

## POTANSİYEL BİR ÇEVRE VERGİSİ OLARAK MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ: AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE ARASINDA KARŞILAŞTIRMALI BİR ANALİZ.

A. Zafer YALÇIN<sup>(\*)</sup>

**Özet:** Her geçen gün artan çevre kirliliğinin en önemli nedenlerinden biri de ulaştırma faaliyetleridir. Günümüzde ulaştırma faaliyetleri, CO2 yayan faaliyetler içinde ikinci sırada yer almaktadır. Ulaştırma faaliyetleri içinde karayolu araçları ise açık ara en önemli kirlenici konumundadır. Çevre kirliliğinin önlenmesinde, çevre vergilerinden yararlanma düşüncesi henüz yeni bir düşünce olmakla birlikte, özellikle Avrupa Birliği (AB) içindeki uygulamalar başarılı sonuçlar vermiştir. Kara yolu araçlarının vergilendirme yoluyla Co2 emisyonlarının azaltılması için AB içinde çok geniş bir görüş birliği bulunmakla birlikte, Türkiye, henüz motorlu taşıtlar vergisini çevreci bir yapıya kavuşturamamıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Çevre Kirliliği, Çevre Vergileri, Karbondioksit Emisyonu, Motorlu Taşıtlar Vergisi

### AS A POTENTIAL ENVIRONMENTAL TAX ON MOTOR VEHICLES TAX: A COMPARATIVE ANALYSIS BETWEEN THE EUROPEAN UNION AND TURKEY

**Abstract:** Day by day increasing the activities of transportation is one of the most important causes of environmental pollution. Nowadays, transporting activities are rank second CO2 emitting activities. Environmental taxes that prevention of environmental pollution are to benefit from new idea yet this idea, especially in applications, that have proven successful in EU. Although the very broad consensus to reduce CO2 emissions from road vehicles through taxation with in the EU, it have not identified to eco-friendly tax system.

**Key words:** Environmental Pollution, Environmental Taxes, CO2 Emissions, Motor Vehicle Tax.

### I.Giriş

Dünya'da batı merkezli olağanüstü ekonomik büyüme ve gelişmenin en önemli maliyeti hiç şüphesiz ki, çevre kirliliğidir. 1950'den günümüze dünya'da yapılan toplam mal ve hizmet üretiminin 6 kat, dünya nüfusunun ise 2 kat artması doğal olarak çevre kirliliği sorununu da beraberinde getirmiştir. 1990'lı yıllara kadar çevre kirliliğinin nedenleri ve sonuçlarıyla uğraşan bilim adamlarının uyarılarına aldırmış etmeyen batılı gelişmiş ülkeler, iklim değişikliğinin somut olumsuz sonuçları ortaya çıkmaya başlayınca artık ciddi önlemler almaktan kaçamayacaklarını da anlamış bulunmaktadırlar.

Çevre kirliliğinin önlenmesi için önlemler alınması fikri, aslında 1970'li yıllara dayanmaktadır. 1970'ler ve 1980'lerin ilk yıllarına kadar çevre koruma faaliyetleri daha çok yasal düzenlemeler ve teknolojik önlemler gibi kumanda

---

<sup>(\*)</sup> Yrd. Doç. Dr., Balıkesir Üniversitesi Balıkesir MYO

ve kontrol edici politika araçlarıyla gerçekleştirilmeye çalışılmıştır (Özdemir, 2009:7). Ancak, 1980'lerin sonu ve özellikle 1990'lı yılların başından itibaren politika belirleyicilerin tercihleri, kumanda ve kontrol edici unsurlardan piyasa temelli (çevre vergileri ve karbon ticareti) politika araçlarına yönelmeye başlamıştır. Bu sayede, çevre vergilerine olan ilgi 1990'lardan itibaren giderek artmaya başlamıştır (Ekmekçi, 2003: 12).

Günümüzde çevre vergilerinin küresel ölçekte toplam vergiler içindeki payı oldukça düşüktür ve çevre kirliliğinin maliyetini tam olarak yansıtmaktan uzaktır. Ancak, çevre kirliliğiyle mücadelede çevre vergileri gibi mali araçların önemi giderek artmaktadır. Bir yandan uluslararası kuruluşların son yıllardaki önemli çalışmaları, diğer yandan gelişmiş ülkelerde atılan birçok somut adım, çevre vergilerinin çevre kirliliğiyle mücadelede öneminin giderek artacağını göstermektedir (Soydan, 2002: 46).

Çevre vergileri alanında atılan en somut adımlardan biri de, motorlu kara taşıtlarının vergilendirilmesinde çevresel duyarlılığın ön plana çıkarılması olmuştur. Akademik alanda yapılan birçok çalışma, küresel ısınmada karayolu araçlarının çok önemli bir payının olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, çevre kirliliğiyle mücadelede motorlu taşıtların daha çevreci bir bilinçle vergilendirilmesi, soruna hayati bir önem kazandırmaktadır. Özellikle 1990'lı yılların sonundan günümüze kadar geçen süreçte Avrupa Birliği (AB) içindeki birçok ülkenin motorlu taşıt vergilendirmesinde daha çevreci bir yaklaşımın benimsendiği gözlenirken, Türkiye'de ise motorlu taşıtlara bir servet unsuru olarak yaklaşılmakta, motorlu taşıtın eskidikçe çevreyi daha fazla kirlettiği gerçeği henüz vergilendirme anlamında göz ardı edilmektedir.

Bu çalışmanın amacı, motorlu taşıtların neden olduğu çevre kirliliğinin en aza indirilmesinde vergilendirmenin oynadığı rolün hem AB hem de Türkiye açısından değerlendirilmesidir. Bu amaçla, önce çevre vergilerinin teorik temelleri kısaca incelendikten sonra motorlu taşıtlar vergisinin çevre kirliliğini önlemedeki potansiyel etkisi kirlilik verileriyle desteklenerek ele alınacaktır. Üçüncü ve dördüncü bölümde ise, AB ve Türkiye'deki motorlu taşıtlar vergisi uygulamaları ele alınacaktır.

## **II. Çevre Sorunlarıyla Mücadelede Çevre Vergileri**

### *A. Çevre Vergilerinin Genel Çerçevesi*

Çevre kirliliğinin doğal çevreye olumsuz etkilerinin bariz bir şekilde ortaya çıkmasıyla birlikte, kontrol ve kumanda edici yaklaşımlar hayata geçirilmiş ve uygulanmıştır. Ancak, kontrol ve yasaklama şeklindeki kurallar, çevre kirliliğiyle mücadelede standartları ve cezaları belirlemiş ve sabit kurallar ve normlar şeklinde kalmıştır (Hoerner,1998:2). Kontrol ve yasaklama düzenlemelerinin aksine, mali araçlar doğal kaynakların kullanımı ve kirliliğin maliyeti açısından üretici ve tüketicileri fiyatlar yoluyla doğrudan etkilemektedir. Çevre kirliliği yaratan ürünler için nispi olarak daha yüksek fiyatlar, üretim ve tüketim kararları üzerinde oldukça etkili olmaktadır. Bunun

sonucunda çevresel açıdan zararlı ürünlere olan talep düzeyi azalmakta, sanayide ürün ve üretim yapılarını değiştirmekte ve üretimin daha çevre dostu yöntemlere doğru bir geçiş sürecini başlatmaktadır (OECD, 2001:3).

İktisat teorisi açısından ürün ve faaliyetlerin fiyatlarının çevresel maliyetleri yansıtmadığı sürece malların aşırı şekilde tüketileceği kabul edilmektedir. Fiyat ve maliyet arasındaki fark, çevre kirliliğinin maliyeti olabileceği gibi, devletçe verilen sübvansiyonlar da fiyatların yapay olarak düşük kalmasını sağlamaktadır. Malların aşırı tüketimi ve kaynakların etkin olmayan kullanımı, enerji ve kaynak tüketimini arttırmakta ve çevre kirliliğine yol açmaktadır. Bu noktada, mal ve hizmetlerin vergilenmesi yoluyla etkinliği ortadan kaldırmak ve sonuçta düşük bir kirlilik seviyesine ulaşmak için mali araçlara başvurmak iktisadi açıdan bir gerekliliktir. Bu konuda en fazla verilen örnek, kişisel otomobil kullanımınıdır. Sürücüler, asgari ihtiyaçlarından daha fazla otomobillerini kullandıklarında karbondioksit (CO<sub>2</sub>) emisyonları ve dolayısıyla hava kirliliği yaratarak ekonomik, sosyal ve çevresel olarak toplum genelinde refahı düşürecek şekilde bir maliyet ortaya çıkarır. Bu problem, otomobilin kendisi ve yakıtı üzerine konacak bir vergiyle çözümlenebilir (Marshall, 2001: 6-7).

Çevre vergileri, çevresel sorunların önlenmesi amacıyla gerekli mali kaynakları sağlama düşüncesi temelinde bir reform olarak kabul edilmektedir. “Yeşil Vergi Reformu” ve “Ekolojik Vergi Reformu” olarak da adlandırılan bu olgu, sadece çevresel açıdan yeni vergilerin hayata geçirilmesinden ibaret değildir. Doğaya zararlı mali teşviklerin ve vergi indirimlerinin kaldırılması ve mevcut vergilerin çevreye duyarlı olarak yeniden yapılandırılması, bunların da ötesinde ekonomik işleyişin her safhasında çevre unsurunun dikkate alınarak piyasa temelli birçok yeni mali aracın uygulanmasını içermektedir (OECD, 2001: 4).

#### *B. Avrupa Birliği'nde Çevre Vergilerinin Gelişimi*

AB'de çevre vergileri, çevresel politika hedeflerine ulaşılması bakımından çok önemli mali araçlar olarak kabul edilmektedir. Bunun yanında, çevre üzerinde olumsuz etkilere sahip mal ve hizmetlerin maliyetlerinin arttırılması ve daha iyi bir çevre yaratmak için insan davranışlarının, tüketim kalıplarının değiştirilmesinde çok önemli bir teşvik olarak kabul edilmektedir (Steinbach, 2007: 1).

2002'de yürürlüğe giren AB 6. Çevresel Eylem Planı'nda ve Lizbon Stratejisi'nde, sürdürülebilir ekonomik büyüme ve yenilikçi bir ekonomi yaratmanın temelinde çevre vergilerinin çok önemli bir yere sahip olduğu önemle vurgulanmaktadır. 2002'de yürürlüğe giren AB 6. Çevresel Eylem Planında iklim değişikliğinin olumsuzluklarının bertaraf edilmesinde ve doğal kaynaklarının sürdürülebilir kullanımını sağlanmasında kullanılacak mali araçlar içinde çevre vergileri öncelikli olarak yer almaktadır (Eurostat, 2010: 320-322).

AB'de bugün için uygulanmakta olan çok sayıda çevre vergisi türü olmakla birlikte AB resmi istatistik kurumu EUROSTAT'a göre dört tip çevre vergisi bulunmaktadır. Bunlar; enerji, ulaştırma, kirlilik ve doğal kaynak vergileridir. Enerji vergileri, daha çok karbon vergisi olarak adlandırılmakla birlikte, enerji kaynaklarının taşımacılıkta ya da diğer durağan kullanımları sırasında alınmaktadır. Taşımacılıkta kullanılan en önemli enerji kaynakları, benzin ve motorindir. Durağan olarak tüketilen diğer enerji kaynakları ise fueloil, doğal gaz, kömür ve elektrik enerjisidir. Taşımacılık vergileri ise bir motorlu araca sahip olmayı ya da kullanmayı konu edinmektedir. Kirlilik vergileri, kirli su, katı atık ve diğer kirlenici emisyon kaynakları üzerinden alınırken, doğal kaynak vergileri ise, daha çok değerli maden ve petrolün çıkartıldığı sahanın kira bedeli üzerinden alınmaktadır. Bu nedenle, doğal kaynak vergileri doğrudan ürün fiyatları üzerine konulmadığı için diğer üç çevre vergisinde olduğu gibi fiyatları doğrudan arttırıcı etkiye sahip değildir (Ferhatoğlu, 2003: 3-4).

Avrupa Birliği'nde çevre vergilerinden sağlanan gelirin gelişimi incelendiğinde, 1980'den günümüze kadar geçen süreçte, gerek çevre vergilerinin toplam vergi gelirleri içindeki payının, gerekse de GSMH içindeki payının nispi öneminin arttığı söylenebilir. 1980'de çevre vergilerinin GSMH içindeki payı % 2.24 iken 1999'da 2.84'e çıkmış, 2007 yılında ise bu oran % 2.5 olarak gerçekleşmiştir. Çevre vergilerinin toplam vergi gelirleri içindeki payına baktığımızda, 1980'de % 5.84 olan payı, 1999'da % 6.72'ye çıkmış, 2007' de ise % 6.2 olarak gerçekleşmiştir (Ferhatoğlu, 2003: 4; Eurostat, 2010: 322).

1999'dan 2007'e kadar ki süreçte çevre vergilerinden elde edilen gelirlerin payının azaldığını görülmektedir. Bunun en önemli sebebi çevre vergilerinin nominal değerlerinin erozyona uğramasıdır. Çünkü, son yıllarda AB içinde lokomotif durumundaki önemli ekonomilerin ekonomik büyüme oranlarında ciddi bir durağanlık söz konusudur. Çevresel vergiler de tüketimde her bir ürün başına toplandığı için talep azalışına bağlı olarak nispi bir azalma gözlenmektedir (Eurostat, 2010: 323).

Tablo 1: Avrupa Birliği'nde Çevre Vergisi Gelirlerinin Dağılımı (2009)

Ülke	Toplam Çevre Vergisi Tutarı (Milyon Euro)	Toplam Çevre Vergisi (% Gsyih)	Enerji Vergileri (% Gsyih)	Ulaştırma Vergileri (% Gsyih)	Doğrudan Kirlilik Vergileri (% Gsyih)
AB-27 Ortalaması	286.603	2.43	1.80	0.53	0.10
Almanya	54.164	2.26	1.92	0.34	-
Avusturya	6.658	2.43	1.62	0.78	0.02
Belçika	6.874	2.03	1.27	0.60	0.15
Bulgaristan	1.060	3.03	2.66	0.29	0.08
Çek Cumh.	3.418	2.49	2.32	0.14	0.03
Danimarka	10.663	4.79	2.20	1.51	1.09
Estonya	413	2.98	2.55	0.04	0.39
Finlandiya	8.213	2.82	2.28	0.53	0.01
Fransa	39.927	2.09	1.45	0.55	0.09
Hollanda	22.764	3.98	2.04	1.23	0.71
İngiltere	40.603	2.59	1.94	0.57	0.08
İrlanda	3.781	2.37	1.47	0.90	-
İspanya	17.163	1.63	1.33	0.29	0.01
İsveç	8.213	2.82	2.28	0.53	0.01
İtalya	39.865	2.62	2.09	0.50	0.03
Letonya	429	2.32	2.04	0.22	0.06
Litvanya	543	2.05	1.94	0.04	0.07
Lüksemburg	931	2.45	2.26	0.19	-
Macaristan	2.436	2.62	1.99	0.46	0.17
Malta	195	3.34	1.49	1.62	0.24
Polonya	7.944	2.56	2.10	0.23	0.24
Portekiz	4.203	2.50	1.90	0.60	-
Romanya	2.214	1.88	1.62	0.26	0.01
Slovakya	1.225	1.94	1.70	0.20	0.04
Slovenya	1.261	3.56	2.99	0.41	0.15
Yunanistan	4.611	1.98	1.19	0.78	-
Güney Kıbrıs	490	2.89	1.62	1.28	-

Kaynak : Eurostat Energy, Transport and Environment Statistics 2011, s.61.

Tablo 1' den de görülebileceği gibi çevre kaynaklı vergi gelirleri 2009 yılında AB GSYİH' sının ortalama % 2.43'üne tekabül etmektedir. Çevre vergileri içinde en büyük pay %73.2 ile enerji vergilerine aitken, ulaştırma sektörü üzerinden alınan çevre vergisi oranı %21.8 ile ikinci sırada yer almaktadır.

### C. Türkiye' de Çevre Vergilerinin Mevcut Durumu

Türkiye'de, AB ya da OECD ülkelerindeki anlamıyla çevre vergilerinin uygulama alanı son derece sınırlıdır. Bu ülkelerdeki çevre vergileri, üzerine kondukları mal ve hizmetlerin maliyetini arttırarak üretici ya da tüketici

birimleri çevreye zararlı olmayan faaliyetlere doğru yönlendirirken, aynı zamanda teknolojik gelişmeyi de sağlamaktadır. Bu nedenle, bu ülkelerde uygulanan çevre vergileri ilk planda “yönlendirme ve denetleme” amacı gütmekte, ikinci planda ise mali amaç güdülmektedir.

AB Eurostat istatistik gruplandırmasına göre, aynı zamanda AB'nin 2003/96 sayılı direktifinde de belirtildiği şekilde, ilk sırada yer alan çevre vergisi türü olan enerji vergilerinin Türkiye'deki uygulamasında akaryakıt ürünleri ve elektrik üzerinden alınan vergiler dikkati çekmektedir. Türkiye'de akaryakıt ürünleri hem Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) hem de Katma Değer Vergisi (KDV) kapsamında yer almaktadır. AB ve OECD üyesi ülkeler içinde akaryakıt ürünleri üzerinden en yüksek vergiyi alan ülke konumundadır. Ortalama olarak kurşunsuz benzinin litre fiyatının % 69,5'i ve motorinin litre fiyatının % 61,4' ü vergilerden oluşmaktadır (OECD, 2008:147). Bu açıdan bakıldığında, akaryakıt ürünleri üzerinden alınan ÖTV ve KDV'nin çevresel amaç için değil de daha çok mali amaç için yüksek oranlarda alındığı dikkati çekmektedir.

Türkiye'de ÖTV'nin çevre kirliliğine olumlu etkisi ancak dolaylı şekilde akaryakıt fiyatını yükselterek talebin kısımla yoluyla mümkün olmaktadır. Vergilendirmede yakıtın çevreye verdiği zarar (emisyona miktarı) değil, tüketim miktarı (litre) esas alınmakta ve yakıtın türüne göre vergi oranı farklılaşmaktadır. Bu da verginin çevresel amaçlar için değil mali amaç için yüksek oranda alındığı fikrini desteklemektedir (Çelikkaya, 2011: 111).

AB'nin 2003/96 Direktifine göre enerji ürünlerine uygulanan diğer bir vergi de elektrik üzerinden alınan vergilerdir. En fazla kirliletilik potansiyeline sahip enerji ürünlerinden olan elektriğin vergisinin fiyata oranının en yüksek olduğu iki Avrupa ülkesi İtalya ve Türkiye'dir. Diğer yandan Almanya, Fransa ve Yunanistan sanayi elektriğine vergi uygulamamaktadır. Türkiye'de, elektriğe % 18 KDV, % 1 enerji fonu alınmakta, ayrıca yalnızca enerji bedeli üzerinden olmak üzere % 2 TRT payı ve evsel kullanımlarda % 5 belediye payı alınmaktadır (Çelikkaya, 2011: 112).

Türkiye'de kirlilik (atık) vergisi türü olarak alınan Çevre Temizlik Vergisi, doğrudan çevresel amaçlara hizmet eden tek çevre vergisi türüdür. Bu vergi, belediye sınırları ve mücavir alan içinde bulunan ve belediyelerin çevre temizlik hizmetlerinden yararlanan konut, işyeri ve diğer şekillerde kullanılan binalardan maktu bir tarifeye göre alınmaktadır. Başka bir deyişle, ticaret ve sanayi işletmeleri tesisin türüne ve boyutuna göre sabit bir yıllık vergi öderlerken, konutlar ise su tüketim faturası ile sabit götürü bir bedel ödemektedirler. Bu haliyle Çevre Temizlik Vergisi, üretilen atık miktarı ile ilişkilendirilemediği ve atık toplama maliyetinin yalnızca % 15'lik bir bölümünü karşılayabildiği için çevresel etkinliği son derece sınırlıdır (OECD, 2008: 167).

Türkiye'de kirlilik ve doğal kaynak vergisi türü olarak uygulanan Çevre Temizlik Vergisi'nin dışında doğrudan çevresel amaçlara yönelik başkaca bir

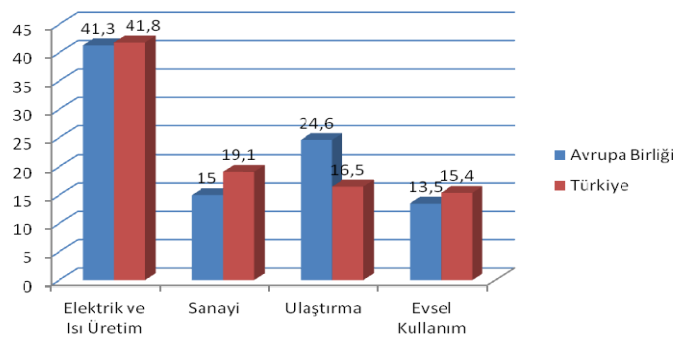
çevre vergisi türü olmamakla birlikte, karşılaşılan çevresel problemlerin çözümüne yönelik olarak kullanıcı harçları uygulanmaktadır. Bunlardan belli başlıları, uçak gürültü harcı, petrol arama ve işletme izin harcı ve avlanma harcıdır.

Eurostat'ın çevre vergileri tasnifine göre son vergi türü, ulaşım vergileridir. Türk vergi sisteminde ulaşım vergisi sınıfına koyabileceğimiz tek vergi türü, motorlu taşıtlar vergisidir. Bunun dışında, ulaştırma alanında çevresel amaçlara hizmet edebilecek nitelikte vergiler bulunmamakla birlikte, 2003 ve 2004 yıllarında yirmi yaşını doldurmuş binek araçların hurdaya ayrılması karşılığında yeni araç alımında ÖTV indirimine gidilmiş, bu şekilde 274.000 adet eski binek araç hurdaya ayrılarak önemli miktarda karbon dioksit emisyon kaynağı bertaraf edilmiştir (OECD, 2008: 147).

### III. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevresel Özelliği

1980 sonrası büyük bir dönüşüm yaşayan Dünya Ekonomisi, mal ve hizmet üretimi açısından daha önceki yıllara hatta önceki yüzyıllara göre muazzam bir büyüklüğe erişmiştir. Bu büyük değişimin gerisinde özellikle gelişmiş ve gelişmekte olan ekonomilerde ekonomik altyapının gelişmesi bulunmaktadır. Söz konusu ekonomik altyapının en önemli unsurlarından biri de, ülkelerin ulaştırma ağlarının gelişmesidir. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeler, ekonomik büyüme ve kalkınma için ulaştırma ağlarının hayati derecede önemli olduğunu bildiklerinden bu alana büyük yatırımlar yapmışlardır. Bu büyük yatırımların sonucu olarak ülke içi ve ülkeler arası mal ve hizmet akışında büyük bir artış kaydedilmiştir.

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ulaştırma sektörüne yaptığı büyük yatırımlar sonucu gelişen ulaştırma sektörü beraberinde çevre kirliliği sorununu da getirmiştir. Günümüzde, en önemli hava kirleticileri arasında birinci sırada yer alan CO<sub>2</sub> emisyon kaynağı olarak, ulaştırma sektörü ikinci sırada yer almaktadır.



Kaynak: IEA, Co<sub>2</sub> Emissions From Fuel Combustions, Highlights, 2012 Edition.

Grafik 1: AB ve Türkiye'de Sektörlere Göre CO<sub>2</sub> Emisyonu Dağılımı (2010)

Grafik 1'den görülebileceği gibi, AB'de enerji sektörünün ardından ulaştırma sektörü %24.5 ile ikinci büyük CO2 emisyon kaynağı durumundadır. Ulaştırma sektörü içinde ise karayolu sektörünün payı % 94 gibi çok önemli bir paya sahiptir. Türkiye'de ise AB'ye benzer bir şekilde Co2 emisyonu kaynağı olarak %41.8 ile birinci sırada enerji sektörü yer alırken, ulaştırma sektörü % 16.5 ile üçüncü sırada yer almaktadır. Ulaştırma sektörü içinde ise yine AB'ne benzer şekilde CO2 emisyonunun % 88'i karayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır (IEA, 2012: 60).

Diğer yandan, Türkiye'de 2000 yılından 2011 yılına kadar trafiğe tescilli yapılan motorlu kara taşıtı sayısı %93,3 artmıştır. 1990'dan 2010 yılına kadar ki 20 yıllık süreçte karayolu ulaşımından kaynaklanan emisyon miktarında % 115 oranında artış meydana gelmiştir ([www.tuik.gov.tr/cevreistatistikleri.html](http://www.tuik.gov.tr/cevreistatistikleri.html)). Karayolu ile ulaştırma sektörü ile ilgili CO2 emisyon verileri incelendiğinde, motorlu taşıtların çevresel anlamda çok önemli bir tehdit oluşturduğu görülmektedir. Özellikle AB'de karayolu ulaştırma sektöründen kaynaklanan kirliliğin önüne geçmek için vergi dışında çok farklı idari, mali ve teknik önlemler alınmaktadır. Söz konusu önlemleri aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- a) Kullanıcı Ücretleri (User Charges); karayolu araçlarının otoyolları kullanma karşılığında ödedikleri kullanıcı ücretleri uygulaması AB ülkelerinde ve Türkiye'de eski bir uygulama olmakla birlikte çevre kirliliği amacına değil de karayollarının bakım ve onarım masraflarının finansmanına yönelik olmuştur. Fakat, son yıllarda özellikle Hollanda, Belçika, Almanya, Danimarka, İsveç ve Finlandiya gibi Kuzey Avrupa ülkelerinde otomobillerin şehir içine girişlerinde ödedikleri kullanım ücretlerinde temel amaç, doğrudan kentsel alanlardaki araçlardan kaynaklanan CO2 emisyonlarının azaltılmasıdır.
- b) Tıkanıklık Fiyatlandırması; trafiğin en yoğun olduğu saatlerde artan tıkanıklıkla birlikte artan akaryakıt tüketiminden kaynaklanan CO2 emisyonunun, trafik kazalarının, gürültü kirliliğinin ve karayolu bozulmalarının maliyetinin kullanıcılara ödetilmesi amaçlanmaktadır. Tıkanıklık fiyatlandırması aynı zamanda, trafiğin en yoğun olduğu saatlerdeki trafik yoğunluğunun azalmasına olanak sağlamaktadır (Köymen, 2008: 124).
- c) Büyük Ölçekli Toplu Taşımacılık Projeleri; Günümüzde hükümetler için, karayolu ulaşımından kaynaklanan CO2 kirliliğinin önüne geçilmesinde en etkili ve sürdürülebilir seçenek bu tip projelerdir. Bu projelerle toplu ulaşım karayolundan yer altı raylı sistemlere ve deniz taşımacılığına kaydırılmakta, bu sayede kirliliğin önüne kalıcı bir şekilde geçilmeye çalışılmaktadır.
- d) Emisyon Standartları; karayolu ulaşımından kaynaklanan kirlilikle mücadele için 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 araçlar çevreyi daha az kirletir hale gelmiştir (Çelikkaya, 2011: 14).

Motorlu taşıtlar, bir servet kaynağı olarak, birçok ülkede önemli bir vergi konusu iken, günümüzde özellikle AB ve OECD tarafından yapılan mali politika değerlendirmelerinde, bu konu ulaşım, enerji, ticaret ve çevre bağlamında ele alınmaya başlanmıştır. Gerçekten de Motorlu taşıtların bir servet unsuru olmasının çok ötesinde ülkeler arasında ulaşım, ticaret, enerji ve çevre unsurlarını yakından etkileyen önemli bir faktör olarak kabul etmek gerekmektedir. Dolayısıyla da CO2 temelli olarak düzenlenecek olan motorlu taşıtlar vergisinin çevre kirliliğinin önlenmesinde çok önemli bir yönlendirici etkisi olacaktır.

#### **IV. Avrupa Birliği’nde Çevreye Yönelik Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulamaları**

AB, ulaştırma sektöründen kaynaklanan CO2 emisyonunun azaltılmasını, Kyoto Protokolü çerçevesinde konulan çevresel hedeflerin başarılmasında temel bir unsur olarak kabul etmektedir. Çevre vergileri ve ekonomik teşvikler, sadece kamusal bir gelir kaynağı olarak değil, aynı zamanda üretici ve tüketicilerin çevreye zarar veren davranışlarının değiştirilmesinde önemli rol oynamaktadırlar (Mityorn ve Rubik, 2011: 1).

2002 yılında AB’ye üye 15 ülkede motorlu taşıtlarda motor hacmini dikkate alan bir kayıt ve tescil vergisi (registration tax) geçerli iken, günümüzde AB’nin 27 üye ülkesinin 18’i CO2 emisyonunu azaltmayı hedefleyen bir vergilendirme sürecine girmişlerdir. Söz konusu 18 ülkedeki emisyon azaltışını temel alan vergilendirmede de yekpare bir uygulama olmayıp farklı uygulama türleri bulunmaktadır. Almanya, Yunanistan, İsveç ve İngiltere’de yıllık dolaşım vergisi (circulation tax) ve yakıt verimliliği üzerinden bir vergilendirme yapılmaktadır. Avusturya, Belçika, Fransa, Romanya, Slovenya ve İspanya’da aracın kilometre başına tükettiği CO2 miktarı dikkate alınarak yıllık bir defaya mahsus (one-offpayment) bir vergilendirme yapılmaktayken, Güney Kıbrıs, Danimarka, Finlandiya, İrlanda, Lüksemburg, Malta, Portekiz ve Hollanda’da kayıt ve tescil ile yıllık dolaşımı kapsayan kombine bir vergileme uygulanmaktadır (Mityorn- Rubik, 2011:1).

Tablo 2: AB Ülkelerinde CO2 Emisyonuna Bağlı MTV Uygulamaları

ÜLKE ADI	VERGİNİN ADI	YILLIK/BİR DEFA	KARBONDİOKSİT/ YAKIT ETKİNLİĞİ	AÇIKLAMALAR
Almanya	Motorlu Taşıtlar Vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Km'de 110 gramın üzerinde CO2 yayan araçlarda her gün için 2 Euro ve üzerine her 100 cc motor hacmi için benzinli araçlarda 2, dizel araçlarda 9.5 euro temel vergi
Avusturya	Araç Tescil Vergisi	Bir Defa	Yakıt Tasarrufu	100 km'de 3 litrenin üzerinde benzin harcayan araçlarda araç bedelinin % 2'si, Dizel araçlarda 2 litrenin üzerinde tüketen araçlarda araç bedelinin % 2'si temel vergi olarak alınmaktadır.
Belçika	Motorlu Taşıtlar Vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Km'de 145 gramın üzerinde CO2 yayan araçlardan yıllık 2500 Euro'ya kadar cezalı vergi alınmaktadır.
Danimarka	Akaryakıt Tüketim Vergisi ve Kayıt Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Yakıt Tasarrufu	Yakıt tüketimi üzerinden benzinli ve dizel araçlarda yıllık dolaşım vergisi, Aracın fiyatı üzerinden yakıt tasarrufuna bağlı olarak bir defalık kayıt vergisi
Finlandiya	Motorlu Taşıtlar Vergisi (otomobiller için)	Yıllık/ Bir Defalık (Tescil harcı)	Karbondioksit	Yeni araç alımında km'de 60 gram CO2 yayan araçlardan araç bedelinin %12,2'si ve giderek artan oranlı, ayrıca CO2 emisyon miktarına göre yıllık 20-600 Euro arasında MTV.
Fransa	Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Araç Tescil Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Karbondioksit	105 gr.'dan az CO2 yayan yeni otomobil alımında ödül uygulaması, 151 gr. ve üzeri CO2 yayan yeni araçlarda artan oranlı vergi.
Hollanda	Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Araç Tescil Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Karbondioksit	Dizel araçlarda 95gr. benzinli araçlarda 110gramın üzerinde CO2 yayan araçlardan artan oranlı kayıt tescil vergisi, dizel araçlarda 95gr. benzinli araçlarda 110gramın altındaki araçlar yıllık vergiden muaf.

İngiltere	Motorlu Araç ÖTV	Yıllık	Karbondioksit	2010 yılından itibaren CO2 salımına bağlı olarak 13 basamaklı artan oranlı vergileme
İrlanda	Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Araç Tescil Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Karbondioksit	CO2 miktarına bağlı olarak 104 ile 2100 Euro yıllık MTV, araç değerinin % 14'ü ile % 36'sı arasında CO2 miktarına göre değişen bir defalık tescil vergisi
İspanya	Araç Tescil Vergisi	Bir Defalık	Karbondioksit	Km'de 121-159 gr. CO2 yayan araçlar için araç bedelinin %4.75'i, 200 gr.'dan fazla yayanlar için Araç bedelinin % 14.75'i
İsveç	Motorlu Taşıtlar Vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Vergi yıllık sabit 360 İsveç kronundan (SEK) başlayarak 120 gr. CO2 emisyonundan sonra her gram için 20 SEK.
Litvanya	Araç Tescil Vergisi	Bir Defalık	Karbondioksit	Km'de 120 gr. CO2 için 0.3 LVL ile 350 gr. Co2 'e kadar 5 LVL
Lüksemburg	Motorlu Taşıtlar Vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Benzinli ve dizel araçlarda Co2 miktarına bağlı olarak artan oranlı vergileme ve düşük CO2 yayan araçlarda çeşitli tutarlarda vergi teşvikleri
Malta	Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Araç T. Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Karbondioksit	Araç tescil vergisi CO2, araç değeri ve ağırlığı birlikte ele alınarak hesaplanıyor, MTV ise, İlk 5 yıl için 100 Co2 için 100 Euro ve 150- 180gr. arası yıllık 180 Euro
Portekiz	Motorlu Araç Dolaşım Vergisi ve Araç T. Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Karbondioksit	Araç tescil vergisi, aracın motor hacmine ve CO2 emisyon miktarına bağlı olarak alınıyor. Motorlu araç dolaşım vergisi ise, motor hacmi, CO2 miktarı ve yaşa göre alınıyor.
Romanya	Özel Kirililik Vergisi	Bir Defalık	Karbondioksit	CO2 emisyon miktarı, motor silindir hacmi ve Euro Emisyon Standartlarına (EMS) göre vergilendiriliyor.
Slovenya	Araç Tescil Vergisi	Bir Defalık	Karbondiosit	Vergi, aracın piyasa fiyatı ve CO2 emisyon miktarı dikkate alınarak hesaplanıyor.
Yunanistan	Motorlu Taşıtlar Vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Km'de 101-120 gram arası 0.90 Euro ve 250 gramın üstü 3.4 Euro şeklinde hesaplanıyor.
Güney Kıbrıs	Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Araç Tescil Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Karbondioksit	Araç tescil vergisi, motor hacmi ve CO2 emisyonuna göre hesaplanıyor. MTV ise, yıllık olarak, 150 gr. CO2 miktarından düşük araçlar için % 15 indirimli uygulanıyor.

Kaynak: OECD, " Incentives For CO2 Emission Reductions in Current Motor Vehicle Taxes", Environment Policy Committee, 2009, s.6 ve ACEA, " Overview of CO2 Based Motor Vehicle Taxes In The EU", 2012, s. 1.

Tablo 2’den de görülebileceği gibi AB’nin 18 üye ülkesi, motorlu taşıtların vergilendirmesinde CO2 emisyonu ve yakıt verimliliğini esas almaktadır. Söz konusu vergilendirme göstergelerinin yanı sıra AB içindeki bazı ülkelerde ödül ve ceza uygulamalarına geçilmiştir. Örneğin, Fransa’da km’deki CO2 emisyonu 105 gramın altına düştükçe 5000 Euro’ya kadar ödül uygulanmaktadır. Ayrıca, 15 yaşını aşan aracını hurdaya çıkarana ilave 200 Euro ödül verilmektedir. Lüksemburg’ta, km’deki CO2 emisyonu 100 gramın altında olan araçlara 750 Euro vergi teşviği uygulanmaktadır. Avusturya’da, km’de 120 gramın altında CO2 yayan araçlara yıllık 300 Euro’ya kadar ödül uygulanmaktadır. Bunun yanında, 180 gramın üzerinde CO2 yayan araçlara ise gram başına 25 euro ceza uygulanmaktadır ([www.acea.be/CO2taxoverview](http://www.acea.be/CO2taxoverview)).

Esas itibarıyla, AB’de 2000’li yıllarda başlayan motorlu taşıtların CO2 emisyonuna bağlı olarak vergilendirilmesi uygulamasının başarılı sonuçlar verdiği söylenebilir. Bununla birlikte, bu başarının sınırlı bir başarı olduğu, çünkü motorlu taşıt vergilendirme sistemlerinin hala büyük ölçüde kolay idare edilebilen motor hacmine dayalı olarak devam ettiği hususu ayrıca belirtilmelidir (Potter- Parkhurst- Lane, 2011, s. 328). Ancak, CO2 emisyonuna dayalı vergilemenin sonucunda CO2 emisyon miktarında kayda değer düşüşler gözlenmektedir. 2000 yılında AB üyesi ülkelerin motorlu araç stokunun 1 Km’deki CO2 emisyon miktarı ortalama 172.2 gram iken, 2009 yılında bu ortalama 145.7 grama gerilemiştir. Bu sonuç, 10 yıllık bir süreçte motorlu araçlardan kaynaklanan CO2 emisyonunda % 18.1’lik bir azalmaya tekabül etmektedir. Bu olumlu sonucun yanında, AB Konseyi 2020 yılında Km’deki ortalama CO2 emisyon tutarını 95 grama indirmeyi hedeflemektedir (EU Final Report 655, 2010: 3).

#### 4. Türkiye’de Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çevre Açısından Analizi

Türkiye’de CO2 emisyonunun % 18’i ulaştırma sektöründen kaynaklanmaktadır. Ulaştırma sektörü içinde karayolu sektörü ise ulaştırma sektöründen kaynaklanan CO2 emisyonunun % 87’ini oluşturmaktadır. Dolayısıyla, karayolu ulaştırma sektörü Türkiye’de geleneksel ve önemli bir çevre kirleticisi durumundadır (OECD, 2008: 64). Diğer yandan, Türkiye’de bu olumsuzluğu hafifletecek gerek teknolojik gerekse de idari ve mali önlemlerin sayısı son 10 yıl içinde giderek artmaktadır. Normal benzin satışının yasaklanması, benzin ve motorinde kurşunsuz ürünlerin satışının zorunlu kılınması, 2009 yılında Euro 4 emisyon standardı uygulamasına geçilmesi bunlardan yalnızca bir kaçıdır.

AB üyesi ülkelerde vergilemenin etkili bir çevre politikası aracı olarak kullanılmasına rağmen, Türkiye henüz vergileme alanında çevre’yi önceliğe alacak bir vergi politikası değişimine gidememiştir. Ülkemizde halen yürürlükte olan Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV), bunun en somut örneğini oluşturmaktadır. Türkiye’de MTV uygulaması 1963 yılındaki 197 sayılı MTV Kanunu ile başlamıştır. 2003 yılına kadar vergilendirmede motorlu bütün kara, hava ve deniz taşıtlarında taşıtın ağırlığı ve yaşı dikkate alınırken, 25.12.2003 tarihinde

5035 sayılı yasayla yapılan değişikliğin sonucunda araçların yaşı ve silindir hacimleri dikkate alınmaya başlanmış ve ayrıca deniz araçları bu verginin kapsamından çıkarılmıştır.

Türkiye’de motorlu taşıtların vergilendirmesiyle AB uygulamaları karşılaştırıldığında, ülkemizde motorlu taşıtların bir servet göstergesi olduğundan yola çıkarak, motorlu araçlar servet vergisi kapsamında vergilendirilirken, AB üyesi ülkelerde ise çevre kirliliği ile mücadele edilebilecek bir çevre politikası aracı olarak görülmekte, bu verginin mali fonksiyonu ikinci planda değerlendirilmektedir. MTV Kanununda bir motorlu aracın ne kadar vergi ödeyeceği, öncelikle o aracın yaşına ve silindir hacmine bağlıdır. Aracın yaşı arttıkça ödeyeceği vergi miktarı azalmaktadır. Aracın yaşının vergilendirmede birinci kriter olarak alınmasında, aracın yaşı geçtikçe servet değerinin azaldığı varsayımı yatmaktadır. Diğer yandan motor silindir hacminin yüksekliği de ikinci bir servet göstergesi olarak alınmakta, silindir hacmi arttıkça kişinin servetinin de yükseldiği kabul edilmektedir (Bozdoğanoglu, 2008: 2). Oysa, araçların vergilendirmede piyasa fiyatı yerine yaşının birinci kriter olarak alınması vergilemede adalet ve eşitlik ilkelerine aykırıdır. Çünkü aynı yaşta olup çok farklı piyasa fiyatına sahip araçlar aynı şartlarda vergilendirildiği için vergilendirmede yatay adaleti açıkça zedelemektedir. Diğer yandan, araçların yaşı arttıkça mevcut teknoloji düzeyi giderek eskidiği için yakıt verimliliği azalmakta ve çevreye daha fazla CO2 yaymaktadırlar. Fakat, 2003 yılında yapılan değişiklikle ağırlık esasından motor silindir hacmine geçilmiş olması, daha düşük silindir hacimli araçların daha düşük vergilendirilmesine yol açmıştır. Bu çevresel açıdan olumlu bir uygulamadır. Çünkü, motor silindir hacmi azaldıkça motorun yaydığı CO2 miktarı giderek azalmaktadır. Bu sayede, küçük motorlu araçların yaygınlaşması sağlanmaktadır. Bu durum, dolaylı olarak ta olsa CO2 emisyonu üzerinde olumlu bir etki yapmaktadır. Fakat MTV’nin doğrudan çevre koruma amaçlı olarak çıkarılmadığı da bir gerçektir. Dolayısıyla, MTV’nin çevreyi koruma amaçlı ortaya çıkabilecek faydaları tamamen tesadüfi olacaktır (Jamali, 2007: 331).

Türkiye’de motorlu taşıtların vergilendirilmesinde neden olunan çevre kirliliğinin henüz dikkate alınmaması modern vergileme eğilimlerine önemli ölçüde ters düşmektedir. 1982 Anayasa’sının 56. maddesinin 2. bendinde “çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirliliğini önlemek devletin ve vatandaşların ödevidir” hükmü yer almaktadır. Bu hüküm gereğince, vergilendirme yetkisinin kullanımında çevrenin mutlak suretle göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Çevrenin korunmasında vergilerden de yararlanılması, devlete anayasa ile yüklenmiş bir görev niteliğindedir (Üstün, 2012: 175.). Diğer yandan, yine 1982 Anayasa’sının 73/1. Maddesi “Herkes, kamu giderlerini karşılamak üzere, mali gücüne göre vergi ödemekle yükümlüdür” ifadesi yer almaktadır. Vergi yükünün toplumun farklı gelir grupları arasında dengeli ve adil dağılımını sağlamak üzere motorlu taşıtlar

üzerinden alınacak vergilerin aynı zamanda mali güç ilkesine de uyulması anayasal bir gerekliliktir.

Türkiye'deki mevcut MTV sisteminde eski araçlar daha düşük miktarlarda vergilendirilmektedir. Ancak, taşıtların modeli düştükçe yakıt tüketimi ve CO2 emisyonu giderek artmaktadır. Motorlu taşıt vergilendirmesinde AB yakıt verimliliğini ve CO2 emisyonu dikkate almaktadır. Tabi ki, düşük CO2 emisyonlu araçların vergilendirilmesinde AB'deki uygulamaların ülkemize entegre edilmesi mümkündür. Ancak, düşük CO2 emisyonu yayan araçlar, genellikle yüksek modelli ve yüksek fiyatlı araçlardır. Bu araçların vergilendirilmesinde sadece CO2 salınımının dikkate alınması vergi adaletinin sağlanması bakımından istenen sonucu vermeyecektir (Kaplan, 2012: 216).

Türkiye'de motorlu taşıtların vergilendirilmesinde hem vergi adaletini sağlayacak, hem de motorlu taşıtların hava kirliliğini önlemede teşvik unsuru olacak yeni bir vergi tarifesine ihtiyaç bulunmaktadır. Bu açıdan bakıldığında, vergi adaleti ve mali güç kriteri olarak aracın kasko değerinin belirlenmesi, çevresel açıdan ise Sanayi ve Ticaret Bakanlığının 2005 yılında yayınladığı yönetmelik<sup>1</sup> dikkate alınabilir. Söz konusu yönetmelikte araçların yakıt durumuna bağlı olarak CO2 emisyonları 7 farklı sınıfa ayrılmıştır. En düşük emisyon sarfiyatı kilometrede 100 gramın altı A grubu olarak belirlenmiş, en yüksek emisyon sarfiyatı ise kilometrede 225 gram ve G grubu olarak belirlenmiştir (Üstün, 2012: 179). Dolayısıyla bu yönetmelik, araçların havaya yaydıkları CO2 emisyonuna göre oluşturulacak bir vergi tarifesinde artan oranlı tarife yapısına geçilmesi için önemli bir araç olarak kullanılabilir.

Diğer yandan, MTV'de CO2 temelli bir vergilendirme tarifesine geçerken ortaya çıkabilecek bir vergi adaletsizliği sorununun önüne geçmek açısından kasko değerinin dikkate alınmasında, özellikle de ikinci el araçlarda, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği tarafından aylık olarak yayınlanan motorlu kara taşıtları kasko değeri listesi bu konuda yol gösterici olabilir (Kaplan, 2012: 216). Vergilendirmede motor silindirin hacminin korunması yerinde olacaktır. Zira, motor silindir hacmi araçlarda servet göstergelerinden biridir. Diğer yandan, vergilendirmede araçların yaş faktörünün ne olacağı sorusu gündeme gelebilir. Mevcut sistemde, aracın yaşı arttıkça ödenen vergi miktarı giderek azalmaktadır. Bu durum, çevresel açıdan çok önemli bir çelişki oluşturmaktadır. Bu nedenle, CO2 emisyonu temelli vergilendirme esasına geçildiğinde yaş faktörünün artık vergilendirmede bir

<sup>1</sup> “Yeni Binek Otomobillerde Yakıt Ekonomisi ve CO2 Emisyonu hakkında Tüketicilerin Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelik”, RG 28.12.2005, S. 25330 Yönetmeliğin 1. Maddesine göre bu yönetmeliğin amacı, “tüketicilerin bilinçli tercih yapabilmesine imkan vermek için, piyasada satışa sunulan yeni binek otoların CO2 emisyonu ve yakıt ekonomisi ile ilgili bilgi edinilmesinin sağlanması” olarak belirtilmiştir.

kriter olarak kullanılmaması vergi adaleti ve çevre koruma düşüncesi açısından olumlu bir adım olacaktır.

### V. Sonuç

1950’li yıllardan itibaren gelişmiş ülkelerin öncülüğünde çok büyük bir artış gösteren mal ve hizmet üretimine paralel olarak çevre kirliliği de dünya tarihinde daha önce görülmemiş bir tahribata yol açtı. Bir yandan, giderek artan nüfus ve üretim, diğer yandan artan nüfusa ve üretime paralel olarak kirlenen çevre ve bozulan ekolojik denge. Günümüzde, dünya ekonomisi artan nüfus ve üretimle çevre kirliliği arasında serbest piyasa odaklı optimal bir denge arayışına girmiş bulunmaktadır. Çevre kirliliğine yol açan ekonomik faaliyetler incelendiğinde enerji eldesine yönelik faaliyetler birinci sıradayken, ulaştırma faaliyetleri ise ikinci sırada yer almaktadır.

Çevre kirliliği ile mücadelede piyasa sistemini bozmayacak, en az devlet müdahalesiyle en az çevre kirliliği sonucuna ulaşılacak istenmektedir. Bu sonuca ulaşabilmek için son yıllarda geliştirilen en önemli araçlardan biri de çevre vergileridir. AB içinden doğan ve giderek dünyaya yayılan çevre vergileri, çevreye zarar veren ekonomik faaliyetlerin “kirleten öder” prensibi gereğince piyasa mekanizması içinde optimize edilmesine yöneliktir. Ulaştırma faaliyetleri en önemli ikinci kirletici faaliyet grubunu oluşturduğuna göre, yine bu faaliyetlerin çevre vergileri yoluyla serbest piyasa sistemi içinde çevreye en az zarar verir duruma getirilmeleri mümkün gözükmektedir. Bu bakımdan özellikle motorlu taşıtların çevreyi kirletici etkisi esas alınarak vergilendirilmesi oldukça önemlidir.

Bu itibarla, AB içinde çok sayıda ülke, 2000’li yılların başından itibaren motorlu taşıtların vergilendirilmesinde CO2 tüketimini esas alan yeni bir vergi tarifesi uygulanmaya başlamıştır. Günümüzde 18 AB ülkesinde uygulanan CO2 emisyonunu azaltmaya yönelik motorlu taşıtlar vergisinin olumlu sonuçlar verdiği söylenebilir. Zira AB, bu tip vergilere karşı toplumda ve ekonomide önemli bir direnç olmadığını görerek 2020 yılında araçlardan yayılan CO2 miktarını km. başına 95 grama indirmeyi hedef olarak belirlemiştir. Bu vergilerin uygulanmaya başladığı 2000 yılında bu rakamın ortalama 175 gram, 2010 yılında ise 145 gram olduğu düşünüldüğünde bu düşüncemizin doğru olduğu ortaya çıkmaktadır.

Motorlu taşıtlar vergisinin AB’nde bir servet unsuru olmaktan çıkıp, etkili bir çevre politikası aracı olmasına rağmen, ülkemizde bugüne kadar AB’ne benzer ciddi adımların atılmadığını görüyoruz. 2004 yılında

5035 sayılı kanunla MTV’de yapılan değişikle, araçların ağırlığı vergilendirmede bir kriter olmaktan çıkarılmış yerine aracın silindir hacmi ve yaşı temel belirleyici olarak yer almıştır. Fakat, bu düzenleme AB üyesi ülkelerin aynı zaman dilimi içinde yaptığı düzenlemelerle karşılaştırıldığında önemsiz kalmaktadır.

Bugün Türk Vergi Sistemi içinde MTV, özel bir servet vergisi uygulaması şeklinde varlığını devam ettirmektedir. Uygulamada, aracın yaşı arttıkça ödeyeceği vergi miktarı azalmaktadır. Motor silindir hacmi büyüdükçe, ödenecek vergi de artmaktadır. Türkiye’de MTV mevcut durumuyla çevre kirliliği ile mücadele edebilecek bir özellik taşımamaktadır. Çünkü aracın yaşı arttıkça teknolojisi eskimekte, yakıt sarfiyatı artmakta ve çevreye daha fazla CO2 yaymaktadır. Fakat, ülkemizde yaşlı araçların sahipleri nispeten ödeme güçleri düşük kesimlerden oluşmaktadır. CO2 esaslı bir vergilendirmeye geçildiğinde bu kesimler değişiklikten olumsuz etkilenecek ve bir vergi adaletsizliği ortaya çıkacaktır.

Türkiye’de çok kısa zaman dilimi içinde motorlu araçların vergilendirilmesinde CO2 emisyonuna dayanan vergi tarifesi yapısına geçilmesi gerekmektedir. Bu geçişi yaparken mali güç ve adalet ilkelerini birlikte dikkate almak gerekmektedir. Bunun için de, araçların kasko değerlerinin birinci olarak dikkate alınması, kasko değerinin üzerine ise aracın CO2 tüketimine dayanan artan oranlı bir tarife geliştirilmesi, ülkemizde çevre kirliliğiyle mücadele ve sağlıklı nesiller yetiştirilmesi açısından son derece önem arz etmektedir.

### **Kaynaklar**

- ACA.BE (2012), “Overview of CO2 Based Motor Vehicle Taxes 2012”, <http://www.acea.be>, Erişim Tarihi:11.03.2013.
- Bozdoğanoglu, Burçin (2008), “Motorlu Taşıt Alımında Uygulanan Vergiler ve Motorlu Taşıtlarda Vergileme Tekniğinin AB Uygulamaları ile Karşılaştırılması”, Yaklaşım Dergisi, Sayı 192.
- Çelikkaya, Ali (2011), “Avrupa Birliği Üyesi Ülkelerde Çevre Vergisi Reformları ve Türkiye’deki Durumun değerlendirilmesi”, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt. 11, Sayı 2.
- Ekmekçi, Esra(2003), Küreselleşme ve Vergilemede Yeni Eğilimler, Kazancı Hukuk Yayınları, İstanbul.
- European Comission (2010),” Monitoring The Co2 Emissions From New Passenger Cars in the EU: Data For 2009”, 10.11.2010, Final Report 655, Brussels.



- Eurostat (2010), [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-32-10-283/EN/KS-32-10-283-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-32-10-283/EN/KS-32-10-283-EN.PDF), Erişim Tarihi: 12.12.2012
- Eurostat (2011), Energy, Transport and Environment Statistics, [http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY\\_OFFPUB/KS-DK-11-001/EN/KS-DK-11-001-EN.PDF](http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_OFFPUB/KS-DK-11-001/EN/KS-DK-11-001-EN.PDF), Erişim Tarihi: 23.12.2012.
- Ferhatoğlu, Emrah (2003), “Avrupa Birliği’nde Ortak Çevre politikası Çerçevesinde Çevre Vergileri”, e-yaklaşım/Ekim:2003/sayı 3 <http://www.yaklasim.com.tr/emrahfettahoglu/pdf> Erişim Tarihi: 13.11.2012.
- Hoerner, J.A. (1998), “Tax tools for protecting the atmosphere:The US ozone-depleting chemicals tax” s. 185- 199, Green Budget Reform: an International Casebook of Leading Practises, earthscan Publications, London.
- Kaplan, Recep (2012), “Motorlu Taşıtlar Vergisinde Otomobillerin Tarife Yapısının Vergi Adaleti ve Çevre Politikaları Açısından Değerlendirilmesi”, Vergi Sorunları Dergisi, Sayı 289.
- Köymen, Ş. (2008), “Kamu Ekonomisi Açısından Otoyolların Finansmanında Kullanım Fiyatlandırması”, Mali Pusula Dergisi, Yıl 4, Sayı 39, ss.114-138.
- Jamali, Tarık (2007), Ekolojik Vergiler, Yaklaşım Yayınları, Ankara.
- IEA (2012), CO2 EmissionsFromFuelCombustions, Highlights, 2011 Editions. <http://www.iea.org/co2highlights/co2highlights.pdf> ,Erişim Tarihi: 21.11.2012.
- Marshall, S. (2001), The Challenge of Sustainable Taransport, Ed. A.Layard, Davoudi S. , Batty S., Planinig For a Sustainable Future, ss. 131-147, Spon Publications, London , <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X07000820>, Erişim Tarihi: 13.11.2012.
- OECD (2001), “Environmentally Related Taxes: Issues and Strategies”, Policy Brief, [www.oecd.org/pcd/2674642.pdf](http://www.oecd.org/pcd/2674642.pdf), Erişim Tarihi: 15.12.2012.
- OECD (2008),“Çevresel Performans İncelemeleri, Türkiye”, <http://www.oecd.org/env/environmentalcountrypreviews/42198785.pdf>, Erişim Tarihi: 21.11.2012.
- Özdemir, Biltekin (2009), “Küresel Kirlenme, Sürdürülebilir Ekonomik Büyüme ve Çevre Vergileri”, Maliye Dergisi, Sayı 156, Ocak-Haziran 2009.
- Rubik, F. , Mityom, L. (2011), “CO2 Based Motor Vehicle Taxes” , Institute For Ecological Economis Research, <http://www.scp-knowledge.eu>, Erişim Tarihi: 24.12. 2012.
- Soydan, Billur Yaltı (2002), Avrupa Birliğinde Dolaysız Vergiler, Beta Yayınevi, İstanbul
- Steinbach, N. (2007), “Environmental Taxes in the European Economy 1995-2003”, Eurostat, Statistics in Focus, series no.1,

[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), Erişim Tarihi: 12.12.2012

Üstün, Ümit S. (2012), “Motorlu taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik ve Adil Olarak Düzenlenmesi “, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.XVI, Sayı 1.