gazların çevreye olan olumsuz etkileri de büyük ölçüde azalış gösterecektir. Bu nedenle, enerji üretimindeki yenilenebilir kaynakların artması, ulaşım da çevreci dönüşüm açısından oldukça önemlidir. Çalışmada araç yakıt teknolojilerindeki değişime bağlı olarak elektrikli araç kullanımının yaygınlaşacağı ve uzun vadede elektrikli araçlara tanınan vergi teşviklerinin kamu gelirlerinde azalmaya neden olabileceği ele alınmaktadır. Bu bağlamda fosil yakıtlı araçlardan alınan ve elektrikli araçlardan alınmayan vergi gelirleri kadar yeni gelir kaynakları planlanmalıdır. Elektrikli araç kullanımının çevreci faydalarının yanında ülke ekonomisinin yapısal problemlerinden biri olan cari açık üzerinde muhtemel etkileri ele alınmadır. Çalışmada uzun vadede teknolojik değişimin genel ekonomi ve kamu gelirleri üzerinde muhtemel etkileri üzerine bir analiz yapılmaktadır.

2. BİNEK ARAÇLARDAN ALINAN VERGİLERİN YASAL DAYANAĞI

Türkiye'de araç sahiplerinin ödemekle yükümlü oldukları vergiler arasında Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV), Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) ve Katma Değer Vergisi (KDV) yer almaktadır. Motorlu Taşıtlar Vergisi servet üzerinden alınan bir vergi iken, Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi ise harcamalar üzerinden alınan vergilerdir.

18.02.1963 tarihinde kabul edilen 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi her yıl Ocak ve Temmuz aylarında olmak üzere iki eşit taksit şeklinde ödenmektedir. 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun İkinci Bölümü'nde "Vergileme ölçü ve hadleri" başlığı yer almaktadır. İlgili bölümde hangi araçlardan ne oranda vergi alınacağı bahsedilmiş olup, (I), (II) ve (IV) sayılı tarifeler belirtilmiştir.

Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletler taşıt nitelikleri doğrultusunda (I) sayılı tarifeye göre vergilendirilirler. 30 Aralık 2022 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan 32059 (2. Mükerrer) sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği'ne göre, yeniden değerlendirme oranı, 2023 yılı Motorlu Taşıtlar Vergisi tutarlarının tespitinde uygulanmak üzere %61,5 (altmış bir virgöl beş) olarak belirlenmiştir. Bu oran 30 Aralık 2023 tarihli ve 32415 (2. Mükerrer) sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği'ne göre % 58,46 (elli sekiz virgöl kırk altı) olarak tespit edilmiş; 30 Aralık 2024 tarihli 32768 (2. Mükerrer) sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği'nde ise %43,93 (kırk üç virgöl doksan üç) olarak belirlenmiştir.

Bir sayılı tarifiede araçların motor silindir hacmi, taşıt değerleri ve yaşları ödenecek verginin belirlenmesindeki etkenlerdir. Buna göre tarifiede otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri araçların motor silindir hacmi ve taşıt değerleri arttıkça alınacak vergi tutarı da artmakta, araçların yaşları arttıkça da azalmaktadır. Ayrıca tarifiede motosikletler için de bir sınıflandırma mevcuttur. Motosikletlerin motor silindir hacmi arttıkça alınacak vergi tutarı artarken, yaşları arttıkça alınacak vergi tutarı azalmaktadır.1 Ocak 2025 tarihinden itibaren

motorlu taşıtların vergilendirilmesine ilişkin ilgili tarife göre otomobil, kaptıkaçı, arazi taşıtları ve benzeri araçlar için motor silindir hacmi 4001 cm³ ve üzeri olup, taşıt değeri 3.096.500'ü aşanlar ve 1-3 yaş aralığında olanlar 230 bin 698 TL ile en yüksek değer üzerinden vergilendirilirler. Tarifede motosikletler için de en yüksek vergi değeri 11 bin 666 TL olarak belirtilmiştir. Bu vergi tutarı üzerinden değerlendirilen araçların motor silindir hacmi 1201 cm³ ve üzeri olup, yaş aralığı ise 1-3 aralığındadır.

Binek araçlar üzerinden alınan vergiler kapsamında araç sahiplerinin ödemekle yükümlü oldukları diğer vergiler ise Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) ve Katma Değer Vergisi (KDV) olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu vergiler harcamalar üzerinden alınmaktadır.

Özel Tüketim Vergisi 4760 sayılı kanunla, 01.08.2002 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. ÖTV Kanunu kapsamına giren vergi konuları ve oranları (I), (II), (III) ve (IV) sayılı listelerde düzenlenmiştir. Araçlarda yakıt olarak kullanılan enerji kaynakları (I) sayılı listede benzin, motorin, fuel oil, likit petrol gazı vb. yakıt ve gazlar olarak sıralanmıştır. Buna göre 31 Aralık 2024 tarihli Resmî Gazete'de (32769 sayılı) yayımlanan 9380 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı uyarınca yürürlükte bulunan (I) sayılı listede yer alan ÖTV tutarları güncellenmiştir. Buna göre benzinin litresinden 11,9819 TL (95 oktan) veya 12,5605 TL (98 oktan) ÖTV alınırken dizel yakıtlarda litre başına 11,2327 TL ÖTV alınmaktadır.

(II) sayılı listede ise taşıt ve araçlara yer verilmiştir. Elektrikli ve içten yanmalı motorlu araçların vergilendirilmesi, çevresel etkilerin azaltılması ve teknolojik dönüşümün teşvik edilmesi amacıyla farklılaştırılmıştır. Bu kapsamda 2025 yılına ait ÖTV oranları, taşıt türüne, motor gücüne ve vergilendirme matrahına göre detaylı biçimde 24 Temmuz 2025 tarihli ve 10115 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararı'na göre güncellenmiştir. Motor gücü 1400 cm³'ün altında olan araçlarda matraha bağlı olarak %70 ile %90 arası oranlarda ÖTV alınmaktadır. Bu oranlar 1400 cm³ ile 1600 cm³ arası araçlarda aracın vergi değerine göre %75 ile %100 arasındadır. 1600 cm³ ile 2000 cm³ arası araçlarda aynı anda elektrik motoru olması dikkate alınmıştır. Buna göre elektrik motoru 50 kW üzeri olan motor gücü 1800 cm³ altında olan araçlarda vergi değeri 1.250.000 TL altında olanlar %70 diğerleri %80 oranında ÖTV'ye tabidir. Yine 1600 cm³ ile 2000 cm³ arası araçlarda vergi değeri 1.650.000 TL altında olanlar %150 diğerleri %170 oranında ÖTV'ye tabidir.

2000 cm³ motor gücünün üzerindeki araçlarda 100 kW üstü elektrik motoru ve 2500 cm³ altı motor gücü olan araçlarda vergi değeri 1.650.000 TL altında olanlar %150 diğerlerinde %170 ve duruma göre %220 oranında ÖTV alınmaktadır.

Tamamen elektrik kullanımı ile çalışan araçlarda ÖTV oranları daha düşüktür. Buna göre 160 kW altında motor gücü olan araçlarda vergi değeri 1.650.000 TL altında olanlar %25 oranında 1.650.000 TL üstünde olanlar %55 oranında ÖTV söz konusudur. 160 kW üstü motor gücü olan vergi değeri 1.650.000 TL üstü araçlarda %65 diğerinde %75 oranında ÖTV söz konusudur. Buradan da anlaşılacağı üzere 2025 yılı itibarıyla motorlu kara taşıtlarına uygulanan Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) oranları, taşıtın motor silindir hacmine, motor türüne (içten yanmalı, hibrit, elektrikli) ve vergi matrahına göre değişiklik göstermektedir. Bu kapsamda belirlenen oranlar; içten yanmalı motorlu ve hibrit araçlarda %70 ila %220 arasında değişirken, yalnızca elektrik motoru olan araçlarda bu oran %25 ile %75 aralığındadır. Dolayısıyla elektrikli araçlar için uygulan düşük oranlar, devletin çevreci ulaşım politikaları doğrultusunda uyguladığı vergi teşvikleri kapsamında değerlendirilebilir.

Katma Değer Vergisi 3065 sayılı kanunla 1 Ocak 1985 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. KDV oranlarına ilişkin yasal düzenleme ilgili kanunun 28. maddesinde yer almaktadır. Buna göre Katma Değer Vergisi'nin kanunda belirtilen oranı %10 olup, Cumhurbaşkanlığı bu oranı dört katına kadar arttırmaya ve %1'e kadar indirmeye yetkili kişidir. Ancak uygulamada üç oran yer almaktadır: %1, %10 ve %20. Esas alınan temel oran ise

%20'dir. %1 ve %10 KDV oranları için de (I) ve (II) sayılı listeler sıralanmıştır. Binek araçlar içinde KDV oranı %20 olarak belirlenmiştir. Akaryakıtta da aynı şekilde KDV oranı %20 olarak uygulanmaktadır.

3. YENİ TEKNOLOJİLERİN VERGİ GELİRLERİ ÜZERİNE ETKİSİ

Yeni teknolojilerin hayatımıza girmesi ile birlikte elektrikli otomobil kullanımı da yaygınlık kazanmıştır. Değişen Dünya ile birlikte elektrikli araçlara olan talep artmakta, böylelikle sosyal ve ekonomik açıdan da fayda sağlanmaktadır. Otomotiv sektöründe meydana gelen teknolojik gelişmeler elektrik motoru olan araçların kullanımını hızlandıran en etkili faktördür. Yaşanan bu gelişmelerin enerji verimliliğini arttıracığı ve daha temiz enerji kaynaklarına yönelimi olumlu yönde arttıracığı söylenebilir (Ari, 2020:197). Elektrikli araçlar kullanıcılarına yolculuk maliyetlerinin azalması, bakım onarım maliyetlerinin düşmesi ve araçların yazılım güncellemeleri aracılığıyla yeni özellikler kazanması gibi avantajlar sunmaktadır. Devletler açısından elektrikli araçlar fosil yakıtlara bağımlılığı azaltmakta ve çevre maliyetlerini düşürmektedir.

27 Mart 2018 ve 30373 (2. Mükerrer) sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 7103 sayılı kanunun 18 ve 21. maddelerinde elektrikli araçlara ilişkin bir tarife düzenlenmiştir. Bu tarife ile içten yanmalı motora sahip araçlara eşdeğer güçteki elektrik motoru olan araçlardan dörtte bir oranında vergi tahakkuk etmesi ifade edilmiştir. Buna ilişkin elde edilen veriler doğrultusunda aşağıda elektrikli araçlardan alınan 2025 yılına dair MTV hadleri tablo olarak düzenlenmiştir. Buna göre 197 sayılı kanunun ikinci bölümünde yer alan (I) sayılı tarifenin "1- Otomobil, kaptıkaçı, arazi taşıtları ve benzerleri" başlıklı bölümünde yer alan ve sadece elektrik motoru olan taşıtlardan alınacak vergi tutarları şu şekildedir;

Tablo 1. 2025 Yılı Elektrikli Araçlara Uygulanan MTV Tarifesi

Motor Gücü	Araç Değeri (TL)	1 - 3 Yaş	4 - 6 yaş	7 - 11 yaş	12 - 15 yaş	16 ve üstü yaş
70 kW kadar	259.900'ü aşmayanlar	1208.5 ₺	843 ₺	470.5 ₺	355 ₺	124.75 ₺
	259.900 – 455.300	1328.25 ₺	926.75 ₺	517 ₺	391.25 ₺	137.75 ₺
	455.300'ü aşanlar	1450.75 ₺	1010.5 ₺	566 ₺	427.25 ₺	148.5 ₺
71-85 kW	259.900'i aşmayanlar	2105.25 ₺	1578.5 ₺	915.25 ₺	646.75 ₺	248.25 ₺
	259.900 – 455.300	2316.75 ₺	1737 ₺	1007.75 ₺	709.5 ₺	271.25 ₺
	455.300'ü aşanlar	2528 ₺	1894.25 ₺	1097.25 ₺	774.5 ₺	296 ₺
86-105 kW	651.700'ü aşmayanlar	4092.5 ₺	3200.25 ₺	1880.75 ₺	1147.25 ₺	444.25 ₺
	651.700'ü aşanlar	4466.5 ₺	3489 ₺	2054.5 ₺	1253.5 ₺	485 ₺
106-120 kW	651.700'ü aşmayanlar	6448 ₺	4965.5 ₺	2918.5 ₺	1737 ₺	682.75 ₺
	651.700'ü aşanlar	7035.5 ₺	5419.25 ₺	3183.5 ₺	1894.25 ₺	745.5 ₺
121-150 kW	813.900'ü aşmayanlar	9673.75 ₺	7022.5 ₺	4387.25 ₺	2620 ₺	1036.25 ₺
	813.900'ü aşanlar	10554.25 ₺	7660.5 ₺	4785.25 ₺	2859.75 ₺	1130.5 ₺
151-180 kW	1.628.900'ü aşmayanlar	13488 ₺	11735.5 ₺	7330.5 ₺	3942.5 ₺	1445 ₺
	1.628.900'ü aşanlar	14716 ₺	12800.75 ₺	7997.75 ₺	4301.5 ₺	1577 ₺
181-210 kW	1.628.900'ü aşmayanlar	20543.25 ₺	18485.5 ₺	11134.25 ₺	5557.75 ₺	2035.5 ₺
	1.628.900'ü aşanlar	22413 ₺	20164 ₺	12146.25 ₺	6061.25 ₺	2223.25 ₺
211-240 kW	2.607.700'ü aşmayanlar	32300.25 ₺	27892.5 ₺	16425.5 ₺	7330.5 ₺	2918.5 ₺
	2.607.700'ü aşanlar	35240 ₺	30426.75 ₺	17921.75 ₺	7997.75 ₺	3183.5 ₺
240 kW'ı geçenler	3.096.500'ü aşmayanlar	52869.75 ₺	39644.25 ₺	23479.25 ₺	10552 ₺	4092.5 ₺
	3.096.500'ü aşanlar	57674.5 ₺	43249.5 ₺	25614.5 ₺	11511 ₺	4466.5 ₺

Kaynak: Tablo tarafımızca düzenlenmiştir.

Benzer şekilde 197 sayılı kanunun ikinci bölümünde yer alan (I) sayılı tarifenin “2-Motosikletler” başlıklı bölümünde yer alan ve sadece elektrik motoru olan taşıtlardan alınacak vergi tutarları 7103 sayılı kanunun ilgili maddeleri uyarınca düzenlenmiş olup, aşağıdaki tabloda yer almaktadır;

Tablo 2. 2025 Yılı Elektrikli Motosikletlere Uygulanan MTV Tarifesi

Motor Gücü	1 - 3 yaş	4 - 6 yaş	7 - 11 yaş	12 - 15 yaş	16 ve üstü yaş
6-15 kW	224.75 ₺	168 ₺	124 ₺	76.25 ₺	28.75 ₺
16-40 kW	465.5 ₺	352.25 ₺	224.75 ₺	124 ₺	76.25 ₺
41-60 kW	1202 ₺	714.25 ₺	352.25 ₺	224.75 ₺	124 ₺
60 kW'ı geçenler	2916.5 ₺	1926.75 ₺	1202 ₺	954.25 ₺	465.5 ₺

Kaynak: Tablo tarafımızca düzenlenmiştir.

Tarifede görüldüğü üzere otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzeri elektrik motoru olan taşıtların motor gücü ve taşıt değerleri arttıkça alınacak vergi tutarı da artmakta,

araçların yaşları arttıkça da azalmaktadır. İlgili taşıtlarda motor gücü 70 kW kadar olanlar en düşük tutar üzerinden vergilendirilirken, motor gücü 240 kW'ı geçen taşıtlar en yüksek tutar üzerinden vergilendirilirler. Örneğin, motor gücü 70 kW kadar olan ve araç değeri 259 bin 900 TL'yi aşmayan, 1-3 yaş aralığındaki bir araç 1208.5 TL üzerinden vergilendirilirken, yaş haddi arttıkça bu vergi tutarının azaldığını görebiliriz. Benzer şekilde motor gücü 240 kW'ı geçen ve araç değeri 3 milyon 96 bin 500 TL'yi aşan, 1-3 yaş aralığındaki bir araç 57 bin 634 TL üzerinden vergilendirilirken, yaş aralığının artması durumunda vergi tutarının azaldığı görülmektedir.

(I) sayılı tarifenin motosikletler başlıklı bölümünde elektrik motoruna sahip araçlardan alınacak vergi hadleri de belirtilmiştir. İlgili tarifiede motor gücü ve aracın yaşı alınacak verginin belirlenmesinde bir etken iken, araç değerleri düzenlemede yer almamıştır. Elektrik motoru olan motosikletlerde motor gücü ne kadar artarsa ödenecek vergi de artmakta, tam tersi şekilde yaş aralığı ne kadar artarsa ödenecek vergi de azalmaktadır. Örneğin motor gücü 6 kW'ı geçen ancak 15 kW'ı geçmeyen, 1-3 yaş aralığındaki bir araçtan alınacak vergi 224.75 TL iken, yaş haddinin artması durumunda alınacak vergi tutarının da azaldığı görülmektedir. Motor gücü 60 kW'ı geçen, 1-3 yaş aralığındaki bir araç ise 2916.5 TL üzerinden vergilendirilirken, benzer şekilde aracın yaşının artmasıyla ödenecek verginin de azaldığı görülmektedir.

Ülkemizde en çok tercih edilen araç motor hacmi 1301-1600 cm³ aralığındadır. Bahsi geçen içten yanmalı motora sahip araçlara eşdeğer olacak şekilde elektrikli araçlardaki motor gücü 71-85 kW'a tekabül etmektedir. Bu motor gücüne sahip araçlarda üç farklı araç değeri düzenlenmiş olup, araç değerlerinin artmasıyla ödenecek verginin de arttığı görülmektedir. Tarifedeki değişkenlere bağlı olarak alınacak vergi tutarları da değişkenlik göstermektedir. Örneğin araç değeri 259 bin 900 TL'yi aşmayan bir elektrikli araçtan yaş aralığı dikkate alındığında yıllık en yüksek 2105.25 TL vergi alınırken, en düşük ise 248.25 TL vergi alınır. Belirtilen motor gücüne sahip bir aracın değeri 455 bin 300 TL'den fazla ise ödenecek en yüksek vergi 2528 TL iken, en düşük vergi ise 296 TL'dir.

Ülkemizde elektrik motoru olan binek araçlar kapsamında sağlanan ÖTV indirimi ile de bir vergi teşviki mevcuttur. Buna göre, 05.07.2022 tarihli ve 31887 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan tarife ile vergi oranları belirtilmiş olup, ilgili tarifeye göre uygulanacak ÖTV oranları %10, 40, 50 ve 60 şeklinde ifade edilmişti. Ancak yapılan son düzenleme (24 Temmuz 2025 tarihli ve 10115 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararı) ile birlikte belirtilen oranlarda değişiklik yapılmıştır.

Buna göre;

Tablo 3. 2025 Yılı Elektrikli Araçlar Satışında Uygulanan ÖTV Tarifesi

Motor Gücü	Satış Tutarı (TL)	ÖTV Oranı
160 kW'ı geçmeyen	1.650.000'i aşmayanlar	%25
	1.650.000'i aşanlar	%55
160 kW'ı geçen	1.650.000'i aşmayanlar	%65
	1.550.000'i aşanlar	%75

Tabloya göre elektrikli araçlar kapsamında ÖTV oranlarının belirlenmesinde aracın motor gücünün ve matrahının bir etken olduğu görülmektedir. Yapılan bu düzenleme ile birlikte araç sahiplerinin tercihlerini elektrikli araçlara yönlendirmesi hedeflenmiş olup, bu doğrultuda vergi dilimlerinde indirimle gidilmiştir. Sağlanan bu indirim ile birlikte birçok elektrikli otomobil için ÖTV oranlarında ciddi bir azalış meydana gelmiştir.

Ülkemizde hibrit araçlara dair de özel bir yasal düzenleme mevcuttur. Bu kapsamda, içten yanmalı motora sahip binek araçlara kıyasla hibrit araçlar için Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) bakımından belirli avantajlar tanınmaktadır. Güncel ÖTV tarifesine göre (24 Temmuz 2025 tarihli ve 10115 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararı); motor silindir hacmi 1400 cm³’ü geçen fakat 1600 cm³’ü geçmeyen binek araçlar için vergi oranı %100’e kadar çıkarken, elektrik motoru da bulunan ve elektrik motor gücü 50 kW’ı geçen, motor silindir hacmi 1600 cm³ ile 2000 cm³ arasında bulunan hibrit otomobiller, ÖTV matrahına bağlı olarak %70, %80 ile matrahın artması durumunda %150 ve %170 oranlarında vergilendirilmektedir. Başka bir ifadeyle, motor silindir hacmi 1600 ile 2000 cm³ arasında olan hibrit araçlar, aynı motor hacmine sahip içten yanmalı motorlu araçlara kıyasla daha düşük vergi oranlarına tabi tutulmaktadır. Bu araçlar, vergi tarifesinde yer alan içten yanmalı motorlu araçların yüksek vergi dilimleri ile karşılaştırıldığında, vergisel teşvik kapsamına alınarak daha avantajlı oranlarla değerlendirilir (Kara, 2022:78). Ancak hibrit araçlara sağlanan bu vergi teşviki sadece ÖTV ile sınırlı olup, MTV kapsamında herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır.

7103 sayılı kanun ile birlikte yapılan düzenleme ile elektrikli araçların, içten yanmalı motora sahip araçlara kıyasla Motorlu Taşıtlar Vergisi kapsamında daha az vergiye tabii olmasıyla bir teşvik amacı güdüldüğü görülmektedir. Elektrik motoru olan taşıtlardan kanunda belirtildiği üzere; normal otomobillere kıyasla ¼ (dörtte bir) oranında vergi alınır. Burada, teknolojik dönüşüm ile birlikte otomobil sahiplerinin tercihlerini elektrikli araçlara yönlendirmesi, dolayısıyla da bu dönüşümün vergisel açıdan da teşvik edilmesi amaçlanmaktadır. Bu amaç doğrultusunda; dünyada fosil yakıtların azalması, çevre kirliliğinin artması, artan nüfusa bağlı olarak enerji kaynaklarına duyulan ihtiyacın da artması, araçlarda kullanılmakta olan akaryakıtlara alternatif enerji kaynaklarının devreye girmesini, dolayısıyla da Motorlu Taşıtlar Vergisi kapsamında bir düzenleme yapılması gerekliliğini ortaya koymuştur. Diğer taraftan elektrik üretiminin; kömürden, doğalgazdan, hidrolik enerjiden, rüzgârdan, güneşten, jeotermal enerjiden ve çeşitli diğer kaynaklardan da elde edilebilir olması nedeniyle elektrikli araçlarda dışa bağımlılık ve cari açık problemleri de daha az olacaktır. Dolayısıyla binek araçlarda elektrik tüketiminin esas alınması ekonomik anlamda, cari işlemler dengesindeki olumsuz durumu da uzun vadede düzeltecektir. Özellikle sürdürülebilir enerji kaynaklarına yapılan altyapı yatırımları ile enerjide dışa bağımlılık azalacak ve araçlarda fosil yakıt tüketim zorunluluğunun azalması cari açığın azalmasına hizmet edecektir.

Araç kullanımındaki teknolojik gelişmelere bağlı olarak vergi gelirlerinde de azalmalar meydana gelebilecektir. Araç kullanımındaki motor teknolojisinin içten yanmalı motora sahip araçlardan elektrikli araçlara evrilmesi, bu teknolojilere adaptasyon süreçlerinin hızıyla birlikte, her bir binek araç üzerinden ¾ (dörtte üç) oranında MTV kaybına neden olacaktır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi’nin 2025 yılındaki toplam vergi gelirleri içindeki payı 106 milyar 583 milyon 725 bin (106.583.725.000) TL’dir. Ülkemizde 2025 verileri uyarınca trafiğe kayıtlı toplam taşıt sayısı içinde otomobillerin %51,8 payı olduğu bilinmektedir. Dolayısıyla otomobiller kapsamında sağlanan MTV gelirinin yaklaşık 55 milyarın üzerinde olduğu öngörülebilmektedir. İlerleyen yıllarda tüm otomobillerin, elektrikli araçlara dönüştüğü varsayıldığında, bugünün rakamlarıyla sadece 13 milyar TL civarında MTV geliri elde edilecektir. Binek araçlardan toplam MTV gelirinin ¼ (dörtte bir) oranında vergi toplanmış olacaktır. Dolayısıyla yaklaşık 42 milyar TL vergi kaybı meydana gelecektir. Bu da Motorlu Taşıtlar Vergisi’nde tanınan teşvikten dolayı vergi gelirlerinde azalmaya neden olacaktır. İlgili yasal düzenleme ile sağlanan teşviklerin ilelebet sürmeyeceği ve bu teşvikler

kapsamında düzenlemeler yapıp, vergi tutarlarında artışlar meydana geleceği düşünülmektedir.

Harcamalar üzerinden alınan vergiler açısından değerlendirme yapmak gerekirse, Motorlu Taşıtlar Vergisi'nde olduğu gibi Katma Değer Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi'nde de vergi kayıpları meydana gelecektir. Katma Değer Vergisi'nin 2025 yılı vergi geliri 2 trilyon 884 milyar 58 milyon 495 bin (2.884.058.495.000) TL'dir. Teknolojik dönüşüm ile birlikte araçlarda kullanılan akaryakıtın yerini elektrik enerjisinin alması, akaryakıt tüketimini azaltacağından, akaryakıtlardan %20 oranında elde edilen KDV gelirlerinde de azalmalar meydana gelecektir. KDV gelirlerinde azalmanın nedenleri olarak uygulanan oranların bazı durumlarda farklılaşması ve araç enerji tüketim maliyetlerinin azalması sayılabilir. Elektrikli araç kullanıcılarının kendi meskenlerinde kurduğu şarj istasyonları ile araçlarını şarj ettiklerinde ödedikleri elektrik faturalarından alınan KDV oranı %10'dur. Bu nedenle elektrikli araçlarda enerji kullanımına bağlı KDV gelirleri akaryakıttan alınan KDV gelirlerine göre daha az olacaktır. Dahası fosil yakıtlı araçlarda km başına akaryakıt maliyetleri elektrik maliyetlerine göre daha yüksek olduğundan elektrikli araç kullanımlarında KDV matrahı azalacak ve nihayetinde araç kullanım maliyetlerine bağlı KDV hasılatı da düşecektir.

Özel Tüketim Vergisi'nin 2025 yılı vergi geliri 2 trilyon 145 milyar 950 milyon 1 bin (2.145.950.001.000) TL'dir. Bu vergi gelirlerinden elde edilen petrol ve doğalgaz ürünlerinin payı ise 538 milyar 185 milyon 570 bin (538.185.570.000) TL'dir. İlerleyen yıllarda söz konusu payda da azalmaların meydana geleceği öngörülmektedir. Dolayısıyla bu teknolojik değişim vergi gelirlerinde muhtemel bir azalmaya neden olacaktır. Enerji kullanımlarına bağlı gelir kaybı ÖTV'de KDV'ye nazaran daha belirgin bir şekilde gerçekleşecektir. Fosil yakıtlı araç kullanımından elektrikli araç kullanımına geçen kullanıcılar daha az da olsa KDV ödemeye devam ederken elektrikli araç kullanımında ÖTV alınmamaktadır. Buna bağlı olarak araçların tükettikleri benzin ve motorin gibi yakıtlar üzerinden alınan ÖTV gelirlerinde kayıplar meydana gelecektir.

4. SONUÇ

Dünya'da fosil yakıt kullanımını ve buna bağlı olarak da sera gazı salınımını azaltmak, çevre kirliliğini en aza indirmek, küresel ısınmanın, iklim değişikliklerinin ve dolayısıyla da halk sağlığının bu durumlardan olumsuz etkilenmesinin önüne geçmek amacıyla elektrikli otomobil kullanımı alternatif bir çözüm olarak değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda tüketicilerin tercihlerini elektrikli araçlara yönlendirmek için çeşitli düzenlemeler ve vergi teşvikleri mevcuttur.

Türkiye'de elektrikli ve hibrit araçlara yönelik vergi teşvikleri olarak MTV ve ÖTV kapsamında düzenlemeler yapılmıştır. Buna göre ÖTV kapsamında elektrik motoru olan otomobiller için vergi oranlarında düzenlemeler yapıp, indirimle gidildiği; hibrit otomobiller için ise benzer motor gücüne sahip içten yanmalı motoru olan otomobillere göre daha az vergi oranı belirlenip, bu otomobillerin daha az vergilendirilmesi amaçlanmıştır. MTV özelinde ise sadece elektrikli otomobiller dikkate alınmış olup, vergi mevzuatımızda hibrit otomobiller için herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Yapılan düzenleme ile birlikte içten yanmalı motora sahip araçlara eşdeğer güçteki elektrik motoru olan araçlardan dörtte bir oranında vergi tahakkuk edeceği ifade edilmiştir.

Yasal düzenlemeler ile birlikte elektrikli araçların kullanımının teşvik edildiği görülmektedir. Bu teşvikler ile çevre korunmakta ve aynı zamanda sürdürülebilir bir hayata katkı sağlanmaktadır. Diğer yandan, elektrik enerjisi üretiminin çeşitli diğer kaynaklardan da elde edilebilir olması nedeniyle petrole ve çeşitli yakıtlara duyulan bağımlılık azalmakta, bununla birlikte cari açık problemleri de kontrol altına alınmaktadır. Elektrik üretimin kömür ve doğal gaz üzerinden elde edilmesi yerine rüzgâr enerjisi ve güneş enerjisi kullanılarak

üretilmesi hem çevre hem de ekonomik hassasiyetlere uygun düşecektir. Ancak ilerleyen zamanlarda vergi teşvikleri ile uzun vadede Motorlu Taşıtlar Vergisi, Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi'nde gelir kayıpları oluşacaktır. Öngörümüz ise, vergi teşviklerinden doğan gelir kayıplarını önlemek amacıyla, oluşacak kayıpları giderecek yeni gelir kaynaklarının bulunması yönündedir. Dolayısıyla ilgili yasal düzenleme ile sağlanan teşviklerin ilelebet sürmeyeceği ve bu teşvikler kapsamında düzenlemeler yapıp, vergi tutarlarında artışlar meydana geleceği düşünülmektedir.

Nitekim 2023 ile 2025 yılları baz alındığında, özellikle elektrikli ve hibrit araçlar özelinde uygulanan vergi oranlarında belirgin bir artış olduğu görülmektedir. 2023 yılında elektrikli araçlara sağlanan vergi teşviklerinin uzun vadede sürdürülelemeyeceği ve bu teşvikler ile Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV), Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) ve Katma Değer Vergisi (KDV) gelirlerindeki düşüşlerin, yeni gelir arayışlarını zorunlu kılacağını beklentisi ile ilk oran değişikliği gerçekleşmiştir. 2025 yılı Temmuz ayı itibarıyla yürürlüğe giren yeni vergi tarifesi incelendiğinde; 2023 yılında %10, %40, %50 ve %60 vergi oranları ile bazı elektrikli araçlara düşük oranlarda vergi teşviki sağlanırken, artık bu oranların %25, %55, %65 ve %75 oranlarına kadar çıkan vergi dilimine tabii olduğunu görmek mümkündür. Bu durum teşvik politikalarının süreç içerisinde yerini artan vergi oranlarına bırakacağını desteklemektedir.

Elektrikli araçlar üzerinden hem çevresel hem ekonomik anlamda fayda sağlama hedefi sürse de, oluşan gelir kayıplarını telafi etmek amacıyla vergi politikalarının değişeceği açıkça görülmektedir. Bu gelişmeler, ulaşım sektöründe sürdürülebilir ve çevreci politikaların, mali sürdürülebilirlik açısından da dengelenmek zorunda kaldığını ortaya koymaktadır.

Dünya'daki nüfus artışı, enerji tüketimimizin ve çevre kirliliğinin artması, gelişen teknolojiler ve ülkelerin büyüyen ekonomileri gibi çeşitli sebepler dikkate alındığında elektrikli ve hibrit otomobillerin sayılarının arttırılması, dolayısıyla da sağlanan vergi teşvikleri ile birlikte daha düşük oranda MTV ve ÖTV alınması gerekliliği önerilmektedir. Aynı zamanda hibrit otomobillere yönelik teşviklerin daha kapsamlı düzenlenmesi ve sağlanan teşviklerin arttırılması gerekmektedir. Bu doğrultuda, elektrikli ve hibrit araçlara uygulanan vergi indirimlerinin sadece kısa vadeli ekonomik göstergelerle sınırlı kalmayıp, uzun vadede enerji verimliliği, çevresel faydalar, dışa bağımlılığın azaltılması ve sürdürülebilir ulaşım politikaları kapsamında değerlendirilmesi önem arz etmektedir. Sağlanan teşviklerin, yalnızca araç satışına yönelik değil; şarj altyapısının ve istasyonlarının yaygınlaştırılması, araç bakım ve servis hizmetlerinin desteklenmesi gibi alanları da kapsayacak şekilde genişletilmesi gerekmektedir.

Ayrıca, güncel vergi düzenlemeleri ile yapılan artışların, tüketiciler özelinde elektrikli araçlara olan ilgiyi azaltabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Dolayısıyla çevre dostu ulaşımı destekleyen vergi avantajlarının kademeli, planlı ve öngörülebilir biçimde düzenlenmesine özen gösterilmelidir. Böylece, kamu gelirleri açısından mali denge korunabilecek hem de çevresel ve toplumsal fayda göz önünde bulundurularak, sürdürülebilirlik hedefleri desteklenmiş olacaktır.

KAYNAKÇA

- Ari, Y. O. (2020). Küresel elektrikli otomobil piyasasına genel bakış. *Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*,(e-ISSN:2602-4314). [Çevrim-içi:<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1037502>], Erişim Tarihi: 13 Şubat 2023
- Devlet Memurları Kanunu İle Bazı Kanunlarda Ve 375 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, Resmî Gazete 31887 (5 Temmuz 2022). [Çevrim-içi:<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2022/07/20220705-1.pdf>], Erişim Tarihi: 16 Şubat 2023.
- Gündüz, İ. O., & Yakar, S. (2020). Avrupa Birliği ve Türkiye’de elektrikli otomobillere yönelik vergi teşviklerinin değerlendirilmesi. *Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt:29, Sayı:4, 204-222
- Kara, M. C. (2022). Türkiye’nin vergilendirmede yeşilleşme çabaları, *TNKÜ İİBF Uluslararası Kamu Maliyesi Sempozyumu*, 09-10 Haziran 2022, 68-83
- Karahan, Ş. (2004). Hibrid elektrikli araçlar. Yüksek Lisans tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul.
- Katma Değer Vergisi (1984), T.C. Resmi Gazete, 18563, 25 Ekim 1984
- MTV, Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği, Resmî Gazete 32059 (2. Mükerrer) (30 Aralık 2022). [Çevrim-içi:<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2022/12/20221230M2-6.htm>], Erişim Tarihi: 16 Şubat 2023.
- MTV, Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği, Resmî Gazete 32415 (2. Mükerrer) (30 Aralık 2023). [Çevrim-içi: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/12/20231230M2-6.pdf>], Erişim Tarihi: 23 Temmuz 2025.
- MTV, Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği, Resmî Gazete 32768 (2. Mükerrer) (30 Aralık 2024). [Çevrim-içi: [https://www.asmmmo.org.tr/userfiles/others/files/Mvzt/Dyrlr/24/12-30-Motorlu%20Ta%C5%9F%C4%B1tlar%20Vergisi%20Genel%20Tebli%C4%9Fi%20\(Seri%20No%2057\).pdf](https://www.asmmmo.org.tr/userfiles/others/files/Mvzt/Dyrlr/24/12-30-Motorlu%20Ta%C5%9F%C4%B1tlar%20Vergisi%20Genel%20Tebli%C4%9Fi%20(Seri%20No%2057).pdf)], Erişim Tarihi: 23 Temmuz 2025.
- Özel Tüketim Vergisi Kanunu (2002), T.C. Resmi Gazete, 24783, 12 Haziran 2002
- Vergi Kanunları İle Bazı Kanun Ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, (7103). *Resmî Gazete* 30373 (2. Mükerrer) (27 Mart 2018) [Çevrim-içi:<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/03/20180327M2-1.htm>], Erişim Tarihi: 16 Şubat 2023.
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu). (Mayıs, 2025). Motorlu Kara Taşıtları, Nisan 2025 [Çevrim-içi: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Nisan-2025->

