

## FİSKAL VE EKSTRAFİSKAL AMAÇLAR BAĞLAMINDA 1970'LERDEN GÜNÜMÜZE ÇEVRE VERGİLERİ

Sibel BİLGİN\*

Işıl Fulya ORKUNOĞLU\*\*

### Öz:

*Küresel ısınmanın yarattığı iklim değişimi, hava kirliliği, ses kirliliği(gürültü), ozon tabakasına zarar veren gazların salınımı, çevreye zararlı çeşitli atıklar, kimyasal maddeler, ulaşım ve enerji kaynaklı emisyonlarla mücadele edilmesi gereğinin günden güne artması gibi unsurlar çevre vergilerinin düzenleyici etkilerine duyulan ihtiyacı şiddetlendirmiştir. Bu doğrultuda günümüzde gerek gelişmiş gerek gelişmekte olan ülkelerde yeni çevre vergileri getirilmesi eğiliminin sürdüğü görülmektedir.*

*1970'lerin başında, gelişmiş ekonomiler kirleten öder ilkesini benimsemişlerdir. 1991'de Avrupa Komisyonunda karbon vergisi kabul edilmiştir. 1997 yılında imzalanıp, 2005 yılında yürürlüğe giren Kyoto protokolü sayesinde dünyada çevre vergileri uygulamaları yaygınlaşmıştır. Günümüzde OECD ülkelerinde çevre ile ilgili 375 civarında vergi türü ve 250 tür de harç ve ceza türü bulunduğu ileri sürülmektedir. Ülkemizde ise çevre vergileri olarak sadece çevre ve temizlik vergisi ile çeşitli enerji ürünleri üzerinden alınan özel tüketim vergisi bulunmaktadır.*

*Çalışmada çevre vergilerinin kavramsal açıklamasına, çevre vergilerinin türleri ile teorik bağlamda çevre vergilerine, çevre vergilerinin gelişimi ve yabancı ülkelerdeki ve Türkiye'deki çevre vergileri uygulamaları ile bu uygulamaların birbiri ile karşılaştırılmasına değinilmektedir.*

**Anahtar Kelimeler:** Çevre Vergileri, Pigoucu Vergileme, Çfte Yarar Hipotezi, Vergi Teşvikleri

---

\* Yrd. Doç. Dr., Gazi Üniversitesi Bankacılık ve Sigortacılık Yüksekokulu, Sigortacılık Bölümü, sbilgin@gazi.edu.tr

\*\* Arş. Gör., Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Maliye Bölümü, iforkunoglu@gazi.edu.tr

**ENVIRONMENTAL TAXES FROM THE 1970S TO PRESENT IN  
THE CONTEXT OF FISCAL AND EXTRA FISCAL AIMS**

**Abstract:**

*To take necessary action on like factors which are day by day growing with the climate change which caused by global warming, air pollution, noise pollution (noise), the ozone layer damaging gas emissions, various wastes, chemicals, transportation and energy source emissions of harmful to the environment, the need of eco taxes regulatory effects is intensified.*

*Environmental taxes are utilized financial instruments on the environmental protection and ensuring sustainability of environment. However, in the literature of environmental taxes is not the only benefit to protect the environment, but they also provide other benefits. A second benefit of the environmental taxes, its gaining revenues, to compensate for the decline in the other taxes. According to the OECD and Eurostat classification of environmental taxes; it can be analyzed in four groups. These groups, energy taxes, transportation taxes ,pollution taxes and source taxes. Therefore in practice in many countries, water pollution, noise pollution to reach locations of various types of environmental taxes are given. However, it can be said that today's both developing and developed countries have continued to increase the tend to bring new environmental taxes .*

*World in the early 1970s, developed economies have adopted the principle of polluter pays. OECD countries in 1972, when accepting this policy which was in the European Community's first Environmental Action Programme in 1973, the Treaty of Rome in 1985, were interviewed. Environmental taxes principles established in EU countries and the carbon tax was adopted in 1991 by the European Commission. the principle of limiting CO2 emissions in the 2000s was adopted in the Rio Convention in 1992 by EU member countries. Hence environmental taxes which are the examples of Pigouvian taxes, have been integrated into the tax system of many countries via green tax reform in OECD countries throughout the early 1990s. In 1994, the United Nations Framework Convention on Climate Change came into effect. the Kyoto protocol, signed in 1997 and its came into effect in 2005. With the Kyoto protocol practices of environmental taxes have become widespread around the world. Members of the European Union carbon dioxide emissions and its additional payments related to the agreement process, initiated in 2005. Today, around 375 environment-related taxes in OECD countries, and 250 types of fees and fines such species are suggested. But %90 of them(of these) composed of motor vehicles taxes and motor vehicle fuel taxes.*

*In 1990, the carbon tax for the first time enforced in Finland. With EU accession of this country, electricity tax with the carbon tax instead of carbon tax was introduced in 1997. Types of environmental taxes in EU countries are much more than our country's for the quantity and variety. In EU countries there are a lot of environmental taxes like nitrogen compounds tax, the water consumption fee tax, waste water, pesticides limit the use tax, fertilizer taxes and fees, landfill tax, construction-building tax, recycling containers and drums and many other types of taxes. In our country there are excise taxes on some energy products and one type of environmental taxes on buildings, which is called environmental and purification tax. Its environmental tax liability starts with the using of buildings.*

*Determination of the tax scale of this taxation changes according to buildings outside the metropolitan areas municipalities or in the metropolitan areas municipalities. Compared to other municipalities in the metropolitan areas municipalities environmental and purification tax executed for the tax rate more than 25% rate. Tax buildings comes from five degrees in the tax scale of environmental and purification which are classified according to the cost of the building, also the buildings are divided into 7 groups.*

*In this taxation residential water consumption based on cubic meters. Per cubic meter is calculated by multiplying the amount of specified price for the year. These amounts are increased each year at the rate of revaluation. The other related taxes on the environment are excise taxes on some energy products in Turkey. They are listed in A and B category of excise taxes. Some of them are on the aircraft fuel, unleaded super gasoline, unleaded regular gasoline, leaded regular and super petrol, natural gas, fuel oil, lubricating oil, differential oil, base oil, such as jet fuel and diesel oil and oil products, and benzol, solvents, varnishes, pentane, ether, thinner. Although in our country there is no tax deduction for hybrid vehicles, developed countries are applying various tax incentives for hybrid vehicles. In this study, conceptual description of environmental taxes, environmental tax types, environmental taxes for the theoretical context, environmental taxes development in Turkey and in some practices in developed countries, so comparisons about the environmental taxation in some developed countries and between Turkey are examined.*

**Keywords:** Environmental Taxes, Pigouvian Taxes, Double Dividend Hypotesis, Tax Incentives,

## GİRİŞ

Çevre vergileri vergi sistemlerinde 1970’lerden bu güne değin tartışılan konulardan birisidir. Çevre ile ilgili sorunların çözümünün en önemli gelir kaynakları arasında yer alan çevre vergileri; çevre kirliliği ile ortaya çıkan negatif dışsallıklarla mücadelede yararlanılan ve ülkelerin vergi sistemlerinde gerçekleştirmeyi hedefledikleri diğer fiskal(mali) ve sosyal(ekstra fiskal) amaçlara yönelik olarak başvurulan ekonomik, mali araçlardır. Çevre vergileri; çevreye zararlı faaliyetlerin çevreye verilen zararlarının çevreyi kirletenlerce tazmin edilmesinin sağlanması yöntemi, çevreye zarar vermeyen faaliyetlere vergi teşvikleri getirilmesi yöntemi ve çevreye zarar veren faaliyetlerin kanunen yasaklanması ya da bu tür faaliyetlere ek vergi yükü koyulması yöntemleri ile uygulanabilir. Çevrenin vergilendirilmesindeki mali yükümlülükler ise; çevre vergileri ve çevre ile ilgili diğer mali yükümlülükler şeklinde sınıflandırılabilir. Çevre kirliliğinin önlenmesinde alınan vergi benzeri mali yükümlülükler, kullanıma dayalı bir çevre kirliliği dolayısıyla alındıkları için harç olarak değerlendirilebilmektedirler. Örneğin ülkemizde çevre vergisi türleri; binaların katı atık ve su bedelleri üzerinden alınan çevre ve temizlik vergisi ile yakıt/enerji üzerinden alınan ÖTV iken, yabancı ülkelerdeki uygulama ülkemizdeki uygulamaya göre çok daha çeşitli türde çevre vergileri ile gerçekleştirilmektedir.

## D) ÇEVRE VERGİLERİNİN KAVRAMSAL AÇIKLAMASI

Çevre vergileri literatürde; genellikle “eco-taxes”, “green taxes” ya da “environmental taxes” olarak adlandırılmaktadır. Çevreyi korumanın etkili yollarından birisi; firmaların ve /veya bireylerin çevre tüketiminin maliyetine parasal olarak katılımlarının sağlanmasıdır. Bu sayede uygulamada bireyler ve/veya firmaların maliyetlerinin artması ile ilgililerin çevreyi kirlileme düzeylerinde sağlanacak düşüşle elde edilen fayda çevre vergileri aracılığı ile etkin bir şekilde gerçekleştirilmektedir.

Çevre vergileri; idari düzenlemelerin tersine, iktisadi birimlere alacakları kararlarda inisiyatif tanımaktadırlar. Çevre vergisinin konusuna girecek faaliyeti ile ilgili kararı alacak olan işletmelerin karar birimleri, ilgili vergiyi ödemeyi ya da verginin konusuna girmemek üzere o faaliyetten vazgeçmeyi seçebilecektir. Getirilecek vergisel teşvikler ile işletme sahiplerini çevre dostu faaliyetlerde ve yatırımlarda bulunmaya teşvik söz konusudur. Gelir getirici nitelikte olmalarının yanı sıra idari maliyetlerinin de diğer uygulamalara göre daha az olması nedeniyle de tercih

edilmektedirler. Gelir getirici niteliğe sahip bulunmaları dolayısıyla diğer vergi kaynakları üzerindeki vergi yükünü azaltıcı etkiye sahip olmaları gösterilebilir(Ağbal,2001). OECD'nin çevre vergileri tanımına göre ise; çevre vergisi, çevre üzerinde spesifik bir negatif etkisi olan fiziksel bir birim ya da bu birimin bir kısmını konu edinen, baz alan bir vergidir(OECD, 2009:134-135).

Özetle çevre vergileri; çevrenin korunması, iyileştirilmesi, çevre kirlenmesi ile mücadele edilebilmesi için çeşitli finansman kaynaklarına ihtiyaç duyulması sonucunda var olmuştur. Belirtilen finansman kaynakları arasında; vergiler, harçlar ve benzeri mali yükümlülükler yer almaktadır. Ülke uygulamalarında çevre vergilerinde genellikle kirlen öder prensibinden yararlanıldığı görülmektedir.

Dolayısıyla belirtilen çevre vergi ve harçları ile geçmişte yapılan kirliliğin temizlenmesi için gereken kaynaklar toplanırken, gelecekte yapılacaklar da önlenebilmektedir (Morris, 2003:1-2).

## **II) ÇEVRE VERGİLERİNİN TÜRLERİ**

Temel alınan çeşitli kriterlere göre çevre vergileri sınıflandırılabilir. Buna göre; vergilendirmenin çevrenin sürdürülebilirliği (environmental sustainability) ile doğrudan ilgisi dikkate alınarak yapılacak sınıflandırılmasında doğrudan çevre vergileri ve çevre ile ilgili diğer vergiler ayrımından söz edilebilir.

Örneğin; kirlilik ve kaynak vergilerine kıyasla yakıt, enerji tüketimi ve motorlu taşıtlar vergisi gibi vergiler çevrenin sürdürülebilirliği ile dolaylı olarak ilgilendiklerinden, çevre ile ilgili diğer vergiler arasında sayılabilirler (JACSES, 2010:1).

Bir diğer ayrım ise; önleyici çevre vergileri ve destekleyici çevre vergileri olarak yapılabilir. Buna göre önleyici vergiler; karbon vergisi, yakıt vergisi, atık su ve katı atık bedeli ve gürültü vergisi gibi vergiler emisyon vergilerinin altında, hammaddelere ve ara mallara uygulanan vergiler, ürün vergileri başlığı altında ve hizmet harçları da önleyici nitelik taşıdıklarından bu grup içinde sayılabilir. Destekleyici çevre vergileri ise; vergi farklılaştırması ve vergi teşvikleri olarak belirtilebilir.

OECD ve Eurostat'ın sınıflandırılmasına göre çevre vergileri; dört kategoriden oluşmaktadır. Bunlar; enerji vergileri (Energy taxes), ulaşım

vergileri (Transport taxes), kirlilik vergileri (Pollution taxes), kaynak vergileri (Resource taxes)dir. KDV ise çevre vergileri ayrımında dikkate alınmamıştır (Eurostat, 2001).

**Enerji vergileri;** ulaşım amacı ve sabit amaçlar ile kullanılan enerji ürünleri üzerinden alınan vergileri kapsamaktadır. Ulaşım amacıyla kullanılan en önemli enerji ürünleri petrol ve dizeldir. Sabit amaçlarla kullanılan enerji ürünleri mazot (fuel oil), doğalgaz, kömür ve elektriktir. Karbon dioksit vergileri de kirlilik vergilerinden daha çok enerji vergileri altında yerini almaktadır. Bunun nedenleri kabondioksit vergilerinin enerji ile ilintisi ve çevre kirliliğinin enerji ürününün kullanımı ile ortaya çıkmakta olmasıdır. Bu doğrultuda kükürtdioksit de karbondioksit gibi enerji vergileri arasında sayılabilirse de kirlilik vergileri kategorisinde bulunmaktadır.

**Ulaşım vergileri;** motorlu taşıtlarının kullanımı ve sahipliği ile ilgili bir gruplandırmayı belirtmektedir. Vergiler örneğin uçaklar gibi diğer ulaşım ekipmanları ve ulaşım hizmetleri ile ilgili charter seferlerindeki gümrükleri ya da tarifeli uçuşları kapsar. Ulaşım ile ilgili ekipmanın bir kerelik ithali ya da satışı ya da yıllık yol vergisi bu vergiler arasında sayılabilir. Petrol, dizel ve diğer ulaşım mazotları enerji vergileri altında sınıflandırılmıştır.

**Kirlilik vergileri;** su ve havanın ölçülmüş emisyonları ile katı atık ve gürültüyü kapsar. Kükürtdioksit vergileri bu ayrımında yer alır.

**Kaynak vergileri;** ormanlar, kaynaklardan su çıkarılması ve bazı hammaddeler üzerindeki vergileri içermektedir (Steinbach, Viveka, Cederlund, Georgescu and Hass, 2009 : 6).

### III) TEORİK BAĞLAMDA ÇEVRE VERGİLERİ

Çevre vergilerinin teorideki gelişimi; Pigoucu Yaklaşım, Coase Teoremi, Çifte Yarar Hipotezi ve Yeni Ekonominin özelliklerine göre incelenebilecektir.

#### A) Pigoucu(Pigouvian) Yaklaşım

Pigoucu vergilendirmeye duyulan ilginin çevre politikalarında bir araç olarak kullanılmaya başlaması 1970'ler civarındadır. Bu dönemden sonra ilgili fikir pek çok araştırmacı tarafından ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Bu yaklaşım ismini İngiliz İktisatçı Arthur Pigou'dan almaktadır. Ekonomik dışsallıklara yönelik olarak üretilmiş çözüm önerileri arasında bulunmaktadır. Bir ekonomik birimin(firmanın) üretimiyle çevreyi

kirletmesi sonucunda çeşitli çevresel ve toplumsal maliyetlerin ortaya çıkması ile negatif dışsallığa neden olunmaktadır. Bu görüşe göre; negatif dışsallığın önlenmesi için ise; gereğinden fazla üretilen ekonomik kaynakların israfına neden olan firmanın, üretilen her bir birim malı için ek vergi koyulmalıdır. Dolayısıyla artan vergi firmanın işletme maliyetlerini artırırken, negatif dışsallığın azalmasına yol açmaktadır(UNDP, 2008: 2). Nitekim çevre vergisi olmadan negatif dışsallık yapan firmanın faaliyetini düşürmesi mümkün görünmemektedir(Faure and Niessen, 2006: 255). Bununla birlikte Pigou'nun analizinin en önemli uzantıları arasında teorinin genelleştirilmesinde kısmiden genel denge çerçevesine geçilmiş, deforme olmuş Pazar sisteminde çevre vergilerinin ortaya çıkmasının gereği ile "ikinci en iyi" konusu dikkat çekmiş ve lokal ve milli olan çevre konuları bakış açısından, global çevre bakış açısına doğru genişlemiştir (Sandmo, 2009: 23-25).

### **B) Coase Teoremi**

Ronald Coase 1960'larda "Sosyal Maliyet Sorunu" (The Problem of Social Cost) adlı eserinde Pigou vergilerini eleştirmiştir. Bunun yerine "Mülkiyet Hakları Kuramı" nı önermiştir. Bu kuram, mülkiyet haklarının doğru bir şekilde belirlendiği bir ortamda karşılıklı anlaşma yolunun dışsallığı ortadan kaldırdığı ileri sürmektedir. Buna göre negatif dışsallıkların ortadan kaldırılmasında ortak mülkiyetin özel mülkiyete dönüştürülmesini savunmuştur. Çevreyle ilgili mülkiyet hakları belirlenmeli, devredilebilmeli, kirletenlerle etkilenenlerin kimlikleri bilinmelidir. Coase'e göre kirletenler, kirlilikten etkilenenlerin kendi kirletme haklarını satın alabilirler. Bu sayede kirlilikten olumsuz şekilde etkilenenlerin uğradığı zarar tazmin edilerek dışsallık içselleşmiş olur (Medema and Zerbe, 1999: 1-3).

### **C) Çifte Yarar Hipotezi (Double Dividend Hypothesis)**

Çevre vergileri çevrenin korunmasında önemli bir role sahiptirler. Çevre vergilerinin ikinci bir yararı ise gelirlerinin diğer vergilerden elde edilecek gelirlerin düşüşünü telafi edebilecek nitelik taşımasıdır. Dolayısıyla çifte yarar hipotezinde çevre vergilerinin sadece çevreyi koruyucu değil, aynı zamanda vergi yükünü düzenleyici bir vergi sistemine imkan sağlayabildiği görüşü ileri sürülmektedir (Bovenberg,1999:157-183).

Bu teorinin Pigoucu vergilemenin unsurlarını kapsadığı söylenebilir. Bu teori iki aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşamada doğal bir kaynak

ekonomik ve yasal araçlarla korunmalı ve kamuoyunu tedirgin etmek de kamuoyunu tedirgin etme vergisi ile korunmalıdır. İkinci aşamada gelirler vergi sistemindeki tüm vergi yükünün indirilmesinde bir araç olarak kullanılmalı, yoksulluğu azaltmayı, istihdamı, teknolojik yenilikleri ya da desteklemelidir(Pillet, 2006: 1-4 ).

Nitekim bu konuda yapılan ekonometrik bir çalışmaya göre; Avrupa’da işçilerin sosyal sigorta primlerinin indirilmesinde bir nevi geri dönüşümlü olarak kullanılan karbon vergisi gelirleri AB’de sadece kısa dönemde “istihdamda çifte yarar hipotezi”nin işlemekte olduğunu göstermektedir (Carraro, Galeotti and Gallo, 1996: 141-181).

#### **D) Yeni Ekonomi**

Yeni ekonomi ile mal ve hizmetlerin kalitesine verilen önem ve çevreye olan duyarlılık artmıştır. Firmaların, üretim faaliyetlerinde fiziki unsurlara (arazi, hammadde ve kalifiye olmayan işgücü) bağımlılığı azalmış, çevre kirliliğini önleme ve yeniliklere, buluşlara, yaratıcılığa bağlılıkları ve teknolojik üstünlük sağlama hedefleri ön plana geçmiştir(Aktan, 2003).

Bu durumda özellikle gelişmiş ülkelerin yoğun sanayileşmeden kaynaklanan çevresel tehditleri önlemek için temiz enerji ve yüksek katma değer içeren, yüksek teknoloji yeni üretim modellerine doğru bir dönüşüm stratejisini benimsedikleri görülmektedir. Bununla birlikte gelişmiş ülkelerin fason üretimden yararlanarak(örn; gelişmekte olan ülkelerdeki teknoloji geliştirme bölgeleri vs. gibi bölgelerde yaptıkları üretim denemeleri ya da gelişmekte olan ülkelerdeki sermaye yoğun sektörlerdeki üretimleri ile) kendi yakın çevrelerini temiz tutma eğilimleri ve katma değeri yüksek, geri dönüşümlü ve ileri teknolojiye sahip ürünlerin, yüksek maliyetlerine rağmen, ürün fiyatları ile tüketiciye yansıtılabilirliğinden yararlanma talepleri, ülkelerin ve firmalarının ulusal ve uluslar arası rekabet politikalarının bir sonucudur.

#### **IV) ÇEVRE VERGİLERİNİN GELİŞİMİ**

OECD üyesi ülkelerde, çevre ile ilgili çeşitli vergiler uygulanmaktadır. Bu konuda AB Çevre Kurumu ve OECD arasında bir veri tabanı oluşturulmuştur. Buna göre; OECD ülkelerinde çevre ile ilgili 375 civarında vergi türü ve 250 tür de harç ve ceza türü bulunduğu iddia edilmiştir. Bu vergilerin toplam gayri safi milli hasıladaki payı ise %2-2,5 düzeyine



yükselmiştir. Bunların %90'ı motorlu taşıtların yakıtları ve motorlu taşıtlardan alınan vergilerden meydana gelmektedir. Örneğin, Kyoto Protokolü ile çoğu OECD üyesi ülke temiz hava için emisyonların (greenhouse gases of emmisions) sınırlandırılmasına ilişkin kuralları uygulamaya başlamıştır. Bu durum pek çok ülkenin yeni politika niyetleri oluşturmasına katkı sağlamıştır. Dolayısıyla Avrupa Birliği üyeleri karbondioksit emisyonlarına ilişkin anlaşma sürecini 1 Ocak 2005'te başlatarak, bu emisyon yükümlülükleri ile ilgili ek ödemelerin seçilmiş ülkelerde yerine getirilmesine imkan tanımışlardır(OECD,2009:3-4).

#### **A) Çevre Vergilerinin Gelişimine OECD'nin Katkısı**

OECD ülkelerinde 1987-1994 yıllarında çevre vergilerinin ve harçlarının kullanımı % 50'nin üzerinde artmıştır. Çevre vergileri dolayısıyla elde edilen vergi gelirlerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı düşük olmasına rağmen, pek çok Avrupa ülkesinde bu vergilerin payında artış görülmüştür. Bu vergilerin dikkate alınmasında ise rekabet üzerinde negatif etkilerde bulunma ihtimali, tersine dağıtım etkisi gibi unsurlar söz konusu olmuştur (Ekins, 1999:39-62).

1994 yılında Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi yürürlüğe girmiştir. Kyoto protokolü ise, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi dahilinde 1997 yılında imzalanmış ve 2005 yılında yürürlüğe girmiştir. Kyoto protokolünü izleyen süreçte çok daha fazla sayıda ülkede ve OECD ülkesinde, çevre vergilerine verilen önem artmış, dolayısıyla çevre vergisi uygulamaları yaygınlaşmıştır.

OECD üyesi ülkelerde yeşil bir vergi sistemi için çalışmalar yapılmıştır. Bunun için üç farklı yaklaşımdan yararlanılmıştır. Bunlardan ilki; geliştirilmiş yeni vergilerin çevre ile bağlantılı olarak uygulanmasıdır. Böcek öldürücüler, verim artırıcı gübreler, piller, motorlu taşıtlar, atıklar gibi çevreye zararlı ürünlere uygulanmaktadır(Yıldız, 2005:125-127). İkincisi; var olan vergilerin çevresel önlemlerle yeniden gözden geçirilerek uygulanmasını içerir. Enerji gibi vergilerin uyarlanmasına ilişkindir. Bu türe en güzel örnek, karbon vergileridir. Sonuncusu ise; çevre vergileridir. Sonuncusu ise; çevre üzerinde bozucu etkisi olan vergi indirimleri ve sübvansiyonlardan vazgeçilmesi ile ilgili yaklaşımdır. Zirai sübvansiyonların kaldırılması bununla ilgili temel bir örnektir (Ekmekçi, 2003: 103-114).

### **B) Çevre Vergilerinin Gelişimine Avrupa Birliği (AB)'nin Katkısı**

AB ülkelerinde; AB gündemindeki politikaların pek çoğunun tek bir uygulama biçiminde uygulanmadığı görülmektedir. Bunun nedeni uygulamaların genellikle ülkelerin federal yapılarına, politik sistemlerine, vergi sistemlerine göre şekillenerek birbirinden farklılaşmaktadır. Politika yükümlülüklerinin AB ülkeleri arasındaki bölüşümünde ve bu yükümlülüklerin yürürlüğe giriş sürecinde uluslar arası anlaşmalar ve Avrupa Divanının kararları etkili olmaktadır. Çevre vergileri alanında politikalar milletler düzeyinde kalması ve diğer üye ülkelerle rekabette yerel üreticilerin korunmasının önlenmesi ihtiyacı dolayısıyla AB ülkelerinde çevre vergilerinin prensipleri oluşturulmuş ve Avrupa Komisyonunda 1991'de karbon vergisi/enerji vergisi kabul edilmiştir (Commission,1991; Pearson and Smith, 1991). Co2 emisyonlarının 2000'de 1990'lardaki düzeyinin stabilize edilmesi kuralına ilişkin ölçütlerle ilgili hedef AB üyesi ülkelerce, 1992'de Rio Konvansiyonunda kabul edilmiştir. Karbon içeren fosil yakıtlardaki ve yenilenemeyen formdaki enerji içerikleri her varil yağ için 3\$ olarak belirlenmiştir (Smith,1995:377).

AB topluluğunun çevre alanındaki hukuki düzenlemeleri çevreyi koruma amaçlı oluşturulmuş Eylem Planları ve çeşitli anlaşmalar aracılığıyla gündeme getirilen ilkelere dayanmaktadır. Amsterdam Anlaşması'nın 174. maddesinin 2. bendi uyarınca; AB çevre politikasının dayanacağı, üye ülkelerin yükümlülüklerine dahil edilmesi gereken yol gösterici ilkeler belirtilmektedir. Bu ilkeler; kirleten öder ilkesi, bütüncülük ilkesi, yüksek seviyede koruma ilkesi, ihtiyat ilkesi ve önleme ilkesi ile kaynakta önleme ilkesidir.

1970'lerin başında, modern çevre politikalarının ortaya çıktığı dönemde gelişmiş ekonomiler kirleten öder ilkesini benimsemişlerdir. OECD ülkeleri bu ilkeyi 1972'de kabul ederken, bu ilke Avrupa Topluluğu'nun İlk Çevre Eylem Programında 1973'te, 1985'te ise uluslar arası hükümetlerin konferansı olarak nitelenebilecek Roma Anlaşması'nda görüşülmüştür. Kirleten öder ilkesi ile amaçlanan; çevrenin korunması için teşviklerin sınırlandırılması ve kirleticilerin çevrenin korunması için çevreyi kirletici faaliyetlerinin maliyetini ödemelerinin sağlanmasıdır. Bu ilkenin daha geniş bir şekilde yorumunda; kirleticilerin çevreye verdikleri zararı karşılamaları anlatılmak istenilmektedir(Ekins, 1999: 3).

Bütünleyicilik ilkesi; AT Anlaşmasının 6. Maddesi uyarınca çevrenin korunması politikalarının topluluk faaliyetlerine entegre edilmesine ilişkindir. Yüksek seviyede koruma ilkesine AT Anlaşmasının 2. Maddesine yer verilmiştir. Buna göre; AB topluluğu kurumlarının topluluğun farklı bölgelerindeki durumları değerlendirerek çevrenin korunmasını gerektirir. İhtiyat ilkesi; ilk kez Maastrich Anlaşmasına dahil edilmiştir. Zarar şüphesi diğer bir deyişle ihtimalinde bu ilke doğrultusunda ilgili önlemin uygulamaya geçirilmesini belirtir(Ekmekçi, 2003: 22). Önleme İlkesi, zarar bütünüyle ortaya çıkmadan önceki aşamada uygulanması gereken bir ilkedir. Bu ilkenin koşulları; bilgi ve verilerin tüm karar vericiler için mevcut olması, uygun gerçeklerin karar alma süreçlerinin erken bir aşamasında değerlendirilmesi, topluluk tarafından kabul edilen tedbirlerin üye ülkelerin mevzuatlarına girmiş olması ve uygulanırlığının takibi gereklidir. kaynakta önleme ilkesi; özellikle su ve atık sektörlerine uygulanan bu ilke ile atıkların kaynağa en yakın noktada kontrol altına alınmasını ifade etmektedir (Sarıkaya, 2004: 2-3).

## **V) ÇEVRE VERGİLERİ UYGULAMALARI**

OECD ülkelerinde 1980'lerin sonunda yeşil vergi reform (green tax reform) çalışmaları başlamıştır. Bu reformlarda yeni çevre vergilerine ve var olan çevre vergilerinin düzenlenmesine yer verilmiştir.

Gelişmiş ülkelerde uygulanan çeşitli çevre vergilerine örnek olarak; Fransa'da uygulanan enerji tüketim vergisi, İngiltere iklim değişikliği vergisi, İsveç ağır vasıta yol kullanma harcı, İrlanda plastik torba vergisi ve Norveç'teki uçak yakıtı vergisi gösterilebilir(Yalçın, 2010).

### **A) Çevre Vergilerinin Yabancı Ülke Uygulamaları**

Dünyada CO2 vergisi ilk defa 1990 yılında Finlandiya'da uygulanmıştır.1997'de bu ülkenin AB'ye girişi ile CO2 vergisi yerine CO2-elektrik vergisi uygulanmaya başlanmıştır. İsveç'te kükürt emisyon vergisi ve Nox (azot bileşenleri vergisi), araçların emisyon miktarlarına göre değişen miktarda alınan bir satış vergisi ile sivil havacılıkta uçak tiplerine göre farklılaştırılmış azot oksit ve co2 vergisi alınmıştır. Bu vergi sadece iç hatlardaki uçuşlara uygulanmıştır. İngiltere'de 1993'ten bu yana benzin ve dizel vergisi uygulanır. Bu verginin oranı her yıl yaklaşık % 5 oranında artırılmaktadır.1996'da İngiltere'de "çöp depolama" vergisi getirilmiştir. Bu vergiden elde edilen gelir, işveren sigorta payının düşürülmesinde kullanılmıştır (EC, 2010: 20-23).

### 1) Enerji Vergileri

Avusturya'da 1996'da elektrik ve doğalgaz üzerine enerji vergisi konulmuştur. Enerjinin yoğun kullanıldığı sanayi sektörüne vergi muafiyeti tanınmıştır. 1997'de yol kullanma harcına başvurulmuştur. Danimarka'da 1977'de enerji vergisi 1992'de ise CO2 vergisi uygulanmıştır. 1996'da enerji vergileri sanayi sektörü için de uygulanmaya başlamıştır. Bu dönemin öncesinde sektörün türüne göre vergi farklılaştırması yöntemi uygulanmıştır. Enerji tasarrufu vaadinde bulunan işletmelere vergi kolaylıkları sağlanmıştır. Hollanda'da 1988'den itibaren çevre vergileri uygulanmaya başlamıştır. 1992'de CO2-enerji vergisi, 1996'da da ekolojik vergi reformu uygulanmıştır. Fueloil, doğalgaz ve elektrik tüketimi vergilendirilmiştir. Büyük miktarda enerji kullanan sektörler ile büyük sera çiftliklerine bazı vergi avantajları tanınmıştır. İşletmelere anlaşma yolu ile vergi oranlarında indirim sağlama imkanı verilmiştir. Almanya'da ise 1999'da ekolojik vergi reformu uygulanmıştır. Buna göre; elektriğin vergilendirilmesine gidilmiş, ancak bu konuda yalnızca sanayi kesimine vergi indirimi getirilmiştir (Değirmendereli, 2000).

Belçika'da 1993'ten itibaren akaryakıt, doğalgaz, elektrik ve fuel oilden enerji vergisi alınmaktadır. Daha çok hanehalkının ödediği bu vergilerle istihdam üzerindeki yük azaltılmak istenilmiştir. CO2 emisyonu ile ilgili enerji vergileri bağlamında; ülkede verimli yakıt kullanımı yapan araçların co2 emisyon düzeyleri 105 g/km ile 115 g/km arasındaki değerler %3 ile %15 oranında vergilendirilmektedir. Slovenya'da co2 emisyonu 110g/km 'nin altındaki motorlu taşıtların satın alınmasında sadece araçların vergisi ödenmektedir. Lüksemburg'ta melez araçların co2 emisyonları 120g/km'nin altında ise 750 Euro'luk bir indirim bulunmaktadır. İsveç'te melez araçların satın alınmasında co2 emisyonları 120g/km'nin altındaki araçlar için doğal vatandaşlara 1000 Euro indirim uygulanmaktadır ve işletmelere %40 vergi iadesi yapılmaktadır (Gubandru, 2009).

### 2) Ulaşım Vergileri

Avrupa ülkelerinin çoğunluğunda melez araç satın alımlarında alıcılara KDV indirimi, aracın fiyatının alıcısı tarafından %50sinin ödenmesi ya da belirli Euro'luk tutarlarda uygulanan vergi avantajları elde edilirken, örneğin, Hollanda'da melez araç sürücüleri yol vergisinin yarısını ödemektedirler (Gubandru, 2009).

### **3) Kirlilik Vergileri**

1993'te Belçika'da ambalaj ve tarım ilaçları üzerinde atık vergisi alınmaya başlanmıştır(TOBB, 41-42). Avusturya'da 1996'da emisyon miktarının 2005'e dek azalması için SO<sub>2</sub> (kükürtdioksit) vergisi getirilmiştir. OECD verilerine göre çevre vergileri pek çok ülkede çeşitli isimler altında (gübreler, piller, kimyasal madde, naylon, teker, dijital makine ve jilet) gibi çevre kirliliğine neden olan pek çok ürüne uygulanmıştır(Kulu, 2001: 234).

### **4) Kaynak Vergileri**

Kaynak vergilerinin diğer ülkelerdeki uygulaması incelendiğinde de bu tür vergilerin; Daha çok değerli maden ve petrolün çıkarıldığı kaynağın kira bedeli üzerinden alınmakta oldukları görülmektedir (Tavşancı, 2005:45).Bu nedenle ürünlerin fiyatları üzerine koyulan çevre vergileri gibi fiyatları artırmamaktadırlar(Ferhatoğlu, 2003: 3). Bununla birlikte çoğu gelişmiş ülkede kaynak vergilerinin toplam çevre vergi gelirleri içindeki payı oldukça düşük düzeydedir. Ülkemizde ise; Belediye Gelirleri Kanuna göre su tesisleri harcamalarına katılma payı bu vergi kapsamında değerlendirilebilir. Bu payı Belediyelerin yeni içme suyu şebeke tesisleri yapması veya mevcut şebeke tesislerinin tesisi ve ıslahı durumunda, dağıtımın yapıldığı saha dahilindeki gayrimenkul sahiplerinden katılma payı olarak alınmaktadır.

### **B) Çevre Vergilerinin Türkiye'deki Uygulaması**

Çevre Temizlik Vergisi Temmuz 1993'te 3914 sayılı Kanunla 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu'na eklenen mükerrer 44. madde ile yürürlüğe girmiştir.

2464 sayılı Kanun'un mükerrer 44. Maddesi ise 5035 Sayılı Kanun'un 12. Maddesi ile değiştirilmiştir. Bu madde hükmüne göre Bakanlar Kurulu; aynı maddenin beşinci fıkrasındaki bina gruplarını belirlemeye ve bu maddenin dördüncü ve beşinci fıkralarında yer alan tutarları yöreler, belediyelerin nüfusları ve bina grupları itibariyle ayrı ayrı dörtte birine kadar indirmeye veya yarısına kadar artırmaya yetkilidir. Belediye meclisleri ise hangi binaların ilgili dereceye girdiklerini tespit etmektedirler.

#### **1) Çevre ve Temizlik Vergisi**

Çevre ve Temizlik Vergisinin konusu; belediye sınırları ve mücavir alanlar içinde bulunan ve belediyelerin çevre ve temizlik hizmetlerinden yararlanan konut, işyeri ve diğer şekillerde kullanılan binalardır.

5035 sayılı Kanunla binalardan Çevre Temizlik Vergisi(ÇTV) alınabilmesi için “binaların kullanımı” koşulu getirilmiştir. Dolayısı ile Çevre Temizlik Vergisinde vergiyi doğuran olayı, “binaların kullanımı ve belediyelerin çevre ve temizlik hizmetlerinden yararlanması” oluşturmaktadır. Sahip olunan bir binanın vergisi sahipleri tarafından ödenirken, çevre temizlik vergisi binayı kullananlarca ödenmelidir. Bina eğer kullanılmıyorsa, vergi doğmayacağından, herhangi bir ödeme söz konusu olmayacaktır.

Kullanılmayan ve boş tutulan binaların çevre temizlik vergisine ilişkin hizmetlerden yararlanma imkanı bulunmadığından, çevre ve temizlik vergisinin konusuna girmemektedirler (Uzun, 2006: 27). Nitekim Belediye Gelirleri Kanunu’nun mükerrer 44. maddesi ile çevre temizlik vergisinin tarh ve tahakkuku ile ilgili olarak getirilen hükümde; konutlara ait çevre temizlik vergisinin, su tüketim miktarı esas alınarak metre küp başına Belediye Gelirleri Genel Tebliğine göre yeniden değerlendirilerek artırılarak, yıllık olarak belirlenmiş bir YTL tutarında hesaplanarak ödeneceği, işyerleri ve diğer şekilde kullanılan binalara ait verginin ise tarifeye göre hesaplanıp alınacağı öngörülmektedir.

ÇTV’nin mükellefi; binaları kullananlardır. ÇTV’de mükellefiyet binaların kullanımı ile başlamaktadır. ÇTV büyükşehir belediyesi dışındaki yerlerde, işyeri ve diğer şekilde kullanılan binalar için ödenecek çevre temizlik vergi tarifesi ve Büyükşehir belediyelerinde uygulanacak çevre temizlik vergisi olmak üzere ikili bir uygulamaya tabidir. Büyükşehir belediyelerinde ÇTV diğer belediyelere göre % 25 daha fazla oranda uygulanmaktadır. ÇTV tarifesinde; binalar verecekleri bedele göre 5 dereceye, bina grupları ise 7’ye ayrılmaktadır. 7. grubun vergisi en az tutarda iken, 1. grubun vergisi en yüksek tutardadır. Maliye Bakanlığının Belediye Gelirleri Kanunu Genel Tebliğine göre; 2010 yılı Çevre Temizlik Vergisi, konutlarda su tüketim miktarı esas alınarak, büyükşehir belediyelerinde metre küp başına 20 Kuruş, diğer belediyelerde ise 16 Kuruş olarak hesaplanmaktadır. Bu tutarlar her yıl yeniden değerlendirilerek artırılmaktadır(2464 Sayılı Kanunun uygulanması ile ilgili olarak 29.12.2009 tarihli, 27447 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Maliye Bakanlığı’nın 38 no.lu tebliği)

İşyeri ve diğer şekillerde kullanılan binalar için ise vergi, büyükşehirlerde bina grupları ve derecelere göre 20-2.375 TL, diğer belediyelerde ise 16-1.900 TL arasında uygulanacaktır. Öte yandan, büyükşehir belediye sınırlarında bulunanlar hariç, kalkınmada öncelikli

yörelere ve nüfusu 5 binden az belediyelerde, konut, işyeri ve diğer şekillerde kullanılan binalar için belirlenen tutarlar, yüzde 50 indirimli uygulanmaktadır. Buna göre, kalkınmada öncelikli yörelerdeki belediyeler ile nüfusu 5 binden az olan belediyelerde bulunan konutlara ait çevre temizlik vergisi, su tüketim miktarı esas alınmak suretiyle metre küp başına 8 kuruş olarak hesaplanmaktadır.

ÇTV'nin muafiyet ve istisnaları ise; ÇTV'de kamu kurum ve kuruluşları ile sosyal yardım kuruluşlarına yönelik istisna uygulamasında;

- Merkezi ve yerel nitelikteki kamu kurumları ile bunların kuracakları birlikler, darülaceze ve benzeri kuruluşlar ve üniversiteler tarafından münhasıran hizmetlerinde kullanılan binalar,
- Kızılay Genel Merkezi ile şubeleri ve kampları,
- Kredi ve Yurtlar Kurumuna ait öğrenci yurtları,
- Umuma açık ibadet yerleri,
- Karşılıklı olmak şartıyla elçilik ve konsolosluk hizmetlerinde kullanılanlarla elçilerin ikametine mahsus binalar,
- Milletlerarası kuruluşlar ve bunların temsilcilikleri tarafından kullanılan binalar,

ile bunların eklentileri vergiye tabi değildir.

Çevre ve Temizlik Vergisi(ÇTV)'nin ödenmesi; Kanun'un ilk uygulamasında ÇTV'nin ödeme süreleri ilk taksit Ocak, ikinci taksit Temmuz ayı olmak üzere belirlenmiştir. Daha sonra 4444 sayılı Kanun'un 9. maddesi ile yapılan değişiklikle ödeme süreleri 01.01.2000'den itibaren emlak vergisi taksit süreleri ile aynı dönemler olarak belirlenmiştir. Sonuç olarak; konutların ÇTV'si su tüketim bedeli üzerinden metreküp başına hesaplanıp, su faturası ile ödenirken ve işyerlerinin büyükşehir belediyesi dışında ve büyükşehir belediyesi dahilinde olmasına göre belirlenmiş iki ayrı tarifeye göre hesaplanıp ödenecektir.

## **2) Çevre Vergisi Kapsamında Değerlendirilebilecek Diğer Vergiler Bakımından Çevre Vergilerinin Türkiye'deki Uygulaması**

Çevre vergisi kapsamında değerlendirilebilecek diğer vergiler kapsamında; Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) ve 2002'de kaldırılmış olan Akaryakıt Tüketim Vergisinin (ATV)'nin yerine getirilmiş olan Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) değerlendirilebilir. ÖTV'nin çevre vergileri ile ilgili

olan kısmı birinci listenin A ve B cetvelleridir. A cetvelinde; uçak benzini, kurşunsuz süper benzin, kurşunsuz normal benzin, kurşunlu normal ve süper benzin ile doğal gaz, fuel oiller, yağlama yağları, diferansiyel yağı, baz yağı, jet yakıtı ve motorin gibi petrol ve yağ ürünleri ile B cetvelinde ise; benzol, solvent, vernik, pentan, eter, inceltici ve benzeri ürünler bulunmaktadır.

Uygulamada çevre ile ilgili vergilerden biri olan ÖTV'nin daha çok fiskal(mali) amacından yararlanılmakta olduğu durumu göze çarpmaktadır. Buna karşılık ÖTV düzenlemesindeki değişikliklerin, tüketici tercihleri üzerinde büyük oranda etkili olabildiği bilinmektedir. Nitekim ülkemizde hurda araçların yerine yeni araç satın alımlarında ÖTV indirimi getirildiğinde, ilgili piyasanın canlandığı, piyasadan hurda araçların toplanarak çevreye zararlarının önlendiği görülmüştür. Dolayısıyla da hurda araçlar yerine yeni araçların trafiğe girmesi yararlı sonuçlar doğurmuştur. Ancak bu vergi indiriminde gerekli denetimin yapılmamış olması nedeniyle galerilerin hurda araçları piyasadan toplayıp, hatırlı müşterilerinin araba satın alımlarında yeni araçların ÖTV'lerinden düşmeleri nedeniyle hurda arabasını iade edenlerle, indirimden yararlanıp yeni araç alan şahıslar aynı kişiler olmalı iken farklılaşmışlardır.

### 3) Çevre Vergilerinin Toplam Vergi Gelirleri ve GSYİH İçindeki Payı

Tablo : 2'ye göre; Türkiye'de çevre ile ilgili vergilerin gayri safi yurt içi hasıla içindeki payı 1994'te %1,2 iken, 2000 senesinde bu oran % 2,4'e, 2007'de ise % 3,6 oranına erişmiştir. Tablo : 3'e göre ise Türkiye'de çevre ile ilgili vergilerin toplam vergi gelirleri içindeki payı 1994'te %6,5'e, 2007'de ise bu oran % 15'e ulaşmıştır. Ancak bu oranın hesabında çevre ile ilgili özel tüketim vergilerinin de dahil edildiği düşünülmektedir.

Bu doğrultuda Türkiye'de çevre vergilerinin GSYİH içindeki payının 1994-2007 yılları arasında artan bir seyir izlediği söylenebilir. Ancak bu durumdan Türkiye'de çevre hizmetlerine ayrılan payda artış olduğu çıkarımında bulunulması yanıltıcı olacaktır. Bunun nedeni ülkemizde alınan çevre vergilerinin büyük çoğunluğunun gelirlerinin genel bütçeye aktarılmasıdır. Buna karşılık çevre hizmetlerine yeteri kadar kaynak aktarılamamaktadır. Çevre vergilerinin Türkiye'deki toplam vergi gelirleri içindeki payı ile Türkiye OECD içinde çevre vergisi gelirlerinde en yüksek artış sağlayan ülkelerden birisi olmuştur(Yıldız, 2006:117-118).



#### 4) Yabancı Ülkelerdeki ve Türkiye'deki Çevre Vergileri Uygulamasının Kıyaslanması

Ülkemizde ve yabancı ülkelerdeki çevre vergisi uygulamaları; çevre vergisi türleri, çevre vergilerinin gayri safi yurt içi hasıla (GSYİH)'daki payları, toplam vergi gelirleri içindeki payları ve çevre vergilerinin uygulama bakımından çeşitli ülkelerdeki fiili durumları karşılaştırmalı olarak incelenecektir.

**Tablo:1**

##### Bazı Yabancı Ülkelerde Çevre Vergileri ve Harçları

NOx (Azot bileşenleri vergisi)	İsveç	İspanya Galiçya Bölgesi	Fransa
Water Abstraction Charges (Su Tüketim Bedeli vergisi)	Hollanda	Danimarka	
Waste Water(ATık Su)	Danimarka	Hollanda	Almanya
Pesticides Tax (Tarım İlacı Kullanımını Sınırlandıran Vergi)	İsveç	Danimarka	Belçika
Fertiliser Tax Charges (Gübre Vergileri ve Harçları)	Hollanda	Finlandiya	İsveç ve Avusturya
Landfill tax (Düzenli Depolama Vergisi)	Fransa	İngiltere	Avusturya
Aggregates tax (Yapım-inşaa vergisi)	Danimarka	Belçika (Flanders)	İngiltere
Disposable Containers (dönüştürülebilir konteynırlar)	Finlandiya	Danimarka	İsveç
Batteries(Bateriler)	İtalya	Belçika	Macaristan

Kaynak: (EC, 2001: 6).

##### a) Çevre Vergilerinin Türleri Bakımından Kıyaslanması

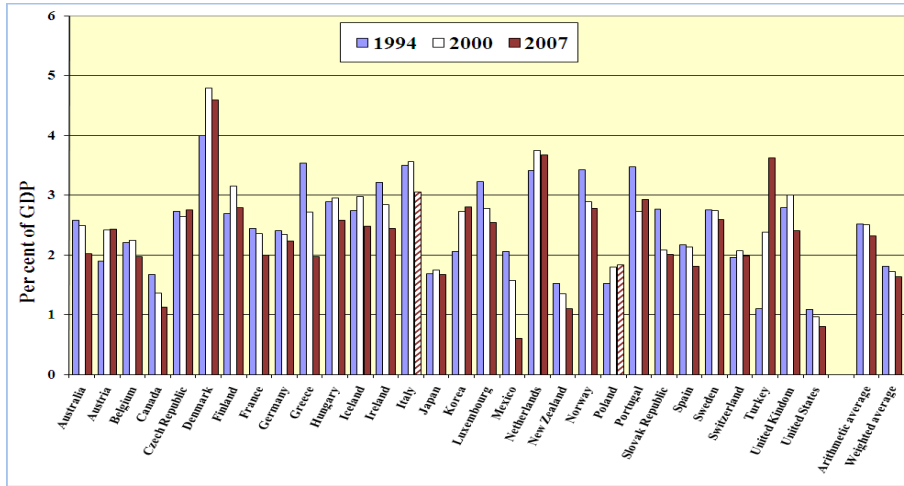
AB ve OECD ülkelerinde vergi sistemlerine dahil edilen çevre vergileri, üzerine konuldukları mal ya da hizmetin maliyetini artırarak üretici ya da tüketici birimleri çevreye zararlı faaliyetlerde bulunmamaya sevk etmeyi hedeflemişlerdir. Ülkemizde ise; çevre temizlik vergisi dışında bu amaçları gerçekleştirmek amacı ile konulmuş bir vergiden söz etmek güçtür(Ferhatoğlu, 2003:3).

AB ülkelerinde çevre vergileri türleri ülkemizdekine kıyasla çok daha fazla miktarda ve çeşittir. Tablo1'den görüleceği üzere, bu vergi türleri arasında; azot bileşenleri vergisi, su tüketim bedeli vergisi, atık su, tarım ilacı kullanımını sınırlandıran vergi, gübre vergileri ve harçları, düzenli

depolama vergisi, yapım-inşaa vergisi, dönüştülebilir konteynırlar ve bateriler gibi pek çok vergi türü yer almaktadır. Ülkemizde ise çevre vergileri olarak yalnızca çevre ve temizlik vergisi ile çeşitli enerji ürünleri üzerinden alınan ÖTV bulunmaktadır. Gelişmiş ülkelerdeki çeşitli türdeki çevre vergileri uygulamasının olumlu yanı; çevrenin korunmasında çevre vergilerinin çeşitliliğinin çevreye olan duyarlılığı doğrudan artıracak etkili bir araç olması bakımından savunulurken, çok sayıda farklı türde uygulanacak çevre vergisi ile vergi sistemlerinin karmaşıklaşması noktasında eleştirilebilecektir.

### b) Çevre Vergilerinin GSYİH İçindeki Payı ve Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı Bakımından Kıyaslanması

1 no.lu şekilde çevre ile ilgili vergilerin toplam aritmetik ve ağırlıklandırılmış ortalamasının 1994 ve 2006 yılları arasındaki değişimine yer verilmektedir. Buna göre; çevre ile ilgili vergiler, gayri safi yurt içi hasılanın bir oranı olarak hesaplandığında sözü edilen bu vergilerin OECD ülkelerinde 1996-2007 yılları arasında ortalama olarak düştüğü görülmektedir. Daha ileri aşamadaki analizler bu düşüşün petrol ürünlerinin kullanımının gayri safi yurt içi hasıladaki payındaki düşüşü ile ilişkilendirilmiştir (OECD, 2010).



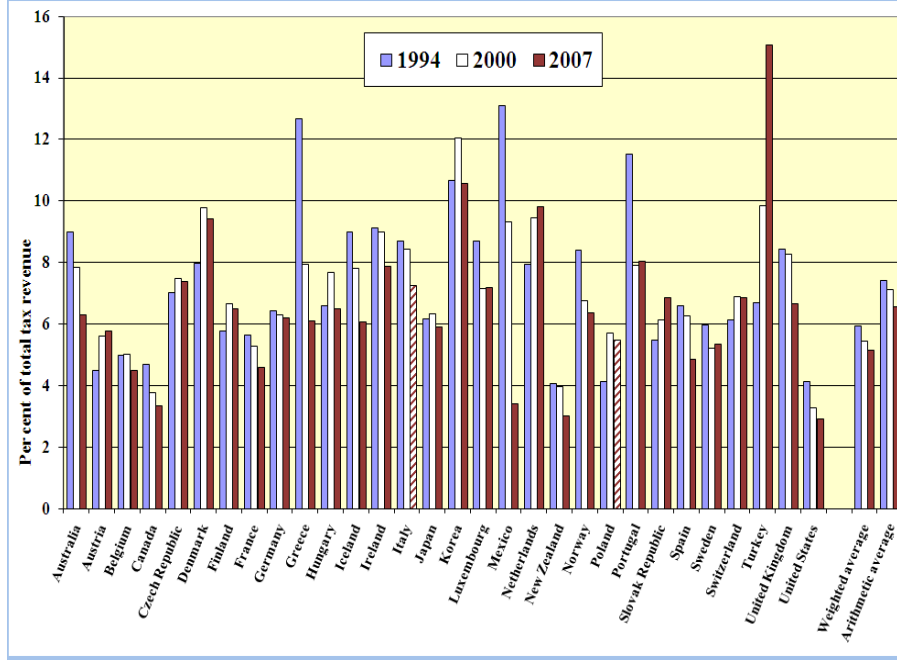
Kaynak: OECD, <http://www2.oecd.org/econinst/queries/index.htm>, harçlar ve idari para cezalarını içermemektedir.

Şekil:1

Çevre İle İlgili Vergi Gelirlerinin GSYİH'daki Payı(%)

OECD verilerine göre 1994-2006 çevre ile ilgili vergilerin gayri safi yurt içi hasıla içindeki payı Danimarka'da % 4,5 - 5'ten, Amerika Birleşik Devletleri'nde % 1'e değişiklik göstermektedir. Çevre vergisinin tüm OECD ülkelerindeki ortalaması ise %2'den biraz azdır. Yalnızca 30 OECD ülkesinin dahil edildiği bir ağırlıklandırılmamış ortalama, çevre ile ilgili vergilerin GSYİH'daki payı % 2,5 olarak ölçümlenmiştir. Pek çok ülkede bu oran 2006'da oldukça az oranda düşmesine rağmen, belirtilen periyotta oldukça sabit kalmıştır. Çevre vergilerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı ise ağırlıklandırılmamış ortalama % 7 civarında iken, ortalama olarak ise % 6'dan biraz düşük değerde gerçekleşmiştir. Ancak bu ölçümlerde dikkat edilmesi gereken unsur; yol ve park harçları hariç tutularak hesaplamının yapılmış olmasıdır (Sandmo, 6).

Ancak sonuçta; çevre vergileri AB-15 ülkelerinde azalırken, yeni katılan üye ülkelerde artmaktadır. Gayrisafi yurt içi hasıladaki yüzdesine göre çevre vergi gelirleri ağırlıklandırılmış ortalama 1999 yılından itibaren özellikle Avrupa'da düşerken, bu eğilim 2007'de de sürmüştür. Eşit gelirler eşit vergi oranları anlamına gelmemektedir. Enerji yoğunluğu yüksek ülkeler, vergi oranları daha düşük olmasına rağmen, aynı gelir düzeyini gösterebilirler(EC, 2009). AB'de çevre vergilerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı 2004-2005 yıllarında azalırken, 200'da6 % 6,4 seviyesine ulaşmıştır. Şekil1'e göre; 2006'da çevre vergilerinin payı Danimarka'da, Malta'da ve Hollanda'da %10'dan fazla, Belçika, İspanya, Fransa, İsveç ve Avusturya'da % 6'dan daha azdır. 1995-2006 arasında çoğu üye ülkede Avusturya, Bulgaristan, Danimarka, Estonya, Latviya, Almanya, Polonya ve Hollanda'da işgücünün vergilendirilmesinden çevrenin vergilendirilmesine doğru yönelilmiştir. Kıbrıs, Malta, Romanya, Portekiz ve İngiltere gibi bazı üye ülkelerde işgücü vergileri aynı seviyede tutulurken, çevre vergilerinin payında düşüş olmuştur. Belçika, İsveç ve Finlandiya'da ise çevre vergilerinin payı sabitken, işgücü vergilerinin payı azalmıştır. Slovenya'da ise çevre vergilerinin payı artarken, işgücü vergilerinin payı sabit kalmıştır (Environment Policy Review, 2008, 55-56).



Kaynak: OECD, OECD Database.

Şekil: 2

### Çevre İle İlgili Vergi Gelirlerinin Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı

Şekil: 2'ye göre; Avrupa Birliği-27 ülkelerinde çevre vergilerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı ağırlıklandırılmış ortalama 2007 yılında % 6,2, gayri safi yurt içi hasıladaki payı ise % 2,5'tir. Örneğin; 1980 yılında çevre ile ilgili vergilerin gayri safi yurt içi hasıladaki payı olan % 0,5 oranı ile karşılaştırıldığında çevre ile ilgili vergilerin toplam vergi gelirlerindeki payının yükseldiği görülmektedir.

1990-1994 yılları arasında enerji vergilerinin ortalamasındaki artış AB-15'deki çevre ile ilgili vergi gelirlerinin oranındaki artışın temel nedenini oluşturmuştur. AB'ye yeni üye ülkelerin, AB'ye giriş sürecinde AB'de uygulanan enerji vergileri ile ilgili kurallara uyumluluk düzeylerinde artış gerçekleşmesi dolayısıyla 1999 yılında çevre ile ilgili vergilerin hem gayri safi yurt içi hasıladaki payı hem de toplam vergi gelirleri içindeki payı %0,3 ve %0,8 oranlarında yükselmiştir. Nitekim Şekil 1 ve Şekil 2 incelenecek olursa; Danimarka, Estonya, Latviya, Hollanda, Avusturya, Polonya ve

Slovakya gibi AB üyesi ülkelerde çevre vergilerinin toplam vergi gelirleri içindeki payının 1995'ten bu yana yükseldiği görülecektir. Bu ülkelerin çoğunda kişisel gelir vergisinde vergi indirimleri sağlamaya ilişkin vergilendirmenin gerçekleştirilmesine yönelik yeşil vergi reformları uygulanmıştır. Buna rağmen çevre vergileri gelirlerinin gayri safi yurt içi hasıladaki payının düşmesinin anlaşılabilmesi ancak bu vergilerin her bir fiziksel tüketim sonucunda alınan ve genellikle belirli dönemlere sabitlenmiş olmaları ile mümkündür(EUROSTAT, 2009, 112-115).

### **c) Çevre Vergilerinin Fiilen Uygulanması Bakımından Kıyaslanması**

Ülkemizde de diğer ülkelerde de çevre vergileri arasında ağırlıklı olarak enerji vergilerinin uygulanmakta olduğu görülmektedir. Ancak enerji vergilerinden birisi olan karbondioksit vergisi henüz ülkemizde uygulanmamaktadır. Kirlilik vergilerinden su tüketim bedeli üzerinden alınan vergi ve atık su ile ilgili vergilerin AB ülkelerinden Danimarka, Hollanda ve yalnızca atık su vergisinin, Danimarka, Hollanda ve Almanya gibi ülkelerde uygulanmakta olduğu görülmektedir. Ülkemizde ise çevre ve temizlik vergisi kapsamında konutların su tüketim miktarlarının metre küp başına hesaplanırken, binaların çevre ve temizlik vergisi ise bina gruplarının büyükşehir belediye sınırlarında olup olmamalarına göre belirlenmiş farklı tarifeler üzerinden vergilendirilir. 5393 sayılı Belediyeler Kanunu'nun 15. maddesine göre belediyeler; katı atıkların toplanması, ortadan kaldırılması, taşınması, ayrıştırılması, geri kazanımı, ortadan kaldırılması ve depolanması ile ilgili bütün hizmetleri yapmak ve yaptırmak yetkisi ve imtiyazına sahiptirler. Belediyelerin çevre ile ilgili görevlerini yerine getirirken başvurdukları mali kaynaklar ise 5393 sayılı Kanun'un 59. Maddesine göre; belediyelerin yerel kaynaklarından elde edilen öz gelirleri, transfer niteliğini taşıyan gelirler ve belediyelerin bankacılık sektörü ile mali piyasadan aldığı kredilerdir. 2464 sayılı Kanun'da düzenlenen belediye gelirleri içinde çevreye yönelik bir kaynak ise katılma payıdır. Bu paylardan ilki; kanalizasyon harcamalarına katılma payıdır. Yeni kanalizasyon tesisi yapılması ya da mevcut tesislerin sıhhi ve fenni şartlara göre ıslah edilmesi halinde bu durumdan yararlanan gayri menkullerin sahipleri kanalizasyon harcamalarına katılma payını öderler. İkinci katılma payı ise; su tesisleri harcamalarına katılma payıdır.

Çevre ile ilgili vergilerden motorlu taşıtlar vergisinin gelişmiş ülkelerdeki uygulaması ile ülkemizdeki uygulaması karşılaştırıldığında ise;

birçok Avrupa ülkesinde motorlu taşıtların vergilendirilmesinin motorlu taşıtların emisyon özelliklerinin göz önüne alınarak düzenlendiği görülmektedir. Daha çok hava kirliliğine neden olan motorlu taşıtlar daha fazla vergiye tabi tutulmaktadırlar. Türkiye'de ise motorlu taşıt vergileri arabanın ağırlığı, silindir hacmi ve yaşını yansıtabilecek şekilde uygulanırken, 2002'deki yasal düzenleme ile motorlu taşıtlar sadece silindir hacmine ve yaşlarına göre vergilendirilmeye başlanmıştır. Bu uygulamaya göre araçların yaşı arttıkça, vergileri düşmektedir. Ancak eski araçlar sahip oldukları eski teknoloji sonucunda daha fazla çevre ve/veya hava kirliliğine yol açtıklarından, daha fazla vergiye tabi tutulmalıdırlar. Fakat bu konuda çekinilen noktanın Kyoto Protokolünün gerekleri kaynaklı olduğu düşünülmektedir. Ülkemizin ilerleyen yıllarda bu protokolü tanıması beklenilmesine rağmen, bu gün itibariyle Türkiye henüz Kyoto Protokolünü kabul etmemiştir.

Bunun nedeni; piyasa ekonomisine geçişte ülkelerin emisyonlarında azalma görülmesine rağmen, genellikle gelişmekte olan ülkelerin emisyonlarının arttığı bilinmesidir. Gelişmekte olan ülkemizde de artan nüfus, gelişen sanayi ve buna bağlı olarak artan enerji talebi ile sera gazı emisyonunda artış olmuştur. Bu sürecin ilerde de süreceği düşünüldüğünden (Eroğlu, 2008, 27). ülkemizin gelişmiş ülkeler gibi işlem görüp, sanayileşme ivmesinin azalması, kalkınma hızının düşmesinin (Anonim, 2008, 39). önüne geçilmesi için Kyoto Protokolünün gelişim süreci tamamlanana dek kabul edilmemesi çevrenin zararına olsa da, ülke yararına olacaktır.

#### **d) Çevrenin Korunmasına Yönelik Vergi Teşviklerinin Kıyaslanması**

Ülkemizde melez araçlara yönelik herhangi bir vergi indirimi bulunmazken, gelişmiş ülkelerin çoğunda bu tür vergi teşviklerinden yararlanılmaktadır. Avusturya'da alternatif yakıtlı melez araçlar 1 Temmuz 2008 ile 31 Ağustos 2012 tarihleri arasında maksimum 500 Euro'luk vergi indiriminden faydalanabileceklerdir. Elektrikli araçlar, yakıt tüketim vergisinden ve aylık motorlu taşıt vergisinden muaftır. Kıbrıs'ta elektrikli araçların satın alımında 700 Euro'luk bir bağış vardır. (Ancak her kişi ya da kurum maksimum 7 araba alabilir.) Hollanda'da A düzeyindeki melez araçlar özel kirlilik vergisinden 6.400 Euro'luk vergi indirimine tabidirler. B düzeyindeki melez araçlar 3.200 Euro vergi indirimine tabidirler. Portekiz'de elektrikli araçlar karbon vergisinden tamamen muaftır. Melez araçlar ise özel kirlilik vergisinden % 50 oranında muaftır. Özel kirlilik vergisi araçların kükürtdioksit emisyonuna ve motor kapasitesine

dayanmaktadır. Romanya'da elektrikli ve melez araçlar özel kirlilik vergisinden muaftırlar. Bu vergi; aracın CO2 emisyonuna, silindir hacmine ve AB emisyon standartlarına göre uygulanmaktadır. Çek Cumhuriyeti'nde elektrikli, melez araçlar yol vergisinden muaftırlar. Yunanistan'da elektrikli ve melez araçlar vergiye tabi tutulmamaktadır. İrlanda'da elektrikli ve melez araçlar; özel kirlilik vergisinden 2.500 Euro indirim imkanı elde etmektedirler (ACEA, 2009:1-2).

## **VI) ÖNERİLER**

Çevrenin vergilendirilmesinde; doğrudan yabancı sermaye çeken ülkelerin yerel firmalarının, yatırımcı firmalardan daha küçük ölçekli firmalar oldukları unutulmamalıdır. Bu nedenle yatırımcı firmaların yaratacağı çevre kirliliği, yerel firmalara oranla çok daha fazla miktarda gerçekleşmektedir(Gençer, Gerşil, 49, 61). Buradan hareketle gelişmiş ülkelerin, gelişmekte olan ülkelerde kurulan teknoloji geliştirme bölgelerindeki faaliyetleri denetlenerek, buralardaki doğrudan yabancı sermaye yatırımlarının faaliyetlerinin çevreye verebilecek zararlarının tahmini için çeşitli çevre maliyet tespit yöntemleri geliştirilmelidir. Bu bölgelerdeki faaliyetlere verilecek vergi teşvikleri ilgili çevre maliyet tespitleri doğrultusunda farklılaştırılmalıdır. Bu önerinin gerçekleştirilme gücü, çevre maliyetlerine ilişkin verilerin temininin gücü ve dolayısı ile çevre maliyetlerinin muhasebesinin gücünden kaynaklansa da, bu konuda çalışmalar yapılmalıdır. Nitekim; gelişmiş ülkelerin eskimiş teknolojilerini pazarladıkları ve yeni teknolojileri üretirken çevremizi kirleterek ülkelerini korudukları ve ülkemizi bir nevi“teknolojik çöplükleri” olarak kullanımlarının önüne geçilmelidir.

Çevre vergileri bir başka yönü ile ele alındığında çevre; global mallar arasında sayılmaktadır. Uluslar arası sorunlar arasında yer alan çevre kirliliği sorunu ise(ORTAÇ, 2004, 62) çevrenin bu niteliği dolayısıyla çevre vergileri ile ilgili uygulamaların, hem ulusal hem de uluslar arası perspektifte değerlendirilmesini gerekli kılmaktadır. Bu bağlamda Hükümetlerin çevre vergileri ile ilgili farklı uygulamaları, ilgili ülkenin diğer politikalarını tamamlayıcı fonksiyona ve uluslar arası standartlara uygun şekilde dizayn edilmelidir. Örneğin; ülke içindeki firmaların çevre vergileri nedeniyle maliyetlerinin artması ve uluslararası düzeyde belirlenen çevreyi koruma standartlarının ülkeler üstü birliklerce kabulü ve denetiminin sağlanamamış olması durumunda; çevre vergisi uygulayan ülkelerin, uygulamayan ülkelere göre rekabet etme güçleri azalacaktır. Bu nedenle çevre ile ilgili vergi vb. uygulamalar, ulusal boyutta ülkenin diğer politikalarına uygun ve ülkelerin uluslar arası boyutta belirlemiş oldukları çevre politikalarına uygun şekilde

düzenlenmelidir. Örneğin, ülkenin ulusal boyutta çevreyi en çok kirleten yakıt türlerinden birisi olan kömür kullanımını yaygınlaştırması ile cep telefonları vb. teknolojik ürünler üzerine konulacak yeni çevre vergilerinin getirilmesine ilişkin politikalar bağdaşmayacaktır. Bu nedenle ulusal politikalarda da paralellik sağlanmasına özen gösterilmelidir. Uluslar arası çevre politikalarının tespitinde ise; hem gelişmiş ve hem de gelişmekte olan ülkelerin rekabet güçlerinin ayrı ayrı dikkate alındığı politikalar aracılığıyla, uluslar arası standartların belirlenmesi ve ülkelerin bu şekilde yönlendirilmesine çaba gösterilmeli, ülkeler arasında farklı rant imkanları doğuracak ikircikli uygulamalardan uzak, adil ve politik olarak kabul edilebilir çözümler üretilmelidir.

Çevreye dost ürünlerin üretimi bağlamında da çevre vergileri değerlendirilebilir. Bu gün itibariyle otomotiv üreticileri günden güne azalan petrol rezervleri ve artan petrol fiyatlarını dikkate alarak, çevreye daha az zararlı elektrikle çalışan (hybrid/melez) araçlara ve hidrojenle çalışan araçlara yönelmeye başlamışlardır. Seri üretimine 2000’de başlanılan melez araçlarda benzinle/motorinle çalışan motorun yanında şarj olması gereken elektrik motoru da yer almaktadır. Bu sistem sayesinde tüketilen yakıt ve egzost salınımı düşse de, yüksek maliyetli bir teknoloji olması, sınırlı hareket mesafesi tanınması, akülerin ağırlığı ve şarjının uzun zaman dilimi gerektirmesi nedeniyle pek tercih edilmemektedir. Hidrojen ile çalışan araçlar ise hidrojenin hava ile yakılması sonucunda yalnızca su buharı çıktığından çevreye dosturlar. Ancak hidrojenin araçlarda kullanımını engelleyen sorunlar; hidrojenin araçlarda depolanması, ağırlık, soğuğa dayanıksızlık ve oluşturduğu potansiyel tehlikeler olarak sıralanabilir. Ancak ilerleyen dönemde bor bileşiklerinin hidrojen taşıma kapasitesi nedeniyle tercih edilebileceği ve ülkemizde bor rezervinin bolluğu değerlendirildiğinde hidrojenle çalışan otomobil sayısının artmasının da bor ihtiyacını artıracak olması ülkemiz açısından yararlı olacaktır(ASLIHAK, 2008: 63-64).

Çevre vergileri ile ilgili diğer bir öneri ise; çevre vergilerinin merkezi ve yerel idare arasındaki paylaşımı ve etkin kullanımı noktasında bir değerlendirme yapılarak belirtilebilir. Şöyle ki ülkemizde yerel yönetimlerin mali kaynak açısından çoğunlukla merkezi yönetime bağlı kaldıkları öz kaynaklarının ise giderlerini karşılamaya yetmediği görülmektedir. Örneğin ülkemizde; belediyeler kendi öz kaynakları ile finansmanlarının ancak %50’sini karşılayabilmektedirler (Bülbül, 2001:94). Bunun yanı sıra; Maliye Bakanlığı’nın Kamu hesaplar bülteninde belediyelerin gelirlerine ilişkin mali istatistiklerindeki verilere göre; belediyelerin gelirleri; vergi gelirleri, teşebbüs ve mülkiyet gelirleri, alınan bağış ve yardımlar ile özel gelirler, faizler, paylar ve cezalar, sermaye gelirleri, alacaklardan tahsilatlar gibi



kalemler altında belirtilmektedir. Bu gelir kaynaklarından belediyelerin toplam vergi gelirlerinin belediyelerin toplam gelirleri içindeki payı hesaplandığında %10 oranına ulaşılmaktadır. Ancak bu oranın; haberleşme vergileri, ilan ve reklam vergileri, eğlence vergisi, çevre ve temizlik vergisi gibi vergilerin toplamının belediyelerin toplam gelirleri içindeki payını ifade ettiği belirtilmelidir. Dolayısıyla çevre ve temizlik vergi gelirlerinin belediyelerin toplam vergi gelirleri içinde oldukça sınırlı bir oranda kalmakta olduğu takdir edilebilecektir. Belediyelerin gelir kaynaklarından en önemlisi olan öz gelirlerinin yanında merkezi idare tarafından belediyelere verilen transfer niteliğindeki yardım ve ödenekler ise, merkezi idarenin takdirine bağlı olarak yapılmaktadır. Ancak belediyelerin mali yapılarını güçlendirme amacına yönelik bu yardımlar yeterli düzeyde değildir. Çevre vergilerinden elde edilen gelirler, çevre için oluşturulacak fonlara aktarılırsa ya da Hazine'den Belediyelere mali yardımlar şeklindeki kaynak transferlerinde çevrenin korunmasına daha fazla oranda pay ayrılırsa, söz konusu kaynak sıkıntısı ile belli oranda baş edilebilecektir. Bunun yanında ülkeler tarafından getirilmekte olan yeni çevre vergilerine kamuoyunun tepkisinin azaltılmasında, bu vergilerden elde edilen hasılatın çevrenin korunmasının finansmanında kullanılması yardımcı fonksiyon görecektir. Nitekim Çevre Kanunu'nun 9. Maddesinin (j) bendindeki; "Çevre ile ilgili olarak toplanan her türlü kaynak ve gelir, tahsisi mahiyette olup, öncelikle çevrenin korunması, geliştirilmesi, ıslahı ve kirliliğin önlenmesi için kullanılır" hükmüne göre de; bütçe uygulamalarımızda her ne kadar adem-i tahsis ilkesine yer verilse de, çevrenin korunmasında tahsis ilkesinin uygulanmasının yerinde olacağı düşünülmektedir.

Bu açıdan çevre vergilerinde yönlendirici unsur, mükellefin davranışlarına göre vergi miktarının değişebilmesini gerektirmektedir. Dolayısıyla ödenecek verginin miktarı binanın sınıfına göre değişmekte, mükelleflerin davranışlarına göre değişmemektedir. Bu nedenle mükelleflerin katı atıklarını azaltmaları ya da artırmaları durumunda vergi miktarları değişmemektedir(Yıldız, a.g.m:113).Bu yüzden de ilgili vergi yönlendirici olma niteliğini taşımamaktadır. Gelişmiş ülkelerde ise çevre vergilerinin istihdam üzerindeki vergilerin yükünün düşürülmesi gibi mali olmayan amaçlara sevk edilmesine rağmen, elde edilen gelirlerin belirtilen ülkelerde de doğrudan çevrenin korunmasına yeterince kanalize edilmediği görülmektedir. Çevre vergilerinin vergilendirme ile extra fiskal amaçların yerine getirilmesine ilişkin eleştirilebilecek bir diğer yönü ise; uygulamada katı atık ve su bedellerinin vergilendirilmesinde, ilgili iş yeri binalarının hangi dereceye tabi olacaklarının belediye meclislerine bırakılmış olmasıdır.

Çünkü bu meclislerin çoğunlukla bölgeler arası farklılıkları dikkate almaksızın binaları derecelendirdikleri görülmektedir. Kimi belediyeler bu dereceleri metrekaşe, kimileri sokak, kimileri mahalle esasına göre belirlerler. Bu yüzden bu konuya ilişkin vergi oranlarının dağılımında adalet ilkesine uygunluk sağlanamayabilmektedir (İKV, 1998, 83).

Çevre vergilerinin kurşunlu ve kurşunsuz benzinli araçları ya da benzinle mazot arasında ikame edici düzeyde vergilendirmenin hükümetlerce tercihinde ise; özellikle Avrupa ülkelerinde kurşunsuz benzinin kurşunlu benzine tercih edildiği çünkü kurşunsuz benzine daha düşük vergi uygulandığı görülmektedir. Benzer şekilde düşük sülfür(kükürt) içeren benzin ve motorin(mazot) daha düşük vergilendirilmektedir (Öktem: 2007). Ancak değerlendirmeye alınması gereken bir başka unsur ise; dizel(motorinli)araçların karbondioksit emisyonunun düşmesine katkılarına rağmen, nitrojen bileşikleri emisyonu salınımı ile ozon ve asit yağmurlarına neden olarak bitkilere zararlı etkileri ile bitkilerin atmosferdeki karbondioksiti düzenleyici etkilerini azaltmalarıdır ki bu durum insan sağlığını olumsuz yönde etkilemektedir. Dizel araçlar egzost ile etrafa zararlı dizel parçacıklarını saçmaktadır. Ancak günümüzde pek çok dizel araç toplayıcı bir filtreye sahip olduğundan, bu sorun çözülebilmiştir(BBC, 2008).

## **SONUÇ**

Çevre vergilerinin teoride fiskal (mali) amaçlı vergiler olmalarından çok mali olmayan amaçları gerçekleştirmek için getirilmiş vergiler olduklarına yer verilmesine rağmen, uygulamada pek çok ülkede özellikle de Türkiye'de mali amaçlar gözetilerek uygulandıkları görülmektedir. Bu duruma çözüm olarak çevre ile ilgili yapılacak olan vergilendirmede; çevreye daha az zararlı üretim faaliyetlerinde bulunmak amacıyla yapılan yatırımlar için gerçekleştirilen harcamaların gider yazılabilmesi, amortisman konusunda teşvikler ve vergi indirimleri, çevreye zararlı ürünler ve faaliyetlerin vergilendirilmesindeki oranların yükseltilmesi gibi uygulamalardan yararlanılabilir. Bununla birlikte geri kazanımının(geri dönüşümün) teşviki açısından atıkların ayrı ayrı biriktirilmesi ve toplanmasının temel esasları belirlenmeli ve bu uygulamanın gerek evler gerek işyerleri bakımından uygulanırılığı denetlenmeli ve uygulanmaması durumunda çeşitli harçlardan yararlanılarak, çevreye verilen zararın tazmini yoluna gidilmelidir. Çevreye verilen zararın sonuçta atıkların geri dönüştürülememesi ile yeryüzündeki biyolojik çeşitliliği zamanla indirgeyeceği, küresel ısınma sonucu kuraklaşan ya da aşırı yağış alan ya da buzullarını kaybeden kutuplara sahip bir dünyada bitki örtüsünün doğal koşullardan yeterince olumsuz yönde etkilenmekte olduğu göz ardı edilmemelidir. Bu doğal etkileşimler sonucunda bitkisel ve hayvansal gıdaların miktarındaki düşüşün dünya popülasyonunun ihtiyaçlarını karşılamaya yetmeyeceği bir manzaranın bizlere günümüzde bilimkurgu filmi gibi görünmesine rağmen, gün geçtikçe yakınlaşması durumu tehditkardır. Konu insan sağlığı yönü ile değerlendirildiğinde ileri teknoloji ürünlerinin insan sağlığına daha az zararlı üretimlerini teşvik edecek yapıda olduklarından daha düşük oranda vergilendirmeleri önerilmektedir. Bununla birlikte dayanıklı ev aletlerinden, motorlu taşıtlara kadar çevreye verilen zarara göre kademeli olarak ürünlerin vergi farklılaştırması yoluyla teşviki de sağlanabileceği gibi kimi sektörlerin, diğer bazı sektörlerle göre vergi farklılaştırılması ile teşviki yöntemi de tercih edilebilir. Nitekim pek çok dayanıklı ev aletinin yaydıkları elektromanyetik dalgaların(radyasyonun) dahi insan vücuduna zararları tartışılmaktadır. Bu doğrultuda çevrenin vergilendirilmesinde ürüne bağlı ya da sektöre bağlı vergi farklılaştırmaları hem çevrenin korunması hem de insan sağlığının korunmasının yanında, yeni teknolojileri içeren ürünlerin üretimine ilişkin sektörlerin gelişimi ve bu sektörlerde istihdam sağlanması ve bu alanların ülke kalkınmasına katkılarının bir finansal kaldıraç fonksiyonu üstlenmesi zinciri dikkate değerdir.

Çevre vergilerinin ülkemizdeki uygulamasına yönelik diğer bir çözüm önerisi ise şöyledir. Çevre ile ilgili vergilerden motorlu taşıtlar vergisinin gelişmiş ülkelerdeki uygulaması ile ülkemizdeki uygulaması karşılaştırıldığında çevrenin vergilendirilmesinde ülkemizde motorlu taşıtların emisyon özelliklerinin hesaba katılmadığı görülmektedir. Motorlu araçların emisyonlarının çevreye zararları düşünüldüğünde; çevre vergisinin hesaplanmasına dahil edilmelerinin yerinde bir uygulama olacağı düşünülmektedir. Ancak motorlu taşıtların emisyon miktarı dikkate alınarak gerçekleştirilecek bir çevre vergisi; tersine artan oranlı vergilendirme etkisi aracılığıyla (ülkemizde gelir düzeyi düşük kesimin ağırlıklı olarak eski teknoloji araç sahiplikleri nedeniyle) vergi yükünün düşük kesim üzerinde kalmasına ve gelir dağılımının bozulmasına yol açabileceğinden ötürü getirilmek istenilmemektedir. Oysa ki asıl dikkat edilmesi gereken konu; motorlu taşıtlara ilişkin çevre vergilerinin gelişmiş ülkelerdeki uygulaması incelendiğinde, melez araçlara uygulanan vergi teşviklerinin ileri teknolojiye sahip araçların fiyatları yüksek olsa da, vergi indirimlerinin tüketici taleplerini dengeleyici etkisi ile tüketicilerin bu tür araçları yüksek oranda talep etmelerine neden olmaktadır. Ülkemizde ise; bu tür teknolojiye sahip araçların çok yüksek fiyatlarda olmaları ve bu araçlara yönelik vergi indiriminin bulunmaması dolayısıyla galerilere getirtirme miktarları ve tercih edilme düzeyleri çok düşüktür. Dolayısıyla melez araçlarda vergi indirimi uygulamasının ülkemizde de tercih edilmesi; insan sağlığının, karayollarımızın ve çevrenin yararına olacaktır.

### **KAYNAKÇA**

- ACEA(2009), "Overview Of Tax Incentives For Electric Vehicles in The EU", [http://www.acea.be/images/uploads/files/20091014\\_EV\\_incentives.pdf](http://www.acea.be/images/uploads/files/20091014_EV_incentives.pdf)(20.03.2010).
- AĞBAL N.(2001) Çevrenin Korunması ve Çevre Vergileri-I, *E-Yaklaşım*, Sayı 105, <http://www.yaklasim.com.tr>(23.03.2010).
- AKTAN Can(2003), "Yeni Ekonominin Özellikleri", <http://www.canaktan.org/yeni-trendler/yeni-ekonomi/ozellikleri.htm>(26.04.2010).
- ANONİM(2008), Kyoto Protokolüne Katılım Türkiye'nin Sanayileşmesini Frenlememeli", *İşveren Dergisi*, Temmuz, ss.38-39.
- ANONİM, "Benefits of Buying A Hybrid Car in Europe"(2009), <http://www.wall-street.ro/articol/English-Version/69515/Benefits-of-buying-a-hybrid-car-in-Europe.htm>(24.04.2010).
- ASLIHAK Alper(2008), "Melez Araçlar ve Hidrojenle Çalışan Araçlar İçin Vergi Teşvikleri", *Vergi Sorunları*, Sayı 241, Ekim, s.63-64.
- BBC(2008), "Switching To A Diesel Car", <http://www.bbc.co.uk/bloom/actions/diesels.cars.shtml>(25.04.2010).
- BOVENBERG A. L.(1999), "Green Tax Reform" and the Double Dividend: an Updated Reader's Guide", *International Tax and Public Finance*, <http://www.springerlink.com/content/qk37243t05622042/fulltext.pdf?page=12>, (23.04.2010), pp.157-183
- BÜLBÜL Duran(2001), "Yerel Yönetimlerde Mali Yapı, TODAİE, Yerel Yönetimler Merkezi Rapor, [http://www.yerelnet.org.tr/mali\\_yapi/rapor\\_01.pdf](http://www.yerelnet.org.tr/mali_yapi/rapor_01.pdf), Ankara, ss.134-135.
- CARRARO, C., GALEOTTI, M. and GALLO, M.(1996), "Environmental Taxation and Unemployment: Some Evidence on the 'Double Dividend Hypothesis' in Europe", *Journal of Public Economics* Volume 62, Issues 1-2, October, pp. 141-181.
- DEĞİRMENDERELİ, Ali(2000), "Çeşitli Ülkelerde Uygulanan Ekolojik Vergiler", *Mevzuat Dergisi*, Eylül, sayı 33, <http://www.mevzuatdergisi.com/2000/09a/01.htm> (22.02.2010).
- EKİNS Paul(2009), European Environmental Taxes and Charges: Recent Experience, Issues and Trends", *Ecological Economics*, Volume 31, Issue 1, October, Pages 39-62.
- EKMEKÇİ, Esra(2003), *Küreselleşme ve Vergilemede Yeni Eğilimler*, İstanbul Kazancı Kitabevi, İstanbul.

- EROĞLU, Veysel(2008), “Ülkemiz Kyoto Protokolüne En Kısa Sürede Taraf Olmalı”, *İşveren Dergisi*, ss.24-27.
- EUROSTAT(2001), “Environmental Taxes: A Statistical Guide”, [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-SF-07-001/EN/KS-SF-07-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-SF-07-001/EN/KS-SF-07-001-EN.PDF) (21.04.2010).
- EUROPEAN COMMISSION(2001), Study on Economic and Environmental Implications of the Use of Environmental Taxes and Charges in the European Union and its Member States , Ecotec.
- EUROPEAN COMMISSION(2009), “Environmental Taxation in European Union”, [http://ec.europa.eu/taxation\\_customs/resources/documents/taxation/gen\\_info/economic\\_analysis/tax\\_structures/2009/2009\\_full\\_text\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/taxation_customs/resources/documents/taxation/gen_info/economic_analysis/tax_structures/2009/2009_full_text_en.pdf)(22.03.2010), pp.5-25.
- EUROPEAN COMMISSION(2008), “Environment Policy Review”, [http://ec.europa.eu/environment/pdf/policy/5\\_1.pdf](http://ec.europa.eu/environment/pdf/policy/5_1.pdf), 2008, page 55-56.
- EUROSTAT(2009), Taxation Trends in the European Union, [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-DU-07-001/EN/KS-DU-07-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DU-07-001/EN/KS-DU-07-001-EN.PDF) (25.04.2010), pp. 112-115.
- FAURE, M. G. And NIESSEN Nicole (2006), Environmental Law in Development, MPG Books Ltd, USA.
- FERHATOĞLU, Emrah(2003), “Avrupa Birliğinde Ortak Çevre Politikası Çerçevesinde Çevre Vergileri”, *E-Yaklaşım*, Sayı 3, <http://www.yaklasim.com.tr> (24.04.2010).
- GENÇER, Çağlan Ahmet ve GERŞİL, Aydın (2007), “Çevre Kanununun ve Vergi Politikalarının İşletmelerin Çevre Maliyetleri Üzerindeki Etkileri”, Vergi Sorunları, Sayı 221, ss. 49-61.
- GUBANDRU, Cristian (2009), “Benefits of Buying a Hybrid Car in Europe”, <http://www.wall-street.ro/articol/English-Version/69515/Benefits-of-buying-a-hybrid-car-in-Europe.htm>, 11 August 2009.
- İKTİSADİ KALKINMA VAKFI (1998), Avrupa Birliği ve Türkiye'nin Çevre Politikalarının Karşılıklı İncelenmesi, İstanbul, İKV Yayınları No:153, 83.
- JACSES(2010) ,“What Are Environmental Taxes?”, <http://www.jacses.org/en/paco/envtax.htm>, (18.04. 2010).
- KULU, Bahattin (2001), “Çevre Vergileri ve Gelişmiş Ülkelerdeki Uygulaması”, *Vergi Dünyası*, Şubat, ss.229-234.
- MARK, P. and STEPHEN, S., (1991) “The European Carbon Tax”, <http://eprints.ucl.ac.uk/17288/1/17288.pdf>(24.03.2010), pp.58-65.

- MEDEMA, S. and ZERBE Richard O. (1999), "The Coase Theorem",  
<http://encyclo.findlaw.com/0730book.pdf>, pp.1-3.
- MORRIS, David (2003), "Green Taxes", Institute for Local Self Reliance,  
<http://www.ilsr.org/ecotax/greentax.html>(28.04.2010).
- OECD (2005), "Environmental Taxes", <http://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=6437>(22.03.2010).
- OECD (2009), "Environmentally Related Taxes in the OECD Countries",  
<http://www.oecd.org/dataoecd/27/23/36966499.pdf>(23.03.2010).
- OECD(2010), Database, <http://www2.oecd.org/ecoinst/queries/index.htm> (25.03.2010)
- ORTAÇ, Rifat(2004), "Global Kamu Malları Finansmanı", Gazi Kitabevi, Ankara.
- ÖKTEM, Ayşe Uyduranoğlu(2007), "Çevre Vergileri Ve Çevre İçin Fedakârlık",  
<http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=240844>(16.03.2010).
- PILLET, Gonzague(2006), "Environmental Fiscal Reform", [http://www.meso-platform.org/spec/meso/download/MESO%20formation/MESO%20PSUT\\_Lecture\\_5.pdf](http://www.meso-platform.org/spec/meso/download/MESO%20formation/MESO%20PSUT_Lecture_5.pdf) (14.03.2010).
- SANDMO, Agnar(2009), "The Scale and Scope of Environmental Taxation",  
<http://ssrn.com/abstract=1554948>, pp 1-34.
- SARIKAYA Hasan, "AB Uyum Sürecinde Çevre Politikaları ve Uygulamaları,  
SKKD Cilt 14, Sayı 1, 2004, s.2-3.
- SMİTH, Stephen(1995), The Role of the European Union in Environmental  
Taxation, International Tax and Public Finance, <http://www.springerlink.com/content/j784p0224654k212/fulltext.pdf?page=1.2:375-387>, 1995.
- STEİNBACH N., VİVEKA P., CEDERLUND M., GEORGESCU A. and HASS  
J.(2009), "Environmental Taxes", [http://unstats.un.org/unsd/envaccounting/londongroup/meeting14/LG14\\_18a.pdf](http://unstats.un.org/unsd/envaccounting/londongroup/meeting14/LG14_18a.pdf), 14th Meeting of the London Group on  
Environmental Accounting Canberra, 27 – 30 April 2009, pp.1-13.
- TAVŞANCI, Aykut(2005), "AB Çerçevesinde Çevre Vergileri", İktisat İşletme  
Finans, Kasım, ss.36-45.
- TOBB, Vergilemede Global Eğilimler AB ve Türk Vergi Sistemi, Ankara: TOBB  
Özel İhtisas Raporu, Mayıs, s.41-42.
- UNDP(2008), "A Pigouvian Tax", [http://www.undp.org.ar/docs/taller\\_ecosistemico/2\\_7.pdf](http://www.undp.org.ar/docs/taller_ecosistemico/2_7.pdf)(21.04.2010), pp.1-2.
- UZUN, İbrahim, "Kullanılmayan Binalardan Çevre Temizlik Vergisi Alınır mı?",  
*Lebib Yalkın Mevzuat Dergisi*, Şubat 2006, Sayı:90, s. 27.

YALÇIN, Sedat(2010), “Ekolojik Vergi Reformu Ve Rekabet”, Ekonomik Pusula, <http://www.ekonomikpusula.com/sedat-yalcin/ekolojik-vergi-reformu-ve-rekabet> (25.03.2010).

YILDIZ, Habib(2005), “Küreselleşmenin Vergileme Üzerine Etkileri ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi, Seçkin Yayınevi, Ankara.