

BİR ÇEVRE VERGİSİ OLARAK MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ: AB VE TÜRKİYE UYGULAMALARININ KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

M. Erkan ÜYÜMEZ*

ÖZET

Vergilendirme bireylerin tercihlerinde, davranışlarında çeşitli şekillerde etkili olabilmektedir. Çevrenin korunması bakımından vergilerin olumlu etkilerinin olduğu bilinmekte ve bunlardan da faydalanılmaktadır. Motorlu taşıtların çevreye yaydığı zararlı gazlar çevreyi kirleten unsurlar arasında yer almaktadır. Bu bağlamda çevre kirliliği ile mücadelede atılan önemli adımlardan biri de, motorlu taşıtların vergilendirilmesinde çevresel duyarlılığın ön plana çıkarılmasıdır.

1990'lı yıllardan itibaren birçok Avrupa Birliği üyesi ülkede motorlu taşıtlar vergilendirilirken daha çevreci bir yaklaşım benimsenmiş ve mali amacı ikinci plana atılmıştır. Türkiye'de ise motorlu taşıtlar bir servet göstergesi kabul edilmekte ve bu kapsamda vergilendirilmektedir. Türkiye'de son yıllarda artan çevresel duyarlılığa paralel düzenlemeler yapılsa da, henüz olması gereken yapıya ulaşamamıştır.

Bu çalışmada, motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergilerin çevre kirliliği ile mücadeledeki etkileri ele alınacak, çevre kirliliğinin önlenmesinde motorlu taşıtlar vergisinin oynadığı rolün AB ve Türkiye uygulamaları bakımından karşılaştırmalı analizi yapılacaktır.

Anahtar Sözcükler: Çevre Kirliliği, Çevre Vergileri, Motorlu Taşıtlar Vergisi, Çevrenin Korunması

MOTOR VEHICLES TAX AS AN ENVIRONMENTAL TAX: A COMPARATIVE ANALYSIS OF THE PRACTICES IN EU AND TURKEY

ABSTRACT

Taxation can effect individuals' preferences and behaviors in various ways. In terms of protecting the environment, taxation is known to have positive outcomes and these are benefited from. The harmful gases emitted by motor vehicles are among the elements that pollute environment. In this regard, one of the important steps that is taken to combat environmental pollution is foregrounding the environmental awareness in the taxation of motor vehicles.

Since 1990s, in many European Union member countries a more environmental approach has been adopted in the taxation of motor vehicles and the financial goal such taxation has been pushed into the background. However, the motor vehicles in Turkey are viewed as a symbol of wealth and taxed accordingly. While there have been

* Doç.Dr., meuyumez@anadolu.edu.tr

regulations that have been put into effect in line with the increasing environmental awareness in recent years, the ideal framework has yet to be achieved.

In this study, the effects of the motor vehicle taxes on the fight against environmental pollution will be discussed and a comparative analysis of the role that motor vehicle taxation plays in the prevention of environmental pollution will be made in terms of the implementations by the EU and Turkey.

Key words: Environmental Pollution, Environmental Taxes, Motor Vehicles Tax, Environmental Protection

BİR ÇEVRE VERGİSİ OLARAK MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ: AB VE TÜRKİYE UYGULAMALARININ KARŞILAŞTIRMALI ANALİZİ

1. Giriş

Günümüzde çevre ve çevrenin korunması bütün insanlığın üzerinde durduğu önemli konulardan biridir. Ülkelerin ekonomik büyüme ve gelişmesinde bir maliyet unsuru olarak karşımıza çıkan çevre kirliliği, insanların yapay olarak doğal dengeye yaptığı aşırı müdahaleler ve yoğun ekonomik faaliyetler sonucunda meydana gelmektedir. 2872 sayılı Çevre Kanununun 2. maddesinde çevre, “canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde buldukları biyolojik, fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel ortam” olarak tanımlanmıştır. Çevre kirliliği ise, “çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etkiyi” ifade etmektedir. Hızlı sanayileşme, teknolojik gelişme, nüfus artışı, çevreye karşı duyarlılığın yeterince sağlanamaması, daha fazla üretme ve tüketme eğilimleri gibi durumlar çevre kirliliğinin artmasına neden olmaktadır.

Geleneksel olarak mali amaçları gerçekleştirmek üzere işlev gören vergilerin çevre sorunlarıyla da mücadelede etkin olabileceği düşüncesi üzerinde tartışılan konulardan biri haline gelmiştir. Vergilerin çevresel sorunların çözümünde etkin rol oynayan bir araç olabileceği beklentisi, uygulamada bazı mali amaçlı vergilerden çevresel amaçlı vergilere doğru bir geçişi beraberinde getirmiştir. İlk zamanlar yalnızca kamu harcamaları için gelir sağlamak amacıyla konulan vergiler, zaman içerisinde çevreyi koruyan, çevreye duyarlı bir politik araç haline gelmiştir.

Çevre vergileri özellikle piyasa ekonomisinin güçlenmeye başladığı 1980’li yılların başlarından itibaren daha fazla ilgi görmeye başlamıştır. Çevre vergisi kapsamında motorlu taşıtların vergilendirilmesi çevreye karşı duyarlılığın ön plana çıkarılması açısından önemlidir. Motorlu taşıtların vergilendirilmesi pek çok ülkede önemli bir mali kaynak sağlarken ulaşım, enerji, çevre gibi alanlarda da bir müdahale aracı olarak hesaba katılmaktadır.

Bu çalışmada, motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergilerin çevre kirliliği ile mücadeledeki etkileri ele alınacak, çevre kirliliğinin önlenmesinde motorlu taşıtlar

vergisinin oynadığı rolün AB ve Türkiye uygulamaları bakımından karşılaştırmalı analizi yapılacaktır.

2. Çevre Kirliliğinin Önlenmesinde Bir Politika Aracı Olarak Vergilendirme

Geleneksel olarak mali amaçları gerçekleştirmek üzere işlev gören vergilerin çevre sorunlarıyla da mücadelede etkin olabileceği düşüncesi üzerinde tartışılan konulardan biri haline gelmiştir. Ancak, vergilerin mali amaç dışında kullanılabilirliği kolayca üstesinden gelinebilecek bir konu değildir (Biyar-Gök, 2014, s. 286). Zira mülkiyet haklarındaki belirsizlik ile beraber çevresel mal ve hizmetlerin genellikle fiyatlandırılmamış olması, bunların maliyetinin gerçek ya da tüzel kişilerce nasıl yüklenileceği sorununu beraberinde getirmektedir. Bu maliyetlerin bir vergi olarak ayırt etmeksizin tüm kişilere yüklenmesi istenilen bir durum olmayacaktır. Bu durumda ortaya çıkan maliyeti bir vergi olarak çevresel mal ve hizmetten yararlanan ve çevreyi kirletenlere yüklemek doğru bir yol olarak görünmektedir. Bu durumu önlemenin en önemli yollarından birisi ortaya çıkan bu maliyet ve faydaların, onları yapan kişilere yüklenmesidir. Böylece yaratılan dışsallıklar içselleştirilebilir. Bu yolla çevresel etkinlik, ekonomik verimlilik, hakkaniyet (eşitlik), idari fizibilite, maliyet ve kabul görme gibi kıstaslar dikkate alınarak maliyeti büyük oranda düşürme, kirliliği azaltmaya teşvik etme, esnekliği artırma, çevresel etkinlik sağlama ve finansal kaynak oluşturma gibi amaçlar gerçekleştirilebilir (Toprak, 2006, s. 153-154).

Bir çevre vergisi olan kirlilik vergisinin çerçevesini çizen İngiliz Ekonomisti Artur Cecil Pigou'dur. Pigou Refah Ekonomisi başlıklı eserinde Londra'nın meşhur sislerinin düşündürdüğü kirliliğin sıradan piyasa işlemlerine taraf olmayan kişilere fazladan bir maliyet yüklendiğini fark ederek kirliliği, dışsallık vergisi olarak adlandırdığı vergiyle vergilendirme fikrini önermiştir (Jamali, 2007, s. 120).

Pigou, dışsal maliyetlerin içselleştirilmesinde vergilerin bir araç olarak kullanılabilirliğini savunmuştur. Vergilerin çevresel sorunların çözümünde kullanılmasının sebebi fiyat mekanizmasının içine yansıtılmayan dışsal kirleticiye (üretici veya tüketici) ödettirilmeye çalışılmasıdır. Çevreyi kirleten mal ve hizmetlerin, vergiler sonucunda fiyatlarının artması, bu mal ve hizmetlerin daha dikkatli bir biçimde üretilmesi veya tüketilmesi beklentisine yol açmaktadır. OECD Konseyi tarafından 1972 yılında ortaya atılan kirletenin ödemesi yaklaşımı ekonomik aktiviteler sonucunda meydana gelen maliyetlerin, bu ekonomik faaliyetleri gerçekleştiren kişiler tarafından ödenmesi gerektiği düşüncesine dayanmaktadır (Uyduranoğlu, 2004, s. 46).

Vergilerin çevresel sorunların çözümünde etkin rol oynayan bir araç olabileceği beklentisi, uygulamada bazı mali amaçlı vergilerden çevresel amaçlı vergilere doğru bir geçişi beraberinde getirmiştir. İlk zamanlar yalnızca kamu harcamaları için gelir sağlamak amacıyla konulan vergiler, zaman içerisinde çevreyi koruyan, çevreye duyarlı politika aracı haline gelmiştir. Çevre vergilerini, mali amaçlı vergilerden ayıran en önemli fark mali amaçtan ziyade, çevreye zarar veren ekonomik aktiviteleri önlemeyi veya oldukça aza indirgemeyi amaçlamasıdır (Uyduranoğlu, 2004, s. 47).

3. Çevre Vergilerinin Kavramsal Çerçevesi Ve Özellikleri

Çevre vergileri özellikle piyasa ekonomisinin güçlenmeye başladığı 1980'li yılların başlarından itibaren daha fazla ilgi görmeye başlamıştır. 1970'li yıllardaki çevre politikalarının aksine vergilerden yararlanılmasının maliyetleri azaltacağı, “kirleten öder” ilkesi sayesinde vergilemede artan oranlılığın gerçekleştirileceği ve çevresel maliyetlerin, ilgili ürünün fiyatı içerisinde yer alacağı düşünülmüştür (Çelikkaya, 2011, s. 98).

Çevre vergileri, tüketildiğinde veya kullanıldığında çevre üzerinde belirli olumsuz etkiler meydana getiren fiziksel veya benzeri bir birimin vergilendirilmesiyle ortaya çıkan vergiler olarak tanımlanabilir (Arıkan, 2009, s. 35). Bu bağlamda enerji vergileri, ulaştırma vergileri, kirletme vergileri ve kaynaklar üzerinden alınan vergiler, çevre vergisi olarak kategorize edilebilir (Çelikkaya, 2011, s. 99).

Avrupa Birliği Komisyonu'nda bulunan bir uzmanlık çalışma grubu tarafından çevre vergileri “çevreye zararlı bir birimi veya parçasını kendisine vergi konusu almış vergi” şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanıma göre, çevre vergisinin konuları arasında zehirli gaz ve su emisyonları, enerji ürünleri (taşımacılıkta ve diğer şekillerde kullanılan), taşımacılık (kilometre esaslı, yıllık vergi ve satış vergileri), atık su, tarımsal girdiler (gübre, böcek ilacı), atıklar (genel atık toplama hizmetleri ve pil, araba lastiği, ambalaj malzemesi gibi kişisel ürünler), ozon tabakasına zararlı ürünler (CFC) ve kirlilik yer almaktadır. Bu durumda çevre vergilerini, devlet tarafından zorunlu ve karşılıksız olarak alınan, çevreyle ilgili bir unsuru konu alan vergiler biçiminde tanımlamak mümkündür (Ferhatoğlu, 2003, s. 3).

Çevre vergileri, ekonomik davranış ve çevre arasında doğrudan bir ilişkinin olduğu varsayımına dayanmaktadır. Çevre vergilerinin konuluş amaçları gerçek ve tüzel kişilerin üretim ve tüketim kalıplarını değiştirerek, mal ve hizmetlerin üretim ve tüketim aşamalarını çevreye zararsız duruma getirmektir. İnsanların ekonomik kararlarını vergileme yoluyla etkileyerek çevrenin korunmasının amaçlanması, çevre vergilerinin ortaya çıkmasında yatan düşünceyi oluşturmaktadır (Günaydın, 2000, s. 49; Biyan, Gök, 2014, s. 288).

Çevreye zararlı ekonomik faaliyetin vergilendirilmesiyle mükellef üzerindeki vergi yükü zarar verici davranışın azaltılmasını sağlayacak şekilde artırılır. Bu durumda vergi geliri de dışsallık yaratan ürünün fiyatı ve miktarı ölçüsünde artacaktır. Çevreye zararlı olan faaliyetler üzerindeki vergi yükünün artması, mükelleflerin bu söz konusu faaliyetle ilgili olarak kendilerine vergi avantajı sağlayacak alternatif üretim tekniklerine veya tüketim için ikame mallarına yönlendirecektir (Ferhatoğlu, 2003, s. 2).

Yasa koyucu, çevre vergilerini mali hedeflerin yanı sıra, çevre korumanın bir aracı olarak görmektedir. Vergilendirmenin özendirme ve caydırma yöntemleri çevre koruma politikasının araçlarına dönüştüklerinde, çevreye zarar veren davranışların caydırılması, çevreyi korumaya yönelik davranışların özendirilmesi söz konusu olmaktadır (Göker, 2010, s. 80-81).

Çevre vergilerinin toplum refahını artırma potansiyeli de bulunmaktadır. Pigou tarafından belirtilen bu tespite göre, çevre vergileri çevre kirliliğini azaltmak suretiyle sosyal refahı artırmaktadır. Aynı zamanda, çevre vergileri, hem çevre kalitesini iyileştiriyor, hem de sağlanan hasılatın, sapırtıcı etkisi olan vergilerin mükellefler üzerindeki yükün azaltılmasında kullanılarak sosyal refahı artırıyor, bu takdirde çevre vergilerinin çifte yarar sağladığından söz edilebilir (Akkaya, Bakkal, 2005, s. 2).

Çevre vergileri, vergi gelirleri içerisinde önemli ve yapıcı bir rol oynar. Çevre vergileri çevre kirliliğini azaltmada etkisi olduğu gibi, aynı zamanda yeni ve gelişmesi ihtiyaç duyulan alanlar ile teknolojilere de geçiş yapılmasını teşvik etmektedir. Zira yaptıkları üretim sonucunda çevre vergisine katlanmak zorunda kalacak olan kişiler veya işletmeler çevreye zararı olmayan yeni teknolojik arayışlara yönlendirilmiş olurlar (Oates, 1995, s. 921). Hedeflenen amaçların gerçekleştirilebilmesinde çevre vergisi ile getirilen yükün belirli bir düzeyde olması gerekir. Çevre vergisi kirliliği temizleme maliyetinden düşükse, çevreyi kirlüten bu vergiyi ödeyecek, aksi halde ise, kirliliği en aza indirmek için yatırımlar yapmayı ve böylece vergi yükünden de kurtulmayı seçecektir (Tanrıvermiş, 1997, s 310).

3.1. AB'de Çevre Vergileri

Çevre sorunlarıyla mücadelede uygulanan çok sayıda politika olmakla birlikte vergiler teşvik edici ve özendirici olma özellikleri sebebiyle daha çok tercih edilmektedir. Özellikle birçok AB ülkesinde, çevre vergileri çevre kirliliği ile mücadelede bir politika aracı olarak kullanılmaktadır (Ağacan, 2014, s. 85).

Avrupa Birliği'nde çevre vergileri, çevresel politika hedeflerine ulaşılması bakımından önemli bir paya sahiptir. Ayrıca, çevre vergileri uygulamasıyla çevre üzerinde olumsuz etkilere sahip mal ve hizmetlerin maliyetlerinin artırılması ve daha yaşanabilir bir çevre oluşturabilmek amacıyla kişilerin davranışlarının tüketim kalıplarının değiştirilmesi hedeflenmektedir (Yalçın, 2013, s. 143).

AB'nde çevre politikalarına ilişkin düzenlemeler birliğin ortak politikasının temel ilkelerinin belirtildiği 1972 tarihli Birinci Eylem Planına dayanmaktadır (Ferhatoğlu, 2003, s.1; Budak, 2004, s. 398-399).

Bu planda kirliliği asgariye indirmek ya da önlemek, çevreyi güzelleştirmek, yaşam standartlarının yükseltilmesi, çevre sorunlarıyla mücadelede uluslararası işbirliğinin gerekliliği üzerinde durulmuştur (Ağacan, 2014, s. 86).

Birinci Eylem Planı'nın genişletilmiş hali olan İkinci Eylem Planı 1978-1982 yıllarını kapsamaktadır. Bu planda öncelik hava ve su kirliliğinin önlenmesine ayrılmış ve ilk kez Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) burada gündeme gelmiştir. Üçüncü Eylem Planı 1982-1986 dönemini kapsamaktadır. Bu planda ise çevre politikasının diğer politikalarla uyumlaştırılması ile ÇED prosedürünün hazırlanması gibi konular yer almaktadır. 1987 ile 1992 yıllarını kapsayan Dördüncü Eylem Planı ise, kirliliğin önlenmesi, kaynakların işletilmesinin düzenlenmesi, uluslararası faaliyetler ve destek sağlayıcı araçların geliştirilmesi konuları ele alınmıştır (Bayram vd., 2011, s. 34-35).

Maastricht Birlik Anlaşması ile Haziran 1992 yılında Rio de Janeiro’da gerçekleştirilen çevre ve kalkınma konulu Birleşmiş Milletler Konferansı sonucu kabul edilen anlaşmalar ve bildirgeler topluluğun çevre politikasına yeni bir anlayış getirmiştir. Aynı zamanda 15.12.1992 yılında “kararlaştırma” olarak onaylanan Beşinci Eylem Planıyla tamamen yeni stratejiler ortaya konulmuştur. Bu planda yer alan “Sürdürülebilir ve Çevreyi Hesaba Katan Büyüme” kavramları planın önemini vurgulamaktadır (Budak, 2004, s. 403-404).

24 Ocak 2001 Tarihinde Yürürlüğe giren Altıncı Eylem Planı’yla iklim değişikliği, doğa ve biyolojik çeşitlilik, çevre ve sağlık, doğal kaynaklar ile atıklar konuları önem kazanmıştır (Bayram vd., 2011, s. 35). 2007 yılında Brüksel’de gerçekleştirilen AB-1. Vergileme Reformu’nda yeni dönemde çevreyi kirletenlerin yüksek oranda vergiye tabi tutulmaları istenmiştir (Özdemir, 2009, s. 19).

AB çevre politikası özetle, kirliliği asgari seviyeye indirmeyi, önlemeyi ve ortadan kaldırmayı, doğal kaynakların ekolojik dengeye zarar vermeyecek bir biçimde kullanılması, çevresel hasarın kaynağının önlenmesi ve çevre koruma hususunun ulaştırma ve enerji gibi diğer sektörel politikalarla bütünleşmesini güvence altına almayı amaçlamaktadır (Ağacan, 2014, s. 87).

AB ülkelerinde çevre vergileri çevre için uygulanan politikaların destekleyicisi olarak görülmektedir. Bunun yanısıra çevre vergileri dikkatlice uygulandığında yenilikleri desteklediği, kirliliği asgariye indirdiği, yatırım sektöründe önemli oranda değişiklikler oluşturduğu, tüketicilerin alışkanlıklarını değiştirdiği, gelir dağılımında önemli etkiler meydana getirebildiği kabul edilmektedir (Environmental Tax Reform in Europe: Opportunities For The Future, 2014, s.1).

AB’nde günümüzde uygulanmakta olan çok sayıda çevre vergisi olmakla birlikte AB resmi istatistik kurumu EUROSTAT çevre vergilerini dördü bir ayrıma tabi tutmaktadır. Bunlar; enerji, ulaştırma, kirlilik ve doğal kaynak vergileridir. Bu vergilerden enerji vergileri, enerji mamullerinin taşımacılıkta veya durağan kullanımları sırasında alınmaktadır. Ulaştırma kullanılan en önemli enerji kaynakları benzin ve motorindir. Ulaştırma vergileri, bir motorlu araca sahip olmayı veya kullanmayı esas edinen vergilerdir. Kirlilik vergileri ise, kirli su ve emisyonları ile katı atık ve gürültü üzerinden alınan vergilerdir. Son olarak doğal kaynak vergileri, daha çok değerli maden ve petrolün çıkartıldığı madenin kira bedeli üzerinden alınmaktadır. Bu sebeple, doğal kaynak vergileri doğrudan ürün fiyatları üzerine konulmadığı için diğer çevre vergilerinde olduğu gibi fiyatları doğrudan artırıcı etkiye sahip değildir (Ferhatoglu, 2003, s. 3-4).

AB’de çevre vergilerinden elde edilen hasılat yıllar geçtikçe artış göstermektedir. AB ülkelerinin geneline bakıldığında 2004 yılında toplam çevre vergilerinden elde edilen hasılat 281.169.68 milyon Euro, 2010 yılında 302.306.94 milyon Euro, 2013 yılında ise 330.253.69 milyon Euro’dur (http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_ac_tax&lang=en. Erişim tarihi: 13.04.2015). Ancak, AB ülkelerinin 1995-2010 yılları incelendiğinde çevre vergilerinin GSYİH içerisindeki payının gittikçe azaldığı görülmektedir. 1995 yılında

toplam çevre vergilerinin GDP içindeki payı %2.72, 1996 yılında % 2.73, 1997 yılında % 2.71, 2001 yılında %2.63, 2004 yılında %2.61, 2006 yılında %2.48, 2008 yılında %2.34 ve 2010 yılında 2.37 seviyesine düşmüştür (Stamatova and Steurer, 2012, s. 4). Bunun esas nedeni, çevre vergilerinin nominal değerlerinin erozyona uğramasıdır. Çünkü son yıllarda AB içinde birbirine bağlı ekonomilerin ekonomik büyüme oranlarında büyük oranda durağanlık gözlenmektedir. Buna paralel olarak çevre vergileri tüketim aşamasında her bir ürün başına toplandığından için talep azalışıyla birlikte çevre vergisi gelirleri de azalmaktadır (Yalçın, 2013, s. 144).

3.2. Türkiye Uygulamasında Çevre Vergileri

Çevre vergileri Türkiye’de AB ülkelerinde olduğu gibi uygulama alanı bulmamaktadır. Bu ülkelerdeki çevre vergileri, üzerine kondukları mal ve hizmetlerin maliyetini artırarak üretici veya tüketici birimleri çevreye zararlı olmayan faaliyetlere yönlendirirken aynı zamanda teknolojik gelişmeyi de sağlamaktadır. Bu nedenle, bu ülkelerde uygulanan çevre vergileri ilk planda “yönlendirme ve denetleme” amacını gütmekte, ikinci planda ise mali amaç güdülmektedir (Ferhatoğlu, 2003, s. 5).

Türkiye’de ise kirlilik (atık) vergisi olarak alınan Çevre Temizlik Vergisi, doğrudan çevresel amaçlara hizmet eden tek çevre vergisidir. Bu vergi, belediye sınırları ve mücavir alan içinde bulunan ve belediyelerin çevre temizlik hizmetlerinden faydalanan konut, işyeri ve diğer şekillerde kullanılan binalardan maktu bir tarifeye göre alınmaktadır (Yalçın, 2013: 146). Bu haliyle Çevre Temizlik vergisi, üretilen atık miktarı ile ilişkilendirilemediği ve atık toplama maliyetinin sadece % 15’lik bir kısmını karşılayabildiği için çevresel etkinliği son derece sınırlı bir vergi olarak değerlendirilmektedir (OECD, 2008, s. 167).

Çevre Temizlik Vergisi özellikle belediyelere gelir sağlamak amacıyla gündeme getirilmiş, çevre sorunları ile daha çok yerel yönetimler ilgilendiğinden, devlet bu gelirleri toplama yetkisini kanun ile yerel yönetimlere bırakmıştır (Tanrıvermiş, 1997, s. 316). Çevre Temizlik Vergisi’nin çevreyi korumaya yönelik etkisinin az olması ve yıllık artış oranının yetersiz kalması, verginin yönlendirici ve gelir getirici bir politika aracı olma özelliğini azaltmaktadır. Ayrıca, Türkiye’de genellikle çevre temizlik vergisinden elde edilen gelirlerin çevrenin korunmasında kullanılmadığı belirtilmektedir (Özdemir, 2009, s. 29).

AB’nin 2003/96 sayılı direktifinde belirtildiği üzere ve AB Eurostat istatistik sınıflandırmasına göre, AB’de çevre vergisi çeşitleri içinde ilk sırada enerji vergisi yer almaktadır. Türkiye’de özel bir enerji vergisi olmamakla birlikte bu kapsamda akaryakıt ürünleri ve elektrik üzerinden vergi alınmaktadır. Türkiye’de akaryakıt ve akaryakıt ürünleri Özel Tüketim Vergisi ve Katma Değer Vergisi’ne tabidir. Türkiye AB ülkeleri arasında akaryakıt vergilerinin en yüksek olduğu ülke konumundadır (Çelikkaya, 2011: 111). Ortalama olarak akaryakıt vergileri kurşunsuz benzinin litre fiyatının % 69.5’ini ve mazot litre fiyatının % 61.4’ünü oluşturmaktadır (OECD, 2008, s. 147). Bu kapsamdan bakıldığında akaryakıt ve akaryakıt ürünleri üzerinden alınan ÖTV ve KDV’nin çevreyi

koruma amacıyla değil de daha çok mali amaç göz önünde bulundurularak yüksek oranlarda alındığı dikkat çekmektedir (Yalçın, 2013, s. 146).

Özel Tüketim Vergisi mali amacın dışında pek çok amaca hizmet edebilecek bir vergi türüdür. Bu bağlamda Türkiye uygulamasında ÖTV çevrenin korunması amacına hizmet etmemektedir. Türkiye’de ÖTV’nin çevre kirliliği ile mücadeleye katkısı ancak dolaylı bir biçimde akaryakıt fiyatını artırarak tüketimi kısmak yoluyla olmaktadır. Vergilendirmede yakıtın çevreye verdiği zarar (yayıdığı emisyon miktarı) değil, tüketim miktarı (kilogram/ litre) esas alınmakta ve yakıtın türüne göre verginin oranı farklılık göstermektedir. Bu da ÖTV’nin çevresel amaçlar için değil, mali amaç için getirildiğini göstermektedir (Çelikkaya, 2011, s. 111).

Elektrik en yüksek kirlilik kaynaklarından biri kabul edilmektedir. AB’nin 2003/96 Direktifine göre enerji ürünlerine uygulanan bir diğer vergi türü de elektrik vergisidir. İtalya ve Türkiye’de elektrik tüketimi üzerinden yüksek oranda vergi alınmaktadır. Almanya, Fransa ve Yunanistan sanayi elektriğini vergi dışında tutmaktadırlar. Türkiye elektriğe % 18 KDV, % 2 TRT payı, %1 enerji fonu ve sanayide % 1 evsel kullanımda % 5 belediye tüketim vergisi uygulamaktadır (Çelikkaya, 2011, s. 112).

Türkiye’de çevresel problemleri çözmek için vergilerden başka harçlardan da faydalanılmaktadır. Türkiye’de uygulanan bazı harçlar çevresel etkiyi dolaylı yoldan gerçekleştirmektedir. Bunlardan başlıcaları uçak gürültü harcı, petrol arama ve işletme izin harcı ve avlanma harcıdır (OECD, 2008, s. 168).

Eurostat’ın çevre vergileri sınıflandırmasına göre, diğer bir vergi türü ise ulaşım vergisidir. Türk vergi sisteminde ulaşım vergisi olarak sadece motorlu taşıtlar vergisini gösterebiliriz. Motorlu taşıtlar vergisi, konusu ve yapısı itibariyle çevresel hedefler için kullanıma oldukça elverişli bir vergidir (Yıldız, 2006: 116). Ulaştırma vergisi kapsamında başka bir vergi bulunmamaktadır. Bununla birlikte pozitif çevresel etki yaratabilecek bazı mali teşvikler söz konusudur. Şöyle ki; 2003 ve 2004 yılında yirmi yaşını doldurmuş bir aracın hurdaya çıkartılması halinde yeni araç alımlarında ÖTV indirimine gidilmiştir. Böylece önemli miktarda karbondioksit emisyon kaynağı ortadan kaldırılmıştır. (OECD, 2008, s. 147).

4. Bir Çevre Vergisi Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi

Hava kirliliği, çevre sorunlarından yalnızca biri olup küreselleşen dünyada, ülkeleri birbirine karşı sorumlu kılan kirlilik çeşidi olmuştur. Bunda ozon tabakasının incelmeye, küresel ısınma problemleri önemli rol oynamıştır (http://www.tubitak.gov.tr/tubitak_content_files/vizyon2023/csk/EK-6.pdf Erişim Tarihi: 20.04.2015). Hava kirliliği; büyük oranda sınıai faaliyetler, enerji üretimi, fosil yakıt kullanımı ve trafikten kaynaklanmaktadır. AB içerisinde; enerji, endüstri ve tarım sektörüne bağlı emisyonlar giderek azalırken, ulaşım kaynaklı emisyonlar artmaktadır (Ekinci, 2011, s. 162).

AB’de, toplam CO2 emisyonunun yaklaşık %28’i ulaşımdan, bunun da yaklaşık % 84’ü karayolu ulaşımdan kaynaklanmaktadır. Emisyonun yarısından

fazlası da binek otomobillerden kaynaklanmaktadır (Çelikkaya, 2010: 62). Türkiye’de ise, CO2 emisyon kaynağı olarak ulaştırma sektörü yaklaşık % 18 oranında yer almaktadır. Ulaştırma sektöründeki CO2 emisyonunun yaklaşık % 87’si karayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır (OECD, 2008, s. 64).

Dünyada artan nüfusla birlikte araç sayısı da artmıştır. Bu da, trafik tıkanıklığını artırmakta, yakıt talebini yükseltmekte, çevre kirliliğine ve çok çeşitli sera gazı emisyonuna sebep olmaktadır. Dünyada, her yıl motorlu taşıtların yaydığı CO2 miktarı ortalama 900 milyon ton civarındadır. Bu emisyonu en çok sebep olanlar ise gelişmiş olan ülkelerin sahip oldukları büyük araç filolarıdır (Çelikkaya, 2010, s. 61).

Bu noktada motorlu taşıtların çevre kirliliği üzerindeki etkilerini ele almak yerinde olacaktır. Taşıt araçları, uçaklar ve lokomotiflerde kullanılan benzin, mazot ve jet yakıtı, hava kirliliğini, dolayısıyla çevre kirliliğine sebep olan en önemli unsurlardandır (Üstün, 2012, s. 163). Motorlu taşıtların yol açtığı kirleticilerden birincisi karbon monoksittir (CO). Karbon monoksit, rensiz, kokusuz ve zehirli bir gazdır. Trafikin yoğun olduğu yerlerde çok fazla birikimi olur (Engin, 1989, s. 85). İkincisi, kurşundur. Vücuda solunum yoluyla giren kurşun insan sağlığı için çok zararlıdır. Havanın kurşunla kirlenmesinde en büyük etken motorlu taşıtlardır (Engin, 1989, s. 85). Üçüncü sırada partikül maddeyi sayabiliriz. Bu kirletici, dizel motorlu taşıtlarda oluşmaktadır. Akciğerlere kadar kolayca ilerleyebilmektedir (Üstün, 2012, s.164). Kirleticilerden sonuncusu ise, karbondioksittir. Yanmanın tam olduğu yakıtlardan çıkmaktadır. Hava kirlenmesi arttıkça atmosferdeki oranı da artmaktadır (Engin, 1989, s. 86).

Motorlu taşıtların vergilendirilmesi pek çok ülkede önemli bir mali kaynakken, ulaşım, enerji, çevre gibi diğer alanlarda da etkin bir rol oynayabilmektedir. Enerji ve çevre politikaları, enerji tasarrufu sağlanması ve çevre kirliliğinin azaltılması amacıyla tüketici davranışlarını kontrol altına almak için motorlu taşıtların, ulaşımı karayollarından demir yollarına veya özel taşımacılıktan kamu taşımacılığına yönlendirecek biçimde vergilendirilmesi gerekmektedir (Bozdoğanoglu, 2008, s. 1-2). Böylece CO2 esaslı düzenlenecek olan motorlu taşıtlar vergisi çevre kirliliğinin önlenmesinde önemli bir yönlendirici etkisi olacaktır (Yalçın: 2013, s. 149).

4.1. AB’de Çevreye Duyarlı Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulamaları

AB’nin en önemli hedeflerinden biri Kyoto Protokolü çerçevesinde motorlu araçların neden olduğu CO2 emisyonunu azaltmaktır. Avrupa Parlamentosu EC/443/2009 sayılı Direktif ile bu konuda düzenlemeler yapmıştır (Çelikkaya, 2010, s. 62). Buna göre, CO2 emisyonunun 2020 yılında ortalama olarak kilometrede 95 grama indirilmesi hedeflenmektedir (Üstün, 2012, s. 166).

2002 yılına kadar AB’ye üye ülkelerin genelinde motorlu taşıtlardan motor hacmini esas alan bir kayıt ve tescil vergisi alınmaktaydı. Ancak günümüzde, 27 AB ülkesinin 18’inde motorlu araçlarda CO2 emisyonunu azaltmayı amaçlayan, araçların ilk alımında tescilde ve/veya yıllık bazda motorlu taşıtlar vergisi uygulanmaktadır. Bununla birlikte vergi ceza ve teşvikleri de uygulama alanı bulabilmektedir. (Mityorn-Rubik, 2011, s. 1).

Almanya CO2 temelli vergilendirmeye geçen en son ülkedir. Daha önce motorlu taşıtların vergilendirilmesinde motor silindir hacmi kriter olarak aranırken, 2009 yılında yapılan reformla birlikte motorlu taşıtların yaydıkları CO2 ve diğer zararlı gazların miktarına göre vergilendirmeye geçilmiştir (Ekinci, 2011, s. 163).

İngiltere’de 2001 yılının mart ayından itibaren motorlu taşıtlar CO2 emisyonuna göre vergilendirilmektedir (House of Commons, 2008, s. 7). Başlangıçta düşük vergi oranları zamanla artmıştır. 2008-2009 yılına kadar karbon salınımına ilişkin 7 tarife üzerinden alınan motorlu taşıtlar vergisi 2009-2010 yılından itibaren 13 tarife üzerinden alınmaya başlanmıştır (Çelikkaya, 2010, s. 63).

Fransa’da, CO2 emisyonunu azaltmak için 1 Ocak 2008 yılında ödül-cezalandırma sistemine geçilmiştir. Bu sistem düşük çevre kirliliğine sebep olan yeni araç alımlarına bir fiyat indirimi sağlarken yüksek karbon emisyonuna sebep olan araçları ise cezalandırmaktadır (Çelikkaya, 2010, s. 65). 2010 yılı için 125g/km’den fazla CO2 emisyonuna sebep olan araçlar ödülün yararlanamazken emisyon miktarının 156 g/km’yi aşması durumunda ise ceza uygulaması söz konusudur (French Property, 2010).

İsveç’te binek otoların sebep olduğu emisyon diğer AB üyesi ülkelere göre oldukça yüksektir. 2003 yılında yapılan bir araştırmaya göre, ortalama 198g/km olarak bulunmuştur. İsveç hükümeti artan yol trafiği ve bununla bağlantılı çevre sorunlarının artması üzerine yeni stratejiler geliştirmiştir. Toplumun bütün kesimleri “yeşil otomobil” üzerinde anlaşma sağlamış ve CO2 emisyonu 120g/km’yi aşmayan benzinli ve dizel araçlar ve çevre dostu elektrikli araçlar üzerinde durulmaya başlanmıştır (Çelikkaya, 2010, s. 66). Ayrıca, motorlu taşıtlar vergisinde temel bir vergi miktarı (360 İsveç Kronu) bulunmaktadır. Bu miktara, 120g/km’nin üzerinde karbon emisyonunun üzerindeki her bir gram için 20 Kron daha ilave edilmektedir. Bununla birlikte çevre dostu araçlara 5 yıllık vergi muafiyeti tanınmaktadır (Üstün, 2012, s.169).

AB ülkelerinin motorlu taşıtların CO2 emisyonunu azaltmaya yönelik vergilendirilmesi çevrenin korunması anlamında başarılı sonuçlar verdiği söylenebilir (Potter-Parkhurst-Lane, s. 10). Yapılan vergi reformları sonucunda çevreye zarar veren araç sayısı azalmakta, çevreye duyarlı araç sayısı artmakta ve bunlara bağlı olarak araçların yaydıkları CO2 emisyon oranlarında önemli oranda düşüşler gerçekleşmektedir. Ayrıca otomobil üreticileri de çevreyi korumaya duyarlı araç üretmektedirler (Üstün, 2012, s. 169).

4.2. Türkiye’de Çevreye Duyarlı Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulamaları

Türkiye’de 1963 yılından beri uygulanmakta olan Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) günümüzde motorlu kara, hava taşıtlarından alınmakta olup aynı zamanda bir servet vergisi niteliği taşımaktadır.

Türkiye’de CO2 emisyonunun % 18’i ulaştırma sektöründen kaynaklanmaktadır. Karayolu sektöründen kaynaklanan emisyon ise, tüm ulaştırma sektöründen kaynaklanan CO2 emisyonunun %87’sini oluşturmaktadır. Bundan dolayı karayolu ulaştırma sektörü Türkiye’de önemli derecede çevre kirleticisidir (OECD, 2008, s. 64).

Motorlu taşıtlar vergisinin, konusu ve yapısı itibarıyla çevresel hedefler için kullanımına oldukça elverişli bir vergi olduğu bilinmektedir. Bu açıdan bakıldığında AB üyesi ülkelerde motorlu taşıtların vergilendirilmesi çevre kirliliği ile mücadele kapsamında ele alınırken, Türk vergi sisteminde, söz konusu verginin servet göstergesi olduğundan hareket edilerek herhangi bir çevresel hedef ve amaç gütmeyeceği görülmektedir. Vergi miktarlarının artış ve azalışında, aracın çevreye karşı zarar verme potansiyeli dikkate alınmamıştır. Kabul edilen kriterler tamamen aracın değerine yönelik olarak belirlenen kriterlerdir (Uyduranoğlu, 2003, s. 124; Bozdoğanoglu, 2008, s. 2).

MTV'nin mevcut haliyle çevreye karşı duyarlılığının bulunmamasının yanında, tam tersi olumsuzluğu bünyesinde barındırdığı söylenebilir. MTV'nin konusuna giren bütün araçlar için belirlenen vergi miktarları taşıtın yaşıyla ters orantılı olarak düşmektedir. Bunun sonucunda yeni araçların vergileri, eski araçlara göre yüksek kalmakta, aracın yaşı ilerledikçe aradaki fark daha da artmaktadır (Uyduranoğlu, 2003, s. 125).

Taşıtın yaşı arttıkça değerinin düşeceği açıktır. Dolayısıyla değeri düşen araçtan daha düşük vergi alınması da anlaşılabilir. Ancak, bu durum eski araç kullanımını da teşvik etmektedir. Eski araçların hepsinin çevreye zararlı oldukları söylenemese bile, yeni araçların motorlarının yeni olması ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte eski araçlara göre daha çevreye duyarlı oldukları bir gerçektir. Dolayısıyla MTV, yeni araç kullanımından daha çok eski araç kullanımını teşvik edici potansiyeli vardır (Uyduranoğlu, 2003, s. 125).

MTV kanunu md. 10/c'de, Bakanlar Kuruluna, EURO normlarını sağlayan katalitik konvertör sistemi ile teçhiz edilmiş taşıtlarda belirlenen vergi miktarını % 50 oranında indirmeye yetkili kılınmış olmasına rağmen, bu yetkiye dayanarak bir vergi farklılaştırması yapmamıştır. Bu açıdan MTV'nin çevreye duyarlı amaçlara hizmet etmediği söylenebilir.

MTV'nin tarifesi taşıtın ağırlığı, silindir hacmi ve yaşını esas alacak şekilde uygulanmakta iken, 5035 sayılı yasa 1.1.2004 yılından itibaren geçerli olmak üzere, sadece silindir hacmi ve yaşına göre vergilendirmeye yönelik tarife değişikliğine gidilerek daha düşük silindir hacimli araçların daha az vergilendirilmesi sağlanmıştır. Bu durum, CO2 emisyonunun azaltılmasına dolaylı yoldan hizmet etmektedir. Ancak, MTV, esas itibarıyla çevreye duyarlılığı sınırlıdır (Jamali, 2007, s. 331).

5. Sonuç

Dünya'da artan nüfusla birlikte insanların doğal dengeye yaptığı aşırı müdahaleler, yoğun ekonomik faaliyetler, teknolojik gelişmeler, çevreye karşı duyarlılığın yeterine sağlanamaması, daha fazla üretme ve tüketme eğilimleri çevre kirliliğini artırmaktadır. Günümüzde çevre kirliliği etkilerinin giderek artması ve bu etkilerin doğrudan insan sağlığı üzerinde meydana getirdiği olumsuz sonuçlar nedeni ile çevre kirliliğinin önlenmesi ve bu yönde yapılması gereken çalışmalara verilen önem uluslararası düzeyde artarak devam etmektedir.

Geleneksel olarak mali amaçları gerçekleştirmek üzere işlev gören vergilerin çevre sorunlarıyla da mücadelede etkin olabileceği düşüncesi üzerinde tartışılan

konulardan biri haline gelmiştir. Vergilerin çevresel sorunların çözümünde etkin rol oynayan bir araç olabileceği beklentisi, uygulamada bazı mali amaçlı vergilerden çevresel amaçlı vergilere doğru bir geçişi beraberinde getirmiştir. Bu anlamda çevre vergileri, çevre kirliliği ile mücadelede son yıllarda geliştirilen en önemli araçlardan biri haline gelmiştir. Zira, AB'ye üye çok sayıda ülke çevre kirliliği ile mücadele etmek için çevre vergilerini bir politika aracı olarak kullanmaktadır. Bunun yanısıra, uygulanmak istenen çevre vergileri sayesinde çevre üzerinde olumsuz etkilere sahip mal ve hizmetlerin maliyetlerinin artırılması ve daha yaşanabilir bir çevre oluşturabilmek amacıyla kişilerin davranışlarının tüketim kalıplarının değiştirilmesi istenmektedir.

AB içerisinde; enerji, endüstri ve tarım sektörüne bağlı emisyonlar giderek azalırken, ulaştırma kaynaklı emisyonlar artmaktadır. AB'de, toplam CO2 emisyonunun yaklaşık %28'i ulaştırmadan, ulaştırma kaynaklı emisyonun yaklaşık % 84'ü karayolu ulaştırmasından kaynaklanmaktadır. Türkiye'de ise, toplam CO2 emisyonunun %18'i ulaştırma sektöründen kaynaklanmaktadır. Bu emisyonun büyük bölümü ise karayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır.

Dünyada artan nüfusla birlikte araç sayısı da artmıştır. Bu da, trafik tıkanıklığını artırmakta, yakıt talebini yükseltmekte, çevre kirliliğine ve çok çeşitli sera gazı emisyonuna sebep olmaktadır. Dünyada, her yıl motorlu taşıtların yaydığı CO2 miktarı ortalama 900 milyon ton civarındadır. Bu bakımdan motorlu taşıtların çevreyi kirlenici etkisi esas alınarak vergilendirilmesi önemlidir. Motorlu taşıtların vergilendirilmesi pek çok ülkede önemli bir mali kaynak sağlarken, ulaşım, enerji, çevre gibi alanlarda da bir müdahale aracı olarak hesaba katılmaktadır. Enerji ve çevre politikaları, enerji tasarrufu sağlanması ve çevre kirliliğinin azaltılması amacıyla tüketici davranışlarını kontrol altına almak için motorlu taşıtların, ulaşımı karayollarından demir yollarına veya özel taşımacılıktan kamu taşımacılığına yönelecek biçimde vergilendirilmesi gerekmektedir. Böylece CO2 esaslı düzenlenecek olan motorlu taşıtlar vergisi çevre kirliliğinin önlenmesinde önemli bir yönlendirici etkisi olacaktır.

Günümüzde, 27 AB ülkesinin 18'inde motorlu araçlarda CO2 emisyonunu azaltmayı amaçlayan, araçların ilk alımında tescilde ve/veya yıllık bazda motorlu taşıtlar vergisi uygulanmaktadır. Bununla birlikte ve vergi ceza ve teşvikleri de uygulama alanı bulmaktadır. AB ülkelerinin motorlu taşıtların CO2 emisyonunu azaltmaya yönelik vergilendirilmesi çevrenin korunması anlamında başarılı sonuçlar verdiği söylenebilir. Yapılan vergi reformları sonucunda çevreye zarar veren araç sayısı azalmakta, çevreye duyarlı araç sayısı artmakta ve bunlara bağlı olarak araçların yaydıkları CO2 emisyon oranlarında önemli oranda düşüşler gerçekleşmektedir. Ayrıca otomobil üreticileri de çevreyi korumaya duyarlı araç üretmektedirler.

AB üyesi ülkelerde motorlu taşıtların vergilendirilmesi çevre kirliliği ile mücadele kapsamında ele alınırken, Türk vergi sisteminde, söz konusu verginin servet göstergesi olduğundan hareket edilerek herhangi bir çevresel hedef ve amaç gütmeyeceği görülmektedir. Vergi miktarlarının artış ve azalışında, aracın çevreye karşı zarar verme potansiyeli dikkate alınmamıştır. Kabul edilen kriterler tamamen aracın değerine yönelik olarak belirlenen kriterlerdir. MTV'nin konusuna giren bütün araçlar için belirlenen vergi miktarları taşıtın yaşıyla ters orantılı olarak düşmektedir. Oysa ki, aracın yaşı arttıkça

teknolojisi eskimekte, yakıt tüketimi artmakta ve çevreyi çok fazla kirliletmektedir. Bunun sonucunda yeni araçların vergileri, eski araçlara göre yüksek kalmakta, aracın yaşı ilerledikçe aradaki fark daha da artmaktadır.

Türkiye’de motorlu taşıtların vergilendirilmesi AB’de olduğu gibi kısa süre içinde çevreye duyarlı bir biçimde CO2 emisyonuna dayanan bir vergi tarifesi yapısına geçilmelidir.

KAYNAKÇA

- Ağacan, İ. (2014). *Çevre Kirliliği Sorunları İle Mücadelelerde Türkiye’de Uygulanan Çevre Vergileri Ve Çevre Vergisi Bilinci*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya, Türkiye.
- Akkaya, Ş., Bakkal, U. (2005), Çevre Vergileri Ve Çifte Yarar, Erişim Tarihi: 01.04.2015, <http://www.journals.istanbul.edu.tr/iuifm/article/viewFile/1023007220/1023006734>.
- Arıkan, N. (2009). “Çevre Vergilerinin Önemi Ve Kalkınma”, *Vergi Dünyası*, Yıl. 28, (336), 35-44.
- Bayram, T. T, Altıkat, A. , Ekmekyapar Torun, F. (2011). “Avrupa Birliği Ve Türkiye’de Çevre Politikaları”, *Iğdır Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 1, (1), 33-38.
- Bıyan, Ö. , Gök, M. (2014). “Çevre Politikaları Kapsamında Avrupa Birliği Ve Türkiye’de Çevre Vergilerinin Uygulanışı: Karşılaştırmalı Bir Analiz”, *Hittit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl. 7, (2), 281-310.
- Bozdoğanoglu, B. (2008). “Motorlu Taşıt Alımında Uygulanan Vergiler Ve Motorlu Taşıtlarda Vergilendirme Tekniğinin AB Uygulamaları İle Karşılaştırılması”, *E – Yaklaşım*, (192), Erişim Tarihi 01.04.2015, <http://www.yaklasim.com/>.
- Budak, S. (2004). “Uluslararası Çevre Düzenlemeleri Bağlamında Politika Adalet Ve Katılım”, *Çevre Sorunlarına Çağdaş Yaklaşımlar*, Ed. Marın M. C, Yıldırım, U., Beta, 385-430.
- Çelikkaya, A. (2010). “Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesinde eni Eğilim: Karbon Temelli Vergileme Modeli”, *Vergi Sorunları Dergisi*, Yıl. 33, (266), 61-71.
- Çelikkaya, A. (2011). “Avrupa Birliği Üyesi Ülkelerde Çevre Vergisi Reformları Ve Türkiye’deki Durumun Değerlendirilmesi”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 11, (2), 97-120.
- Ekinci, F. (2011). “Almanya’da Motorlu Taşıtlar Vergisinde Karbondioksit (CO2) Temelli Vergilendirmeye Geçiş”, *Vergi Dünyası*, Yıl. 30, (358), 162-167.

Ç.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 25, Sayı 3, 2016, Sayfa 427-440

Engin, E. (1989). “Hava Kirlenmesi”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 47, (1-4), 79-88.

Environmental Tax Reform in Europe: Opportunities For The Future, (2014). Institute For European environmental Policy, Erişim Tarihi 02.04.2015, http://www.ieep.eu/assets/1397/ETR_in_Europe_-_Final_report_of_IEEP_study_-_30_May_2014.pdf.

Environmental Tax Revenues, (2015). Erişim Tarihi 02.04.2015, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_ac_tax&lang=en.

Ferhatoğlu, E. (2003). “Avrupa Birliği’nde Ortak Çevre Politikası Çerçevesinde Çevre Vergileri”, *e-yaklaşım*, Yıl.11, (130), Erişim Tarihi 01.04.2015, http://www.emrahferhatoglu.net/index_htm_files/ABCevreVergisi.htm.

French Property (2007). *New Vehicle Carbon Tax Introduced*, Erişim Tarihi 01.04.2015, http://www.french-property.com/news/tax_france/new_vehicle_carbon_tax.

Göker, C. (2010). *Yönlendirici Vergilendirme*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, Türkiye.

Günaydın, İ. (2000). “Çevreyi Koruyucu Ve Vergi Sistemini Düzeltici Bir Araç: Çevre Vergisi”, *Banka Ve Ekonomik Yorumlar*, Yıl.37, (5), 41-62.

House Of Commons Enviromental Audit Committee (2008). *Vehicle Excise Duty as an Environmental Tax*, Tenth Report of Session 2007-08, London, Erişim Tarihi 01.04.2015, <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201415/cmselect/cmenvaud/856/856.pdf>.

Jamali, T. (2007). *Ekolojik Vergiler*. Ankara: Yaklaşım Yayıncılık.

Oates, W. E. (1995). Green Taxes: Can We Protect The Environment and Improve The Tax System at The Same Time?, Erişim Tarihi 03.04.2015, http://www.jstor.org/stable/1060731?seq=1#page_scan_tab_contents.

OECD (2008). *Çevresel Performans İncelemeleri*, Erişim Tarihi 01.04.2015, <http://www.oecd.org/env/country-reviews/42198785.pdf>.

Özdemir, B. (2009), “Küresel Kirlenme Sürdürülebilir Ekonomik Büyüme Ve Çevre Vergileri”, *Maliye Dergisi*, (156), 1-36.

Potter, S., Parkhurst, G., Lane, B. (2005). *European Perspectives On a New Fiscal Framework For Transport*, Erişim Tarihi 01.04.2015, <http://www.psi.org.uk/ehb/docs/Fiscal-Potter2.pdf>.

Rubik, F., Mityom, L. (2011). *CO2 Based Motor Vehicle Tax*, İnstitute For Ecological Economics Research, Erişim Tarihi 01.04.2015, <http://www.scp-knowledge.eu/sites/default/files/CORPUS%20WP%203%20KU%20CO2%20ased%20motor%20vehicle%20tax.pdf>.

- Stamatova, S. , Steurer, A. (2012). Environmental Taxes Account For 6.2 % of All Revenues From Taxes And Contributions In The EU-27, Eurostat-Statics İn Focus, Erişim Tarihi 02.04.2015, <http://ec.europa.eu/eurostat/documents/3433488/5585532/KS-SF-12-053-EN.PDF/829d40d8-5c3f-4ebd-8859-c424fdb946e8?version=1.0>.
- Tanrıvermiş, H. (1997). “Çevre Kirliliğinin Vergilendirilmesi: İlkeler, Uygulamaları Ve Türkiye Açısından Genel Değerlendirme”, *Ekonomik Yaklaşım*, 8 (27), 303-328.
- Toprak, D. (2006). “Sürdürülebilir Kalkınma Çerçevesinde Çevre Politikaları Ve Mali Araçlar”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl. 2, (4), 146-169.
- Uyduranoğlu, A. (2004). “Mali Vergilerden Çevre Vergilerine Doğru: Avrupa Birliği’nden Uygulamalar”, *İktisat İşletme ve Finans*, Yıl. 19, (218), 45-50.
- Üstün, Ü. (2012). “Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik Ve Adil Olarak Düzenlenmesi”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XVI, Sayı. 1, 153-190.
- Yalçın, Z. (2013). “Potansiyel Bir Çevre Vergisi Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi: Avrupa Birliği Ve Türkiye Arasında Karşılaştırmalı Bir Analiz”, *Atatürk Üniversitesi İktisadi Ve İdari Bilimler Dergisi*, 27 (2), 141-158.
- Yıldız, H. (2006). “Kirliliğin Önlenmesinde Çevre Vergilerinin Rolü”, *İktisat İşletme Ve Finans*, Yıl. 21, (245), 103-122.