

AVRUPA BİRLİĞİ ÜYESİ ÜLKELERDE ÇEVRE VERGİSİ REFORMLARI VE TÜRKİYE'DEKİ DURUMUN DEĞERLENDİRİLMESİ

Doç. Dr. Ali ÇELİKKAYA*

ÖZ

Çevre vergileri “negatif dışsallıkların” içselleştirilmesinde kullanılan en önemli maliye politikası araçlarından birisidir. Özellikle 1980’li yılların başlarından itibaren çevresel sorunların çözümünde fiyat temelli maliye politikası araçlardan yararlanılması görüşü ağırlık kazanmıştır. Ardından 1990’lı yılların başında İskandinav ülkeleri emek ve sermaye üzerindeki vergi yükünü çevreyi kirleten kaynaklara kaydırmak amacıyla bir dizi çevre vergisi reformları gerçekleştirmiştir. Onları 1990’lı yılların sonlarına doğru Hollanda, İngiltere ve Almanya gibi diğer Avrupa ülkeleri takip etmiştir. Bu gün gelinen noktada çevreye verilen zararların “kirletene ödettilmesi” ve “kaynak dağılımında etkinliğin sağlanması” amacı ile birçok OECD üyesi ülke vergi sistemlerini yeniden gözden geçirmektedir. Türkiye henüz bu anlamda bir çevre vergisi reformu gerçekleştirmemiştir. Ancak vergi mevzuatımızda bu amaca hizmet edebileceği düşünülen bir takım düzenlemeler mevcuttur.

Anahtar Kelimeler: Çevre Vergisi, Yeşil Vergi Reformu, Kirleten Öder Prensibi, Enerji/Karbon Vergisi, Pigouvian Vergi, Çifte Kazanç Hipotezi.

ENVIRONMENTAL TAX REFORMS IN EUROPEAN COUNTRIES AND AN EVALUATION OF TURKISH CASE

ABSTRACT

Environmental taxes are one of the main operational tools of public finance for internalizing negative externalities. Since the beginning of the early 1980s price-based tools have been used to solve environmental problems. At the beginning of 1990s Scandinavian countries established some environmental tax reforms (ETR) and shifted the tax burden from earned income and capital to environmental pollution sources that they created. Likewise, some other EU countries, such as Holland, England and Germany implemented similar tax reforms. Nowadays many of the OECD countries have revised their tax laws according to pollution pay principles and shifted tax burden from good economic activities to emissions. Turkey has not managed to accomplish ETR yet; nevertheless, there are some arrangements that are expected to serve for this purpose in the tax laws.

Keywords: Environmentally Taxes, Green Tax Reform, Pollution Pay Principle, Energy/Carbon Tax, Pigouvian Tax, Double Dividend Principle.

* Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İ.İ.B.F. Maliye Bölümü, e-posta: acelikka@ogu.edu.tr

1. GİRİŞ

Çevre vergileri özellikle piyasa ekonomisinin güçlenmeye başladığı 1980’li yılların başlarından itibaren çok daha fazla ilgi çekmeye başlamıştır. 1970’li yıllardaki çevre politikalarının aksine 1980’li yıllar ile birlikte çevrenin düzenlenmesinde geleneksel “kumanda ve kontrol” sistemlerinin yerine vergilerden yararlanılmasının maliyetleri azaltacağı, kirlenenden öder prensibi¹ sayesinde vergilemede artan oranlılığın sağlanacağı ve çevresel maliyetlerin ilgili ürünün fiyatı içerisinde içselleştirileceği düşünülmeye başlanmıştır. Ardından 1990’lı yılların başında tüm Avrupa’da kamu kesiminde işsizliğe neden olan resesyona çevre vergilerine olan ilginin daha da artmasına neden olmuştur (Ekins, 1999, s. 39-41; Speck, 2007, s. 25). Başta İskandinav ülkeleri olmak üzere Hollanda, İngiltere, Almanya gibi Avrupa ülkeleri emek üzerindeki vergi yükünü düşürmek için çevre vergilerinin oranını artırmış ve böylece toplam vergi yükünde bir değişim olmaksızın vergi çevreye zararlı faaliyetlere doğru (iyilerden, kötülere doğru) kaydırılmaya başlanmıştır².

Dolayısıyla çevre vergileri bir taraftan negatif dışsallıkları içselleştirerek çevrenin kalitesinin artmasına hizmet ederken diğer taraftan da emek üzerindeki vergi yükünü düşürerek kaynak dağılımında etkinliğin artmasına neden olmaktadır. Bu “çifte kazanç” hipotezi³ Avrupa Birliği 6. Çevre Eylem Planı (Karar No: 1600/2002/EC) ile de desteklenmekte ve başta İskandinav ülkeleri olmak üzere Hollanda, İngiltere, Almanya gibi bir çok Avrupa ülkesinde çevre vergilerinden elde edilen hasılat emek üzerindeki vergi yükünü (özellikle gelir vergisi ve sosyal güvenlik katkıları) düşürmek için kullanılmaktadır. Bu sayede 2010 yılında Avrupa’da istihdamın 120.000 kişi artacağı ve karbon emisyonunun % 2 azalacağı tahmin edilmektedir (EEA, 2005, s. 1).

Bu çalışmanın amacı “çifte kazanç” hipotezi doğrultusunda gittikçe ciddi boyutlara varan ve mevcut teknolojik imkanlar ile çözümü oldukça maliyetli görülen (Tol, 2008, s. 55; Agnolucci, 2009, s. 3043) çevresel sorunların çözümünde geleneksel yöntemlerin yanında çevre vergilerinin rolünü ve önemini ortaya koymak ve çevre vergileri konusunda henüz tam bir bilincin oluşmadığı Türkiye için değerlendirmelerde bulunmaktadır.

2. ÇEVRE VERGİLERİNİN KAPSAMI

Çevre vergileri, çevre ile ilintili matrahlar üzerinden alınan, “zorunlu” ve “karşılıksız” ödemeler ile az ya da çok sunulan hizmetin “karşılığı” olarak alınan bir kısım resim ve harçların toplamını ifade eder. Dolayısıyla çevre vergisi deyimi, hem vergileri hem de resim ve harçları kapsamaktadır (bkz., OECD, 2008a, s. 1).

-
- 1 Modern çevre politikalarının doğduğu 1970’lerin başlarından beri endüstriyel ülkeler “**kirlenenden öder**” prensibini uygulamaktadır. OECD üyesi ülkeler 1972 yılından beri bu prensibi benimsemektedir. Kökeni Roma Anlaşmasına kadar dayanan bu prensibin amacı çevresel koruma için sübvansiyonlara sınırlama getirmek ve faaliyeti kirliliğe neden olanlara bunun maliyetini ödetmektir (Daha geniş bilgi için bkz., Ekins, 1999, s. 39 vd).
 - 2 Sadece Avrupa’da değil, hızla sanayileşen Asya ülkelerinden Tayvan, Kore, Malezya, Tayland, Singapur gibi ülkelerde de çevre vergilerine olan ilgi artmış ve geleneksel “**kumanda ve kontrol araçları**” (teknolojik ve ekolojik önlemler gibi) ile birlikte çevre vergilerinden de sıklıkla yararlanılmaya başlanmıştır (Ekins: 1999, s. 39-41).
 - 3 Sandmo’nun 1975 yılında yayınladığı bir makalesinde ileri sürdüğü “**çifte kazanç**” hipotezi; çevresel konularda optimal vergileme analizine yeni bir boyut kazandırmıştır. Bu hipoteze göre, çevreyi kirlilemeyenler (iyiler) üzerindeki mevcut vergilerin çevreyi kirliletenler (kötüler) ile yer değiştirmesini sağlayacak bir çevre vergisi reformu, hem çevrenin gelişmesine hem de mevcut vergi sisteminde var olan aksaklıkları ortadan kalkmasına yol açacaktır (Schöb; 1996, s. 537; Agnolucci, 2009, s. 3046).

Çevre vergisi reformları vergi yükünü ekonomiyi olumsuz yönde etkileyen ve etkinliği azaltan emek ve girişim gibi faaliyetlerden, kirlilik ve doğal kaynak kullanımını üzerine kaydırmaktadır. Buradaki amaç çevreye zararlı faaliyetlerin azaltılmasını teşvik etmek ve verginin ağırlığını iyilerden kötülere kaydırmaktır. Bir başka deyişle çevre vergisi reformu hem çevresel hem de ekonomik faydalara ulaşmayı amaçlamaktadır. (Ekins vd., 2010, 1561).

Avrupa Birliği İstatistik Birimi (Eurostat) çevre üzerinde olumsuz etki yaratan fiziksel bir birim ya da onun bir parçası üzerinden alınan bütün vergileri çevre vergisi kategorisinde değerlendirmektedir. Buna göre enerji üretimi, ulaştırma araçları ve hizmetleri, hava ve su emisyonları, ozon delici maddeler, su kirliliği yaratan kaynaklar, atık yönetimi, gürültü kirliliği, su, arazi, toprak, orman ve yaban hayatı, balık stokları gibi çevre ile ilintili bütün ekonomik faaliyetler çevre vergisinin matrahına dahildir⁴ (OECD, 2008a, s. 1). Eurostat ayrıca doğal kaynakların çıkartılmasından doğan ekonomik ranttan alınan kaynak vergilerini de çevre vergileri grubuna sokmaktadır. Bunlar genellikle, dışsallıklar ile doğrudan ilintili olmayan ve doğal kaynakların çıkartılmasını etkilemeyen vergilerdir. Ancak Eurostat'a göre doğal kaynakların yeryüzüne çıkartılması çevresel bir takım sorunları yaratacağı için bunların da vergi matrahına dahil edilmesi gerekmektedir (Bruvöll, 2009, s. 3, 9-10). Netice itibariyle Eurostat istatistiklerinde “enerji ürünleri”, “ulaştırma”, “kirlilik” ve “kaynaklar” üzerinden alınan vergiler çevre vergisi kategorisinde yer almaktadır.

3. ÇEVRE VERGİLERİNİN AMAÇLARI

3.1. Negatif Dışsallıkların İçselleştirilmesi

Çevre vergileri “kirleten öder” prensibinin uygulanmasının en uygun aracıdır. Aynı zamanda AB'nin çevre politikasının da bir unsuru olan bu prensibin⁵ arkasındaki temel gerçek çevresel maliyetlerin içselleştirilmesidir (Speck, 2007, s. 36-37). Hiç şüphe yok ki çevreyi kirletenler, piyasa fiyatına yansımaya zararlı neden olmaktadır. Dışsallıklar ya da dışsal maliyetler olarak da bilinen bu zararlar kirleten tarafından değil tüm toplum tarafından katlanılmaktadır. Bu gibi dışsal maliyetleri içselleştirmenin en geniş kabul gören yolu ise çevresel amaçlı vergiler (Pigouvian vergiler) kullanmaktır⁶.

Çevre vergilerinin piyasa başarısızlıklarının düzeltilmesinde bir araç olacağı düşünülmektedir⁷ (Hanson ve Sandalow, 2006, s. 3-4). Örneğin çöp toplama hizmetlerinin mahalli emlak vergileri aracılığıyla finanse edilmesi halinde bütün hane halkları, ürettikleri çöp miktarından bağımsız olarak aynı vergiyi ödeyecekleri için, çöp ve atık toplama maliyetlerini azaltmak konusunda çok istekli olmayacaklardır. Ancak daha fazla çöp üretmek, toplum için çok daha yüksek bir toplam maliyete neden olmaktadır. Bu

4 Bu anlamda çevreye zararlı ürünlerin arzını azaltmak için alınan mali amaçlı katma değer vergisi ya da fosil yakıtlardan alınan katma değer vergisi de Eurostat'ın çevre vergisi tanımına dahildir. Nitekim bazı katma değer vergisi oranları çevresel davranışları etkileyecek şekilde belirlenmektedir. Örneğin Avusturya ve İspanya'da motorlu taşıtların katma değer vergisi diğer mallardan daha yüksektir (Bruvöll, 2009, s. 9).

5 (Bkz. AT Anlaşması m., 174; Nice Anlaşması). Türkiye'de benzer şekilde hem Anayasa'sında (Bkz. 1982 Anayasası md., 56) hem de Çevre Kanunu'nda (bkz, 11/08/1983 tarih ve 18132 sayılı RG'de yayınlanan 2872 sayılı Çevre Kanunu m., 1, m. 3/g) “**kirleten öder**” prensibini benimsemiştir.

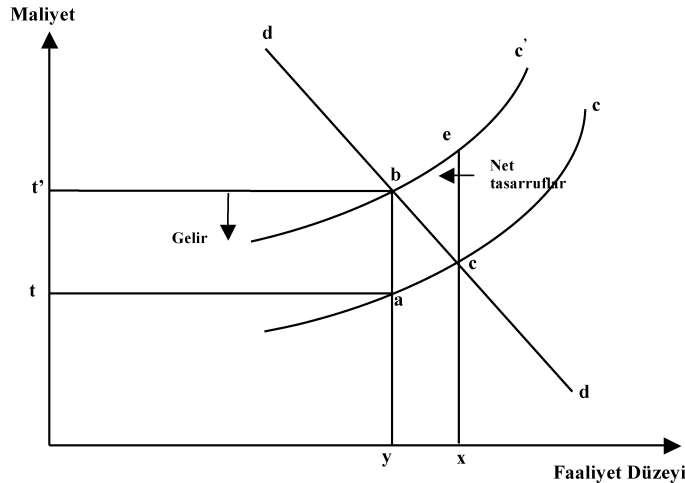
6 Bu düşünce tarzının kökeni Arthur Cecil Pigou'ya (1932) dayandırılmaktadır. A.C. Pigou ünlü refah ekonomisi isimli eserinde (1920) Londra'nın meşhur sisinin neden olduğu kirliliğin bir dışsallık vergisine (**kirlilik vergisi**) tabi tutulmasını önermiştir (Tuncer, 2007a, www.yaklasim.com.tr). Pigouvian teoriye göre, doğru tasarlanmış bir vergileme bir taraftan sosyal maliyeti minimize ederken diğer taraftan da kirletme davranışını sınırlandıracaktır (Ciorcirlan ve Yandle, 2003, s. 203-204). Bu teorinin ilk temel kuralı bütün kirletenlerin aynı orana tabi tutulması ve farklı ekonomik aktörler için oran farklılaştırmasına gidilmemesidir. A.C. Pigou'nun ardından 1974 yılında bu kez William J. Baumol ve Wallace E. Oates vergilerin maliyet etkin bir şekilde çevresel amaçlara ulaşmak için nasıl uygulanabileceğini analiz etmişlerdir. Onların yaklaşımının A.C.Pigou'dan ayrılan yanı vergi oranının önceden belirlenmiş çevresel amaçlara ulaşılmasını sağlayacak bir düzeyde belirlenmesidir. Ancak her iki yaklaşım da vergi oranının bütün kirleticiler için tek tip olmasının en iyisi olduğunu kabul etmektedir (Bruvöll, 2009, s. 3-4; Speck, 2007, s. 22).

7 Piyasa başarısızlıklarının vergi politikasını ilgilendiren en önemlisi “**dışsallıklardır**”. Örneğin bir fabrika çevreyi ve havayı kirleterek balıkçıların avlayacakları miktarın azalmasına neden olabilir. Çevreyi kirletenler kirletmenin diğerlerine yüklediği maliyetleri (balıkçıların gelirlerinin azalması gibi) hesaba katmazlar. Bu durumda çevre kirliliğinin fabrika tarafından dikkate alınmayan bir dışsal maliyeti söz konusudur ve bu dışsal maliyetler piyasa fiyatlarına dahil değildir (Onshus and Skeie, 2008: 8).



gibi durumlar çevre problemlerinin temel karakteristiğini oluşturmaktadır. Çevresel kaynaklar (hava ve su gibi) genel kamusal mal oldukları için maliyetleri bütün kullanıcılar arasında dağıtılmaktadır. Çevreyi korumaya yönelik teşvik politikaları uygulanmaz ise bu gibi maliyetleri, faaliyetleri çevreye zarar verenlere yüklemek kolay olmayacaktır. Bu sebeple çevreye zarar veren faaliyetlerin özel bir tüketim vergisine tabi tutulması son derece faydalı ve gerçekçidir. Aksi taktirde aşırı hava ve su kirliliği, gürültü, zehirli atıklar, emisyon ve ekosistemin yok olması gibi tehlikeler ile karşı karşıya kalınacağı muhakkaktır (Repetto vd, 1992, s. 7-8). Çevreye zararlı faaliyetler üzerine vergi konması hem fiyatını yükselterek bu tür faaliyetlerden uzaklaşılmasını, hem de yeni üretim, ulaşım, barınma, enerji kullanımı ve tüketim alışkanlıklarının doğmasını teşvik edecektir (Ekins, 1999, s. 41 vd; Eurostat, 2007, s. 159; Sollund, 2007, s. 1 vd.).

Bir çevre vergisinin çevresel zararları minimize edebilmesi için bir birim zararlı faaliyetten doğan marjinal zararlara eşit bir oran uygulanması gerekmektedir. Bu ilave bir birimden doğan zararın onu azaltmanın marjinal maliyetine eşit olduğu seviyeyi vermektedir. Bu durum şekil 1’de görülmektedir. Yatay ekseninde zararlı faaliyetlerin seviyesi, dikey ekseninde ise maliyetleri yer almaktadır. Şekilde (dd) zararlı faaliyetlerin artmasından firmanın elde ettiği ilave özel faydayı, (cc) maruz kaldığı artan özel maliyeti ifade etmektedir. Sadece bu özel fayda ve maliyetler esas alındığında firma (x) noktasına yakın bir yerde faaliyette bulunacaktır. Bu, maliyetler düştükten sonra özel faydanın maksimize edildiği noktadır. Ancak eğer firmanın faaliyeti genel bir çevresel kaynağı azaltmak suretiyle diğerlerine de bir maliyet yüklerse, faaliyet genişledikçe toplam artan maliyet (c’c’) ile ifade edilecektir. İki maliyet eğrisi arasındaki farkı ifade eden dışsal maliyet, firmadan kaynaklanmamaktadır. Şekilde (x) seviyesinde, faaliyet artan maliyet ile sonuçlanmakta ve net kayıp (ce) ile ifade edilmektedir. Bu durumda toplam net faydayı maksimize eden faaliyet seviyesi marjinal özel faydanın marjinal özel ve dışsal maliyetlere eşit olduğu (y) noktasında olacaktır. Bu seviyenin üzerinde olduğu sürece her faaliyet birimi net kayıpla karşılaşacaktır. Firmanın faaliyeti üzerine (tt’) oranında bir çevre vergisi konması halinde bu firmanın çevreye zararlı faaliyetlerinin (x)’den (y)’ye düşürmesine neden olacaktır. Ayrıca konan bu vergi, vergi oranı ile vergi matrahının çarpımı kadar (tt’ab) bir gelir sağlayacaktır (Repetto, vd, 1992, s. 8-9).



Kaynak: (Repetto, vd, 1992, s. 8).

Şekil 1. Bir Çevre Vergisinden Sağlanan Net Tasarruflar ve Gelirler

Bu basit örnekte dikkat edilmesi gereken çevre vergisinin aşırı yük yaratmayacağı tam tersine aksi taktirde aşırıya kaçacak ve topluma değerinden daha fazla maliyet yükleyecek faaliyetleri engelleyecek olmasıdır. Gerçekte konan vergi, çevreye zararlı faaliyeti (x)'den (y)'ye düşürmekte ve (cbe) alanı kadar bir ekonomik tasarruf sağlamaktadır. Şekilde görüldüğü gibi (x) ve (y) arasındaki her faaliyet

seviyesinde artan özel ve dışsal maliyetler artan faydaların üzerindedir. Bu zararlardan kaçınmayı sağlayacak bir çevre vergisi çalışma ve tasarruf üzerinden alınan vergilerin aksine ekonomik kazancın (gelirlerin) artmasına katkı sağlayacaktır (Repetto, vd, 1992, s. 7-8).

3.2. Emek Üzerindeki Vergi Yükünün Düşürülmesi

Avrupa Birliği çevre vergisi reformlarının en temel prensibi vergi yükünü üretim, istihdam ve sermaye gibi geleneksel sektörlerden (iyiler), çevre kirliliği ya da doğal kaynak kullanımı gibi çevre ile ilintili alanlara (kötüler) kaydırmaktır. 1990'larda birçok AB üyesi ülkede işsizliğin temel sebebi istihdam üzerindeki ağır vergi yükü olmuştur. Özellikle İskandinav ülkelerinde bu suretle istihdamın vergi yükü artmış, marjinal gelir vergisi oranları yükselmiştir. Emek üzerine konan vergiden sağlanan gelir 1980 ve 1990'larda artan devlet gelirlerinin temel kaynağı olmuştur (Speck, 2007, s. 37-38). Bunun üzerine Danimarka, Norveç, İsveç, Finlandiya, Almanya ve İngiltere 1990'lı yılların başından itibaren kapsamlı vergi reformları gerçekleştirmişlerdir. Bu ülkelerdeki reformların bir amacı çevre vergilerini artırmak iken diğer amacı da emek üzerindeki (işçiler için SSK primi ve gelir vergisi) vergi yükünü düşürmek olmuştur. Vergi kayması İngiltere'de toplam vergi gelirlerinin % 0,1'ini, Hollanda'da % 0,5'ini, Almanya'da % 1,8'ini, İsveç'te % 2,4'ünü ve Danimarka'da % 6'sının oluşturmuştur (CESinfo, 2007, s. 46; Agnolucci, 2009, s. 3043; OECD, 1999-2000, s. 1; Bovenberg and Poleg, 1998, s. 137). Bu durum aşağındaki tablodan da gözlenmektedir.

Tablo 1. Yeşil Vergi Reformları

Ülke	Başlangıç Yılı	Matrah	Vergi İndirimi	Miktar/Büyükük
Danimarka	1994	Çeşitli* CO ₂ SO ₂	Gelir Vergisi SSK Primi Sermaye Gelirleri	2002'de: GSYİH'nın %3'ü ya da toplam vergi gelirlerinin %6'sı civarında
Almanya	1999	Petrol Ürünleri	SSK Primi	1999'da: Toplam vergi gelirlerinin %1'i, 2002'de: Toplam vergi gelirlerinin %1,8'i
Hollanda	1996	CO ₂	Kurumlar Vergisi Gelir Vergisi SSK Primi	1996'da: GSYİH'nın %0,3'ü ya da 1999'da: Toplam vergi gelirlerinin %0,5'i
Norveç	1999	CO ₂ SO ₂ Dizel yakıt	Gelir Vergisi	1999'da: Toplam vergi gelirlerinin %0,2'si
İsveç	1990	CO ₂ SO ₂ Çeşitli	Gelir Vergisi Tarım Enerji Vergisi Sürekli Eğitim	Toplam vergi gelirlerinin %2,4'ü
İngiltere	1996 2001	Çöp Endüstriyel Enerji	SSK Primi SSK Primi	1999'da: Toplam vergi gelirlerinin %0,1'i, 2002'de: İklim değişikliği vergisi (CFC) için toplam vergi gelirlerinin %0,02'si.

* Gazyağı, elektrik, su atıkları ve araçlar

Kaynak: (CESinfo, 2007, s. 47).

Vergi yükünün emek üzerinden alınan gelir vergisi ve sosyal güvenlik primleri ve sermaye üzerinden alınan kurumlar vergisi gibi iyilerden emisyon gibi "kötülere" kaydırılmasının temel nedeni vergi yükünün daha adil dağılmasıdır (Lutz ve Meyer, 2010, s. 1). Böylece çevre ile ilintili faaliyetlerin yükü artarken, emek ve sermayenin vergi yükü düşürülerek pozitif refah kazancı sağlanacak ve refahı azaltıcı faaliyetlerden kaçınılacaktır. Diğer taraftan gelir tarafsızlığı noktasında birinin yükünü azaltırken diğerini artırarak ulusal seviyede toplam vergi yükünde değişiklik yaratılmayacak, emek vergilerinin indirilmesinden doğan bütçe açığı dengelenmiş olacaktır (Speck, 2007, s. 20-21).

Birçok ekonomist çevre vergilerinden sağlanan gelirin emek üzerindeki çarpıtıcı vergi oranlarını azaltmak için kullanılabileceğini ileri sürmektedir. Aşağındaki tabloda bu düşünceyi destekler nitelikteki farklı tarihlerde yapılmış bilimsel çalışmaların sonuçları yer almaktadır.



Tablo 2. Çevre Vergilerinin İstihdam Üzerindeki Etkisi İle İlgili Çalışmalar

Çalışma	Bölge	Senaryo	İstihdama Katkısı
Quest-1992	EU-12	Çalışanların sosyal güvenlik primlerinde %10 azalma, karbon/enerji vergisi	7 yıl sonra %1.0 artış
Quest-1992	EU-12	Hedef indirim	7 yıl sonra %1.0 artış
Hermes-1992	EU-6	Çalışanların sosyal güvenlik primlerinde %10 azalma, karbon/enerji vergisi	%0.64 artış
DRI-1994	EU-12	Çalışanların ücret dışı maliyetleri yoluyla çevre vergisinin geri dönmesi	2010'a kadar 2.2 milyon istihdam
MDM-1996	İngiltere	NIC azaltılacak, karbon/enerji vergisi	2005'e kadar %2.0 artış

Kaynak: (Ekins, 1999, s. 39).

3.3. Gelir Sağlamak

Çevre vergilerinin temel amacı kirliliği azaltmak ya da doğal kaynakları korumaktır. Ancak bazı yeşil vergiler ayrıca önemli bir gelir kaynağıdır. Ayrıca akaryakıt vergisi gibi bazı vergiler ise başlangıçta yeşil vergi olarak düşünülmüş iken sonradan gelir amaçlı olarak kullanılmaya başlamıştır. Bunun tam tersi de mümkün olabilmektedir. Burada önemli olan fiyat esnekliğidir. Eğer talep fiyat artışından daha düşük bir oranda azalır, o zaman fiyatta artış sağlayan bir vergi hem vergi gelirlerini artıracak hem de çevresel etkileri azalacaktır (UK Green Fiscal Commission, 2009, s. 19, 25).

Çevre vergilerinin GSYİH ve toplam vergi gelirleri içerisindeki oranı çok yüksek değildir. Düşük vergi gelirin (resim ve harçlar dahil) nedeni çevre vergilerinin az kullanılması ya da çok kullanılmasının üretici ve tüketici davranışlarında yarattığı değişimdir. Kişi başına yüksek çevre vergisi hasılatı bazen yabancıların vergilendirilen ürünleri aşırı tüketiminden kaynaklanmaktadır. Bunun nedeni ise komşu ülkelerde vergi oranının daha yüksek olmasıdır (OECD, 2008a, s. 1).

OECD'de çevre vergilerinin GSYİH'ya oranı ortalama % 2-2,5 arasında değişmektedir. Bu oran 2007 yılında İskandinav ülkelerinde % 3, İngiltere, Türkiye ve Hollanda'da % 3'den fazla, ABD'de ise % 1'den az olmuştur (Sollund, 2007, s. 1 vd). 2008 yılında ise İngiltere'de oran biraz düşmüş, Türkiye'de değişmemiş ancak Danimarka ve Hollanda'da % 4'ün üzerine çıkmıştır. OECD üyeleri içerisinde sadece Meksika'da benzin ve dizel fiyatlarını aşağı çekmek için verilen teşvikler yüzünden çevre vergilerinin GSYİH içerisindeki oranı 2008 yılında negatif olmuştur (OECD, 2008a 1).

Tablo 3. AB'de Çevre Vergileri (Milyar Euro, % GSYİH)

2007	Toplam Çevre Vergisi	Enerji Vergisi	Ulaştırma Vergisi	Kirlilik/Kaynak Vergisi	Toplam Çevre Vergisi	Enerji Vergisi	Ulaştırma Vergisi	Kirlilik/Kaynak Vergisi
EU-27	302,932	219,057	71,732	121,42	2,45	1,77	0,58	0,10

Kaynak: (Eurostat, 2009, 158)

Çevre vergilerinin toplam vergi gelirleri içerisindeki oranı AB üyesi ülkelerde ortalama % 6-7 aralığında değişmektedir (S.Sollund, 2007, s. 1 vd). Türkiye'de ise ortalama oran %10 civarındadır. 1996-2007 yılları arasında EU-27'de enerji vergilerinin (mineral ürünler, elektrik üretimi ve akaryakıt) GSYİH'ya oranı ortalama %2,2 olmuştur. Ancak 2007 yılında bu oran biraz düşmüştür (bkz., Tablo 3). 1997-2007 yılları arasında AB üyesi ülkelere 11'inde enerji vergisinin GSYİH'ya oranı artmıştır. Malta, Güney Kıbrıs ve Bulgaristan dışında Kuzey Avrupa ülkelerinde de (Estonya, Polonya, Litvanya, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Hollanda ve Almanya) enerji vergilerinde artış gözlenmiştir. Bulgaristan 2006 yılında olduğu gibi 2007 yılında da enerji vergilerinin GSYİH'ya oranının en yüksek olduğu

Avrupa ülkesi olmuştur. 2000 yılında %2,3 olan oran 2007 yılında %3'e yükselmiştir. Bulgaristan'ı %2,5'ile Lüksemburg ve %2,4'ile Polonya takip etmiştir (Eurostat, 2009, s. 160). AB'nin temel stratejilerinden biri çevre vergilerinin hem GSYİH hem de toplam vergi gelirleri içerisindeki oranını daha da yükseltmektir. Türkiye bu anlamda AB ülkelerinin çok önündedir⁸.

4. ÇEVRE VERGİLERİNİN SAKINCALARI

Çevre vergisinin en önemli sakıncası “gerileyici” bir özelliğe sahip olmasıdır. Birçok çevre vergisi özel tüketim ya da harcama vergisi görünümündedir ve bazı tüketim mallarının (enerji gibi) maliyetini yükseltmektedir. Bu durum harcanabilir gelirlerinin daha büyük bir kısmını tüketim mallarına harcayan fakirler için olumsuz sonuçlar doğurmaktadır. Örneğin kırsal alanlarda araç kullanımına önemli oranda vergi konması trafik sıkışıklığını azaltmada etkili olsa da zenginlere kıyasla dar gelirli çocuklarını okullarına araba ile götürmelerini daha çok engelleyecektir (Bkz., Sollund, 2007, s. 1-10). Ekonomistler bu olumsuzluğu gidermek için çevre vergisinin büyük bir vergi reformunun bir parçası olarak uygulanmasını ve dar gelir grupları için daha düşük vergi dilimleri belirlenmesini önermektedirler (Hanson ve Sandalow, 2006, s. 1).

Çevre vergisinin bir diğer sakıncası tek taraflı uygulanması sonucunda yurt içi endüstrilerin rekabet gücünün azalmasıdır. Bir başka deyişle tek taraflı uygulanması halinde çevre vergileri rekabet üzerinde negatif bir etki yaratabilirler (Speck, 2007, s. 20). Bu anlamda Avrupa Komisyonunun önerdiği enerji/karbon vergisi stratejisi ABD ve OECD tarafından da kabul görmektedir. Zira tek taraflı önlemler alınması ticaretin diğer ülkelere kaymasına ve ödemeler dengesinin bozulmasına neden olabilecektir (Repetto, vd, 1992, s. 69).

Çevre vergilerinin son bir sakıncası da idaresi oldukça kolay olmakla birlikte istisna ve iade uygulamalarının tam tersi sonuçlar doğuracak olmasıdır. Örneğin Norveç NOx vergisinin 1 Haziran 2007'den itibaren yürürlüğe girmesi ile birlikte 2010'a kadar NOx emisyonunu azaltma taahhüdü içine girmiştir. Ancak NOx emisyonunun başlıca kaynakları yerli gemiler, petrol çıkartılması, kara yolu ulaştırması, kıyı balıkçılığı ve bazı endüstrilerdir. Başlangıçta vergi oranı düşük tutulmuş (kilo başına 15 NOK) ve pratik sebeplerle sadece emisyonun % 55'ini yayan büyük mühendislik ve iklim firmaları (enerji üreticileri) hedef kitle olarak seçilmiş olmakla birlikte bazı endüstrileri desteklemek için önemli sübvansiyonlara gerek duyulması sistemin uygulanmasını güçleştirmiştir (Bkz., Sollund, 2007, s. 1-10).

5. BAŞLICA ÇEVRESEL VERGİ UYGULAMALARI

Avrupa Birliği'nde şu an çok çeşitli çevre vergisi uygulanmakla birlikte⁹ bunlar genellikle dört kategoriye ayrılmaktadır. Bunlar önem sırasına göre “enerji”, “ulaştırma”, “kirlilik” ve “doğal kaynaklar” şeklindedir¹⁰.

8 Türkiye çevre ile ilgili vergilerden en fazla gelir elde eden OECD üyesi ülke konumuna sahiptir. Ancak ileride açıklanacağı üzere bu vergilerden hiç biri çevresel amaçlara tasarlanmamıştır (bkz., OECD, 2008b, s. 21, 167).

9 OECD'nin 2006 yılında yayınladığı bir rapora göre, OECD üyesi ülkelerde 375 çevre ile ilgili vergi, 250 resim ve harç uygulanmaktadır. Bu vergilerin ağırlığını 150 ile enerji ürünleri ve 125 ile motorlu taşıtlar, 50'sini ise çeşitli şekillerdeki atıklar oluşturmaktadır (Bkz., Sollund, 2007, s. 1-10).

10 2007 yılında AB-27'de enerji vergisi toplam çevre vergilerinin %72'sini, ulaştırma vergisi %24'ünü son iki kategori (kirlilik ve kaynaklar) ise %4'ü oluşturmuştur (Eurostat, 2007, s. 159).



Enerji vergileri Avrupa için yeni bir gelişme değildir, neredeyse 19 uncu yüzyıldan beri uygulanmaktadır. Örneğin Danimarka ve İsveç akaryakıtı sırasıyla 1917 ve 1924'ten beri vergi uygulamaktadır. Başlangıçta enerji vergilerinin altında yatan amaç çevresel değil mali olmuş ve petrol ithalatını kontrol için uygulanmıştır. Ancak 1980'li yıllar ile birlikte AB de akaryakıt vergileri çevresel amaçlarla kullanılmaya başlanmış, kurşunsuz benzin teşvik edilmiştir (Ekins, 1999, s. 46). Birçok ülke karbondioksit vergisi uygulamaya başlamış ve iklim değişikliğine önlem alınmaya çalışılmıştır. AB Komisyonu 1992 yılında AB çapında enerji ve karbon vergisi önerisinde bulunmuş ancak bu öneri bazı AB ülkelerince reddedilmiştir. Ardından 2003 yılında enerji ürünlerinin vergilendirilmesinde çok önemli bir aşama olan enerji vergisi direktifi (2003/96/EC) kabul edilmiş (Bkz., Official Journal L 283, 51-70) ve 1.1.2004 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir¹¹. Bu direktif daha sonra 10 Mart 2010 tarihinde yeniden gözden geçirilmiş ve verginin CO2 emisyonuna ve tüketilen yakıtın enerji içeriğine göre hesaplanması tasarlanmıştır. Buna göre yüksek CO2 emisyonu olan yakıtlar ve düşük enerji içerikli olanlar daha ağır vergilendirilecektir (EU, 2010, http://www.inforse.org/europe/eu_e-tax.htm).

AB'nin bazı vergisel konularda "oybirliği" şartı araması enerji vergileri konusunda yavaş ilerlenmesine neden olmuştur. Ancak 2001 yılında Amsterdam anlaşması ile "nitelikli çoğunluk" getirilmiş ve Nice Anlaşması ile daha da genişletilerek 1 Şubat 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bunun enerji vergileri konusundaki gelişmeleri hızlandırılacağı düşünülürken 2005 yılında Avrupa Emisyon Ticareti Sistemi (EUETS)'ye geçilmesi ile birlikte enerji ve karbon vergilerine ilgi azalmıştır (Speck, 2007, s. 35)¹².

AB'de uygulanan ikinci vergi grubu ulaştırma vergileridir. Bu vergiler araç sahipliğinden ve kullanımından; kayıt vergisi, yol vergisi, ithalat vergisi ihraç araçları vergisi ya da ulaştırma hizmetleri vergisi şeklinde alınmaktadır. AB ülkeleri içerisinde özellikle Norveç'te ulaştırma vergileri enerjiye göre toplam çevre vergilerine önemli bir katkı sağlamaktadır (Eurostat, 2007, s. 159).

Avrupa Birliği'nde uygulanan diğer vergi kategorileri kaynak/kirlilik vergileridir. Bu vergiler Estonya ve Slovakya'da sırasıyla % 15 ve % 11 ile ulaştırma vergisinden daha yüksek bir orana sahiptir (Eurostat, 2007, s. 159). Aşağıda bu vergilerden belli başlıcaları ayrıntılı olarak incelenecektir. Bunlar aynı zamanda Türkiye için de bir önerme niteliğindedir.

5.1. Karbon (Enerji) Vergisi

Karbon vergisi çevre ile ilgili reform tartışmalarında sürekli gündeme gelen ve çeşitli ülkelerde fiilen uygulanan bir vergidir. Bu verginin amacı küresel ısınma ve iklim değişikliğinin temel sebebi olan karbondioksit emisyonunu kontrol etmektir (Ekins: 1999, s. 45). Fosil yakıt kullanan ya da fosil yakıtlardan üretilen elektrik kullanan herkes atmosferde artan yoğunlukta karbondioksit emisyonuna neden olmaktadır. Bütün karbondioksit emisyonları atmosfer katmanına az ya da çok etki etmekte ve küresel iklimde kalıcı tehlikelere neden olmaktadır. Evlerde, fabrikalarda, işyerlerinde ve araçlarda fosil yakıtların kullanılması hemen etkisini göstermese bile bunun sağlık ve çevre üzerindeki etkisi on yıllarca sonra ortaya çıkmaktadır. Nüfusun hızla artması, ekonomik büyüme ve kömür kullanımının yaygınlaşması tüm dünyada karbondioksit emisyonunun hızla yükselmesine neden olmaktadır ve önlem

11 Bu direktif **enerji ürünlerinin** ve **elektriğin** ısınma amaçlı kullanımında (ham madde ya da bazı kimyasal işlemlerde kullanılması hariç) belirlenen "minimum" miktardan az olmamak üzere vergilendirilmesini kapsamaktadır (Bkz. Direktif m. 1, m.,4/1). Direktif bazı enerji ürünleri için yeni olmamakla birlikte doğal gaz, kömür ve elektrik için ilk kez uygulanmış, öteki ürünler içinde vergi oranı arttırılmıştır. Direktif ile en yüksek vergi benzine uygulanırken ısıtma amaçlı yakıtlar ticari ve ticari olmayan şekilde ikiye ayrılmıştır (Bkz., Öz, 2006a, s. 8; Öz, 2006b, s. 13).

12 AB nin iklim değişikliği ile mücadele politikasının köşe taşı olarak kabul edilen **EU-ETS** sistemi AB ülkelerinin emisyon sınırlarını Kyoto Protokolüne uyumlu hale getirmekte ve enerji yoğun işletmeleri kapsamaktadır. Bunlar yakma tesisleri, petrol rafinerileri, kok kömürü fırınları, demir çelik endüstrileri ve cam, çimento ve diğer ticari eşya üreten fabrikalardır. Bu kuruluşlar AB karbondioksitinin yaklaşık %50'sini yaymaktadır ve 2003/96/EC Direktife göre enerji vergisine tabi tutulmaları gerekmektedir (Speck, 2007, s. 35).

alınmadığı takdirde telafisi imkansız büyük çevre sorunları ile karşı karşıya kalınacağı bir gerçektir. Bu sebeple 1988 yılında Toronto Konferansında karbondioksit emisyonunun mevcut seviyesinin on yıllık süreçte yaklaşık % 20 oranında azaltılması ve bunun ilerleyen süreçte artarak devam etmesi kararlaştırılmıştır. 1992'nin başında 150'den fazla ülkenin katılımıyla imzalanan iklim sözleşmesi ile de endüstrileşmiş ülkelerin karbondioksit emisyonunu birlikte sınırlandırma stratejileri oluşturmaları hükme bağlanmıştır (Repetto, vd, 1992, s. 53, s. 69).

Her bir fosil yakıtın yanmasından yayılan birim başına karbondioksit miktarı makul bir hata payı ile hesaplanabildiği ve fosil yakıt kullanımında karbondioksit emisyonunu önlemenin ekonomik olarak daha uygun bir yolu bulunmadığı için emisyonu düzenlemenin en iyi yolunun, her yakıtın içerdiği karbon miktarına göre bir "karbon vergisi" almak olduğu düşünülmektedir. Bu vergi atmosfere yayılan sera gazlarının maliyetini yansıtacak ve emisyonun azaltılması için bir mali teşvik sağlayacaktır. Böylece örneğin otomobiller daha az ve daha etkin kullanılabilirliği gibi, daha etkili tasarlanabilecek, fabrikaların daha az kömür ve daha çok doğal gaz kullanması, enerji etkin projeler geliştirmesi, ürün yapısını değiştirmesi ya da her üçünü birlikte yapması mümkün hale gelecektir (WRI, 2008, s. 1; EPA, 2010, <http://yosemite.epa.gov> Erişim: 03/06/2010; Repetto, vd, 1992, s. 54).

Karbon vergisi genellikle fosil yakıtın kaynağında (kömür madeni, petrol kuyusu gibi) ilk tüketicilerine (elektrik üreticileri, petrol ve gaz rafinerileri ve akaryakıt taşıyıcıları gibi) satışı üzerinden alınmakta ve ilk tüketicinin yeteneğine bağlı olarak ikincil tüketicilere (işletmeler ve hane halkları gibi) yansıtılmaktadır. Dolayısıyla karbon vergisi karbon içerikli mal ve hizmet satın alan ikincil tüketicilerin fiyatını yükseltmektedir (Repetto, vd, 1992, s. 55). Bunun tüketici üzerindeki gerçek etkisi, verginin fiyatları yüksek sera gazı yayan ürünlere olan talebi önemli ölçüde engelleyecek bir noktaya kadar yükseltip yükseltmeyeceğine ve düşük sera gazı yayan teknolojilerin gelişimini teşvik edip edemeyeceğine bağlıdır. Endüstri üzerindeki etkisi ise büyük ölçüde verginin seviyesine, vergi gelirlerinin nasıl geri döndüğüne, kullanılan fosil yakıtı dayalı enerji miktarına ve endüstrinin ulusal ve uluslararası rekabet edebilirliğine bağlıdır. Örneğin akaryakıtı daha etkin kullanma ya da temiz yakıt kullanma yeteneği ya da tüketicilere yansıtma derecesi bu noktada önemlidir. Bazı görüşler verginin yurt içi üreticiler için dezavantaj yaratacağını ileri sürerken aksi görüş sahipleri karbon vergisinin yeni gelişmeleri teşvik edeceğini ve uzun dönemde rekabet açısından olumlu sonuçlar doğuracağını ileri sürmektedir (WRI, 2008, s. 1-2).

1990'ların başlarında birçok AB üyesi ülke sera gazı emisyonunu azaltma politikasının bir parçası olarak karbon vergisi uygulamaya başlamıştır. 1990'lı yılların hemen başında İskandinav ülkeleri (Finlandiya, İsveç Norveç ve Danimarka) ve ardından Hollanda karbon vergisi uygulayan ilk AB üyesi ülkeler olmuştur. 1997 yılında doğu Avrupa ülkelerinden Slovenya karbondioksit vergisi uygulamaya başlamış ve bütün enerji ürünlerini söz konusu verginin kapsamına dahil etmiştir. Benzer şekilde Polonya da karbon vergisine karşılık gelen karbondioksit emisyonu üzerinden bir vergi almaktadır. AB'deki genel eğilim ortak bir karbon vergisi politikası belirlemektir. Ancak şu an için bu konuda tam bir mutabakat sağlanmış değildir¹³ (Daha geniş bilgi için bkz., Hoeller ve Wallin, 1991, s. 11; Speck, 2007, s. 47; Sollund, 2007, s. 1-10; OECD, 1997, s. 32, s. 35).

Karbon emisyonunun azaltılması ile ilgili en önemli yasal metin Kyoto Protokolüdür. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC) kapsamında imzalanan Protokol altı sera gazının (karbon dioksit, metan, nitroz oksit, kükürt heksaflorür, HFC'ler ve PFC'ler) emisyonunun iklim üzerinde tehlikeli etki yapmayacak bir düzeye (1990 yılındaki seviyesine) indirilmesini zorunlu kılmaktadır. Buna göre Protokolün 1'nolu ekinde yer alan ülkeler (başta AB üyesi ülkeler olmak üzere)

¹³ Amerika Birleşik Devletleri'nde de belediye seviyesinde karbon vergisinin uygulandığı sınırlı örnek vardır. 2007 yılında iki karbon vergisi tasarısı sunulmuş, ancak hiç biri yeterli politik desteği görememiş ve öncelik emisyon ticareti izni üzerinde yoğunlaşmıştır (Bkz., WRI, 2008, s. 2).



2008-2012 yılları arasında emisyon seviyelerini 1990 yılındaki seviyesinden ortalama %5 daha aşağıya çekmek zorundadırlar. Türkiye 05/02/2009 tarihinde kabul edilen bir Kanun ile Kyoto Protokolüne taraf olmuş ve 2013 yılına kadar karbon emisyonunu azaltma taahhüdünde bulunmuştur. Böylece çevre kirliliğinin önlenmesi noktasında Protokole taraf olan ülkeler önemli bir yükümlülük altına girmiş ve bunun gereği olarak ülke bazında çalışmalar başlamıştır (Wikipedia, 2011, http://tr.wikipedia.org/wiki/Kyoto_Protokol%C3%BC).

5.2. Kirlilik (Katı Atık) Vergisi

Katı atık vergisinin amacı geri dönüşümü artırmak ve çevresel atığı azaltmaktır. Bu sayede çöp alanlarındaki metan gazı emisyonu, yeryüzüne yayılan kirlilik, gürültü, koku, nahoş görüntüler ve çöpün yanmasından kaynaklanan toksik kirlenmeler minimize edilecektir (Ekins, 1999, s. 45 vd).

Katı atık yönetimi ile ilgili en temel problem, piyasa müşevviklerinin doğru davranmayı sağlayacak nitelikte olmaması, hane halkının katı atıktan vazgeçip, daha çok geri dönüşümü tercih etmesini sağlayacak mali teşviklerin bulunmamasıdır. Tam tersine birçok hane halkı katı atıklarını gübrelemek ya da geri dönüştürmek için çaba harcamadığı gibi, geri dönüşümlü ve geri dönüşümsüz atık ayrımı da yapmamaktadır. Oysa ki bu ayırım toplum açısından önemli miktarda tasarrufa yol açabilecek bir uygulamadır. Birçok hane halkı atık toplama hizmetinin karşılığı olarak atılan çöpün bileşimi ya da değerinden bağımsız düz oranda bir emlak vergisi ödediği için, atığın bileşimi ya da miktarına göre şekillenen ödül ya da artan maliyetlerin parasal değeri sıfır olmaktadır. Bu artan atık toplama maliyetinin hane halkı tarafından katlanılması ile doğrulanmaktadır. Uygulanacak olan bir "atık işleme vergisi" hane halkına çöp miktarını azaltmak için geri dönüşüm, bilişim ve satın alma alışkanlıkları konularında teşvik sağlayacaktır¹⁴. Bu sistem Amerika'da büyük kabul görmüş ve üretilen çöp miktarında önemli azalma gözlenmiştir. Bu sayede mahalli idareler çöp yığınlarından kurtulmuş ve artan gelirlerini dönüşüm programlarını finanse etmek için kullanmışlardır (Repetto, vd, 1992, s. 16).

Dışsal maliyetlerin en güzel örneklerinden biri katı atık (çöp) depolama ve imha alanlarının yakınlarında yaşayan insanların katlandıkları olumsuz yaşam koşullarıdır. Her hane halkının ürettiği katı atık miktarı farklı olmakla birlikte düzenli bir şekilde artan katı atık miktarının maliyetini tahmin etmek mümkündür. Ancak her hane halkının hangi atıkları ürettiğini belirleyecek doğrudan bir düzenleme neredeyse imkansızdır. Ayrıca çöp alanlarına yakın bölgelerde yaşayanların hemşerilerinin kendilerinden daha fazla çöp üretip üretmediklerini ölçmeleri olanaksızdır. Bu durumda çöp torbası başına birim bir vergi uygulanmasının en uygun çözüm olacağı düşünülmektedir (Bkz., Repetto, vd, 1992, s. 10).

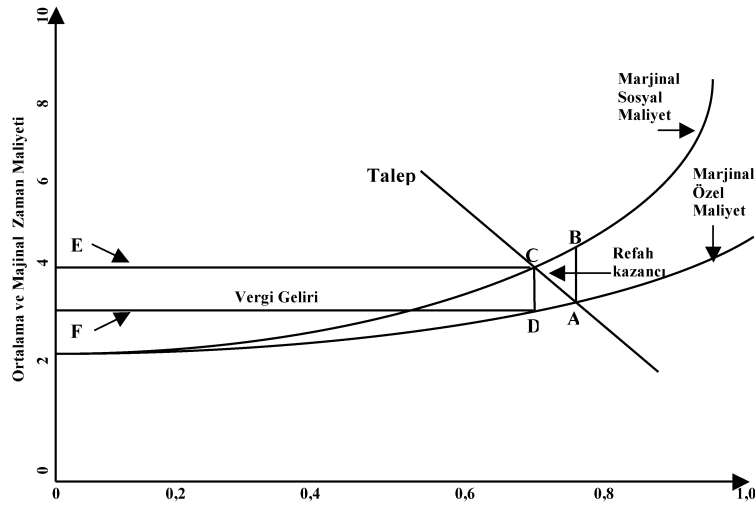
5.3. Ulaştırma (Yol Geçiş Ücreti) Vergisi

Oto yollardaki tıkanıklık önemli bir ekonomik ve çevresel sorundur. Trafik sıklığı her geçen gün ürkütücü bir şekilde artmaktadır. Buna karşılık trafik artışı ve tıkanıklık arkasındaki ekonomik nedenler araştırılmak yerine daha fazla yol inşa edilmektedir. Daha fazla yol inşa etmek başlangıçta uygun bir çözüm gibi görülmekle birlikte bir yolun inşa edildiği ya da genişletildiği her durumda daha çok sürücünün ortaya çıktığı ve yeni ya da genişletilmiş yolların çok kısa süre içerisinde eskisi kadar sıkışık hale geldiği ile ilgili çok sayıda kanıt mevcuttur (bkz., Mackenzie vd, 1992, s. 25).

¹⁴ Eğer katı atık vergisi artan maliyetleri yansıtıyorsa, hane halkı katlandığı maliyet aksi taktirde ödemek zorunda kalacağı miktardan daha ağır olmadığı sürece atık miktarını azaltma eğilimi gösterecektir. Bu şekilde konan bir vergi hane halkına geri dönüşüm ve atık azaltma için diğer önlemleri alma konusunda bir teşvik sağlayacaktır. Böyle bir sistem net ekonomik tasarrufu artıracak ve katı atık toplama hizmetlerinin finansmanına katkı sağlayacaktır (Repetto, vd, 1992, s. 25).

Sürücüler dışsal maliyetleri değil sadece kendi zaman maliyetlerini düşündükleri için büyük çoğunluğu her gün gecikme ve kaza riski ile karşı karşıya olmalarına rağmen trafiğin yoğun olduğu saatlerde yola çıkmaktadır. Buna karşılık seyahat etmenin fiyatı oldukça düşük olduğu için artan toplam maliyeti karşılayamamaktadır. Son 40-45 yıldan beri ekonomistler bu problemi çözmek için trafiğin sıkışık olduğu saatlerde (akşam mesai çıkışı gibi) diğer araçlara dahil olan ilave araca "yol geçiş ücreti" uygulaması üzerinde durmaktadırlar¹⁵. Bu sayede sürücüler kararlarını verirken bunun bütün ekonomik sonuçlarına katlanmak zorunda kalacak ve trafiğin sıkışık olduğu saatlerde "kıt bir mal" özelliği gösteren yollar kullanıcılar arasında etkin bir şekilde tahsis edilmiş olacaktır. Tıkanıklığın neden olacağı ekonomik maliyetler (bekleme, kaza, yakıt, kirlilik, daha fazla sigara, asit yağmuru ve karbondioksit emisyonu gibi) azalacak ve net bir ekonomik tasarruf (gelir) sağlanmış olacaktır (Repetto, vd, 1992, s. 10, 35-36). Sürücüler seyahat rotalarını yeniden planlayacak, alternatif seyahat tipleri ya da toplu taşımacılığı tercih edeceklerdir¹⁶ (Mackenzie vd, 1992, s. 26).

Aşağıdaki şekil seyahat maliyetleri ve trafik sıkışıklığı arasındaki ilişkiyi vermektedir. Yatay ekseninde trafik hacminin yol kapasitesine oranı (V/C)¹⁷, dikey ekseninde ise seyahat maliyeti (sıkışık trafikte seyahat için gerekli artan zaman) yer almaktadır. Trafik arttıkça yolda daha fazla zaman harcamak zorunda olduğu için sürücü artan özel maliyet ile karşılaşmaktadır. Her ilave araç ayrıca diğer araçların gecikme maliyetlerine eklendiği için, marjinal sosyal maliyet eğrisi özel maliyet eğrisinin üzerinde yer almaktadır. Araç sayısı arttıkça artan dışsal maliyetler tıkanıklığın artmasına daha da fazla katkı sağlamasına karşın sürücüler bunu önemsememektedir (Repetto, vd, 1992, s. 36).



Kaynak: (Repetto, vd, 1992, s. 37).

Şekil 2. Tıkanıklık Maliyetleri

15 Bu öneri ilk olarak Margaret Thatcher'in ekonomistlerinden Alan Walters tarafından 1961 yılında dile getirilmiştir (Bkz., Economist, 1992, s. 73).

16 Hong Kong'da yollara yerleştirilen sensorlar sayesinde aracın kodu okunarak seyahat edilen mesafeye göre aylık bir fatura yollanmaktadır. New York'ta aracın ön camındaki etiketi okuyan bir makine ile yol geçiş ücreti sürücünün hesabından kesilmektedir (bkz., Mackenzie vd, 1992, 26).

17 (V/C) rasyosu araçların kat ettiği mesafeyi ifade etmektedir. Ortalama kapasite ücretsiz yollarda saatte yaklaşık 2000 araçlık yolcudur. Trafik uzmanları trafik sıkışıklığının (V/C) rasyosunun 0,7 olduğu noktada başladığını ifade etmektedir (Bkz., Repetto, vd, 1992, s. 36).

Talep eğrisi çeşitli trafik seviyelerinde ilave bir seyahatin faydasını ölçmektedir. Genelde trafik özel fayda ve maliyetin dengede olduğu noktada (A noktası) şekillenir. Ancak bu trafik seviyesinde toplam marjinal maliyet (B), marjinal faydadan (A) büyüktür. En etkin trafik hacmi özel fayda ve marjinal sosyal maliyetin eşit olduğu noktada (C) oluşmaktadır. Bu etkin trafik seviyesi ilave trafiğin dışsal maliyetlerine eşit bir vergi koymakla sağlanabilir. Bu nokta şekilde marjinal faydanın marjinal sosyal maliyete eşit olduğu (CD) noktadır. Vergi (CDFE) ile ifade edilen miktarda bir gelir sağlayacaktır. Bu ayrıca topluma zaman tasarrufundan kaynaklanan ilave bir refah kazancını (ABC) da beraberinde getirecektir (Repetto, vd, 1992, s. 37).

5.4. Motorlu Taşıtlar Vergisi

Motorlu taşıtlar vergisi doğrudan bir çevre vergisi değildir. Ancak birçok OECD üyesi ülke şu an hem motorlu taşıt alımında hem de kullanımında vergi oranlarını karbondioksit emisyonuna göre belirlemeye başlamıştır (OECD, 2009a, s. 5).

Tablo 4. Motorlu Taşıtlar Vergisinde Karbondioksit ya da Yakıt Tasarrufuna Dayalı Oran Farklılaşmaları

Ülke	Verginin adı	Bir kez/ Yıllık	Karbondioksit/ yakıt tasarruflu	Yorumlar
Avusturya	Araç kayıt vergisi	Bir kez	Yakıt tasarruflu	100 km'de 10 (11) litreden fazla yakıt kullanan dizel (benzinli) araçlar için, düz oranlı
Kanada	Yeşil vergi	Bir kez	Yakıt tasarruflu	Düşük yakıt tasarruflu araçlar için artan oranlı (31.12.2008'e kadar). Ayrıca yüksek yakıt tasarruflu araçlar için ödüllendirmeli.
Danimarka	Akaryakıt tüketim vergisi (binek oto)	Yıllık	Yakıt tasarruflu	Dizel ve benzinli otomobiller için farklı artan oranlı
Finlandiya	Otomobil vergisi (binek oto)	Bir kez	Karbondioksit	Perakende değerinin yüzdesi, (km'de 0,1 x gram CO ₂) + 4
Fransa	Araç kayıt vergisi (yüksek CO ₂ yayan araçlardan alınan)	Bir kez	Karbondioksit	Bonus-malus (ödül) sistemi
Almanya	Motorlu Taşıtlar Vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Km'de CO ₂ miktarı 120 gramın üzeri olan araçlarda, km'de CO ₂ başına 2 Euro (2011'e kadar)
İrlanda	Araç kayıt vergisi	Bir kez	Karbondioksit	Bütün araçlar için aynı artan oran
İrlanda	MTV	Yıllık	Karbondioksit	Bütün araçlar için aynı artan oran
Lüksemburg	MTV	Yıllık	Karbondioksit	Benzinli ve dizelde farklı artan oran
Hollanda	Oto kayıt vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Detaylı veri yok
Norveç	Taşıtlar kayıt vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Bütün araçlar için aynı artan oran
Portekiz	Motorlu taşıt ÖTV	Yıllık	Karbondioksit	Benzinli, dizel, gazlı ve hibrid için farklı artan oran
Portekiz	MTV	Yıllık	Karbondioksit	Bütün araçlar için aynı artan oran
İspanya	Araç kayıt vergisi	Bir kez	Karbondioksit	Bütün araçlar için aynı artan oran
İsveç	MTV	Yıllık	Karbondioksit	Benzinli ve dizelde farklı sabit oran
İngiltere	Araç ÖTV	Yıllık	Karbondioksit	Benzinli ve dizelde farklı artan oran

Kaynak: oecd.org/env/policies/database.

Avusturya, Kanada ve Portekiz'de benzinli ve dizel araçlar için farklı oranlar uygulanmaktadır. Avusturya, İrlanda, Finlandiya ve İspanya'da vergi ayrıca aracın fiyatına da bağlıdır. Kanada, Fransa ve Norveç'te araç alımında kilometrede yaydığı emisyonla göre sübvansiyon sağlanmaktadır. Kanada'da kilometrede yaydığı emisyon miktarı 160-310 gram arasında olan benzinli araçlar için sübvansiyon ve vergi uygulanmaz iken kilometrede daha yüksek emisyon yayan araçlar için artan vergi oranları uygulanmaktadır. Fransa'da kilometre'de 160 gramdan fazla emisyon yayan araçlarda artan oran uygulanırken, sübvansiyon dereceli olarak azalmaktadır. Norveç'te ise kilometrede 120 gramdan fazla

emisyona yayan benzinli araçlarda oldukça yüksek artan oranlılık uygulanmaktadır. Benzer durum Portekiz için de geçerlidir. Finlandiya'da kilometrede sıfır emisyon yayandan başlayarak vergi oranı monoton bir şekilde artmakta ve pahalı araçların vergisi ucuzlara göre oldukça yüksek olmaktadır (OECD, 2009a, s. 5). İngiltere'de 2002'den itibaren MTV aracın karbondioksit emisyonuna göre alınmaya başlamıştır. Dilim usulü bir tarifesi vardır. İtalya ve Danimarka'da araçların İngiltere'den %20 daha tasarruflu yakıt kullanmasının sebebinin etkin vergi sistemi olduğu, bir başka deyişle verginin daha temiz araç teknolojisinin tercih edilmesinde daha düşük karbon yakıt kullanılmasında etkili olduğu ifade edilmektedir (UK Green Fiscal Commission, 2009, s. 33-34).

Bu konuda bir güzel örnek de Çin'dir. Son birkaç yıldan beri yakıt tasarruflu araçların teşvik edildiği bir yeşil vergi uygulaması söz konusudur. Motor kapasitesi 4.1 litreden daha fazla olan otomobiller artık daha önce uygulanan oranın iki katı oranında (%40 oranında) bir satış vergisine tabi tutulmaktadır. Motor kapasitesi 3-4.1 litre arasında olan araçlarda oran %15'den %25'e yükseltilmiştir. En küçük araçlarda (motorları 1 litreden daha düşük olan) ise vergi oranı % 3'den % 1'e düşürülmüştür. Bunun akaryakıt yönünden daha fazla tasarruflu araçlara yönelimi teşvik edeceği düşünülmektedir (Bkz., Economists, 2008).

5.5. Diğer Vergiler

1990'lı yıllar ile birlikte başlayan çevre vergisi reformları ile birlikte AB üyesi ülkelerde birbirinden farklı çok çeşitli vergiler uygulanmaya başlanmıştır. Bu konudaki en güzel örnek Norveç'tir. Norveç 1988'de mineral gübre, zirai ilaçlar ve gres yağı üzerine vergi koymuştur. 1990'ların başlarından itibaren temiz çevre ve tüketim kalıpları için vergisel araçlar önemli rol oynamaya başlamış, 1994 yılında içecek paketlerine ve 2000 yılında katı atıklara vergi gelmiştir. 1990-1991 yılları arasında batarya vergisi uygulanmıştır (Sollund, 2007, s. 1-10). Aşağıdaki tabloda Norveç'te uygulanan çevre ile ilgili bütün vergilerin (enerji vergileri dahil) bir dökümü yer almaktadır.

Tablo 5. Norveç'te Çevre ile İlişkili Vergilerdeki Temel Gelişmeler

1971	Mineral yağlardan alınan sülfür vergisi
1974-1993	Geri dönüştürülmeyen içecek kaplarından alınan vergi (içecek ambalajlarının geniş vergilendirilmesi yerine getirilmiştir)
1986-	Kurşun içeriğine göre farklılaştırılan akaryakıt vergisi
1988-1988	Mineral gübrelerdeki fosfor ve nitrojenden alınan vergi
1998-	Zirai ilaçlardan alınan vergi ve motor yağlardan alınan vergi
1990-1991	Çevreye zararlı bataryalardan alınan vergi (yönetmelik değişikliği ile)
1991-	Akaryakıt, oto dizel yağları, motor yağları (balıkçılık hariç) ve petrol sektöründen (sadece offshore faaliyetler) alınan karbondioksit vergisi.
1992-2002	Kömür ve kok (endüstriyel süreçlerin çoğu hariç) üzerinden alınan vergi
1994-	Geri dönüşüm oranına göre farklılaştırılan oranda içecek ambalajlarından alınan vergi.
1999-2001	Kömür, kok ve petrol rafinerilerinde düşük bir oranda sülfür vergisi (gönüllü anlaşmalar ile değiştirilmiştir)
1999-	Nihai atıklardan alınan vergi. Malların yurt içi sularda taşımacılığından (geçmişte sadece yolcu taşımacılığı) alınan karbondioksit vergisi dahil.
2000-	-Çevreye ve sağlığı zarar veren kimyasal maddeler (şu ana kadar sadece iki ürün) üzerinden alınan vergi, -Malzemesine göre farklılaştırılan oranda içecek ambalajları üzerinden alınan vergi, -Sülfür içeriğine göre farklılaştırılan oranda oto dizel yakıtları üzerinden alınan vergi, -Emisyon standartlarına (EUROI-EUROIII) göre farklılaştırılan oranda ağır araçların ağırlığına göre alınan yıllık vergi.
2003-	Hidroflourcarbon (HFCs) ve Perflourcarbon (PFCs) üzerinden alınan vergi

Kaynak: (Sollund, 2007, s. 1-10)



Norveç'in dışında diğer Birlik üyesi ülkelerde de çeşitli çevresel amaçlı vergiler uygulanmaktadır. Örneğin Danimarka 1993 çevre vergisi reformu ile musluk suyu vergisi, atık su vergisi, plastik ve kağıt bardak vergisi getirmiştir. Hollanda ve Belçika'da atık gübre vergisi uygulaması söz konusudur (Ekins, 1999, s. 45-48). İngiltere'de 1996 yılından itibaren çöp vergisi uygulanmaktadır (Speck, 2007, s. 49). İngiltere, Fransa ve İsviçre'de uçak gürültü vergisi vardır (Repetto, vd, 1992, s. 72). Belçika'da 16 Temmuz 1993 tarihli kanun ile bir çok ekolojik vergi yürürlüğe konulmuştur. Bunlar; içecek makineleri, dayanıksız ürünler, bazı endüstriyel ürünlerin ambalajları, zirai ilaçlar, gazeteler ve pillerden alınan vergilerdir (Clercq, 1996, s. 273-277). Bu örnekleri çoğaltmak mümkündür. Aşağıda son olarak kategorilerine göre çevre vergilerinin ayrıldığı örnek bir uygulamaya yer verilmektedir.

Tablo 6. Çevre Vergileri İçin Örnek Seçenekler (Kategorilere Göre)

<p><u>I. Atık ya da emisyon vergi/harçları:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Su atıkları üzerinden 2. Zehirli atıklar üzerinden 3. Araç emisyonları üzerinden 4. Katı atık toplama ve boşaltma harcı
<p><u>II. Çevreye zararlı faaliyetlerden alınan vergi/harçlar:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kamusal alanlar için ödenen dinlence harcı 2. Oto yol tıkanıklığı ücretleri 3. Hava alanlarında iniş için alınan gürültü ücreti 4. Yeraltında depolama tankları, inşaa faaliyetleri, mikrobik sistem kurulması vb.
<p><u>III. Ürün vergi/harçları</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fosil yakıtların karbon miktarı üzerinden alınan vergi 2. Akaryakıt vergisi 3. Ozona zararlı maddelerden alınan özel tüketim vergisi 4. Tarımsal kimyasallar üzerinden alınan vergiler 5. Geri dönüşümsüz ürünlerden alınan vergiler
<p><u>V. Vergisel fayda ve sübvansiyonların azaltılması:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Enerji ve diğer mineraller için yüzde amortisman indirimi 2. Yeraltından su çıkarma için yüzde amortisman indirimi 3. Kamu arazisinde sert kayaç madenciliği royalti harcı 4. Düşük maliyetli kereste satışının sübvansiyonu 5. Kamu arazisinde otlama hakkı bedeli 6. Sulama suyu bedeli, 7. Kamusal elektrik bedeli.

Kaynak: (Repetto, vd, 1992, s. 73).

6. TÜRKİYE'DEKİ DURUMUN DEĞERLENDİRİLMESİ

Türkiye büyük miktarda korunmuş doğal yaşam alanına ve ekosistemlere sahip bir ülkedir. Ancak köyden kente göç, ekonomik gelişme ve hızlı nüfus artışı bu alanlar üzerinde büyük çevresel baskılar yaratmaktadır (Eurostat, 2005, s. 494-495).

OECD tarafından ilki 1999 ve ikincisi ise 2008 yılında yayınlanan çevresel performans inceleme raporuna göre Türkiye hava ve su yönetiminden, doğanın korunmasına, sürdürülebilir kalkınma hedeflerinden, uluslararası yükümlülüklerine kadar hemen her alanda olumlu gelişmeler göstermiş¹⁸, çevre harcamalarının GSYİH içindeki payı %1.1'den %1.2'ye (%0,9'u kamu harcaması, %0,3'ü özel harcama) yükseltilmiştir. Ancak aynı raporda ifade edildiği üzere benzer olumlu gelişme vergi politikası alanında gözlenmemiştir (Bkz., OECD 2008b, s. 5-6, 21).

¹⁸ Şehirlerdeki yıllık ortalama SO₂ konsantrasyonlarının ve parçacık madde (PM) miktarının azaltılması, su kirliliği yönetimi konusunda düzenleyici çevre ve çok taraflı çevresel anlaşmalardaki etkinlik OECD'nin 2008 raporunda sayılan olumlu gelişmelerden bir kaçıdır (Bkz., OECD 2008b, s. 5-6, s. 21).

Türkiye hem GSYİH'nın hem de toplam vergi gelirlerinin yüzdesi olarak OECD üyesi ülkeler içerisinde çevre ile ilintili vergilerden en fazla gelir elde eden ülke olmasına karşın (örneğin Dünya'daki en yüksek petrol vergileri Türkiye'dedir) tüm vergiler genel olarak çevreyi koruma amacına değil "gelir sağlama" amacına hizmet etmektedir. Ancak bu konuda son dönemlerde önemli bir adım atılmış ve 2006 yılında 2872 Sayılı Çevre Kanununda yapılan bir değişiklik ile (bkz., ilgili kanun, m. 3), çevrenin korunması için emisyon ve kirletme harçları gibi "ekonomik araçlardan" yararlanılacağı ifade edilmiştir (Bkz., OECD, 2008b, s. 167).

Aşağıda ülkemizde uygulanan başlıca çevre ile ilintili vergiler Eurostat istatistiklerindeki gruplandırmaya uygun olarak değerlendirilecektir. Ancak öncelikle belirtmek gerekir ki bu vergiler içerisinde enerji vergileri (akaryakıt) ve ulaştırma vergilerinin (motorlu taşıtlar) ağırlığı % 96,5 ile çok yüksek bir seviyededir. Yalnızca akaryakıt vergisinde bu oran % 65'i bulmaktadır (Bkz., OECD, 2008b, s. 146). Bununla birlikte aşağıda da görüleceği gibi söz konusu vergilerden hiç biri tam anlamıyla çevresel amaçlarla tasarlanmamıştır.

6.1. Enerji Vergileri

Enerji vergileri grubuna AB'nin 2003/96 Direktifinde de ifade edildiği gibi akaryakıt ürünleri ve elektrik girmektedir. Türkiye'de akaryakıt ve akaryakıt ürünleri 06/06/2002 tarih ve 4760 Sayılı Özel Tüketim Vergisi Kanununun¹⁹ I sayılı listesinde yer almaktadır. Bu ürünlerin teslimi ayrıca katma değer vergisine tabidir.

Türkiye OECD ülkeleri arasında akaryakıt vergilerinin en yüksek seviyede olduğu ülkedir²⁰. Ortalama olarak akaryakıt vergileri kurşunsuz benzinin fiyatının % 69,5'ini ve mazot fiyatının % 61,4'ünü oluşturmaktadır (Bkz., OECD, 2008b, s. 147).

Özel tüketim vergisi mali amacının dışında pek çok amaca hizmet edebilecek bir vergidir²¹. Ancak Türkiye'de söz konusu verginin çevrenin korunması amacına hizmet ettiğini söylemek güçtür.

Türkiye'de özel tüketim vergisinin çevre kirliliğine katkısı ancak dolaylı şekilde akaryakıt fiyatını yükselterek tüketimi kısmak yoluyla olmaktadır. Vergilendirmede yakıtın çevreye verdiği zarar (yayıdığı emisyon) değil, tüketim miktarı (kilogram/litre/metreküp gibi) esas alınmakta ve yakıtın türüne göre (benzin, dizel, oto gaz, fueloil, bio dizel, doğal gaz gibi) vergi oranı farklılaştırılmaktadır²². Bu da verginin çevresel amaçlar için kullanılmasını güçleştirmekte ve mali amacını ön plana çıkartmaktadır.

19 (RG. Tarih, 12.06.2002, RG No: 24783).

20 Akaryakıttan alınan özel tüketim vergisi toplam vergi gelirlerinin %18'ini oluşturmaktadır. Buna katma değer vergisi eklendiğinde oran %20-21'e, karayolları geçiş ücretleri ve motorlu taşıtlar vergisi eklendiğinde ise %22'ye ulaşmaktadır. Bu yönüyle AB direktiflerinin öngördüğü akaryakıt ürünlerinin vergi yükünün artırılması hedeflerine ulaşıldığı görülmektedir (Bkz., Tuncer, 2007a, www.yaklasim.com.tr).

21 Özel tüketimin vergilendirilmesinin esasları hakkında geniş bilgi ve değerlendirmeler için bkz., (Edizdoğan ve Çelikkaya, 2010, s. 241-247).

22 Vergilendirmede kurşunsuz benzin ile motorin arasında ikincinin lehine bir oran farklılaştırması söz konusudur. LPG'ye ise diğerlerine göre daha düşük vergi uygulanmaktadır. Ancak zaman zaman LPG'ye olan aşırı talebi dengelemek ve gelir kaybını önlemek için LPG fiyatlarında da ayarlamalar yapıldığı görülmektedir. Benzer durum dizel yakıt için de söz konusudur.

31.12.2009 tarihi itibarıyla güncel (en son) oranlar şu şekildedir (Bkz., 4760 Sayılı ÖTV Kanunu, I Sayılı Liste, A Cetveli):

Benzin: İçindeki kurşun miktarı litrede 0,013 gramı geçmeyen: 95'ten az oktanlı kurşunsuz normal benzi litrede **1,8500 TL**, 95-98 arası oktanlı kurşunsuz ve katkılı kurşunsuz benzin **1,895 TL**, 98 ve daha fazla oktanlı kurşunsuz benzinde **2.0135 TL**, içindeki kurşun miktarı litrede 0,13 gramı geçen: 98'den az oktanlı kurşunlu normal ve süper benzin ile 98 ve daha fazla oktanlı kurşunlu süper benzin **1,8800 TL**.

Motorin: Ağırlık itibarıyla kükürt oranı %0,05'i geçmeyen motorin litrede **1,3045 TL**, kükürt oranı %0,05-0,2 arasında olan motorin ve kırsal motorin **1,2345 TL**, kükürt oranı %0,2'yi geçen motorin **1,2345 TL**.

Sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG): Motorlu taşıtlarda kullanılacak olan (otogaz) kilogramda **1,2780 TL**, diğer kullanımlar **1,210 TL**.



Tarife incelendiğinde de görüleceği gibi daha az kükürt içeren (çevreyi daha az kirleten) motorinin vergisi, kırsal motorinden daha fazladır²³. AB'den farklı olarak Türkiye'de kırsal motorin (azami kükürt içeriği 1.000 ppm olan) toplam tüketimin % 75'ini oluşturmaktadır. Bu durum daha çok vergi düzenlemeleri ile oluşan fiyat farkından kaynaklanmakta, çevreye zararlı etkisi daha fazla olan kırsal motorin daha az ÖTV uygulanarak teşvik edilmektedir. AB'ye uyum çerçevesinde (2009 yılında çevre faslı açılmıştır) Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) 1 Kasım 2009 tarihinden itibaren kırsal motorinin kamyon, otobüs, minibüs ve diğer araçlara satışı yasaklamıştır. Kırsal motorin, sadece yol dışı hareketli makineler ile tarım ve orman traktörlerinde kullanılabilir. Motorin ve kırsal motorine uygulanan ÖTV oranlarının eşitlenmesi halinde motorinin 100 katı azami kükürt içeriğine sahip olan kırsal motorin tüketimi azalacak, insan ve hayvan sağlığı bundan olumlu etkilenecektir. Diğer yandan AB'de çevre dostu biyoyakıt kullanımı her geçen gün artmaktadır²⁴. AB çapında taşımacılıkta kullanılan bütün fosil içerikli yakıtların (petrol ve dizel) % 5,75'inin yerine biyoyakıt kullanılmasının sağlanması amacıyla ulusal önlemler alınmaya başlanmıştır ve 8 Mayıs 2003 tarihinde yayınlanan 2003/30/EC Direktifi ile biyoyakıt kullanım hedefi, 2005 yılı için % 2, 2010 yılı için % 5.75 olarak belirlenmiştir. Türkiye'de 2006/11202 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile içeride üretilen tarım ürünlerinden elde edilen biyodizelde rafinerici ve dağıtıcılara tesliminde ÖTV tutarı sıfıra indirilmiştir. Atık yağlardan ve yerli olmayan ürünlerden edilen biyodizelde ise diğer yakıtlara göre oldukça düşük oranda vergiye tabi tutulacaktır²⁵(Bkz., Yeni Nesil Akaryakıt Ürünleri: AB ve Türkiye'de Durum) (erişimtarihi 31Ağustos2010) (<http://www.euractiv.com.tr/enerji/link-dossier/yeni-nesil-akaryakit-urunleri-ab-ve-turkiye-000108>). Bu çevresel gelişme açısından önemli olmakla birlikte geçmişte LPG'de yaşandığı gibi biodizelle olan talebin aşırı oranda artması halinde biodizelin vergi yükünün artacağı düşünülmektedir. Zira yukarıda da ifade edildiği gibi akaryakıtın perakende satış fiyatının ortalama %65'ini dolaylı vergiler oluşturmaktadır. Bu da bütçe dengeleri açısından zorunlu olarak dolaylı vergilerin mali amacını çevresel amacının önüne çıkarmaktadır.

AB'nin 2003/96 Direktifine göre enerji ürünlerine uygulanan bir diğer vergi elektrik vergisidir. En yüksek emisyon kaynaklarından biri olan elektrik vergisi açısından bakıldığında elektrik vergisinin fiyata oranının en yüksek olduğu iki Avrupa ülkesi İtalya ve Türkiye'dir. Türkiye elektrik tüketimine yüksek vergi uygulayan bir ülkedir. Diğer yandan Almanya, Fransa ve Yunanistan sanayi elektriğine vergi uygulamamaktadır. Türkiye elektriğe % 18 katma değer vergisi, %2 TRT payı (yeni düzenleme ile yalnızca enerji bedeli üzerinden)²⁶, %1 enerji fonu ve ayrıca sanayide %1, evsel kullanımda %5 belediye tüketim vergisi (yeni düzenleme ile yalnızca enerji satış bedeli üzerinden)²⁷ uygulamaktadır. Bu düzenlemeler ile birlikte elektriğin vergi yükü biraz düşürülmüştür. Diğer taraftan Türkiye sanayi doğal gazının en yüksek olduğu ve sanayide vergi uygulayan az sayıda ülkeden biridir. Polonya ve İspanya'da sanayi doğal gazına vergi uygulanmamaktadır (Bkz., Öz, 2006a, s. 17-18). Birliğe tam üyelik halinde Türkiye elektrik vergisini 2003/96/EU Direktifine uyarlamak ve emisyonu göre almak zorunda kalacaktır.

23 (Bkz., 4760 Sayılı ÖTV Kanunu, I Sayılı Liste, A Cetveli), ayrıca bkz., 24 No'lu dipnot.

24 En önemli sera gazı olan karbondioksit emisyonlarının yaklaşık % 30'unun kaynağı olan ulaştırma sektöründeki emisyonu azaltmanın en etkili yolunun fosil kaynaklı yakıtlar yerine biyoyakıt kullanımı olduğu ifade edilmektedir. (Bkz., Yeni Nesil Akaryakıt Ürünleri: AB ve Türkiye'de Durum (erişimtarihi31Ağustos2010)(<http://www.euractiv.com.tr/enerji/link-dossier/yeni-nesil-akaryakit-urunleri-ab-ve-turkiye-000108>).

25 Oto ve Yakıt Biodizel'in her ikisi de litrede **0,9100 TL** (31.12.2009 itibarıyla güncel). (Bkz., 4760 Sayılı ÖTV Kanunu, I Sayılı Liste, A Cetveli).

26 Bkz., 5784 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un (RG.Tarih:26/07/2008 , RG. No: 26948) 11 inci madde ile değişen 3093 Sayılı Türkiye Radyo Televizyon Gelirleri Kanunu (RG.Tarih:15/12/1984 , RG. No: 18606), madde 4/c.

27 Bkz., 5784 Sayılı Kanunun 15 inci maddesi ile değişen 2464 Sayılı Belediye Gelirleri Kanunu, m, 37.

6.2. Kirletme (Katı Atık) Vergisi

Türkiye’de kanalizasyon sistemine bağlı nüfus 2006 yılında toplam nüfusun % 72’sine ulaşmıştır. Büyük kentsel alanlarda %96’ya varan bu oran nüfusu 10,000’in altında kalan yerleşim alanlarında % 55’e kadar düşmektedir. Atık su arıtma tesislerine bağlı nüfusun oranı ise 1990’ yılında %9’dan 2006 yılında %42’ye ulaşmıştır. Aynı şekilde bu oran büyük kentlerde %70 ile küçük kasabalarda %5 arasında ciddi farklılık göstermektedir (OECD, 2008b, s. 25, 79-80). Belediye su ve kanalizasyon şebekelerine bağlı evsel kullanıcılar ve sanayi tesisleri su kullanımı ve atık su boşaltımı nedeniyle “çevre temizlik vergisi” ödemek zorundadır²⁸. Belediyeler tahsil ettikleri bu verginin %10’u çevre kirliliği ile mücadele için Çevre ve Orman Bakanlığı Merkez Saymanlık Müdürlüğü hesabına, % 20’sini ise büyük şehirlerde çöp imha tesislerinin kurulup işletilmesine ayırmaktadır²⁹.

Çevre temizlik vergisinin mükellefi katı atık toplama ve kanalizasyon hizmetlerinden yararlanan konut, işyeri ve diğer binaların kullanıcılarıdır. Vergi konutlarda tüketilen su miktarına işyerleri ve diğer binalarda yıllık maktu bir tarifeye göre her belediye tarafından ayrı ayrı hesaplanmaktadır³⁰. Bir başka deyişle ticari ve sanayi işletmeler tesisin türüne ve boyutuna göre sabit bir yıllık vergi öderken, konutlar su faturası ile birlikte sabit götürü bir bedel³¹ ödemektedir. Bu haliyle vergi/harç, üretilen atık miktarı ile ilişkilendirilmediği ve yalnızca atık toplama ve imha masraflarının bir kısmını (yaklaşık %15) karşıladığı için çevre temizlik vergisinin çevresel etkinliği tartışmalıdır (OECD, 2008b, s. 167). Vergi mükellefin davranışına göre değil, binanın niteliğine göre değişmektedir. Dolayısıyla katı atık miktarını (verginin konusu) azaltarak vergiyi azaltmak mümkün değildir (Değirmendereli, 2003, s. 119; Y. Şahin, 1999, s. 136). Verginin amacı çevre kirliliğini önlemekten ziyade (sadece şehirlerde alınmaktadır) yerel yönetimlere kaynak temin etmek olduğu için bu durum aynı zamanda mükerrer vergilemeye yol açmaktadır. Zira emlak vergisi de çevre temizlik vergisi gibi belediyelerin yaptığı temizlik ve benzeri aynı tür hizmetlerden faydalanma karşılığında alınmaktadır (Çiftlikli, 1993, s. 50-51; Edizdoğan ve Çelikkaya, 2010, 299-302). Ayrıca sanayi tesislerinin, okul ve benzerine göre daha düşük oranda vergi ödemesi nedeniyle tarife yapısının yeniden gözden geçirilmesi ve vergi oranlarının atık imhasının tüm maliyetini karşılayacak ve atık oluşumunu azaltacak şekilde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir (OECD, 2008b, s. 79-80, 167).

Türkiye’de katı atık yönetimi ile ilgili bir diğer uygulama da “depozito-iade” sistemidir. Katı Atık Yönetimi Yönetmeliği, ambalaj atığının (kağıt, metal, plastik ve cam) kullanıldıktan sonra yıllık kotalara göre toplanmasını ve geri dönüştürülmesini öngörmektedir. Bu bağlamda ürün perakendecilerine ya da toptancılarına boş kutuların getirilmesi halinde depozito ödenmektedir. Diğer yandan Türkiye’deki tek (sayının yediye çıkarılması planlanmaktadır) tehlikeli atık imha tesisinin (İzmit-İzaydaş) masraflarını karşılamak için bir harç (tıp ve sanayi atığı dahil olmak üzere) ödenmesi söz konusudur. Harç miktarı tesise teslim edilen atık hacmine ve türüne göre değişmektedir. Harç miktarı tüm işletme maliyetlerini karşılamaktadır, ancak gerçekten arıtılmak üzere getirilen tehlikeli atık oranının, tüm tehlikeli atık seviyesine oranla düşük olması nedeniyle söz konusu harcın etkinliği sınırlı kalmaktadır (OECD, 2008b, s. 167-168).

28 Belediye Gelirleri Kanununa 15/07/1993 tarih ve 3914 sayılı yasa ile eklenen mükerrer 44 üncü maddede düzenlenmiştir.

29 Yasa gereği verginin çevre temizliği dışında bir amaç için kullanılması mümkün değildir. Buna karşılık tam tersi uygulamaların olduğu ileri sürülmektedir (Bkz., Özdemir, 2009, s. 29).

30 2006 yılında Çevre Kanununda yapılan değişiklik ile atık su tahliyesi için ödenen harcın içme suyu temini için ödenen harç bedelinin %50’sinden yüksek olamayacağı hükmü kaldırılmış ve manjinal sosyal maliyetleri yansıtan oranlar belirlenmesi öngörülmüştür (Bkz., OECD, 2008b, s. 168).

31 Konutlara ait çevre temizlik vergisi tüketilen suyun miktarı esas alınmak suretiyle metreküp başına büyük şehirlerde **20 Kr**, diğer yerlerde **16 Kr** olarak hesaplanır (1.1.2010 tarihinden itibaren). (Bkz., 2464 Sayılı Belediye Gelirleri Kanunu, mük.md.44)



6.3. Ulaştırma (Yol Geçiş Ücreti) Vergileri

Türkiye’de trafik sıkışıklığını ve trafikten kaynaklı çevresel zararları gidermek amaçlı bir yol geçiş ücreti uygulaması söz konusu değildir. Sadece ülkenin ana otobanlarında (araç boyutuna ve seyahat edilen mesafeye göre) ve ayrıca İstanbul ilinde Asya ve Avrupa yakalarını bağlayan iki köprüde (araç boyutuna göre) geçiş ücreti alınmaktadır (daha geniş bilgi için bkz., OECD, 2008b, s. 145 vd). Bunun amacı ise sıkışıklığı, dolayısıyla çevre kirliliğini önlemek değil gelir sağlamaktır.

6.4. Motorlu Taşıtlar Vergisi

Ulaştırma sektörü nedeniyle ortaya çıkan egzoz ve sera gazları çevresel anlamda büyük bir tehdit oluşturmaktadır. Akaryakıt tüketiminden kaynaklanan CO2 emisyonlarının %18’ini gerçekleştiren ulaştırma sektörü aynı zamanda önemli ve geleneksel bir hava kirleticisi (NOx, PM) kaynağıdır. OECD’nin tavsiyesi doğrultusunda 2005 yılında hazırlanan Ulaştırma Master Plan Stratejisi ile toplu taşımacılık ve demir ve deniz yolu taşımacılığı teşvik edilmiştir. Bu kapsamda büyük kentlerde kentsel toplu taşıma projeleri (metro-tramvay gibi) hayata geçirilmiştir (OECD, 2008b, s. 64). Diğer yandan ulaştırma ile ilintili hava kirliliğini önlemek amacıyla yeni nesil akaryakıt ürünlerine getirilen emisyon standartlarına uygun yeni motor, egzoz sistemleri ve yakıtların kullanımı her geçen gün yaygınlaşmaktadır. AB ülkelerinin ardından 2009 yılından itibaren Türkiye’de zorunlu hale gelen Euro 4 emisyon standartları ile artık daha çevreci araçlarla seyahat etmek mümkün hale gelmiştir³² (Bkz., Yeni Nesil Akaryakıt Ürünleri: AB ve Türkiye’de Durum) (erişim tarihi 31 Ağustos 2010) (<http://www.euractiv.com.tr/enerji/link-dossier/yeni-nesil-akaryakit-urunleri-ab-ve-turkiye-000108>).

Ancak benzer olumlu gelişmenin vergi politikası alanında yaşandığını söylemek mümkün değildir. Türkiye’de trafiğe çıkan motorlu taşıtlar yıllık bir motorlu taşıtlar vergisi ödemektedir. 18/02/1963 tarih ve 197 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu ile uygulanmasına başlanan bu vergi, özel bir servet vergisi niteliğindedir. İlgili kanunda 25/12/2003 tarih ve 5035 sayılı kanun ile yapılan değişiklik ile birlikte araçların ağırlığı değil, motor silindir hacmi ve yaşına göre alınmaya başlanmıştır. Motor silindir hacminin esas alınmasının nedeni motor hacmi arttıkça yakıt miktarının ve çevreye yayılacak zehirli gazın artacak olmasıdır. Örneğin arazi araçlarının vergisi %84 daha fazladır. Bu durum daha küçük araçların alınması için bir teşvik oluşturmakta ve motorlu taşıtlar vergisini bir çevre vergisine dönüştürmektedir (Fikir, 2004, www.yaklasim.com.tr). Ancak araç yaşının büyümesi ile birlikte ödenecek verginin azalıyor olması söz konusu çevresel amaçlar ile ilgili önemli bir tezat oluşturmaktadır. Çünkü genellikle daha yaşlı araçlar teknolojileri nedeniyle daha çok gaz emisyonuna (kirliliğe) neden olmaktadır (OECD, 2008b, s. 147). Dolayısıyla verginin konusu çevre kirliliğini önlemeye yönelik olarak tasarlanmamıştır. Çevreyi kirletmeyen, gürültüye yol açmayan araçlardan daha çok vergi alınırken, eski ve on yaşını doldurmuş, çevreyi kirleten, gürültü çıkartan taşıtlardan daha az vergi alınmaktadır³³ (Çiftlikli, 1993, s. 51).

Diğer yandan çevre kirliliğinin önlenmesine katkı sağlamak bakımından başka ekonomik teşvikler söz konusudur. 2003 ve 2004 yılında en az yirmi yaşında bir aracın hurdaya çıkartılması halinde yeni araç alımlarına (aynı kategori ve motor hacmi 1600 cm³’ü aşmaması halinde) ÖTV’de indirimle gidilmiş ve 247,000 yeni aracın satışı için 2,25 TL ile 4,5 milyon TL arasında vergi indirimi uygulanmıştır. Ayrıca 2006 yılında eski araçların (20 yaşındaki) yasa dışı yöntemlerle terk edilmesini ya da hurdaya atılmasını

32 Standartlara uygunluk 2005 yılından itibaren açılan araç muayene istasyonları aracılığıyla denetlenmekte ve denetim bedellerinin %20’si Çevre Orman Bakanlığının döner sermayesine aktarılmaktadır. Yakıt kalitesine ilişkin düzenlemeler de AB Petrol ve Dizel Yakıtların Kalitesi Direktifine uygun şekilde revize edilmiş, kurşunlu benzin kullanımı 2004 yılında yasaklanmıştır. 1 Ocak 2007 tarihinden itibaren mazotun kükürt içeriği 80 kat düşürülerek 50mg/kg ile sınırlandırılmıştır. Kurşunsuz benzin için kükürt içeriği standartları da sıvı yakıtlarını düzenleyen Direktif ile uyumlu hale getirilerek düşürülmüştür (OECD, 2008b, s. 49).

33 Almanya’da tam tersine çevreyi kirletmeyen araçlardan on yıl MTV alınmamaktadır (Çiftlikli, 1993, s. 51).

azaltmak için belirlenen yerlere (İl Özel İdareleri) hurda olarak teslim edilmesi halinde söz konusu araçlara ilişkin ödenmemiş vergi, faiz ve harçlar, iptal edilmiştir (OECD, 2008b, s. 147). Karayolları Ulaştırma Kanunu ile de 20 yaşından büyük araçların trafiğe çıkması yasaklanmıştır. Ancak kısa vadede bu yasanın uygulanması güç görülmektedir. Bütün bunlara ilaveten LPG ve biyodizel gibi çevre dostu yakıtlar için imtiyazlı vergi oranları uygulanarak bu yakıtları kullanan araçlar teşvik edilmektedir. Örneğin LPG nin vergi oranı düşük oktanlı kurşunsuz benzinin vergi oranının 1/3'ü kadardır (OECD, 2008b, s. 49-50).

6.5. Diğer Vergiler, Harçlar ve Mali Yardımlar

Kirletici kaynaklara doğrudan vergi uygulamanın yanında çevresel problemleri çözmek için vergi sisteminden başka şekillerde de yararlanmak mümkündür. Hızlandırılmış amortisman, yeşiller için indirimli katma değer vergisi uygulaması ve çevresel harçlar bunlardan bir kısmıdır (Bkz., OECD 2009b, s. 2). Avrupa'da bazı ülkeler katma değer vergisini çevrenin korunmasına yönelik alınan tedbirlerde bir araç olarak kullanmaktadır. Örneğin İngiltere'de enerji tasarrufu sağlayan materyaller normal oranın çok daha altında vergilendirilmektedir. Portekiz'de solar enerji ve alternatif enerji kullanımı daha düşük oranda vergilendirilmektedir. Bu tür vergilendirme politikalarının amacı, vergiler aracılığı ile tüketici kararlarında çevre lehine bir fark yaratmaktır (Bkz., Öktem, Çevre Vergileri ve Çevre İçin Fedakârlık) (erişim tarihi 2 Eylül 2010) (<http://www.cevremuhendisleri.com/haberler.asp?procid=821>). Ancak Türkiye'de katma değer vergisinin konusu çevresel amaçlara hizmet edecek şekilde düzenlenmiş değildir. Enerji ürünleri ve ulaştırma hizmetleri standart ya da yükseltilmiş orana tabidir. Sadece deniz ulaştırma araçlarında, deniz taşımacılığını teşvik amaçlı katma değer vergisi istisnası söz konusudur (bkz., KDV Kanunu, m. 13/a-b).

Türkiye'de uygulanan diğer bazı vergi ve harçlar çevreyi dolaylı yoldan etkilemektedir. Ancak bunlar şimdiki hali ile yetersizdir. Bunlardan belli başlıcaları uçak gürültü harcı, petrol arama ve işletme izin harcı ve avlanma harcıdır (OECD, 2008b, s. 168). Ayrıca İl özel İdareleri ve Belediye Gelirleri Yasa Tasarısı ile gelişmiş ülkelerdeki uygulamaya paralel olarak turizm işletmeleri tarafından sunulan konaklama hizmetlerinin toplam bedeli üzerinden % 3 oranında konaklama vergisi getirilmektedir. Turizmin bir ölçüde çevreye verdiği zarar göz önünde bulundurularak, söz konusu verginin bu zararları telafi edici bir rol oynayacağı ve mahalli idareler için de önemli bir gelir kaynağı olacağı düşünülmektedir (bkz., Tuncer, 2007b, www.yaklasim.com.tr; Özdemir, 2009, s. 33).

Bunlara ilaveten çevre ile ilgili mali yardımlar söz konusudur. Bunlar çevre ekipmanlarının satın alımını ve çevresel AR-GE ve yatırımlara ithalat vergilerinden ve katma değer vergisinden muafiyet sağlanmasını içermektedir. Ayrıca, kirlilik arıtım ve azaltımı tesislerine yönelik yatırım kredileri için faiz desteği ve enerji tarifelerinde %50'ye kadar indirim şeklinde mali yardım temin edilmektedir. Bu sübvansiyonların miktarı sınırlı görünse de özellikle sübvansiyon şemalarına ilişkin özel zaman kısıtlamaları getirilmemesi nedeniyle kirleten öder prensibi ile tutarlı olmadığı ifade edilmektedir (Bkz., OECD, 2008b, s. 168-169).

7. SONUÇ

Çevre vergilerinin belki de en olumlu tarafı karlar ya da ücretler üzerinden değil zararlı atıklar ya da kullanılan enerji ürünleri üzerinden alınmasıdır. Dolayısıyla mevcut vergilere göre mükellefler tarafından benimsenmeleri ve uygulanmaları çok daha kolaydır³⁴. Çevreye zarar veren bir kişinin bunun maliyetine katlanması, yani maliyetin “kirletene ödettirilmesi” adalet ve etkinlik ilkelerine

34 Örneğin NTVMSNBC tarafından yaptırılan ve “Dünya alarm veriyor. Fedakârlığa hazır mısınız?” anketine katılanların yüzde 63.08'i çevrenin korunması için daha fazla vergi alınması gerektiği görüşüne katılmışlardır (Bkz., Öktem, Çevre Vergileri ve Çevre İçin Fedakârlık. (erişim tarihi 2 Eylül 2010) (<http://www.cevremuhendisleri.com/haberler.asp?procid=821>).



oldukça uygundur. Çevre vergilerinin aynı zamanda kişileri tasarrufa teşvik etmek gibi olumlu bir yanı da bulunmaktadır. Bu sayede çevreye zararlı faaliyetler yerine yararlı olanları tercih edenlerin (enerji tasarrufu yapan, otomobil yerine bisiklet kullanan ya da geri dönüşümü tercih eden gibi) daha az vergi ödemesi³⁵ mümkündür. Bu aynı zamanda ekonomik kalkınma ve gelişme için de büyük önem taşımaktadır.

Ancak çevre vergisinin başarısından söz edebilmek için her şeyden önce çevreye zararlı faaliyetlerin (kötülerin) matraha esas alınması ve elde edilen gelirin kirliliğin azaltılmasına yönelik faaliyetlerde kullanılması gereklidir. Örneğin İskandinav ülkeleri karbon vergisi hasılatının büyük bir kısmını çevre programlarına tahsis etmekte ve böylece vergi ekonomiye geri dönmektedir. Dolayısıyla çevre vergisinin asli amacı gelir sağlamak değil, karbon emisyonunu azaltmak (çevre kirliliğini önlemek) olmalıdır. Aksi taktirde devletin vergi öngörüsü riskli olacak³⁶ ve çevre vergisinden beklenen amaca ulaşılması güçleşecektir.

Günümüzde başta AB üyesi ülkeler olmak üzere³⁷ OECD üyesi ülkelerde çevre kirliliğinin azaltılması için diğer vergiler ile birlikte özellikle “global bir karbon vergisi” ciddi şekilde tartışılmaktadır³⁸. Ancak şu an için uygulayacak bir uluslararası örgütün olmaması ve gelişmiş ülkelerin destek vermemesi yüzünden bu düşünce sadece ülke bazında (İskandinav ülkeleri başta olmak üzere) pratiğe geçirilebilmiştir. Oysa ki Birleşmiş Milletler tarafından 2001 yılında yapılan bir araştırmaya göre ton/karbon başına 21 Dolarlık bir karbondioksit vergisinin yılda 125 milyar dolar gelir sağlayacağı tahmin edilmektedir (Bkz., Tuncer, 2007a, www.yaklasim.com.tr; Tekin ve Vural, 2004, s. 329). Bu da karbon vergisinin ekonomik bakımdan olduğu kadar çevre kirliliğinin önlenmesi ve dolayısıyla yaşam kalitesinin artması bakımından da önemli bir kaynak olduğunu göstermektedir.

Türkiye sera gazı emisyonlarının % 15-50 aralığında azaltılmasını öngören 21 Mart 1994 tarihli Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine (UNFCCC) 24 Mayıs 2004 tarihinden itibaren dahil olmuştur. Ayrıca geç de olsa 2008 yılı başında 6 sera gazı (CO₂, CH₄, N₂O, SF₆, PFCs, HFCs) emisyonunun mevcut seviyesinin % 5,2 altına indirilmesini öngören Kyoto Protokolüne taraf olma prosedürünü başlatmıştır. Bu doğrultuda evsel ısınmada yüksek kükürt içerikli kömür kullanımı yasaklanmış ve kentsel alanlarda doğal gaz kullanımı yaygınlaştırılmıştır. Ayrıca yenilenebilir enerji kaynaklarının (özelikle rüzgar, bio-yakıt ve güneş sistemleri gibi) kullanımı teşvik edilmiş³⁹, kömür yakıtlı tüm elektrik santralleri baca gazı desülfirizasyon üniteleri ile donatılmıştır⁴⁰. 2004 yılından itibaren ise motorlu taşıtlardan kaynaklanan emisyonu azaltmak için motor yakıtlarına kalite standartları getirilerek, kurşunlu benzin kullanımı yasaklanmıştır. Bütün bunlar çevre kirliliğinin önlenmesi için atılan önemli adımlardır. Ancak benzer gelişme vergi politikası alanında şu ana kadar gözlenmemiştir. Dolayısıyla bundan sonra yapılması gereken bir “**yeşil vergi reformu komisyonu**” kurulması ve gelir beklentisi olmaksızın kapsamlı bir yeşil vergi reformu gerçekleştirilmesidir.

35 Tam tersine mevcut vergi sistemlerinde az vergi ödemenin yolu daha az çalışmak ve dolayısıyla daha az gelir elde etmektir (bu yönde bir görüş için bkz., Repetto, vd, 1992, s. 12).

36 Benzer bir diğer görüş için bkz., (Repetto, vd, 1992, s. 11-12).

37 AB’de genel eğilim bu vergiye geçme yönündedir ve bir kısım Birlik üyesi ülkede karbon dioksit vergisi fiilen uygulanmaktadır (bkz., çalışmanın karbon vergisine ilişkin kısmı).

38 Tartışmalar hakkında bilgi için bkz., (Haskew; 2007, 84).

39 Türkiye Avrupa’da güneş enerjisinden ısınma amaçlı olarak (su ısıtması gibi) geniş anlamda yararlanan ilk ülkedir. 2005 yılında yürürlüğe giren **Yenilenebilir Enerji Kanunu** ile elektrik üretiminde yenilenebilir enerji yatırımı (rüzgar, güneş, jeotermal, biyomas, biyogaz, hidroelektrik tesisleri gibi) yapılması halinde arazi harcı bedelinin %50 indirimli uygulanması hükmü getirilmiştir OECD, 2008b, s. 23-26, 60).

40 Geniş bilgi için bkz., (OECD, 2008b, s. 23)

Çevre vergisi reformunun temel hareket noktası ise Avrupa Birliğinin enerji ürünlerinin vergilendirilmesine ilişkin 2003/96/EU Direktifi olmalıdır. Bu çevre faslının açıldığı bir dönemde Türkiye'nin Birliğe tam üyelik sürecini de hızlandıracaktır. Ayrıca OECD üyesi birçok ülkelerde çevreye en çok zarar verdiği kabul edilen motorlu taşıtların vergilendirilmesinde karbon emisyonu esas alınmaya başlanmıştır. Türkiye'nin bu gelişmelere kayıtsız kalması mümkün değildir. Dolayısıyla yakın gelecekte Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun yeniden gözden geçirilmesi ve vergi matrahının karbon emisyonuna göre ayarlanması kaçınılmazdır. Bunların dışında OECD'nin 2008 raporunda da ifade ettiği gibi (bkz., OECD, 2008b, s. 29) kirletici bir kısım ürünlere ve girdilere (deterjanlar, piller, tarım ilaçları, suni gübreler, kloroflorokarbonlar gibi) yeni vergiler getirilmesi şarttır⁴¹. Ayrıca Türkiye Ulusal Çevre Stratejisi Eylem Planında (UÇEP) da ifade edildiği gibi (bkz. şahin, 1999, s. 129-132) yazlık konutların ve çevreyi kirleten işletmelerin emlak ve arazi vergilerinin arttırılması, gürültü kirliliğini önleyici vergiler konması da yapılacak yeşil vergisi reformları sırasında dikkate alınması gereken önemli önerilerdir.

Netice olarak yapılacak çevre vergisi reformu sayesinde bir taraftan çevrenin korunması için gereksinim duyulan fonlara kaynak sağlanacak, diğer taraftan da emeğin vergi yükü düşürülerek kaynak dağılımında etkinliğe ulaşılacaktır. Bir başka deyişle yeşil vergisi reformundan beklenen "**çifte kazanç**" hedefine ulaşılmış olacaktır. Her ne kadar çevre vergilerinden elde edilen hasılatın mevcut dolaysız vergi yükünün (yaklaşık %30) daha da düşürülmesinde kullanılmasının uygun olmayacağı iddia edilse de⁴² tam aksine dolaysız vergi yükünün oldukça dengesiz dağıldığı ülkemizde⁴³ bunun faydalı olacağı düşünölmektedir.

41 Bu konuda Norveç uygulaması (bkz., Tablo 5) göz önünde bulundurulabilir.

42 Aksi görüş için bkz., Öktem, Çevre Vergileri ve Çevre İçin Fedakârlık. (erişim tarihi 2 Eylül 2010) (<http://www.cevremuhendisleri.com/haberler.asp?procid=821>).

43 Türkiye'de emeğin üzerindeki dolaysız vergi yükü %50'ye yakındır. Bu da istihdamı olumsuz yönde etkilemektedir. Asgari geçim indirimi ve ücretlilerde ayrı tarife uygulamalarının da etkisiyle emeğin vergi yükü biraz düşürölmüşe de hala çok yüksektir.

KAYNAKÇA

- Agnolucci Paolo (2009)**. The Effect of the German and British Environmental Taxation Reforms: A Simple Assessment. *Energy Policy* 37 (8): 3043-3051.
- Belediye Gelirleri Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (1993)**. (3914 Sayılı Kanun, RG. Tarih: 24/07/1993, RG. No: 21647).
- Bovenberg A. Lans, Frederic Van Der Poleg (1998)**. Consequences of Environmental Tax Reform for Unemployment and Welfare. *Environmental and Resource Economics*, 12: 137-150.
- Bruvold, Annegrete (2009)**. On the Measurement of Environmental Taxes, Discussion Papers No. 599, *Statistic Norway Research Department*, Oslo: 1-19.
- CESinfo (2007)**. Environmental Taxes”, *Direct Report*, 3/2007: 46-47.
- Cıorcırlan Cristina A, Bruce Yandle (2003)**. The Political Economy of Green Taxation in OECD Countries. *European Journal of Law and Economics* 15: 203-218.
- Clerq, M. D. (1996)**. The Political Economy of Green Taxes: The Belgian Experience. *Environmental and Resource Economics* 8: 273-291.
- Çevre Kanunu (1983)**. (2872 Sayılı Kanun, RG. Tarih, 11/08/1983; RG. No: 18132).
- Çiftlikli Mehmet (1993)**. Çevre Temizlik Vergisi. *Ekoloji Çevre Dergisi* 8: 50-51.
- Değirmendereli, Ali (2003)**. Türk Vergi Sisteminde Uygulanan Bazı Vergilerin Çevresel Vergi Kavramı Açısından Değerlendirilmesi. *Vergi Sorunları Dergisi* 174 (3): 115-128.
- Economist (1992)**. Clean and Green, or Lean and Mean?. 325 (7789).
- Economist (2008)**. Taking Another Road. 388 (8594).
- Edizdoğan Nihat ve Ali Çelikkaya (2010)**. *Vergilerin Ekonomik Analizi*. Dora Yayıncılık, Bursa.
- Ekins, Paul (1999)**. European Environmental Taxes and Charges, Recent Experience, Issues and Trends. *Ecological Economics* 31(1): 39-62.
- Ekins, P., Harold, K., Sarah, B., Andrew, V. (2010)**. Two Unannounced Environmental Tax Reforms in the UK: The Fuel Duty Escalator and Income Tax in the 1990s, *Ecological Economics* 69, 1561-1568.
- Elektrik Piyasası Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (2008)**. (5784 Sayılı Kanun, RG.Tarih:26/07/2008 , RG. No: 26948).
- Hanson Craig and David Sandalow (2006)**. Greening The Tax Code, Tax Reform, Energy and The Environment Policy Brief. (WRI) 1.
- Hoeller Peter ve Markku Wallin (1991)**. Energy Prices, Taxes and Carbon Dioxide Emissions, OECD Economics and Statistic Department Working Papers No. 106, Paris 1991.
- Katma Değer Vergisi Kanunu (1984)**. (3065 Sayılı Kanun, RG. Tarih, 02/11/1984; RG. No: 18563).
- Lutz Christian and Bern Meyer (2010)**. Environmental Tax Reform in the European Union: Import on CO2 Emissions and The Economy. *Z.Energiewirtschaft* 34:1-10.

- MacKenzie, J. James, Roger C. Dower, Donald D. T. Chen (1992).** The Going Rate: “What it Really Costs to Drive, *WRI*, June 1992.
- Öz, N. Semih (2006a).** “Enerjinin Vergilendirilmesinde Uluslararası Vergiler. *Vergi Sorunları Dergisi*, 208 (1): 7-19.
- Öz, N. Semih (2006b).** Avrupa Birliğinin Enerji Konsunda Dolaylı Vergi Uygulamaları. *Vergi Sorunları Dergisi*, 209(2): 7-13.
- Özdemir Biltekin (2009).** Küresel Kirlenme Sürdürülebilir Ekonomik Büyüme ve Çevre Vergileri. *Maliye Dergisi* 156(1): 1-36.
- Özel Tüketim Vergisi Kanunu (2002).** (4760 Sayılı Kanun, RG. Tarih, 12/06/2002; RG. No: 24783)
- Repetto Robert, Roger, C. Dower, Robin Jenkins, Jacqueline Geoghegan (1992).** Green Fees: How a Tax Shift Can Work for the Environment and the Economy, *World Resources Institute*, November 1992.
- Schöb Ronnie (1996).** Evaluating Tax Reforms in the Presence of Externalities, *Oxford Economic Papers* 48 (1996): 537-555.
- Speck Stefan (2007).** Overview of Environmental Tax Reforms in EU Member States, COMERT Final Report to the European Commission, DG Research and DG Taxation and Customs Union, 2007.
- Şahin Yusuf (1999).** Türk Vergi Sisteminin Çevresel Vergiler Açısından Değerlendirilmesi. *Vergi Sorunları Dergisi*, 133: 119-137.
- Tekin Ahmet ve İstiklal Y. Vural (2004).** Global Kamusal Malların Finansman Aracı Olarak Global Vergi Önerileri. *Selçuk Ün. SBE Dergisi* 12: 323-335.
- Tol Richard S. J. (2008).** Book Reviews, Environmental Taxes Handbook. *Lan Fleming, Spiramus Pres*, 2006, 208pp. RECIEL 17(1) 2008.
- Türkiye Radyo Televizyon Gelirleri Kanunu (1984).** (3093 Sayılı Kanun, RG.Tarih:15/12/1984, RG. No: 18606).
- WRI (2008).** The Bottom Line On Carbon Taxes, Issue 7, June 2008.

İNTERNET KAYNAKLARI

- EEA (2005).** EN 32 Energy Taxes (erişim tarihi 8 Ağustos 2010) (www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/en32-energy-taxes)
- EPA (2010).** Energy/Carbon Taxes (erişim tarihi 3 Haziran 2010) (<http://yosemite.epa.gov>).
- EU (2010).** Energy Policy (erişim tarihi 11 Ocak 2011) (http://www.inforse.org/europe/eu_e-tax.htm)
- Eurostat (2005).** The European Environment, State and Outlook 2005, Country Analysis (erişim tarihi 8 Ağustos 2010) (www.eea.europa.eu).
- Eurostat (2007).** Energy, Transport on Environment Indicators, 2007, (erişim tarihi 8 Ağustos 2010) (www.eea.europa.eu).
- Eurostat (2009).** Energy, Transport and Environment Indicators, 2009, (erişim tarihi 14 Ekim 2010) (www.eea.europa.eu).

- Fikir Halit (2004).** Motorlu Taşıtlar Vergisinin Hesaplanmasında Esas Alınan Kriterler: Türkiye-Almanya, Fransa ve İngiltere Karşılaştırması. *E-Yaşlaşım*, 2004 (7) (erişim tarihi 8 Ağustos 2010) (www.yaklasim.com.tr).
- Haskew, Frank (2007).** When Green is Good, Tax Pre-Budget Round Up. November 2007, (erişim tarihi 8 Ağustos 2010) (www.accountancymagazine.com).
- OECD (1997).** Economic/Fiscal Instruments: Taxation (I.E. Caron/Energy), OECD/GD(97)188 (erişim tarihi 8 Ağustos 2010) (www.oecd.org).
- OECD (1999-2000).** Greening Tax Mixes in OECD Countries: A Preliminary Assessment, The OECD Environment Programme 1999-2000 (erişim tarihi 8 Ağustos 2010) (www.oecd.org).
- OECD (2008a).** More Information on Environmentally Related Taxes, Fees and Charges, (erişim tarihi 8 Ağustos 2010) (www2.oecd.org/econinst/queries/TaxInfo.htm).
- OECD (2008b).** OECD Çevresel Performans İncelemeleri: Türkiye, 2008 (erişim tarihi 2 Eylül 2010) (www.oecd.org).
- OECD (2009a).** Incentives for CO2 Emission Reductions in Current Motor Vehicle Taxes, (erişim tarihi 8 Ağustos 2010) (www.oecd.org).
- OECD (2009b).** Taxation, Innovation and the Environment, December 2009, (erişim tarihi 3 Haziran 2010) (www.oecd.org).
- Official Journal L 283.** Council Directive 2003/96/EC of 27 October 2003 Restructuring the Community Framework for the Taxation of Energy Products and Electricity (Text with EEA Relevance), p. 0051-0070 (erişim tarihi 16 Ağustos 2010) (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:320003L0096:en:HT>).
- Onshus, M., Ø. B. Skeie (2008).** Non-Fiscal Objectives in The Norwegian Tax Structure, (erişim tarihi 26 Mart 2010) (http://www.nsfr.net/seminare/stockholm08/norsk_oko_national.doc).
- Öktem Ayşe Uyduranoğlu (2010).** Çevre Vergileri ve Çevre için Fedakârlık. (erişim tarihi 2 Eylül 2010) (<http://www.cevremuhendisleri.com/haberler.asp?procid=821>).
- Sollund Stig (2007).** Environmental Taxes, Rome, 4-5 September 2007, www.un.org/esa/ffd/tax/2007DRM_SEG/05_EnvironmentalTaxes.dog. Erişim: 08/08/2010.
- Tuncer, Selahattin (2007a).** Türkiye’de Çevre ve Çevre Vergileri, *Yaklaşım Dergisi*, 173(5), (erişim tarihi 18 Ağustos 2010) (www.yaklasim.com.tr).
- Tuncer, Selahattin (2007b).** Çevre Vergileri (Ekolojik Vergiler)”, *E-Yaklaşım Dergisi*, Mart 44(3) (erişim tarihi 18 Ağustos 2010) (www.yaklasim.com.tr).
- UK Green Fiscal Commission (2009).** The Case for Green Fiscal Reform, Final Report of the UK Green Fiscal Commission: 19-29 (erişim tarihi 19 Ağustos 2010) (www.greenfiscalcommission.org.uk/images/.../GFC_FinalReport.pdf).
- Wikipedia (2011).** Kyoto Protokolü (erişim tarihi 11 Ocak 2011) (http://tr.wikipedia.org/wiki/Kyoto_Protokol%C3%BC).
- Yeni Nesil Akaryakıt Ürünleri: AB ve Türkiye’de Durum** (erişim tarihi 31 Ağustos 2010) (<http://www.euractiv.com.tr/enerji/link-dossier/yeni-nesil-akaryakit-urunleri-ab-ve-turkiye-000108>).