

TAKSİ PLAKASI SAHİPLERİNE GETİRİLEN BÜYÜK VERGİ AYRICALIĞI

I- Yasal Düzenlemeler

01.07.2026 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan 7587 sayılı Kanunla Gelir Vergisi Kanunu’na (GVK’ya) geçici 94. madde eklenmiş; ticari kazancı gerçek usulde vergilendirilen gelir vergisi mükelleflerinin 01.07.2026 tarihinden önce sahip oldukları taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçlarına ait ticari plakalarını elden çıkarmalarından doğan kazançlar gelir vergisinden istisna edilmiştir. Yani, ticari kazanç elde eden ticari plaka sahipleri, bu plakaları 01.07.2026 tarihinden önce almışlarsa, alım satım kazancı üzerinden hiçbir şekilde vergi ödemeyeceklerdir.

Gerçek usulde ticari kazanç elde etmeden ticari plakalarını kiraya verenlerin elde ettiği kazanç Vergi Usul Kanunu’nun 269. ve GVK’nın 70. maddeleri gereğince gayrimenkul sermaye iradıdır. Bu kişilerin ticari plakalarının satışından elde ettiği gelirlerin tamamı ise GVK’nın mükerrer 80. maddesi gereğince 06.04.2018’den beri vergiye tabi değildir. GVK’ya aynı tarihte eklenen geçici 88. maddeyle, taksi, dolmuş, minibüs ve umum servislere ait ticari plakaların, 06.04.2018’den önce elden çıkarılmasından doğan kazanç ve işlemlerle ilgili olarak vergi incelemeleri veya takdir işlemlerine istinaden herhangi bir vergi tarhiyatı yapılmayacağı, vergi cezası kesilmeyeceği, daha önce yapılmış olan tarhiyatlardan ve kesilmiş cezalardan varsa açılmış davalardan feragat edilmesi kaydıyla vazgeçileceği, tahakkuk eden tutarların terkin edileceği belirtilmiştir.

Ticari kazancı gerçek usulde vergilendirilen gelir vergisi mükelleflerinin 01.07.2026 tarihinden önce sahip oldukları

taksi, dolmuş, minibüs ve umum servis araçlarına ait ticari plakalarını elden çıkarmaları 7587 sayılı Kanunla Katma Değer Vergisi Kanunu'nun 17. maddesinde yapılan değişiklikle KDV'den de istisna edilmiştir. Gerçek usulde ticari kazanç elde etmeden ticari plakalarını kiraya verenlerin elde ettikleri kazanç, ortada ticari, sınai ya da serbest meslek kazancı olmadığı için zaten KDV'nin kapsamı dışındadır.

7587 sayılı Kanunun gerekçesinde[1], “büyükşehirlerde ve nüfusu otuz binin üzerindeki ilçelerde faaliyet gösteren taksi, dolmuş ve minibüs esnafının 01.01.2026 tarihinden itibaren basit usulden gerçek usule geçirildiği, esnafın basit usulle vergilendirilirken plakasını sattığında herhangi bir değer artış vergisi ödemediği, ancak idarenin kararıyla gerçek usule geçirilince tarihsel maliyetler ile bugünün enflasyonist piyasa fiyatları arasındaki fahiş farktan dolayı ağır ve haksız bir vergi yüküyle karşı karşıya kalacağı, bu durumun önüne geçmek ve yasal geçiş sürecini hakkaniyetle yerine getirebilmek amacıyla kanunun yürürlük tarihinden önce plaka sahibi olanların plakalarını satmaları halinde gelir vergisi ve KDV'den muaf tutulmalarına olanak sağlandığı” ifade edilmiştir.

01.01.2026'ya kadar ticari plaka sahipleri düşük kazanç elde eden esnaf statüsünde basit usulde vergilendirilmekteydi. Yapılan düzenlemenin temel gerekçesi söz konusu esnafın gerçek usule geçmesinin “mağduriyet” yaratma ihtimalidir.

II- Ticari Taksi Sayısı

Türkiye'deki ticari taksi sayısı 60 binin üzerindedir. Bu sayının yaklaşık 20.300'ü İstanbul[2], 7.700'ü Ankara[3] ve 3.500'ü İzmir'de[4] bulunmaktadır. Yasal altyapısının olmaması, diğer ülkelerde gittikçe yaygınlaşan ve ağırlık kazanan “uygulama tabanlı taşımacılık” hizmetini sınırlamaktadır. Bu hizmeti de bizzat ticari taksilerin kendisi vermektedir. Taksileri kullanan şoför sayısı yaklaşık 140 bindir.

İstanbul ile nüfusu karşılaştırılabilir olan şehirlerden New York'ta taksi sayısı 13.587[5], uygulama tabanlı ticari araç sayısı 103.700[6]; Londra'da taksi sayısı 14.400[7], uygulama tabanlı ticari araç sayısı 107.000[8]; Paris'te taksi sayısı 19.900[9], uygulama tabanlı ticari araç sayısı 52.000[10]; Moskova'da[11] taksi sayısı merkezde 87.000, banliyölerde 118.000'dir. Görüldüğü üzere başta İstanbul olmak üzere ülkemizde ticari taksi sayısı son derece azdır. Sayının artışı sıklıkla gündeme gelse de taksi işletme lobisinin gücü nedeniyle kolayca artırılamamaktadır.

Ticari plaka sahipleri bulundukları illerde Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Odasına; Türkiye genelinde de Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu'na üyedir. Ticari plaka sahibi olmayan ve ücretli çalışan şoförler söz konusu odalara üye değildir ve karar mekanizmasında oy hakları yoktur. Sistemdeki "güç", ticari plaka sahiplerinindir.

III- Ticari Plaka Sistemi Nasıl İşliyor?

Sayı sınırlaması olduğu için taksi plakası satın almak ya da kiralamak genellikle el değiştirmeyle mümkündür. Olaya taksi plakalarının yaklaşık üçte birinin bulunduğu İstanbul özelinden bakacak olursak, şu anda bir taksi plakasının alım-satım değeri yaklaşık 12 milyon TL'dir[12]. Taksi plakası alım-satım ve kiralama işlemlerinde ağırlık İSTOÇ ve Bağcılar bölgesindeki sınırlı sayıdaki kurumsal taksi oto galerilerindedir. Bireysel satışlar yok denecek kadar azdır. Bunun nedenleri, taksi plakasının alım satım bedelinin yüksek olması ve anlık nakit dönüşünü bu tip şirketlerin sağlayabilmesi; İBB, UKOME, vergi dairesi ve Taksiciler Esnaf Odası arasındaki yoğun evrak ve tescil sürecini bu şirketlerin kendi bünyelerindeki muameleciler vasıtasıyla aynı gün içinde çözebilmeleri ve %25 veya %50 gibi "bijon" adı verilen hisse alımlarında ortakları bulma, bir araya getirme ve hukuki sözleşmeleri hazırlama sürecini tamamen bu merkezlerin yönetmesidir. Ortada yatırım amaçlı devasa bir organizasyon vardır.

IV- Sonuç

Türkiye’de taksileri de içeren ticari plaka alım-satımı büyük ölçüde yatırım amaçlı ticari bir faaliyete dönüşmüştür. Ortada geçimini güçlükle sağlayabilen küçük esnaf topluluğu değil, ancak belli geliri ve birikimi olanların girebileceği devasa bir ticari sektör söz konusudur. Ticari plaka sahiplerinin örgütlü hareket etmesi ve güçlü bir lobiye sahip olması nedeniyle ticari faaliyetteki sayı sınırlamasının yanında, taksi ücretlerinin belirlenmesinde, uygulama tabanlı ticari araçlara izin verilmemesinde ve nihayetinde inanılması g   vergi avantajları getirilmesinde olağanüstü bir ayrıcalığa sahip olunduğu görülmektedir. Arada gündeme getirilmesine rağmen ticari plaka sahiplerinin adları ve kaç araca sahip oldukları hiçbir zaman açıklanmamıştır. Araçları kullanan ve emeğiyle hayatını kazanan  of rlerin bizzat sahip olduğu araç sayısı çok azdır ve bunların kurgulanan sistemi etkilemesi mümkün değildir. Ortada ticari plakalı araç sistemini dilediği gibi yönlendiren b   k bir sermaye g    vardır.

Günümüzde özellikle b   k ehirlerde ulaşım, temel insan ihtiyaçlarından birisi halini almıştır. Toplu ta ımayla birlikte, başta taksi ve dolmu lar olmak üzere ticari plakalı araçlar da bu ihtiyacın karşılanmasında önemli işlev üstlenmektedir. Böyle önemli bir kamu hizmeti işlevi, belli şahıslardan oluşan bir g  n tasarrufuna bırakılamaz. Bu yönüyle de temel insan ihtiyaçları asla kazanç sağlamaya yönelik bir “yatırım” aracı olmamalıdır!

Bu yazının  zeti. 26.07.2026 tarihli BirGün Gazetesi’nde yayımlanmıştır. [Görüntülemek İçin Tıklayın](#)

[1]

<https://cdn.tbmm.gov.tr/KKBSPublicFile/D28/Y4/T2/DosyaKomisyonRaporunuVerdi/95710954-9ac2-4b4f-9d13-1ff19a7851b4.pdf>

[2] <https://www.bbc.com/turkce/articles/cdjwmerd9wvo>

[3]

<https://www.sabah.com.tr/ankara-baskent/2020/01/22/esnaf-taksi-yonergesine-karsi>

[4]

<https://www.izmir.bel.tr/tr/Haberler/soyer-turkiyenin-en-basarili-taksiciligi-izmirde/46025/156>

[5]

<https://www.abi.org/feed-item/new-york-post-ride-sharing-apps-are-driving-nyc-cabbies-into-financial-ruin>

[6]

https://www.nyc.gov/assets/tlc/downloads/pdf/annual_report_2025.pdf

[7] <https://www.bbc.com/news/articles/cgkn46dm5klo>

[8]

<https://www.taxi-point.co.uk/post/over-saturated-taxi-chairman-calls-for-urgent-action-from-tfl-over-private-hire-vehicle-numbers-in>

[9]

<https://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transport/pres-de-1-500-nouveaux-chauffeurs-de-taxi-par-an-a-paris-on-se-plaint-mais-personne-ne-quitte-le-metier-28-10-2025-5VY2X4SJVNEBRC0F2U2MJRQFFY.php>

[10]

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-taxis-et-vtc-acces-la-profession-offre-de-transport-equipement-rapport-2026-de-lobservatoire>

[11]

<https://regions.ru/transport/taksi-stolichnogo-regiona-stali-molozhe-srednij-vozrast-avtomobilej-31-goda>

[12]

<https://www.taksiplakasi.com/plaka-fiyatlari/taksi-plakasi>