

## DERLEME MAKALE

## EN SON ÇEVRE VERGİSİ REFORMLARI ÜZERİNE BİR İNCELEME

### *AN INVESTIGATION ABOUT THE LATEST ENVIRONMENTAL TAX REFORMS*

**Prof. Dr. Ali ÇELİKKAYA\***

#### ÖZ

2018 yılında yapılan çevre vergisi reformları, enerji vergilerine odaklanmayı sürdürmüştür. Bu kapsamda, bazı ülkeler özellikle karayolu taşımacılığında alınan akaryakıt vergilerini artırmıştır. Bir önceki yılda olduğu gibi, araç vergileri temiz yakıtla çalışan araçları (hidrojen, elektrik ya da yakıt hücreli gibi) desteklemek için kullanılmaya devam etmiştir. Diğer yandan, büyük gelir sağlama potansiyellerine rağmen, diğer çevre vergisi reformları (atıklar ve plastiklerden alınan vergiler gibi) az sayıda gözlenmiştir. Bazı ülkeler atıklardan ve çöp poşetlerinden alınan vergileri artırırken; sadece iki ülke 2018 yılında hava yolu seyahatine yeni bir vergi getirmiştir. Çalışmada, bütün bu reformlar ayrıntılı olarak incelenmiş ve bir takım tespitlerde bulunulmuştur.

**Anahtar Sözcükler:** Çevre ile ilgili vergiler, Poşet vergisi, Havacılık vergisi, Akaryakıt vergisi, Enerji vergisi.

#### ABSTRACT

Environmental tax reforms implemented in 2018 continues to focus on energy taxes. Within these scope, some countries especially increased taxes on road fuels. As in the previous year, vehicle taxes continue to be used to support the purchase of cars running on cleaner fuels, such as hydrogen, electric or fuel cell cars. On the other hand, despite their big potential to generate revenue, the other environmental tax reforms, such as taxes on waste and plastics, have been less observed. While some countries increased taxes on landfilling and plastic bags, only two countries introduced a new tax on air travel in 2018. In this study, all of these reforms have been examined in detail and made a number of determinations.

**Keywords:** Environmentally-related taxes, Plastic bag tax, Aviation tax, Fuel taxes, Energy tax.

\* Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İİBF Maliye Bölümü Mali Hukuk Anabilim Dalı. ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4218-404X>

## 1. GİRİŞ

OECD genelinde, 2018 yılı içerisinde yapılan çevre ile ilgili vergi reformlarının en dikkat çekici yanı, enerji vergisi reformlarının ön planda olmayı sürdürmesidir. Ancak önceki yıllardan farklı olarak enerji vergisi alanında yapılan reformların, kara yolu taşıtlarının yakıtlarından alınan vergi ile sınırlı olmadığı görülmektedir. Bu doğru bir adım olmakla birlikte, 2018 yılı içerisinde bu yönde reform yapan ülke sayısı sınırlı olmuştur. Dolayısıyla, enerji vergileri alanında çok daha fazla reforma ihtiyaç vardır. Ayrıca vergi oranlarının çevresel maliyetleri karşılayacak ve ilave vergi geliri sağlayacak şekilde yeniden tasarlanması büyük önem arz etmektedir. Diğer yandan, 2018 yılında, çevre dostu araçların kullanımını teşvik amaçlı reformlar artmıştır. Bu kapsamda bir kısım ülkeler, motorlu araçları ilgilendiren vergilerde bir takım değişikliklere gitmiştir. Bu iki vergi kategorisinin dışında kalan diğer çevre ile ilgili vergilerde ise (atıklar, plastik poşetler, kimyasallar gibi), çevresel gelişmeye katkı sağlama noktasında büyük potansiyelleri bulunmasına rağmen, 2018 yılında yapılan reform sayısı sınırlı kalmıştır. Çalışmada, 2018 yılında yapılan tüm bu çevre ile ilgili vergi reformları ayrıntılı olarak incelenmektedir. Bunun için, OECD'nin 2018 yılında yayınladığı Vergi Reformları Raporu (OECD, 2018a, 99 vd) esas alınmıştır. Bu kapsamda ilk olarak, çevre vergilerinin genel görünümü, ardından da sırasıyla; enerji vergisi, motorlu taşıtlar vergisi ve diğer çevre ile ilgili vergilerde yapılan en son reformlar ayrıntılı olarak incelenmiş ve bir takım tespitlerde bulunulmuştur.

## 2. ÇEVRE İLE İLGİLİ VERGİLERİN GENEL GÖRÜNÜMÜ

Tüm dünyada; iklim değişikliği, biyo çeşitliliğe yönelik tehditler, çevre kirliliği ve atık yönetimi gibi çevresel zorlukların üstesinden gelmede, vergi politikası yardımcı bir araç olarak kullanılmaktadır. Nitekim vergiler, çevreye zararlı malların nispi fiyatını yükselterek; piyasaların, çevresel maliyetleri görmezden gelmelerini (piyasa başarısızlığı) önlemekte ve tüketicilerin harcama kararlarında bu tür maliyetleri hesaba katmalarını sağlamaktadır. Dolayısıyla vergi politikası amaçlarının, çevre politikası amaçları ile uyumlu hale getirilmesi, çevresel amaçlara daha kolay ve hızlı bir şekilde erişilmesine yardımcı olmaktadır. Çevre ile ilgili sayılan vergi matrahları üzerinden (enerji, ulaşım, atık ve kimyasallar başta olmak üzere) devlete yapılan bütün zorunlu ve karşılıksız ödemeler bu kapsama girmektedir. Diğer yandan çevre vergilerinin tercih edilmesindeki temel politik amaç vergi matrahına göre

farklılaşabilmektedir. Örneğin, enerji vergilerinde genel amaç geliri artırmak iken, atık ya da kimyasallar üzerinden alınan vergiler, tüketicileri daha çevreci davranışlara yönlendirmek niyetiyle alınmaktadır. Buna rağmen çevre ilgili vergilerin kullanımı halen çok yaygın değildir. Uygulandıkları bütün alanlarda vergi oranları, genellikle, çevreye zararlı davranışların sosyal maliyetlerinin altında belirlenmekte ve vergi matrahları dar tutulmaktadır. Bu da, çevre vergilerinin geliri artırma potansiyelini sınırlandırmakta ve davranışsal ayarlamaları tetiklemektedir (OECD, 2018a, 99-100).

OECD genelinde çevre ile ilgili vergilerin GSYİH içerisindeki payı ABD’de %0,66’dan, Danimarka’da %4,0’e kadar değişmektedir. Birkaç ülke dışında, çevre vergilerinin GSYİH içerisindeki payı 1995-2014 yılları arasında azalmıştır. Bunda; reel vergi oranlarının azalması, yüksek enerji fiyatları ve vergiler yüzünden akaryakıt kullanımının azalması ile petrol fiyatlarındaki sıçrama etkili olmuştur (OECD, 2018a, 102). Çevre vergilerinin GSYİH içerisindeki payı; 1995, 2005 ve 2014 yıllarında yaklaşık %2,2 civarında seyrederken, 2016 yılında OECD ortalaması %1,63’e kadar gerilemiştir. Türkiye ise aynı yılda %3,28 oranı ile Danimarka, Slovenya, Letonya, İtalya ve Hollanda’dan sonra altıncı en yüksek orana sahip ülke olmuştur. (OECD, 2019, 1).

Karayolu taşımacılığında alınan vergiler, halen çevre vergilerine en büyük katkıyı sağlamakta olup, vergi oranları da oldukça yüksektir. OECD genelinde, karayolu taşımacılığında kaynaklı emisyonların neredeyse tamamı mutlaka bir vergiye tabi tutulmaktadır (OECD, 2018b, 1-3). Buna karşılık, diğer sektörlerde (diğer taşımacılık, sanayi, tarım, ısınma, elektrik üretimi) vergi oranları özellikle düşük olduğu gibi, yakıt türüne göre de oldukça farklılaşmaktadır. OECD genelinde karbon emisyonunun neredeyse yarısını oluşturan kömür, halen düşük oranda (5 Euro/tCO<sub>2</sub>’nin altında) vergilendirilmektedir (UN, 2018, 1). Dolayısıyla, vergi oranları ile karbon ve diğer dışsal maliyetleri uyumlaştırmak için, ülkelerin öncelikle düşük vergilendirilen sektörlerin ve yakıtların vergi oranlarında kademeli artış yapması gerekmektedir. Nitekim çevresel maliyetleri yakıt fiyatları ile uyumlaştırmının bir yolu da, düşük vergilendirilen yakıtların üzerinden alınan spesifik vergileri artırmaktır (OECD, 2018 c, 28). Hindistan ve Güney Kore, 2018 yılında kömürün vergisini artırmıştır. Hindistan, kömür satışından alınan vergiyi 200 INR/tona (1,6 Dolar) çıkartmıştır (IISD, 2018, 1). Ancak 1 Temmuz 2017 tarihinde Mal ve Hizmet Vergisinin (GST) yürürlüğe girmesi ile birlikte, kömür satışından aynı oranda bir GST alınmaya başlanmıştır.

Bununla birlikte, eskisinden farklı olarak vergi artık, Ulusal Temiz Enerji ve Çevre Fonu'nu (NCEEF) finanse etmek ya da Ganj nehrini güzelleştirmek gibi diğer çevresel amaçlar için değil, eyaletlerin artan bütçe açıklarını finanse etmek için kullanılacaktır (Soman ve ötekiler, 2019, 3). Ülkede yapılan araştırmalar, kömür vergisinin hava kirliliğinden kaynaklı ölümleri ve CO2 emisyonunu ciddi oranda azaltacağını göstermektedir (Parry, Mylonas, and Vernon, 2017, 8). Dünyanın halen dördüncü (Çin, Hindistan ve Japonya'nın ardından) en büyük kömür ithalatçısı olan Güney Kore, temiz enerji hedefleri doğrultusunda kömür vergisini (çelik ve çimento gibi enerji yoğun sektörler hariç) 2019 yılında 36 KRW'den, 46 KRW/kg'ye (40 Dolar) yükseltmiştir (OECD, 2018c, 28). Buna rağmen kömür, doğal gaz ve yenilenebilir enerjiye göre daha ekonomik olmayı sürdürmektedir (EIA, 2018, 15). Kömür vergisi, 20 dolar/ton'luk karbon vergisine ilave olarak uygulanmaktadır (Nicholas ve Buckley, 2019, 1, 3). Bu olumlu çabalara rağmen, fiyatlandırılmayan emisyonlar göz önünde bulundurulduğunda, daha etkili ve daha geniş kapsamlı reformlara ihtiyaç olduğu açıktır (OECD, 2018, 107).

İklim değişikliği ile mücadelede Emisyon Ticareti Sisteminin (ETS) uygulama alanı genişlemektedir. Bu sistem, toplam emisyonların önceden belirlenmiş bir seviyede tutulmasını sağlamaktadır. İzin verilen miktarın altında emisyon yayan şirketler, fazla haklarını satmak suretiyle (emisyon ticareti) bu işlemde karlı çıkabilmektedir (EU, 2018, 1; EU, 2019; Swartz, 2016, 8). Örneğin A ve B şirketlerinin yıllık 100,000 ton CO2 yaydıklarını ve emisyonu 5,000 ton azaltmaları gerektiğini varsaydığımızda, şirketler; piyasadan 5,000 ton emisyon hakkı satın almak ya da emisyonu azaltmak alternatiflerini karşılaştırmak durumunda kalacaktır. Karbonun piyasa fiyatının 20 Euro/ton CO2 olduğu bir durumda, A şirketinin emisyon azaltma maliyeti 10 Euro/ton (piyasa fiyatının altında) ise, şirket 10,000 ton emisyon azaltma olanağına sahip olacak ve bunun 5.000 tonluk kısmını satarak kendi maliyetini tamamen karşılamış olacaktır. B şirketinin emisyon azaltma maliyeti 30 Euro/ton (piyasa fiyatının üstünde) ise, onun da emisyonu azaltmak yerine, emisyon hakkı satın alması daha rasyonel olacaktır. Dolayısı ile her iki şirket de bu sayede karlı çıkacaktır (EC, 2008, 10). ETS, AB'de 2005 yılından beridir yaygın bir şekilde (28 AB ülkesi, İzlanda, Lihtenştayn ve Norveç dahil) uygulanmaktadır. Daha sonra; İsviçre ve Yeni Zelanda (2008), ABD'nin dokuz kuzeydoğu eyaleti (2009), Tokyo (2010), Kaliforniya, Quebec, Kazakistan (2013) ve Güney Kore (2015) bu sisteme geçmiştir. Çin,

2017 yılında dünyanın en büyük karbon piyasasını kurma yönünde önemli bir adım atmıştır. İlk olarak 2013 yılında yedi pilot bölgede (Beijing, Sangay gibi büyük şehirler dahil) başlayan ETS uygulaması, 2017 yılı sonunda ülke sathına yayılmıştır (Harvey, and Hu, 2017, 1). İlk olarak, emisyon kayıtlarının en iyi tutulduğu enerji üretimi endüstrisinde (emisyonları 26,000 ton ve üzerinde olan, toplam emisyonları 3 milyar tonu aşan 1700 şirket) faaliyete geçirilen sistem, ardından; petrokimya, kimyasallar, inşaat malzemesi, demir, çelik, çimento ve alüminyum sektörlerini kapsayacak şekilde genişletilecektir (Xinhua, 2017, 1). Bazı ülkelerin (Vietnam, Meksika, Türkiye, Fas, Tayland, Endonezya, Tayvan, Japonya gibi) bu yöndeki çabaları sürmektedir.

### 3. ENERJİ VERGİSİ REFORMLARI

Bazı ülkeler, akaryakıt vergilerini artırmıştır. Belçika, 2018 yılı içinde dizel ve benzin arasındaki farkı 0,03 Euro/litreye düşürmüştür. Taşımacılıkta kullanılan doğalgaz, LPG ve biyo yakıttan ise vergi alınmamaktadır (EC, 2019, 102; OECD, 2018d, 7-8). Fransa, ekolojik geçişi finanse etmek ve bütçe açığını azaltmak amacıyla vergiyi; dizelde 6,5 cent/litre ve benzinde 3,9 cent/litre artırmıştır (Khan and Senshaw, 2018, 1). Güney Kore, akaryakıt vergisinde 2018 yılında 52c/litre (30c/litrelik kısmı karayolu kazaları için) artış yapmıştır (Ncanywa, 2018, 2). Son derece iddialı emisyon hedeflerine (2030 için %49) ulaşmayı amaçlayan Hollanda, elektrik üretim sektöründe 18 Euro/ton CO<sub>2</sub>'lik (2023'ten itibaren 43 Euro/tonCO<sub>2</sub>) asgari bir fiyat uygulaması başlatmıştır. Ayrıca kamyonlar için de komşu ülkelere benzer bir kilometre vergisi getirilmesi düşünülmektedir (Vos, 2018, 1). Az sayıda ülke ise 2018 yılında enerji vergisi oranlarını düşürmüştür (OECD, 2018a, 105). IEA üyesi 22 ülke içinde kişi başına biyo yakıt kullanımında ilk sırada olan ve halen yüksek biyo yakıt karışımlı yakıtlardan vergi almayan İsveç, 1 Temmuz 2018'de, düşük biyo yakıt karışımlı benzin ve dizel yakıtın vergisini düşürmüştür. (World Bank Group, 2018, 50). Bunun emisyonu, dizelde %19,2 ve benzinde %2,6 oranında azaltması beklenmektedir. Ancak, AB'nin 2014-2020 enerji için devlet yardımları yönetmeliğinde gıda bazlı biyo yakıtlarda vergi istisnasına sınırlama getirilmesi, biyo yakıtların vergiden istisna edilmesi olasılığını sınırlandırmıştır (IEA, 2018, s.1). Akaryakıt vergisi oranının halen oldukça düşük olduğu ve benzin ve dizelin eşit vergilendirildiği (140 Euro/tonCO<sub>2</sub> civarında) Meksika'da, 2018 yılından itibaren akaryakıt fiyatının belirlenmesinde piyasa fiyatı esas alınmaya başlanmıştır (OECD, 2017, s.28). İngiltere, 2018 yılında akaryakıt vergilerinin oranını yine dondurmıştır. Verginin toplam fiyat

içerisindeki oranı halen benzinin nihai pompa fiyatının %64'ünü, dizelin %63'ünü oluşturmaktadır (Seely, 2018, 1). Vergi oranının üst üste dondurulması, akaryakıt vergilerini reel anlamda azaltmıştır. Bunun bütçeye maliyeti 46 milyar sterlin olarak tahmin etmektedir (The Guardian Weekly, 1).

Bir grup ülke, kirleten öder prensibinin daha iyi uygulanması amacıyla, 2018 yılında karbon vergisini artırmıştır. Karbon fiyatlamasının en doğrudan yolu olarak kabul edilen ve genellikle ton başına uygulanan bu vergi, Kuzey Avrupa ülkelerinin çoğunda 1990'lardan beri uygulandığı gibi, yakın dönemde; Fransa, İrlanda, Japonya, Meksika ve Portekiz'de bu tür spesifik vergiler almaya başlamıştır (OECD, 2018b, 47). İzlanda, 2018 yılında bütün fosil yakıtlar için karbon vergisini %50 oranında artırarak 36 Dolar/ton CO<sub>2</sub>'ye yükseltilmiştir. 2019 ve 2020'de %10 daha artıracaktır (Government Is, 2019, 1). Fransa, karbon vergisi oranını 2018 yılında 30,5 Euro/ton CO<sub>2</sub>'den, 44,60 Euro/tona yükseltmiştir. Oran, aşamalı olarak 2022 yılında 86,20 Euro/tona çıkartılacaktır (Smith, 2018, 1). Norveç, 1 Temmuz 2018'de karbon vergisinin oranını pek çok alanda 450 NOK/ton CO<sub>2</sub>'den 500 NOK/ton CO<sub>2</sub>'ye (64 Dolar/tonCO<sub>2</sub>) yükseltmiştir. Bu, bütün sektörlerde standart bir karbon vergisi oranı uygulanmasına geçiş için önemli bir adım olarak değerlendirilmektedir (Norwegian Government, 2018, s.17). Ülkede halen balıkçılıkta, indirimli oran uygulanırken, bazı sektörlerde de (tarım ve atık yakma dahil) vergi istisnası uygulanmaktadır. Bununla birlikte Hükümet, tarımsal emisyonlar üzerinden bir karbon vergisi alınması, balıkçılıkta oranın artırılması ve ayrıca atık yakmanın karbon vergisine tabi tutulması konularını değerlendirmektedir (World Bank Group, 2018, s.48). Finlandiya, karbon vergisinin oranını 2018'de 62 Euro/tonCO<sub>2</sub>'ye (ısınma yakıtları ile sınırlı olarak) yükseltmiştir (Green Budget Europe, 2019, s.40). Güney Afrika, 2010 yılından beridir sürdürdüğü tartışmaların ardından, 1 Haziran 2019 tarihinden itibaren, 120 Rand/tonCO<sub>2</sub> (8 Euro) oranında bir karbon vergisi uygulamaya başlamıştır. Ancak istisnalar nedeniyle efektif oran sektöre bağlı olarak 6-54 Rand/ton'a kadar düşmektedir (Darby, 2019, s.1). Kanada'da eyaletlerin, 20 dolar/ton (oran her yıl 10 dolar artışla, 2022'den itibaren 50 dolar/ton) karbon vergisi uygulama seçenekleri bulunmaktadır. Bu kapsamda, Nisan 2019'dan itibaren dört eyalet daha (Saskatchewan, Manitoba, Ontario ve New Brunswick) karbon vergisi uygulamaya başlamıştır (The Canadian Encyclopedia, 2019, 1; Government of Canada, 2019, s.1).

OECD genelinde, Belçika ve Fransa hariç, benzin ve dizelin vergilendirilmesindeki farklılıkları azaltma çabaları azalmıştır (OECD, 2019,

107). Şu anki teknoloji ve donanım yapısı ile benzine göre karbon içeriği daha yüksek olan ve litre başına daha yüksek düzeyde zararlı emisyonu açan dizelin, dışsallıklar açısından daha yüksek oranda vergilendirilmesi gerekmektedir. Ancak Meksika ve ABD dışında, OECD genelinde benzinden daha düşük efektif vergi oranlarına tabi tutulmaktadır (UN, 2018, 1). Bu ise çevre politikası amaçları ile uyumlu bir vergileme şekli değildir.

#### 4. MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ REFORMLARI

Motorlu araçlardan alınan periyodik vergiler ve kayıt/tescil vergileri 2018 yılında önem kazanmıştır. Reformların temel amacı, temiz yakıtla çalışan araçları teşvik etmektir. Bu dönemde sadece Arjantin ve Danimarka geleneksel araçların (benzinli ve dizel) vergilerini indirmiştir. Arjantin minimum vergi eşiği artırılmak suretiyle, araç vergisini (plaka lisansı) düşürmüştür (OECD, 2019, 108). Halen AB'nin en yüksek araç vergisi oranına sahip ülkelerinden biri olan Danimarka, değeri 106,000 DKK'ya (14,200 Euro) kadar olan araçlarda %105 olarak uygulanan vergiyi, değeri 185,000 DKK'ya (24,86 Euro) kadar olan araçlarda %85 (temel fiyat ve %25 KDV'nin toplamının %85'i) şeklinde yeniden ayarlamıştır. Lüks araçların vergisi ise değişmemiştir (Skat.dk, 2019, 1).

İsveç, hava yolu seyahatinin iklim üzerindeki etkisini azaltabilmek için, 1 Nisan 2018'den itibaren ilave bir havacılık vergisi getirmiştir. Hava yolu taşımacılığındaki karbon ayak izini minimize etmek üzere, ülkeden yapılan on yolcu kapasitesinin üstündeki bütün uçuşlarda, varış yerine bağlı olarak 61-408 SEK<sup>1</sup> (6-40 Euro) arası ek ücret (iki yaşına kadar bebekler, uçuş ekibi, beklenmeyen sebeplerle geri dönüşler, mola, transit uçuşlar hariç) alınmaktadır. Anketler halkın %53'ünün bu yeni vergiyi desteklediğini göstermektedir (The Local, 2018, 1). Bu sayede yolcu sayısını yıllık 450,000-600,000 arasında azaltması ve sera gazı emisyonundan %2 tasarruf sağlaması beklenmektedir (Bulue Swan Daily 2018, 1). Benzer şekilde, Hollanda, emisyonu azaltma çabalarının yetersiz kalması halinde 2021 yılından itibaren, iki yaşın üzerindeki yolculardan (transit hariç) varış yerine bağlı olarak 7,22-40 Euro arasında değişen bir uçuş vergisi almaya başlayacaktır. Ancak Hollanda'nın isteği, AB seviyesinde bir havacılık vergisi alınması yönündedir (Morgan, 2019, s.19).

Bazı ülkeler, alternatif yakıtlarla çalışan araçları teşvik etmeyi sürdürmektedir. İsveç düşük emisyonlu araçların sayısını artırmak için, bir

<sup>1</sup> Havacılık Vergisi Kanununa ekli 1 sayılı listede yer alan ülkelere yapılan uçuşlar için yolcu başına 2019 yılı için 61 SEK, iki sayılı listede yer alan ülkelere yapılan uçuşlarda 255 SEK ve bu listelerde yer almayan ülkelere yapılan uçuşlarda ise 408 SEK.

ödül-ceza sistemi getirmiştir. Akaryakıt vergilerinin tamamlayıcısı olan bu yeni sisteme göre, düşük emisyonlu araç alımları indirimden (ödül) yararlanırken, yüksek emisyonlu yeni araçlar ilk üç yıl daha yüksek oranda (ceza) vergilendirilecektir (Clean Thecnica, 2018, s.1). Bu kapsamda, 1 Temmuz 2018'den itibaren emisyonu 0-60/gram/km arasında olan elektrikli ve hibrit araçlara indirim (bonus) uygulanmaya başlamıştır. Maksimum indirim miktarı; sıfır emisyonlu araçlar için 5,700 Euro ile 60 gram/km emisyonlu araçlar için 1,000 Euro arasında değişmektedir. İndirim miktarının, aracın fiyatının %25'inden fazla olmamasına dikkat edilmektedir. Aracın emisyonu arttıkça, indirim miktarı doğrusal olarak azalmaktadır. Emisyon değeri 95 gram/km'nin üzerinde olan benzinli ve dizel araçların vergisi ise ilk üç yıl artırılmış olarak uygulanacak, sonrasında vergi önceki seviyesine düşürülecektir (Wappelhorst, and Uwe, 2018, s.1). İngiltere, dizel araçlardan kaynaklanan çevre kirliliğini önlemek için güncellenmiş emisyon standardı (Euro 6d sertifikası) olmayan yeni araçların vergi oranını 2018 yılından itibaren yükseltmiştir. Euro 6d standartlarını karşılayan araçlarda bu geçici vergi uygulanmayacaktır. Böylece, dizel araçların vergi dilimi yükseltmek suretiyle başlangıç maliyetleri, aynı karbon emisyonuna sahip benzinli araçlara göre 15 ve 520 sterlin arasında artırılmıştır. Artış, ilk yıl ile sınırlı olup, ertesini yıllarda dizel araçlar da benzinli emsalleri gibi 140 sterlinlik düz orana tabi tutulacaktır (Buyacar, 2019, s.1). Halen elektrikli araç piyasasında lider konumunda olan Norveç, 2025 yılına kadar satılacak bütün yeni binek araçların sıfır emisyonlu olması (halen elektrikli araçlar piyasanın %50'sine sahiptir) kararı almıştır (Ecofys, 2018, 1, s.14). Bu kapsamda artan oranlı araç alım vergisi, emisyonla daha fazla önem verecek şekilde yeniden düzenlenmiştir. Bu sayede araçların çoğunun elektrikli modelleri, ithal fiyatları çok yüksek olmasına rağmen benzinli modellerine göre daha ucuz hale getirilmiştir. Örneğin ülkede normal bir araç 22046 Euro ithal fiyatına ilave olarak; 4348 Euro karbon dioksit vergisi (113 g/km emisyon yapan araçlar için), 206 Euro NOx vergisi, 1715 Euro ağırlık vergisi, 249 Euro hurda vergisi ve 5512 Euro KDV ile birlikte, perakende olarak 34076 Euro'ya satılmaktadır. Aynı aracın elektrikli modeli ise, 33037 Euro olan yüksek ithal fiyatına rağmen, sadece 249 Euro hurda vergisi ödeyeceği için toplam perakende satış fiyatı, 33286 Euro olmaktadır. Elektrikli araçlara sağlanan vergi teşvikleri 2021 yılı sonuna kadar (KDV için 2020 yılı) uzatılmıştır (Elbil.no, 2019, s.1).



## 5. DİĞER ÇEVRE VERGİSİ REFORMLARI

Çevrenin gelişmesine büyük katkı sağlamalarına rağmen; atıklar, plastik poşetler ya da kimyasallar üzerinden alınan vergilerde yapılan reformlar oldukça sınırlı kalmıştır. Bu tür vergiler, üreticilerin ve tüketicilerin davranışlarında güçlü bir ayarlamaya neden olmakta ve çevresel dışsallıkları, marjinal sosyal maliyet fiyatlamasına yaklaştırma politikasının bir aracı olarak kullanılabilir (OECD, 2018, s.109-110). Hollanda, 2017 yılında biyo enerji bitkilerinin yanmasından doğan atıkların vergi kapsamına alınmasının ve lağım atıklarındaki istisnanın kaldırılmasının ardından, 2018 yılında çöp depolama ve yakma üzerinden alınan vergiyi<sup>2</sup> artırmıştır. Ülkede geri dönüşümü teşvik için, başka bir seçenek yoksa ancak o zaman çöp depolamaya izin verilmektedir. 1995 yılında bütün atıklar için 13 Euro/ton olarak uygulanmaya başlanan çöp depolama vergisi, 1998 yılında iki oranlı (yasak olmayan çamur gibi atıklar için 13 Euro/ton ve bir izin belgesi kapsamında depolanan yanıcı ya da geri dönüşümlü olduğu varsayılan atıklar için 107 Euro/ton) olarak uygulanmaya başlanmıştır. Bu, Avrupa'daki en yüksek oranlardan biridir. Vergi, 2012 yılında idari yönden rahatsız edici hale geldiği için kaldırılmış, ancak Nisan 2014'te, çöp yakma vergisi olarak yeniden getirilmiştir. Yıllık olarak ayarlanan verginin oranı, 2017 yılında 13,11 Euro/ton'a çıkartılmıştır (Cocoon, 2018, s.11-14). Çöp depolama vergisi, atıktan, geri dönüşüm ekonomisine geçişte yönlendirici olmuştur. Ülkede şu an atıkların sadece %2'si depolanmakta, %81'i geri dönüştürülmekte ve %17'si yakılmaktadır. Diğer yandan bir çevre vergisi olmasına rağmen, buradan elde edilen gelir atık sektöründe değil, genel amaçlar için kullanılmaktadır (Sande, 2018, 1, 14).

Güney Afrika, Nisan 2018'den itibaren plastik poşet vergisini %50 artırmıştır. Büyük yerleşim alanlarında artan çevre kirliliği ile mücadele için 2004 yılında 3 sent olarak uygulanmaya başlanan vergi, aşamalı olarak 2018 yılında %50 artırılarak 6 sentten 12 sente çıkartılmıştır. Bu sayede tüketilen plastik poşet sayısı yıllar itibariyle önemli ölçüde (2013-2017 döneminde 2,51 milyardan, 2,00 milyar poşete) düşmüştür (Businessstech, 2019, s.1). İngiltere, 5 Ekim 2015 tarihinden beridir plastik poşetlerden 5 kuruşluk bir vergi almaktadır. Bu sayede plastik poşet kullanımını 2014 -2017 döneminde yaklaşık %83 (6 milyar poşetten fazla) azaltmış, kişi başına poşet sayısı 140'dan 10'a

2 Genellikle çöp toplama alanlarında toplanan atıkların ağırlığına ya da hacmine göre alınan çöp depolama vergileri AB ülkelerinin çoğunda (Güney Kıbrıs, Almanya, Hırvatistan, Malta hariç) uygulanmaktadır. Verginin oranı; Litvanya'da 3 Euro/ton'dan Belçika'da 113,01 Euro/tona kadar değişmektedir. Atıkları, geri dönüşüm ve birleştirmeye yönelik olarak toplamanın en başarılı modeli olarak görülmektedir (Cewep, 2017, 2).

düşmüştür (Stow, 2019, s.1). Oranın, bütün perakendeciler için 10 kuruşa çıkartılması (iki kat arttırılması) düşünülmektedir. İrlanda, 2002 yılında plastik poşet tüketimini azaltmak ve çevre görünümü üzerindeki olumsuz etkisini gidermek için 0,15 Euro vergi almaya (2007'den itibaren 0,22 Euro) başlamıştır. Bu sayede toplam çöp içinde plastik poşetin payı, 2001-2015 döneminde %5'ten, %0,13'e kadar düşmüştür. Vergiden elde edilen gelir, çevre projeleri için kullanılmaktadır (Anastasio and Nix, 2016, s.1).

## 6. SONUÇ

OECD genelinde 2018 yılında gerçekleştirilen çevre ile ilgili vergi reformlarının dikkat çeken özelliklerinden hareketle yapılan başlıca tespitler şunlardır:

i) Karayolu taşımacılığının dışındaki diğer sektörlerde, vergi oranları özellikle düşük olduğu gibi yakıt türüne göre de oldukça farklılaşmaktadır. Kömür gibi yüksek seviyede zararlı emisyonu sahip bir yakıt halen oldukça düşük oranda (OECD genelinde beş ülke hariç 5 Euro/tCO<sub>2</sub>'nin altında) vergilendirilmektedir. Dolayısıyla, vergi oranları ile dışsal maliyetleri uyumlaştırmak için ülkelerin öncelikle düşük vergilendirilen sektörlerin ve yakıtların vergi oranlarında kademeli artış yapması gerekmektedir. Hindistan ve Güney Kore çevre kirliliği ile mücadele kapsamında, 2018 yılında kömürün vergisini ciddi oranda artırmıştır.

ii) Bazı ülkeler “kirleten öder prensibini” daha iyi uygulamak için önemli adımlar atmış ve 2018 yılından itibaren karbon vergisinin oranını aşamalı olarak artırmaya başlamıştır. Ayrıca Emisyon Ticareti Sisteminin (ETS) uygulaması da gittikçe yaygınlaşmaktadır. Türkiye'nin ise henüz bu yönde atılmış somut bir adım bulunmamaktadır.

iii) Akaryakıtların vergilendirilmesindeki farklılıkları azaltma çabaları azalmıştır. Karbon içeriği daha yüksek olan dizelin, dışsallıklar açısından daha yüksek oranda vergilendirilmesi gerekmektedir. Ancak tam tersine Meksika ve ABD hariç halen dizel, benzinden daha düşük oranda vergilendirilmektedir. Dolayısıyla, OECD genelinde akaryakıt vergileri, çevreye zararlı davranışların sosyal maliyetlerini karşılamaktan uzak bir görünüm sergilemektedir.

iv) Motorlu araçlardan alınan vergiler, alternatif yakıtlarla çalışan araçların alımını teşvik için kullanılmayı sürdürmektedir. İsveç, geleneksel yakıtlı araçların vergisini artırırken, elektrikli araçların vergisini düşüren bir ödül-ceza modeli getirmiştir. İngiltere düşük emisyonlu araç alımını teşvik için,

Euro-6 emisyon sertifikası olmayan yeni araçların vergi oranını ciddi anlamda yükseltmiştir. Norveç'te sağlanan çok sayıda vergi teşviki sayesinde, araçların çoğunun elektrikli modelleri, ithal fiyatları çok yüksek olmasına rağmen benzinli modellerine göre daha ucuz hale getirilmiştir. Bu sayede 2025 yılına kadar, ülkede satılan bütün yeni araçların elektrikli olması hedeflenmektedir. Türkiye'de de araç vergilerinin, çevreci amaçlar doğrultusunda yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

v) Az sayıda da olsa bazı ülkeler, artan hava yolu taşımacılığının neden olduğu zararlı emisyonu azaltmak için, havayolu seyahatlerinde mevcut vergilere ek olarak yeni bir vergi almaya başlamıştır. İsveç 2018 yılından, Hollanda ise 2021 yılından geçerli olmak üzere ulusal bir havacılık vergisi getirmiştir. AB genelinde böyle bir verginin uygulanması yönündeki çalışmalar sürmektedir. Havayolu trafiğinin her geçen gün arttığı Türkiye'nin de, iklim değişikliği ile mücadele politikası kapsamında benzer bir adım atmasında yarar vardır.

vi) Enerji ve araç vergilerinin dışında kalan diğer çevre vergilerinde yapılan reformlar arzulanan seviyede değildir. Hollanda, atıktan geri dönüşüm ekonomisine geçişte yönlendirici olan çöp depolama ve yakma vergisini sürekli artırmaktadır. Bazı ülkeler çevre kirliliği ile mücadele kapsamında plastik poşet vergisi (halen 39 ülke) uygulamaktadır. En son Türkiye, bu yönde bir adım atmış ve 1 Ocak 2019 tarihinden itibaren (RG. Tarih: 10/11/2018, RG. No: 30621) plastik poşet tüketiminden 0,25 TL ücret almaya (0,15 TL'si vergi) başlamıştır (Güzel ve Özkan, 2019, 43-57). Çevrenin gelişmesine büyük katkı sağlayan bu tür vergiler, çevresel dışsallıkları, marjinal sosyal maliyet fiyatlamasına yaklaştırma politikasının bir aracı olarak kullanılabilir. Bu nedenle atıklar, kimyasallar gibi diğer çevre vergileri alanında daha fazla reforma ihtiyaç vardır.

## KAYNAKÇA

Anastasio, M. and James, N. (2016). Plastic bag levy in Ireland, Erişim Adresi: <https://ieep.eu/uploads/articles/attachments/0817a609-f2ed-4db0-8ae0-05f1d75fbaa4/IE%20Plastic%20Bag%20Levy%20final.pdf?v=63680923242>

Bulue Swan Daily. (2018). Sweden's new 'eco-friendly' aviation tax is already beginning to effect air connectivity Erişim Adresi: <https://blueswandaily.com/swedens-new-eco-friendly-aviation-tax-is-already-beginning-to-effect-air-connectivity/>

Busnesstech. (2019). South Africa's war on plastic bags appears to be working, Erişim Adresi: <https://busnesstech.co.za/news/lifestyle/294392/south-africas-war-on-plastic-bags-appears-to-be-working/>

Buyacar. (2019). Diesel tax: new charges and surcharges for UK drivers, Erişim Adresi: <https://www.buyacar.co.uk/cars/diesel-cars/460/2019-diesel-tax-new-charges-and-surcharges-for-uk-drivers#tax>

Cewep. (2017). Landfill tax notes, Erişim Adresi: <http://www.cewep.eu/wp-content/uploads/2017/12/Landfill-taxes-and-bans-overview.pdf>

Clean Technica. (2018). New Swedish car policies expected to boost electric car market share in Sweden Erişim Adresi: <https://cleantechnica.com/2018/05/02/new-swedish-car-policies-expected-to-spike-electric-vehicle-market-share-in-sweden/>

Cocoon. (2018). Landfill management in the Netherlands Erişim Adresi: [file:///C:/Users/iibf/Downloads/landfill\\_management\\_in\\_the\\_netherlands\\_cocoon\\_20180503.pdf](file:///C:/Users/iibf/Downloads/landfill_management_in_the_netherlands_cocoon_20180503.pdf)

Darby, M. (2019). South Africa set to introduce long-awaited carbon tax in June, Erişim Adresi: <https://www.climatechangenews.com/2019/02/20/south-africa-set-introduce-long-awaited-carbon-tax-june/>

EC. (2009). The EU Emissions Trading Scheme, Erişim Adresi: [https://www.ab.gov.tr/files/ardb/evt/1\\_avrupa\\_birligi/1\\_6\\_raporlar/1\\_3\\_diger/environment/eu\\_emmissions\\_trading\\_scheme.pdf](https://www.ab.gov.tr/files/ardb/evt/1_avrupa_birligi/1_6_raporlar/1_3_diger/environment/eu_emmissions_trading_scheme.pdf)

EC. (2019). Energy prices and costs in Europe Erişim Adresi: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10102/2019/EN/SWD-2019-1-F1-EN-MAIN-PART-2.PDF>

Ecofys. (2018). Incentives for electric vehicles in Norway Erişim Adresi: <https://www.euki.de/wp-content/uploads/2018/09/fact-sheet-incentives-for-electric-vehicles-no.pdf>

EIA. (2018). Country analysis brief: South Korea Erişim Adresi: [https://www.eia.gov/beta/international/analysis\\_includes/countries\\_long/Korea\\_South/south\\_korea.pdf](https://www.eia.gov/beta/international/analysis_includes/countries_long/Korea_South/south_korea.pdf)

Elbil.no. (2019). Norwegian EV policy Erişim Adresi: <https://elbil.no/english/norwegian-ev-policy/>

EU. (2019). EU Emissions Trading System (EU ETS), Erişim Adresi: [https://ec.europa.eu/clima/policies/ets\\_en](https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_en)

EU. (2018). The EU Emissions Trading System: an introduction Erişim Adresi: <https://climatepolicyinfohub.eu/eu-emissions-trading-system-introduction>

Government of Canada. (2019). How we're putting a price of carbon pollution, Erişim Adresi: <https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/climate-change/pricing-pollution-how-it-will-work/putting-price-on-carbon-pollution.html>

Government Is. (2019). Iceland's climate action plan for 2018-2030 Erişim Adresi: <https://www.government.is/library/Files/Iceland%20new%20Climate%20Action%20Plan%20for%202018%202030.pdf>

Green Budget Europe. (2019). Aligning fiscal policy with the circular economy roadmap in Finland Erişim Adresi: [https://green-budget.eu/wp-content/uploads/Final\\_report\\_final-version-with-revised-charts\\_08-01-19.pdf](https://green-budget.eu/wp-content/uploads/Final_report_final-version-with-revised-charts_08-01-19.pdf)

Güzel, S. ve Ersan, Ö. (2019). Plastik poşet vergisi uygulaması:Türkiye için bir değerlendirme. *Vergi Dünyası*. 455, 43-57.

Harvey, H. and Hu. M. (2017). The China carbon market just launched, and it's the world's largest, here's how it can succeed Erişim Adresi: <https://www.forbes.com/sites/energyinnovation/2017/12/19/the-china-carbon-market-just-launched-and-its-the-worlds-largest-heres-how-it-can-succeed/#29c5899f7ce6>

IEA. (2018). Sweden – 2018 update, Bioenergy policies and status of implementation country reports, Erişim Adresi: [https://www.ieabioenergy.com/wp-content/uploads/2018/10/CountryReport2018\\_Sweden\\_final.pdf](https://www.ieabioenergy.com/wp-content/uploads/2018/10/CountryReport2018_Sweden_final.pdf)

IISD. (2018). The evolution of the clean energy cess on coal production in India, Erişim Adresi: <https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/stories-g20-india-en.pdf>

Nicholas, S. ve Tim, B. (2019). Briefing note: South Korea shifting further away from coal, Erişim Adresi: [http://ieefa.org/wp-content/uploads/2019/04/South-Korea-Shifting-Further-Away-from-Coal\\_April-2019.pdf](http://ieefa.org/wp-content/uploads/2019/04/South-Korea-Shifting-Further-Away-from-Coal_April-2019.pdf)

Khan, M. ve Dereje, S. (2018). Aborted Fuel Tax Initiative in France: Its Ramifications for Green Growth, Erişim Adresi: <http://www.ipsnews.net/2018/12/aborted-fuel-tax-initiative-france-ramifications-green-growth/>

Morgan, S. (2019). Netherlands ready to start taxing air travel, Erişim Adresi: <https://www.euractiv.com/section/aviation/news/netherlands-ready-to-start-taxing-air-travel/>

Ncanywa, T. Ve Nosipho, M. (2018). The impact of a fuel levy on economic growth in South Africa. *Journal of Energy in Southern Africa*. 29 (1).

Norwegian Government. (2018). Better growth, lower emissions, Erişim Adresi: <https://www.regjeringen.no/contentassets/4a98ed15ec264d0e938863448ebf7ba8/t-1562e.pdf>

OECD. (2019). Environmental taxation, Erişim Adresi: <https://www.oecd.org/env/tools-evaluation/environmentaltaxation.htm>

OECD. (2018a). Tax Policy Reforms 2018, OECD and Selected Partner Economies, Erişim Adresi: [https://www.oecd-ilibrary.org/taxation/tax-policy-reforms-2018\\_9789264304468-en](https://www.oecd-ilibrary.org/taxation/tax-policy-reforms-2018_9789264304468-en)

OECD. (2018b) Effective Carbon Rates 2018, Erişim Adresi: <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/effective-carbon-rates-2018-brochure.pdf>

OECD. (2018c). Taxing Energy Use 2018, Erişim Adresi: [https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/taxing-energy-use-2018\\_9789264289635-en#page2](https://read.oecd-ilibrary.org/taxation/taxing-energy-use-2018_9789264289635-en#page2)

OECD. (2018d). Taxing Energy Use 2018, Belgium, Erişim Adresi: <https://www.oecd.org/tax/tax-policy/taxing-energy-use-2018-belgium.pdf>

OECD. (2017). Mexico's efforts to phase out and rationalise its fossilfuel subsidies, Erişim Adresi: <https://www.oecd.org/fossil-fuels/Mexico-Peer-Review.pdf>

Parry, I., Victor, M. ve Nate, V. (2017). Reforming Energy Policy in India: Assessing the Options, IMF Working Paper, Erişim Adresi: [http://spain-india.org/files/documentos/213\\_wp17103.pdf](http://spain-india.org/files/documentos/213_wp17103.pdf)

Sande, F. van de. (2018). Landfill tax in the Netherlands, Erişim Adresi: [https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user\\_upload/tx\\_tevprojects/library/file\\_1539265806.pdf](https://www.interregeurope.eu/fileadmin/user_upload/tx_tevprojects/library/file_1539265806.pdf)

Seely, A. (2018). Taxation of road fuels, Erişim Adresi: [file:///C:/Users/iibf/Downloads/SN00824%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/iibf/Downloads/SN00824%20(2).pdf)

Skat.dk. (2019). Registration Tax, Erişim Adresi: <https://skat.dk/skat.aspx?oid=2244599>

Smith, J. S. (2018). Carbon taxation revenue rose by 50% in 2017 – or did it?, Erişim Adresi: <https://www.internationaltaxreview.com/article/b1f7mzz6kvxkxj/carbon-taxation-revenue-rose-by-50-in-2017-or-did-it>

Soman, A. Ve Neil, M., Harsimran, K. ve Christopher, B. (2019). India's energy transition: the impact of the goods and services tax on solar photovoltaic and coal power costs. *IISD*, March, 3.

Stow, N. (2019). BAG-UP When was the Plastic bag charge introduced

and has it helped the environment?, Erişim Adresi: <https://www.thesun.co.uk/news/7099722/plastic-bag-charge-introduced-increase-10p-environment/>

Swartz, J. (2016). China's national emissions trading system, implications for carbon markets and trade, Erişim Adresi: [https://www.ieta.org/resources/China/Chinas\\_National\\_ETS\\_Implications\\_for\\_Carbon\\_Markets\\_and\\_Trade ICTSD\\_March2016\\_Jeff\\_Swartz.pdf](https://www.ieta.org/resources/China/Chinas_National_ETS_Implications_for_Carbon_Markets_and_Trade ICTSD_March2016_Jeff_Swartz.pdf)

Xinhua. (2017). China launches nationwide carbon trading system, Erişim Adresi: [http://www.xinhuanet.com/english/2017-12/19/c\\_136838026.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-12/19/c_136838026.htm)

The Canadian Encyclopedia. (2019). Carbon Pricing in Canada, Erişim Adresi: [https://thecanadianencyclopedia.ca/en/article/carbon-pricing-in-canada?gclid=EA1aIQobChMIp\\_aE-Lzu5AIVGLLtCh0\\_tgQ7EAAAYASAAEgKCb\\_D\\_BwE](https://thecanadianencyclopedia.ca/en/article/carbon-pricing-in-canada?gclid=EA1aIQobChMIp_aE-Lzu5AIVGLLtCh0_tgQ7EAAAYASAAEgKCb_D_BwE)

The Guardian Weekly. (2019). Theresa May pledges to freeze fuel duty for ninth consecutive year, Erişim Adresi: <https://www.theguardian.com/politics/2018/oct/03/theresa-may-pledges-to-freeze-fuel-duty-for-ninth-consecutive-year>

The Local. (2018). Sweden introduces eco-friendly aviation tax, Erişim Adresi: <https://www.thelocal.se/20180401/sweden-introduces-eco-friendly-aviation-tax>

UN (2018). Governments must tax dirty energy-OECD Erişim Adresi: <https://unfccc.int/news/governments-must-tax-dirty-energy-oecd>

Vos, H. (2018). Environmental tax reform (ETR): some proposals and intentions in the Netherlands for 2018 and beyond Erişim Adresi: <https://greenbudget.eu/environmental-tax-reform-etr-some-proposals-and-intentions-in-the-netherlands-for-2018-and-beyond/>

Wappelhorst, S. and Uwe, T. (2018). Sweden's new bonus-malus scheme: From rocky roads to rounded fells? Erişim Adresi: <https://theicct.org/blog/staff/swedens-fee-bate-system-20181008>

World Bank Group. (2018). State and Trends of Carbon Pricing 2018, Erişim Adresi: <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/29687/9781464812927.pdf>