

MOTORLU TAŞITLAR ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLERİN ÇEVREYİ KORUMAYA YÖNELİK VE ADİL OLARAK DÜZENLENMESİ

Ümit Süleyman ÜSTÜN*

Özet

Vergilendirme bireylerin tercihlerinde, teşvik etmeye ve caydırmaya yönelik düzenlemeler getirmek suretiyle etkili olmaktadır. Çevrenin korunmasında olumlu etkiler oluşturmada vergiler önemli rol oynamaktadır.

Bu çalışmada çeşitli ülkelerdeki motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler ve bu vergilerin tarife yapıları incelenecektir. Türkiye’de motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler hakkında öneriler getirilecektir.

Türkiye’deki motorlu taşıtlar vergisi tarifesi, çevreyi koruma amacından çok uzaktır. Motorlu taşıtlar vergisi mutlakta araçların yaydığı karbon emisyon miktarlarını esas alacak şekilde düzenlenmelidir. Ayrıca mükelleflerin malî güçlerini de dikkate almak suretiyle adil bir vergilendirmeye yapılmaya çalışılmalıdır. Bu bakımdan Motorlu taşıtlar ve özel tüketim vergisi tarifelerinin çevre dostu ve çevreyi daha az kirleten araçların kullanılmasının teşvik edilmesini sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

***Anahtar Kelimeler:** Vergi, Çevre Vergileri, Motorlu Taşıtlar Vergisi, Özel Tüketim Vergisi, CO2 emisyonu, Çevrenin korunması.*

REGULATION OF TAXES ON MOTOR VEHICLES BY TAKING INTO CONSIDERATION OF ENVIRONMENT PROTECTION AND TAX EQUALITY

Abstract

Taxation is effective on individuals' behavior using the methods of encouraging or discouraging. Taxes have an important role to make positive effects on protecting environment.

In this study, taxes on motor vehicles in various countries and the tax tariff of these countries are studied. Suggestions will be made about taxes on motor vehicles in Turkey.

The current form of motor vehicle tax tariff in Turkey is far from purpose of protecting the environment. Motor vehicle taxes must be based on carbon emissions.

* Yrd. Doç., Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Malî Hukuk Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi.
(sustun@selcuk.edu.tr)

In addition to this, a fair taxation must be observed. So use of environmentally friendly and less polluting vehicles can be encouraged by re-scheduled the tariff of Motor Vehicles Tax and Special Consumption Tax.

Key Words: *Tax, Environmental Taxes, Motor Vehicles Tax, Special Consumption Tax, CO2 emission, Protection of environment.*

I. GİRİŞ

Devletin üstlenmiş olduğu kamu hizmetlerini yerine getirebilmesi için yapmak zorunda bulunduğu kamu harcamalarının finansmanı kamu gelirlerinden sağlanmaktadır. Kamu gelirlerinin en büyük bölümünü ise vergiler oluşturmaktadır.

Vergilerin klasik amacı olan malî amaç, devletin üstlenmiş olduğu kamu hizmetlerinin gerektirdiği kamu harcamalarının finansmanını karşılamayı ifade etmektedir. Vergilerin malî (fiskal) amacı olarak ifade edilen bu amaç, vergilerin tarihî gelişim süreci içinde daima rol oynamıştır¹. Diğer bir ifadeyle, vergilerin en eski amacı, devlet hazinesinin ihtiyaç duyduğu gelirin karşılanmasıdır².

Ancak günümüzde vergilerin bu klasik amacı değişime uğramıştır. Artık kamu giderlerini karşılama amacı yanında, ekonomik ve sosyal yapı ile ilgili çeşitli etkilerin oluşturulması amacıyla da vergilere başvurulabilmektedir³. Bu, maliye politikasının bir gereğidir. Modern anlamda maliye politikasının doğuşu, 1929-1930'da dünyada meydana gelen büyük ekonomik kriz ve bu krizin yol açtığı anlayış değişimine bağlanmaktadır⁴. Maliye politikası amaçlarına ulaşmada en önemli araçlardan biri olan vergiler aracılığıyla ülkenin genel, sosyal, ekonomik ve malî yapısı üzerinde etkili olmaya çalışılmaktadır⁵.

¹ AKDOĞAN, s. 120.

² AKDOĞAN, s. 121.

³ AKDOĞAN, s. 122, 134; Malî amaç dışı vergileme için bkz. GÖKER, s. 11 vd.

⁴ AKDOĞAN, s. 470, 472.

⁵ AKDOĞAN, s. 474.

Bu anlayış değişimine paralel olarak, genel itibarıyla 1929-1930'dan sonra, kişilerin tercih ve davranışlarını etkilememeyi ifade eden tarafsız vergi görüşü, yerini müdahaleci ve düzenleyici vergi anlayışına bırakmıştır⁶. Buna göre vergiler aracılığıyla devletin amaçladığı çeşitli etkilerin gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Vergiler artık sadece devlete gelir etmeye yönelik olarak, malî amaçla alınmamaktadır. Vergiler, devletin gerçekleştirmeyi amaçladığı çok çeşitli alanlarda düzenleyici ve yönlendirici nitelikte önemli bir fonksiyon ifa etmeye başlamıştır.

Ancak vergiler, her ne kadar sadece malî amaçla alınmasa bile, aslında malî amaç her zaman için geçerliliğini sürdürmektedir⁷. Ayrıca, sadece malî amaçla alınan vergilerin bile, gelir elde amacından başka sonuçlar doğurabilmesi mümkündür⁸. Ancak burada bir verginin alınmasındaki temel amacın ne olduğunun tespiti önemlidir⁹. Bazı vergilerin doğrudan malî amaçla uygulanmasına rağmen, bazı vergiler malî olmayan sebepler ön planda tutulmak suretiyle uygulamaya konulmakta ve bunlardan elbette ki gelir elde edilmesi yani malî amacın ortaya çıkması da söz konusu olmaktadır. Çevre vergileri ile ilgili ayrımda bu hususa değinilecektir.

Vergilemenin birey davranışlarında etkili olması, birey davranışlarında özendirme veya caydırma yöntemlerini kullanarak etkili olması, yönlendi-

⁶ “Verginin tarafsız olması, kişilerin tercih ve davranışlarını etkilememesi, vergi öncesi ve sonrası refah dağılımını değiştirmemesi şeklindeki klasik yaklaşımın tersine, verginin düzenleyici yanının da büyük önem taşıdığı görülmektedir”, AKDOĞAN, s. 121.

⁷ Vergi hangi amaçla alınıralsa alınsın, özünde bir mali amaç bulunmaktadır. Bir verginin konulmasında esas amaç aslında malidir: “Bilindiği, gibi vergilemeden beklenen birincil amaç ulusal gelirin yeniden bölüşümünü ve devlet bütçesinin finansmanını sağlamaktır. Son yıllarda, bunun yanında, ekonomik dalgalanmaların durulması, sürümdeki (tedavüldeki) para niteliğinin ve buna bağlı talebin ayarlanması, dış satımın korunması ve özendirilmesi, işsizliğin, alkollü içki ve sigara tüketiminin azaltılması, belirli enerji türlerinin kullanılmasının özendirilmesi vs. vergilemenin ikincil amaçlarını oluşturmuştur”, ALİEFENDİOĞLU, s. 595; Bu husus başka bir yazar tarafından ise şu şekilde ifade edilmektedir: “Her verginin esas gayesi tabiatıyla malidir. Zira vergiler devlet tarafından amme masraflarının karşılanmasını ve dolayısıyla hükümet vazifelerinin ifasını temin maksadıyla kamusal maliyeye tahsis edilen nakit vasıtalarıdır... Şu kadar ki, vergi alacaklısı vergiye muayyen şekiller vermek suretiyle sosyal, siyaset, nüfus siyaseti ilâh. sahalarında arzu ettiği tesirleri kolaylıkla elde edebileceğini bildiği için, vergi tahsili vesilesiyle aynı zamanda diğer gayeleri de tahakkuk ettirmeye çalışır”, NEUMARK, s. 82’den aktaran: GÖKER, s. 12, dn. 36.

⁸ GÖKER, s. 8.

⁹ “Ancak verginin etkinliğini tartışırken konunun mali yönü yanında amacı doğrultusunda varılan sonuca da bakılmalıdır. Söz gelimi yasaklayıcı bir tüketim ya da gümrük vergisinin başarısının kanıtı toplanan vergiden çok beklenen yasaklamanın gerçekleşip, gerçekleşmediğine bağlıdır”, ALİEFENDİOĞLU, s. 595-596.

rici vergilendirmeyi ifade etmektedir¹⁰. Yönlendirici vergilendirmenin bir çok kullanım alanı vardır. Kültürel amaçlar, tüketim alışkanlıklarının değiştirilmesi, nüfus planlaması, bağımlılık yapan maddelerin kullanımının önlenmesi bu sebeplerden bazılarıdır¹¹. Mesela, devlet sağlık açısından tehlikeli durumlarda, sağlığa zararlı maddeleri yapay olarak pahalandırıp tüketime yönünü değiştirebilir. Bu bağlamda alkollü içki, sigara gibi maddeleri tüketenler özel bir vasıtalı vergiyle yükümlü kılınabilir¹². Ancak çoğu ülkede bu gibi maddeler sadece sağlık politikasına ilişkin sebeplerle değil, aksine malî amaçla da vergilemeye tabi tutulmaktadır¹³.

Çevrenin korunması bakımından da vergilerden yararlanılabilmektedir¹⁴. Vergilerin yönlendirici ve düzenleyici niteliği çevre konusunda da ön plana çıkmaktadır. Çevreyi kirletici etkenlerin arasında motorlu taşıtların çevreye yaydığı zararlı gazlar da yer almaktadır. Vergiler yoluyla motorlu taşıtların çevreye verdiği zararın asgariye indirilmesi amaçlanmaktadır. Bu çalışma kapsamında motorlu taşıtların çevreyi koruyucu şekilde vergilendirilmesinin önemi ve esasları üzerinde durulacaktır. Ancak bütün motorlu taşıtların değil, sadece binek araçların vergilendirilmesi detaylı bir şekilde ele alınacak, diğer motorlu taşıtlara ise kısa atıflar yapılacaktır. Ayrıca motorlu taşıtların vergilendirilmesinde malî güç ilkesinin göz önünde bulundurulmasının gerekliliğine de değinilecektir. Bu bağlamda, Türkiye’de motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler değerlendirmeye tabi tutulacaktır.

II. ÇEVRENİN KORUNMASI VE VERGİLERİN ROLÜ

2872 sayılı Çevre Kanununun¹⁵ 2. maddesinde çevre, “canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde oldukları biyolojik, fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel ortam”

¹⁰ GÖKER, s. 1.

¹¹ Ayrıntılı bilgi için bkz. GÖKER, s. 59 vd.

¹² TURHAN, s. 39.

¹³ Hatta bu gibi vergilerde dahi asıl amacın aslında malî amaç olduğu doktrinde vurgulanmaktadır: Örneğin alkol vergisinin “*ahlâkı iyileştirmeye yönelik talî gayesi, gerçek bir samimiyeğin ifadesi olmayıp, sadece maliye politikasını yürütenlerin ileri sürebilecekleri rahat bir argümandır*”, LOTZ, s. 274’den aktaran: TURHAN, s. 39; “*Bu tür ürünlerin üzerindeki katma değer ve özel tüketim vergilerinin verimliliği karşısında toplum sağlığını korumak ve tüketime azaltılması amacından daha çok yüksek gelir elde etmek öncelikli amaca dönüştürülebilir*”, GÖKER, s. 75.

¹⁴ POTTER – PARKHURST – LANE, s. 1-2.

¹⁵ Resmi Gazete (RG.) 11.8.1983, S. 18132.

olarak tanımlanmıştır. Çevre kirliliği ise, “Çevrede meydana gelen ve canlıların sağlığını, çevresel değerleri ve ekolojik dengeyi bozabilecek her türlü olumsuz etkiyi” ifade etmektedir.

Çevre ve çevrenin korunması tüm insanlığı ilgilendiren çok önemli konulardandır. Çevreyi en fazla kirlüten ve bu kirlilikten en çok etkilenen canlı, insandır¹⁶. Çevrenin kirletilmesinin önüne geçilmediği takdirde bundan bütün insanların zarar göreceği aşikârdır. Bu bakımdan milletlerarası anlaşmalar yapılmakta, devletler ortak politikalar oluşturmaya çalışmaktadırlar.

Çevre, global (küresel) kamusal mallardandır¹⁷. Global kamusal mallar, dünyadaki bütün bireyler ve gelecek kuşaklar tarafından elde edilebilen, herkesin yararlanabildiği, tüketimlerinde kısıtlamanın ve rekabetin bulunmadığı ve finansmanın global olarak sağlandığı mallar olarak tanımlanabilir¹⁸. Global bir kamusal mal olması itibariyle çevrenin önemi büyüktür. Bu nedenle çevrenin korunması bir çok uluslar arası antlaşmanın konusu oluşturmaktadır.

Global kamusal malların finansmanı için global vergilerin alınması önerileri getirilmektedir¹⁹. Çevrenin korunmasına yönelik olarak alınan vergiler değişik isimlerle anılmaktadır. Bunlara çevre vergileri, yeşil vergiler, kirlilik vergileri veya ekolojik vergiler denilmektedir²⁰. Hepsi aslında aynı kavramı ifade etmektedir.

Çevre vergilerinin en yaygını ise atık ve emisyon azaltılmasına yönelik olan vergilerdir. Bu vergilerin en önemli kısmını ise karbon vergileri oluşturmaktadır²¹. Çevrenin korunması bakımından karbon vergisi uygulaması önerilmektedir. Karbon vergileri karbondioksit (CO₂) emisyonunu azaltmak için, fosil yakıtın karbon içeriğine bağlı olarak alınan bir vergidir²². Bu vergiler, fiyatları etkileyerek, karbon emisyonuna sebep olan fosil yakıtların kullanım maliyetlerini artırmaktadır²³. Dolayısıyla karbon vergileri, daha az kar-

¹⁶ Bkz. TOROSLU, s. 150.

¹⁷ BİLİCİ – BİLİCİ, s. 30; “İnsanların biyolojik, sosyal ve ekonomik faaliyetlerini içinde sürdürdükleri ortam olan çevre, bütün unsurlarıyla bir küresel kamusal mal niteliğindedir”, Bkz. BAŞARAN, s. 90.

¹⁸ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. ORTAÇ, s. 15 vd.

¹⁹ Bkz. TEKİN – VURAL, s. 323 vd.

²⁰ JAMALİ, s. 80; BİLGİN – ORKUNOĞLU, s. 81.

²¹ JAMALİ, s. 219, 222; Karbon vergisinin diğer adı, emisyon vergisidir, bkz. ARIKAN, s. 36.

²² TEKİN – VURAL, s. 328; AKKAYA, s. 1 vd.; LITMAN, s. 6.

²³ HOTUNLUOĞLU – TEKELİ, s. 111, 121.

bon emisyonuna yol açan teknolojilerin ve enerji kaynaklarının tercih edilmesini teşvik etmek suretiyle karbon emisyonunun azaltılmasına katkı sağlamış olacaktır²⁴.

Küresel ısınma, dünya genelindeki sıcaklığının zamanla artışı anlamına gelmektedir. Bu sıcaklık artışı çevre dengesini (ekolojik dengeyi) de bozmak ve iklim değişikliklerine yol açmaktadır. İklim değişikliğine yol açan faktörlerin başında insan kaynaklı sera gazı emisyonlarının artması gelmektedir. Sera gazı emisyonu içindeki en büyük pay da karbondioksit gazına aittir²⁵. Dolayısıyla küresel ısınma bakımından en önemli kirletici karbon dioksittir. Uluslar arası boyutta yapılan birçok düzenlemede karbondioksit salımının azaltılması üzerinde durulmaktadır.

Çevre sorunları, tüm dünyada endüstriyel gelişme, kentleşme, hızlı nüfus artışı gibi sebeplere bağlı olarak özellikle 20. yüzyılın ortalarından itibaren dünyada önemli gündem maddesi haline gelmiştir²⁶. Çevre, insanın yaşaması için vazgeçilmez bir niteliğe sahiptir. Bu bakımdan çevre hakkı, bir insan hakkı olarak ortaya çıkmaktadır. Herkesin sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı vardır²⁷. Çevre hakkı ilk kez, Birleşmiş Milletler'in 1972'de Stockholm'de düzenlediği İnsan Çevresi Konferansı ile bir uluslararası hukukî metinde yer almıştır. Bunun sonucunda yayımlanan bildirinin ilk maddesinde "İnsan, onurlu ve iyi yaşam sürmeye imkan veren nitelikli bir çevre, özgürlük, eşitlik ve yeterli yaşam koşulları temel hakkına sahiptir" hükmü yer almaktadır²⁸. Bundan sonra yapılan düzenlemelerde çevrenin korunmasına yönelik hükümler yer almıştır.

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine²⁹ yönelik olarak 11 Aralık 1997'de Kyoto Protokolü kabul edilmiştir. Bu Protokol, altı sera gazının³⁰ emisyonunun, iklimde değişikliğe yol açmayacak düzeye (1990

²⁴ KARAKAYA – ÖZÇAĞ, s. 5.

²⁵ Bkz. KARAKAYA – ÖZÇAĞ, s. 2; "Sera gazlarının yoğunluğunun artması nedeniyle atmosferin ısı tutma yeteneği artmakta ve dünyanın mevcut sıcaklığını artırıcı etki yapmaktadır... İklim değişikliğine neden olan sera gazları arasında karbondioksit gazı %80'lik bir yer teşkil etmektedir", HOTUNLUOĞLU – TEKELİ, s. 110.

²⁶ GÜNEŞ, s. 260, 265; JAMALİ, s. 97.

²⁷ JAMALİ, s. 95-96.

²⁸ GÜNEŞ, s. 263.

²⁹ 4990 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunmuştur. RG. 21.10.2003, S. 25266.

³⁰ Karbon dioksit (CO₂), Metan (CH₄), Diazot Monoksit (N₂O), Hidroflorokarbonlar (HFC), Perflorokarbonlar (PFC), Kükürt Heksaflorid (SF₆).

yılındaki seviyelere) indirilmesini zorunlu kılmaktadır³¹. 5836 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan bu sözleşme, 13 Mayıs 2009 tarihli Resmi Gazetede yayımlanmıştır³². Protokolün 3/1. maddesine göre, “*Ek-I’de yer alan Taraflar, 2008-2012 yıllarını kapsayan taahhüt döneminde, Ek-A’da sıralanan insan faaliyetlerinin neden olduğu karbondioksit eşdeğeri sera gazlarının salımları toplamını, 1990 yılı seviyelerinin en az yüzde 5 aşığına indirmek için*”, *Ek-B’de kayıtlı sayısallaştırılmış salım sınırlandırma ve azaltım taahhütlerine uygun olarak ve işbu Madde’nin hükümleri gereğince hesaplanarak tayin edilmiş olan miktarları aşmamasını, bireysel ya da müştereken sağlayacaklardır*”.

Protokolün 2/1. maddesinde ise, “*Ek-I’de yer alan Tarafların her biri, 3. madde’deki sayısallaştırılmış salım sınırlandırma ve azaltım taahhütlerini yerine getirirken, sürdürülebilir kalkınmayı teşvik etmek amacıyla, ulusal koşullarına uygun olarak, aşağıdaki politika ve önlemleri uygulayacak ve/veya daha da geliştirecektir*” hükmü yer almaktadır. Bunun konumuz itibarıyla önemli olan politika ve önlemleri ise şu şekildedir: “(iv)Yeni ve yenilenebilir enerji türleri, karbondioksiti gideren teknolojiler ile çevre dostu ileri ve yenilikçi teknolojilerin araştırılmaları, teşvik edilmeleri, geliştirilmeleri ve kullanımlarının artırılması; (vi) *Ulaştırma sektöründeki, Montreal Protokolü’nce denetlenmeyen sera gazlarının salımlarının sınırlandırılması ve/veya azaltılmasına yönelik önlemlerin teşvik edilmesi*”.

Bu bağlamda motorlu taşıtların yol açtığı karbondioksitin önlenmesi için ülkelerin tedbir alması gerekmektedir. Ayrıca çevre dostu yeni teknolojilerin (elektrikli araçlar gibi) teşvik edilmesi gerekmektedir. Bu hususlarda gerekli etkilerin oluşturulmasında vergiler önemli rol oynayacaktır.

³¹ ÇELİKKAYA, Çevre Vergisi Reformu, s. 105.

³² RG. 13.05.2009, S. 27227; Türkiye, Kyoto Protokolünün müzakereleri sırasında Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine (BMİDÇS) taraf olmadığı için Protokolün müzakerelerine katılamamış, dolayısıyla, Sözleşme’nin Ek-I’inde yer almasına rağmen, Protokolün Ek-B listesine girmemiştir. Bu yüzden, Türkiye’nin birinci taahhüt döneminde sayısallaştırılmış salım sınırlandırma ve azaltım yükümlülüğü bulunmamaktadır. 2012 yılı sonuna kadar Türkiye’nin Kyoto Protokolü kapsamındaki sorumlulukları esas itibarıyla, tüm taraflar için geçerli olan 10. madde ile sınırlı kalacaktır. Bkz. <http://web.ogm.gov.tr/diger/iklim/Sayfalar/kyotoprotokolu.aspx>, ET. 11.11.2011.

³³ “*Bu hedef, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi bağlamında, iklim değişikliğini önlemeye yönelik atılan en büyük adım olarak görülmektedir*”, KARAKAYA – ÖZÇAĞ, s. 3.

Yine Anayasada da çevrenin korunmasına ilişkin hükümler yer almaktadır. Anayasanın Sağlık Hizmetleri ve Çevrenin Korunması başlıklı 56. maddesinde çevreyle ilgili hüküm yer almaktadır. Buna göre: “Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir.

Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir”.

Çevreyi korumak ve geliştirmek devletin ve vatandaşların görevi olarak belirtilmiştir³⁴. Buna göre devlet, çevreyi geliştirmek ve korumak için gerekli tedbirleri almak durumundadır. Bu kapsamda çevrenin korunmasına vergiler yoluyla da önlem almak durumundadır.

Sağlık ve dengeli bir çevrede yaşama hakkını gerçekleştirilmede devlet kendi imkânları çerçevesinde gerekli kaynakları sağlayacaktır. Ancak devletin çevreyi kirletenlere de yönelerek gerekli kaynakları oluşturma zorunluluğunun bulunduğundan söz edilmelidir. Çevreyi kirletenler bu kaynağın temin edilmesinde hedef kitle olmalı, bunlardan elde edilen gelirler çevrenin eski haline getirilmesi ve korunmasında kullanılmalıdır³⁵. Dolayısıyla devletin çevre vergileri uygulamasının, anayasanın ilgili hükmü çerçevesinde bir zorunluluk olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda motorlu taşıtlardan alınacak vergilerin de çevreyi koruyucu nitelikte olması gerektiği sonucuna ulaşılmaktadır.

Çevrenin korunmasında vergilerin önemli fonksiyon ifa edecek niteliği haizdir. Yönlendirici vergilemenin önemli alanlarından birisi de çevre koruma alanıdır. Hatta, vergilerin yönlendiriciliğine en çok ihtiyaç duyulan alanların başında çevrenin korunmasının geldiği rahatlıkla söylenebilir³⁶.

Yönlendirici vergilendirmede özendirme ve caydırma etkili olabilmektedir. Çevreyi korumaya yönelik faaliyetlerin özendirilmesi, çevreye zarar veren davranışların ise caydırılması söz konusu olabilmektedir³⁷. Bireylerin dav-

³⁴ Anayasanın çevre ile ilgili diğer hükümleri için bkz. TAŞKIN, s. 259.

³⁵ JAMALİ, s. 302.

³⁶ “Vergilerin tarafsızlığı ilkesinden en başta çevrenin korunması anlamında vazgeçilmesi ve çevrenin yani dünyanın geleceğinin tarafında olmak zorunludur. Bu nedenle vergilerin yönlendiriciliğine en çok ihtiyaç duyulanan çevrenin korunması alanı olduğu gerçeği ortaya çıkmaktadır”, GÖKER, s. 70.

³⁷ GÖKER, s. 66, 69; Bu husus vergilerin ikincil amacı olarak da vurgulanmakta ve vergiler yoluyla böyle etkilerin sağlanabileceği belirtilmektedir: “Belirli enerji türlerinin kullanılmasının özendirilmesi”... “yasaklayıcı tüketim”, Bkz. ALİEFENDİOĞLU, s. 595, 596.

ranışları, çevrenin korunması bakımından çok önemlidir³⁸. Bireylerin davranışları üzerinde vergiler yoluyla etkili olunmak suretiyle, çevrenin korunmasına yönelik düzenlemeler gerçekleştirilebilecektir. Devlet, çevrenin korunmasında olumlu etkiler oluşturabilmek için vergilerden, vergilerin yönlendirici özelliğinden yararlanmaktadır. Bu bakımdan, çevrenin korunmasına yönelik veya çevreye daha az zarar veren ya da zarar vermeyen faaliyetler için vergi teşviki tanınması veyahut da çevreye olumsuz etki yapan faaliyetlerin ise daha ağır vergilendirilmesi akla ilk gelen örneklerdendir.

Çevre kirliliği ve bu bağlamda küresel ısınmayla mücadelede kullanılan vergilerin teorik temeli, kirleten (veya kullanan) öder ilkesine dayanmaktadır³⁹. Çevre vergilerinin diğer adı Pigou vergisidir⁴⁰. Arthur Cecil Pigou, kirliliğin üçüncü kişiler üzerine ekstra bir maliyet yüklediğini fark etmiş ve kirliliği vergilendirme fikrini öne sürmüştür. Daha sonra kendi adıyla anılacak olan kirlilik vergisini ilk ortaya koyan kişidir⁴¹. Çevreye verilen zarar sonucu ortaya çıkan olumsuz dışsallıkların, bu dışsallıkları oluşturan birimlere içselleştirilmesi yani, maliyet olarak yüklenmesi gerekir. Bu aşamada vergiler önemli fonksiyon görmektedir⁴².

Çevre vergilerinin toplum refahını artırma potansiyeli bulunmaktadır. Pigou tarafından tespit edilen bu duruma göre, çevre vergileri, çevre kirliliğini azaltmak suretiyle sosyal refahı artırmaktadır⁴³. Bunun dışında çevre vergilerinin ikinci bir yararından daha bahsedilmektedir. Buna göre çevre vergileri, çevre kalitesini iyileştiriyor ve sağlanan hasılat saptırıcı etkisi olan vergilerin azaltılmasında kullanılarak sosyal refahı artırıyor, çifte yarar (double dividend) sağlamış olmaktadır⁴⁴.

³⁸ GÖKER, s. 64.

³⁹ BAĞDİĞEN – DEMİR, s. 155; KAZICI, s. 2; “Yeni vergilerin getirilmesinin temel amacı çevreyi korumaktır. Bunlar kirletenin veya ürünlerin vergilenmesi şeklinde uygulanmaktadır. İkincisi daha sıktır”, KULU, s. 2; “Ülkeler çevre vergileri için “kirleten öder” veya “kullanan öder” ilkelerinden her hangi birini uygulayabilirler. Bu ilkelerden herhangi birini seçmede de tamamen serbesttirler”, ARIKAN, s. 36.

⁴⁰ GÖKER, s. 65; HOTUNLUOĞLU – TEKELİ, s. 111.

⁴¹ JAMALİ, s. 120.

⁴² Bkz. BAĞDİĞEN – DEMİR, s. 155; “Maliyetlerin, negatif dışsallıkların yayılmasına neden olan ekonomik birimlerin maliyet fonksiyonlarına girmesiyle özel maliyetler ve sosyal maliyetler arasındaki fark minimuma ulaşmış olacaktır”. HOTUNLUOĞLU – TEKELİ, s. 111-112.

⁴³ AKKAYA – BAKKAL, s. 2.

⁴⁴ AKKAYA – BAKKAL, s. 2; “Çevre vergilerinin birinci faydası ne kadar büyük olursa, ikin-

Çevreyi korumaya yönelik çok sayıda vergiler bulunmaktadır. Örneğin Avrupa Birliğinde, Motorlu Araçlar Vergisi, Motorlu Araçlar Yakıt Vergileri, Atık Vergisi, Kimyasal İlaç Vergisi, Enerji Vergisi, Hava ve Su Kirliliği Vergisi, Ambalaj Maddeleri Vergisi, Araba Lastik Vergisi, Petrol Atık Vergisi gibi vergiler, çevreyi koruma amacının ön planda olduğu vergiler arasındadır⁴⁵. Türkiye’de ise Çevre Kanununun 3/h maddesinde, çevre vergilerine ilişkin genel bir hüküm bulunmaktadır: “*h) Çevrenin korunması, çevre kirliliğinin önlenmesi ve giderilmesi için uyulması zorunlu standartlar ile vergi, harç, katılma payı, yenilenebilir enerji kaynaklarının ve temiz teknolojilerin teşviki, emisyon ücreti ve kirletme bedeli alınması, karbon ticareti gibi piyasaya dayalı mekanizmalar ile ekonomik araçlar ve teşvikler kullanılır*”.

Çevre vergileri içinde en önde gelen amaç ise, iklim değişikliğine ilişkin olanlardır denilebilir⁴⁶. Bu bakımdan Kyoto Protokolü önem kazanmaktadır. İklim değişikliklerinin önlenmesine yönelik Kyoto Protokolü ile karbon emisyonunun azaltılması hedeflenmektedir.

Doğrudan doğruya çevre hedefini gözeterek uygulamaya konulan vergiler birincil (aslı) çevre vergisi olarak ifade edilebilir, Buna karşın bir verginin konulmasında esas sebep gelir elde etmek olmasına rağmen, söz konusu verginin çevre üzerinde de olumlu etkilerinin bulunması halinde ise, bu tür vergiler ikincil (talî) çevre vergileri olarak adlandırılabilirler⁴⁷.

ci faydasının ortaya çıkma şansı o ölçüde azalacaktır. Çünkü çevre vergileri nedeniyle kirletici birimlerin çevreyi kirletme maliyetlerinin artacağı, buna bağlı olarak da çevre vergilerinin matrahi azalacağı için, toplum refahını arttıran ek bir fayda yaratmak amacıyla kullanılacak gelir azalmış olacaktır”. METCALF, s. 655 vd.’den aktaran: AKKAYA – BAKKAL, s. 5; “*Çevre vergileri bir taraftan negatif dışsallıkları içselleştirerek çevrenin kalitesinin artmasına hizmet ederken diğer taraftan da emek üzerindeki vergi yükünü düşürerek kaynak dağılımında etkinliğin artmasına neden olmaktadır*”, bkz. ÇELİKKAYA, Çevre Vergisi Reformu, s. 98.

⁴⁵ ÖZDEMİR, s. 16; “*Çevre vergilerinin çok düşük olması, çevrenin gözden çıkarılması ve satılması anlamına gelir. Bununla birlikte söz konusu vergilerin çok ağır olması durumunda yatırım projeleri ve ekonomi zarar görebilir*”, bkz. SCHLEMMINGER – MARTENS, s. 227’den aktaran: TAŞKIN, s. 266.

⁴⁶ GÖKER, s. 68.

⁴⁷ Bu konuda karşılaştırma için bkz. GAGO – LABENDEIRA, s. 28-29, 32’den aktaran: AKKAYA – BAKKAL, s. 4. Eskiden uygulanan akaryakıt tüketim vergisinin 2001 yılı bütçe gelirleri içindeki payının % 14,24’tü. Bu yüzden söz konusu verginin esas itibarıyla malî amaçla alındığı, dolayısıyla bu verginin ikincil (talî) nitelikte bir çevre vergisi olduğu söylenebilir. AKKAYA – BAKKAL, s. 4-5.

Akaryakıt tüketim vergisi için yapılan bu yorumun Özel Tüketim Vergisi (ÖTV) için de geçerli olduğu sonucuna ulaşılabilir. Bu bakımdan ÖTV, talî nitelikte bir çevre vergisidir deni-

III. MOTORLU TAŞITLARDAN ALINAN VERGİLERİN ÇEVRE ÜZERİNDE ETKİLERİ

Motorlu taşıtlar, çevrenin kirlenmesindeki en önemli faktörlerden birisidir. Yapılan araştırmalara göre, dünyada motorlu taşıtların her yıl yaydığı karbondioksit (CO₂) miktarı ortalama 900 milyon ton civarındadır. Gelişmiş ülkeler sahip oldukları büyük araç filoları dolayısıyla bu emisyonda en büyük pay sahibidirler⁴⁸.

İnceleme konumuz itibariyle motorlu taşıtların çevre kirliliği üzerindeki etkilerine değinmek gerekmektedir. Motorlu taşıtların çevreyi kirliletmele-ri, inkâr edilemez bir gerçektir. Taşıtların araçları, uçaklar ve lokomotiflerde kullanılan benzin, mazot ve jet yakıtı, hava kirliliğini, dolayısıyla çevre kirliliğini meydana getiren en önemli unsurlardandır⁴⁹. Sadece motorlu kara taşıtları değil, aynı zamanda uçaklar da havayı önemli oranda kirliletmektedir. Uçak motorlarının egzoz gazlarında çok miktarda su buharı ve karbon dioksit, az miktarda karbon monoksit, nitrojen oksit, sülfür dioksit ve hidrokarbon bulunmaktadır⁵⁰.

Motorlu taşıtların yol açtığı kirleticilerin belli başlıları şu şekilde belirtilebilir:

Karbon Monoksit (CO): Renksiz, kokusuz ve zehirli bir gazdır. Yanışın tam olmadığı fosil yakıtlardan, demir çelik tesislerinden ve petrol rafinerilerinden kaynaklanmaktadır. Trafığın çok yoğun olduğu yerlerde çok fazla birikimi olur⁵¹.

Kurşun: Vücuda solunum ve beslenme yoluyla giren kurşun, insan sağlığı için çok tehlikelidir. Havanın kurşunla kirlenmesinde en büyük etken motorlu taşıtlardır. 1920'lerde motorlardaki verimi artırmak için benzine kurşun ilave edilmeye başlanmıştır. Ancak egzozdan çıkan kurşunla hava önemli oranda kirlenmiştir⁵². Daha sonraki düzenlemelerle kurşunsuz benzinin yasaklanması söz konusu zararların önlenmesinde olumlu sonuçlar oluşturmuştur.

lebilir.

⁴⁸ ÇELİKKAYA, Karbon, s. 61.

⁴⁹ Diğer unsurlar ise, evlerde ticarî kuruluşlarda ısı enerjisi üretmek için yakılan yakıtlar ile kimyasal ürünler üreten tesisler, demir-çelik, tuğla, çimento gibi fabrikalardan çıkan gazlar olarak belirtilebilir. Bkz. ENGİN, s. 82.

⁵⁰ ENGİN, s. 81.

⁵¹ ENGİN, s. 85.

⁵² ENGİN, s. 85-86.

Partikül Madde: Dizel motorlu araçlarda oluşmaktadır. 10 mikrometreden küçük olanlar tehlikeli sınıfa girmekte, akciğerlere kadar kolayca ilerleyebilmektedir⁵³.

Karbon Dioksit (CO₂): Yanmanın tam olduğu fosil yakıtlardan çıkmaktadır. Zehirli değildir fakat solumaya da elverişsizdir. Hava kirlenmesi artıça, atmosferdeki oranı da artmaktadır. Karbondioksit uzun dalgalı radyasyonu tutmaktadır. Dolayısıyla dünyanın enerji kaybını azaltmakta ve birkaç derece sıcaklığın artmasına yol açacaktır. Bu sıcaklık artışı da kutuplarda buz kütlelerinin erimesine, deniz seviyelerinin yükselmesine yol açacaktır⁵⁴. Karbondioksit, insan-yapımı sera gazlarının en önemlisi denilebilir. Karbondioksitin iklim değişikliğine yol açmadaki payı, diğer sera gazları ile kıyaslandığında, % 50 ile en fazladır⁵⁵.

Benzinli motorlardan CO, azot oksit (NO_x) ve hidrokarbonlar yayılırken; dizel motorlu araçlardan ise CO, NO_x ve partikül maddeler yayılmaktadır⁵⁶.

Binek otomobiller büyük miktarda CO₂ yayılmasına sebep olmak suretiyle çevreyi önemli ölçüde kirletmektedirler. Toplam CO₂ emisyonunun yaklaşık % 28'inin ulaştırmadan kaynaklandığı, bunun % 84'ünün ise karayolu ulaştırmasından kaynaklandığı tespit edilmiştir. Karayolu kaynaklı emisyonun yarısından fazlasına ise binek otomobiller yol açmaktadır⁵⁷. Ayrıca, karbon monoksit emisyonunun yaklaşık % 60'ı ve azot oksit (NO) emisyonunun yarısından fazlası, ulaştırmadan kaynaklanmaktadır⁵⁸.

⁵³ KILIÇ – BOZKURT – MAMALI ve arkadaşları, s. 17.

⁵⁴ ENGİN, s. 86.

⁵⁵ TOPAL, s. 142.

⁵⁶ KILIÇ – BOZKURT – MAMALI ve ark., s. 13.

⁵⁷ SEBASTIAN, s. 419; ÇELİKKAYA, Karbon, s. 62; Şehir merkezlerindeki CO'nun % 70-90'ı, NO_x'in % 40-70'i, hidrokarbon ve kurşun emisyonunun ise tamamının trafikteki motorlu araçlardan kaynaklandığı belirtilmektedir, bkz. BAYRAM, s. 161.

⁵⁸ TOPAL, s. 142; Hindistan'ın Mumbai kentiyle ilgili yapılan araştırmada araçların yaydığı emisyon oranları ölçülmüştür. Her ne kadar binek araçlar, iki ve üç tekerlekli araçlar daha fazla kilometre yapıyor olsalar da (toplam kilometrenin % 79'u), toplam partiküler madde (PM₁₀) emisyonunun % 24'ünü oluşturmaktadırlar. Otobüs ve diğer dizel araçlar ise, toplam kilometrenin %21'ini yapmalarına rağmen toplam emisyonun % 77'sine yol açmaktadırlar, bkz. TAKEUCHİ – CROPPER – BENTO, s. 32. Bu bakımdan sadece binek araçlar için değil, yolcu ve yük taşımacılığı yapan araçlarla ilgili olarak da karbon emisyonu esasına göre vergi düzenlemesi yapılmasının, ne ölçüde hayati önem taşıdığı anlaşılmaktadır.

Ülkemizde de çevrenin kirlenmesinde ulaşım araçlarının rolü oldukça büyüktür. Ancak bu, ulaşım araçlarının sayılarının fazlalığından ziyade, eskimiş motor yapıları iye yanma sistemlerindeki yıpranmadan dolayı yanmanın tam olmaması ve bu yüzden egzoz gazlarında daha fazla kirletici bulunmasındandır⁵⁹.

Motorlu taşıtların çevreyi kirletmelerinin önlenmesinde vergilerden yararlanılmalıdır. Çevreyi az kirleten araçların ödüllendirilmesi, daha az vergi alınması ya da çevreyi daha fazla kirleten araçların daha ağır vergi yüküne tabi tutulmaları gerekmektedir. Bu noktada vergiler önemli yönlendirici etkiye sahip olarak ortaya çıkmaktadır.

Nitekim vergilerin tarafsız olma özelliğinin yerini müdahaleci niteliğe bırakmasına⁶⁰ paralel olarak, aracın ilk alımında uygulanan vergiler, yıllık tes-cil işlemleri sırasında (yıllık periyodik olarak alınan vergiler⁶¹), ve aracın kul-lanımı esnasında dolaylı olarak alınan diğer bir takım vergiler, tüketicilerin kararlarını etkilemektedir⁶².

Temiz bir çevre hedefine ulaşmada kullanılacak bir araç olan çev-re vergileri matrahın büyüklüğüne bağlı olarak önemli vergi hasılatı da sağla-yacaktır. Çevre vergilerinden elde edilen bu hasılat kaynak dağılımını bozucu etki yapan diğer vergilerin azaltılmasında kullanılmak suretiyle toplum için ek bir fayda daha sağlayabilecek niteliktedir⁶³.

IV. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDE MOTORLU TAŞITLAR ÜZERİNDEN ALINAN CO2 ESASLI VERGİLER

A. Genel Olarak

Avrupa Birliği, Kyoto Protokolü çerçevesinde araçların neden olduğu CO2 emisyonunun azaltmayı hedeflemektedir⁶⁴. Avrupa Parlamentosu çı-kardığı EC/443/2009 sayılı Direktif⁶⁵ ile bu konuda düzenlemeler yapmıştır.

⁵⁹ ENGİN, s. 87.

⁶⁰ AKDOĞAN, s. 121.

⁶¹ Ülkemizdeki Motorlu Taşıtlar Vergisinin karşılığı olarak alınan ve sirkülasyon (circulation) vergisi olarak adlandırılan vergiler. Bu konuda bkz. EKINS – POTTER, s. 4.

⁶² EKINS – POTTER, s. 3.

⁶³ AKKAYA – BAKKAL, s. 19.

⁶⁴ ÇELİKKAYA, Karbon, s. 62.

⁶⁵ 23.04.2009 tarih ve (EC) 443/2009 sayılı AB Direktifi, AB Resmi Gazetesi (OJ) L 140, 5.6.2009, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0001:001>

Buna göre yeni binek araçlardaki CO₂ emisyonunun 2012 yılında ortalama olarak kilometrede 130 grama ve 2020 yılında ise 95 grama (madde 13/5) indirilmesi hedeflenmektedir.

Halen 27 AB ülkesinin 18'sinde binek araçlarda CO₂ emisyonuna veya yakıt tüketimine göre, araçların ilk alımında tescilde ve/veya yıllık bazda motorlu taşıtlar vergisi uygulanmakta ve bazılarında vergi teşvikleri de sağlanmaktadır⁶⁶. Bazı önemli AB ülkelerinde motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler şu şekilde belirtilebilir:

1. Almanya

Almanya'da Motorlu Taşıtlar Vergisi, 1 Temmuz 2009'da yeniden düzenlenmiş ve federal vergi olarak kabul edilmiştir. Daha önce motor silindir hacmi motorlu taşıtların vergilendirilmesinde esas kriter olarak kabul edilirken yeni düzenlemeyle, motorlu taşıtlar vergisi CO₂ temelli olarak yapılandırılmıştır. 1 Ocak 2009'dan itibaren tescil ettirilen bütün araçlar artık hem motor silindir hacmi hem de CO₂ emisyonlarına göre vergilendirmeye tabi tutulacaktır⁶⁷. Buna göre, Motorlu Taşıtlar Vergisi, temel vergi ve CO₂ vergisi olmak üzere iki unsurdan oluşmaktadır. Ayrıca benzinli ve dizel araçlar bakımından da farklılaştırmaya gidilmiştir⁶⁸:

5:EN:PDF, ET. 30.11.2011.

⁶⁶ CO₂ Based Motor Vehicle Tax, <http://www.scp-knowledge.eu/sites/default/files/CORPUS%20WP%203%20KU%20CO2%20based%20motor%20vehicle%20tax.pdf>, ET. 11.12.2011, s. 1; Ayrıca tescilden alınan vergilerin genel vergi gelirleri içindeki oranının çok düşük olmasından dolayı (genel vergi gelirleri içindeki en yüksek paya ulaştığı Malta'da, tescil vergileri vergi gelirlerin % 3,7'sini oluşturmaktadır), AB ülkelerinde tescil vergilerinden yıllık motorlu taşıt vergilerine doğru kademeli bir geçiş konusunda genel bir eğilim de bulunmaktadır. Bu konuda bkz. SEBASTIAN, s. 421.

⁶⁷ EKİNCİ, s. 164; Ayrıca bkz. http://www.acea.be/images/uploads/files/20110330_CO2_tax_overview.pdf, s.2, ET. 11.12.2011.

⁶⁸ Bunlara ilaveten, düşük CO₂ yayan araçları cazip hale getirmek için, 120 g/km'ye kadar CO₂ yayan araçlar vergiden muaf tutulmuştur. Bu muafiyet miktarları AB düzenlemelerine uygun olarak 1.1.2012'den itibaren 110 g/km ve 1.1.2014'den itibaren ise 95 g/km'ye düşecektir. Bkz. EKİNCİ, s. 164. "Bu açıklamalar doğrultusunda WW Golf Marka 1.4 motor silindir hacimli ve CO₂ değeri 144 g/km olan benzinli binek otomobili için motorlu taşıtlar vergisi şöyle hesaplanacaktır;

1. Adım: 1400 (motor silindir hacmi) x 2 € (temel vergi miktarı) = 28,00 €

2. Adım: (gram başına CO₂ 2 €, ancak 120g/km CO₂ vergiden muaf)

144g/km-120g/km (vergiden muaf olan miktar) = 24x2 = 48,00 €

28,00+48,00 = 76,00 € Hesaplanan motorlu taşıtlar vergisi", bkz. EKİNCİ, s. 165.

| Benzinli Binek Araç | Dizel Binek Araç |
|------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------|
| Her 100 cm ³ 'de 2 € + 120 g/km CO ₂ üzeri her g/km için 2 € | Her 100 cm ³ 'de 9,50 € + 120 g/km CO ₂ üzeri her g/km için 2 € |

Ayrıca elektrikli binek araçları ilk tescil tarihinden itibaren beş yıl boyunca vergiden muaf tutulmuştur⁶⁹.

2. İngiltere

İngiltere'de 2001 yılından itibaren motorlu taşıtların vergilendirilmesinde salınan CO₂ miktarı esas alınmaya başlanmıştır. 2009-2010 döneminden itibaren karbon salınımına ilişkin 13 basamaklı bir tarife üzerinden vergilendirme rejimine geçilmiştir. Ayrıca yeni alınan araçlar için ilk yıl farklı oranlar uygulanması kabul edilmiştir. Bu oran düşük karbon salımlı araçlarda standart orandan düşük iken, yüksek karbon salımlı araçlarda ise daha yüksektir⁷⁰.

2011-2012 döneminde (1 Nisan 2011 - 31 Mart 2012 dönemi) İngiltere'de uygulanan motorlu taşıtlar vergisi şu şekilde belirtilebilir⁷¹:

| Vergi tarife basamakları | CO₂ emisyonu (g/km) | İlk yıl vergisi £ | Standart vergi miktarı £ |
|---------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|---------------------------------|
| A | 100'e kadar | 0 | 0 |
| B | 101-110 | 0 | 20 |
| C | 111-120 | 0 | 30 |
| D | 121-130 | 0 | 95 |

⁶⁹ EKİNCİ, s. 5.

⁷⁰ House of Commons Environmental Audit Comitte, Vehicle Excise Duty as an Environmental Tax, Tenth Report of Session 2007-08, http://news.bbc.co.uk/2/shared/bsp/hi/pdfs/04_08_08_env_audit.pdf, s. 7, ET. 11.12.2011; ÇELİKKAYA, Karbon, s. 63. İlk yıl bu miktar A-D basamakları arasında kalan (130 g/km'den az CO₂ emisyonu olan) araçlar için 0 iken, E-G basamakları arasındaki (131-165 g/km arası CO₂ emisyonu olan) araçlar için standart vergi miktarı ile aynı ve diğerleri için daha yüksektir, bkz. <http://www.nextgreencar.com/roadtax.php>, ET. 11.12.2011.

⁷¹ Elektrikli araçlar vergiden muafır. Mart 2001'den önce tescil edilmiş araçlar için motor hacmine göre vergileme yapılmaktadır. 1550 cc.'ye kadar araçlar için 130 £, daha büyük hacimli araçlar için ise 215 £ vergi uygulanmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.nextgreencar.com/roadtax.php>, ET. 11.12.2011.

| | | | |
|---|----------------|------|-----|
| E | 131-140 | 115 | 115 |
| F | 141-150 | 130 | 130 |
| G | 151-165 | 165 | 165 |
| H | 166-175 | 265 | 190 |
| I | 176-185 | 315 | 210 |
| J | 186-200 | 445 | 245 |
| K | 201-225 | 580 | 460 |
| L | 226-255 | 790 | 445 |
| M | 255'den yukarı | 1000 | 460 |

3. Fransa

Fransa'da 2008 yılından itibaren CO2 esaslı yeni bir sisteme, ödül-ceza (bonus-malus) sistemine geçilmiştir. Buna göre 2011 yılında, 125 g/km ve daha az karbon emisyonlu yeni araç alımlarında ödül uygulaması (200-2600 € arası) söz konusudur. 151 g/km ve daha fazla karbon emisyonuna sahip yeni araç alımlarında ise artan miktarlarda vergi (200-5000 € arası) uygulanmaktadır⁷². Bunun temel amacı, tüketicilerin çevreye zarar vermeyen araçları tercih etmelerini sağlamaktır⁷³.

Bu ödül sistemine ek olarak, 15 yaşından büyük araçların hurdaya çıkarılması ve 110 g/km'den daha az karbon emisyonlu yeni araç alımında ayrıyeten 300 € ödül uygulaması da bulunmaktadır⁷⁴.

4. Diğer AB Ülkeleri⁷⁵

Finlandiya'da yeni araç alımında uygulanan tescil harcı 60 g/km ve daha az karbon emisyonlu araçlarda % 12.2 oranında uygulanmaktadır. Artan oranlı olarak uygulanan bu verginin oranı 360 g/km ve daha yukarı karbon

⁷² http://www.french-property.com/news/money_france/car_emission_tax_bonus, ET. 11.12.2011; ÇELİKKAYA, Karbon, s. 65.

⁷³ Fransa'da uygulanan bu ödül-ceza sistemi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. BOUTIN – D'HAULTFOEUILLE – GIVORD, s. 2.

⁷⁴ http://www.acea.be/images/uploads/files/20110330_CO2_tax_overview.pdf, s. 2, ET. 11.12.2011.

⁷⁵ AB ülkelerindeki motorlu taşıtların vergilendirilmesi hakkında bilgi için bkz. http://www.acea.be/images/uploads/files/20110330_CO2_tax_overview.pdf, s. 1-3, ET. 11.12.2011.

emisyona araçlarda ise % 48.8'e çıkmaktadır. Yıllık motorlu taşıtlar vergisi ise karbon emisyonuna göre 20 – 600 € arasında değişmektedir.

İrlanda'da da benzer şekilde tescil vergisi % 14 (120 g/km karbon emisyonuna kadar) ile % 36 (225 g/km karbon emisyonundan fazla araçlar için) arasında değişmektedir. Motorlu taşıtlar vergisi ise 2008 yılından itibaren CO2 esaslı olup, 104 ila 2100 € arasında değişmektedir.

İsveç'te daha detaylı düzenleme bulunmaktadır. Motorlu taşıtlar vergisinde öncelikle temel bir vergi miktarı (360 İsveç Kronu) bulunmaktadır. Bu miktara, 120g/km'nin üzerinde karbon emisyonunun üzerindeki her bir gram için 20 Kron daha eklenmektedir. Dizel araçlarda toplam tutar ayrıca 2,55 ile çarpılmaktadır. Çevre dostu araçlara da 5 yıllık vergi muafiyeti tanınmaktadır. Bu muafiyet için karbon emisyonunun 120 g/km'den az olması gerekmektedir. Elektrikli araçlar için ise elektrik tüketiminin en fazla 37 kwh/100 km olması şartı aranmaktadır.

Malta'da ise hem CO2 hem de aracın yaşı esas alınmaktadır. 1-4 yaş arası bir grup olarak kabul edilmektedir. CO2 emisyonu ve yaş arttıkça alınan vergi de artmaktadır⁷⁶. Türkiye'deki mevcut durumun aksine, yaşın artması verginin de artmasına yol açmaktadır.

B. Avrupa Birliğinin CO2 Esaslı Vergilendirme Politikalarının Etkisi

Avrupa Birliği ülkelerinin motorlu taşıtların yaydığı emisyon miktarlarını azaltmaya yönelik çabaları çevrenin korunması bakımından olumlu sonuçlar vermektedir⁷⁷. Yapılan vergi düzenlemeleri sonucunda çevreye zarar veren araç sayısı azalmakta, çevreyi korumaya duyarlı araç sayısı artmakta ve bunlara bağlı olarak araçların yaydıkları CO2 emisyon oranlarında kayda değer düşüşler gerçekleşmektedir.

Otomobil üreticileri de yapılan düzenlemelere uygun olarak araç üretmektedirler. Avrupa Birliğinin bu konuda yayımladığı izleme raporlarında da bu durum ortaya konmaktadır. Yeni üretilen binek araçlardaki ortalama CO2 salınımını gösteren tabloda görüleceği üzere, yapılan düzenlemelerin olumlu sonuç vermekte olduğu rahatlıkla söylenebilir:

⁷⁶ <http://www.doi.gov.mt/en/archive/Budget2009/images/Vehicle%20Reg%20Tax.pdf>, s. 12, ET. 11.12.2011.

⁷⁷ POTTER – PARKHURST – LANE, s. 10.

27 AB Ülkesinde Yeni Binek Araçlardaki Ortalama CO2 Emisyon Oranları⁷⁸

| gCO2/km | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
|-----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Tüm yakıtlı araçlar | 172.2 | 169.7 | 167.2 | 165.5 | 163.4 | 162.4 | 161.3 | 158.7 | 153.6 | 145.7 |
| Benzinli araçlar | 177.4 | 175.3 | 173.5 | 171.7 | 170.0 | 168.1 | 164.9 | 161.6 | 156.6 | 147.6 |
| Dizel araçlar | 160.3 | 159.7 | 158.1 | 157.7 | 156.2 | 156.5 | 157.9 | 156.3 | 151.2 | 145.3 |
| Alternatif yakıtlı araçlar | 208.0 | 207.4 | 179.2 | 164.7 | 147.9 | 149.4 | 151.1 | 140.0 | 137.0 | 125.8 |

Yeni araçlardaki karbon emisyonlarının düzenli olarak azalma eğilimi göstermesi, motorlu taşıtlarda uygulanan vergilendirme politikalarının olumlu sonuç verdiğini göstermektedir.

V. TÜRKİYE'DE MOTORLU TAŞITLAR ÜZERİNDEN ALINAN VERGİLER VE DEĞERLENDİRİLMESİ

A. Türkiye'de Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Mevcut Vergiler

Türkiye'de motorlu taşıtlardan alınan vergiler, iki grupta ele alınabilir. İlk grupta, aracın ilk iktisabında alınan Özel Tüketim Vergisi ile Katma Değer Vergisi bulunmaktadır. Bunun dışında ise, aracın kullanımı sırasında yıllık peyriyodik olarak alınan Motorlu Taşıtlar Vergisi bulunmaktadır.

Özel Tüketim Vergisi Kanununun II sayılı listesindeki mallardan kayıt ve tescile tabi olanların ilk iktisabı özel tüketim vergisine tabidir. Özel Tüketim Vergisi Kanununda 13.10.2011 tarihinde yapılan son oran değişiklikleri⁷⁹ sonucunda binek araçlardan alınan vergi miktarları, yüksek motor hacimli araç-

⁷⁸ European Commission, Report From The Commission To The European Parliament, The Council And The European Economic And Social Committee, Brussels, 10.11.2010, COM(2010) 655 final, Monitoring the CO2 emissions from new passenger cars in the EU: data for 2009, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0655:FIN:EN:PDF>, s. 3, ET. 30.11.2011.

⁷⁹ 2011/2304 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, RG. 13.10.2011, S. 28083. Bu düzenlemeden önce ÖTV 1600 cm³-2000 cm³ arasındaki araçlar için % 60 ve 2000 cm³ araçlar için % 84 olarak uygulanmaktaydı.

larda artırılmıştır: Buna göre, motor silindir hacmi 1600cm³'ü geçmeyenler % 37; 1600 cm³ – 2000 cm³ arası % 80 ve 2000 cm³'ü geçenler % 130 oranında özel tüketim vergisine tabidirler.

Vergi oranlarının bu şekilde yüksek belirlenmesi, tüketicilerin tercihlerinde doğrudan etkili olmaktadır. Nitekim 2009 ve 2010 yılına ilişkin satış miktarları şu şekildedir⁸⁰:

| Motor hacmine Göre Binek Araç Satışları (2009-2010) | | | | |
|-----------------------------------------------------|------------------|----------|------------------|----------|
| MOTOR HACMİ | 2010 Aralık Sonu | | 2009 Aralık Sonu | |
| | Adet | Payı (%) | Adet | Payı (%) |
| 1600cm ³ altı | 412.162 | 80,85 | 304.785 | 82,41 |
| 1600cm ³ -2000 cm ³ arası | 87.246 | 17,11 | 56.766 | 15,35 |
| 2000cm ³ üzeri | 10.376 | 2,04 | 8.268 | 2,24 |
| Toplam | 509.784 | | 369.819 | |

Yapılan son vergi oranlarındaki artışlar sonucunda, yukarıdaki satış sayılarının düşük motor hacimli araçlar lehine artacağı açıktır.

Elektrikli araçlar motor silindir hacmine sahip değildir. Dolayısıyla bunların Özel Tüketim Vergisi Kanunu kapsamına girmediği doktrinde belirtilmekteydi⁸¹. Ancak 25 Şubat 2011 tarihinde yapılan düzenleme⁸² ile sadece elektrik motoru olan araçlarla ilgili özel tüketim vergisi oranları belirlendi. Buna göre, motor gücü 85 kw'ı geçmeyenler % 3; 85 kw ila 120 kw arasında olanlar % 7 ve 120 kw'ı geçenler ise % 15 oranında vergiye tabi tutulacaktır. Hibrit (hem elektrikli hem de benzinli/dizel motora sahip olan) araçlar için her hangi bir düzenleme yapılmamıştır. Bunlar normal silindir hacmi esas çerçevesinde vergiye tabi olacaklardır.

Motorlu taşıtların ilk alınması sırasında uygulanan diğer bir vergi ise Katma Değer Vergisidir. Motorlu araçların ticarî mahiyette teslimi, ithali %18 oranında Katma Değer Vergisine tabidir.

⁸⁰ TOPAL, s. 141.

⁸¹ KARADUMAN, s. 153.

⁸² 2011/1435 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, RG. 25.02.2011, S. 27857 (2. Mükerrer).

Aracın kullanımı sırasında ise Motorlu Taşıtlar Vergisi alınmaktadır. Motorlu Taşıtlar Vergisi, servet üzerinden alınan bir vergidir. Motorlu taşıta sahip olma, vergi ödeme gücünün bir göstergesi olarak kabul edilmiştir⁸³.

Binek araçlar Motorlu Taşıtlar Vergisinin I sayılı tarifesinde yer almaktadır. Bu tarifede otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletler bulunmaktadır. Söz konusu motorlu araçların vergilendirilmesinde, motor silindir hacmi ve aracın yaşı esas alınmaktadır. 2011 yılı için geçerli tarife şu şekildedir:

I Sayılı Tarife

| Motor Silindir Hacmi (cm ³) | Taşıtların Yaşları İle Ödenecek Yıllık Vergi Tutarı (TL) | | | | |
|--------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|------------------|
| | 1 - 3 yaş | 4 - 6 yaş | 7 -11 yaş | 12-15 yaş | 16 ve yukarı yaş |
| 1-Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri | | | | | |
| 1300 cm ³ ve aşağısı | 436 | 304 | 172 | 129 | 48 |
| 1301 - 1600 cm ³ e kadar | 697 | 523 | 304 | 215 | 84 |
| 1601- 1800 cm ³ e kadar | 1.227 | 961 | 566 | 346 | 136 |
| 1801 - 2000 cm ³ e kadar | 1.931 | 1.490 | 876 | 523 | 208 |
| 2001 - 2500 cm ³ e kadar | 2.897 | 2.105 | 1.315 | 787 | 313 |
| 2501 - 3000 cm ³ e kadar | 4.038 | 3.513 | 2.196 | 1.183 | 436 |
| 3001-3500 cm ³ e kadar | 6.150 | 5.534 | 3.334 | 1.666 | 613 |
| 3501 - 4000 cm ³ e kadar | 9.667 | 8.348 | 4.918 | 2.196 | 876 |
| 4001 cm ³ ve yukarısı | 15.820 | 11.863 | 7.027 | 3.160 | 1.227 |

B. Türkiye’de Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevrenin Korunması ve Adalet İlkeleri Bakımından Değerlendirilmesi

Yukarıda da belirtildiği üzere, motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler temel itibarıyla, özel tüketim vergisi, katma değer vergisi ve motorlu taşıtlar vergilerinden oluşmaktadır.

⁸³ AKDOĞAN, s. 267.

Özel tüketim vergisi, motor silindir hacmine göre aracın bedeli üzerinden nisbî olarak (%37-80-130) alınmaktadır. Katma değer vergisi hesaplanırken de özel tüketim vergisi matraha dahi edilip % 18 oranında uygulanmaktadır. Motorlu taşıtlar vergisinde ise aracın motor silindir hacmi ile yaşı esas alınmakta ve buna göre belirlenen maktu vergi miktarları uygulanmaktadır.

Bu itibarla, Türkiye’de genel anlamda karbon emisyonlarının sınırlandırılmasına ilişkin doğrudan bir vergi uygulamasının bulunmadığı belirtilmektedir⁸⁴. Daha önce motorlu taşıtlar vergisinde, binek araçlar için ağırlığa göre vergi alınması uygulaması bulunmaktaydı⁸⁵. Bu uygulamadan vazgeçilip motor silindir hacmine göre vergilendirmeye geçilmesi sonucu, özel tüketim vergisinde olduğu gibi, küçük motorlu araçların tercihinin teşvik edilmesi sağlanmış olmaktadır. Bu da karbon emisyonunun azaltılmasına dolaylı yoldan hizmet etmektedir⁸⁶. Yani bu vergilerin çevreyi koruma bakımından ancak dolaylı yoldan etkili oldukları söylenebilir.

Özel tüketim vergisi ve motorlu taşıtlar vergilerinin motor silindir hacimlerine göre uygulanması, kişilerin tercihlerini doğrudan etkilemektedir. Gerçekten de motorlu taşıtların satış miktarlarına ilişkin veriler incelendiğinde, böyle bir sonuçtan bahsedilmesi mümkündür. Fakat bu vergilerin mevcut düzenleme itibarıyla, çevreyi koruma amacıyla çıkarılmadıklarının dikkate alınması gerekir. Dolayısıyla çevrenin korunmasına yönelik ortaya çıkabilecek faydaların tamamen tesadüfî nitelik taşıdığı ileri sürülmektedir⁸⁷.

⁸⁴ Buna göre, “*fosil yakıtlar üzerindeki özel tüketim vergileri kuramsal olarak, kullanımı sınırlandırmayı amaçlayan vergiler olarak kabul edilse ve dolaylı olarak bu işlevi yerine getiriyor olsa bile, bu vergilerin ekolojik amaçlı olarak sınıflandırılması söz konusu değildir. Çünkü bu vergiler tamamen gelir amaçlıdır*”, JAMALİ, s. 234.

⁸⁵ Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununda kamyonet, kamyon gibi araçlarda ağırlığa göre vergi alınmaktadır. “*Fosil yakıt kullanımları devam ettiği sürece, daha ağır ve büyük olanlardan daha fazla vergi alınması, küresel ısınmayla mücadelede düşük karbon salınımı hedefinin sağlanmasında önemli bir düzenlemedir. Kişiler daha az vergi ödemek için daha hafif ve küçük araçları tercih edebileceklerdir*”, BAĞDİGEN, s. 169. Ağırlığa göre vergi uygulamasının çevreye (çok) dolaylı yönden fayda sağladığı söylenebilir.

⁸⁶ KOYUNCU, s. 134; JAMALİ, s. 331. “*Motor silindir hacminin esas alınmasının nedeni motor hacmi arttıkça yakıt miktarının ve çevreye yayılacak zehirli gazın artacak olmasıdır*”, ÇELİKKAYA, Çevre Vergisi Reformu, s. 114.

⁸⁷ ŞAHİN, s. 131; JAMALİ, s. 331. Karş. “*Bu haliyle Motorlu Taşıtlar Vergisi sistemi yaşlı ve fazla yakıt tüketen yeni araç alımını sınırlandırmaktadır*”, EKİNCİ, s. 166.

Fakat motorlu taşıtlar üzerinden vergi alınmasında, çevrenin korunması amacının da artık esas tutulmaya başlandığı görülmektedir. Nitekim özel tüketim vergisinde elektrikli araçlar için yapılan düzenleme, doğrudan çevre koruma amaçlı olarak motorlu taşıtlarla ilgili olarak gerçekleştirilen ilk düzenleme niteliğindedir. Çevreyi kirletmeyen elektrikli araçların kullanımı, vergi oranlarında yapılan düzenleme ile doğrudan teşvik edilmiş olmaktadır. Ancak elektrikli araçların yeni teknolojiye sahip olmaları ve üretim maliyetlerinin yüksekliği göz önünde bulundurulunca, düşük oran belirlenmesinin tek başına yeterli bir teşvik olmadığı da ortaya çıkmaktadır⁸⁸. Bunun için Fransa örneğinde olduğu gibi bir ödül sistemine yer verilmesi, zararlı emisyonla yol açmayan bu tür araçlar için daha başka imkanlar tanınması, çok daha yerinde bir yaklaşım olacaktır.

Elektrikli araçlar bakımından özel tüketim vergisi oranlarının düşük belirlenmesi, çevrenin korunması bakımından büyük önem taşımaktadır. Fakat motorlu taşıtlar vergisinde henüz bu yönde adımlar atılmaması büyük bir eksiklik teşkil etmektedir. Motorlu taşıtlar vergisinin gecikmesizin gözden geçirilip yeni baştan düzenlenmesi gerekmektedir. Özel tüketim vergisi de motorlu taşıtlar vergisiyle birlikte tekrar ele alınmalıdır. Çünkü her iki vergide

⁸⁸ “*Motorlu taşıtların emisyon miktarı dikkate alınarak gerçekleştirilecek bir çevre vergisi; tersine artan oranlı vergilendirme etkisi aracılığıyla (ülkemizde gelir düzeyi düşük kesimin ağırlıklı olarak eski teknolojili araç sahiplikleri nedeniyle) vergi yükünün düşük kesim üzerinde kalmasına ve gelir dağılımının bozulmasına yol açabileceğinden ötürü getirilmek istenilmemektedir. Oysa ki asıl dikkat edilmesi gereken konu; motorlu taşıtlara ilişkin çevre vergilerinin gelişmiş ülkelerdeki uygulaması incelendiğinde, melez araçlara uygulanan vergi teşviklerinin ileri teknolojiye sahip araçların fiyatları yüksek olsa da, vergi indirimlerinin tüketici taleplerini dengeleyici etkisi ile tüketicilerin bu tür araçları yüksek oranda talep etmelerine neden olmaktadır. Ülkemizde ise; bu tür teknolojiye sahip araçların çok yüksek fiyatlarda olmaları ve bu araçlara yönelik vergi indiriminin bulunmaması dolayısıyla galerilere getirilme miktarları ve tercih edilme düzeyleri çok düşüktür. Dolayısıyla melez araçlarda vergi indirimi uygulamasının ülkemizde de tercih edilmesi; insan sağlığının, karayollarımızın ve çevrenin yararına olacaktır*”, BİLGİN – ORKUNOĞLU, s. 104. Ancak doktrinde elektrikli araçlara teşvik verilmesinden önce, muhtemel bazı sorunların mutlaka dikkatle incelenmesi gerektiği belirtilmektedir. Buna göre; Türkiye’de elektriğin yaklaşık % 80’lik oranının termik santrallerden elde edildiği, elektrik arzı konusunda sıkıntı yaşandığı, elektrikli araçların karbon emisyonuna yol açmamasına rağmen elektrik üretiminin kendisinin emisyonla yol açtığı, ayrıca bu araçların ağırlığının yaklaşık % 40’ının bataryadan oluştuğu, bunun da çevreyi başka açılardan tehdit ettiği ileri sürülmekte, elektrikli araçlara verilecek teşvikte bu hususun dikkate alınması gerektiği söylenmektedir. Bunlara ilaveten elektrikli araçların yaygınlaşması halinde (akaryakıt kullanımının azalmasına paralel olarak) özel tüketim vergisinden elde edilen gelirin o ölçüde azalacağı da vurgulanmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. TOPAL, s. 143. Ayrıca elektrik üretiminin emisyonla sebep olması hakkında bkz. KOYUNCU, s. 138.

de motor silindir hacminin esas alınması ve hâlâ yayılan CO2 miktarlarının göz önüne alınmaması büyük eksikliklerdir. Ayrıca özel tüketim vergisinde, sadece elektrikli araçların değil, hem elektrikle hem de benzin veya dizelle çalışan (hibrit) araçların da dikkate alınması ve bunlar için de teşvik edici yönde ayarlamalar yapılması gerekir.

Anayasanın 56/2. maddesinde “Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir” hükmü yer almaktadır. Bu hüküm gereğince, vergilendirme yetkisinin kullanılmasında çevrenin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bu bağlamda, motorlu taşıtların vergilendirilmesinde çevrenin korunmasına yönelik düzenlemeler bulunması gerektiği aşikardır. Çevrenin korunmasında vergilerden de yararlanılması, devlete Anayasa ile yüklenmiş bir görev niteliğindedir.

Anayasanın 73/1. maddesinde ise, “Herkes, kamu giderlerini karşılamak üzere, malî gücüne göre, vergi ödemekle yükümlüdür” hükmü yer almaktadır. Malî güce göre vergilendirme, mükelleflerin ekonomik ve şahsî durumlarının vergilendirmede göz önünde tutulması gereğini ifade etmektedir. Bu ilke aynı zamanda, eşitlik ilkesinin vergilendirmede uygulama aracıdır. Vergide eşitlik ilkesi, mükelleflerin vergi ödeme güçleri dikkate alınmak suretiyle vergilendirmenin yapılmasını öngörür. Vergide eşitlik ilkesi, malî gücü aynı olanların aynı, farklı olanların ise ayrı oranda vergilendirilmesidir⁸⁹. Vergilerin malî güce göre uygulanması, devlete yüklenmiş bir görev niteliğindedir.

Yine Anayasanın 73/2. maddesinde ise malî güce göre vergilendirme ilkesinin tekrarı niteliğinde olan, “Vergi yükünün adaletli ve dengeli dağılımı, maliye politikasının sosyal amacıdır” hükmü yer almaktadır. Vergi yükünün adil ve dengeli dağılımının yapılabilmesi bakımından da motorlu taşıtlar üzerinden alınacak vergilerin malî güç ilkesine göre alınması gerekmektedir.

Yukarıdaki açıklamalar doğrultusunda, motorlu taşıtların vergilendirilmesinde, çevrenin korunmasının ve malî gücün dikkate alınmamasının anayasa aykırılık teşkil edeceği anlaşılmaktadır. Devlet kendisine anayasa ile yüklenmiş görevlerini yerine getirmemiş olmaktadır. Bu bakımdan motorlu taşıtların vergilendirilmesinin mutlaka gözden geçirilmesi, yeniden düzenlenme-

⁸⁹ Anayasa Mahkemesi, 6.7.1995 gün ve E. 1994/80, K. 1995/27, RG. 2.2.1996, S. 22542, [http://www.anayasa.gov.tr/index.php?l=manage_karar&ref=show&action=karar&id=1210&content=](http://www.anayasa.gov.tr/index.php?l=manage_karar&ref=show&action=karar&id=1210&content=,), ET. 12.12.2011.

si gerekmektedir. Bu düzenlemede ise hem çevreyi koruyucu hükümlere yer verilmeli (CO2 esaslı vergilendirilmeye geçilmeli), hem de malî güç ilkesi de dikkate alınmalıdır. Sadece çevrenin veya sadece malî gücün dikkate alınması yeterli olmayacaktır.

Kanun koyucunun bu konularda ihmalinden doğan sorumluluğunun bulunduğundan dahi bahsedilebilir⁹⁰. Çevreyi korumak için gerekli vergi düzenlemelerinin gecikmeksizin yapılması gerekir.

Motorlu taşıtlar vergisinin servet vergisi niteliğinde olduğu göz ardı edilmemelidir. Servet vergileri özellikle gelir ve servet dağılımındaki dengesizlikleri gidermek veya azaltmak amacıyla uygulanmaktadır. Hatta “*servet vergilerinin hissedecek şekilde uygulanması, vergi yükünün adil dağılımına da hizmet etmektedir*”⁹¹. Bu bakımdan motorlu taşıtlar vergisinin, vergi yükünün adil dağılımını gerçekleştirecek şekilde uygulanması gerekmektedir.

Motorlu taşıtlar vergisinin, mevcut haliyle ne tam bir servet vergisi niteliğinde olduğu, ne de olumsuz dışsallıkları azaltmaya yönelik niteliğe sahip olduğu vurgulanmaktadır⁹². Ancak bu verginin sonuçları ele alındığında her iki amacı da dolaylı olarak yerine getirdiği ileri sürülmektedir. Buna göre, yüksek fiyatlı araçlar yüksek silindir hacmine sahiptir. Silindir hacmine göre yapılan vergilendirme bu açıdan, servet vergisi özelliği taşımaktadır. Ayrıca yaş arttıkça rayiç değer azalmakta olduğundan, servet vergisi özelliğini taşımaktadır⁹³.

Ancak yaşa göre vergilendirmenin olumsuz yönü de bulunmaktadır. Motorlu taşıtlar vergisindeki mevcut düzenleme itibariyle, aracın yaşı arttıkça ödenen vergi azalmaktadır. Fakat yaş arttıkça teknolojinin eskimesine paralel olarak çevreye salınan karbondioksit miktarı artmakta ve çevre daha fazla kirletilmektedir⁹⁴. Yaş konusunda bir tercih yapılması gerekmektedir. Mevcut durumdaki gibi yaş arttıkça verginin azalması servet vergisi esasına uygun olsa da, çevrenin korunması bakımından tamamen ters etki oluşturmaktadır. Bunun için eğer yaş bir kriter olarak alınacaksa, Malta örneğinde oldu-

⁹⁰ TOROSLU, s. 152.

⁹¹ BİLİCİ – BİLİCİ, s. 181.

⁹² KOYUNCU, s. 133.

⁹³ KOYUNCU, s. 134.

⁹⁴ EKİNCİ, s. 166; KOYUNCU, s. 137; ÇELİKKAYA, Çevre Vergisi Reformu, s. 114; BİL-GİN – ORKUNOĞLU, s. 98.

ğu gibi, yaşın artmasıyla ödenecek verginin artması gerekmektedir. Malî güce göre vergilendirmeyi gerçekleştirmek, çevreyi koruyucu niteliğe de sahip olan başka kriterlerden (motor hacmi gibi) yararlanılmalıdır.

Malî güce göre vergilendirmeyi gerçekleştirmek için kasko değerinin esas alınması gerektiği ileri sürülmektedir. Böyle bir uygulama, vergide eşitlik ve adaletin gerçekleşmesini sağlayacaktır⁹⁵. Motorlu taşıtlar vergisi mevcut yapısı itibariyle malî gücü göre vergilendirmeyi gerçekleştirmekten uzaktır. Her ne kadar yüksek silindir hacimli araçların değerinin genelde yüksek olması ve bunlardan yüksek vergi alınması malî güç ilkesine uygun olsa da, bu genel kurala uymayan durumlar da bulunmaktadır. Silindir hacmi yüksek olmasına rağmen değeri düşük araçlar olabileceği gibi, düşük silindir hacimli araçlar arasında da yüksek değerli araçlar bulunabilmektedir.

Türkiye’de satılan bazı araçlar bakımından yapılan bir incelemede de bu durum görülmektedir⁹⁶:

| Markası | Tipi | Tip Uzantısı | Model | 2011 Yılı Motorlu Taşıtlar Vergisi | 2011 Yılı Ocak Ayı Kasko Sigortası Değeri | Kasko değeri/ Motorlu taşıtlar vergisi % |
|---------|----------|-------------------|-------|------------------------------------|-------------------------------------------|------------------------------------------|
| TOFAŞ | ŞAHİN | S | 1997 | 215 | 5.350 | 4,01 |
| FİAT | PALİO | 1.4 EL | 2000 | 215 | 6.700 | 3,2 |
| FORD | FOCUS | 1.6 AMB. | 2000 | 215 | 14.300 | 1,5 |
| VOLKSW. | GOLF | 1.6 TRENDLINE | 2000 | 215 | 17.800 | 1,2 |
| FİAT | MEREA | 1.6 ELX | 2001 | 304 | 11.100 | 2,73 |
| BMW | 3 SERİSİ | 3.16İ | 2005 | 304 | 35.900 | 0,84 |
| FORD | MONDEO | 2.0 GHİA | 1997 | 523 | 8.000 | 6,53 |
| RENAULT | MEGANE | 1.5 DCİ PRIVİLEGE | 2008 | 523 | 33.900 | 1,54 |

⁹⁵ KALAYCI – YETER, s. 114; KÜÇÜK, s. 3.

⁹⁶ Bu tablo, KALAYCI – YETER, s. 113’teki tablo esas alınarak oluşturulmuştur.

| | | | | | | |
|----------|----------|--------------------|------|-------|--------|-------------|
| PEUGEOT | 206 | 1.4 SEDAN COMF. | 2009 | 697 | 16.850 | 4,13 |
| VOLKSW. | PASSAT | 1.4 TSİ C.LINE | 2010 | 697 | 46.600 | 1,49 |
| PEUGEOT | 206 | 2.0 GTİ | 2001 | 876 | 14.050 | 6,23 |
| MERCEDES | E 200 | ELEGANCE KOMP. | 2001 | 876 | 59.500 | 1,47 |
| FORD | MONDEO | 2.0 TDCI TREND | 2008 | 1.490 | 28.750 | 5,18 |
| BMW | 3 SERİSİ | 3.20 CD | 2008 | 1.490 | 80.150 | 1,85 |

Yukarıdaki örnekte de görüldüğü üzere yüksek değerli araçlarda verginin ağırlığı nisbî olarak çok düşük kalmaktadır. Örneğin bir BMW araçta verginin ağırlığı % 0,84'tür. Oysa yüksek motorlu fakat kasko değeri daha düşük olan Peugeot 206'da ise verginin ağırlığı % 6,23'e kadar çıkmaktadır. Bu örnek bile motorlu taşıtları vergisinin malî güce göre vergilendirmeden ne kadar uzak olduğunu göstermektedir. Motor hacmi esas, malî güce göre vergilendirmeyi gerçekleştirmekte oldukça yetersiz kalmaktadır. Motorlu taşıtlar vergisinin yeniden düzenlenmesinde bu hususun da dikkate alınması gerekmektedir.

Özel Tüketim Vergisi Kanununun 12. maddesi ile Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanununun 10. maddesinde, Bakanlar Kuruluna EURO normlarını sağlayan katalitik konvertör ile donatılmış araçlarda vergi oranını/miktarını yarıya kadar indirme yetkisi tanınmıştır. Bu yetkinin kullanılması halinde de çevre ile ilgili olumlu sonuçlar elde edilebilecektir⁹⁷. Yeni bir düzenleme yapılmaya kadar kanundaki bu hükümden yararlanılarak çevreye daha az zarar veren araçların kullanımı teşvik edilebilir. Ayrıca CO2 esaslı yeni düzenleme yapıldıktan sonra, eski araçlar için geçiş süreci boyunca da bu hükümden istifade edilebilir.

CO2 esaslı vergilendirme için doktrinde çeşitli alternatif vergilendirme önerileri getirilmektedir⁹⁸. Bu önerilerde vergilendirmeye esas alınacak kriter olarak CO2 emisyon miktarı, motor hacmi, yaş gibi unsurların esas alınması

⁹⁷ BAĞDİGEN, s. 169, 171; KALAYCI – YETER, s. 113; “Benzinli motorlarda kullanılan katalitik konvektörler zararlı egzoz emisyonlarını %90 oranında temizleyebilmektedirler”, bkz. KILIÇ – BOZKURT – MAMALI ve ark., s. 34, 51.

⁹⁸ Bkz. TOPAL, s. 144-148; KOYUNCU, s. 137.

gerektiği ileri sürülmektedir. Avrupa Birliği ülkelerinde de yeknesak bir uygulama bulunmamaktadır. Her ülke farklı kriterleri esas almaktadır. Ancak hepsinde ortak olan tek kriter yayılan CO2 miktarıdır. Öncelikle, CO2 emisyonunun ne şekilde dikkate alınması, emisyonun nasıl sınıflandırılması gerektiğini belirlemek gerekir.

Karbon emisyonu konusunda Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından tüketicilerin bilgilendirilmesine yönelik çıkarılan bir yönetmelikte, araçların emisyon sınıfları belirtilmiştir⁹⁹. Yönetmelikte resmî spesifik CO2 emisyon sınıfı şu şekilde belirtilmiştir:

| Resmi Spesifik CO ₂ Emisyon Sınıfı | Resmi Spesifik CO ₂ Emisyonu E _c (g/km) |
|-----------------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| A | $E_c < 100$ |
| B | $101 \leq E_c < 125$ |
| C | $126 \leq E_c < 150$ |
| D | $151 \leq E_c < 175$ |
| E | $176 \leq E_c < 200$ |
| F | $201 \leq E_c < 225$ |
| G | $E_c > 225$ |

Yönetmelikte emisyon sınıfı 7 basamak altında belirlenmiştir. Motorlu taşıtlardan alınacak vergilerin yeniden düzenlenmesinde bu sınıflar dikkate alınabilir. Ancak İngiltere’de 13 sınıfın bulunması, Almanya’da her bir gram için vergi miktarının artması hususları dikkate alındığında, vergilemenin yapılmasında daha ayrıntılı bir belirlemesi yapılmasının isabetli olacağı düşünülebilir. Almanya örneğinde olduğu gibi her bir gram için verginin artması, mükelleflerin vergi ve dolayısıyla çevre bilincini olumlu yönde arttıracaktır. Kişiler araç alımlarında çok daha bilinçli şekilde hareket edeceklerdir.

CO2 kriterine ek olarak motorlu taşıtlar vergisinde kasko değerinin esas alınması, vergi adaletini sağlamak bakımından çok önemli bir rol ifa edecektir. Yukarıda da belirtildiği üzere, sadece motor silindir hacminin esas alınma-

⁹⁹ “Yeni Binek Otomobillerde Yakıt Ekonomisi ve CO2 Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine İlişkin Yönetmelik”, RG. 28.12.2005, S. 25330. Yönetmeliğin 1. maddesi şu şekildedir: “Bu Yönetmeliğin amacı; tüketicilerin bilinçli seçim yapabilmesine imkan vermek için, piyasada satışa veya kiraya sunulan yeni binek otomobillerinin CO₂ emisyonu ve yakıt ekonomisi ile ilgili bilgi edinmesini sağlamaktır”.

sı malî güce göre vergilendirmeden çok uzak kalmaktadır. Bunun dışında motor silindir hacmine yine yer verilmelidir. Motor silindir hacmi bir ölçüde de olsa malî gücü gerçekleştirmeye katkı bulunmakta, ayrıca çevrenin korunmasında da etki sağlamaktadır. Son olarak yaş da bir kriter olarak tarifede yer almalıdır. Ancak yaş arttıkça vergi azalmamalı, bilakis artmalıdır. Bu açıklamalar ışığında, **Motorlu Taşıtlar Vergisi** bakımından şöyle bir düzenleme yapılmasının isabetli olacağı düşünülebilir:

I. Aşama: Kasko Değeri: Her aracın kasko değerinin % 1'i ilk aşamada belirlenmeli ve vergi miktarının ilk unsurunu oluşturmalıdır. Kasko değerinin hesaplanmasının zorluğu ileri sürülebilir. Ancak idare, gelişen teknolojiden de yararlanarak bu değeri tespit etme kapasitesine sahiptir. Kasko değerinin tespitinin çok zor olduğu eski araçlar için zaten geçiş süreci tanınmalı, hurda indirimi gibi teşviklerle bunların trafikten çekilmesi sağlanmalıdır. Malî güce göre vergilemenin sağlanması bakımından kasko değerinin mutlaka dikkate alınması gerekir.

II. Aşama: Motor Silindir Hacmi: Motor silindir hacmine göre belirlenen maktu miktarlar, ilk aşamada kasko değerinin % 1'i olarak tespit edilen miktara eklenmelidir. Bu kriter hem malî güce göre vergilendirmeye hizmet edecek, hem de çevre için olumlu faydalar sağlayacak niteliktedir. Örneğin;

| | |
|-----------------------------------------|------------------------------------------------|
| 1100 cm ³ ve aşağısı: 100 TL | 2001 – 2500 cm ³ : 1100 TL |
| 1101 – 1300 cm ³ : 200 TL | 2501 – 3000 cm ³ : 1500 TL |
| 1301 – 1600 cm ³ : 300 TL | 3001 – 3500 cm ³ : 2000 TL |
| 1601 – 1800 cm ³ : 500 TL | 3501 – 4000 cm ³ : 3000 TL |
| 1801 – 2000 cm ³ : 800 TL | 4000 cm ³ ve yukarısı: 5000 TL gibi |

III. Aşama: CO₂ esaslı vergilendirme aşaması: Bu aşamada daha önce çıkarılan yönetmelikteki gibi 7 sınıf esas alınabilir. Ancak İngiltere'deki gibi sınıfların sayısının artırılması, çevreye duyarlılık bakımından daha olumlu olacaktır. Hatta Almanya'daki gibi her bir gram için artan vergi miktarları da belirlenebilir. Bu şekildeki her bir gram için vergi miktarının artışı, mükelleflerin karbon emisyonları ve dolayısıyla çevreye karşı daha bilinçli olmalarını sağlama bakımından etkisi daha büyük olabilecektir.

Eğer yönetmelikteki 7 basamak halindeki değerler esas alınacaksa, ileriki yıllar için daha düşük emisyonlu araçları teşvik edecek nitelikte olarak,

85 gramdan aşağı salınan araçların A+ sınıfı olarak belirlenmesi yerinde olacaktır. Düşük emisyonlu araçların teşvik edilmesi, yüksek emisyonlu araçların caydırılması bakımından, bu aşama için şöyle bir tarife düşünülebilir:

| | |
|-----------|------------|
| A+: 0 TL | D: 600 TL |
| A: 100 TL | E: 1000 TL |
| B: 200 TL | F: 1500 TL |
| C: 300 TL | G: 2200 TL |

Ancak yayılan karbondioksit miktarına ilişkin sınıf aralıkları geniş olarak belirlendiği için, vergi miktarında dik artışların oluşmaması bakımından, söz konusu sınıf sayılarının artırılması daha isabetli olacaktır.

IV. Aşama: Yaş kriteri: Çevrenin korunması için getirilmelidir. Dolayısıyla yaş arttıkça vergi de artmalıdır. Ancak yaş kriterinin onbeş yaşından büyük araçlar için uygulanması daha yerinde olacaktır. On yaşına kadar araçlarda yaş, vergi miktarını etkilememelidir. Buna göre:

1-15 yaş arası: - (Yaşa dayalı herhangi bir artış olmamalıdır)

15-16 yaş: İlk üç aşamada bulunan vergi miktarları % 5 artırımlı uygulanmalıdır.

17-18 yaş: İlk üç aşamada bulunan vergi miktarları % 10 artırımlı uygulanmalıdır.

19-20 yaş: İlk üç aşamada bulunan vergi miktarları % 15 artırımlı uygulanmalıdır.

21 yaş ve yukarısı: İlk üç aşamada bulunan vergi miktarları % 20 artırımlı uygulanmalıdır.

Bunlara ilaveten hurda indirimi teşvikleri de olmalıdır. Böylece eski araçların vergi yükü arttığı için çevreye duyarlı yeni teknolojiler teşvik edilmiş olacaktır.

Özel Tüketim Vergisinde ise, mevcut uygulamaya CO2 emisyon değerleri kriteri eklenmelidir. Mevcut uygulamadaki oranlar gözden geçirilebilir. CO2 emisyon değerleri, motor hacmine göre belirlenen oranları değiştirecek ikinci bir oran olarak uygulanmalıdır. Burada yapılacak düzenleme ile Fransa'daki ödül-ceza sisteminin etkisi oluşturulabilir.

Buna göre hem motor hacmi hem de CO2 değerleri esas alınacaktır. Örneğin:

A+ sınıfı : Motor hacmine göre belirlenen ÖTV oranı % 20 indirimli uygulanacaktır.

A: Motor hacmine göre belirlenen ÖTV oranı % 15 indirimli uygulanacaktır.

B: Motor hacmine göre belirlenen ÖTV oranı % 10 indirimli uygulanacaktır.

C: Motor hacmine göre belirlenen ÖTV oranı % 5 indirimli uygulanacaktır.

D: Motor hacmine göre belirlenen ÖTV oranında herhangi bir değişiklik yapılmayacaktır.

E: Motor hacmine göre belirlenen ÖTV oranı % 10 artırılarak uygulanacaktır.

F: Motor hacmine göre belirlenen ÖTV oranı % 20 artırılarak uygulanacaktır.

G: Motor hacmine göre belirlenen ÖTV oranı % 30 artırılarak uygulanacaktır.

Bu sayede düşük emisyonlu araç alımları teşvik edilmiş olurken, yüksek emisyonlu araç alımları ise caydırılmış olacaktır.

Eski araçların daha ağır vergilendirilmesine paralel olarak hurda indirimini teşviki verilmelidir. Eski araçlarını hurdaya çıkaranlara, yeni araç alımında özel tüketim vergisinde indirim tanınmalıdır. Buna göre özel tüketim vergisinde emisyon sınıflarına göre belirlenen indirimler iki kat olarak uygulanabilir.

Sadece binek araçlarda değil, diğer motorlu taşıtlarda da CO2 emisyonunun dikkate alınması gerekir. Diğer motorlu taşıtlar da çevreyi kirletmektedir. Bunlar için de çevreyi koruyucu vergilere geçilmesi gerekmektedir. Hava taşımacılığında binek araçlara göreceli olarak az, fakat hızlı artış gösteren CO2 emisyonu bulunmaktadır¹⁰⁰. Bu durumun farkında olan ülkelerde buna yönelik vergiler uygulanmıştır¹⁰¹.

¹⁰⁰ EKINS – POTTER, s. 10.

¹⁰¹ Örneğin İsveç'te, sadece iç hatlardaki uçuşlar için sivil havacılıkta uçak türlerine göre fark-

Her yıl yayımlanan iklim değişikliği performans endeksinde¹⁰² Türkiye 2011 yılında 50. sırada yer almıştır. Raporda Türkiye'nin zayıf bir performans sergilediği vurgulanmaktadır. Her ne kadar motorlu taşıtların yaydığı CO2, burada çok büyük oranda etkili değilse de, motorlu taşıtların çevreyi kirliletme-deki etkisi tartışılmazdır. Dolayısıyla Türkiye'nin çevreyi koruyucu politikalar belirlemesi gerekmektedir. Bu noktada, çevreyle ilgili diğer bütün alanların yanı sıra motorlu taşıtlar alanında da çevreyi koruyucu vergilendirme yoluna gecikmesizin gidilmelidir.

CO2 esaslı vergilendirmeye geçilmesi, günümüzde çevrenin korunması bakımından bir zorunluluk halini almıştır. Çevrenin korunması ve gelecek nesillerin daha sağlıklı bir çevrede yaşayabilmeleri için bu yönde yapılacak düzenlemenin bir an evvel hayata geçirilmesi gerekmektedir.

CO2 esaslı vergilendirmeye geçilirken ortaya çıkabilecek sorunlar¹⁰³ dikkate alınmalı ve bu yüzden mutlaka bir geçiş süreci tanınmalı, tedricî olarak bu uygulamaya geçilmelidir. Hukukî güvenlik ilkesine de uygun olarak, yapılacak düzenlemenin yapıldığı tarihten sonraki vergilendirme döneminden itibaren geçerli olması gerekir. Mükellefler buna göre durumlarını ayarlamalıdır. Eski araç sahiplerinin vergi yükü hemen artırılmamalı, en az 5 yıllık uyum süreci içinde aşama aşama yeni vergilendirme sistemine geçilmelidir. Bu dönemde hurda indirimi gibi teşviklerle yeni vergiye uyum sağlanmalıdır. Ayrıca yerli üretimin bu yeni teknolojiye sahip olması bakımından koruyucu ve destekleyici tedbirlerin de mutlaka dikkate alınması gerekmektedir.

VI. SONUÇ

Çevrenin korunması tüm insanlık için büyük bir sorundur. Bu yüzden çevreyi koruyucu nitelikteki düzenlemelerin tüm devletler tarafından gerçek-

ılaştırılmış azot oksit ve CO2 vergisi alınmıştır, BİLGİN – ORKUNOĞLU, 87.

¹⁰² “The Climate Change Performancı Index, Results 2011”, <http://www.indiaenvironmentportal.org.in/files/ccpi11.pdf>, ET. 11.12.2011.

¹⁰³ Doktrinde Türkiye'deki araçların çoğunun eski olduğu belirtilmekte, CO2 esaslı vergilendirmeye geçişte toplumun büyük bir kesimi bu uygulamadan olumsuz etkileneceği ileri sürülmektedir. Ayrıca sermaye birikiminin yetersiz olması sebebiyle, vergilendirme sisteminin değişmesinin araç sahiplerini ekonomik anlamda sıkıntıya sokabileceği belirtilmektedir. Satılan binek otomobillerinin yaklaşık %70'i ithal araçlardan oluşmasının da CO2 esaslı vergilendirme sonucu ülkenin cari dengesini olumsuz etkileyebileceği de iddia edilmektedir. Ayrıca yerli üretim araçların da düşük emisyonlu olmasının teşvik edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır, bkz. TOPAL, s. 142-143.

leştirilmesi gerekmektedir. Yapılan uluslararası sözleşmelerle de çevrenin korunması bakımından taraf devletlere zorunluluklar yüklenmektedir.

Vergiler günümüzde sadece malî amaçlarla değil, aynı zamanda düzenleyici amaçlarla da alınmaktadır. Devletin gerçekleştirmeyi amaçladığı çok çeşitli alanlarda, vergiler düzenleyici ve yönlendirici nitelikte önemli bir fonksiyon ifa etmeye başlamıştır. Çevrenin korunmasında da vergilerden yararlanılmaktadır. Vergiler yoluyla gerek teşvik edici gerekse caydırıcı nitelikte düzenlemeler yapılabilmekte, bu sayede kişilerin tercihleri üzerinde etkili olmaktadır.

Çevreyi kirleten etkenlerden birisi de motorlu taşıtlardır. Motorlu taşıtlar içinde de binek araçlar çevrenin kirlenmesinde en büyük paya sahiptir. Binek araçlar yaydıkları karbondioksitle çevreyi kirlenmekte, küresel ısınmaya yol açan faktörler arasında yer almaktadırlar. Bu bakımdan motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler yoluyla çevreyi kirleten araçların alımının/kullanımının caydırılması ve çevreye duyarlı araçların alınmasının teşviki sağlanabilmektedir.

Başta Avrupa Birliği ülkeleri olmak üzere dünyada motorlu taşıtların vergilendirilmesinde karbondioksit esaslı vergilendirmeye geçilmiştir. Bu noktada Türkiye’de motorlu taşıtların vergilendirilmesinde çevrenin doğrudan dikkate alınmadığı görülmektedir. Mevcut düzenlemeler çerçevesinde, çevre için ancak dolaylı yoldan olumlu etkiler oluşturulabilmektedir. Hatta doktrinde bu tür olumlu etkilerin ancak tesadüfî olduğu da vurgulanmaktadır.

Özel tüketim vergisinde elektrikli araçların vergisinin düşük oranlı olarak düzenlenmesi, motorlu taşıtlar bakımından çevreye yönelik doğrudan etki oluşturan ilk düzenleme niteliğindedir. Bundan sonra artık CO2 esaslı vergilendirmeye geçişin sağlanması gerekmektedir. Gerek özel tüketim vergisinde, gerekse motorlu taşıtlar vergisinde CO2 esaslı vergilendirme sağlanmalıdır.

Motorlu taşıtlar vergisinde mali gücün dikkate alınması için kasko değerinin de dikkate alınması gerekir. Mevcut yapısı itibarıyla, motor silindir hacmine göre belirlenen maktu vergiler, vergi adaletini gerçekleştirmekte yetersiz kalmakta, hatta vergi adaletine ters durumların oluşmasına dahi yol açmaktadır.

Bu yüzden motorlu taşıtların vergilendirilmesinde hem çevrenin korunmasına yönelik hükümler yer almalı, hem de malî güce göre vergilendirme

sağlanmalıdır. Motorlu taşıtlar vergisinin servet vergisi niteliği de göz ardı edilmemek suretiyle, malî güç ilkesinin dikkate alınması gerekir. Bu amaçları gerçekleştirebilmek için de vergi tarifesinin, bazı kriterleri içerecek şekilde düzenlenmesi gerekir. Böylelikle vergi tarifesi basit olmaktan çıkmakta, karmaşık bir görünüm arz etmektedir. Ancak adaletin ve çevrenin korunması amacının gerçekleşebilmesi için, tarife yapısının bu farklı kriterleri içerecek şekilde karışık görünüme sahip olması da bir zorunluluk olarak ortaya çıkmaktadır. Bu belirlemeleri vergi idaresinin gerçekleştirecek olması, mükelleflerin tespit, hesaplama gibi konularda yükümlülüklerinin bulunmaması da, vergi tarifesinin karmaşık olmasını mükellefler bakımından olumsuz hale getirmeyecektir.

Kısaca, motorlu taşıtlardan alınan vergilerin dünyadaki genel eğilime uygun olarak, hem şimdiki hem de gelecek nesilleri de düşünmek suretiyle, CO2 esaslı olarak yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Ancak bu yapılırken bu vergilerin malî gücü de dikkate alacak şekilde adil olarak düzenlenmesi gerekmektedir. Mali güce göre vergilendirme ilkesi dikkate alınarak düzenlenecek bir vergi tarifesi, diğer ülkelere de örnek teşkil edebilecektir.

KAYNAKÇA

- AKDOĞAN, Abdurrahman, *Kamu Maliyesi*, Ankara 2009.
- AKKAYA, Şahin – BAKKAL, Ufuk, Çevre Vergileri ve Çifte Yarar, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 55, Sa. 2, 2005, s. 1-22, (<http://www.iudergi.com/tr/index.php/iktisatmecmua/article/view/7220/6734>, ET. 12.12.2011)
- AKKAYA, Şahin, An Instrument of Limiting Carbon Emissions: Carbon Tax, *İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, Sa. 23-24, Ekim 2000-Mart 2001, (<http://www.sbf.istanbul.edu.tr/dergi/sayi23-24/02.htm>, ET. 11.11.2011).
- ALİEFENDİOĞLU, Yılmaz, Vergilemenin Ekonomik Sınırları, *Prof. Dr. Akif ERGİNAY'a 65. Yaş Armağam*, Ankara 1981, s. 595-610.

- ARIKAN, A. Naci, Çevre Vergilerinin Önemi ve Kalkınma, *Vergi Dünyası*, Sa. 336, Ağustos 2009, s. 35-44.
- BAĞDİGEN, Muhlis – DEMİR, Emre, Küresel Isınmayla Mücadelede Türk Vergi Mevzuatı, *ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 6, Sa. 12, 2010, s. 153-177.
- BAŞARAN, Fehmi, Küresel Bir Kamu Malı Olarak Çevrenin Artan Önemi ve Sayıştay Denetimi, *Sayıştay Dergisi*, Sa. 65, s. 89-110.
- BAYRAM, Hasan, Türkiye’de Hava Kirliliği Sorunu: Nedenleri, Alınan Önlemler ve Mevcut Durum, *Toraks Dergisi*, C. 6, Sa. 2, Ağustos 2005, s. 159-165.
- BİLGİN, Sibel – ORKUNOĞLU, Işıl Fulya, Fiskal ve Ekstrafiskal Amaçlar Bağlamında 1970’lerden Günümüze Çevre Vergileri, *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C. 12, Sa. 1, 2010, s. 77-108.
- BİLİCİ, Nurettin – BİLİCİ, Adem, *Kamu Maliyesi*, Ankara 2011.
- BOUTIN, Xavier – D’HAULTFOEUILLE, Xavier – GIVORD, Pauline, The Environmental Effect of Green Taxation: The Case of The French “Bonus/Malus”, (http://www.webmeets.com/files/papers/ESWC/2010/2467/bonus_malus080210.pdf, ET. 11.12.2011).
- Car Tax and Fuel Duty, (<http://www.nextgreencar.com/roadtax.php>, ET. 11.12.2011).
- CO2 Based Motor Vehicle Tax, (<http://www.scp-knowledge.eu/sites/default/files/CORPUS%20WP%203%20KU%20CO2%20based%20motor%20vehicle%20tax.pdf>, ET. 11.12.2011).
- ÇELİKKAYA, Ali, Avrupa Birliği Üyesi Ülkelerde Çevre Vergisi Reformları ve Türkiye’deki Durumun Değerlendirilmesi, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 11, Sa. 2, 2011, s. 97-120 (Çevre Vergisi Reformu).
- ÇELİKKAYA, Ali, Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesinde Yeni Eğilim: Karbon Temelli Vergilendirme, *Vergi Sorunları*, Kasım 2010, Sa. 266, s. 61-71 (Karbon).
- EKINS, Paul – POTTER, Stephen, Reducing Carbon Emissions Through

Transport Taxation, Briefing Paper Six, March 2010, (http://www.greenfiscalcommission.org.uk/images/uploads/gfcBriefing6_PDF_ISBN_v7.pdf, ET. 11.11.2011).

EKİNCİ, Filiz, Almanya’da Motorlu Taşıtlar Vergisinde Karbondioksit (CO2) Temelli Vergilendirmeye Geçiş, *Vergi Dünyası*, Sa. 358, Haziran 2011, s. 162-167.

ENGİN, Naci, Hava Kirlenmesi, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 47, Sa. 1-4, 1989, s. 79-88.

European Commission, Report From The Commission To The European Parliament, The Council And The European Economic And Social Committee, Brussels, 10.11.2010, COM(2010) 655 final, Monitoring the CO2 emissions from new passenger cars in the EU: data for 2009. (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0655:FIN:EN:PDF>, ET. 30.11.2011).

GAGO, Alberto – LABENDEIRA, Xavier, Towards A Green Tax Reform Model, *Journal of Environmental Policy & Planning*, 2000, Sa. 2, s. 25-37.

GÖKER, Cenker, *Yönlendirici Vergilendirme*, Ankara 2011.

GÜNEŞ, Ahmet M., Yeni Anayasa Tartışmaları Bağlamında Çevre, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XV, Yıl 2011, Sa. 3, s. 259-283.

HOTUNLUOĞLU, Hakan – TEKELİ, Recep, Karbon Vergisinin Ekonomik Analizi ve Etkileri: Karbon Vergisinin Emisyon Azaltıcı Etkisi Var mı?, *Sosyoekonomi*, Temmuz-Aralık 2007, 2007-2, s. 107-125.

House of Commons Environmental Audit Committee, Vehicle Excise Duty as an Environmental Tax, Tenth Report of Session 2007-08, (http://news.bbc.co.uk/2/shared/bsp/hi/pdfs/04_08_08_env_audit.pdf, ET. 11.12.2011).

JAMALİ, Tarık, *Ekolojik Vergiler (Çevre Vergileri)*, Ankara 2007.

KALAYCI, Şeref – YETER, Mehmet, Otomobillerde Eşit, Adil ve Çevreci Vergilendirme: Kasko Sigortası Değeri ve Karbon Temelli Vergileme Modeli, *Vergi Dünyası*, Sa. 361, Eylül 2011, s. 108-116.

KARADUMAN, İbrahim, Elektrikli Otomobiller ve Vergilendirilmesi

- Konusunda Öneriler, *Vergi Sorunları*, Sa. 267, Aralık 2010, s. 144-157.
- KARAKAYA, Etem – ÖZÇAĞ, Mustafa, Sürdürülebilir Kalkınma ve İklim Değişikliği: Uygulanabilecek İktisadi Araçların Analizi, (<http://www.econturk.org/Turkiyeekonomisi/manas.pdf>, ET. 01.12.2011).
- KAZICI, Sami, Vergilendirme ve Çevre, *Vergi Dünyası*, Sa. 136, Aralık 1992, (<http://www.vergidunyasi.com.tr>, ET. 12.12.2011).
- KILIÇ, Tuğba – BOZKURT, Talha – MAMALI, Ceyda ve arkadaşları, Motorlu Taşıtlar ve Adapazarı'nda Motorlu Taşıtlardan Kaynaklanan Emisyonların Envanterlenmesi, (<http://www.sahakk.sakarya.edu.tr/documents/raporlar/motorlu-tasitlar-ve-emisyonlari.pdf>, ET. 12.12.2011).
- KOYUNCU, İlyas, Çevreci Araçların Lastik Sesi Duyulurken Muhtemel Vergilendirme Yöntemi, *Vergi Sorunları*, Sa. 268, Ocak 2011, s. 132-138.
- KULU, M. Bahattin, Çevre Vergileri ve Gelişmiş Ülkelerdeki Uygulaması, *Vergi Dünyası*, Sa. 234, Şubat 2001, (<http://www.vergidunyasi.com.tr>, ET. 12.12.2011).
- KÜÇÜK, Muzaffer, Motorlu Taşıtlar Vergisi Tarife Değişikliği Önerisi, *Vergi Dünyası*, Sa. 293, Ocak 2006, (<http://www.vergidunyasi.com.tr>, ET. 12.12.2011).
- Kyoto Protokolü, (<http://web.ogm.gov.tr/diger/iklim/Sayfalar/kyotoprotokolu.aspx>, ET. 11.11.2011).
- LITMAN, Todd, Carbon Taxes “Tax What You Burn, Not What You Earn”, (<http://www.vtpi.org/carbontax.pdf>, ET. 11.12.2011).
- LOTZ, W., Finanzwissenschaft, 2. Aufl., Tübingen 1931.
- METCALF, Gilbert E., A Distributional Analysis of Green Tax Reforms, *National Tax Journal*, C. 52, Sa. 4, Aralık 1999, s. 655-681.
- NEUMARK, Fritz, *Maliye İlmine dair Ekonomik ve Sosyal Tetkikler*, İstanbul 1940.
- New Bonus and Tax Rates for Vehicle Emissions, (http://www.french-property.com/news/money_france/car_emission_tax_bonus, ET. 11.12.2011).

- ORTAÇ, F. Rifat, *Global Kamu Malları ve Finansmanı*, Ankara 2004.
- Overview of CO2 Based Motor Vehicle Taxes in the EU, (http://www.acea.be/images/uploads/files/20110330_CO2_tax_overview.pdf, ET. 11.12.2011).
- ÖZDEMİR, Biltekin, Küresel Kirlenme Sürdürülebilir Ekonomik Büyüme ve Çevre Vergileri, *Maliye Dergisi*, Sa. 156, Ocak-Haziran 2009, s. 1-36.
- POTTER, Stephen – PARKHURST, Graham – LANE, Ben, European Perspectives on a New Fiscal Framework For Transport, (<http://www.psi.org.uk/ehb/docs/fiscal-potter2.pdf>, ET. 11.12.2011).
- Registration Tax and Annual Circulation Tax Guidelines, (<http://www.doi.gov.mt/en/archive/Budget2009/images/Vehicle%20Reg%20Tax.pdf>, ET. 11.12.2011).
- SCHLEMMINGER, Horst – MARTENS, Claus Peter, *German Environmental Law For Practitioners*, Netherland 2004.
- SEBASTIAN, Lazar, Registration Taxes on Vehicles: Evolutions and Trends in The European Union and Romania, (<http://steconomice.uradea.ro/anale/volume/2007/v2-finances-accounting-and-banks/93.pdf>, ET. 11.12.2011).
- ŞAHİN, Yusuf, Türk Vergi Sisteminin Çevresel Vergiler Açısından Değerlendirilmesi, *Vergi Sorunları*, Sa. 133, Ekim 1999, s. 119-137.
- TAKEUCHİ, Akie – CROPPER, Maureen – BENTO, Antonio, The Impact of Policies to Control Motor Vehicle Emissions in Mumbai, India, *Journal Of Regional Science*, C. 47, Sa. 1, 2007, s. 27-46.
- TAŞKIN, Ahmet, Çevrenin Hukuksal Yönden Korunması, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Nisan 2010, Sa. 1, s. 239-292.
- TEKİN, Ahmet – VURAL, İsmail Y., Global Kamusal Malların Finansman Aracı Olarak Global Vergi Önerileri, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl 2004, Sa. 12, s. 221-337.
- The Climate Change Performancı Index, Results 2011, (<http://www.indiaenvironmentportal.org.in/files/ccpi11.pdf>, ET. 11.12.2011).
- TOPAL, Ahmet, Binek Otomobillerde Emisyon Bazlı Vergilendirmeye Geçiş Süreci ve Öneriler, *Vergi Dünyası*, Sa. 357, Mayıs 2011, s. 140-148.

TOROSLU, Nevzat, Doğal Çevrenin Kirlenmesi ve Ceza Hukuku, *Prof. Dr. Akif ERGİNAY'a 65. Yaş Armağanı*, Ankara 1981, s. 149-190.

TURHAN, Salih, *Vergi Teorisi ve Politikası*, İstanbul 1998.

23.04.2009 tarih ve (EC) 443/2009 sayılı AB Direktifi, AB Resmi Gazetesi (OJ) L 140, 5.6.2009, (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:140:0001:0015:EN:PDF>, ET. 30.11.2011).