

**Atık Depolama Vergisinin Yeşil Ekonomi Açısından Önemi:
AB Deneyimi ve Türkiye İçin Politika Tasarımı**Selin ERTÜRK ATABEY¹**Öz**

Atık depolama vergisi, çevre politikalarında kullanılan önemli bir mali araç olup düzenli depolamaya gönderilen her ton atık için ödeme öngörerek depolama sahalarının kullanımını azaltmayı hedeflemektedir. İlk kez 1996 yılında İngiltere’de uygulanmaya başlayan bu vergi, zamanla birçok Avrupa ülkesinde benimsenmiş ve atık azaltımı, geri dönüşümün teşviki ile daha sürdürülebilir bertaraf yöntemlerinin geliştirilmesinde etkili olmuştur. Verginin amacı yalnızca düzenli depolamayı caydırmak değil; aynı zamanda kaynak verimliliğini artırmak, sera gazı emisyonlarını düşürmek ve çevresel programlara mali kaynak yaratmaktır. Yeşil ekonomi bağlamında atık depolama vergisi, döngüsel ekonomi ilkelerini destekleyen, doğal kaynakların korunmasına katkı sağlayan ve çevre dostu istihdam fırsatları yaratan bir politika aracı olarak öne çıkmaktadır. Çalışmada, İngiltere başta olmak üzere çeşitli ülkelerde bu verginin kamu politikası aracı olarak uygulanmasına ilişkin örnekler incelenmektedir. Türkiye’de ise doğrudan bir atık depolama vergisi bulunmamakla birlikte, belediyeler tarafından alınan maliyet esaslı hizmet bedelleri, 2020’den itibaren yürürlükte olan Geri Kazanım Katılım Payı (GEKAP) ve biyobozunur atıklara yönelik düzenlemeler benzer amaçlara hizmet etmektedir. Bu yönüyle atık depolama vergisi, çevresel sürdürülebilirliği güçlendiren ve kamu politikalarının yeşil ekonomi hedefleriyle uyumunu sağlayan etkili bir mali araçtır. Ayrıca çalışmada, AB deneyimlerinden hareketle Türkiye için uygulanabilir bir politika tasarımı önerilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Atık Depolama Vergisi, Çevre Vergileri, Yeşil Ekonomi, Döngüsel Ekonomi, Kamu Politikası, Türkiye.

**The Importance of the Landfill Tax in Terms of Green Economy:
EU Experience and Policy Design for Türkiye****Abstract**

The landfill tax is an important fiscal instrument used in environmental policy, designed to reduce the use of landfill sites by charging a fee for every ton of waste disposed. First introduced in the United Kingdom in 1996, the tax has since been adopted in many European countries, where it has proven effective in reducing waste, encouraging recycling, and promoting more sustainable disposal methods. Its purpose is not only to discourage landfilling but also to enhance resource efficiency, reduce greenhouse gas emissions, and generate financial resources for environmental programs. In the context of the green economy, the landfill tax emerges as a policy tool that supports circular economy principles, contributes to the conservation of natural resources, and creates environmentally friendly employment opportunities. This study examines examples of the landfill tax as a public policy instrument, with a particular focus on the United Kingdom and other European countries. While Türkiye does not have a direct landfill tax, cost-based service fees levied by municipalities, the Recovery Contribution Fee (GEKAP) introduced in 2020, and regulations on biodegradable waste serve similar purposes. In this respect, the landfill tax can be regarded as a powerful fiscal instrument that strengthens environmental sustainability and aligns public policies with green economy objectives. Furthermore, the study proposes a policy design for Türkiye inspired by the experiences of the European Union.

Keywords: Landfill Tax, Environmental Taxes, Green Economy, Circular Economy, Public Policy, Türkiye.

¹ Prof. Dr., Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Maliye Bölümü, selin.erturk@hbv.edu.tr, ORCID: 0000-0001-8778-6437.

Bu makaleye atıfta bulunmak için: Atabey, S.A. (2025). Atık Depolama Vergisinin Yeşil Ekonomi Açısından Önemi: AB Deneyimi ve Türkiye İçin Politika Tasarımı. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 27 (3), 807-836.

<https://doi.org/10.26745/ahbvuiibfd.1792443>

To cite this article: Atabey, S. A. (2025). The Importance of the Landfill Tax in Terms of Green Economy: EU Experience and Policy Design for Türkiye. *Ankara Hacı Bayram Veli University Journal of the Faculty of Economics and Administrative Sciences*, 27 (3), 807-836.

<https://doi.org/10.26745/ahbvuiibfd.1792443>

E-ISSN 2667-405X

Araştırma Makalesi
(Research Article)Geliş Tarihi
(Received)
28.09.2025Kabul Tarihi
(Accepted)
12.11.2025Yayınlanma Tarihi
(Published)
18.12.2025

Giriş

Günümüzde artan nüfus, kentleşme ve tüketim alışkanlıkları, atık üretiminde hızlı bir artışa yol açmakta ve çevre üzerinde önemli baskılar oluşturmaktadır. Atıkların yönetimi, yalnızca çevresel sürdürülebilirliğin sağlanması açısından değil, aynı zamanda ekonomik ve toplumsal kalkınma hedefleriyle uyumlu politikaların geliştirilmesi bakımından da kritik bir öneme sahiptir. Bu çerçevede, ekonomik araçların çevre politikalarında kullanımı giderek daha fazla tartışılmakta; özellikle mali araçların çevresel hedeflerle uyumlu hale getirilmesi üzerinde durulmaktadır.

Atık depolama vergisi, çevre politikalarında öne çıkan bu mali araçlardan biridir. Düzenli depolamaya gönderilen atık miktarını azaltmak ve alternatif yöntemleri teşvik etmek amacıyla geliştirilen vergi, ekonomik teşvikler yoluyla çevresel zararların azaltılmasını hedeflemektedir. İlk olarak 1996 yılında Birleşik Krallık'ta uygulanmaya başlayan ve zaman içinde birçok Avrupa ülkesinde benimsenen bu vergi, atık yönetimi politikalarının mali boyutunu güçlendiren ve sürdürülebilir kalkınma ile yeşil ekonomi arasında doğrudan bir bağ kuran önemli bir araç haline gelmiştir.

Yeşil ekonomi bağlamında atık depolama vergisi, yalnızca çevresel etkilerin sınırlandırılmasına katkıda bulunmakla kalmamakta; kaynak verimliliğini artırmakta, döngüsel ekonomi ilkelerinin benimsenmesini kolaylaştırmakta ve çevresel girişimlerin finansmanında yeni imkanlar yaratmaktadır. Ayrıca yeşil işlerin geliştirilmesi, ekonomik çeşitliliğin desteklenmesi ve sera gazı emisyonlarının azaltılması gibi çok boyutlu etkiler üretmektedir. Bu nedenle atık depolama vergisi, kamu politikalarının çevresel yönetimle bütünleştirilmesi bakımından dikkat çekici bir örnek teşkil etmektedir.

Bu çalışmada, öncelikle atık depolama vergisinin kavramsal çerçevesi ele alınmakta, ardından Birleşik Krallık, Almanya, Hollanda, İsveç, Danimarka ve Belçika başta olmak üzere çeşitli ülke uygulamaları incelenmektedir. Avrupa Birliği üyesi ülkelerin katı atık depolama vergisi uygulamalarına dair karşılaştırmalı bir tablo sunulduktan sonra, söz konusu verginin bir kamu politikası aracı olarak yeşil ekonomi perspektifinden taşıdığı önem tartışılmaktadır. Son bölümde ise, Türkiye'de doğrudan bir atık depolama vergisi bulunmamakla birlikte, benzer amaçlara hizmet eden mali ve düzenleyici mekanizmalar değerlendirilmekte ve bu çerçevede politika önerileri geliştirilmektedir.

Bu yönüyle çalışma, atık depolama vergisinin yalnızca mali bir düzenleme olmadığını; aynı zamanda çevre, ekonomi ve toplum kesişiminde yer alan stratejik bir kamu politikası aracı olduğunu ortaya koymayı amaçlamakta ve Türkiye için uygulanabilir politika tasarımları geliştirmeye katkı sağlamayı hedeflemektedir.

1. Atık Depolama Vergisinin Kavramsal Çerçevesi ve Yeşil Ekonomi Bağlamında Kamu Politikası Boyutu

Atık depolama vergisi, çevresel dışsallıkların fiyat mekanizmasına dâhil edilmesini sağlayan ve maliye politikası ile çevre politikalarının kesişim noktasında yer alan stratejik bir kamu politikası aracıdır. Başka bir ifadeyle vergi, yalnızca bütçe gelirlerini hedefleyen teknik bir düzenleme değildir; çevre politikalarının tasarlanması ve uygulanmasında davranışları dönüştüren temel bir enstrümandır. Verginin temel işlevi, piyasa mekanizmasının kendi başına hesaba katmadığı çevresel zararları (kötü koku, haşere, sızıntı suları, yeraltı suyu kirlenmesi ve özellikle metan emisyonları gibi) fiyatlara yansıtmak; böylece kaynak kullanımında etkinliği artırmak ve çevresel adaleti güçlendirmektir. Çevre iktisadında sıkça vurgulanan “kirleten öder” ilkesi (polluter pays principle), atık üreticilerinin yalnızca bertaraf maliyetini değil, neden oldukları çevresel zararların ekonomik yükünü de üstlenmesi gerektiğini belirtir ve bu yaklaşım daha sürdürülebilir bir ekonomik işleyişin önünü açar (D’Amato vd., 2018).

Tarihsel olarak 1960’ların hızlanan sanayileşme ve kitlesel tüketim dalgası, katı atık miktarını dramatik biçimde yükseltmiş; kısa vadeli ve düşük maliyetli görülen kontrolsüz çöplükler Avrupa ve ABD’de yaygınlaşmıştır. Ancak bu “çözüm”, uzun vadede toplumsal refahı ve kent hayatının niteliğini tehdit eden dışsallıklar üretmiştir. 1970’lerden itibaren çevre hareketlerinin güçlenmesi ve kentsel nüfusun yoğunlaşması, bu dışsallıkları siyasi gündeme taşımış; yerleşim alanlarına yakın yeni sahaların açılmasına ya da mevcutların genişletilmesine karşı gelişen tepkiler “Benim Arka Bahçemde Değil” (Not In My Backyard – NIMBY) sendromu olarak kavramsallaştırılmıştır (Levinson, 1999). NIMBY sendromu, çevre politikalarının yalnızca teknik-idari bir mesele olmadığını; yaşam kalitesi, mülkiyet, sağlık ve adalet algılarıyla iç içe geçmiş siyasal-toplumsal bir süreç olduğunu gösterir. Avrupa bağlamında artan çevresel farkındalığın hem toplumsal baskı kanallarını güçlendirdiği hem de hukuki-idari düzenlemelerin yeniden tasarlanmasına yol açtığı, dolayısıyla atık yönetiminde belirgin bir dönüşümü tetiklediği vurgulanmıştır (Hoogmartens vd., 2016). Türkiye’de de 1990’lardan itibaren İstanbul Kemerburgaz örneğinde olduğu gibi atık sahalarına yönelik tepkiler veya Bergama’daki çevre odaklı toplumsal hareketler, çevre risklerinin ekonomik ve siyasi karar alma süreçlerinde göz ardı edilemeyeceğini gösteren vakalar olarak dikkat çekmiştir (Çoban, 2012; Adaman & Arsel, 2005). Bu deneyimler, atık yönetiminde mali araçların ve sıkı çevresel standartların benimsenmesini hızlandırıcı bir rol oynamıştır.

Bu tarihsel ve toplumsal bağlamda atık depolama vergisi, çevresel dışsallıkları fiyat sinyaliyle içselleştiren tipik bir araç olarak öne çıkmıştır. Musgrave’in mali fonksiyonlar ayrımı uyarınca vergi öncelikle “tahsis fonksiyonu”nu (allocation) yerine getirir, piyasa başarısızlıklarını düzeltir ve kaynak

kullanımında etkinliği artırır (Musgrave, 1959). Ne var ki işlev bununla sınırlı değildir. Vergi gelirlerinin geri dönüşüm altyapısına, organik atık işleme tesislerine (kompost/AD), metan yakalama projelerine, yeşil fonlara ve kamu farkındalığı programlarına yönlendirilmesi, maliyenin “istikrar” fonksiyonunu da besler; çünkü bu tür yatırımlar dayanıklı büyüme ve teknolojik yenilenmeyi destekler. Sosyo-ekonomik açıdan dezavantajlı bölgelerde çevre yatırımlarının ve yeşil istihdamın desteklenmesi ise “dağıtım” fonksiyonuyla kesişir. Böylelikle atık depolama vergisi, çevre vergilerinin literatürde sıkça vurgulanan “çift işlevlilik” niteliğini somutlaştırır: bir yandan kamu geliri yaratır, öte yandan davranışları çevresel hedeflere hizalar (OECD, 2010; Ekins, 1999). Bu çift işlevsellik, sürdürülebilir kalkınma ve yeşil ekonomi hedefleriyle kurulan güçlü ilişki sayesinde daha da belirgin hale gelir: verginin fiskal yüzü çevre dostu yatırımları finanse ederken, düzenleyici yüzü üretim-tüketim kalıplarını döngüsel ekonomi ilkeleri doğrultusunda yeniden şekillendirir (OECD, 2011; Ekins, 1999).

Avrupa Birliği’nin inşa ettiği hukuki çerçeve bu mali araçların etkisini artıran kurumsal zemini sağlamıştır. 1999/31/EC sayılı Düzenli Depolama Direktifi, depolama sahalarının çevresel etkilerini azaltmaya yönelik kapsamlı teknik standartlar (sızdırmazlık, sızıntı suyu yönetimi, izleme) ile biyobozunur atıkların depolanmasına kademeli sınırlamalar getirirken; depolamayı ekonomik açıdan daha az cazip kılacak mali araçların (örneğin atık depolama vergisi) geliştirilmesini teşvik etmiştir. 2000/76/EC sayılı Atık Yakma Direktifi ise, yakma tesisleri için dioksin/furan, ağır metaller ve partikül maddeler gibi emisyonlar üzerinde katı sınırlar belirleyerek, geri dönüştürülemeyen fraksiyonun enerjiye çevrilmesini çevre dostu bir emisyon rejimiyle uyumlu kılmıştır. Bu çift yönlü düzenleyici yaklaşım—depolamayı sınırlamak ve alternatif bertaraf yöntemlerini güvenli kılmak—atık depolama vergisinin caydırıcı etkisini güçlendirmiş; AB’nin atık hiyerarşisine uygun olarak depolamayı “son çare” konumuna itmiştir. Yoğun nüfuslu bölgelerde yakma teknolojisinin çevresel sınırlar eşliğinde işletilmesi, depolama ihtiyacını ve metan riskini azaltırken enerji güvenliğine de katkı sunmuştur (Trinh & Chung, 2023; Imran vd., 2024).

Verginin geri dönüşüm ve kaynak verimliliği üzerindeki etkisi çok boyutludur. Depolama maliyetini artıran fiyat sinyali, haneleri ve firmaları geri dönüşüm, kompostlama ve kaynakta azaltım gibi seçeneklere yönlendirir; bu da hammadde talebini ve enerji tüketimini düşürerek doğal kaynaklar üzerindeki baskıyı hafifletir (Freire-González, 2022: 54). Döngüsel ekonomi bakımından, vergi ürünlerin daha uzun ömürlü, modüler ve sökülebilir tasarlanmasını teşvik ederek yeniden kullanım ve tamiri cazip kılar; özellikle elektronik gibi sektörlerde parça yeniden kullanımını mümkün kılan tasarımlar birincil hammadde talebini azaltır (Ellen MacArthur Foundation, 2019; Jijian vd., 2024: 126). Böylece, çevre iktisadında doğrusal ekonomiyi ifade eden ‘al–yap–at’ modeli (take–make–

waste) aşılmaya başlanır. Bu modelde doğal kaynaklar çıkarılır, ürünler üretilir ve kullanım sonrasında atık olarak bertaraf edilir; ancak bu yaklaşımın sürdürülebilir olmadığı kabul edilmektedir. Bunun yerine, dögüsöl ekonominin temel kavramı olan ‘kapalı devre madde döngüleri’ (closed-loop material cycles) ön plana çıkmakta; ürünlerin yeniden kullanım, geri dönüşüm, tamir veya kompostlama yoluyla ekonomiye tekrar kazandırılması sağlanmaktadır. Böylece kaynak çıkarma ve bertaraf ihtiyacı azalırken, vergi ve mali teşvikler (örneğin atık depolama vergisi, karbon vergisi, geri dönüşüm sübvansiyonları) piyasa sinyallerini değiştirerek davranışları yönlendirmekte; maliye politikası da döngüsellğe geçişin stratejik bir kaldıraç mekanizmasına dönüşmektedir.

İklim açısından, düzenli depolama metan emisyonlarının başlıca kaynaklarından; metanın 100 yıllık ufukta CO₂’ye kıyasla 28–36 kat daha yüksek küresel ısınma potansiyeli bulunur (IPCC, 2014). Depoya yönelimi caydırıcı vergi, özellikle organik fraksiyonun ayrı toplanması/işlenmesi ile birlikte düşünüldüğünde metan azaltımına doğrudan katkı verir. Toprak ve yeraltı suyu kirliliğinin sınırlandırılması gibi yerel ekolojik riskler de bu geçişten fayda görür. Böylece vergi, yerel çevre korumayla küresel iklim hedeflerini birlikte ilerleten bir araç haline gelir.

Uygulama kanıtları verginin doğru tasarlandığında ölçülebilir sonuç ürettiğini göstermektedir. İspanya’nın Katalonya bölgesindeki reform, belediyelerde depolanan atıkları yaklaşık %12 azaltmış ve geri dönüşüm oranlarını anlamlı biçimde yükseltmiştir (Jofre-Monseny, 2024). İsveç’te depolama yasaklarının vergiyle birlikte uygulanması, belediye atıklarının daha çevreci yöntemlere yönelmesini sağlamıştır (OECD, 2019). Daha geniş literatür, depo vergisinin uygulandığı ölkelerde atık yönlendirme oranlarının yükseldiğini, işletmeler ve hanelerin alternatif bertaraf ve azaltım pratiklerine kaydığını ortaya koymaktadır (Mazzanti & Zoboli, 2008; Monier vd., 2011; OECD, 2012; Oosterhuis vd., 2009; EEA, 2018). Bununla birlikte, verginin kısa sürede aşırı yükseltilmesi, gelişmiş atık yönetimi (EWM) teknolojilerinin ekonomik cazibesini zayıflatabilir; bu nedenle kademeli ve öngörülebilir artış, altyapı yatırımları ve hedefli teşviklerle birlikte dengeli bir tasarım esastır (Jofre-Monseny ve Navarro, 2024).

Atık depolama vergisinin mali yönü de en az düzenleyici yönü kadar stratejiktir. Pek çok ölkede vergi gelirleri geri dönüşüm ve organik atık altyapısının geliştirilmesi, metan yakalama, kamuoyu farkındalığı ve yeşil teknolojilerin desteklenmesi için tahsis edilmekte ve bu sayede verginin çevresel etkinliği bir geri bildirim döngüsü ile pekiştirilmektedir (OECD, 2020). Bu döngü belediyelerin uygulama kapasitesini güçlendirir, atık yönlendirmeyi hızlandırır ve depoya bağımlılığı kalıcı biçimde azaltır. Makro ölçekte geri dönüşüm, kompostlama ve yenilenebilir enerji gibi alanlarda yeşil istihdamın artması ve ekonomik çeşitliliğin güçlenmesi de gözlenen çıktılar arasındadır (EEA, 2020). Böylece vergi, çevresel sürdürülebilirlik ile ekonomik dayanıklılık arasında somut bir köprü kurar.

Verginin teknik mimarisi ülkelere göre farklılaşsa da ortak unsurlar belirgindir: Vergiye tabi atık türleri genellikle evsel, ticari ve endüstriyel fraksiyonları kapsar; oranlar ton başına belirlenir ve Avrupa’da kabaca 10–120 €/ton aralığında değişir; inert akımlar için indirimli oranlar ve dar kapsamlı muafiyetler uygulanabilir; mükellefiyet, raporlama ve denetim yükümlülükleri ise uyum kapasitesini artıracak biçimde tasarlanır. Bu çerçevede, düzenli depolamayı “son çare” yapan atık hiyerarşisini fiyat sinyaliyle pekiştirir; geri dönüşüm, yeniden kullanım ve enerji geri kazanımı gibi alternatifleri nispi olarak cazip kılar. Özellikle yoğun nüfuslu bölgelerde yakma teknolojisinin (geri dönüştürülemeyen fraksiyona yönelik) katı emisyon sınırları eşliğinde işletilmesi, depolama ihtiyacını ve metan riskini azaltırken enerji güvenliğine katkı sunar (Trinh & Chung, 2023; Imran vd., 2024).

Türkiye bağlamında, NIMBY benzeri toplumsal reflekslerin (Kemerburgaz, Bergama gibi) politika süreçlerine etkisi, çevre mevzuatının sıkılaşması ve mali araçların tartışmaya açılmasında belirleyici olmuştur (Çoban, 2012; Adaman & Arsel, 2005). Türkiye’de doğrudan “atık depolama vergisi” olmasa da belediyelerin maliyet esaslı hizmet bedelleri, 2010 tarihli biyobozunur atık sınırlamaları ve 2015 Kompost Tebliği gibi düzenlemeler ile 2020’den itibaren uygulanan GEKAP (genişletilmiş üretici sorumluluğu ekseninde) benzer amaçlara hizmet etmektedir. Buna karşın ulusal düzeyde bütüncül bir depolama vergisinin bulunmaması, ekonomik caydırıcılığın ve gelir-temelli altyapı finansman döngüsünün sınırlı kalmasına yol açmaktadır. Uluslararası iyi uygulamalardan uyarlanacak kademeli ve öngörülebilir bir vergi modeli—inert atık için düşük oran, performans bazlı teşvikler, gelirlerin en az belirli bir payının altyapıya tahsisi gibi—Türkiye’nin yeşil ekonomi hedefleriyle uyumlu bir politika bileşimi sunabilir.

Sonuç olarak atık depolama vergisi, çevresel dışsallıkları içselleştiren; kaynak verimliliği ve döngüsel ekonomi ilkelerini güçlendiren; iklim hedefleriyle uyumlu yatırım ve istihdamı besleyen bütüncül bir kamu politikası aracıdır. Etkinliği yalnızca oran seviyesine değil; siyasal kararlılık, toplumsal kabul ve uygulama-altyapı kapasitesine de bağlıdır. Uluslararası deneyimler—Katalonya’nın ölçülebilir azaltımı ve İskandinav ülkelerinin bütüncül yaklaşımı başta olmak üzere—bu koşullar sağlandığında verginin depolamayı kalıcı biçimde azalttığını, geri dönüşüm ve yeşil yatırımları hızlandırdığını ortaya koymaktadır (Jofre-Monseny, 2024; OECD, 2019; EEA, 2018; EEA, 2020). Bu bakımdan vergi, Musgrave’in tahsis fonksiyonunu somutlaştırırken istikrar ve dağıtım amaçlarıyla da kesişen “çift işlevli” yapısıyla yeşil ekonomiye geçişte vazgeçilmez bir politika tamamlayıcısıdır (Musgrave, 1959; OECD, 2010; Ekins, 1999). AB’nin 1999/31/EC ve 2000/76/EC düzenlemeleriyle örneklenen bütünleşik yaklaşım, maliye ile çevre politikalarının eşgüdümünün neden ve nasıl etkili olduğunu net biçimde gösterir; atık depolama vergisi de bu eşgüdümün hem normatif hem pratik düzlemde işleyen en kritik araçlarından biri olarak öne çıkar.

2. Avrupa ve Birleşik Krallık'ta Atık Depolama Vergisi: Seçilmiş Ülke Uygulamaları

Atık depolama vergisi uygulaması, Birleşik Krallık ve Avrupa Birliği üye devletlerinde düzenli depolamayı caydırarak daha sürdürülebilir bertaraf yöntemlerine yönelmeyi amaçlayan temel mali araçlardan biridir. Bu uygulama, AB'nin sürdürülebilirlik hedefleriyle uyumlu şekilde, yeşil teknolojilerin teşvik edilmesi ve çevre bilincine dayalı vergilendirme politikalarının benimsenmesi ile doğrudan ilişkilidir. Ancak bu dönüşüm, yalnızca depolamayı azaltma değil, aynı zamanda endüstriyel emisyon yönetimini verimli atık bertaraf yöntemleriyle uyumlu hale getirme gibi karmaşık görevleri de beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla, üye devletlerin atık yönetim stratejilerini kendi tüketim kalıpları ve sosyo-ekonomik koşullarına uyarlamaları zorunlu hale gelmiştir. Bu bağlamda Birleşik Krallık ve AB ülkelerinde, yeşil ekonomi perspektifinden hareketle, atık yönetimini ve çevresel sürdürülebilirliği ilerletmek, çevresel vergilendirme politikalarını geliştirmek ve yenilenebilir enerji geçişini hızlandırmak için kapsamlı izleme ve değerlendirme mekanizmaları oluşturulmuştur (Imran vd., 2024: 1).

Çevre dostu teknolojiler ve uygun tarifeler, AB atık yönetimi ile enerji üretiminde yakmanın rolünü belirleyen kritik faktörlerdir. Emisyon azaltıcı teknolojiler, yakma verimliliğini artırmakta, çevresel zararları sınırlandırmakta ve AB'nin sıkı emisyon düzenlemeleriyle uyum sağlamaktadır. Özellikle gelişmiş filtreleme ve baca gazı arıtma sistemleri, dioksin, furan, ağır metal ve partikül emisyonlarını azaltarak yakma tesislerini daha çevre dostu hale getirmektedir. Ayrıca, atık ayırma ve ön arıtma sistemleri, yalnızca uygun fraksiyonların yakılmasını sağlayarak geri dönüştürülebilir malzemelerin ayrıştırılmasına ve kaynak verimliliğinin artmasına katkıda bulunmaktadır (Imran vd., 2024: 2). Bu genel çerçevede, atık depolama vergisinin Birleşik Krallık ve Avrupa Birliği ülkelerinde ortak hedeflere hizmet etmesine rağmen, uygulamada ülkeden ülkeye farklılaşabildiğini göstermektedir. Vergi oranları, gelirlerin kullanım biçimi ve düzenleyici önlemler her ülkenin ekonomik yapısına, toplumsal taleplerine ve kurumsal kapasitesine göre şekillenmektedir. Bu nedenle, seçilmiş ülke örneklerini incelemek atık depolama vergisinin farklı bağlamlarda nasıl işlediğini ve yeşil ekonomi hedeflerine hangi araçlarla katkı sağladığını anlamak açısından önemlidir.

2.1. Birleşik Krallık'ta Atık Depolama Vergisi Uygulaması

Birleşik Krallık'taki atık depolama vergisi (Landfill Tax), atıkların düzenli depolama sahalarına yönlendirilmesini azaltmak ve sürdürülebilir atık yönetimi uygulamalarını teşvik etmek amacıyla tasarlanmış önemli bir kamu politikası aracıdır. 1 Ekim 1996'da yürürlüğe giren vergi, Birleşik Krallık'ın çevresel dışsallıkları fiyatlandırma yaklaşımının ilk örneklerinden biri olup, döngüsel ekonomi stratejileriyle uyumlu bir mali araç olarak konumlanmıştır (DEFRA, 2022).

Verginin temel hedefleri, düzenli depolamanın cazibesini azaltmak, çevresel bozulmayı sınırlamak ve geri dönüşüm ile kompostlama gibi alternatif yöntemleri teşvik etmektir.

Vergi, ticari, endüstriyel ve belediye atıkları için geçerli olup aktif (çürüyebilir malzeme içeren) ve aktif olmayan (inert) atıklar için farklı oranlar öngörmektedir. Başlangıçta çöplüklerin olumsuz dışsallıklarını içselleştirmek amacıyla tasarlanan vergi, zaman içinde davranışsal etkilerini güçlendirmek amacıyla kademeli artışlarla güncellenmiştir (OECD, 2004:10). Oranlar yıllık olarak gözden geçirilmekte ve çoğunlukla perakende fiyat endeksi (RPI) doğrultusunda ayarlanmaktadır. 2025 yılı itibarıyla standart oran £126.15/ton, inert atıklar için düşük oran ise £4.05/ton olarak belirlenmiştir (HMRC, 2023). Böylece, çevresel etkisi yüksek atıklar daha yüksek oranlarla vergilendirilirken, inert atıklara daha düşük oran uygulanmaktadır (Environment Agency, 2021).

Atık depolama vergisinden elde edilen gelir, çevresel projeler ve topluluk odaklı girişimlere yönlendirilmektedir. Örneğin Depolama Toplulukları Fonu (LCF) aracılığıyla depolama sahalarına yakın bölgelerde altyapı iyileştirmeleri desteklenmekte (Entrust, 2022) ve biyolojik çeşitliliğin korunmasına yönelik projelere finansman sağlanmaktadır (DEFRA, 2022). Düzenli depolama sahalarına gönderilen atıkların büyük bölümü vergiye tabi olup, yalnızca mevzuatta açıkça muaf tutulan bazı türler kapsam dışında bırakılmaktadır (National Audit Office, 2021). Vergi yükümlülüklerini yerine getirmeyen işletmelere ise cezai yaptırımlar uygulanmaktadır.

Verginin yürürlüğe girmesiyle birlikte Birleşik Krallık'ta düzenli depolama oranları önemli ölçüde azalmış, geri dönüşüm ve atık geri kazanımı oranları artmıştır (DEFRA, 2022). Bu durum, güçlü bir sera gazı olan metan emisyonlarının da kayda değer ölçüde düşmesine katkıda bulunmuştur (Climate Change Committee, 2021). Ayrıca, işletmelerin vergi yükünü azaltmak amacıyla atık işleme ve yeniden kullanım konularında yenilikçi yöntemler geliştirmeleri, sektörde çevresel sürdürülebilirliği güçlendiren bir dönüşüm yaratmıştır (WRAP, 2022).

Günümüzde Birleşik Krallık hükümeti, 2050 yılına kadar “net sıfır” emisyon hedefiyle uyumlu politikalar çerçevesinde atık depolama vergisi uygulamasını düzenlemeye devam etmektedir. Bu bağlamda vergi, yalnızca bir mali araç değil, aynı zamanda atık yönetimi, kaynak koruma ve iklim politikalarıyla bütünleşen sürdürülebilirlik stratejilerinin parçası haline gelmiştir (HM Treasury, 2023).

2.2. Almanya’da Atık Depolama Vergisi Uygulaması

Almanya’da Birleşik Krallık’taki gibi ulusal düzeyde tek tip bir atık depolama vergisi bulunmamakla birlikte, ülke düzenleyici yasaklar ve teknik standartlarla depolamayı caydırıcı bir model benimsemiştir. 1 Haziran 2005’ten itibaren işlenmemiş belediye atıklarının düzenli depolanması yasaklanmış; yalnızca mekanik-biyolojik (MBT) veya termal ön işlemden geçirilmiş

atık kalıntılarının depolama sahalarına kabul edilmesine izin verilmiştir. Bu düzenlemeler, depoya kabul için organik içerik ve inertlik eşikleri gibi teknik kriterleri de içermektedir (UBA, 2025). Bu yaklaşım sayesinde Almanya, belediye atıklarının yalnızca yaklaşık %1'ini düzenli depolayan ülkeler arasında yer almakta; düzenli depolama ise atık yönetiminde “son çare” konumuna indirgenmektedir (EEA, 2025).

Almanya'nın atık yönetimi sistemi, kaynak geri kazanımını ve enerji üretimini önceliklendiren bütüncül bir yapıya sahiptir. Depolama öncesinde organik fraksiyonların MBT veya termal işlemde geçirilerek inert hale getirilmesi yasal bir zorunluluktur ve güncel bakanlık raporlarında bu önceliğin uygulanması ile tesis altyapısının etkinliği düzenli olarak vurgulanmaktadır (BMUV, 2023). Bunun yanı sıra, geri dönüştürülebilir veya çevresel risk oluşturan belirli atık türleri için depolama yasakları getirilmiş, böylece atık azaltımı, geri dönüşüm ve kaynakların korunması yönünde güçlü bir yönlendirme sağlanmıştır.

Almanya'da doğrudan bir “atık depolama vergisi” bulunmamakla birlikte, bertaraf maliyetleri atığın türü, çevresel etkisi ve tesis koşullarına bağlı olarak değişmektedir. Bu durum, uygulamada maliyet esaslı bir fiyatlandırma mekanizmasının devrede olduğunu göstermektedir. Bununla birlikte Almanya, özellikle gelişmiş atıktan enerjiye dönüşüm (waste-to-energy) tesisleri ile dikkat çekmektedir. Bu tesisler aracılığıyla atıkların önemli bir kısmı enerji üretimine yönlendirilmekte, düzenli depolama oranları ise düşük seviyelerde tutulmaktadır (BMUV, 2023; EEA, 2025).

Ayrıca Almanya, ambalaj atıkları için üretici sorumluluğunu esas alan “ikili sistem” modelini uygulamaktadır. Şirketler, piyasaya sürdükleri ambalajların uygun şekilde toplanması ve geri dönüştürülmesini sağlamak üzere bu sisteme katılmakla yükümlüdür. Bu çerçevede Verpackungsgesetz (VerpackG) kapsamında LUCID kayıt sistemi işletilmekte, üreticilerin piyasaya sürdükleri ambalajlar için lisanslama ve geri dönüşüm sorumluluğu yüklenmeleri sağlanmaktadır (UBA, 2022; ZSVR, 2025; BMUV, 2025). Bu uygulama, üreticinin sorumluluğunu güçlendirerek döngüsel ekonomi ilkeleriyle uyumlu bir atık yönetimi çerçevesi sunmaktadır.

2.3. Hollanda'da Atık Depolama Vergisi Uygulaması

Hollanda'da atık depolama vergisi ilk kez 1995 yılında yürürlüğe girmiş, 2012'de kaldırılmış, ardından 2014'te yeniden devreye alınmış ve günümüzde hem düzenli depolama hem de atık yakmayı kapsayacak şekilde uygulanmaktadır. Verginin yeniden tesis edilmesindeki temel amaç, yalnızca düzenli depolamayı caydırmak değil; aynı zamanda geri dönüşüm oranlarını artırmak ve artık atıkların enerji geri kazanımı yoluyla değerlendirilmesini teşvik etmek olmuştur. Bu çerçevede getirilen depolama yasakları ve ön-işlem gereklilikleri, mali aracın etkisini pekiştiren tamamlayıcı unsurlar olarak işlev görmektedir.

Avrupa Çevre Ajansı'nın teknik notlarında, 1995'ten bu yana çok sayıda atık akışının depolama yasağı kapsamına alındığı, 2012'de kaldırılan bertaraf vergisinin 2015 itibarıyla yeniden uygulamaya konulduğu ve Hollanda'nın depolama kısıtlamalarını ekonomik araçlarla eşgüdümlü şekilde yürüttüğü belirtilmektedir (EEA, 2022; EEA, 2023). Hollanda Maliye Bakanlığı ve çevre politikası kuruluşlarının raporları, 1 Nisan 2014'te 17 €/ton seviyesinde yeniden başlatılan verginin zaman içinde kapsam ve oran itibarıyla güncellendiğini, 2024 yılı itibarıyla ise 39,23 €/ton düzeyine ulaştığını ortaya koymaktadır. Güncel durumda vergi, hem düzenli depolama hem de yakma işlemlerine uygulanmaktadır.

Hollanda'nın yaklaşımı, fiyat sinyali (vergi), kapsamlı depolama yasakları, üretici sorumluluğu ve yüksek arıtma/geri kazanım kapasitesi bileşimini bir araya getiren bütüncül bir politika mimarisi üzerine kuruludur. Bu sayede ülke, düzenli depolamayı asgari seviyeye indirirken, atık yönetiminde döngüsel ekonomi hedefleriyle uyumlu bir yapı inşa etmeyi başarmıştır. Elde edilen gelirler ise mevzuat ve bütçe belgelerinde öngörüldüğü üzere, çevresel amaçlara yönlendirilen mali çerçevenin bir parçası olarak değerlendirilmektedir (EEA, 2022; EEA, 2023).

2.4. İsveç'te Atık Depolama Sistemi Uygulaması

İsveç, 2000 yılında yürürlüğe giren atık depolama vergisi ve bunu tamamlayan kapsamlı depolama yasaklarıyla düzenli depolamayı en aza indirmeyi hedefleyen bütüncül bir politika çerçevesi geliştirmiştir. Ulusal çevre otoritesi verilerine göre, 2002'de ayrıştırılmış yanabilir atıkların, 2005'te ise organik atıkların düzenli depolanması yasaklanmıştır. Bu yasaklar, depolama vergisinin yarattığı fiyat sinyaliyle birleşerek düzenli depolamadan uzaklaştırılmasında belirleyici rol oynamıştır (EEA, 2012).

Bu mali ve düzenleyici araçlara paralel olarak İsveç, enerji geri kazanımı ve kombine ısı-güç (CHP) altyapısını geliştirmiş; atık yakma tesislerinden elde edilen ısı, geniş bölgesel ısıtma şebekelerine entegre edilmiştir. Resmî enerji otoritesi, atıktan enerji geri kazanımının ülkenin ısıtma ihtiyacının önemli bir kısmını karşıladığını ve bu modelin uluslararası düzeyde ilgi gördüğünü rapor etmektedir (Swedish Energy Agency, 2025).

Genel çerçevede İsveç'in atık yönetimi politikasında depolama vergisi + depolama yasakları + üretici sorumluluğu ve ayrı toplama + WtE/CHP altyapısı bileşenleri birlikte çalışmakta; bu kombinasyon hem düzenli depolamaya giden atık miktarını azaltmakta, hem de geri dönüşüm ve enerji geri kazanımını artıran mali ve teknik koşulları yaratmaktadır (IEA, 2023).

Bununla birlikte İsveç, 2020–2022 döneminde atık yakma vergisi uygulamış, ancak bu vergi 1 Ocak 2023 itibarıyla kaldırılmıştır. Böylece politika tasarımı, depolama üzerindeki kısıtlayıcı ve fiyatlandırıcı araçlar korunmuş; ancak yakma vergisinin etkinliği daha tartışmalı bir uygulama olarak

yeniden değerlendirilmiştir (EUWID, 2023). İsveç'in deneyimi, depolama vergisi ve yasakların atık yönlendirme üzerindeki kalıcı etkisini ortaya koyarken, yakma vergisinin uygulanabilirliği konusunda sınırlı bir başarı sağlandığını göstermektedir.

2.5. Danimarka'da Atık Depolama Vergisi Uygulaması

Danimarka, atık bertarafını caydırmak ve geri dönüşümü teşvik etmek amacıyla 1 Ocak 1987 tarihinde düzenli depolama ve yakmayı kapsayan bir atık vergisi uygulamaya başlamıştır. Resmî değerlendirmelerde, bu verginin temel amacının atıkların depolama sahalarına veya yakma tesislerine yönelimini azaltmak ve geri dönüşümü teşvik etmek olduğu vurgulanmaktadır. Ayrıca, vergilendirilen tesislere teslim edilen atıkların daha sonra geri dönüşüm için çıkarılması durumunda iade mekanizması öngörülmüştür. 1990'lı yıllar boyunca vergi oranlarında çeşitli düzenlemeler yapılmış, özellikle düzenli depolamanın yakmaya kıyasla daha yüksek oranlarla vergilendirilmesi yoluyla fiyat sinyali bertaraf aleyhine güçlendirilmiştir (DEPA, 1999).

Bu mali çerçeveye paralel olarak Danimarka, belirli atık fraksiyonlarına yönelik depolama yasakları da getirmiştir. 1997 yılından itibaren geri dönüştürülebilir ve yanabilir belediye atıklarının düzenli depolanması yasaklanmıştır. Düzenli depolama vergisi (yakın dönemde KDV hariç ton başına 475 DKK) ile yakma vergisi (örneğin belediye atıkları için 52,5 DKK/GJ) birlikte uygulandığında, bu düzenleyici çerçeve Danimarka'yı OECD standartlarına göre oldukça düşük düzenli depolama seviyelerine ulaştırmıştır. Günümüzde artık atıkların büyük bölümü, enerji geri kazanımıyla birlikte yakma yoluyla işlenmektedir (Andersen, 1998: 13).

Güncel politika tasarımı, kaynak verimliliği ve döngüsellliği önceliklendiren bütüncül bir yaklaşıma dayanmaktadır. Bu yaklaşım; (i) yüksek düzenli depolama vergisi, (ii) geri dönüştürülebilir ve yanabilir atıkların depolanmasına yönelik yasaklar, (iii) geri dönüşüm oranlarını artırmaya yönelik kullanıcı ücreti mekanizmaları ve ayrı toplama uygulamaları ile (iv) artık atıklar için enerji geri kazanımına dayalı bir sistem bileşiminden oluşmaktadır. Danimarka'da atık vergilerinden elde edilen gelirler genel olarak merkezi bütçeye aktarılmakta ve herhangi bir özel tahsis yapılmaksızın, çevresel vergilendirmenin mali sinyallerinin çevresel hedeflerle uyumlu hale getirilmesini amaçlayan geniş kapsamlı yeşil vergi reformunun bir parçası olarak değerlendirilmektedir (EEA, 2025; EES, 2022; OECD, 2023; Denmark Ministry of Taxation, 2024).

Bu çerçevede görüldüğü üzere, Birleşik Krallık, Almanya, Hollanda, İsveç ve Danimarka'da uygulanan düzenli depolama vergisi ve tamamlayıcı politika araçları benzer çevresel hedeflere yönelmekle birlikte, farklı yasal, kurumsal ve ekonomik koşullara göre şekillenmiştir. Birleşik Krallık doğrudan maliyet artırıcı bir vergi mekanizmasını ön plana çıkarırken; Almanya depolama yasağı ve teknik standartları kullanmakta, Hollanda vergi ile yasakları eşgüdümlü biçimde uygulamakta; İsveç

fiyat sinyali ve yasakları enerji geri kazanımı altyapısıyla desteklemekte; Danimarka ise vergi, yasak ve kullanıcı ücreti kombinasyonu ile çevresel hedeflere yönelmektedir. Aşağıdaki tablo, Avrupa ve Birleşik Krallık'taki bu uygulamaların temel özelliklerini karşılaştırmalı olarak özetlemektedir.

Tablo 1. Katı Atık Depolama Vergisi

Ülke	Katı Atık Depolama Vergisi (Euro/Ton)	Planlanan Katı Atık Depolama Vergisi	Uygulanan Düzenli Depolama Kısıtları	Planlanan Depolama Sahası Kısıtlamaları
AB 27	23 AB üye devleti ² depolama vergisine sahiptir. (İsviçre ve Birleşik Krallığın yanı sıra) 4 AB üye devletinin ³ Norveç'te olduğu gibi katı atık depolama vergisi yoktur. Vergi oranları 5€/ton (Litvanya) ile 100 €/ton (Belçika) arasında değişmektedir.		Norveç, İsviçre ve Birleşik Krallıkta olduğu gibi 16 AB üye devleti ⁴ kısıtlamaları kabul etmiştir. (Atıkların düzenli depolanmasına ilişkin 1999/31 Avrupa Komisyonu Direktifi) 11 AB üye devletinde ⁵ ek kısıtlamalar bulunmamaktadır.	
Avusturya	2006 yılından beri 87 €/T - 1989 yılından bu tarafa vergi var. - Vergi atığın bileşimine ve depolama sahasının standardına bağlıdır. - Yakma tesislerinden kaynaklanan atıklar depolama vergisinden muaftır. - Depolama vergisi 2001 ve 2010'a göre %50'den fazla artmıştır.	Fiyatlar yıllık tüketici endeksine göre ayarlanmaktadır.	1997'den beri yürürlükte, 1.1.2004'ten itibaren yerel muafiyetlerle 31.12.2008'e kadar tam uygulama.	

² Avusturya, Belçika, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İrlanda, İspanya, İtalya, Letonya, Litvanya, Lüksemburg (belediye vergisi uygulanmaktadır), Hollanda, Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya, Slovenya.

³ Norveç'te 2015 yılında atık depolama vergisi kaldırılmıştır. Güney Kıbrıs, Almanya, Hırvatistan ve Malta'da katı atık depolama vergisi uygulanmamaktadır.

⁴ Avusturya, Belçika, Almanya, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Macaristan, Litvanya, Lüksemburg, Hollanda, Polonya, İsveç, Slovenya ve Slovakya.

⁵ Bulgaristan, Güney Kıbrıs, Çek Cum., Yunanistan, İspanya, İrlanda, İtalya, Letonya, Romanya, Malta, Portekiz.

Belçika	Brüksel Brüksel bölgesinde depolama sahası bulunmamaktadır. Flandre İnorganik endüstriyel atık depolama sahasına yerleştirilen yanıcı atıklar için 107,87 €/ton 2020 yılında yanıcı olmayan atıklar için 59,33 €/ton. -2018'de ortalama depolama oranı (vergi öncesi): evsel ve benzeri atıklar için 49 €/ton, endüstriyel atıklar için 40 €/ton Valonya Genel atıklar için 120,52 €/ton Yanmayan atıklar için 66,89 €/ton. 267,55 €/ton tehlikeli ve tehlikesiz atık karışımı	Fiyatlar yıllık tüketici endeksine göre ayarlanmaktadır.	Brüksel Brüksel bölgesinde depolama sahası bulunmamaktadır. Flandre -1998'den beri ayrı olarak atık toplanmamaktadır. - 2000 yılından bu yana yanıcı atık yok - 2007'den bu yana biyolojik olarak parçalanabilen atık yok. Valonya - 2004 yılından bu yana yanıcı atık yok - 2007'den bu yana biyolojik olarak parçalanabilen atık yok.	
Bulgaristan	2019'da 57 BGN/ton (30 €) 2011'deki politikaya göre 2020 ve sonraki yıllarda (50€) 95 BGN/t.	95 BGN/t.	Kısıtlama bulunmamaktadır.	
Hırvatistan	Vergi yok. Evsel ve tehlikesiz teknolojik atıklar için 12,00 HRK/t (1,60 €)	Sürdürülebilir atık yönetimi kanununda bir ücret öngörülmektedir ancak uygulama mevzuatı henüz kabul edilmemiştir.	Depolama sahasına bırakılabilecek biyolojik olarak parçalanabilir atık miktarı sınırı (1 Ocak 2017'den itibaren depolama sahasına bırakılan miktarın %50'si, 31 Aralık 2020'ye kadar %35'i)	
Güney Kıbrıs	Vergi yok.		Kısıtlama bulunmamaktadır.	
Çek Cumhuriyeti	Belediye atıkları için 500 Kc/t (20€). Kullanılabilir atık için 800 Kc/t (31,5€) Diğer atık türleri için ek ücret uygulanır. Ayrıca tehlikeli atıklar için "risk bedeli" eklenmektedir.	Vergi, 2029'da kademeli olarak 1850 Kc/t'ye (72€) kadar artacaktır.	Kısıtlama bulunmamaktadır.	2024 yılında geri dönüştürülebilir, geri kazanılabilir ve karışık belediye atıklarının depolanması kısıtlanacaktır.

Danimarka	1987 yılından beri vergi uygulanmaktadır.	KDV öncesi 475 DKK/t (63,9€) (KDV dahil 79€).	1997'den beri geri dönüşüm ve yanıcı atık yoktur.	
Estonya	1990'dan beri vergi uygulanmaktadır. 29,84€/t		2004'ten bu yana işlenmemiş atık yok ve 2008'den beri ayrıştırılmamış atık yok.	
Finlandiya	70€/t		1 Ocak 2016'dan bu yana uygulamada hiçbir organik atık bulunmamaktadır. 1 Ocak 2020 tarihi itibarıyla hiçbir inşaat ve yıkım atığı yürürlüğe girme	
Fransa	A: 'izinsiz' depolama sahalarında 152 €/ton. B: Yakalanan biyogazdan %75 enerji geri kazanımı ile 'izinli' atık depolama alanlarında 37 €/ton C: Biyogaz geri kazanımlı 'izinli' biyoreaktör atık depolama hücrelerinde 47 €/ton B + C – 30 €/ton Diğer 'izinli' depolama sahaları: 54 €/ton	Yıllık olarak ayarlanır.	2002 yılından bu yana arıtılmamış atık yok. Geri dönüşüm için kaynağında ayrıştırılmış atık toplanmadı. Kaynak ayırma planı olmayan belediyelerden atık gelmez.	
Almanya	Vergi yok		TOC ⁶ > %3 olan işlenmemiş atıklara ilişkin 1993 yılında uygulamaya konulan idari düzenleme (TASi), 1.6.2005'ten bu yana tam uygulama. Aşağıdakiler için istisnalar vardır: - kalorifik değeri > 6600 kJ/kg kuru madde olan mekanik-biyolojik arıtma atıkları - kalorifik değeri > 6600 kJ/kg kuru madde ve TOC > %8 olan mekanik olarak işlenmiş atık	

⁶ TOC, arıtılmış sudaki organik moleküllerin veya kirletici maddelerin seviyesinin ölçüsüdür. TOC, kuruluşların kullandıkları suyun süreçleri için yeterince saf olup olmadığını anlamalarına yardımcı olan analitik bir tekniktir.

Yunanistan	Depolama vergisi 1.1.2014'te yürürlüğe girdi, yürürlükten kaldırıldı ve 2019'da ton başına 10 €/dan başlayan Döngüsel Ekonomi Vergisi ile değiştirildi. 1.1.2020'den itibaren vergi 10 €/t'dur.	1.1.2021 tarihinden itibaren yıllık 5€/yıl artışla 35€/t'a kadar çıkarılmıştır.	Hiçbir kısıtlama yok.	
Macaristan	1.1.2013'ten beri depolama vergisi. Harç 2013'te 6.000 HUF/t (19,35€) olarak başladı, 2016'da her yıl maksimum 12.000 HUF/t (38,7 €) olarak artırılması planlandı ancak 2016'da 6.000 HUF/t olarak kalması için değiştirildi. 2021'de harç hala 6.000 HUF/t (19,35€).		2002'den beri arıtılmamış atık yok. 2003'ten beri atık lastikler, parçalanmış kauçuk ve kısmen organik atıklar dahil olmak üzere tehlikeli atık akışı yok.	
İrlanda	1.6.2002'den beri depolama vergisi. 1.7. 2013'den beri 75€/t		Hiçbir kısıtlama yok. İrlanda, 2016'dan itibaren işlenmemiş artık atıkların doğrudan çöp sahalarına atılmasını %0'a indirmeyi ve 2020 yılına kadar biyolojik olarak parçalanabilir atıklarla ilgili Çöp Sahası Direktifi hedefine ulaşmayı hedefliyor.	
İtalya	Depolama vergisi bölgelere göre 5,2 € ile 25,82 €/t arasında değişmektedir. Ulusal mevzuatın izin verdiği azami vergi 25,82 €/t'dir.	Birçok bölgede vergi her yıl ayarlanıyor.	Hiçbir kısıtlama yok.	
Letonya	1991 yılından bu yana uygulanan depolama vergisi. Tehlikeli olmayan belediye ve endüstriyel atıklar: 1.1.2020 tarihinden itibaren: 50 €/t 1.1.2021 tarihinden itibaren: 65 €/t	Tehlikeli olmayan belediye ve endüstriyel atıklar: 1.1.2022'den itibaren: 80 €/t 1.1.2023'ten itibaren: 95 €/t Tehlikeli endüstriyel ve zararlı atıklar: 1.1.2022'den itibaren: 85 €/t	Hiçbir kısıtlama yok.	

	Tehlikeli endüstriyel atıklar ve zararlı atıklar: 1.1.2020 tarihinden itibaren: 60 €/t 1.1.2021 tarihinden itibaren: 70 €/t	1.1.2023'ten itibaren: 100 €/t		
Litvanya	Tehlikesiz depolama alanı: 2020 için 5€/t. Atık yönetimi için alternatiflerin olmaması nedeniyle planlanan 27,51€/t'den düşürüldü. 2021 için 10 €/t Tehlikesiz depolama alanının ayrı bölümlerinde asbestin bertarafı: 2021'den itibaren 10 €/t Etkisiz atık depolama alanı: 2020'den itibaren 30,41 €/t Tehlikeli atık depolama alanı: 2020 için 70,96 €/t 2021'den itibaren 50 €/t	WTE tesisleri çalışırken depolama vergisinin planlı artışı. Tehlikesiz depolama için vergi, 2024'te 25 €/t'ye kadar her yıl 5 €/t artacak.	Sıvı atık, tıbbi ve enfekte atık yok. Patlayıcı, oksitleyici, son derece yanıcı, yanıcı ve aşındırıcı atıkların atılması yasaktır. 2000 yılından bu yana, lastik yok (inşaat malzemesi olarak kullanılmadığı sürece) ve bahçelerden, parklardan ve yeşil alanlardan biyolojik olarak parçalanabilir atık yok. 1.1.2013 tarihinden bu yana, arıtılmamış belediye atığı yok.	
Lüksemburg	Ulusal vergi yok. Lüksemburg'da belediye atıkları için açık olan tek çöp sahasının sahibi olan belediye tarafından 8 €/t harç uygulanır.		Arıtılmamış katı atık ve organik atık (TOC > %5) yok.	Vergi
Malta	Vergi yok.		Hiçbir kısıtlama yok.	
Slovenya	Vergi 2001 yılında getirildi. Son güncelleme: 2018. Tehlikesiz atık: 11 €/t Tehlikeli atık: 22 €/t 2021'de hala uygulamada		2011'den beri, kalorifik değeri > 6 MJ/kg kuru madde, TOC > %5 (ağırlıkça %18), AT4 > 10mg O2 / g kuru madde olan atık yok. Bu kısıtlama ayrıca karışık belediye atığı ve ayrı toplanmış atıkları da içerir.	
İspanya	Bölgeden bölgeye değişmektedir. Bazı bölgelerde hiç vergi yokken bazı bölgelerde 53.10 €/t maksimum harç uygulanmaktadır.	<u>Balece Adaları</u> 2022: 5€/t; 12€/t 2023: 10€/t; 20 €/t 2024: 15€/t; 30€/t 2025: 20€/t; 40€/t <u>Katalonya</u> 2022: 59.10 €/t 2023: 65.30 €/t 2024: 71.60 €/t	Ulusal ölçekte herhangi bir kısıtlama bulunmamakla birlikte, bazı bölgelerde biyobozunur ya da işlenmemiş atıklara yönelik kısıtlamalar getirilmiştir.	

İsveç	2000 yılından itibaren 540 SEK/t (51€) Harç, 1 Ocak 2020 itibarıyla 520 krona çıkarılmıştır. 2019 öncesinde ise ücret 500 kron düzeyindeydi.	Harç yıllık olarak belirlenmektedir.	2002 yılından itibaren ayrıştırılmış yanıcı atıklar, 2005 yılından itibaren ise organik atıklar kabul edilmemektedir.	
İsviçre	– İnert atık: 5 CHF/ton (4,3 €) – Stabilize atık, cüruf, inşaat atıkları: 16 CHF/ton (13,7 €) – Yurt dışındaki yeraltı düzenli depolama: 22 CHF/ton (18,9 €) Bu tarifeler 1.1.2017 tarihinden beri uygulanmaktadır.		2000 yılından itibaren işlenmemiş ve yanıcı atıkların kabulüne son verilmiştir.	

Kaynak: Confederation of European Waste-to-Energy Plants (cewep) <https://www.cewep.eu/wp-content/uploads/2021/10/Landfill-taxes-and-restrictions-overview.pdf> (30.11.2023)

Tablodan da görüldüğü üzere, Avrupa’da uygulanan atık depolama vergileri hem oranlar hem de gelirlerin kullanım biçimi açısından farklılık göstermektedir. Birleşik Krallık yüksek vergi oranlarıyla düzenli depolamayı caydırmada dikkat çekerken, İskandinav ülkeleri vergi gelirlerini daha çok geri dönüşüm ve enerji geri kazanımına yönlendirmektedir. Almanya ve Hollanda ise sıkı düzenlemeler ve yüksek çevresel standartlarla birlikte vergi uygulamalarını bütünleştirerek başarılı sonuçlar elde etmiştir. Bu çeşitlilik, atık depolama vergisinin tek tip bir modelden ziyade ülke koşullarına göre uyarlanabilen esnek bir kamu politikası aracı olduğunu göstermektedir.

3. Türkiye’de Atık Yönetimi Politikaları ile Atık Depolama Vergisi Benzeri Mekanizmalar ve Güncel Yönelimler

Türkiye’nin atık yönetimi politikaları, 1990’lı yıllardan itibaren gelişim göstermiş, özellikle 2000’li yıllarda Avrupa Birliği (AB) çevre müktesebatına uyum süreciyle birlikte hız kazanmıştır. Bu dönemde AB’nin 1999/31/EC sayılı Düzenli Depolama Direktifi ve 2000/76/EC sayılı Atık Yakma Direktifi, Türkiye’nin ulusal atık politikalarının şekillenmesinde belirleyici rol oynamıştır. Çevre faslı müzakereleri kapsamında, düzenli depolamanın çevresel etkilerinin azaltılması, biyobozunur atıkların depolanmasının sınırlandırılması, geri dönüşüm ve enerji geri kazanımının teşvik edilmesi yönünde kapsamlı düzenlemeler iç hukuka aktarılmıştır. Böylece atık yönetimi, yalnızca belediyelerin teknik hizmeti olmaktan çıkmış; mali, çevresel ve idari boyutları olan çok boyutlu bir kamu politikası alanına dönüşmüştür.

Türkiye’de atık yönetimine ilişkin ilk kapsamlı yasal çerçeve, Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği (1991) ile oluşturulmuş; bu yönetmelik depolama sahalarının yer seçimi, işletilmesi ve kapatılmasına yönelik standartlar getirmiştir. Ancak uygulamadaki eksiklikler, özellikle büyükşehirlerde kontrolsüz döküm alanlarının devamına yol açmıştır. 2000’li yıllarda AB uyum süreci kapsamında yönetmelik güncellenmiş, çevresel kriterler sıkılaştırılmıştır. Atık Yönetimi Yönetmeliği (2015a), AB’nin 2008/98/EC sayılı Atık Çerçeve Direktifi ile uyumlu olarak atık hiyerarşisini ulusal mevzuata entegre etmiş; önleme, yeniden kullanım, geri dönüşüm ve enerji geri kazanımı öncelikli yöntemler haline getirilmiş, düzenli depolama ise “son çare” olarak tanımlanmıştır (European Union, 2008). Bu düzenleme, Türkiye’nin döngüsel ekonomi vizyonuna yaklaşımını güçlendirmiştir. Ayrıca Ulusal Atık Yönetimi ve Eylem Planı (2016–2023), entegre atık yönetimi sistemlerinin kurulması, geri dönüşüm altyapısının güçlendirilmesi ve kaynak verimliliğinin artırılmasını stratejik hedefler arasında saymıştır (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016). AB uyum sürecinde bir diğer kritik gelişme, Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) süreçlerinin atık tesisleri için zorunlu hale getirilmesidir. Düzenli depolama ve yakma projelerinde ÇED raporu hazırlama zorunluluğu, yerel halkın görüşünü sürece dâhil etmiş ve çevre politikalarında katılımcılığı artırmıştır.

Türkiye’de AB müktesebatı doğrultusunda önemli hukuki ve kurumsal adımlar atılmış olsa da mali araçlar bakımından henüz sınırlı bir ilerleme söz konusudur. Atık depolama vergisi adıyla doğrudan bir vergi mevcut değildir; bunun yerine 2872 sayılı Çevre Kanunu’nun 11. ve 29. maddeleri kapsamında belediyeler tarafından katı atık toplama, taşıma ve bertaraf ücretleri alınmaktadır (2872 Sayılı Kanun, 1983). Bu düzenleme, atık yönetimi hizmetlerinin maliyetini karşılamaya yönelik olup, Danıştay kararlarında da vurgulandığı üzere, bir vergi değil hizmet bedeli niteliği taşımaktadır. Dolayısıyla, Türkiye’de mali araçlar alanında AB ile tam uyum sağlanamamış, daha çok belediye ölçeğinde maliyet esaslı bir yaklaşım benimsenmiştir.

AB direktiflerinin etkisiyle Türkiye’de atık politikaları giderek çevresel maliyetlerin içselleştirilmesine, döngüsel ekonomi ilkelerinin benimsenmesine ve yerel yönetimlerin mali sorumluluklarının yeniden tanımlanmasına yönelmiştir. Bu gelişmeler, teknik altyapının güçlendirilmesinin yanı sıra çevre bilincinin artmasını ve toplumsal katılımın yaygınlaşmasını da beraberinde getirmiştir. Ancak Türkiye’nin önündeki en kritik politika açığı, AB deneyimlerinden de yararlanarak ulusal düzeyde bir atık depolama vergisinin tasarlanması ve uygulanmasıdır. Bu tür bir mali aracın hayata geçirilmesi, hem çevresel dışsallıkların etkin biçimde fiyatlandırılmasını hem de yeşil ekonomi hedefleriyle uyumlu bir atık yönetimi sisteminin kurulmasını mümkün kılacaktır.

Bu çerçevede, Türkiye’de katı atık toplama, taşıma ve bertaraf hizmetlerine ilişkin belediyeler tarafından alınan ücretlerin hukuki niteliği de tartışma konusu olmuştur. Danıştay kararlarında bu

bedellerin “vergi” değil, doğrudan hizmet karşılığında tahsil edilen bir ücret olduğu açıkça vurgulanmıştır. Tablo 2’de Danıştay’ın farklı kararlarında katı atık ücretlerinin “hizmet bedeli” niteliğine ilişkin yaklaşımı özetlemektedir.

Tablo 2. Danıştay Kararlarında Katı Atık Ücretlerinin Hizmet Bedeli Niteliği

Karar	Daire/Kurul	Esas-Karar No/ Tarih	Karar Özeti	Hukuki Nitelik Vurgusu
Danıştay 6. Daire	6. Daire	E: 2021/3419, K: 2022/4376 (07.04.2022)	Evsel katı atık bedeli, belediye meclisince belirlenen tarife uyarınca tahakkuk ettirilir.	Vergi değil, tarifeye dayalı hizmet ücreti
Danıştay İDDK	İdari Dava Daireleri Kurulu	E: 2023/3268, K: 2024/359 (2024)	Ücret yalnızca sunulan hizmetle sınırlı olarak talep edilebilir.	Hizmet karşılığı bedel
Danıştay 6. Daire	6. Daire	E: 2019/2293, K: 2021/13665	2872 sayılı Çevre Kanunu m.11 ve Tarife Yönetmeliği’ne atıfla tam maliyet yaklaşımı esas alınmıştır.	Maliyet esaslı ücret
Danıştay 6. Daire	6. Daire	23.06.2021 (ve ilgili bozma kararları)	Evsel katı atık bedeli “amme alacağı” niteliğinde değildir, özel hukuk hükümlerine tabidir.	Vergi değil, özel hukuk kapsamındaki hizmet bedeli

Kaynak: Danıştay 6. Daire ve İDDK kararları (2019–2024). Tablo tarafımızca oluşturulmuştur.

Tablo 2 incelendiğinde; Danıştay’ın, evsel katı atık bedelini vergisel nitelikte değil, belediye meclisince kabul edilen tarife uyarınca ve yalnızca sunulan hizmetle sınırlı olarak talep edilebilen, maliyet esaslı bir hizmet bedeli olarak değerlendirdiği görülmektedir. Bu yaklaşım, yerel yönetimlerin atık yönetimi hizmetlerini doğrudan maliyetlendirme yoluyla finanse etmesine imkan tanırken, aynı zamanda “kirleten öder” ilkesine kısmen de olsa uyum sağlamaktadır. Dolayısıyla Danıştay’ın istikrarlı içtihadı, atık yönetimi hizmet bedellerini mali araç olarak değil, hizmet karşılığı maliyet aktarımı olarak konumlandırmakta; bu yönüyle de Türkiye’de atık depolama vergisi yerine maliyet esaslı ücretlendirme modelinin hakim olduğunu teyit etmektedir. Yeşil ekonomi perspektifinden bakıldığında, bu durum mali araçların çevresel teşvik kapasitesini sınırlasa da belediyeler düzeyinde kaynak verimliliğini ve atık azaltma çabalarını destekleyici bir hukuki çerçeve sunmaktadır.

Aynı zamanda Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’nın belirlediği esaslara göre, düzenli depolama tesislerinde atıkların bertarafı için ton başına belirli bir bertaraf ücreti alınmaktadır (Atık

Yönetimi Yönetmeliği, 2015). Uygulamada söz konusu tutarların maliyet esasına dayalı olarak hizmet bedeli niteliği taşıdığı ve doğrudan bir vergi olarak sınıflandırılmayacağı açıktır. Burada kavramsal bir ayrımın altını çizmek gerekir. “Atık Bertaraf Vergisi” (Waste Disposal Tax), yakma, gömme ve düzenli depolama gibi tüm nihai bertaraf yöntemlerine yönelik ekonomik yükümlülükleri ifade eden daha geniş kapsamlı bir kavram iken; “atık depolama vergisi” (Landfill Tax) yalnızca düzenli depolama sahalarına gönderilen atıklar üzerinden alınan vergiyi tanımlamaktadır (EEA, 2016). Dolayısıyla Türkiye’deki uygulamalar, AB’deki anlamıyla bir atık depolama vergisi değil, daha çok yerel yönetimlerin sunduğu hizmetler karşılığında alınan bedeller niteliğindedir.

Bununla birlikte, Türkiye’de son yıllarda çevresel mali araçların geliştirilmesine yönelik adımlar atılmıştır. En önemlisi, 2020’den itibaren yürürlüğe giren Geri Kazanım Katılım Payı (GEKAP) olmuştur. GEKAP, üreticilerin piyasaya sürdükleri ambalajlı ürünler üzerinden devlete belirli bir bedel ödemelerini zorunlu kılmaktadır (Resmi Gazete, 2019). Bu uygulama, AB’de uzun süredir uygulanmakta olan genişletilmiş üretici sorumluluğu (extended producer responsibility, EPR) yaklaşımıyla paralellik göstermektedir (OECD, 2016). Bu yönüyle GEKAP, Türkiye’de çevresel maliyetlerin üreticiye yansıtılması açısından önemli bir dönüm noktasıdır.

Türkiye’nin biyobozunur atık politikaları da AB standartlarının etkisiyle yeniden düzenlenmiştir. Atıkların Düzenli Depolanmasına Dair Yönetmelik (2010), biyobozunur atıkların doğrudan depolanmasını sınırlamış ve belirli tarihler itibarıyla depolanabilecek miktarın kademeli olarak azaltılmasını zorunlu kılmıştır. Yönetmelikte, biyobozunur atıkların 2005 seviyesine kıyasla beş yıl içinde %75’e, sekiz yıl içinde %50’ye ve on beş yıl içinde %35’e indirilmesi hedeflenmiştir (Resmi Gazete, 2010). Ayrıca Kompost Tebliği (2015b), biyobozunur atıkların kaynağında ayrı toplanmasını, kompost tesislerinde işlenmesini ve düzenli depolama yerine alternatif yöntemlerin kullanılmasını teşvik etmiştir (Resmi Gazete, 2015b). Bu düzenlemeler, AB’nin atık hiyerarşisiyle uyumlu biçimde çevresel etkilerin azaltılmasına ve kaynak verimliliğinin artırılmasına hizmet etmektedir.

Ancak günümüzde Türkiye’nin çevre politikalarının yönelimi, AB müktesebatına uyumun ötesine geçmiş durumdadır. Özellikle 2020 sonrasında Türkiye, AB direktiflerini birebir dikkate almaktan ziyade, uluslararası çevre rejimleri (örneğin Paris İklim Anlaşması, OECD ve UNEP çerçevesindeki sürdürülebilirlik programları) ve ulusal öncelikleri temel alan bir yaklaşım benimsemektedir. Türkiye’nin iklim değişikliği ile mücadele, karbon emisyonlarının azaltılması ve döngüsel ekonomi stratejileri gibi hedefleri, artık doğrudan AB mevzuatı ile değil, küresel normlar ve iç politika dinamikleri ile şekillenmektedir. Bununla birlikte, AB uyum sürecinde içselleştirilen düzenlemeler (örneğin atık hiyerarşisi, biyobozunur atık sınırlamaları, kompost uygulamaları) ulusal sistemde kalıcı hale gelmiştir.

Sonuç olarak, Türkiye'nin atık yönetimi politikaları AB uyum sürecinin kurumsal mirası ile uluslararası çevre taahhütleri arasında şekillenmektedir. Türkiye'de halen doğrudan bir "atık depolama vergisi" uygulanmasa da GEKAP ve bertaraf ücretleri gibi mekanizmalar, çevresel maliyetlerin içselleştirilmesi açısından kritik bir adım oluşturmaktadır. Türkiye'nin önündeki temel ihtiyaç, AB deneyimlerinden de yararlanarak, ulusal düzeyde atık depolama vergisi gibi daha güçlü mali araçları hayata geçirmek ve böylece maliye politikaları ile çevre politikalarını bütüncül biçimde birleştirmektir.

Türkiye'nin atık yönetimi alanındaki mevcut düzenlemeleri, AB uyum sürecinin kurumsal mirası ile ulusal çevre önceliklerinin birleştiği bir çerçeve ortaya koymaktadır. Ancak bu çerçeve, doğrudan bir atık depolama vergisini içermemekte; daha çok belediyelerin sunduğu hizmet bedelleri ve GEKAP gibi üretici sorumluluğu araçları üzerinden işletilmektedir. Bugün Türkiye'nin önünde duran temel ihtiyaç, düzenli depolamayı ekonomik açıdan daha az cazip hale getirecek, geri dönüşüm ve biyobozunur atık yönetimini teşvik edecek ulusal bir mali aracın hayata geçirilmesidir. Bu noktada, uluslararası deneyimlerden beslenen ancak Türkiye'nin ekonomik koşullarına, kurumsal kapasitesine ve toplumsal gerçeklerine uyarlanmış bir atık depolama vergisi modeli tasarlanması mümkündür.

Tablo 3, Türkiye için tasarlanabilecek atık depolama vergisi modelinin ana hatlarını göstermekte olup, Avrupa Birliği'ndeki mevcut uygulamalarla kıyaslamalı bir değerlendirme imkanı sunmaktadır. Bu tablo, Avrupa Birliği ülkelerinin deneyimlerinden elde edilen ortak unsurlar ile Türkiye'nin kurumsal, ekonomik ve sosyal koşulları dikkate alınarak tasarlanmış bir model önerisini özetlemektedir. Amaç, atık depolama vergisinin Türkiye bağlamında nasıl kurgulanabileceğini karşılaştırmalı bir perspektif içinde ortaya koymaktır. Model, depolamanın ekonomik açıdan caydırıcı hale getirilmesini, geri dönüşüm ve biyobozunur atık yönetimi gibi alternatiflerin teşvik edilmesini ve elde edilen gelirlerin çevresel altyapı yatırımları ile toplumsal fayda sağlayan projelere yönlendirilmesini öngörmektedir. Bu yaklaşım, Türkiye'de doğrudan bir atık depolama vergisinin bulunmamasına rağmen, mevcut mali araçların (ör. hizmet bedelleri, GEKAP) üzerine inşa edilebilecek bir politika tasarısı sunmaktadır.

Tablo 3. Türkiye için Atık Depolama Vergisi Model Önerisi

Başlık	Türkiye Önerisi	AB/Karşılaştırma	Kaynaklar
Kapsam	Düzenli depolama tesisine giren tüm belediye atığı (evsel + benzeri ticari). Endüstriyel inert malzemeler için ayrı oran.	AB’de çoğu ülke tüm belediye atığını kapsıyor; bazıları inert için farklı oran uyguluyor.	EEA (2016)
Muafiyetler	Tehlikeli atıklar, afet kaynaklı acil dökümler, kamu sağlığı riskli özel atıklar.	AB ülkelerinde benzer dar kapsamlı muafiyetler var.	EEA (2016)
Vergi Oranları	2026–2027: ₺900/ton (~€25–28) 2028–2029: ₺1.400/ton (~€40–45, AB ortalaması) 2030+: ₺2.200/ton (~€65–70)	AB ortalaması €39–46/ton; bazı ülkelerde €100/ton üstü. BK 2025: £126.15/ton (inert: £4.05/ton).	TÜİK (2022), EEA (2023), HMRC (2025)
İnert Atık Oranı	Standart oranın %10’u (yaklaşık ₺90–220/ton).	BK’de düşük oran £4.05/ton; diğer AB ülkelerinde de düşük ayrı oran mevcut.	HMRC (2025)
Endeksleme	Yİ-ÜFE + atık sektörü maliyet endeksi.	BK’de RPI endekslemesi kullanılıyor.	HMRC (2025)
Vergi Kredileri	-Kaynağında organik ayrı toplama yapan belediyelere %20 kredi -Door-to-door toplama için ek %5 kredi	Katalonya’da benzer teşvikler uygulanmış, depolamayı azaltmış.	Armijo & Calderón (2021); Katalonya örneği
Gelir Tahsisi	%70 zorunlu tahsis: - Organik atık altyapısı (kompost/AD) - Metan yakalama ve enerji - Geri dönüşüm pazar desteği - Belediye performans primleri	AB’de vergi gelirleri genelde geri dönüşüm altyapısına yönlendiriliyor.	EEA (2016)
Gelir Potansiyeli	2028’de 18–20 Milyon ton depolama x ₺1.400/ton ≈ ₺25–28 milyar/yıl.	AB’de de gelirler büyük ölçüde altyapıya yönlendirilmekte.	TÜİK (2022), EEA (2016)
Uygulama Aşamaları	1. Pilot uygulama: büyükşehirlerde (İstanbul, Ankara, İzmir vb.) 2. Kademeli ulusal yaygınlaştırma	AB’de genellikle ulusal ölçekte doğrudan uygulanmıştır (örn. UK, Hollanda); bazı ülkelerde yasaklarla eşgüdümlü	HMRC (2025)
Uygulama ve Denetim	-Tesis girişinde tartım + e-fatura entegrasyonu -Mükellef: tesis işletmecisi -Uyumsuzluk: 3 kat vergi + lisans askı	AB ülkelerinde tartım ve raporlama zorunlu; caydırıcı cezalar var.	Atık Yönetimi Yönetmeliği (2015) EEA (2016)
Hukuki Dayanak	2872 sayılı Çevre Kanunu’na eklenecek özel madde	AB’de doğrudan ulusal çevre yasaları ve AB direktifleriyle uyumlu düzenlemeler	1999/31/EC, 2008/98/EC, EEA (2023)
Beklenen Çevresel Etkiler	Düzenli depolama oranında düşüş; geri dönüşüm ve enerji geri kazanımında artış; metan emisyonlarında azalma	AB’de %1–10 arasında depolama oranları; güçlü düşüş sağlanmış durumda	EEA (2023)
Beklenen Ekonomik Etkiler	Çevresel gelirlerin artması; altyapı yatırımları, yeşil istihdam	AB’de vergi gelirleri çevre projeleri, altyapı ve bütçe gelirlerine katkı sağlamaktadır	OECD (2023)
Sosyal Boyut	-Hane başına sabit yük eklenmez -Kırsal/uzak bölgeler için lojistik indirimi (%15) -Gelirin %10’u teknik destek	AB’de sosyal destek daha sınırlı, genelde çevresel altyapıya odaklanılır	OECD (2016)

Kaynak: TÜİK (2022). Atık İstatistikleri; EEA (2016, 2023). Economic instruments in waste management; HMRC (2025). UK Landfill Tax Rates; Resmi Gazete (1983, 1991, 2010, 2015a, 2015b, 2019). Çevre mevzuatı; OECD (2016). Extended Producer Responsibility: Updated Guidance; Adaman & Arsel (2005); Çoban (2012) Bu tablo, uluslararası kaynaklardan yararlanılarak Türkiye’ye özgü bir model tasarımı olarak önerilmiştir.

Bu model tasarımı, Türkiye’nin mevcut atık yönetimi yapısında eksik kalan mali boyutu tamamlamayı hedeflemektedir. Tablo, uluslararası deneyimlerden yararlanılarak ancak Türkiye’nin

ekonomik, sosyal ve kurumsal koşullarına uyarlanmış bir atık depolama vergisinin nasıl tasarlanabileceğini ortaya koymaktadır. Önerilen yapı, bir yandan depolamayı maliyetli hale getirerek geri dönüşüm, kompostlama ve enerji geri kazanımı gibi alternatifleri teşvik etmekte; diğer yandan elde edilen gelirlerin altyapı yatırımlarına ve sosyal desteklere yönlendirilmesiyle toplumsal kabulü güçlendirmektedir. Bu bağlamda, atık depolama vergisi yalnızca çevresel maliyetlerin fiyat mekanizmasına dâhil edilmesini sağlamakla kalmamakta, aynı zamanda döngüsel ekonomi ve yeşil ekonomi hedefleriyle uyumlu bir dönüşümün de temel bileşeni haline gelmektedir. Dolayısıyla söz konusu düzenleme, teknik bir mali araç olmanın ötesinde, çevre politikaları ile maliye politikalarının bütünleştiği stratejik bir kamu politikası aracı olarak değerlendirilmektedir.

Sonuç

Atık depolama vergisi, sürdürülebilir atık yönetimi uygulamalarını teşvik eden ve düzenli depolama alanlarının yol açtığı çevresel bozulmayı azaltan stratejik bir kamu politikası aracıdır. Ton başına getirilen mali yükümlülük, düzenli depolamayı ekonomik açıdan daha az cazip hale getirirken kaynak verimliliğini artırmakta, sera gazı emisyonlarını azaltmakta ve ekonomik çeşitliliği desteklemektedir. Böylelikle maliye politikaları ile çevresel hedefler arasında doğrudan bir bağ kurulmakta ve sürdürülebilir kalkınma ile yeşil ekonomi çerçevelerine somut katkılar sağlanmaktadır. Bu vergi, yalnızca çevresel etkilerin azaltılması değil, aynı zamanda ekonomik faaliyetlerin yönlendirilmesi bakımından da güçlü bir mali stratejiyi temsil etmektedir. Vergi yoluyla geri dönüşümün teşvik edilmesi, döngüsel ekonominin güçlenmesi, çevre programlarının finansmanı ve yeşil istihdamın yaratılması mümkün hale gelmektedir. Ancak etkinliğin yalnızca vergi düzenlemesine bağlı olmadığı; kamuoyu bilinci, erişilebilir atık yönetimi altyapısı, yerel yönetimlerin kurumsal kapasitesi ve sürdürülebilir teknolojilere yönelik sürekli yatırımlar gibi tamamlayıcı unsurların da belirleyici olduğu unutulmamalıdır. Dolayısıyla atık depolama vergisi, tek başına bir çözümden ziyade, çok boyutlu çevre ve maliye politikalarının bir bileşeni olarak ele alınmalıdır.

Uluslararası deneyimler, bu tür vergilerin doğru tasarlandığında atık azaltımı, kaynak verimliliği artışı, sera gazı emisyonlarının düşürülmesi ve çevresel yatırımların finansmanında somut faydalar sağladığını göstermektedir. Birleşik Krallık örneğinde olduğu gibi, vergi geri dönüşüm oranlarının yükselmesine ve metan emisyonlarının azaltılmasına doğrudan katkı sağlamış; İsveç, Hollanda ve Danimarka örneklerinde ise yüksek vergi oranları, depolama yasakları ve geri dönüşüm altyapısının birlikte uygulanmasıyla düzenli depolama oranları asgari düzeye indirilmiştir. Bu yönüyle atık depolama vergisi, maliye politikalarının çevresel yönetimle nasıl bütünleştirilebileceğini ortaya koyan değerli bir politika laboratuvarı işlevi görmektedir.

Türkiye’de doğrudan bir atık depolama vergisi mevcut olmamakla birlikte, belediyeler tarafından alınan maliyet esaslı hizmet bedelleri, 2020 yılından itibaren uygulanan Geri Kazanım Katılım Payı (GEKAP) ve 2015’te yürürlüğe giren biyobozunur atık kısıtlamaları benzer işlevleri yerine getiren tamamlayıcı mekanizmalar olarak değerlendirilebilir. Bu düzenlemeler, düzenli depolamaya olan bağımlılığın azaltılması, alternatif yöntemlerin teşvik edilmesi ve çevresel sürdürülebilirliğin güçlendirilmesi açısından kayda değer adımlar oluşturmıştır. Bununla birlikte, mali araçların caydırıcı ve yönlendirici gücü tam anlamıyla devreye sokulmamış; mevcut düzenlemeler daha çok hizmet bedeli niteliğinde kalmıştır.

Sonuç olarak, atık depolama vergisi ve benzeri mali düzenlemeler, ekonomik teşvikleri çevresel hedeflerle uyumlu hale getirerek sürdürülebilir kalkınma vizyonunu destekleyen etkili kamu politikalarıdır. Verginin uygulanması hem çevresel hem de ekonomik boyutlarda çok yönlü faydalar üretmektedir. Türkiye’de de böyle bir mekanizmanın hayata geçirilmesi, mevcut hukuki ve kurumsal altyapıyla birlikte değerlendirildiğinde, yeşil ekonomi hedeflerine ulaşmada güçlü bir politika seçeneği olarak öne çıkmaktadır. Uluslararası deneyimlerden çıkarılacak derslerle, Türkiye’nin kendi sosyo-ekonomik koşullarına uyarlanacak bir atık depolama vergisi modeli, hem çevresel maliyetlerin içselleştirilmesini hem de döngüsel ekonomi ilkelerinin etkin bir şekilde hayata geçirilmesini sağlayabilir. Bu bağlamda atık depolama vergisi, gelecekte yalnızca çevre politikasının değil, aynı zamanda maliye politikasının da merkezinde yer alabilecek, yeşil dönüşümü destekleyen stratejik bir araç niteliğindedir. Dolayısıyla atık depolama vergisi, Türkiye’nin sürdürülebilir kalkınma yolculuğunda çevresel ve mali hedeflerin bütünleşmesine katkı sunabilecek, yeşil dönüşümü destekleyici stratejik bir politika aracı olarak değerlendirilebilir.

Kaynakça

- Adaman, F. & Arsel, M. (2005). *Environmentalism in Turkey: Between Democracy and Development?* Ashgate.
- Andersen, M. S. (1998). Assessing the effectiveness of Denmark’s waste tax. *Environment: Science and Policy for Sustainable Development*, 40(4), 10–15.
- Atıkların Düzenli Depolanmasına Dair Yönetmelik. (2010). *Resmî Gazete*, 26 Mart 2010, Sayı 27533.
- Atık Yönetimi Yönetmeliği (2015a). T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. *Resmi Gazete*. 02.04.2015. Sayı: 29314.
- BMUV. (2023). Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation, Nuclear Safety and Consumer Protection. *Waste management in Germany 2023: Facts, data, figures*. Berlin: BMUV. https://www.bmuv.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/abfallwirtschaft_2023_en_bf.pdf?utm_source=twitter&utm_medium=social
- BMUV. (2025). Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation, Nuclear Safety and Consumer Protection. (n.d.). *Municipal waste*. Retrieved February 27, 2025.

<https://www.bundesumweltministerium.de/en/topics/water-management/circular-economy-overview/overview-types-of-waste-and-waste-flows/municipal-waste?utm>

Calcott, P. ve M. Walls, (2005). Waste, recycling, and “Design for Environment”: Roles for markets and policy instruments. Elsevier, Resource and Energy Economics. Vol: 27. Issue: 4. 287-305.

Climate Change Committee. (2021). Progress in reducing emissions. <https://www.theccc.org.uk>

Confederation of European Waste-to-Energy Plants (CEWEP) (2023). <https://www.cewep.eu/wp-content/uploads/2021/10/Landfill-taxes-and-restrictions-overview.pdf>

Çoban, A. (2012). “Community-based Ecological Resistance: The Bergama Movement in Turkey.” Environmental Politics, 21(5), 791–806.

D’Amato, A., Mazzanti, M., Nicolli, F. ve Zoli, M. (2018). Illegal Waste Disposal: Enforcement Actions and Decentralized Environmental Policy. Socio-Economic Planning Sciences 64:56-65.

DEFRA. (2022). Waste management and recycling statistics. <https://www.gov.uk/government/organisations/departments-for-environment-food-rural-affairs>

Danish Environmental Protection Agency. (1999). Waste tax 1987–1996 (English ed.). Copenhagen: DEPA.

Ekins, P. (1999). “European Environmental Taxes and Charges: Recent Experience, Issues and Trends.” Ecological Economics, 31(1), 39–62.

Ellen MacArthur Foundation. (2019). Completing the Picture: How the Circular Economy Tackles Climate Change.

Entrust, (2022). Landfill Communities Fund Annual Report. <https://www.entrust.org.uk>

Environment Agency. (2021). Guidance on waste exemptions. <https://www.gov.uk/government/organisations/environment-agency>

European Environment Agency (EEA). (2012). Municipal waste management in Sweden. Copenhagen: EEA.

European Environment Agency (EEA). (2016). Environmental Taxation and EU Waste Policy. EEA Report No. 17/2016.

European Environment Agency (EEA). (2018). Waste prevention in Europe: policies, status and trends 2017. EEA Report 4/2018.

European Environment Agency. (2022). Netherlands (country note). Copenhagen: EEA.

European Environment Agency. (2022). Denmark (country note). Copenhagen: EEA.

European Environment Agency. (2023). Technical note accompanying the EEA briefing “Economic instruments and separate collection”. Copenhagen: EEA.

European Environment Agency (EEA). (2025). Germany Country Profile – Waste and Circular Economy. Copenhagen: EEA.

- European Environment Agency. (2025). Denmark — Municipal and Packaging Waste Management Country Profile. Copenhagen: EEA.
- European Parliament. (2021). Waste Management in the European Union: Goals and Challenges.
- EUWID Recycling & Waste Management. (2023). Sweden scraps waste incineration tax. (January 10, 2023).
- European Union (1999). Council Directive 1999/31/EC of 26 April 1999 on the landfill of waste. Official Journal of the European Communities.
- European Union (2000). Directive 2000/76/EC of the European Parliament and of the Council of 4 December 2000 on the incineration of waste. Official Journal of the European Communities.
- European Union (2008). Directive 2008/98/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on waste and repealing certain Directives.
- Fraccascia, L., Giannoccaro, I., and Albino, V. (2017). Efficacy of landfill tax and subsidy policies for the emergence of industrial symbiosis networks: An agent-based simulation study. *Sustainability*, 9(4), 521. <https://www.mdpi.com/2071-1050/9/4/521>
- Freire-González, J. (2022). Tools for a circular economy: Assessing waste taxation in a CGE multi-pollutant framework. *Elsevier, Waste Management*, 139, 50-59.
- Geri Kazanım Katılım Payına İlişkin Yönetmelik. (2019). T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. Resmi Gazete. 2872 sayılı Çerçeve Kanunu uyarınca. 31.12.2019 tarih ve 30995 (4. Mükerrer) sayı.
- German Environment Agency (UBA). (2025) (n.d.). Landfill. February 27, 2025. <https://www.umweltbundesamt.de/en/topics/waste-resources/waste-disposal/landfill?utm>
- German Environment Agency (UBA). (2022). Climate protection in the waste management sector. Dessau-Roßlau: UBA.
- Hoogmartens, R., J. Eyckmans ve S. Van Passel. (2016). Landfill taxes and enhanced waste management: Combining valuable practices with respect to future waste streams, *Elsevier, Waste Management*, Vol:55, September, 345-354.
- IEA Bioenergy Task 36. (2023). Swedish Waste Incineration Tax Abolished. March, 2023. <https://task36.ieabioenergy.com/news/swedish-waste-incineration-tax-abolished/>
- Imran, M., Jijian, Z., Sharif, A., and Magazzini, C. (2024). Evolving waste management: The impact of environmental technology, taxes, and carbon emissions on incineration in EU countries. *Elsevier, Journal of Environmental Management*, 364. 121440.
- Jofre-Monseny, J. and Sorribas Navarro, P.(2024). Landfill tax and recycling. *Fiscal Studies*. Volume:45. Issue:4. 483-500.
- Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği. (1991). Resmi Gazete. 14.03.1991. Sayı: 20814. <https://www.garantiatikyonetimi.com/wp-content/uploads/2023/02/Kati-Atiklarin-Kontrolu-Yonetmeligi.pdf>

- Kompost Tebliği. (2015b). Resmi Gazete. 05.03.2015. Sayı: 29286.
<https://www.alomaliye.com/2015/03/05/kompost-tebliği/>
- Levinson, A. (1999). “NIMBY Taxes Matter: The Case of State Hazardous Waste Disposal Taxes.” *Journal of Public Economics*, 74(1), 31–51.
- Mazzanti, M., & Zoboli, R. (2008). Waste generation, waste disposal, and policy effectiveness: Evidence on decoupling from the European Union. *Environmental Economics and Policy Studies*.
- Ministry of Taxation (Denmark). (2024). *Green tax reform — Final report*. Copenhagen: Skatteministeriet.
- Monier, J.M., S. Demanéche, T. O. Delmont, A. Mathieu, T.M. Vogel, and P. Simonet. (2011). Metagenomic exploration of antibiotic resistance in soil, *Curr Opin Microbiol*. 14(3), 229-235.
- Musgrave, R. A. (1959). *The Theory of Public Finance: A Study in Public Economy*. New York: McGraw-Hill.
- National Audit Office. (2021). The environmental impact of landfill tax. <https://www.nao.org.uk>
- HMRC. (2023). Landfill tax rates and thresholds. <https://www.gov.uk/hmrc>
- Imran, M., Jijian, Z., Sharif, A., and Magazzino, C. (2024). Evolving waste management: The impact of environmental technology, taxes, and carbon emissions on incineration in EU countries. *Journal of Environmental Management* 364: 1-6.
- IPCC. (2014). *Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*.
- OECD. (2004). Addressing the economics of waste. <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/9789264106192-en.pdf?expires=1731113596&id=id&accname=guest&checksum=41AA555425432CFC2B63BCFE3E18AE15>
- OECD (2010). *Taxation, Innovation and the Environment*. Paris: OECD Publishing.
- OECD. (2012). *OECD Environmental Performance Reviews: Slovenia 2012*. https://www.oecd-ilibrary.org/oecd-environmental-performance-reviews-slovenia-2012_5kg0ndvs71tb.pdf?itemId=%2Fcontent%2Fpublication%2F9789264169265-en&mimeType=pdf
- OECD. (2016). *Extended Producer Responsibility: Updated Guidance for Efficient Waste Management*. Paris: OECD Publishing.
- OECD. (2019). *Waste Management and the Circular Economy in Selected OECD Countries*. OECD Publishing.
- OECD. (2020). *Environmental Taxation and Green Economy Development*.
- OECD. (2023). *Environment at a Glance – Country profiles: Denmark*. Paris: OECD Publishing.

Oosterhuis, F., C. Valsecchi, P. Brink, S. Bassi, S. Withana, M. Lewis, A. Best, C. Dias Soares, H. Rogers-Ganter, T. Kaphengst. (2009). Environmentally Harmful Subsidies: Identification and Assessment, Final report for the European Commission's DG Environment, November.

Swedish Energy Agency (Energimyndigheten). (2025, March 10). From waste to wealth — Sweden's comprehensive approach to energy recovery.

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (2016). *Ulusal Atık Yönetimi ve Eylem Planı (2016–2023)*. Ankara.

Trinh, V., Chung, C. (2023). Renewable energy for SGD-7 and sustainable electrical production, integration, industrial application, and globalization: review. *Cleaner Engineering and Technology* 15, 100657.

WRAP. (2022). Circular economy progress in the UK. <https://wrap.org.uk>

2872 sayılı Çevre Kanunu (1983). Resmi Gazete. 11.08.1983. Sayı:18132.

Zentrale Stelle Verpackungsregister (ZSVR). (n.d.). LUCID Packaging Register. <https://www.verpackungsregister.org/en/?utm>

Extended Summary

Environmental policies are increasingly turning to fiscal and economic instruments to confront the growing costs of ecological degradation and the unsustainable use of natural resources. Among these, the landfill tax has emerged as one of the most influential tools. Its central logic is simple: by imposing a charge on each ton of waste sent to landfill, the tax makes disposal less attractive while encouraging recycling, composting, reuse, and energy recovery. In doing so, it corrects the fundamental market failure of unpriced externalities and operationalizes the “polluter pays” principle, a cornerstone of environmental economics. This study aims to evaluate the conceptual and policy significance of landfill taxation as a public finance instrument supporting the transition to a green economy and to explore how European experiences, particularly that of the United Kingdom, can inform a model for Türkiye.

The rationale for landfill taxation rests on three interrelated concerns. First, uncontrolled landfilling produces severe externalities, including methane emissions—which are far more potent than carbon dioxide in contributing to climate change—risks of groundwater contamination, odors, and biodiversity loss. These costs are invisible under classical market mechanisms. Second, rising public opposition to landfill sites has generated intense political pressure for alternative solutions, often described as the “Not in My Backyard” syndrome. Third, the European Union has institutionalized a robust waste management framework through directives such as the 1999/31/EC Landfill Directive and the 2000/76/EC Waste Incineration Directive, which require member and candidate states, including Türkiye, to reduce their reliance on landfills. These measures illustrate how fiscal instruments can complement regulation in a coherent policy mix, and landfill taxation emerges as a strategic instrument that simultaneously raises revenue and advances environmental goals.

The methodology of this study relies on qualitative, comparative policy analysis. It reviews the literature in environmental economics and public finance, including Musgrave's theory of fiscal functions, while drawing

on reports from the OECD and the European Environment Agency. Case studies from the United Kingdom, Denmark, the Netherlands, Sweden, and Germany are examined to show variation in design and effectiveness. Türkiye's regulatory framework is also analyzed, including the Solid Waste Control Regulation of 1991, the Waste Management Regulation of 2015, the 2010 Regulation on Landfilling of Waste, and the Recovery Contribution Fee (GEKAP) introduced in 2020. The approach integrates conceptual clarification, international experience, and normative evaluation to identify lessons for Türkiye.

Conceptually, landfill taxation works by internalizing external costs and correcting market inefficiencies. Without it, waste producers face no incentive to reduce landfill disposal, as society rather than polluters bears the social and ecological damages. By altering relative prices, the tax encourages shifts toward recycling, composting, and energy recovery. From a public finance perspective, it exemplifies Musgrave's allocation function by guiding resources to more sustainable uses. When revenues are earmarked for recycling or renewable energy, it also supports the stabilization function by promoting investment and innovation. If revenues are directed to disadvantaged regions or low-income households, the distribution function is also engaged. Thus, landfill taxation demonstrates the multifunctional nature of fiscal instruments.

The European experience provides strong evidence to support these claims. The United Kingdom pioneered landfill taxation in 1996. Its standard rate will reach £126 per ton by 2025, while inert waste is taxed at a much lower rate. Revenues from the Landfill Communities Fund have been used to finance biodiversity and community projects. The tax has significantly reduced the amount of waste sent to landfills, while increasing recycling and lowering methane emissions. Denmark combined its landfill and incineration tax, first introduced in 1987, with strict landfill bans, resulting in one of the lowest landfill rates among OECD countries. The Netherlands alternated between applying and suspending the tax, but now applies it alongside bans and producer responsibility systems. Sweden paired landfill taxation with bans on combustible and organic waste in the early 2000s, supported by its intense district heating and energy recovery systems. Germany, in contrast, does not impose a direct landfill tax but relies on strict bans and technical standards, which prohibit untreated municipal waste from landfills since 2005; today, its landfill rate is below 1 percent. Together, these examples demonstrate that while design details vary, landfill taxation and related instruments consistently reduce disposal and encourage alternative waste management approaches.

Türkiye, by contrast, lacks a national landfill tax. Municipalities charge service-based fees under the 1983 Environment Law, but these are not taxes in the strict sense of the term. The Council of State has confirmed this interpretation in multiple rulings. GEKAP, introduced in 2020, places obligations on producers of packaging and particular goods, but its scope remains partial. Biodegradable waste and composting regulations exist, but remain fragmented. According to TurkStat data, more than 60 percent of municipal waste is still landfilled, underscoring the absence of a comprehensive fiscal tool to shift incentives toward alternatives.

Drawing on international lessons, this study proposes a phased landfill tax for Türkiye. A starting rate of €25–28 per ton could be introduced and gradually increased to €40–45 by 2028, converging toward EU averages. Rates should be differentiated: a standard rate for municipal and industrial waste, a lower rate for inert materials, and higher rates for hazardous waste streams. Exemptions should be narrow to preserve the strength

of the price signal. Revenue allocation is critical: at least 70 percent should be earmarked for recycling, organic waste treatment, methane capture, and green job creation. A portion should support municipalities in disadvantaged regions and offset burdens on vulnerable households to ensure fairness and social acceptability. The implications of such a policy would be profound. By directly internalizing environmental costs, Türkiye would move closer to the polluter pays principle. Making landfill disposal more expensive would incentivize recycling, composting, and energy recovery across municipalities, firms, and households. Stable revenues would finance underfunded green infrastructure. The combined effect of fiscal and regulatory measures would accelerate Türkiye's transition from a linear "take–make–dispose" model to a circular economy based on material recovery. This would reduce dependence on virgin resource extraction, cut greenhouse gas emissions, and strengthen the green economy. More broadly, landfill taxation would integrate fiscal and environmental objectives, enhancing coherence in Türkiye's sustainable development strategy.

In conclusion, landfill taxation stands out as one of the most effective fiscal tools available to governments seeking to align public finance with sustainability. It corrects market failures, enforces the polluter pays principle, and fulfills Musgrave's fiscal functions when revenues are well targeted. European experiences show that landfill taxation, especially when combined with bans and recycling targets, can significantly reduce landfilling, increase recycling, and fund environmental projects. Türkiye's reliance on partial measures such as GEKAP is insufficient. A phased, socially sensitive landfill tax would allow Türkiye to reduce its dependence on landfill, strengthen recycling and organic treatment infrastructure, and generate resources for green priorities. Ultimately, landfill taxation illustrates how fiscal policy can bridge environmental sustainability and economic governance, serving both as a source of revenue and a behavioral regulator. For Türkiye, adopting such a tax, adapted from EU best practices but suited to national realities, would mark a decisive step toward circularity, sustainability, and green growth.

Beyond its environmental and fiscal impacts, the landfill tax also has the potential to stimulate green employment and broader socio-economic transformation. By channeling revenues into recycling facilities, composting plants, renewable energy projects, and methane capture technologies, governments can create thousands of skilled jobs in engineering, construction, and environmental services. These jobs not only reduce unemployment but also equip the workforce with future-oriented skills in sustainability and resource efficiency. In Türkiye's context, where regional inequalities and youth unemployment remain pressing challenges, a landfill tax designed with strong reinvestment mechanisms could catalyze inclusive green development. Thus, the policy's significance extends well beyond waste management, offering a bridge between ecological responsibility, fiscal innovation, and social progress.