



47348

A. SİBEL YANIKÖMEROĞLU
İstanbul Milletvekili**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA**

Aşağıdaki sorularımın Hazine ve Maliye Bakanı Sayın Mehmet ŞİMŞEK tarafından yazılı olarak yanıtlanmasını saygılarımla arz ederim.


A. Sibel YANIKÖMEROĞLU
İstanbul Milletvekili

Anayasa'nın 2'nci maddesinde Türkiye Cumhuriyeti'nin sosyal bir hukuk devleti olduğu belirtilmiş, 23'üncü maddesinde seyahat özgürlüğü güvence altına alınmıştır. Anayasa'nın 73'üncü maddesinde ise herkesin mali gücüne göre vergi ödemekle yükümlü olduğu ve vergi yükünün adaletli ve dengeli dağılımının maliye politikasının sosyal amacı olduğu hükme bağlanmıştır.

Ancak otomobil ve motosikletlerden alınan Özel Tüketim Vergisi, Katma Değer Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisi; artan akaryakıt, sigorta, bakım, köprü ve otoyol ücretleriyle birlikte vatandaşların ulaşım maliyetlerini ağırlaştırmaktadır. Basına yansıyan verilere göre motorlu taşıtlardan tahsil edilen ÖTV, 2019 yılında 13,8 milyar TL iken 2025 yılında 655,4 milyar TL'ye yükselmiştir.

Otomobile erişimin güçleşmesi, vatandaşları daha düşük maliyetli olduğu düşünülen motosikletlere yöneltmektedir. TÜİK verilerine göre Haziran 2026'da trafiğe kaydı yapılan taşıtların yüzde 49,4'ünü motosikletler oluşturmuştur. Buna karşın motosikletlere yönelik yeni vergi düzenlemeleri, bu ulaşım seçeneğinin de maliyetini artırmaktadır.

Bireysel ulaşımdaki yüksek vergi yükünün yanı sıra akaryakıt, sigorta, bakım, toplu taşıma, köprü ve otoyol ücretlerindeki artış, ulaşımı hane bütçesinin en ağır giderlerinden biri hâline getirmiştir. Nitekim TÜİK'in 2025 yılı Hanehalkı Tüketim Harcaması Araştırması'na göre ulaştırma harcamaları, toplam tüketim harcamalarının yüzde 20,5'ini oluşturmuş; konut ve kiradan sonra ikinci sırada yer almıştır.

Ulaşım; çalışma, eğitim, sağlık ve sosyal yaşama katılım için temel bir ihtiyaçtır. Bireysel ulaşımın yüksek vergilerle zorlaştığı, toplu taşıma maliyetlerinin ise sürekli arttığı bir ortamda vatandaşların hareket imkânı daralmaktadır. Vergi politikasının yalnızca gelir artırma amacıyla değil, toplu taşımayı yaygınlaştıracak ve ulaşım maliyetlerini azaltacak şekilde oluşturulması, seyahat özgürlüğünün fiilen kullanılabilmesi bakımından önem taşımaktadır.

Bu bağlamda;

1. Motorlu taşıtlardan tahsil edilen ÖTV'nin 2019-2025 yılları arasında yaklaşık 47,5 kat artmasının nedenleri nelerdir?
2. Otomobil ve motosikletlerde uygulanan ÖTV'nin, vatandaşların mali gücü ve vergi yükünün adaletli dağılımı üzerindeki etkilerine ilişkin bir çalışma yapılmış mıdır?
3. Düşük ve orta gelirli vatandaşların temel ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla düşük bedelli otomobil ve motosikletlerde ÖTV oranlarının düşürülmesine yönelik bir çalışma bulunmakta mıdır?
4. Mevcut vergi düzenlemelerinin vatandaşları daha eski, güvensiz veya çevreye daha fazla zarar veren araçlara yöneltip yöneltmediğine ilişkin bir etki analizi yapılmış mıdır?
5. Toplu taşımanın yaygınlaştırılması ve ücretlerinin erişilebilir seviyede tutulması amacıyla belediyelere akaryakıt, elektrik, araç alımı ve işletme giderlerinde vergi indirimi veya doğrudan mali destek sağlanması planlanmakta mıdır?
6. Motorlu taşıtlar ve ulaşımdan elde edilen vergi gelirlerinin ne kadarı toplu taşıma altyapısının geliştirilmesi, raylı sistem yatırımları ve vatandaşların ulaşım maliyetlerinin azaltılması amacıyla kullanılmaktadır?