

**T.C.**  
**NAMIK KEMAL ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**MALİYE ANABİLİM DALI**  
**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ÇEVRE KİRLİLİĞİ VE MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ'NİN ÇEVRE  
KİRLİLİĞİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ**

**Nurtaç İRAZ**

**MALİYE ANABİLİM DALI**

**DANIŞMAN: YRD. DOÇ. DR. VELİ SIRIM**

**TEKİRDAĞ-2018**

**Her hakkı saklıdır.**

## ÖZET

Teknolojinin gelişmesi ve sanayi devrimi ile birlikte çevre sorunlarının hızlı artışı günümüzde büyük sorunlara yol açmaktadır. Üstelik bu sorunların bölgesel nitelikten çıkarak uluslararası bir boyuta gelmesi, bu sorunlara uluslararası arenada çözüm üretilmesi gerektiğini göstermektedir. Dünyanın küresel tek bir devlet halini almasının olumsuz sonuçlarından birinin de çevre sorunları olduğunu söylemek mümkündür.

Gün geçtikçe hızla artan bu sorunları, ülkeler uluslararası alanda yapılan çeşitli anlaşma, zirve ve protokollerle durdurmaya çalışmaktadır. Uluslararası mutabakatın olmadığı durumlarda ise ülkeler bu sorunları vergi, harç ve benzeri mali enstrümanlarla önlemeye çalışmaktadır.

Çevre sorunlarının boyutlarını ve ortaya çıkan sorunların çözümlerini araştırmaya çalışılan bu çalışmada, çevre sorunlarına ilişkin kavramsal çerçeve sunularak bu sorunların sebepleri ve ortaya çıkış süreci tartışılmış ve ülkemizdeki çevre sorunlarına, çevre kirliliğini önlemeye yönelik politika ve araçlara, Türkiye'deki ve Avrupa Birliği'ndeki çevre vergileri uygulamaları araştırılmıştır. Çalışmada ayrıca motorlu taşıtlar vergisinin çevre kirliliğinin önlenmesindeki rolü araştırılmaya çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Çevre, Çevre Kirliliği, Motorlu Taşıtlar, Motorlu Taşıtlar Vergisi.

## **ABSTRACT**

With the development of technology and the industrial revolution, the rapid increase of environmental problems leads to big problems today. Moreover, the emergence of these problems from the regional qualities to an international dimension suggests that solutions to these problems should be made in the international arena. It is possible to say that one of the negative consequences of the world becoming a single global state is environmental problems.

The countries are trying to stop these problems with various agreements, summits, and protocols, which are increasing day by day. On the other hand, weaknesses in some countries are supported by taxes, duties and similar financial instruments.

In this study; That the environmental problems, the reasons, the way happened, the types, also in Turkey, environmental issues, policies and tools for the prevention of environmental pollutions are investigated. The applications of environmental taxes in Turkey and the European Union have also been investigated. Finally, the impact of the Motor Vehicle Tax on environmental pollution is mentioned.

**Key Words:** Environment, Environmental Pollution, Motor Vehicle, Motor Vehicle Taxes.

## TEŞEKKÜR

Yüksek lisans eğitimim boyunca ve tez hazırlama sürecinde bana yardımcı olan danışman hocam Yrd. Doç. Dr. Veli SIRIM' a, tezimi hazırlamamda bana yol gösteren değerli hocam Doç. Dr. Coşkun KARACA' ya, kaynak bulmamda bana her zaman yardımcı olan, gerektiğinde kendi kitaplarını esirgemeyen değerli hocam Yrd. Doç. Dr. Hayriye IŞIK' a, başka şehirlerde olmalarına rağmen manevi desteklerini esirgemeyen değerli hocalarım Prof. Dr. M. Sadık ÖNCÜL ve Prof. Dr. Adnan ÇELİK' e ve bana destek ve yardımcı olan değerli hocalarıma ve çalışmamı hazırlarken her zaman desteklerini gördüğüm ve hep yanımda olan değerli aileme teşekkürü borç bilirim.

Bana her zaman destek olan ve her anımda yanımda olan anneme ve babama...

## İÇİNDEKİLER

ÖZET .....	I
ABSTRACT.....	II
TEŞEKKÜR.....	III
TABLOLAR LİSTESİ.....	VII
ŞEKİLLER TABLOSU .....	VIII
KISALTMALAR LİSTESİ .....	IX
GİRİŞ.....	1
I. ÇEVRE, ÇEVRE SORUNLARI, ÇÖZÜM ARAYIŞLARI ve TÜRKİYE’DEKİ DURUMUN ANALİZİ.....	3
A. Çevre ve Çevre Kirliliği.....	3
1. Çevrenin Tanımı .....	3
2. Çevre Kirliliğinin Tanımı, Ortaya Çıkışı ve Türleri .....	4
B. Çevre Sorunlarının Nedenleri .....	11
1. Nüfus Artışı.....	11
2. Kentleşme .....	11
3. Sanayileşme .....	12
4. Enerji Tüketimi .....	13
C. Çevre Kirliliğini Önlemeye Yönelik Politikalar, Kullanılan Araçlar ve Türkiye’deki Güncel Durum.....	17
1. Anayasa.....	17
2. Çevre Kanunu .....	18
3. Kalkınma Planları .....	20
4. Çevre Koruma Fonları .....	27
5. Kurumsal ve Uluslararası Çalışmalar .....	27
6. Çevre Politikalarının İlkeleri.....	38
7. Politika Araçları .....	43
II. TÜRKİYE’DE ve AVRUPA BİRLİĞİ’NDE YEŞİL VERGİ UYGULAMALARI .....	47
A. Avrupa Birliği’nde Yeşil Vergi Uygulamaları.....	47
1. Çevre Eylem Planları (1973-2020) .....	47
2. Avrupa Tek Senedi.....	52
3. Maastricht Anlaşması.....	53
4. Amsterdam Anlaşması .....	54

5. Avrupa Birliği'nde Uygulanan Çevre Vergileri.....	54
B. Türkiye'de Uygulanan Yeşil Vergiler.....	58
1. Çevre İle İlgili Doğrudan Düzenleme: Çevre Temizlik Vergisi .....	62
2. Çevre İle İlgili Dolaylı Düzenlemeler: Özel Tüketim Vergisi .....	67
3. Diğer Vergi ve Gelirler .....	70
III. MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ'NİN ÇEVRE KİRLİLİĞİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ.....	74
A. Motorlu Taşıtlara Uygulanan ÖTV ve KDV .....	74
B. Türkiye'de Motorlu Taşıtlar Vergisi'nde Günümüze Kadar Olan Süreçte Yapılan Değişiklikler.....	76
C. Motorlu Taşıtlar Vergisi'nde ki Sorunlar.....	77
D. Bazı Avrupa Birliği Ülkeleri'nde Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulamaları.....	79
E. Türkiye'de Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Çevre.....	82
SONUÇ.....	88
KAYNAKÇA.....	91
EKLER.....	98

## TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1: Geçmişten Günümüze Yaşanmış Büyük Felaketler .....	10
Tablo 2: Seragazi emisyonları milyon ton (CO <sub>2</sub> eşdeğeri), 1990 – 2015 .....	14
Tablo 3:Nüfus Sayım Sonuçları.....	14
Tablo 4: Nüfus Artış Hızı (Yüzdesel) .....	16
Tablo 5: Dünya Çevre Kirliliği (CO <sub>2</sub> ) (1990-2013).....	16
Tablo 6: BMİDÇS, Ek-I ve Ek-II Ülke Listeleri .....	32
Tablo 7: Ekonomik ve Mali Araçlar ile Hukuki Araçları Gösterir Liste .....	44
Tablo 8: Piyasa Araçları ve Kamusal Araçları Gösterir Liste.....	45
Tablo 9: Çevre Vergileri Türleri .....	55
Tablo 10: Avrupa Birliği Çevre Vergileri.....	56
Tablo 11: Bina Dereceleri ve Yıllık Vergi Tutarları (TL) .....	65
Tablo 12: Büyükşehir Belediyeleri Bina Dereceleri ve Yıllık Vergi Tutarları (TL).....	66
Tablo 13: Bina Dereceleri ve Yıllık Vergi Tutarları (TL) .....	66
Tablo 14: Çevre Harçları .....	70
Tablo 15: Özel Tüketim Vergisi .....	75
Tablo 16: 2004-2016 Yılları Yakıt Türlerine Göre Araç Sayısı .....	79
Tablo 17: Motor Hacmine Göre Otomobil Pazarı (2017 Kasım) .....	85
Tablo 18: Emisyon Değerine Göre Otomobil Pazarı .....	86
Tablo 19: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gerçekleştirilen çevre denetimi sayılarının yıllara göre dağılımı (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016) .....	98
Tablo 20: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Çevre Kanunu uyarınca yıllara göre uygulanan toplam ceza miktarları (TL), (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016).....	98
Tablo 21: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Çevre Kanunu uyarınca faaliyeti durdurma kararı sayısının yıllara göre dağılımı (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016) .....	98
Tablo 22: 197 Sayılı Kanun’a Ek ve Değişiklik Getiren Mevzuatın Yürürlüğe Giriş Tarihini Gösterir Liste .....	99



## ŞEKİLLER TABLOSU

Şekil 1: Çevre Kirliliği Oluşumu .....	6
Şekil 2: Toprağı Kirleten Kimyasalların Sınıflandırılması .....	9
Şekil 3: 2017 Yılı Bütçe Vergi Gelirlerinin Dağılımı .....	61
Şekil 4: Türkiye’de Çevre Vergilerinin GSYH İçindeki Payı .....	63
Şekil 5: Türkiye’de Çevre Vergilerinin Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı (%) .....	64

## KISALTMALAR LİSTESİ

<b>AB</b>	: Avrupa Birliği
<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>BKK</b>	: Bakanlar Kurulu Kararı
<b>ÇTV</b>	: Çevre Temizlik Vergisi
<b>ECOTAX</b>	: (Ecological Taxes) Ekolojik Vergiler
<b>KDV</b>	: Katma Değer Vergisi
<b>KHK</b>	: Kanun Hükmünde Kararname
<b>MTKV</b>	: Motorlu Kara Taşıtları Vergisi
<b>MTV</b>	: Motorlu Taşıtlar Vergisi
<b>MTVK</b>	: Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu
<b>OECD</b>	: (Organisation for Economic Co-operation and Development) Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü
<b>ÖTV</b>	: Özel Tüketim Vergisi
<b>YY</b>	: Yüzyıl

## GİRİŞ

Çevre; Türk Dil Kurumu tarafından bir şeyin yakını, dolayı, etraf, periferi olarak tanımlanmaktadır. İnsanoğlu geçmişten günümüze yerleşim kurduğu bölgelerde kendisi için yapay çevre oluşturmuştur ve bu oluşum insan ile doğa arasındaki dengeyi gün geçtikçe bozmaktadır. Bunun yanı sıra teknolojinin gelişmesi de büyük çevre sorunlarına sebep olmuştur. Zamanla önü alınamaz ve geri dönülmez sorunlar baş göstermiştir. Kirliliği önleme amacıyla birçok politika ve politika araçları geliştirilmiştir. Ayrıca artan çevre kirliliğini durdurmak ve oluşan kirliliği önlemek amacıyla devletler tarafından birtakım önlemler alınmaktadır. Bu önlemlerin başında çevre vergileri gelmektedir. Çevre vergilerinin kirliliği önlemenin yanı sıra gelir elde etme özelliği de bulunmaktadır. Bunlar arasında çevreyi doğrudan ve dolaylı olarak ilgilendiren vergiler bulunmaktadır. Çevreyi doğrudan ilgilendiren vergi olarak Çevre Temizlik Vergisi’nden söz edilebilirken, çevreyi dolaylı olarak ilgilendiren vergiler olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi’nden söz edilebilir. Çevreyi doğrudan sonuçlar itibariyle dolaylı olarak ilgilendiren Motorlu Taşıtlar Vergisi, Türkiye’de 1957 yılında “Hususi Otomobil Vergisi” adıyla literatürde yer edinmiş ve zamanla birçok değişiklik geçirmiştir. 1963 yılında “Motorlu Kara Taşıtları Vergisi” adını almış, daha sonra 1980 yılında yapılan düzenleme ile verginin kapsamına motorlu deniz ve hava taşıtlarının da eklenmesiyle “Motorlu Taşıtlar Vergisi” adını almıştır. Fakat 2009 yılında deniz ve hava taşıtları vergi kapsamından çıkarılmıştır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi’nde esas alınan ölçü I no’lu tarifede, aracın yaşı ve motor silindir hacmi; II no’lu tarifede ise, motor silindir hacmi, yaş ve koltuk sayısıdır. 2018 yılı itibariyle taşıt değeri de vergi matrahının tespitinde esas alınacaktır.

Avrupa Birliği’nde çevre (yeşil, ekolojik) vergileri olarak da literatürde yer alan vergiler bulunmaktadır. Bu vergilerde amaç, CO<sub>2</sub> emisyon miktarını azaltarak çevreyi korumaktır. Ülkemizde de çevre vergileri adı altında Çevre Temizlik Vergisi bir diğer adıyla Çöp Vergisi bulunmaktadır. Fakat bu verginin asıl amacı, yerel yönetimler için gelir elde etmektir. Bu yüzden bu verginin çevreyi yeterli şekilde koruduğunu söylemek zordur.

Sanayi Devrimi ile dünyada baş gösteren çevre kirliliği esas itibariyle hava, su ve toprak olmak üzere üç grupta incelenmektedir. Teknolojinin ve sanayinin gelişmesiyle bu kirlilik günden güne artarak insan sağlığına ciddi zararlar vermektedir. Dünyanın asıl itibariyle tek bir kara parçası olması sebebiyle kirlilik uluslararası bir boyuta ulaşmaktadır. Bundan dolayı ülkeler arasında birtakım uluslararası çalışmalar yapılmaktadır. Bu çalışmalar çevre kirliliğini az da olsa yavaşlatmaya yaramaktadır. Türkiye uluslararası anlaşmaların birçoğuna taraf olmuştur. Bununla beraber çevre kirliliği konusunda ulusal çalışmalar da bulunmaktadır. Çevreyi korumaya yönelik yapılan çalışmalar konusunda Türkiye'ye bakıldığında ilk gönüllü kuruluş olarak nüfus konusunda çalışmalarla başlayan Türkiye Aile Planlaması Derneği'dir. Bu kuruluşu Türkiye Erozyonla Mücadele, Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı (TEMA), Çevre Koruma ve Ambalaj Atıkları Değerlendirme Vakfı (ÇEVKO), Çevre Koruma ve Araştırma Vakfı (ÇEV-KOR), Türkiye Çevre Koruma Vakfı (TÜÇEV), Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV) gibi kuruluşlar izlemiştir. Ülkemizde çevre ile ilgili 100'ün üzerinde kuruluş bulunmaktadır.

Bu çalışmada çevre ile ilgili konular araştırılıp, gelecek nesillere temiz ve sağlıklı bir çevre bırakılması konusunda birtakım önlemler incelenmiştir.

Çalışma 3 temel bölümden oluşmuş, bu bölümler sırasıyla; çevre, çevre sorunları, çözüm arayışları ve Türkiye'deki durumun analizi, Türkiye'de ve Avrupa Birliği'nde yeşil vergi uygulamaları ve son olarak da motorlu taşıtlar vergisinin çevre kirliliği üzerindeki etkisi incelenmiştir. Çalışmada özellikle vurgulanmak istenen konu, ülkemizde uygulanan motorlu taşıtlar vergisinin çevre üzerinde ne denli etkili olduğunu göstermektir. Böylece uygulanacak olan doğru vergi sistemleriyle çevrenin korunacağı sonucuna varılmıştır.

## **I. ÇEVRE, ÇEVRE SORUNLARI, ÇÖZÜM ARAYIŞLARI ve TÜRKİYE'DEKİ DURUMUN ANALİZİ**

### **A. Çevre ve Çevre Kirliliği**

Türk Dil Kurumu'nun yaptığı tanıma göre çevre; bir şeyin yakını, dolayı, civar, yöre, etraf olarak tanımlanmakta, çevre kirliliği ise çeşitli sebeplerle çevrede oluşan istenmeyen durumlar olarak anlatılmaktadır. Bu tanımlara aşağıdaki başlıklarda genişçe yer verilecektir.

#### **1. Çevrenin Tanımı**

Dünya nüfusunun gün geçtikçe artmasıyla beraber çevre sorunları da artış göstermektedir. Bu sorunların belki de en önemlisi çevre kirliliğidir. Çevre kavramı birçok anlamı ifade etmektedir. “Çevre; hayatın gelişmesinde tesir eden doğal, sosyal ve kültürel dış şartların bütünüdür.” Çevre Kanunu'nda ise çevre; “Canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı olarak etkileşim içinde buldukları biyolojik, fiziksel, sosyal, ekonomik ve kültürel ortam” şeklinde tanımlanmaktadır.

Avrupa Komisyonu, Avrupa Konseyi'ne çevre koruma programı hakkında 24 Mart 1972 tarihinde sunduğu bildiriye çevre, “Yaşam çerçevesini, ortamı, insanlığın yaşam şartlarını ve toplumu kendi karmaşık karşılıklı etkileşimleri çerçevesinde şekillendiren unsurların bütünü olup doğal, sosyal ve kültürel çevreyi kapsar” şeklinde tanımlanmıştır (Budak, 2000:29).

Yapılan tanımlardan hareketle çevre, organizmaların diğer organik ve inorganik unsurlarla etkileşim halinde kalarak canlılıklarını sürdürdükleri her türlü ortamdır denilebilir. İşte tüm bu kavramlarda yer alan karşılıklı etkileşimin bozulması sonucu çevrenin dengesi bozulur ve bu dengenin bozulmasının sonucunda çevre sorunları ortaya çıkmaktadır. Sonuç olarak insanların yapay çevre oluştururken doğal çevreye yaptıkları müdahaleler sonucunda ortaya çıkan ve çevrenin fiziksel unsurları olan hava, su, toprak, yer altı kaynakları gibi unsurların tahrip edilmesi sonucu çevre sorunları doğmaktadır.

## 2. Çevre Kirliliğinin Tanımı, Ortaya Çıkışı ve Türleri

Çevre kirliliği, 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 2. maddesinin c bendinde şöyle tanımlanmaktadır: “İnsanların her türlü faaliyetleri sonucu, havada, suda ve toprakta meydana gelen olumsuz gelişmelerle ekolojik dengenin bozulması ve aynı faaliyetler sonucu ortaya çıkan koku, gürültü ve atıkların çevrede meydana getirdiği arzu edilmeyen sonuçlardır.”

Çevre kirliliği sorunu sanayileşmenin artmasıyla birlikte dünya ekonomisinin gelişmesine paralel olarak tahribatın artmasıyla son zamanlarda karşılaşılan en önemli sorun haline gelmiştir. Bütün canlıların yaşamlarını sürdürebilmesi için gerekli olan hava, toprak ve suda meydana gelen kirlilik canlı yaşamını ciddi şekilde tehdit etmektedir. Normal seviyenin üzerinde seyreden hava kirliliği, hastalıklara ve hatta ölümlere neden olmakta, su kirliliği balıkların ve diğer su canlılarının ölmesine neden olmakta ve toprak kirliliği de ekilebilir tarım alanlarını yok etmektedir.

Çevre bilimcilere göre genelde iki tür kirlenme vardır. Birinci tip kirlenme; biyolojik olarak ya da kendi kendine zararsız hale dönüşebilen maddelerin oluşturduğu kirliliktir. Hayvanların besin artıkları, dışkıları, ölüleri, bitki kalıntıları gibi maddeler birinci tip kirlenmeye neden olmaktadır. Kolayca ve kısa zamanda yok olan maddelerin meydana getirdiği bu kirliliğe “geçici kirlilik” adı verilmektedir.

İkinci tip kirlenme ise biyolojik olarak veya kendi kendine yok olmayan ya da çok uzun yıllarda yok olan maddelerin oluşturduğu kirliliktir. Plastik, deterjan, tarım ilaçları, böcek öldürücüler (DDT gibi), radyasyon vb. maddeler ikinci tip kirlenmeye neden olmaktadır. Kalıcı kirlenme de denilen ikinci tip kirlenmeye neden olan maddeler bitki ve hayvanların vücutlarına katılmakta sonra besin zincirinin son halkasını oluşturan insana geçerek insan yaşamını tehlikeye sokmaktadır (Jamali,2007:23).

Çevre kirliliği olgusu içinde insan sağlığı açısından önemli sonuçları olan gürültü kirliliği, elektromanyetik kirlenme, radyasyon kirliliği gibi kirlilik türlerinin olduğunu da ifade etmek gerekir. Hatta haberleşmeyi sağlayan uyduların yörünge konusundaki sınırlı kapasiteden en etkin şekilde yararlanmak için belirli bir alanda toplanmaları ve

silahların uzayda yörengelendirilmesi, test edilmesi “uzay kirliliği” kavramının doğmasına sebep olmuştur.

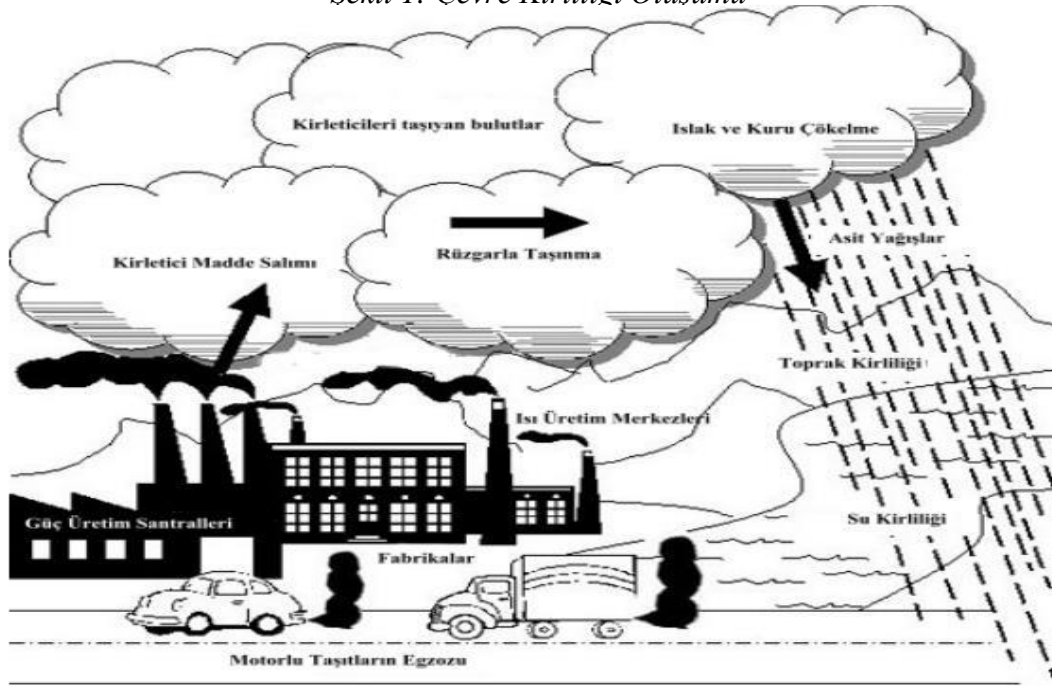
Çevre kirliliğine depremler, yanardağ faaliyetleri, yer kabuğu hareketleri gibi doğal olaylar da sebep olmaklar beraber asli kirleticinin insan olduğu mutlaktr. Çevre kirliliği konuyla ilgili kaynaklar içerisinde temel olarak üç ana grupta incelenir. Bunlar; hava, su ve toprak kirliliğidir.

- **Hava Kirliliği:** Hava kirliliği genel olarak atmosferde katı, sıvı ve gaz şeklindeki yabancı maddelerin, canlı sağlığına ve yeryüzünün ekolojik dengesine zarar verecek süre de bulunması olarak tanımlanabilir.

Hava kirletici kimyasallar beş grup halinde sınıflandırılabilir. Bunlar karbonoksitler ( $CO_x$ ), kükürtoksitler ( $SO_x$ ), azotoksitler ( $NO_x$ ), hidrokarbonlar ve parçacıklardır. Kurşun en az bu gazlar kadar tehlikeli olup, kurşunlu yakıtların tüketilmesi ile ortaya çıkmaktadır.

Hava kirliliğinde, kirlilik bölgesel düzeyde kalmamaktadır. Yüksek bacalar, bu gazları sülfat ve azot partiküllerine dönüştürerek rüzgârın da etkisiyle atmosferin yüksek katmanlarına vermektedir. Birikim genellikle kaynağın yakınlarında gerçekleşmekle beraber, çeşitli hava koşulları ile 1000 km uzağa kadar taşınabilmektedir. Bu olaya “sınır ötesi çevre kirliliği” adı verilmektedir.

*Sekil 1: Çevre Kirliliği Oluşumu*



**Kaynak:** Kırımhan, 2006.

Yukarıdaki şekilde de görüldüğü üzere motorlu taşıtların egzozlarının, fabrika bacalarının, ısı üretim merkezlerinin, güç üretim merkezlerinin, sebep olduğu hava kirlenitçilerinin rüzgarın etkisiyle bulutlarla taşınması ve çökelmeyle beraber asit yağmuru olarak yeryüzüne tekrar inmesiyle, toprak kirliliğine ve su kirliliğine sebep olmaktadır.

Hava kirlenitçileri olarak sayabileceğimiz bileşiklerden birkaçı şunlardır: Hidrojensülfür ( $H_2S$ ), Azotmonoksit ( $NO$ ), Karbonmonoksit ( $CO$ ), Azotdioksit ( $NO_2$ ), Karbondioksit ( $CO_2$ ), Partiküller, Kükürtdioksit ( $SO_3$ ), Sülfirik asit ( $H_2SO_4$ ), Ozon ( $O_3$ ), Kurşun, Aldehit ve ketonlar, peroksil nitratlardır.

- **Su Kirliliği:** Su, iki hidrojen ve bir oksijen atomunun bir araya gelerek oluşturduğu kokusuz, tatsız ve renksiz bir sıvıdır. Aynı zamanda bu sıvı insan yaşamı için son derece önemlidir. Suyun önemi canlı hayatına kattığı kolaylıklardan gelmektedir. Şöyle ki; canlılar besinde, temizlikte, sanayide, tarımda ve bunun gibi birçok alanda suyu kullanır.



Ayrıca Dünya genelinde bulunan suyun büyük bir kısmı sulama amaçlı kullanılmaktadır. Suyun yaklaşık %70'i sulamada, %22'si endüstri de ve %9'u diğer amaçlarla kullanılmaktadır.

Su dünyanın hidrosfer katmanını oluşturan deniz, nehir, okyanus, göl ve akarsulardan oluşmaktadır. Okyanus ve denizlerdeki su, toplam su miktarının %94'üne geriye kalan %6'luk kısmın da %4'ü yer altı sularına, %1.4'ü de buzullara tekabül etmektedir. Bütün bunlara rağmen canlıların ihtiyacını karşılayacak tatlı su %0.36'dır. Bu %0.36'luk kısımda insanlar tarafından çeşitli şekillerde kirletilmektedir.

Su kirliliği ekolojik dengenin olumsuz yönde etkilenmesine yol açan faktörlerden biridir. Su kirliliğini diğer kirlilik türlerinden ayrılması, sadece atık maddelerin doğal ortama karışması değildir. Örneğin; bir göle boşaltılan sıcak atık su o göldeki ısıya duyarlı bazı canlı türlerini ve organizmaları öldürmektedir. Gölde yaşayan ve bu canlılarla beslenen diğer canlılar besin bulamamakta ve bu zincir bu şekilde devam etmektedir.

Su kirliliğini oluşturan etmenlerin başında lağım sularıyla sanayi atık suları gelmektedir. Petrol atıkları, nükleer atıklar, katı sanayi ve ev atıkları da önemli kirleticilerdir. Bunlar deniz kenarındaki bitki ve alg gibi kaynakları yok etmektedir. Bu sebeptendir ki deniz kirliliğini oluşturan en önemli etken yerleşim yerlerinin deniz kenarlarında bulunmasıdır.

Deniz kirliliğine neden olan birçok faktör bulunmaktadır. Petrol arama kulelerinde gerçekleşen patlamalar, tanker kazaları da deniz kirliliğine sebep olan faktörlerdendir.

Tarım da, su kirliliğinin başlıca kaynakları arasında sayılabilir. Tarımsal uygulamalar esnasında kullanılan tarım ilaçlarının suya karışması organizmaları ve insanları olumsuz yönde etkiler. Tarımda kullanılan gübrelerin de suları besin bakımından zengin hale getirip organizmaların sayıca artmasını sağlayarak diğer canlıların yaşamlarını yok etmesine sebep olmaktadır. Erozyonda su kirliliğine sebep olan etkenlerden biridir.

Su kirliliğine sebep olan diğer faktörler arasına bitki çürümeleri, hayvansal atıklar, ulaşım sebebiyle kirlenmeler, kum çıkarılarak dip canlı yaşamının bozulması, askeri denemeler, yanlış avlanma da eklenebilir.

- **Toprak Kirliliği:** Toprak; canlıların yaşamları için su ve hava kadar önemli olan bir diğer unsurdur. Ayrıca hava ve suyun kirlenmesi sonucunda, kirleticiler için bir depolama yeridir.

Dünya'nın 1/3'ünün kara olmasına rağmen üretim yapılabilir toprak oranı 1/10'dur. Bunun sebebi olarak; nüfus artışı, plansız kentleşme, tarım ilaçlarının dikkatsiz kullanılması ve tarım arazilerine fabrikalar kurulması gösterilebilir.

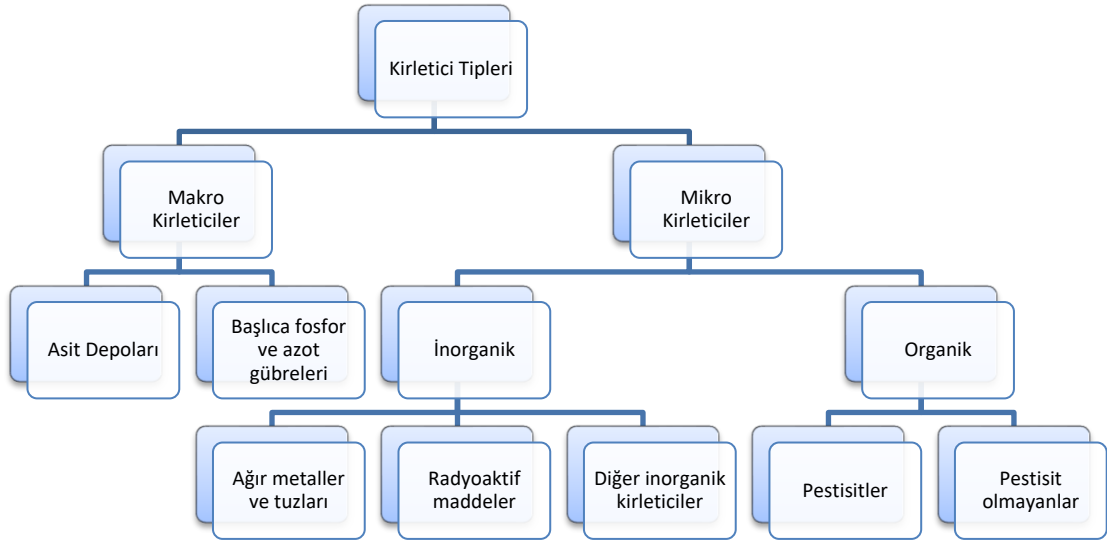
Toprak kirliliğine neden olan etmenler arasında ev iş yeri, hastane ve sanayi atıkları, radyoaktif atıklar, hava kirliliği sonucu oluşan asit yağmurları, gereksiz yere ve aşırı miktarda yapay gübre ve tarım ilacı vb. kullanımı, tarımda gereksiz ya da aşırı hormon kullanımı ve suların kirlenmesidir. Su kirliliği toprak kirliliğine neden olurken, toprak kirliliği de su kirliliğine neden olmaktadır.

Toprağın kirlenmesine sebep olabilecek başlıca kaynaklar arasında;

- Yeraltı depolama tanklarının sızıntısı,
- Pestisit uygulamaları,
- Kirli suların yeraltı tabakalarına sızması,
- Petrol ve diğer akaryakıt sızmaları,
- Düzenli depolama tesislerinden sızan sular,
- Sanayi atıklarının doğrudan toprağa atılması sayılabilir.

Toprağı kirleten kimyasal kirleticiler aşağıdaki gibi sınıflandırılabilir:

Şekil 2: Toprağı Kirleten Kimyasalların Sınıflandırılması



**Kaynak:** Türkoğlu, 2006.

1950’li yıllarda “Yeşil Devrim” olarak adlandırılan tarımsal kimyasalların ve gübrelerin kullanımı ile artan üretim, çok geçmeden toprak erozyonu ve verim azalmasına yol açmıştır. Toprak kirliliğinin çevre sağlığı açısından en önemli etkisi; topraktaki kirlenicilerin bitkilere geçmesi ve bitkiden direkt insana veya bitkileri tüketerek beslenen hayvanlara ve oradan da dolaylı olarak insan bünyesine geçmesidir.

Bunlara ek olarak son yıllarda sanayileşme ve kentleşmenin artmasıyla beraber gürültü kirliliği de meydana gelmektedir. Çevre kirliliği türleri arasında gürültü kirliliği de bir kirlilik çeşidi olarak kabul görmektedir.

- **Gürültü Kirliliği:** Gürültü, istenmeyen ve rahatsız edici sesler topluluğu olarak tanımlanabilir. Bu niteliği ile gürültü, insanların işitme sağlığını ve algılamasını olumsuz yönde etkileyen, fizyolojik ve psikolojik dengeleri bozabilen, iş performansını azaltan, çevrenin hoşluğunu ve sakinliğini yok ederek niteliğini değiştiren önemli bir çevre kirliliği türüdür.

18. ve 19. yüzyıllarda başlayan Sanayi Devrimi ile birlikte çevre sorunları da oluşmaya başlamıştır. Birçok imkânı insanlığın hizmetine sunan, teknolojinin artmasıyla beraber bu sorunlar günümüzde de hızla artmaktadır.

İnsanoğlu refah düzeyini yükseltmek için gelişen teknolojiyi de kullanarak her geçen gün doğayı biraz daha tahrip etmektedir. Bu tahribat doğanın kendini temizleyememesi ile birikip çevre sorunlarına sebep olmaktadır.

*Tablo 1: Geçmişten Günümüze Yaşanmış Büyük Felaketler*

Yıl	Ülke	Vaka/Kaza	Nedenleri	Ölüm Vakaları
1930	Belçika	Meuse Valley Vakası	SO <sub>2</sub> , Fluorides, H <sub>2</sub> SO <sub>4</sub>	60+
1940	Japonya	1. Minamata Kazası	Kurşun	79
1948	ABD	Donora Vakası	SO <sub>2</sub> , Partiküller	20
1950	Meksika	Pozo Rica Kazası	Hidrojen Sülfid	22
1952	İngiltere	Londra Vakası	SO <sub>2</sub> , Partiküller, H <sub>2</sub> SO <sub>4</sub>	4000+
1964	Japonya	2. Minamata Kazası	Kurşun	14
1984	Hindistan	Bhopal Kazası	Metil İsoşyanat	18000
1986	Eski SSCB	Chernobyl Kazası	Radyasyon	31+
2001	Fransa	AZF Kazası	Kimyasal	30

**Kaynak:** İnsanveevren, 2017.

Tabloda da görüldüğü üzere 20. yy. başlarından itibaren önemli çevre problemleri yaşanmıştır. Tablodaki çevre problemleri genellikle hava kirliliğine sebep olurken, Japonya'daki Minamata kazaları su kirliliğine sebep olmuştur.

Verilen tablodaki çevre problemlerinin en önemlisi Çernobil'dir. Çünkü bu felaket etkilediği alan ve etkilerinin hala devam etmesi açısından önemli bir felaket olmuştur. Bu nükleer kaza eski SSCB ve Avrupa ülkelerinin büyük bir kısmını etkilemiştir. Bu kaza ölümle sonuçlanan kanser hastalarına ve ekilebilir arazide oluşturduğu hasarla tarım üzerinde de olumsuz sonuçlar sebep olmuştur. Kaza ile ilgili Beyaz Rusya topraklarının %20'si ve ormanlık arazilerin %15'i radyoaktif kirlenmeden dolayı yüzyılı aşkın süredir kullanılmamaktadır.

## **B. Çevre Sorunlarının Nedenleri**

Çevre sorunları, çevrenin kendi kendinin temizleme gücünün aşıldığı bir durumdur. Bu durum çoğunlukla insan-çevre etkileşiminin bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. İnsanlık tarihine çevre açısından bakıldığında üç önemli evre ayırt edilebilir. İlk evre, insanın çevreyi tanımaya çalıştığı ve doğal süreçlerden korktuğu, hatta bu süreçlere taptığı dönemdir. İkinci evre ise insanın çevreyi beklentileri doğrultusunda değiştirmeye çalıştığı, yani bir yönüyle kirletmeye başladığı evredir. Bu evre ateşin keşfi ile başlar ve 19. yy. sonuna kadar devam eder. Üçüncü evre ise 20. yy. başından beri gelen çevrenin tahrip edildiği ya da yozlaştığı evredir (Yılmaz, 2001). Aynı zamanda 20. yy'da baş gösteren nüfus artışı, sanayileşme, kentleşme, turizm gibi olgular da çevrenin hızla kirlenmesine yol açan etkenler arasında gösterilebilir. Bu kısımda çevre sorunlarının nedenleri 4 başlık altında incelenecektir.

### **1. Nüfus Artışı**

Çevre sorunlarının nedenleri düşünüldüğünde akla ilk gelen unsur insandır. Çünkü insan sayısının artmasıyla kaynaklar hızla tüketilmekte ve çevre hızlı bir şekilde tahribata uğramaktadır.

Dünya nüfusu 16. yy'da 500-600 milyon olarak tahmin edilirken, 20. yy'ın başlarında 1,7 milyara, 20. yy'ın sonlarına doğru ise 4,8 milyara ulaşmıştır. 2000 yılında dünya nüfusu 6,1 milyara ulaşmıştır. Bu nüfus her geçen gün hızla artmakta ve yaşanabilir çevre yok olmaya başlamaktadır.

### **2. Kentleşme**

Şehri, sınırları içinde yaşayan nüfusun geçim kaynaklarını tarım ve hayvancılık dışı uğraşların oluşturduğu, toplumsal ilişkiler, kültürel alanlar, nüfus yoğunluğu gibi birçok yönden kırsal alanlardan farklı olan yerler şeklinde tanımlamak mümkündür. Şehirli ise, kentte yaşayan ve kentin kendine özgü kültürünü benimsemiş olan, kırsal yaşam biçimlerinden farklı bir yaşam biçimi sürdüren, geçimini tarım ve hayvancılık dışı faaliyetlerden kazanan kişidir (Erten, 1999).

Çevre kirliliğinin yoğunluk kazandığı bölgeler, kirlenme sorununa neden olan etmenlerin bulunduğu bölgelerdir. Bu bölgelerde çarpık kentleşmenin sonucu olarak hava ve su kirlenmesi görülür, trafik tıkanıklıkları ortaya çıkar, doğal ve tarihi değerler

zarar görür. Bu bölgelerin başında, kentleşmenin yoğunlaştığı anakent alanları yani metropoller gelmektedir. Örneğin, kent içindeki sabit ve hareketli kaynakların yarattığı kirliliğin ilk ve en çarpıcı örneği 1952 kışında Londra’da gözlenen hava kirliliği olmuştur. Kirli havanın sis ile karışması sonucunda, kent üzerinde hareketsiz kalan hava katmanının kirlilik düzeyinin giderek artması, kendini temizleyememesi 4000’den fazla kişinin ölümüne yol açmıştır. Aynı dönemde Los Angeles, New York ve Tokyo gibi büyük kentlerde de bu gibi hava kirliliklerine rastlanmıştır (Keleş vd, 2012).

Kentleşmenin çevre sorunları üzerindeki etkileri şu şekilde açıklanabilir:

- Nüfusun yoğunluk dağılımlarının dengesiz olması, nüfus yığılımları, düzensiz yapılaşmalar, altyapı eksikliği, atmosferik kirlilikler, gürültü, ulaşım yollarının sebep olduğu hava kirliliği, yeşil alanların azlığı, şehir hijyeninin zayıflaması, aktif ve pasif yeşil alanların dengesizliği, halkın ve toplumun sağlığında sıkışık yaşamdan kaynaklanan bozulmalar dolayısı ile salgın hastalıklarda görülen artışlar şeklindedir.
- Hızlı bir şekilde gerçekleşen kentleşmenin neden olduğu çevresel sorunlar, özellikle geçmişteki ekolojik öğelerin dikkate alınmamış olması sebebiyle kentlerin belli bir büyüklüğe ulaşmalarından sonra çok kısa bir zaman dilimi içerisinde ortaya çıkmaktadır.
- Hızlı ve düzensiz kentleşme sonucu ortaya çıkan altyapı eksiklikleri, hızla artan evsel atıklar, sağlıksız konutlar, plansız yapılaşma ve yoğunlaşmaya bağlı olarak doğanın özümleme kapasitesinin aşılması, sosyal ve fiziki çevre sorunlarını beraberinde getirmekte ve giderek ağırlaşmasına sebep olmaktadır.
- Kırsaldan kentlere yoğun göç şeklinde meydana gelen hızlı kentleşme neticesinde tarım topraklarının yerleşime açılması, kırsal bölgelerin ve doğal kaynaklar bakımından zengin yerlerin konut ve benzeri araçlarla bozulması özellikle toprak ve su kirliliğine neden olarak çevre sorunları açısından büyük olumsuzluklar oluşturmaktadır (İnançlı, 1992).

### 3. Sanayileşme

Sanayileşme, ekonomik ve sosyal kalkınmanın göstergesi durumundadır. Çoğu zaman bir ülkenin gelişmişliği sanayileşme oranıyla mukayese edilir. Bunun yanı sıra, plansız

ve dikkatsiz bir sanayileşme girişimi, kaynaklarının çoğunu doğal kaynaklardan kullanmasından dolayı beraberinde çevresel sorunlar getirmektedir.

Sanayileşmenin artmasıyla ülkenin geliştiği söylenirken, son yıllarda bu durumun büyük çevre sorunlarına yol açığının farkına varılmıştır. Nüfus artışıyla ve kentleşmeyle beraber şehir nüfusunun artması ve şehirlerin büyümesiyle, fabrikaların şehrin içinde kalması sonucu doğmuştur. Bu durum fabrikaya yakın yerlerde ikamet eden bireylerin daha çok zarar görmesine sebep olmuştur. Fabrikaların atık sularının çevreye boşaltılması, bacalardan salınan zehirli gazlarında canlılara ve çevreye büyük zararı vardır. Ayrıca gürültülü çalışan fabrikalar gürültü kirliliğine, deri fabrikası gibi kötü koku yayan fabrikalar da yaşanılmaz bir çevreye sebep olmaktadır.

#### **4. Enerji Tüketimi**

Enerjinin, üretim ve tüketim sürecinin her safhasında son derece önemli bir rolü vardır. Uygulanan enerji politikaları, hızlı nüfus artışı ve sanayileşme ile birlikte giderek artan enerji ihtiyacı tüm dünyada önemli bir sorundur. Öte taraftan teknolojinin, kapitalist sistemin yeniden üretilmesinde ve tüketimi artırmada en önemli unsur olarak kullanılmasına koşut olarak enerjinin üretimde ve tüketimde kullanımı, her geçen gün yükselen bir ivmeyle artmaktadır (Ünlütürk, 2006).

Nüfus artışından ve sanayileşmeden kaynaklanan enerji ihtiyacının dünyanın sınırlı olan kaynakları ile karşılanması zor olup, enerjinin üretim ve tüketimi arasındaki açık da giderek artmaktadır. Başka bir ifade ile üretilen enerji tüketilen enerjiye yetmemektedir. Öte yandan, geleneksel ve eski teknolojiye sahip enerji üretim yolları günümüzün çevre kirliliğinin en önemli sebeplerinden biridir. Bunun dışında, dünya üzerindeki fosil yakıtların belirli bir yıl sonra tükenecek olması da reddedilemez bir gerçekliktir. Sanayi faaliyetleri sonucunda her yıl yaklaşık 100 milyon ton kükürt, 20 ton karbondioksit, 2 milyon ton kurşun ve diğer zararlı kimyasallar atmosfere salınmaktadır. Enerjiye olan ihtiyacın büyük bir kısmını karşılayan fosil yakıtlar her geçen gün hızla azalmakta ve dünyanın sahip olduğu kömür, petrol ve doğalgaz gibi fosil kaynaklı yakıtların bilhassa yirminci yüzyılda yoğun olarak kullanılmasıyla ozon tabakasının incelerek delinmekte ve asit yağmurları, küresel ısınma gibi çevre sorunlarının etkileri hızla artmaktadır (Kadioğlu ve Tellioglu, 1996).

*Tablo 2: Seragazi emisyonları milyon ton (CO<sub>2</sub> eşdeğeri), 1990 – 2015*

Yıl	Toplam	CO <sub>2</sub>	CH <sub>4</sub>	N <sub>2</sub> O	F Gazları
1990	214,0	148,2	41,2	23,8	0,7
1995	246,6	181,4	41,2	23,3	0,6
2000	296,5	227,7	42,3	25,1	1,4
2005	337,2	263,9	44,4	26,3	2,6
2010	406,8	322,1	51,2	28,8	4,7
2011	436,4	348,0	53,4	29,7	5,2
2012	448,9	355,5	56,8	30,7	5,9
2013	442,2	347,7	55,6	32,8	6,1
2014	455,6	359,2	56,8	32,7	6,8
2015	475,1	383,4	51,4	33,3	6,9

**Kaynak:** TÜİK, 2018.

Yukarıdaki tabloda 1990 ve 2015 yılları arasında salınan karbondioksit, metan, diazotmonoksit ve florlu gazların miktarları gösterilmiştir. Toplam salınımına bakıldığında zaman zaman 1990 yılında 214,0 olup her yıl gittikçe artış göstermiş ve 2015 yılında 475,1 olarak ölçülmüştür.

*Tablo 3:Nüfus Sayım Sonuçları*

Yıl	Toplam	İl ve ilçe merkezleri Toplam	Belde ve köyler Toplam
1927	13 648 270	3 305 879	10 342 391
1935	16 158 018	3 802 642	12 355 376
1940	17 820 950	4 346 249	13 474 701
1945	18 790 174	4 687 102	14 103 072
1950 <sup>(1)</sup>	20 947 188	5 244 337	15 702 851
1955	24 064 763	6 927 343	17 137 420
1960	27 754 820	8 859 731	18 895 089
1965	31 391 421	10 805 817	20 585 604
1970	35 605 176	13 691 101	21 914 075
1975	40 347 719	16 869 068	23 478 651
1980	44 736 957	19 645 007	25 091 950
1985	50 664 458	26 865 757	23 798 701
1990	56 473 035	33 326 351	23 146 684
2000	67 803 927	44 006 274	23 797 653



2007	70 586 256	49 747 859	20 838 397
2008 <sup>(3)</sup>	71 517 100	53 611 723	17 905 377
2009	72 561 312	54 807 219	17 754 093
2010	73 722 988	56 222 356	17 500 632
2011	74 724 269	57 385 706	17 338 563
2012	75 627 384	58 448 431	17 178 953
2013 <sup>(4)</sup>	76 667 864	70 034 413	6 633 451
2014	77 695 904	71 286 182	6 409 722
2015	78 741 053	72 523 134	6 217 919
2016	79 814 871	73 671 748	6 143 123

**Kaynak:** TÜİK, 2016.

(1) Cinsiyete göre nüfus 1945 ve 1955 yılı cinsiyet oranlarından tahmin edilmiştir.

(2) İl, ilçe, belediye ve köylere göre nüfuslar belirlenirken; Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğü (NVİGM) tarafından, ilgili mevzuat ve idari kayıtlar uyarınca Ulusal Adres Veri Tabanı (UAVT)'nda yerleşim yerlerine yönelik olarak yapılan idari bağlılık ve tüzel kişilik değişiklikleri dikkate alınmıştır.

(3) Bir önceki yıla göre "il ve ilçe merkezleri" ile "belde ve köyler" nüfuslarındaki büyük farklılıkların ana nedeni, 5747 sayılı Yasa uyarınca yapılan idari bölünüş değişiklikleridir.

(4) Bir önceki yıla göre "il ve ilçe merkezleri" ile "belde ve köyler" nüfuslarındaki büyük farklılıkların ana nedeni, 6360 sayılı Yasa uyarınca yapılan idari bölünüş değişiklikleridir.

Yukarıdaki tabloda 1927 ve 2016 yılları nüfus sayım sonuçları verilmiştir. 1927 yılında toplam nüfus 13,648,270 iken 2016 yılında bu rakam 79,814,871'e yükselmiştir. Bu tabloya yer verilmesinin sebebi zararlı sera gazlarının ve nüfusun doğru orantılı arttığını göstermektir. Şöyle ki; nüfus arttıkça sera gazı emisyonu da artmıştır.

Tablo 4: Nüfus Artış Hızı (Yüzdesele)

	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2015	2016
Afganistan	1,816	2,472	-0,439	3,925	3,495	2,813	2,943	2,689
Arjantin	1,631	1,543	1,511	1,435	1,111	1,035	1,01	0,985
Estonya	0,67	1,096	0,603	0,066	0,484	-0,23	0,066	0,0816
Fas	3,111	2,199	2,409	1,858	1,167	1,304	1,404	1,351
Hindistan	1,947	2,205	2,304	2,074	1,774	1,367	1,168	1,148
İspanya	1,12	1,111	0,803	0,102	0,447	0,46	-0,071	-0,008
Japonya	0,89	1,131	0,784	0,341	0,167	0,018	-0,106	-0,115
Kanada	2,299	1,398	1,293	1,494	0,883	1,114	0,851	1,214
Meksika	3,152	3,136	2,409	1,964	1,405	1,558	1,335	1,302
Türkiye	2,446	2,382	2,258	1,738	1,518	1,375	1,598	1,573

**Kaynak:** OECD, 2017.

Yukarıdaki tabloda ise 1960 ile 2016 yılları arasında dünya ülkelerinin nüfus artış hızı yüzdesel olarak gösterilmiştir.

Tablo 5: Dünya Çevre Kirliliği (CO<sub>2</sub>) (1990-2013)

	1990	2000	2010	2011	2012	2013
Afganistan	0,217	0,039	0,303	0,425	0,688	0,693
Arjantin	3,44	3,836	4,559	4,6	4,57	4,462
Estonya	-	10,63	13,6	14,02	13,32	15,11
Fas	0,943	1,171	1,743	1,773	1,902	1,75
Hindistan	0,711	0,979	1,397	1,48	1,597	1,59
İspanya	5,627	7,313	5,814	5,788	5,66	5,083
Japonya	8,873	9,622	9,15	9,318	9,639	9,764
Kanada	15,659	17,37	14,886	14,481	13,858	13,532
Meksika	3,671	3,721	3,753	3,878	3,939	3,949
Türkiye	2,701	3,418	4,121	4,364	4,403	4,243

**Kaynak:** OECD, 2017.

Yukarıdaki tabloda 1990 ile 2013 yılları arasında dünya çevre kirliliği oranları verilmiştir. Bu tablolarda da nüfus artış hızı ile çevre kirliliğinin doğru orantılı olduğu bir kez daha görülmektedir. İspanya'ya ait oranlara bakıldığı zaman 1960 yılı nüfus artış hızı 1,120 oranında iken, 2016 yılında bu oran -0,008'e düşmüş; çevre kirliliği

oranına bakıldığı zaman 1990’ da 5,627 iken, 2013 yılında 5,083’ e düşmüştür. Bu sonuçlarda çevre kirliliği ile nüfusun birbirini etkilediğini göstermektedir.

### **C. Çevre Kirliliğini Önlemeye Yönelik Politikalar, Kullanılan Araçlar ve Türkiye’deki Güncel Durum**

Türkiye geliştirmekte olan bir ülke olması nedeniyle sanayileşme süreci hızla devam etmektedir. Bu yüzden Türkiye gerek sanayileşme sektöründe oluşan çevre sorunlarına gerekse global çevre sorunlarına maruz kalan bir ülke olmaktadır. Türkiye’de 1980’li yıllara kadar çevreyle ilgili hiçbir çalışma yapılmamıştır. Fakat son 30 yıldır artan kirliliği önlemek amacıyla çevre ile ilgili çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. 1923 değişikliklerinden sonra hazırlanan 1924 Anayasası’nda çevreden hiç söz edilmemiştir. 1961 yasında ise çevrenin korunmasına sağlığın bir parçası gözüyle bakılmış ve sağlık hakkı başlıklı, anayasanın 49. maddesinde “Devlet herkesin beden ve ruh sağlığı içinde yaşayabilmesi ve tıbbi bakım görmesini sağlamakla ödevlidir. Devlet yoksul veya dar gelirli ailelerin sağlık şartlarına uygun konut ihtiyaçlarını karşılayacak tedbirleri alır” şeklinde bir hükme yer vererek çevreden dolayı şekilde bahsedilmiştir. 1982 Anayasası’nda ise çevreyle alakalı doğrudan maddelere yer verilerek daha sonraki yasal mevzuatların önü açılmıştır.

#### **1. Anayasa**

Türkiye’de çevre ile ilgili düzenlemeye ilk defa 1982 Anayasası’nda yer verilmiştir. Oysa birçok ülkede 1970’li yıllarda anayasa ve siyasi belgelerde bu durum oluşturulmuştu. 1971 yılında Avrupa’da çevre ile ilgili doğrudan bir düzenlemeye yer veren ilk ülke İsviçre olmuştur. Bu hükümde devletin hava kirliliği ve gürültü ile savaacağı belirtilmiştir. 1972 yılında Macaristan Anayasası’nda “genel sağlığın korunması insanın çevresinin de korunması yoluyla gerçekleştirilir” hükmüne yer verilmiştir. 1975 tarihinde Yunanistan Anayasası’nda da “tabii ve tarihi çevreyi korumak ve bununla ilgili çeşitli önlemler almak devletin görevidir” ifadesi yer almıştır. 1978 yılında da Çin Anayasası’nda “devlet tabii ve tarihi çevreyi korur ve kirlenmeye karşı mücadele yürütür” ifadesi yer almıştır.

Türkiye’de çevre konusuyla ilgili olarak 1961 Anayasası’nın 49. maddesinde yer verilen sağlık hakkı isimli maddenin dolaylı olarak çevre ile ilgili olduğu kabul edilebilir.

1982 Anayasası’nın 56. maddesinde ise “Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesinin önlemek, devletin ve vatandaşların ödevidir.” hükmüne yer verilmiştir.

### **1982 Anayasasında çevre konusuna doğrudan şu maddede yer verilmektedir:**

Sağlık hizmetleri ve çevrenin korunması:

MADDE 56. – Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek devletin ve vatandaşların ödevidir. Devlet, herkesin hayatını, beden ve ruh sağlığı içinde sürdürmesini sağlamak; insan ve madde gücünde tasarruf ve verimi artırarak, iş birliğini gerçekleştirmek amacıyla sağlık kuruluşlarını tek elden planlayıp hizmet vermesini düzenler.

Devlet, bu görevini kamu ve özel kesimlerdeki sağlık ve sosyal kurumlarından yararlanarak, onları denetleyerek yerine getirir. Sağlık hizmetlerinin yaygın bir şekilde yerine getirilmesi için kanunla genel sağlık sigortası kurulabilir (Uzel, 2017).

## **2. Çevre Kanunu**

1982 Anayasası’nın 56. maddesinde söz edilen çevreyle ilgili hükümlere dayanılarak çevre politikalarının oluşturulmasına yönelik ilk mevzuat çalışması 9 Ağustos 1983 tarihinde kabul edilen 2872 sayılı Çevre Kanunu’dur. Bu kanun bir çerçeve kanun niteliğinde olup 6 bölümden ve 34 maddeden oluşup, çevre ile ilgili olarak amaç, tanım ve ilkeleri, çevrenin korunmasına ilişkin önlemleri ve yasakları, idari nitelikteki cezai hükümleri barındırmaktadır.

Çevre kanunu uzun bir süre yürürlükte kalmıştır. Ancak sorunlara yeteri kadar cevap veremediği görülünce 5491 sayılı Çevre Kanunu’nda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile 2006 yılında 2872 sayılı çevre kanununda değişiklikler yapılmıştır.

Çevre kanunu resmi gazetede yayımlandığı haliyle 6 bölümden oluşmaktadır. Kanunun ilk bölümü amaç, tanımlar ve ilkeleri içermektedir. 2. bölüm ise yüksek çevre

kurulunun görevlerini, 3. bölümde çevre korunmasına ilişkin önlemleri ve yasakları, 4. bölümde çevre kirliliğini önleme fonunu, 5. bölümde cezai hükümleri, 6. Bölümde ise çeşitli hükümleri içermektedir. Bu kanunda belirtilen amaç bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamaktır. 3 Mart 1988 tarihli 3416 sayılı kanun Çevre Kanunu'na ek birtakım geçici maddeler eklenmiştir. 26 Nisan 2006 tarihli 5491 sayılı kanunda bazı geçici maddeler eklenmiştir.

Çevre Kanunu'nun 1. bölümünde, ilk maddede; çevre kanununun amacına, 2. maddede çevre, çevre korunması, çevre kirliliği, sürdürülebilir çevre, sürdürülebilir kalkınma, alıcı ortam, doğal varlık, doğal kaynak, atık su, biyolojik çeşitlilik gibi bir takım tanımlara, 2. bölümde yüksek çevre kurulunun ne olduğuna, kimlerden oluştuğuna, ne kadar sürede toplandığına ve görevlerine yer verilmiştir. 3. bölümde ise çevre korunmasına ilişkin önlemler ve yasaklar başlığı altında kirletme yasağına, çevrenin korunmasına, çevresel etkinin değerlendirilmesine, izin alma arıtma ve bertaraf etme yükümlülüğüne, denetim, bilgi verme ve bildirim yükümlülüğüne, tehlikeli kimyasal ve atıklara, gürültüye, faaliyetlerin durdurulmasına ve tehlikeli hallerde faaliyetlerin durdurulmasına yer verilmiştir. 4. bölümde çevre kirliliğini önleme fonunun kurulması, fondan yararlanma, çevre katkı payı alınması, diğer gelirler ve bütçe ödeneklerine, 5. bölümde idari nitelikteki cezalara, kuruluş ve işletmelere verilecek idari nitelikteki cezalara, gemiler için verilecek cezalara, fiillerin tekrarına, idari cezalarda ki yetkiye, idari yaptırımların uygulanması tahsil usulü ve itiraza, adli nitelikteki cezalara, diğer kanunlarda yazılı cezalara yer verilmiştir. 6. bölümde kirletenin sorumluluğuna, teşviklere, bilgi edinme ve başvuru hakkına, yönetmeliklere ve uygulanmayacak hükümlere yer verilmiştir. Son maddelerde ise yürürlük ve yürütmeye yer verilmiştir.

Çevre Temizlik Vergisi, bazı görüşlere göre vergiden ziyade, harç hatta; ceza olarak nitelendirilmiştir. Bu verginin amacının yerel yönetimlere kaynak oluşturmak amaçlı olduğu belirtilmiştir.

### 3. Kalkınma Planları

Üzerinde anlaşmaya varılmış amaçları gerçekleştirmek için tasarlanmış önlemler bütünü olarak tanımlanan planlamalardır. Özellikle ekonomik temelde biçimlenen planlar, devlet anlayışını ve kamu politikalarında meydana gelen değişimi gösteren önemli dokümanlardır (Erat- Arap, 2016). Bu planlar 1960 yılında 91 sayılı kanun ile Devlet Planlama Teşkilatı adıyla kurulup 2011 yılında 641 sayılı KHK ile Kalkınma Bakanlığı'na dönüştürülen bakanlıkça hazırlanır. Kalkınma planları 5 yıllık periyotlar ile hazırlanmakta olup ilk beş yıllık kalkınma planı 1963'te uygulanmıştır. Günümüzde kalkınma planlarından onuncusu (2014-2018) uygulanmaktadır.

Kalkınma planlarının da günümüze kadar olan süreçte çevre ile ilgili çalışmalar ise aşağıdaki gibidir:

#### a) 1.Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)

Çevreye ilişkin hükümlere rastlanmamakta ancak çevreden dolayı olarak bahsedilmektedir. “İktisadi ve sosyal hedefler” ile “kamu hizmetlerinin bölümleri” başlıkları altında dolaylı olarak çevreden bahsedilmektedir.

#### b) 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)

Çevreye ilişkin hükümlere rastlanmamakta ancak çevreden dolayı olarak bahsedilmektedir.

1)“Toplumun güvenlik içinde gelişmesi ve refahı” ana başlığının “sağlık” alt bölümünde,

2) “Toplumun yurt üzerinde yerleşmesi ve barınması” ana başlığının “bölgesel gelişme, şehirleşme ve yerleşme sorunu” alt bölümünde ve “

3) “Turizm” başlıklarında çevreden dolayı olarak bahsedilmektedir.

#### c) 3. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)

Çevre ile alakalı ilk kez bir sektör yaratılarak çevre sorunları ilk kez ayrı bir bölüm olarak ele alınmıştır. Bu sayede çevre sorunları ile ilgili çıkarımlarda bulunulup temel çalışmalara başlanılmıştır.

**d) 4. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)**

Çevre sorunlarından; su kirlenmesi, hava kirlenmesi, toprak erozyonu ve kirlenmesi, dinlenme yerleri ve gürültü şeklinde 5 grup halinde bahsedilmiştir. Bu planda çevre sorunlarının toplumsal değişim süreci ile birlikte çözüme kavuşturulması temel ilke olarak ele alınmıştır. Çevre sorunlarının azaltılmasına yönelik çalışmalar devam etmiş ve bu dönemde Başbakanlığa bağlı Çevre Müsteşarlığı kurulmuştur. 1980-1983 arasında da bazı uluslararası anlaşmalar imzalanmış ve 1983 yılında 2872 sayılı Çevre Kanunu çıkarılarak yasal mevzuata yön verilmiştir.

**e) 5. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)**

Bu plan döneminde, ilk defa çevre sorunlarının bir tanımı yapılmış olmaktadır:

807. maddede “Ülkemiz şehirleşme, erozyon ve tabii afetlerin sonucu olan çevre kirlenmeleri ile hızlı sanayileşmenin ve tarımda modernleşmenin getirdiği çevre sorunları ile karşı karşıyadır” denilerek çevre sorunlarının tanımı yapılmıştır.

Ayrıca mevcut kirliliğin ortadan kaldırılması muhtemel bir kirliliğin engellenmesi değil, kaynakların gelecek nesillerin de yararlanabileceği en iyi şekilde kullanılması muhafazası ve geliştirilmesinin çevre konusunda temel yaklaşım olduğundan bahsedilmiştir.

**f) 6. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)**

Çevre ile alakalı mevzuatımızda çıkartılan ilk kanun olan 2872 Sayılı Çevre Kanunundan sonra çevre sorunlarının detaylı olarak incelendiği ilk plandır.

Plan 85. maddesinde çevreden ve 971. maddesinde çevre sorunlarına dair ilke ve politikalardan şu şekilde bahsetmektedir:

**85.** maddede çevre, insan sağlığı ve doğal denge korunarak, doğal kaynakların sürekli bir ekonomik kalkınmaya imkân verecek şekilde yönetimi sağlanacaktır ifadesine yer verilecektir. Çevre kriteri sektörel politika karar ve uygulamalarının unsurlarından biri olacak, çevre sorunları ekonomik uygulamalar sırasında dikkate alınacak ve muhtemel çevre sorunları meydana gelmeden önlenecektir. Çevre Genel Müdürlüğü bakanlıklar arası çevre politikalarını koordine edecektir. Atık ve artıkların çevreyi olumsuz yönde etkilemesini önleyecek politikalar geliştirilecektir. Kimyasalların rasyonel kullanımı ve sistemli kontrolü sağlanarak çevreye etkileri en alt düzeye indirilecek, çevre konusunda etkin bir denetim mekanizması ve enformasyon sistemi kurulacaktır.

**971.** maddede ise insan sağlığı ve doğal dengeyi koruyarak, s¼rekli bir ekonomik kalkınmaya imkân verecek şekilde doğal kaynakların y¼netimini sağlamak ve gelecek nesillere yakışır bir doğal, fiziki ve sosyal ¼evre bırakmak temel ilkedir şeklinde bahsedilmiştir.

Bu d¼nem i¼erisinde 1989’da 383 Sayılı Kanun H¼km¼nde Kararname ile özel ¼evre Koruma Kurumu M¼d¼rl¼kleri 6 ilde merkeze bağlı olarak d¼zenlenmiř ve 443 sayılı Kanun H¼km¼nde Kararname ile 1991 yılında ¼evre M¼steřarlıđı ¼evre Bakanlığı’na d¼n¼řt¼r¼lm¼řt¼r.

#### **g) 7. Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)**

1992 yılında ger¼ekleřtirilen Rio zirvesinde ağırlıklı bi¼imde ele alınan “s¼rd¼r¼lebilir kalkınma” anlayışına ilk defa bu planda yer verilmiştir.

¼evrenin korunması ve geliştirilmesi ana başlığından ¼evre ile ilgili kurumsal d¼zenlemelerle alakalı olarak “¼evre ve kalkınma politikalarının uyumlaştırılması ilkesi doğrultusunda ¼evrenin korunması ve ¼evre sorunlarının ¼öz¼mlenmesiyle doğrudan ve dolaylı olarak ilgisi olan kurum ve kuruluşlar arasında iş b¼l¼m¼ ve iş birliğini sağlamaya y¼nelik mekanizmalar geliştirilecek, etkili ve eřg¼d¼m i¼inde ¼alıřan bir ¼evre denetim sistemi kurulacaktır. Bu bağlamda yerel y¼netimler b¼nyesinde ¼evre birimleri oluşturulacaktır” denilmiştir. Ayrıca Ulusal ¼evre Stratejisi ve Eylem Planı (U¼EP) hazırlanmıştır.

#### **h) 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)**

Temiz ¼evre konusunda duyarlılığa rağmen, hızlı kentleşme ve atıkların miktarı gibi sorunların arttığına, ¼ED y¼netmeliđinin uygulama aşamasında istenilen başarıya ulaşılamadığına değinilmiştir. Dolayısıyla ¼evre Kanunu’nda ve ¼evre Bakanlığının kuruluşu ve g¼revleri hakkında d¼zenlemeler yapılarak ¼evre ile ilgili veri ve bilgi erişim sistemleri oluşturulması, ¼evre izleme ve l¼¼m altyapısının geliştirilmesi, ¼evre envanterleri ve istatistiklerle standartlara y¼nelik d¼zenlemelerin yapılması ama¼lanmaktadır. Doğal kaynakların s¼rd¼r¼lebilir kullanımı teşvik edilerek, ¼evresel risklerin en aza indirileceği planlanmıştır. ¼evre sorunlarını ¼özlemek amacıyla mevzuatta ve kurumsal yapının oluşturulmasında ilerlemeler kaydedilmiştir.



**i) 9. Kalkınma Planı (2007-2013)**

Planın çevreyle ilgili temel ilkesini, “doğal ve kültürel varlıklar ile çevrenin gelecek nesilleri de dikkate alan bir anlayış içinde korunması” oluşturmaktadır.

Çevrenin korunması ve kentsel altyapının geliştirilmesi adına tüm sektörlerde yatırım, üretim ve tüketim aşamalarında kirleten ve kullanan öder ilkelerini dikkate alan araçlar etkili bir biçimde kullanılacaktır. AB’ye uyum sürecinde atık yönetimi, gürültü, ÇED, doğa koruma konularında ilerleme sağlanmasına rağmen yapılması gereken birçok düzenlemenin ortaya çıkaracağı yüksek maliyetlere değinilmiştir. Bu kapsamda çevre standartları ve yönetimini belirleyen hukuki düzenlemeler güncelleştirilirken ülke koşulları ve kamu yönetiminde etkinlik gözetilecektir.

**j) 10. Kalkınma Planı (2014-2018)**

Bu planda çevre ile ilgili 4 adet hedef belirlenmiştir. Bu 4 hedef şunlardır:

- Nitelikli İnsan-Güçlü Toplum
- Yenilikçi Üretim İstikrarlı Yüksek Büyüme
- Yaşanabilir Mekânlar Sürdürülebilir Çevre
- Kalkınma İçin Uluslararası İş birliği

Ayrıca planda aşağıdaki maddelere de yer verilmiştir.

“Yaşanabilir Mekânlar, Sürdürülebilir Çevre” başlığı altında çevreye duyarlı yaklaşımların sosyal ve ekonomik faydalarının artırılması, insanımızın şehirlerde ve kırsal alanlarda yaşam kalitesinin sürdürülebilir bir şekilde yükseltilmesi ile bölgeler arası gelişmişlik farklarının azaltılması kapsamındaki hedef ve politikalara yer verilmektedir.

Şehirlerimizde aşırı ve niteliksiz büyüme, barınma, trafik, güvenlik, altyapı, sosyal uyum ve çevre sorunları önemini korumaktadır. Şehirlerimizin önemli bir kısmının, bir taraftan bu tür riskleri yöneterek, uygun müdahalelerle yaşanabilir mekânlara dönüştürülmesi, diğer taraftan da kentsel imaj yönetimi ve markalaşma çabalarıyla çekim merkezi olması gözetilmesi gereken hususlardır.

Ayrıca bu planda küresel iklim değişikliğine karşı alınan önlemlere rağmen ekonomik büyüme, nüfus artışı, üretim ve tüketim alışkanlıklarının çevre üzerinde baskılarının devam ettiğine değinilmiştir. Çevrenin korunması ve sürdürülebilirliğinin sağlanması

için çevre dostu teknolojilerin geliştirilmesi, çevre duyarlılığının artırılması, çevre yönetiminde STK'ların, özel sektörün ve yerel yönetimlerin rollerinin artırılması için politikalar geliştirilmiştir

Yaşanabilir mekân olgusunun en önemli boyutlarından birisi de çevresel kalitenin korunması, gelecek nesillerin refah ve mutluluğunu azaltmayacak bir kalkınma ve mekânsal gelişme yaklaşımının benimsenmesidir. Ekonomik büyümenin sosyal ve çevresel unsurlarla uyumunun sağlanması, büyümenin getirilerinin sosyal yapının güçlendirilmesi ve çevre üzerindeki baskıların azaltılması için de kullanılması sürdürülebilir kalkınma anlayışının bir gereği olarak ortaya çıkmaktadır. Sürdürülebilir kalkınma anlayışının daha da ileriye taşınması için bu alandaki politikaların uygulanması, izlenmesi ve değerlendirilmesinde ilgili kuruluşlar arasında işbirliği, koordinasyon ve veri paylaşımının geliştirilmesi ve özel sektör, yerel yönetimler ve sivil toplum kuruluşlarının rolünün artırılması önem kazanmaktadır. Ayrıca, doğal kaynakların ekonomik değerlerinin belirlenmesi, üretim ve tüketimde çevre standartlarının rekabetçilik ve yeşil büyüme anlayışıyla geliştirilmesi yanında, iklim değişikliğiyle mücadelenin ve biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilir kullanımının da gözetilmesi gereklidir (Uzel, 2017). Onuncu Kalkınma Planında aşağıdaki bölüm ve maddelere de yer verilmiştir.

#### - Çevrenin Korunması

Onuncu Kalkınma Planında yukarıda söz edilenlerin yanı sıra, çevrenin korunması başlığı altında aşağıdaki maddelere de yer verilmiştir.

#### a. Durum Analizi

**1028.** Dokuzuncu Kalkınma Planı döneminde, sürdürülebilir kalkınmayı hedefleyen bir yaklaşımla, çevre mevzuatı ve standartları geliştirilmiş, kurumsal ve teknik altyapı iyileştirilmiş ve çevre yönetiminin güçlendirilmesine yönelik projeler gerçekleştirilmiştir. İklim Değişikliği Strateji Belgesi ve Biyolojik Çeşitlilik Stratejisi ve Eylem Planı gibi temel strateji belgeleri hazırlanarak çevre politikasına ve uygulamaya yön veren çerçeve geliştirilmiştir. Böylece başta emisyonların kontrolü, korunan alanların genişletilmesi, biyolojik çeşitliliğin korunması olmak üzere çevre kirliliğinin

önlenmesi, çevre kalitesinin iyileştirilmesi ve doğal kaynakların sürdürülebilir yönetimi yönünde önemli ilerlemeler kaydedilmiştir.

**1029.** Küresel iklim değişikliğiyle mücadelede ulusal şartlar çerçevesinde alınan tedbirlerle 1990-2007 döneminde kümülatif olarak 1,4 milyar ton emisyon tasarrufu sağlanmıştır. 2010 yılı verilerine göre, Türkiye'nin yıllık sera gazı emisyonu 401,9 milyon ton karbondioksit eşdeğeri, kişi başına sera gazı emisyonları ise yıllık 5,51 ton karbondioksit eşdeğeridir. 2007-2012 döneminde havadaki kükürt dioksit miktarında yüzde 50, partikül madde miktarında ise yüzde 36 oranında azalma sağlanmıştır. Korunan alanların ülke yüzölçümüne oranı, 2006 yılında yüzde 4,99 iken 2012 yılında yüzde 7,24'e yükselmiştir.

**1030.** Bu gelişmelere rağmen ekonomik büyüme, nüfus artışı, üretim ve tüketim alışkanlıklarının çevre üzerindeki baskıları devam etmektedir. Çevre ve doğal kaynak yönetiminde planlama, uygulama, izleme ve denetimin geliştirilmesi gerekmektedir. Kurumlar arası yetki çakışmalarının giderilmesi ve işbirliğinin güçlendirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Çevresel yatırımlar için finansman kaynaklarının geliştirilmesi ve kaynakların etkili kullanımı ile çevreye ciddi etkisi olabilecek proje ve programların etkilerinin değerlendirilerek önlem alınmasını sağlayacak araçların güçlendirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır. Çevre dostu yöntem ve teknolojilere yönelik Ar-Ge ve yeniliğin geliştirilmesi de ekonomik büyümeyi desteklemek açısından önem arz etmektedir.

#### **b. Amaç ve Hedefler**

Onuncu Kalkınma Planında amaç ve hedefler doğrultusunda aşağıdaki maddelere yer verilmiştir.

**1031.** Ekonomik ve sosyal gelişme sağlanırken, toplumun çevre duyarlılığı ve bilincinin artırılması, bugünün ve gelecek nesillerin kısıtlı doğal kaynaklardan faydalanmasını güvence altına alacak şekilde çevrenin korunması ve kalitesinin yükseltilmesi temel amaçtır.

**1032.** Enerji, sanayi, tarım, ulaştırma, inşaat, hizmetler ve şehirleşme gibi alanlarda çevre dostu yaklaşımların barındırdığı yeni iş imkânları, gelir kaynakları, ürün ve teknolojilerin geliştirilmesine yönelik fırsatlar değerlendirilerek yeşil büyümenin sağlanması hedeflenmektedir.

### **c. Politikalar**

Onuncu Kalkınma Planında politikalar başlığıyla aşağıdaki maddelere yer verilmiştir.

**1033.** Çevre yönetiminde görev, yetki ve sorumluluklardaki belirsizlik ve yetersizlikler giderilecek, denetim mekanizmaları güçlendirilecek; özel sektörün, yerel yönetimlerin ve STK'ların rolü artırılacaktır.

**1034.** Sürdürülebilir şehirler yaklaşımına uygun olarak şehirlerde atık ve emisyon azaltma, enerji, su ve kaynak verimliliği, geri kazanım, gürültü ve görüntü kirliliğinin önlenmesi, çevre dostu malzeme kullanımı gibi uygulamalarla çevre duyarlılığı ve yaşam kalitesi artırılacaktır.

**1035.** Üretim ve hizmetlerde yenilenebilir enerji, eko-verimlilik, temiz üretim teknolojileri gibi çevre dostu uygulamalar desteklenecek, çevre dostu yeni ürünlerin geliştirilmesi ve markalaşması teşvik edilecektir.

**1036.** Sürdürülebilir üretim ve tüketimi desteklemek üzere kamu alımlarında çevre dostu ürünlerin tercih edilmesi özendirilecektir.

**1037.** Doğal kaynakların ve ekosistem hizmetlerinin değeri ölçülerek politika oluşturma ve uygulama süreçlerinde dikkate alınacaktır.

**1038.** Tüketim alışkanlıklarının sürdürülebilirliğinin desteklenmesi ve doğa koruma başta olmak üzere çevre bilincinin artırılmasına yönelik uygulamalar yaygınlaştırılacaktır.

**1039.** Tarım, ormancılık, gıda ve ilağ sanayii açısından önem taşıyan biyolojik çeşitliliğin tespiti, korunması, sürdürülebilir kullanımı, geliştirilmesi ve izlenmesi sağlanacaktır.

**1040.** İklim değışikliği ile mücadele ve uyum çalışmaları ülke gerçekleri gözetilerek “ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar” ile “göreceli kabiliyetler” ilkeleri doğrultusunda sürdürülecektir.

**1041.** Enerji, sanayi, tarım, ulaştırma, inşaat, hizmetler ve şehirleşme gibi alanlarda yeşil büyüme fırsatları değerlendirilecek, çevreye duyarlı ekonomik büyümeyi sağlayan yeni iş alanları, Ar-Ge ve yenilikçilik desteklenecektir.

Yukarıdaki maddelerden de anlaşılacağı üzere, 1963 yılında uygulanan birinci beş yıllık kalkınma planından, 2014 yılında yürürlüğe giren onuncu beş yıllık kalkınma planına kadar ki planlarda çevreye az da olsa değinilmiş, öneminden söz edilmiş ve korunması gerektiği vurgulanmıştır.

#### **4. evre Koruma Fonları**

evre Kirliliğini nleme Fonu Yönetmeliği, evre Kanunu'nun 19. maddesi gereğince düzenlenmiş ve 1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir. evre kirliliğinin nedenlerini araştırmak, evre kirliliğini önlemeye yönelik eğitimler vermek, evre kirliliğini önlemeye veya gidermeye yönelik teknolojilerin satın alınması ve ağaçlandırma gibi evre kirliliğini önlemek amacıyla yapılacak faaliyetleri karşılamak amacıyla oluşturulan fona ait yönetmeliktir. Söz konusu yönetmelik 5 bölüm ve 32 maddeden oluşmaktaydı. Yönetmeliğin 1. bölümünde genel hükümler, 2. bölümde fon yönetimi, 3. bölümde fonun gelirleri, 4. bölümde fondan yapılacak giderler ve verilecek krediler, 5. bölümde ise çeşitli hükümler yer almaktaydı. Yönetmeliğin 3. bölümünde madde 15'te 3 bent bulunmakta ve fonun gelirleri açıklanmaktaydı. Bu fon, 2001 yılında kaldırılmıştır.

#### **5. Kurumsal ve Uluslararası alışmalar**

##### **a) Kurumsal alışmalar**

evre kirliliğinin önlemeye yönelik çalışmaların büyük bir kısmını evre ile ilgili örgütler üstlenmektedir. Başta Birleşmiş Milletler olmak üzere birçok uluslararası örgüt bu çalışmaları sürdürmektedir. Birleşmiş Milletler evre Programı (UNEP), Dünya Sağlık Teşkilatı (WHO), Dünya Meteoroloji Teşkilatı (WMO), Dünya Tarım Teşkilatı (FAO), Avrupa evre Ajansı (EEA), Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD), Avrupa Birliği Konseyi, Avrupa Belediyeler Konseyi (CEM),

Mahalli İdareler Uluslararası Birliği (IULA) bunlardan bazıları olup Birleşmiş Milletler bünyesinde buna benzer birçok program bulunmaktadır.

Avrupa Birliğinin çevre konusunda öncü rol üstlendiğini ve diğer Avrupa ülkelerini bu konuyla ilgilendirmeye ve bilinçlendirmeye çalıştığını belirtmek gerekir. Çevre ile ilgili örgütlerin önemli bir kısmını da gönüllü kuruluşlar oluşturmaktadır. Gönüllü kuruluşlar belirli amaçları gerçekleştirmek, kamuoyunu aydınlatmak ve bilinçlendirmek için gönüllülük esasıyla hareket eden kuruluşlardır. Bu kuruluşlar dernek veya vakıf statüsünde olurlar. Medya aracılığı ile seslerini duyurabildikleri ve gelir elde etme peşinde olmadıkları için halkın desteğini de kazanırlar.

Dünya çapındaki önemli çevre kuruluşlarını saymak gerekirse; Uluslararası Doğa Koruma Derneği (IUCN), Doğal Hayatı Koruma Vakfı (WWF), Doğal Hayatı Koruma Derneği (WCS), Greenpeace, Kraliyet Botanik Bahçeleri (KEW) gibi kuruluşlardan söz edilebilir.

Türkiye'ye bakıldığında; ilk gönüllü kuruluş olarak nüfus konusunda çalışmalarla başlayan Türkiye Aile Planlaması Derneğidir. Bu kuruluşu Türkiye Erozyonla Mücadele, Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı (TEMA), Çevre Koruma ve Ambalaj Atıkları Değerlendirme Vakfı (ÇEVKO), Çevre Koruma ve Araştırma Vakfı (ÇEV-KOR), Türkiye Çevre Koruma Vakfı (TÜÇEV), Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV) gibi kuruluşlar izlemiştir. Ülkemizde çevre ile ilgili 100'ün üzerinde kuruluş bulunmaktadır.

Gün geçtikçe artan öneme sahip kuruluşlardan bir tanesi de Uluslararası Standartlar Organizasyonu (ISO) dur. Aralarında Türkiye'nin de bulunduğu 162 ülkeye sahip olan ISO, 1946 yılında İsviçre'nin Cenevre kentinde kurulmuştur. Bu kuruluş çok farklı teknolojileri kapsayan gönüllü gelişimi, mal ve hizmetlerin verimli, güvenli ve temiz teknolojilerle üretilmesini sağlamaktadır. ISO 14000 standardı gönüllü bir standart serisi olup, çevre yönetim sistemi, çevre denetimi, ürün standartlarında çevrenin dikkate alınması, eko etiket gibi bazı standartlara sahiptir. ISO 14000 standardına sahip olan firmaların üretim proseslerinin ve ürünlerinin çevreye duyarlı olduğu varsayılarak ilgili firmaya rekabet avantajı sağlamaktadır.

## **b) Uluslararası Çalışmalar**

Çevre sorunlarının uluslararası bir sorun halini almasıyla birlikte çevre ile ilgili dünya ülkeleri arasında çok yönlü iş birliği kurulmaya başlamıştır. Çevre sorunlarının bu global boyutu ülkeleri bir takım hukuki altyapı hazırlığına sevk etmiştir. Bu konuyla ilgili gerek global, gerek bölgesel, gerekse ikili iş birlikleri kurulmaya başlamıştır. Avrupa Birliği, Birleşmiş Milletler, OECD, Dünya Bankası gibi uluslararası kuruluşlar, kendi bünyelerinde çevre ile ilgili kuruluşlar kurmaya başlamıştır. Çevre sorunlarının belirlenmesi, engellenmesi ve giderilmesi için birtakım programlar uygulamaya başlamışlardır.

Bu faaliyetler konferans, zirve ve bunların sonucunda oluşan sözleşmeler ve ülkelerin ikili veya çok taraflı anlaşmaları gibi sonuçlar doğurmuştur.

### **(1) Uluslararası Konferans, Zirve ve Sözleşmeler**

Birçok ülkenin katılımıyla gerçekleştirilen bu konferansların en önemli özelliği, konferans sonunda yayınlanan bildirimlerin birer iyi niyet göstergesi olarak kabul edilmesidir. Bu bildirimlere taraf olan ülkeler uluslararası anlaşmalarda olduğu gibi bir taahhüt altına girmemektedir. Konferansların sonunda bildirimler olduğu gibi sözleşmeler de yayınlanabilmektedir. Konferansların sonunda imzalanan ikili veya çok taraflı anlaşmalar ya da sözleşmeler, bağlayıcı olmakla birlikte ulusal imkânlar ve ulusal çevresel hedefler doğrultusunda yerine getirilmesi gereken önlemleri içerir.

Özellikle 1960'lı yıllar ekonomik hedeflerden ziyade çevresel hedeflerin önemsendiği ve bu yönde birçok hareketin gerçekleştirildiği yıllardır. Uluslararası birçok anlaşma okyanuslardaki petrol kirliliğinin ve bazı canlı türlerinin yok olmasını engelleme yönünde olmuştur. Buna en iyi örnek 1968 yılında imzalanan Doğayı ve Doğal Kaynakları Koruma Afrika Konvansiyonu'dur. Uluslararası çabaların geniş bir forma bürünmesi 1972 yılında Stockholm'de düzenlenen İnsan Çevresi Konferansı ile başlamaktadır.

- **Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi (Stockholm) Konferansı**

1972 yılında Stockholm’de gerçekleştirilen bu konferansta gelişme düzeyi farklı olan birçok ülkenin ilk küresel değerlendirilmesi yapılmıştır. Konferans sonunda “Birleşmiş Milletler İnsan Çevresi Bildirgesi” kabul edilmiştir.

- **Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı**

1992 yılında Rio de Janeiro’da yapılmıştır. “Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı” nda, önceki konferansın ilkelerine ilaveten, dünyayı ve herkesin ortak çıkarını koruyacak bir çevre eylem planı üzerinde uzlaşılması gereği vurgulanmıştır. Bu konferans 1972 yılında yapılan Stockholm konferansının 20. yıl dönümüne istinaden yapılmıştır.

- **Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi**

Rio Konferansı sonrasında çevre konusu ülkelerin gündeminin ortak öncelikleri arasında yer almaya başlamıştır. Rio Konferansından on yıl sonra sürdürülebilir bir kalkınma içinde çevrenin korunması konusunu ele almak üzere 26 Ağustos- 4 Eylül 2002 tarihleri arasında Johannesburg’ta Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi düzenlenmiştir.

Bu zirvenin sonunda iki resmî sonuç belgesi yayınlanmıştır. Birincisi; ulusal, bölgesel ve küresel ölçeklerde öneriler sunan Uygulama Planı, ikincisi ise; devlet başkanları tarafından sürdürülebilir bir kalkınma için eşitlikçi ve insancıl bir toplum oluşturulması için ortak taahhütlerin yer aldığı Siyasi Bildiri’dir.

## (2) Uluslararası Anlaşmalar

Uluslararası anlaşmalar genel anlamda ikiye ayrılmaktadır. İlki; “Geleneksel Anlaşmalar” olarak nitelendirdiğimiz bağlayıcılığı düşük olan anlaşmalardır. Bu tür anlaşmalar iki veya daha fazla ülke arasında imzalanan anlaşmalar arasında en zayıf olanı ifade eden anlaşmalardır. Genellikle bu türden anlaşmalar geleneksel ticaret alışkanlıkları ve uygulamalarını içermekte, bölgesel nitelikte olmakta ve yaptırım gücü zayıf olmaktadır.



İkincisi ise; iki veya daha fazla ülke arasında imzalanan “Tek Taraflı” ve “Çok Taraflı” anlaşmalardır. Bu tür anlaşmalar taraflara sorumluluklar yükleyen ve şartları anlaşmada belirgin bir şekilde ortaya konan anlaşmalardır. Anlaşmalara uyulmadığında taraflar belli yaptırımlara maruz bırakılmakta ve bu yaptırımlar genellikle Dünya Bankası ve Uluslararası Para Fonu gibi kuruluşların kredi şartı olarak bilinmektedir. Uluslararası anlaşmalara aşağıda belirtilen örnekler sayılabilir.

- **İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi**

1992 Rio Çevre ve Kalkınma Konferansı’nda imzaya açılan iki sözleşmeden birisini “İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi” teşkil etmektedir. Sözleşmenin ilgili hükümleri gereğince yürürlüğe girmesi için en az 50 ülkenin onaylaması gerekmektedir. Şubat 1994 tarihine kadar 50’den fazla ülke onay belgelerinin BM’ye sunmuş ve sözleşme 21 Mart 1994 tarihinde kabul edilmiştir.

Sözleşme gereği; Ek-1’den farklı olarak Ek-2’de yer alan ülkeler, emisyon azaltım faaliyetlerini gerçekleştiren gelişmekte olan ülkelere finansal destek sağlama, teknoloji transferleri ve gelişmelerine yardımcı olacaklardır.

İnsan kaynaklı sera gazı salınımlarını 2000 yılına kadar 1990’lı yıllar seviyesine çekme, gelişme yolundaki ülkelere mali destek ve teknoloji aktarılması, onların özel gereksinimlerinin giderilmesi ve benzeri bir takım temel konulardaki ihtiyaçlarının giderilmesi gibi yükümlülükler OECD ve Doğu Avrupa ülkelerine bırakılmıştır.

Türkiye ilk olarak OECD üyesi olduğu için bu ağır yükümlülükleri yerine getirmeyi göze almadığı için sözleşmeye 24 Mayıs 2004 tarihine kadar taraf olmamıştır. İklim değişikliğine karşı mücadele için Türkiye’nin finansman ihtiyacı, kapasite artırımı, finansman, teknoloji transferi gibi konularda çalışma yapılma olanağı doğmuştur.

Günümüz itibarıyla sözleşmeyi 41 Ek-1 (40 ülke +AB) ülkesi ve 151 Ek-1 dışı ülke olmak üzere 192 ülke imzalamıştır. Andora, Vatikan, Somali ve Irak’ta gözlemci statüsündedir.

Tablo 6: BMİDÇS, Ek-I ve Ek-II Ülke Listeleri

<b>EK-1 ÜLKELERİ (40+AB)</b>	<b>EK- 2 ÜLKELERİ (23+AB)</b>
<p><b>Sanayileşmiş Ülkeler (26+AB)+PEGSÜ(14)</b></p> <p><b><u>Sanayileşmiş Ülkeler:</u></b>            Almanya, ABD, AB, Avustralya, Avusturya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, İngiltere, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, İzlanda, Japonya, Lüksemburg, Kanada, Norveç, Portekiz, Yeni Zelanda, Yunanistan.            Türkiye, Lichtenstein, Monaco.</p> <p><b><u>Pazar Ekonomisine Geçiş Sürecinde Olan Ülkeler (PEGSÜ):</u></b>            Beyaz Rusya, Bulgaristan, Estonya, Letonya, Litvanya, Macaristan, Polonya, Romanya, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Çek Cumhuriyeti, Slovenya, Slovakya, Hırvatistan.</p>	<p><b><u>Sanayileşmiş Ülkeler:</u></b>            Almanya, ABD, AB, Avustralya, Avusturya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, İngiltere, Hollanda, İrlanda, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, İzlanda, Japonya, Lüksemburg, Kanada, Norveç, Portekiz, Yeni Zelanda, Yunanistan.</p>

**Kaynak:** DSİ Raporu, 2017.

Yukarıdaki tabloda Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ni imzalamış ülkeler görülmektedir. Bu ayırım Ek-I ve Ek-II ülkeleri olmak üzere iki grup olarak görülmektedir. Ek-I ülkeleri de sanayileşmiş ve Pazar ekonomisine geçiş sürecinde olan ülkeler olarak iki gruba ayrılmıştır. Ek- II ülkeleri ise sanayileşmiş ülkeler olarak tek grup halindedir.

- **Biyolojik Çeşitlilik Üzerine Sözleşme**

1992 yılında Rio de Jenario da imzalanan Biyolojik Çeşitlilik Üzerine Sözleşme bu alandaki ilk sözleşme değildir. 1972'de Stockholm'de yapılan İnsan Çevresi

Konferansı'nda söz edilen ve 1973 yılında UNEP tarafından açıklanan doğa, genetik kaynakların korunması ve vahşi hayatla ilgili gereklilikler konusundaki çalışmaların bir sonucudur.

Türkiye biyolojik çeşitlilik yönünden çok zengin bir ülke olması sebebiyle sözleşmeye taraf olmuştur. 157 ülkenin taraf olduğu bu sözleşme, biyolojik çeşitlilikten sağlanan yararların eşit olarak paylaşılması ve biyolojik kaynakların sürdürülebilir kullanılmasına ilişkin maddeler içermektedir.

Türkiye Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'ne 1996 yılında taraf olmuştur. Sözleşme'ye 2012 yılı itibariyle toplam 193 ülke taraftır. Ülkemiz, sözleşme gereği, Dördüncü Ulusal Raporu'nu 2007 yılında Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi Sekretaryası'na sunmuştur.

Biyolojik çeşitliliğin korunması hedeflerine ulaşılabilmesi için gerekli olan eylemleri ortaya koymak üzere Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi gereği, 2001 yılında hazırlanan "Ulusal Biyolojik Çeşitlilik Stratejisi ve Eylem Planı'nın güncellenmesine ilişkin çalışmalar, Orman ve Su İşleri Bakanlığı'nın eşgüdümünde yapılmaktadır.

Türkiye, biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımı üzerinde olumsuz etkilere sahip olabilecek ve modern biyoteknoloji kullanılarak elde edilmiş olan değiştirilmiş canlı organizmaların güvenli nakli, muamelesi ve kullanımı alanında yeterli bir koruma düzeyinin sağlanmasına katkıda bulunmak amacıyla hazırlanarak 2000 yılında imzaya açılan Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'nin eki Biogüvenlik Cartagena Protokolü'ne 2004 yılı itibariyle taraf olmuştur.

2010 yılı, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından "Uluslararası Biyolojik Çeşitlilik Yılı" olarak ilan edilmiştir.

Biyolojik Çeşitlilik Taraflar Toplantısı 6-17 Ekim 2014 tarihleri arasında Güney Kore'nin 2018 Kış Olimpiyatları'na ev sahipliği yapacak Pyeongchang kentinde gerçekleştirildi. Müsteşar Akca'nın başkanlığını yaptığı ve Gıda Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan da temsilcilerin yer aldığı 12 kişilik heyet ile toplantıya iştirak edildi. Söz konusu Taraflar Toplantısı esnasında Müsteşar Akca'nın başkanlığını yaptığı heyet tarafından ülkemizin 2018 yılında yapılacak olan

Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesinin 14. Taraflar Konferansı'na ev sahipliği adaylığı ilan edildi. 17 Aralık'ta konferans sona ermiştir fakat ülkemizin ev sahipliği başvuru sonucuyla ilgili henüz bir bilgi ilan edilmemiştir.

Sözleşmeye taraf olan 196 ülkenin katılımıyla iki yılda bir düzenlenen, tabiatın korunması konusunda dünyanın en geniş katılımlı ve en etkili sözleşmesi olan Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'nin 13. Taraflar Konferansı 02 Aralık 2016 tarihinde Meksika'nın Cancun şehrinde yapıldı.

- **Basel Konvansiyonu**

UNEP tarafından hazırlanan “Zararlı Atıkların Sınırlar Ötesi Hareketleri ve İmhası Konulu Konvansiyon” 1989 yılından yüzü aşkın ülke tarafından Basel'de kabul edilmiştir. Türkiye bu konvansiyona 1994 yılında taraf olmuştur.

- **Viyana Konvansiyonu**

Amerikan Ulusal Bilim Akademisi, 1976 yılında Kloroflorokarbon içeren aerosollarin yasaklanmasını önermiş ve bu öneri kısa süre içerisinde kabul görmüştür. ABD'de Kloroflorokarbon kullanımı yasaklanmıştır. Buna benzer yasaklamalar Kanada ve İskandinav ülkelerinde de görülmüştür. Birleşmiş Milletler tarafından, Ozon tabakasına zarar veren bu maddenin kullanımıyla ilgili görüşmeler yapılmıştır ve 1981 yılında bu görüşmeler sonucunda uluslararası bir anlaşmanın ana hatları oluşturulmuştur. Ozon tabakasını korumak için Viyana Konvansiyonu olarak bilinen bu anlaşma 1985 yılında Kloroflorokarbon üreten ve tüketen bu konuda lider 20 ülke arasında imzalanmıştır.

Anlaşma belirli kontrol ve indirim hedefleri koymamış ve anlaşmaya taraf olan ülkelerin iki gruba ayrılmasına neden olmuştur. ABD'nin de içinde olduğu bir grup tüm dünyada Kloroflorokarbonun tamamen yasaklanmasını savunurken, AB, Japonya ve Rusya gibi ülkeler üretim kapasitesinin dondurulmasından yana olmamıştır. Çünkü birçok ülkenin Kloroflorokarbon kullanımı ve üretim tekniklerinin ABD kadar ileri düzeyde olmamasıdır. Bu yüzden belirgin indirim hedeflerinin konması bir sonraki protokole ertelenmiş ve konvansiyon bu şekilde bitmiştir.

- **Montreal Protokolü**

Viyana Konvansiyonu'ndan sonra hedefler belirlemek amacıyla uzun görüşmeler yapılmış ve bu görüşmeler sonucunda Ozon Tabakasına Zarar Veren Maddeler Üzerine Montreal Protokolü 16 Eylül 1987 yılında 24 ülke tarafından imzalanmıştır.

İmzalanan protokole göre Kloroflorokarbon seviyesi 1999 yılına kadar 1986 yılındaki seviyesinin yarısına indirilecektir. Anlaşmaya taraf olan ülkeler ilk yılın sonunda üretim ve tüketimlerini dondurmasını ve aynı zamanda anlaşmaya taraf olmayan ülkelerle Kloroflorokarbon ticaretinin sınırlandırılmasını kabul etmiştir. Bununla birlikte gelişmekte olan ülkelere finans desteği bulunduğundan Çin 1991 yılında, Hindistan ise 1992 yılında anlaşmaya taraf olmuştur.

Türkiye protokole 19 Aralık 1991 tarihinde taraf olmuştur ve tüm değişikliklerini kabul etmiştir. Protokole ilişkin ulusal ve uluslararası çalışmaların izlenmesi Ulusal Odak Noktası görevini yürüten Çevre ve Orman Bakanlığı'nın koordinasyonunda gerçekleştirilmektedir. Ülkemiz Montreal Protokolü'nün uygulanmasında en başarılı ülkelerden biri olma özelliğini taşımaktadır.

12 Kasım 2008 tarihinde Resmî Gazete'de "Ozon Tabakasını İncelten Maddelerin Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik" yayımlanmıştır. Daha sonra 7/4/2017 tarihli ve 30031 sayılı Resmi Gazetede "Ozon Tabakasını İncelten Maddelere İlişkin Yönetmelik" yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Ülkemizin 1991 yılında taraf olduğu Ozon Tabakasını İncelten Maddelere Dair Viyana Sözleşmesi ve Montreal Protokolü ile ilgili ulusal ve uluslararası çalışmalar bakanlığımız koordinasyonunda gerçekleştirilmektedir. Bakanlığımızca yayımlanan ve yürütülen mevzuat çerçevesinde; Ozon Tabakasını İncelten Maddelerin kontrolü sağlanmakta ve ithalatları belirli bir takvim çerçevesinde azaltılarak sonlandırılmaktadır.

Bu kapsamda 12/11/2008 tarihli ve 27052 sayılı Resmi Gazete ile yürürlüğe giren "Ozon Tabakasını İncelten Maddelerin Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik" yürürlükten kaldırılarak, 1005/2009/AT sayılı Ozon Tabakasını İncelten Maddelere İlişkin Direktif

ile uyum çerçevesinde “Ozon Tabakasını İncelten Maddelere İlişkin Yönetmelik” 7/4/2017 tarihli ve 30031 sayılı Resmi Gazetede yayımlanmıştır.

Yönetmeliğin amacı, ülkemizin taraf olduğu Ozon Tabakasını İncelten Maddelere Dair Montreal Protokolü ve değişiklikleri ile kontrol altına alınan maddelerin kullanılmasına, sonlandırılmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir.

- **Kyoto Protokolü**

Aralık 1997’de Japonya’nın Kyoto şehrinde karbondioksit emisyonlarının ve sera gazı etkisinin ortadan kaldırılması amacıyla 160 ülkenin katılımıyla uluslararası bir toplantı yapılmıştır. Toplantının sonucunda verilen kararda sanayileşmiş ülkelerin emisyon ortalamalarını 2008 yılına kadar düşürmeyi hedeflemiştir.

Kyoto protokolü kapsamında emisyonuna sınırlama getirilen en önemli sera gazı Karbondioksit olmuştur. Çünkü Karbondioksit, gelişmiş ülkelerin toplam sera gazı emisyonlarının 4/5’ini oluşturmaktaydı. Kloroflorokarbonlar gibi sanayide özel amaçla üretilen uzun ömürlü ve etkili gazlar olan Hidroflorokarbonlar ve Perflorokarbonlar ozon tabakasını incelten gazlara alternatif oldukları için bu protokol kapsamına alınmıştır. Fakat Kloroflorokarbonlar Ozon Tabakasını İncelten Maddelere Dair Montreal Protokolü ile denetim altına alındığı için Kyoto Protokolü’nün kapsamına alınmamıştır.

Kyoto Protokolü’nün kabul edildiği 1997 yılında OECD verilerine göre ABD yılda 6 milyar 999 milyon tonla karbondioksit salımı yapan ve havayı kirleten ülkeler sıralamasında birinci sırada olmasına rağmen Kyoto Protokolü’ne, ABD ekonomisine yük getiriyor gerekçesi ile taraf olmamıştır. Uluslararası Enerji Ajansı’nın ve Avrupa Nükleer Araştırma Örgütü’nün ortaklaşa yayınladıkları verilere göre en fazla Karbondioksit salgılayan ülkeler arasında ABD’yi sırasıyla Çin, Rusya, Japonya, Hindistan, Almanya, İngiltere, Kanada, İtalya ve Fransa izlemektedir. Buna rağmen Rusya’da ilk etapta protokole taraf olmamıştır. Fakat 2004 yılının Ekim ayında Rusya anlaşmayı imzalamış ve taahhüt altına girmiştir. ABD ise yine taraf olmamıştır.

Avrupa Parlamentosu, ABD’nin Kyoto Protokolü’nü imzalamayacağını kınarken;

“Bu tek taraflı karar tüm Kyoto sürecini tehlikeye atacaktır ve bir iklim felaketine yol açacak olmasının yanında AB ile ABD ilişkileri açısından da kötü bir politik işaret olarak algılanmaktadır. Kyoto Protokolü küresel ısınma ve tüm süreci önceden kestirilemeyecek sonuçlar doğuracak biçimde yıllarca ötelemeyi öngören herhangi bir alternatif plan karşısında bir dünya stratejisinin köşe taşı olmayı sürdürmektedir. ABD'nin bu yeni yaklaşımı ABD'yi çevre alanında izolasyona mahkûm edecektir. Dünya nüfusunun büyük bir çoğunluğunun uzun vadeli çıkarlarının ABD şirketlerinin kısa vadeli hırslarına feda edilmekte oluşu dehşet vericidir” ifadelerini kullanmıştır.

- **Diğer Anlaşmalar**

Çevre kirliliğinin önlenmesi ve çevrenin korunması ile ilgili anlaşmaların bir kısmı da aşağıda belirtilmiştir.

- Büyük Denizlerde Yaşayan Canlıların Korunması ve Avlanması Üzerine Uzlaşma, 29 Nisan 1958
- Antarktik Anlaşması, 1 Aralık 1959
- Zehirli Atık Maddeler ve Diğer Atık Maddeler Dökerek Oluşan Deniz Kirliliğini Önlemek Üzerine Anlaşma, 29 Aralık 1972
- Türleri Yok Olma Tehlikesi Olan Doğal Bitki ve Hayvan Türlerinin Uluslararası Ticareti Üzerine Uzlaşma, 3 Mart 1973
- Akdeniz'de Gemi ve Uçaklardan Yapılan Boşaltımlardan ya da Denizde Yakmadan Kaynaklanan Kirlenmenin Önlenmesi ve Ortadan Kaldırılmasına İlişkin Protokol, 1976
- Akdeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü, 1976
- Akdeniz'in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi, 12 Haziran 1981
- Deniz Hukuku Üzerine Birleşmiş Milletler Uzlaşması, 10 Aralık 1982
- Uzun Menzilli Sınır Ötesi Hava Kirliliği Üzerine Anlaşma, 16 Mart 1983
- Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Sözleşme (MARPOL), 2 Ekim 1983

- Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini İçin Bir Fonun Kurulmasıyla İlgili Uluslararası Sözleşme, 1992
- Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme, 1992
- Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Endüstriyel Kazaların Sınır Aşan Etkileri Sözleşmesi, 17 Mart 1992
- Karadeniz Deniz Ortamının Boşaltmalardan Kaynaklanan Kirlenmeye Karşı Korunması Protokolü, 22 Nisan 1992
- Karadeniz Deniz Ortamının Olağanüstü Durumlarda Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerin Kirlenmesiyle Mücadele İşbirliğine Ait Protokol, 22 Nisan 1992
- Afrika'nın Bazı Bölgelerinde Çölleşme Ya da Ciddi Kuraklık Çeken Ülkelerde Çölleşme ile Savaşmak İçin Birleşmiş Milletler Uzlaşması, 14 Ekim 1994
- Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi, 1994
- Karadeniz Deniz Ortamının Kara Kökenli Kirlenmelere Karşı Korunması (LBS) Protokolü, 1994
- Akdeniz'de Tehlikeli Atıkların Sınır ötesi Hareketleri ve Bertarafından Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi Protokolü, 1 Ekim 1996
- Bazı Tehlikeli Kimyasalların ve Pestisitlerin Uluslararası Ticaretinde Ön Bildirimli Kabul Usulüne Dair Rotterdam Sözleşmesi, 11 Eylül 1998
- Olağanüstü Hallerde Akdeniz'in Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Yapılacak Mücadele ve İşbirliğine Ait Protokol, 2004
- Karadeniz Bölgesi'nde Biyoçeşitlilik ve Peyzajın Korunması Protokolü, 2004 (Çevre.gov, 2016).

## 6. Çevre Politikalarının İlkeleri

Çevre kirliliğini önlemeye ve çevreyi korumaya yönelik olarak bir takım ilkeler bulunmaktadır. Bunlar kirleten öder ilkesi, ihtiyat ilkesi, önleme ilkesi, işbirliği ilkesi, katılım ilkesi ve entegrasyon ilkesi olmak üzere 6 başlıkta ifade edilebilir. Bu ilkeler birçok uluslararası anlaşmada, ülkelerin mevzuatlarında ve ülkemizde de 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda yer almaktadır.



**a) Kirlenen Öder İlkesi:**

Bu ilke ilk olarak 1970'li yıllarda Ekonomik İş birliği ve Kalkınma Teşkilatı, OECD, tarafından uluslararası çalışmalara konu olmuştur. OECD 1972 yılında kirlenen öder ilkesine yer vermiş ve daha sonra da bu ilkenin uygulanmasına açıklık getirmiştir. Kirlenen öder ilkesi ayrıca Avrupa Birliği'nde Tek Avrupa Senedinden sonra Birlik Anlaşması'na dâhil edilmiş ve Rio Bildirgesi'nde yerini almıştır (Agun, 2008).

OECD'nin tanımlamasına göre; kirlenen öder ilkesi, kirlenenin çevrenin kabul edilebilir bir durumda olmasını sağlamak amacıyla, kamu otoriteleri tarafından düzenlenen kirliliği önleme ve kontrol politikalarının maliyetlerine katlanması gerektiğini ifade etmektedir (Mutlu, 2002).

OECD tanımından anlaşılacağı üzere bu tanım dar kapsamlıdır. Çünkü OECD tanımı sadece yükümlülüğü içerir. Bu tanıma göre maddi durumu olan kişi ve kurumlar kolay bir şekilde çevreyi kirletip ve karşılığında da parasını ödeyecek ve böylelikle kirlenen öder ilkesi amacına ulaşır anlamı çıkarılabilir. Kirlenenlerin sonuç olarak mali yükümlülükleri yerine getirmesi kirlenen çevreyi eski haline getirmez. Dolayısıyla bu ilkeyi sadece yükümlülük olarak düşünmemek gerekmektedir yani ilkeyi geniş anlamda düşünüp yükümlülük ve sorumluluk olarak ele almalıyız (Uzel, 2017).

Kirlenen öder ilkesi ilk olarak ekonomik amaçlı olsa da günümüzde ülkelerin kendi mevzuatlarında kabul gören hukuksal bir prensip haline gelmiştir.

Örnek olarak ülkemizde de 2872 sayılı Çevre Kanunu'nda bu ilkeye yer verilmiştir. Bu ilke ile ilgili 2872 sayılı Çevre Kanunu'muzun 3. maddesinde aşağıdaki maddeler sayılabilir.

g) Kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar kirlenen veya bozulmaya neden olan tarafından karşılanır. Kirlenenin kirlenmeyi veya bozulmayı durdurmak, gidermek veya azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirlenetenden tahsil edilir.

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.

Kirletenin sorumluluğu:

**Madde 28 – (Değişik: 3/3/1988 - 3416/8.md.)**

Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar.

Kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır.

**(Ek fıkra: 26/4/2006 – 5491/19 md.)** Çevreye verilen zararların tazminine ilişkin talepler zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren beş yıl sonra zamanaşımına uğrar.

Bu maddelerden de anlaşılacağı üzere kirleten öder prensibi ülkemizde yalnızca mali amaçla kullanılmaktadır. Bu durumun da çevre kirliliğini önlemeye çok fazla katkısı yoktur. Farklı bir anlamda da bu ilke kirlilik meydana geldikten sonra bu kirliliğin ortadan kaldırılması için yapılan harcamaların tahsili olarak düşünülmektedir. Zamanla çevre çok fazla kirlenip çok fazla tahrip olduktan sonra kimin ne kadar kirlittiğini tespit etmek oldukça güç olacaktır. Kirleten tespit edilse dahi zararı maddi olarak karşılayacağından çevreyi tekrar eski haline döndürmek zor olacaktır. Sonuç olarak bu ilke ülkemizde dar anlamda anlaşılmakta ve mali amaçlı kullanılmaktadır.

**b) İhtiyat (Özen Gösterme) İlkesi:**

Bu ilke belli bir faaliyetin ya da eylemin insan sağlığı ya da çevre açısından olumsuz ve/veya zararlı sonuçlar doğurabileceği yönünde güçlü bir şüphe varsa bilimsel kanıt beklemeden tedbir alınması anlamına gelmektedir (Agun, 2008).

İhtiyat ilkesi ilk olarak Uluslararası Kuzey Denizi Balkanlar Konferansı'nda (Londra,1987) ihtiyat yaklaşımı ifadesini almıştır. Bu ilkeye ayrıca Rio Bildirgesi'nde ve AB'de de yer verilmiştir. İhtiyat ilkesi son olarak da Kyoto Protokolü'nde yerini almıştır (Agun, 2008).

Kirleten öder prensibinin iktisadi temeline karşılık, ihtiyat ilkesi daha çok hukuksal bir yaklaşımdır. Bu ilke çevre sorunları yaratacak durumları önceden tespit edip, olası zararları önlemeyi ve kaynakları ihtiyatlı kullanarak ekosistemleri uzun vadede koruma altına almayı amaçlamaktadır. Zararlı etkilerin ortaya çıkmasının önlenmesine

dayanan ihtiyat ilkesi, teknolojinin imkân verdiği oranda uygun tedbirlerin alınmasını sağlayarak çevre zararlarını ve sebeplerini ortadan kaldırarak ve mevcut çevre değerlerinin kalitesini koruyacak tedbirler alınmasını, yasaklar getirilmesini öngörmektedir.

İhtiyat ilkesi, çevre tedbirlerinin, çevre sorunları ortaya çıkmadan alınmasını öngördüğü için, özellikle yatırım projelerinin değerlendirilmesi aşamasında önem taşımaktadır. Çevresel Etki Değerlendirilmesi uygulamalarının bu aşamada yapılması, ihtiyat ilkesinin gerçekleştirilmesini sağlamaktadır. Böylece çevreye ilişkin riskler azalmaktadır (Mutlu, 2002).

“Özen Gösterme İlkesi” olarak da adlandırılan bu ilke, hukukun istediği şekilde belirgin olarak verilen bilimsel görüşler tarafından ortaya konulmadığı alanlarda ve durumlarda bile çevrenin korunmasına yönelik olarak geliştirilmiş bir çözüm yolu özelliğini taşımaktadır (Uzel, 2017).

2872 sayılı Çevre Kanunu’nda da ihtiyat ilkesine yer verilmiştir.

Sürdürülebilir çevre: Gelecek kuşakların ihtiyaç duyacağı kaynakların varlığını ve kalitesini tehlikeye atmadan, hem bugünün hem de gelecek kuşakların çevresini oluşturan tüm çevresel değerlerin her alanda (sosyal, ekonomik, fizikî vb.) ıslahı, korunması ve geliştirilmesi sürecini,

Sürdürülebilir kalkınma: Bugünkü ve gelecek kuşakların, sağlıklı bir çevrede yaşamasını güvence altına alan çevresel, ekonomik ve sosyal hedefler arasında denge kurulması esasına dayalı kalkınma ve gelişmeyi,

c) Arazi ve kaynak kullanım kararlarını veren ve proje değerlendirmesi yapan yetkili kuruluşlar, karar alma süreçlerinde sürdürülebilir kalkınma ilkesini gözetirler.

d) Yapılacak ekonomik faaliyetlerin faydası ile doğal kaynaklar üzerindeki etkisi sürdürülebilir kalkınma ilkesi çerçevesinde uzun dönemli olarak değerlendirilir.

### c) Önleme İlkesi:

Bu ilke 1989 tarihli Basel Konvansiyonu’nun temelini oluşturmaktadır. Önleme ilkesi çevre sorunlarının oluşum aşamasında müdahale etmeyi öngörmektedir. Çevre sorunları ortaya çıktıktan sonra sorun zaten kirleten öder ilkesi gereği mali olarak telafi edilecektir. Burada asıl olan sorun daha çıkmadan önce önlem almak veya sorun çıktıysa bile bu sorunun nedenlerinin doğru teşhis edip sorunu ortadan kaldırmaktır.

Yani bu ilkenin amacı oluşan çevre zararlarını bir şekilde telafi etmek veya gidermek olmayıp bu zararlar meydana gelmeden gerekli teşhisi yapıp sorunu meydana gelmeden önce önlemektir. Çevre Kanunu'nda önleme ilkesi ile ilgili olarak aşağıdaki maddeye yer verilmiştir.

g) Kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar kirleten veya bozulmaya neden olan tarafından karşılanır. Kirletenin kirlenmeyi veya bozulmayı durdurmak, gidermek veya azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirletenden tahsil edilir.

Kirletme yasağı:

**Madde 8** – Her türlü atık ve artığı, çevreye zarar verecek şekilde, ilgili yönetmeliklerde belirlenen standartlara ve yöntemlere aykırı olarak doğrudan ve dolaylı biçimde alıcı ortama vermek, depolamak, taşımak, uzaklaştırmak ve benzeri faaliyetlerde bulunmak yasaktır.

Kirlenme ihtimalinin bulunduğu durumlarda ilgililer kirlenmeyi önlemekle; kirlenmenin meydana geldiği hallerde kirleten, kirlenmeyi durdurmak, kirlenmenin etkilerini gidermek veya azaltmak için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdürler.

**d) İşbirliği ve Eşgüdüm İlkesi:**

Bu ilkeye 1992 tarihli Rio Konferansı'nda geniş bir şekilde yer verilmiştir.

Çevre sorunlarının etki alanlarının çok geniş olması bölgesel, ulusal sınırların ötesine taşınması nedeniyle, uluslararası iş birliği olmaksızın çevre sorunlarını önlemek mümkün değildir. Bu nedenle, çevre politikalarının uygulanabilme ve başarılı olma koşulları içinde hem ulusal ölçekte hem de uluslararası planda işbirliği yapılması gereği vardır.

İşbirliği ilkesi çerçevesinde, devlet ve toplumun, merkezi ve yerel idarelerinin sivil toplum kuruluşlarının işbirliği yapması gerekmektedir. Bu işbirliği yapılırken başarı koşullarından biri de bilgi alışverişi ve şeffaflıktır. Bu ilkeyle ilgili Çevre Kanunu'nda aşağıdaki maddeye yer verilmiştir.

**Madde 3 – (Değişik: 26/4/2006 – 5491/3 md.)**

Çevrenin korunmasına, iyileştirilmesine ve kirliliğinin önlenmesine ilişkin genel ilkeler şunlardır:

- a) Başta idare, meslek odaları, birlikler ve sivil toplum kuruluşları olmak üzere herkes, çevrenin korunması ve kirliliğin önlenmesi ile görevli olup bu konuda alınacak tedbirlere ve belirlenen esaslara uymakla yükümlüdürler.
- b) Çevrenin korunması, çevrenin bozulmasının önlenmesi ve kirliliğin giderilmesi alanlarındaki her türlü faaliyette; bakanlık ve yerel yönetimler, gerekli hallerde meslek odaları, birlikler ve sivil toplum kuruluşları ile iş birliği yaparlar.
- j) Çevrenin korunması, çevre kirliliğinin önlenmesi ve çevre sorunlarının çözümüne yönelik gerekli teknik, idarî, malî ve hukukî düzenlemeler bakanlığın koordinasyonunda yapılır. 2690 sayılı Türkiye Atom Enerjisi Kurumu Kanunu kapsamındaki konular Türkiye Atom Enerjisi Kurumu tarafından yürütülür.

**e) Katılım İlkesi:**

Bu ilkeye 1972 Stockholm Bildirgesi'nde ve 1992 tarihli Rio Konferansı'nda yer verilmiştir. Bu ilkeyle ilgili Çevre Kanunu'nda aşağıdaki maddeye yer verilmiştir.

- e) Çevre politikalarının oluşmasında katılım hakkı esastır. Bakanlık ve yerel yönetimler; meslek odaları, birlikler, sivil toplum kuruluşları ve vatandaşların çevre hakkını kullanacakları katılım ortamını yaratmakla yükümlüdür.

**f) Entegrasyon İlkesi:**

Diğer bütün politikaların çevre politikasına yaklaştırılmasıdır. Başka bir deyişle, çevre politikası haricindeki bütün politikaların hazırlanmasında ve uygulanmasında çevrenin de dikkate alınmasını öngören ve siyasi yönü olan bir ilkedir. Entegrasyon ilkesinin uygulanabilmesi için hem idari örgütlenmenin hem de hukuki düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Bunun da en önemli yollarından birisi de ÇED'dir. Bu ilke, AB'nin çevre politikasında da yerini almıştır (Agun, 2008).

**7. Politika Araçları**

Çevre politikaları; toplumdaki bireylerin ve canlı varlıkların tamamının sorunsuz bir çevreye sahip olmalarını ve yaşamlarını sorunsuz bir çevrede sürdürmeleri amacıyla bireylerin ve canlıların çevreyle olan etkileşimlerini düzenlemek amacıyla belirlenen

önlemler bütünüdür. Çevrenin kirlenmesi ile beraber sınırlı olan kaynaklarımız çoğu zaman bir daha geri dönülmesi mümkün olmayan sonuçlar doğurmaktadır. Bu durumun farkında olan hükümetler çevre kirliliğinin önlenmesi amacıyla bir takım politika ve amaçlar belirlemişlerdir. Yapılan tespitler sonucunda çevre politikası araçları iki farklı şekilde sınıflandırılmıştır: Birincisi piyasa araçları ve kamusal araçlar olmak üzere iki gruba, diğer sınıflandırma şekli ise ekonomik ve mali araçlar ve hukuki araçlar olmak üzere iki gruba ayrılmıştır.

*Tablo 7: Ekonomik ve Mali Araçlar ile Hukuki Araçları Gösterir Liste*

<b>Ekonomik ve Mali Araçlar</b>	<b>Hukuki Araçlar</b>
Vergi	Düzenleme ve Kontrol
Sübvansiyon	Kirletme Yasakları ve Kirletmeme Emirleri
Harç Ödetme	Çevresel Etki Değerlendirmesi
Vergi Teşvikleri	Bildirme ve İşaret Yükümlülüğü Getirme
Satılabilir Kirletme İzni Verilmesi	Ruhsata Bağlama
Depozit Uygulaması	İdari Cezalar
Çevre Koruma Fonları	Adli Cezalar

**Kaynak:** Yukarıda yer verilen bilgiler yazar tarafından hazırlanmıştır.

**a) Ekonomik ve Mali Araçlar:**

Bu araçların temel amacı negatif dışsal etkileri içselleştirmek ve çevre problemlerine neden olan üreticilere bu maliyetleri yüklemektir. Bu araçlar hukuki araçların aksine yaptırım bulunmayan, ekonomik ve mali kapsamlı araçlardır. Hukuki araçlarda olduğu gibi üreticiler yasaklar doğrultusunda hareket etmeyip, kendi arzu ettikleri şekilde hareket ederek kendilerine yüklenen mali sorumlulukları kabul etmektedirler. Bu araçlarda dışsal maliyetlerin üreticilere aktararak içselleştirilmesi ile kirleten öder prensibinin uygulanması da sağlanmaktadır. Üreticiler bu mali sorumlulukları yüklenmek istemiyorlarsa; kirletici emisyonların azaltılması, kirliliğe karşı önlem alınması, daha temiz teknolojiler kullanılması, filtreler gibi kirliliği azaltıcı önlemler alabilmektedirler.

## b) Hukuki Araçlar

Ekonomik ve mali araçlar dışında çevre politikaları araçları arasında hukuki araçlarda mevcuttur. Hukuki araçlar, hukuksal çerçevede kurallar koyarak ve bu kurallara uyulmaması halinde birtakım yaptırımlar belirlenerek negatif dışsallıkların içselleştirilmesine çalışılmasıdır.

Bu ayırım dışında bazı çevre ekonomistlerince kabul gören ayırım aşağıdaki gibidir:

*Tablo 8: Piyasa Araçları ve Kamusal Araçları Gösterir Liste*

<b>Piyasa Araçları</b>	<b>Kamusal Araçlar</b>
Hicks-Kaldor Ölçütü: Tazminat	Çevre Vergisi
Scitovsky Yaklaşımı: Pazarlık	Çevre Harcı
Coase Teoremi: Mülkiyet Hakları	Yasaklar ve Sınırlamalar
Diğer Piyasa Araçları	Standart Koyma
Fedakârlık ve Sosyal Baskı	İzin, Onay ve Ruhsatlar
Yasal Sistemin Kullanılması	Çevresel Etki Değerlendirmesi
Uygulanabilir Mülkiyet Hakları	Çevresel Sübvansiyonlar
Oluşturma	Diğer Kamusal Araçlar
Sosyal Sorumluluk Geliştirme	Geri Kazanım
Bozucu Politika Müdahalelerini	Geri Ödemeli Depozito Sistemi
Düzeltilme	Çevreci Teknolojiler
Pazarlanabilir Kirlilik Permileri	Çevresel Fonlar
	Uygulama Teşvikleri
	Sorumluluk ve Tazmin
	Çevre Etiketleri
	Çevresel Denetim ve Yönetim Sistemi
	Özel Koruma Alanlarının Oluşturulması

**Kaynak:** Fındık, 2007 çalışmasındaki bilgiler ışığında yazar tarafından hazırlanmıştır.

**c) Piyasa Araçları (Piyasa Çözümü)**

Piyasa çözümünü benimseyenler negatif dışsallıkların içselleştirilmesinde devletin herhangi bir müdahalesi olmaması gerektiğini ve bu dışsallıkların zamanla piyasada kendi kendini içselleştirmesini savunmaktadır.



## II. TÜRKİYE'DE ve AVRUPA BİRLİĞİ'NDE YEŞİL VERGİ UYGULAMALARI

### A. Avrupa Birliği'nde Yeşil Vergi Uygulamaları

Hem Avrupa Birliği'ni kuran anlaşma olan 1957 tarihli Roma Anlaşması'nda hem de Avrupa Atom Enerjisi Anlaşması ve Avrupa Kömür-Çelik Anlaşması'nda da çevre ile ilgili düzenleme bulunmamaktaydı. Çünkü savaştan yeni çıkmış ülkeler için ekonomi çok daha önemliydi. Bu anlaşmalar da daha çok üye devletlerin ekonomik ve mali politikalarının uyumlu hale getirilmesini ve Avrupa'da ortak bir pazar kurulmasını hedefliyordu. Çevrenin kıt mal olmadığı düşünüldüğü o dönemlerde, çevre kirliliği tanımı da bulunmamaktaydı.

1980'li yılların başında çevre kirliliğinin baş göstermesiyle birlikte, 1 Temmuz 1987 yılında kabul edilen Avrupa Tek Senedi ile Roma Anlaşması'na yeni bölümler eklenmiş ve çevre konusundan söz edilmiştir.

Çevre ile ilgili ilk çalışma Avrupa Tek Senedi'nde değil, 1970'li yıllarda yapılan plan ve programlarda öne sürülmüştür.

1972 yılında düzenlenen Stockholm Zirvesi'yle beraber çevre politikaları geliştirilmesi gerektiği belirlenmiş ve bu politikalar çevre eylem programlarına ışık tutmuştur. İlki 22 Kasım 1973 tarihli olmak üzere günümüze kadar 7 adet çevre eylem programı kabul edilmiştir.

#### 1. Çevre Eylem Planları (1973-2020)

##### a) Birinci Çevre Eylem Planı (1973-1976)

1972 yılında Stockholm Konferansı'nda alınan kararlarla beraber komisyon tarafından hazırlanan bildirme konseye sunulmuş, kabul edilip uygulamaya geçilmiştir.

Programda kirleten öder ilkesi, kirliliğin kaynaktan önlenmesi gibi ilkeler kabul edilmiş CO<sub>2</sub> ile ilgili sunulan vergi önerisi ise oy birliğinin sağlanamaması üzerine kabul edilmemiştir.

Birinci Çevre Eylem Planı, birbirini takip eden ikişer yıllık planlar olmak üzere iki bölümden oluşmuştur. Planın birinci bölümünde, programın hedefleri, ilkeleri, genel tanımları, öncelikleri ve zaman cetveli yer almakta; ikinci bölümde ise, çevre zararlarının önlenmesi, çevrenin iyileştirilmesine yönelik faaliyetler yer almıştır.

#### **b) İkinci Çevre Eylem Planı (1977-1981)**

Birinci Çevre Eylem Planı'nın devamı niteliğini teşkil eden bu program da hedef ve ilkeler yeniden belirlenmiş, eksik kısımlar tespit edilmiş ve tamamlanmıştır. Birinci Çevre Eylem Planı'ndan farklı olarak beş yıllık süre için hazırlanmıştır ve beş başlıktan oluşmaktadır.

Birinci başlıkta; birliğin çevre politikalarının hedefleri ve ilkeleri yeniden düzenlenmiş, ikinci başlıkta; kirliliğin ve zararların azaltılması, üçüncü başlıkta; toprağın, çevre bileşenlerinin ve doğal kaynakların korunması, dördüncü başlıkta; çevrenin korunması ve iyileştirilmesi için eylemler, beşinci başlıkta; uluslararası alanda birlik faaliyetleri yer almaktadır. Ayrıca bu planda mali enstrümanlar yalnızca zehirli ve zararlı atıklar için önerilmiştir.

Planın beşinci başlığının iki alt başlığı bulunmaktadır. Başlıklardan birincisinde; birliğin üye ülkelerle ve üye olmayan ülkeler ve organizasyonlarla iş birliği, ikicisinde ise; çevre konusunda gelişmekte olan ülkelerle iş birliği yer almaktadır.

#### **c) Üçüncü Çevre Eylem Planı (1982-1986)**

Bu planda, diğer planlardan farklı olarak daha somut kurallara yer verilmiştir. Bu planda birliğin temel çevre politikaları açıklanmıştır. Çevreye zarar veren enerji sektörü yönünde kararlar alınmıştır. Ayrıca enerji, ulaştırma, tarım ve diğer sektörlerde yapılacak politikaların çevreye duyarlı olması kararı alınmıştır.

Üçüncü Çevre Eylem Planı, beş başlıktan oluşmaktadır. Birinci başlıkta; giriş bölümüne, ikinci başlıkta; genel stratejileri geliştirmeye, üçüncü başlıkta; kirliliğin önlenmesi ve azaltılmasına, dördüncü başlıkta; çevre ve doğal kaynakların korunmasına ve son başlıkta; uluslararası düzeyde uygulanacak planlara yer verilmiştir.

**d) Dördüncü Çevre Eylem Planı (1987-1992)**

Bu plan diğer planlara göre çevreyi daha geniş bir bakış açısıyla ele almış ve mali enstrümanlarla ilgili düzenlemeler kesin bir şekilde gündeme gelmiştir.

17 Aralık 1985'te kabul edilen Avrupa Tek Senedi'ne atıflar yaparak, birlikte ortak bir iç pazar kurulması ve çevre kirliliğinin azaltılarak zararlı maddelerin kaynaktan önlenmesi görüşülmüştür.

Dördüncü Çevre Eylem Planı'nın başlıkları şu şekildedir; genel politikalar, kirliliğin kontrolü ve önlenmesi, belirli sektörlere yönelik yaklaşımlar, çevre kaynaklarının yönetimi, çevre ile ilgili araştırmalar, uluslararası düzeyde gerçekleştirilecek eylemler ve 29-30 Mart 1985 tarihinde yapılan görüşmelerde alınan kararlar doğrultusunda 1987 yılı Avrupa Çevre Yılı olarak belirlendiği için bu planda Avrupa Çevre Yılı başlığına da yer verilmiştir.

**e) Beşinci Çevre Eylem Planı (1993-2000)**

Bu planın adı Sürdürülebilirliğe Doğru: Avrupa Birliği'nin Çevre ve Sürdürülebilir Gelişmeye Yönelik Politika ve Eylem Programı'dır. Bu plan çevre sorunlarının çözümüne yönelik diğer dört plandan farklıdır. Bunun sebebi 1992 yılında Rio de Janeiro'da yapılan Dünya Çevre ve Kalkınma Konferansı'dır.

Bu program üç başlıktan oluşmaktadır. Birinci başlık; birlik içerisinde çevre ve sürdürülebilir büyüme için politikalar, ikinci başlıkta; uluslararası alanda birliğin rolü ve üçüncü başlıkta ise; öncelikler, denetimler ve maliyetler yer almaktadır.

Sürdürülebilir büyümeyi hedefleyen bu programda, hedefe yönelik kapsamlı politikalar da belirlenmiştir. Çevre politikalarının dayanağı veri tabanı oluşturmayı ve sürdürülebilir üretim ve tüketim kalıplarını oluşturmayı hedefleyen politikaları içeren, birliği ilgilendiren öncelikli alanlar bunlardan birincisidir.

İkincisi ise; ozon tabakasının incelenmesi, asit yağmurları, iklim değişikliği, gürültü kirliliğinin önlenmesi, kaza ve risk yönetimi ve birlik hukukunun gözden geçirilmesini hedefleyen çevre korunması için bazı konulardaki eylemler politikasıdır.

Son olarak da çevre ile ilgili çalışmaların arttırılması, yaptırımlar uygulanması, çevre bilincinin geliştirilmesi ve çevre ile ilgili iş birliği yapılması gibi çalışma yapılması önerilen bazı konular başlıklı hedeflerdir.

Fakat Beşinci Çevre Eylem Planı uygulanmaya başladıktan iki yıl sonrasına kadar uygulamadaki zorluklardan dolayı, çevre ile ilgili çok fazla ilerleme olmamıştır.

#### **f) Altıncı Çevre Eylem Planı (2001-2010)**

Bu plan, Beşinci Çevre Eylem Planının devamı niteliğini teşkil etmekle beraber, geleceğe yönelik endişe ve önlemleri içermektedir. Bu yüzden planın adı: “Çevre 2010: Geleceğimiz, Tercihimiz” olmaktadır.

Altıncı Çevre Eylem Planı sekiz başlıktan oluşmaktadır. Bunlar; çevrenin genel durumu, çevre hedeflerine ilişkin stratejik yaklaşımlar, iklim değişikliği ile mücadele, doğanın ve biyolojik çeşitliliğin korunması, çevre ve sağlık, doğal kaynakların kullanımı ve atıkların yönetimi, Avrupa Birliği ve katılım, son olarak ta güvenli bilgi temelinde politika oluşturmaktır.

Avrupa çevre politikasında mali enstrümanların kullanılması sürekli gündemdeydi. Fakat bu konuyla ilgili somut bir adım nerdeyse hiç atılmamıştı. Bunun temel sebebi olarak topluluğun mali ölçütlerle ilgili yeteneksizliği gösterilmekteydi. İkinci sebep olarak ta verginin regresif etkisi gösterilmekte, diğer bir etkenin politik nedenler olduğu ifade edilmektedir. Ayrıca verginin tek başına değil diğer vergilerle beraber alınacak olması ve birlik gelirlerinin değiştirilmesine ihtiyaç duyulmaması ve vergilerden elde edilecek gelirin ne amaçla kullanılacağına ilişkin tereddüt oluşturmaması da etken olarak gösterilmiştir.

#### **g) Yedinci Çevre Eylem Planı (2014-2020)**

Bu plan Temmuz 2012 yılında sona eren Altıncı Çevre Eylem Planı'nın yerini almakta ve yayınlandığı tarihten yaklaşık bir sene sonra 17 Ocak 2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Planın adı; Gezegenin Sınırları İçinde Daha İyi Yaşamak'tır.

Bu planın dokuz tane öncelikli çalışma alanı bulunmaktadır. Bunlar; doğal ve ekolojik hayatın korunması ve iyileştirilmesi, yeşil ve düşük karbonlu ekonomiye geçiş, insan sağlığının korunması, çevre mevzuatının daha etkin uygulanması, daha iyi bilgi

akışının sağlanması, çevre ile ilgili çalışmalara yatırımların artırılması, çevresel düzenlemelerin diğer alanlara tam anlamıyla entegre edilmesi, çevre dostu şehir planları, Avrupa Birliği'nin uluslararası arenada etkinliğinin artırılması olarak sıralanabilir.

İktisadi Kalkınma Vakfı, Yedinci Çevre Eylem Planı Değerlendirmesi'nde şu tespitlerde bulunmuştur:

31 Aralık 2020 tarihine kadar sürecek 7'nci ÇEP Dönemi'nde;

- AB'nin orta vadedeki çevre politikasının profili çiziliyor. Ancak hâlihazırda tüm üye ülkeleri bağlayıcı kılan 2050 hedeflerinin (emisyonlarda yüzde 80-95 azaltım) gerçekleşmesi için yeni program, 22 Ocak 2014 tarihinde açıklanan ancak kesinleşmeyen 2030 yılına ait iklim ve enerji politikası paketiyle beraber, "ara dönem" çalışma programı olarak da düşünülmelidir.

- Yine 6'ncı ÇEP'de olduğu gibi "tematik stratejiler" üzerinden çalışmalar sürdürülecek. İklim değişikliği, insan sağlığı, doğal kaynakların verimli kullanılması ve enerji verimliliği gibi konulara odaklanan, "çevreye duyarlı bir İç Pazar işleyişinin" ön planda olması bekleniyor.

- AB'nin diğer politika alanlarını ilgilendiren "entegre çevre yönetiminin esasları", geniş bir yelpazede üye ülkelere sunuluyor. Çevre-dostu üretim modellerinin yaygınlaştırılmasına ön ayak olan bir "iş dünyası" ile bu ortamın getirisi olarak uzun vadeli yeni iş imkânlarının yaratılması temel hedefler arasında olacak. AB'de hızla gelişen yeşil ekonomiye geçişi hızlandıracak çalışmalara ağırlık verilecek.

- Başta sosyal alanda olmak üzere, pek çok alanda yerini alan ve günümüzde giderek yaygınlaşan bir algı olarak "İnsan sağlığı=güvenlik" söylemi kapsamında, hava kirliliğinin yarattığı sağlık problemlerinin azaltılması, temiz suya erişim ve kimyasallar gibi önemli konu başlıkları gündem maddeleri olacak. Bu bağlamda, üye ülkelerde Dünya Sağlık Örgütü'nün standartlarına uygunluk aranacak.

- Program bütçesi, 2014-2020 Çok Yıllı Mali Çerçevesi (Multiannual Financial Framework-MMF) dâhilinde ele alınacak.

### **Ancak;**

- AB tek başına düşünüldüğünde, bir önceki programda ve ekonomik kriz ortamında olduğu gibi üye ülkelerin "politik ve ekonomik çıkarları" ön plana çıkabilir ve böyle

bir ortamın devam etmesi yeni programın, hepsi olmasa da, belli hedeflerinin gidişatını etkileyebilir (İKV, 2014).

Aynı zamanda İKV’de bu programların üye ülkeler açısından hukuki bağlayıcılığı olmayan, Avrupa Birliği’nin çevre ile ilgili hedeflerini ortaya koyan stratejik belgeler olduğuna da yer verilmiştir. Bu belgeler üye ülkelerin Avrupa Parlamentosu’nun, bölgesel veya yerel otoritelerin, iş dünyası ve sivil toplum kuruluşlarının eş zamanlı çalışmalarını da önermektedir.

## 2. Avrupa Tek Senedi

17 Aralık 1985’ te kabul edilen Avrupa Tek Senedi ile birliğin kurucu üç anlaşması değiştirilirken, Avrupa Ekonomik Topluluğu Kurucu Anlaşması’na da çevre başlığı eklenmiş böylece çevre politikası resmi bir tanımlama ile hukuki temele dayandırılmıştır.

Bu değişikliğe göre anlaşmada yer alan amaçlar şu şekildedir:

- Çevrenin korunup, kalitesinin yükseltilmesi
- İnsan sağlığının korunması
- Doğal kaynakların özenli kullanılması
- Bölgesel ya da global çevre sorunları ile ilgili önlemleri uluslararası düzeye taşımak.

İlkeler ise:

- Önleyici eylem ilkesi,
- Kirleten öder ilkesi,
- Kaynaktan önleme ilkesi.

Birliğin Çevre Politikası ile Ekonomi Politikasının kesiştiği ve Çevre Politikası amaçlarına ulaşmada mali araçların kullanılmasının Roma Antlaşmasındaki gerekçesi de yine aynı maddede yer alan bir hükme dayandırılabilir. Roma Antlaşması m.174/3’e göre: “Topluluk Çevre Politikasını belirlerken aşağıdaki unsurları göz önüne alır:

- Ulaşılabilen bilimsel ve teknik bilgi
- Müdahalenin olması ya da olmaması durumlarındaki fayda ve zararlar

- Topluluk bütününde ülkeler arasında dengeli ekonomik ve sosyal gelişme (Ferhatoğlu, 2003).

### 3. Maastricht Anlaşması

Birliğin pek çok politikasını değiştiren, düzenleyen Maastricht Anlaşması, 9-10 Aralık 1991 tarihinde Maastricht (Hollanda)'de kararlaştırılmış, 7 Şubat 1992'de imzalanmış ve 1 Kasım 1993'te yürürlüğe girmiştir.

1980'li yıllardan itibaren çevre ile ilgili yapılan çalışmalara rağmen, birlik çevre ile ilgili çok fazla yol kat edememiştir. Ayrıca birlik içerisinde, serbest dolaşım hakkının başlamasıyla beraber, birlik ülkelerinde yapılan taşımacılığın artmasıyla hava kirliliği ve gürültü kirliliği de artmıştır.

Maastricht Anlaşması'nın amaçları:

- Çevre kalitesinin sürdürülmesi, korunması ve iyileştirilmesi
- İnsan sağlığının korunmasına katkı sağlamak
- Doğal kaynakları rasyonel bir şekilde kullanmak
- Bölgesel veya global çevre sorunlarına karşı uluslararası düzeyde alınacak önlemleri desteklemek ve geliştirmektir.

Anlaşmanın ilkeleri ise (Mutlu, 2002):

- Önceden önleme
- Kaynağında düzeltme ve önleme
- Özen gösterme, ihtiyatlı olma ilkesi
- Kirleten öder ilkesi
- Diğer politikalarla bütünleşmedir.

Ayrıca anlaşmaya eklenen bir diğer maddede ise ülkeler çevre koruma tedbirleri alırken, bu tedbirler ülkelere ağır mali yüke sebep oluyorsa; ülkeler Bütünleştirme Fonu'ndan mali destek alabileceklerdir. Bu fon aynı zamanda Uyum Fonu olarak ta adlandırılmaktaydı. Bu fondan Portekiz, İspanya, İrlanda ve Yunanistan yararlanmaktaydı.

#### **4. Amsterdam Anlaşması**

2 Ekim 1997 tarihinde imzalanıp, 1999 yılında yürürlüğe giren bu anlaşma; iktisadi yaşamın sürdürülebilir şekilde geliştirilmesini ve çevre korumasının artırılmasını ve çevre kalitesinin iyileştirilmesini ele almıştır.

Bu anlaşma ile kirleten öder, kaynağında önleme ilkeleri devam etmesine karşın, diğer anlaşmalardan farklı olarak, bütüncülük yani çevre koruma politikaları ile birliğin diğer politikalarının bütünleşmesi ilkesinden vazgeçilmiştir.

#### **5. Avrupa Birliği'nde Uygulanan Çevre Vergileri**

Çevre vergilerinin sınıflandırılması çok zor bir konudur. Çünkü bu vergiler iç içe olmalarıyla dikkat çekmektedir. Örneğin; bir atık vergisinin amacı hem atığın azaltılması hem de geri dönüşümün teşvik edilmesi olabilmektedir. Ya da karbon vergisi, bir yandan enerji tasarrufu sağlarken öbür taraftan emisyonun azaltılmasını da sağlayabilmektedir. Bu yüzden bu vergileri birbirinden kesin çizgilerle ayırmak mümkün değildir.

Bu vergilerin uygulamalarına bakılacak olursa dünyada 100'ü aşkın farklı çevre vergisi konusu mevcuttur.

Bu konuda yapılmış genel bir sınıflandırma aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.



Tablo 9: Çevre Vergileri Türleri

<b>Çevre Vergilerinin Sistemik Tasnifi</b>
<b>a- Atık ve Emisyon Azaltılmasına Yönelik Vergiler</b>
1- Karbon ve Enerji Vergileri
2- Su Kirliliği Vergileri
3- Katı Atık Vergileri
4- Ürün Vergileri
<b>b- Geri Kazanım Sağlamaya Yönelik Vergiler</b>
1- Atık Pil ve Akümülatör Vergileri
2- Ambalaj Vergileri
<b>c- Doğal Kaynakların Korunmasına Yönelik Vergiler</b>
1- Su Çıkarma Vergileri
2- Avcılık ve Balıkçılık Vergileri
<b>d- Diğer Vergiler</b>
1- Turizm Üzerindeki Ekolojik Vergiler
2- Yeşil Bina Teşvikleri
3- Gürültü Vergileri
4- Gayrimenkul Vergileri

**Kaynak:** Fındık, 2007.

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere çevre vergilerine ilişkin olarak ilk başta Atık ve Emisyon Vergileri gelmektedir. Bunlar hava, su ve toprağa bırakılan atık ve emisyonların miktar ve içeriği dikkate alınarak hesaplanan vergilerdir. İkincisi Geri Kazanım Sağlamaya Yönelik Vergilerdir. Bu vergiler ürün ambalajlarının yeniden kullanılmasını sağlamak veya atıkların çeşitli işlemlerle tekrar birincil hale getirilmesini amaçlamaktadır (Jamali, 2007).

Doğal Kaynakların Korunmasına Yönelik Vergiler de kıt mal niteliği taşıyan çevrenin daha özenli kullanılmasını amaçlamaktadır. Bunların dışında kalan vergilerde diğer vergiler başlığı altında toplanmaktadır.

Avrupa Birliği ülkelerinde genel olarak uygulanan vergiler aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Tablo 10: Avrupa Birliği Çevre Vergileri

	Ulaşım	Enerji	Karbon	Hava	Atık	Materyal	Üretim	Su	Tarım	Biyolojik Çeşitlilik	Balıkçılık/Liman
Avusturya	+	+			+		+	+		+	+
Belçika	+				+	+	+	+	+		
Bulgaristan	+	+		+	+	+	+	+		+	+
Hırvatistan	+	+		+	+	+	+	+		+	+
Kıbrıs	+	+				+	+	+	+		
Çek Cum.	+	+	*	+	+	+	+	+	+	+	
Danimarka	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+
Estonya	+	+	+	+	+	+	+	+		+	+
Finlandiya	+	+		+	+	+	+	+		+	+
Fransa	+	+	+	+	+	+		+	+	+	+
Almanya	+	+			+		+	+		+	
Yunanistan	+	+				+	+	+	+	+	
Macaristan	+	+		+	+	+	+	+		+	
İzlanda	+	+	+			+	+	+		+	+
İrlanda	+	+	+		+	+	+	+			+
İtalya	+	+	*	+	+	+	+	+	+		
Letonya	+	+	+	+	+	+	+	+		+	
Litvanya	+	+		+	+	+	+	+		+	
Lüksemburg	+	+			+			+			
Malta	+	+			+	+	+	+		+	+
Hollanda	+	+	+		+	+	+	+		+	+
Norveç	+	+			+	+	+	+	+	+	
Polonya	+	+			+	+	+	+		+	+
Portekiz	+	+	*		+	+	+	+		+	+
Romanya	+	+		+		+	+	+		+	+
Slovakya	+	+		+	+	+	+	+			
Slovenya	+	+	+	+	+	+	+	+		+	
İspanya	+	+	+	+	+	+	+	+		+	
İsveç	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
İsviçre	+	+	+	+	+	+	+				
Türkiye	+	+		+				+			+
Birleşik Krallık	+	+		+	+	+	+	+		*	+

**Kaynak:** Bian ve Gök, 2014.

Yukarıdaki tabloda + işaretli ile gösterilen ülkelerde, belirtilen konulardaki vergiler uygulanmaktadır. \* ile gösterilen ülkelerde ise mali bir yükümlülük konulması planlanmaktadır.

Günümüzde AB’de birçok çevre vergisi uygulanmaktadır. AB resmi istatistik kurumu olan EUROSTAT ise; enerji, ulaştırma, kirlilik ve doğal kaynak vergisi olmak üzere dört tip çevre vergisi olduğunu belirtmektedir. Enerji vergileri, daha çok karbon vergisi olarak adlandırılmakta ve bu vergiler enerji kaynaklarının taşımacılıkta ya da kullanımları sırasında alınmaktadır. Kirlilik vergileri, kirli su, katı atık ve diğer kirlenici emisyon kaynakları üzerinden alınırken, doğal kaynak vergileri, daha çok değerli maden ve petrolün çıkarıldığı sahanın kira bedeli üzerinden alınmaktadır.

Taşımacılık vergileri ise bir motorlu araca sahip olmayı ya da kullanmayı konu edinmektedir. Belirtilen vergi türleriyle ilgili aşağıda kısa bilgiler verilecektir.

**a) Karbon (Enerji) Vergisi**

Çevre ile ilgili tartışmalarda en önemli konu olan karbon vergisi günümüzde birçok ülkede uygulanmaktadır. Verginin temel amacı iklim değişikliğine sebep olan CO<sub>2</sub> emisyonunu azaltmak ve küresel ısınmayı önlemeye çalışmaktır. Fosil yakıt kullanan ya da fosil yakıtlardan üretilen elektrik kullanan herkes tarafından atmosfere az ya da çok CO<sub>2</sub> salımı olmaktadır. Etkisini hemen göstermese de yıllar sonra bu gazlar telafisi mümkün olmayan çevre sorunlarına ve hastalıklara sebep olacaktır. Nüfusun artması ve ekonominin büyümesi de çevre de oluşan zararlı maddelerin artmasına nedendir.

Fosil yakıt kullanılmasından doğan karbondioksitin makul bir hata payıyla hesaplanması ve fosil yakıt kullanımında karbondioksit emisyonunu önlemenin ekonomik olarak daha uygun bir yolu bulunmadığı için, her yakıtın içerdiği karbon miktarına uygun olarak bir karbon vergisi alınmasının daha doğru olduğu düşünülmektedir. Bu vergi atmosfere yayılan gazların maliyetini yansıtacak ve bu gazların emisyonunun azaltılması için mali bir teşvik sağlayacaktır.

Karbon emisyonunun azaltılması için en önemli yasal adım Kyoto Protokolüdür. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi kapsamında imzalanan protokol 6 zararlı gazın emisyonunun azaltılmasını amaçlamaktadır.

**b) Kirlilik (Katı Atık) Vergisi**

Katı atık vergisinin temel amacı geri dönüşümü arttırmak ve çevresel atığı minimize etmektir. Bu sayede çöp alanlarındaki metan gazı emisyonu, kirlilik, gürültü, kötü koku ve görüntüler ve çöpün yakılmasıyla meydana çıkan hava kirliliği engellenmiş olacaktır. Bu vergiyle ilgili en makul bulunan çözüm, çöp torbası başına bir vergi uygulanmasıdır.

**c) Ulaştırma (Yol Geçiş Ücreti) Vergisi**

Oto yollardaki tıkanıklık önemli bir ekonomik ve çevresel sorun haline gelmiştir. Trafik sıkışıklığı özellikle büyük şehirlerde her geçen gün artmakta ve korkutucu bir hal almaya başlamıştır. Yeni yollar inşa etmek, doğru bir çözüm gibi görünse de inşa

edilen yolların trafiği rahatlatmaktan ziyade gün geçtikçe yeni yollarda da trafik sıkışıklığı olmaktadır.

#### **d) Motorlu Taşıtlar Vergisi**

Motorlu Taşıtlar Vergisi doğrudan bir çevre vergisi olmamasıyla birlikte, sonuçları bakımından çevreyi dolaylı olarak ilgilendiren bir vergi türüdür. Avrupa Birliği üyesi ülkelerinde de uygulanmakta olan bu vergi genel anlamda çevreyi korumaya yardımcı birtakım önlemler içermektedir. Bu konuyla ilgili, ilerleyen bölümlerde geniş kapsamlı bilgi verilecektir.

### **B. Türkiye’de Uygulanan Yeşil Vergiler**

Çevre kirliliğinin vergilendirilmesi ilk olarak 1918 yılında Pigou’nun “The Economics of Welfare” kitabıyla gündeme geldiğinden söz edilmektedir. Pigou, Londra’da meydana gelen sis sonucu ortaya çıkan hava kirliliğinin ardından çevre kirliliğini vergilendirmeye gitmiştir.

Dünya’da kirliliğin hızlı bir şekilde artması ve uluslararası bir boyut kazanmasıyla bu vergi türlerinin ne denli önemli olduğu görülmüştür.

Türkiye’de ise diğer birçok gelişmekte olan ülkede de görüldüğü üzere ekonominin kalkınması için enerji, turizm, ulaşım ve sanayideki gelişmelerden dolayı çevre üzerindeki baskı artmıştır. Bu baskıyla beraber kirlenen çevreyi eski haline getirmek ya da daha fazla kirlenmesine engel olmak amacıyla bu vergilerin öneminden söz edilmiştir.

Türkiye’de ilk kez 1973-1977 döneminde Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı içerisinde “çevrenin korunmasına ilişkin tedbirlerin ekonomik kalkınmayı engellemeksizin mevzuata dahil edilmesi şartıyla” ibaresi yer almıştır. 1972 yılında düzenlenen Stockholm Konferansı’nın bu konuda etkisi olmuştur.

Beşinci Kalkınma Planı’na kadar olan dönemde çevre kirliliğinin azaltılmasına yönelik kararlar verilirken, daha sonrasında ise kaynakların kullanımında etkinliğin sağlanması ve gelecek kuşaklara daha sağlıklı ve temiz çevre bırakma konusunda kararlar alınmaya başlanmıştır.

Daha sonra 1982 yılında ilk defa anayasal bir dayanakla çevreden söz edilmiştir. 1982 Anayasası'nın 56. maddesinde; “Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek devletin ve vatandaşların görevidir” ifadesi yer almıştır. Aynı zamanda “Devlet, bu görevini kamu ve özel kesimlerdeki sağlık ve sosyal kurumlarından yararlanarak, onları denetleyerek yerine getirir” ifadesi de yer almıştır. Bu ifadeyle de devlete bir takım görevler yüklenmiştir.

Çevre vergileriyle ilgili ilk örnek 15.07.1993 tarih ve 3914 sayılı yasa gereğince Belediye Gelirleri Kanunu'na eklenen mükerrer 44. maddede söz edilen Çevre Temizlik Vergisi ile görülmektedir. Eklenen bu maddeye göre, belediyelerin kanalizasyon, katı atık toplama hizmetlerinden yararlanan her türlü konut ve işyerleri vergi kapsamında gösterilmektedir.

Çevre vergilerinin temelini ise, 11 Ağustos 1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 3. maddesi ve g bendinde yer alan “Kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar kirlenen veya bozulmaya neden olan tarafından karşılanır. Kirlenenin kirlenmeyi veya bozulmayı durdurmak, gidermek veya azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsili Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirlenden tahsil edilir” ifadesine dayanarak “kirlenen öder” prensibine dayandığını söylemek mümkündür.

Türkiye’de uygulanan, çevre üzerinden doğrudan ya da dolaylı olarak etkisi bulunan vergiler incelendiği zaman, vergilerin Avrupa Birliği’nde olduğu tarzda etkilerinin olmadığını söylemek mümkündür. Avrupa Birliği’nde uygulanan vergilerde temel amaç zararlı olan hizmet veya malın fiyatını arttırarak, tüketicileri bu hizmet veya maldan uzaklaştırmaktır. Ayrıca bu vergilerin bir diğer etkisi de teknolojinin gelişmesinin sağlamaktır. Çevre vergilerinin iki amacı bulunmaktadır. Bunlar;

- Yönlendirme ve Denetleme: Bireyleri doğrudan çevreye duyarlı olmaya yönlendirmeye ve çevreye zarar verebilecek davranışlardan kaçınmalarını sağlamaya yönelik denetlemeleridir.

- Mali Amaç: Çevresel vergiler koyarak kamu geliri elde etme durumudur.

Avrupa Birliği ülkelerinde çevre vergilerinin temel amacı yönlendirme ve denetleme, ikincil amacı ise malidir. Fakat Türkiye’de vergilerin temel amacının mali amaç olduğunu söylemek mümkündür. Bu durumda vergilerden beklenen etki görülmemektedir.

Çevre vergilerinin iki etkisi vardır. Bu etkiler;

- Pigou’nun kamu maliyesinde önerdiği etkilerdir. Yani; çevre kirliliğine sebep olan negatif dışsallıkların içselleştirilmesiyle, kirletene vergi ödettirilmesi durumuyla, sosyal refahın artırılmasıdır.
- Çevre vergilerini arttırırken, bireyler üzerinde artan vergi yükünün düşürülmesiyle hem çevre hem de istihdam üzerinde pozitif etki oluşacaktır. Bu da sosyal refahı arttıracaktır. Bu durumda da çevre vergilerinin çifte yarar etkisi görülmüş olacaktır. Çifte yarar etkisi, kirlilik üzerinden vergi alarak elde edilen gelirin, ekonominin başka alanlarında uygulanan vergilerin azaltılmasına yön veren bir politika mekanizmasıdır. Buna göre, kirliliğin temel sebebi olan karbondioksit emisyonu üzerinden alınan vergi, emisyonu azaltacak, buradan elde edilen vergi geliri de diğer vergilerin azaltılmasında kullanılarak etkinlik sağlanacaktır. Böylece daha az kirlilik ile çevresel hedef sağlanmış olacak ve daha az işsizlik ile ekonomik hedef sağlanmış olacaktır. Bu etki adını, iki amacı birlikte sağlamasından almaktadır.

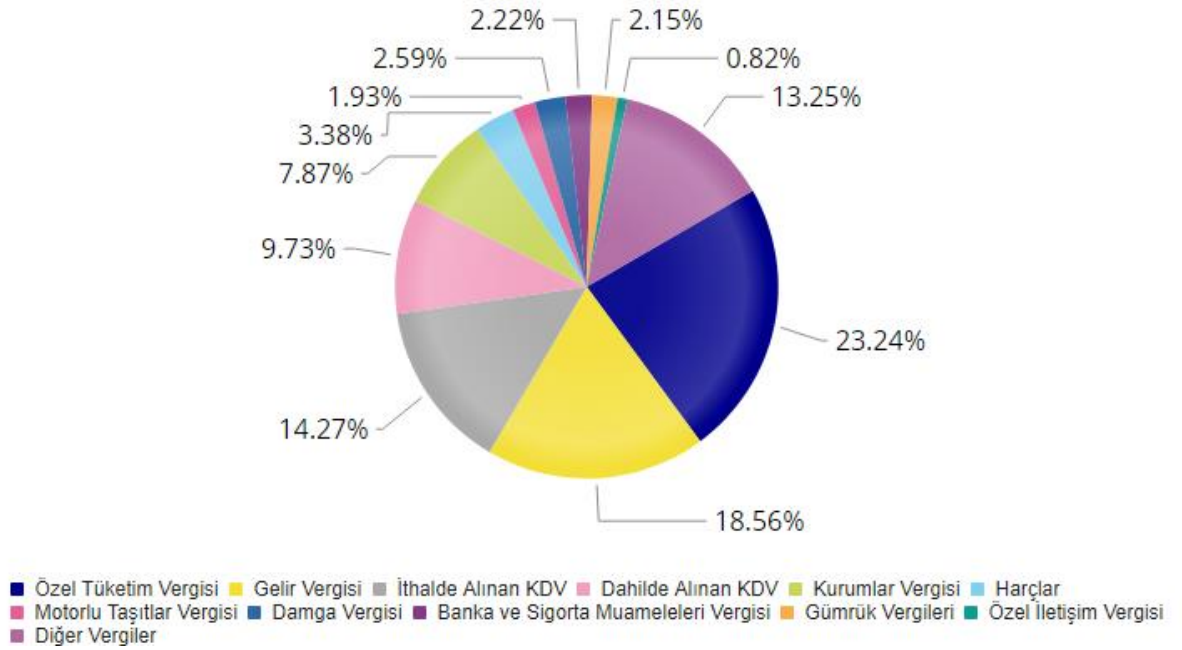
Yukarıdaki açıklamalarda ele alınacak olursa; ülkemizde çevreyi dolaylı ve doğrudan korumayı hedefleyen 3 adet vergi bulunduğunu söylemek mümkündür. Bunlar;

- Özel Tüketim Vergisi
- Motorlu Taşıtlar Vergisi
- Çevre Temizlik Vergisi’dir.

Söz konusu vergilerden, asıl amacı çevre kirliliğini önlemek olan Çevre Temizlik Vergisi’nde olduğu gibi çevre vergilerine doğrudan düzenlemeler, asıl amacı çevre olmadığı halde Özel Tüketim Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisi’nde görüldüğü gibi etkileri bakımından çevre ile ilgili olan vergilere dolaylı düzenlemeler adı verilir.

Çevre Temizlik Vergisi, çevre ile ilgili doğrudan düzenlemeler kapsamındayken, Özel Tüketim Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisi etkileri bakımından çevre ile ilgili olan dolaylı düzenlemelerdir.

Şekil 3: 2017 Yılı Bütçe Vergi Gelirlerinin Dağılımı



**Kaynak:** BUMKO, 2017.

Yukarıdaki şekilde görüldüğü üzere 2017 yılı bütçe gelirleri; %23.24 oran ile ÖTV, %18.56 ile gelir vergisi, %14.27 ile ithalde alınan KDV, %13.25 ile diğer vergiler, %9.73 ile dahilde alınan KDV, %7.87 ile kurumlar vergisi, %3.38 ile harçlar, %1.93 ile MTV, %2.59 ile damga vergisi, %2.22 ile BSMV, %2.15 ile gümrük vergisi, %0.82 ile ÖİV'den oluşmaktadır. Çevreyi dolaylı olarak ilgilendiren çevre vergileri diğer vergiler ve harçlar kapsamına alınmıştır. Söz konusu verginin ülkemizin bütçe gelirleri içerisinde çok büyük paya sahip olmadığını söylemek mümkündür.

OECD üyesi ülkelerde de çevreyle ilgili vergilerin GSYH içindeki payının ortalamasının %2,5 civarında olduğu raporlarda yer almaktadır. Ülkemizde bu oran %4'ler civarındadır. OECD üyesi ülkelerde uygulanmakta olan çevre ile ilgili vergilerin toplam alınan vergiler içindeki yeri %6-7 arasındayken ülkemizde bu oran %15'ler civarındadır (Uzel, 2017).

Çevre vergilerinin bu denli önemli olmasının nedeni; yasaklamaların bireyler üzerinde, çevre konusunda yeterli olmamasıdır. Bu yasaklar mali enstrümanlarla desteklendiği durumda, talebin kısılarak sorunların azalabileceği düşünülmektedir.

### **1. Çevre İle İlgili Doğrudan Düzenleme: Çevre Temizlik Vergisi**

Çevre Temizlik Vergisi diğer adıyla Çöp Vergisi 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu'na, 15 Temmuz 1993 tarihli ve 3914 sayılı yasa ile eklenen mükerrer 44. madde ile düzenlenmiştir ve 1 Ocak 1994 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1 Ocak 1994'ten itibaren yürürlüğe giren söz konusu madde, 2004 yılındaki 5035 sayılı "Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun" ile değişikliğe uğramış ve yeni hali 1 Ocak 2004 tarihinden itibaren geçerli olmuştur.

5035 sayılı yasa ile söz konusu mükerrer 44. madde değiştirilmeden önce katı atık toplama hizmetinden yararlanan binalardan su tüketim bedelinin aşmamak üzere belediye meclislerince belirlenen miktarlarda alınan atık su ile ilgili çevre temizlik vergisi söz konusuydu. Verginin daha kolay ödenebilmesi gerekçesini taşıyan değişikliğe göre, konutlara ait çevre temizlik vergisi su tüketim miktarı esas alınmak üzere metreküp başına maktu bir tutar olarak belirlenmiş, böylelikle hane halkı açısından çevresel hizmetlerden yararlanma hususu katı atık toplanmasına yönelik bir hizmetin karşılığı olmaktan çıkmıştır (Jamali, 2007).

Söz konusu madde de; "Belediye sınırları ve mücavir alan sınırları içinde bulunan ve belediyelerin katı atık toplama ile kanalizasyon hizmetlerinden yararlanan konut, işyeri ve diğer şekillerde kullanılan binalar, çevre temizlik vergisine tabidir" ifadesine yer verilmiştir.

Kanunda belirtildiğine göre "Verginin mükellefi binaları kullananlardır. Mükellefiyet binanın kullanımı ile başlar" ibaresinden de anlaşılacağı üzere verginin temeli kullanan öder prensibine dayanmaktadır.

Su tüketim miktarı esas alınarak hesaplanan bu vergide, su faturasında ayrıca belirtmek suretiyle vergi tahakkuk etmiş sayılır. Tahakkuk eden vergi, belediyeler veya belirtilen durumlarda da su ve kanalizasyon idareleri tarafından tahsil edilir.

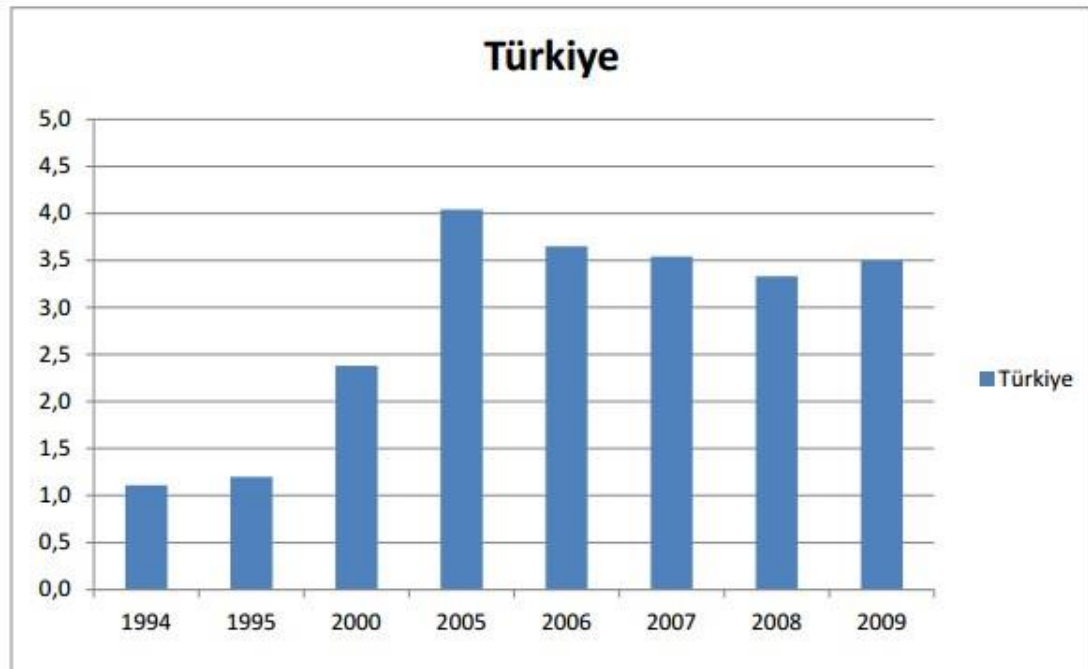


Böylece bu verginin amacının yerel yönetim kuruluşlarına gelir sağlamak olduğu söylenebilir.

Bir kısım araştırmacılara göre bu verginin amacı, tüketiciler açısından çevreyi kirletmeyen ürünleri cazip hale getirmek olurken, üreticileri ise çevreyi kirletmeyen, çevre dostu teknolojilere yönlendirmektir.

Çevre Temizlik Vergisi bünyesinde birçok istisna ve muafiyet barındırmaktadır. Bunların içerisinde; genel ve katma bütçeli idareler, il özel idareleri, belediyeler, köyler, bunların kuracakları birlikler, darülaceze ve bu tarz kuruluşlar, üniversiteler, Kızılay Genel Merkezi ve şubeleri, Kredi Yurtlar Kurumu'na ait öğrenci yurtları, ibadet yerleri (umuma açık olanlar), karşılıklı olmak kaydıyla konsolosluk ve elçilik binaları, elçilerin ikametine mahsus olan binalar, milletlerarası kuruluşlar ve bunların temsilcilikleri sayılabilir. Çevre vergilerinin etkinliğinin görülmesi için çevre vergilerinin GSYH içindeki paya bakmak gerekmektedir.

*Şekil 4: Türkiye'de Çevre Vergilerinin GSYH İçindeki Payı*

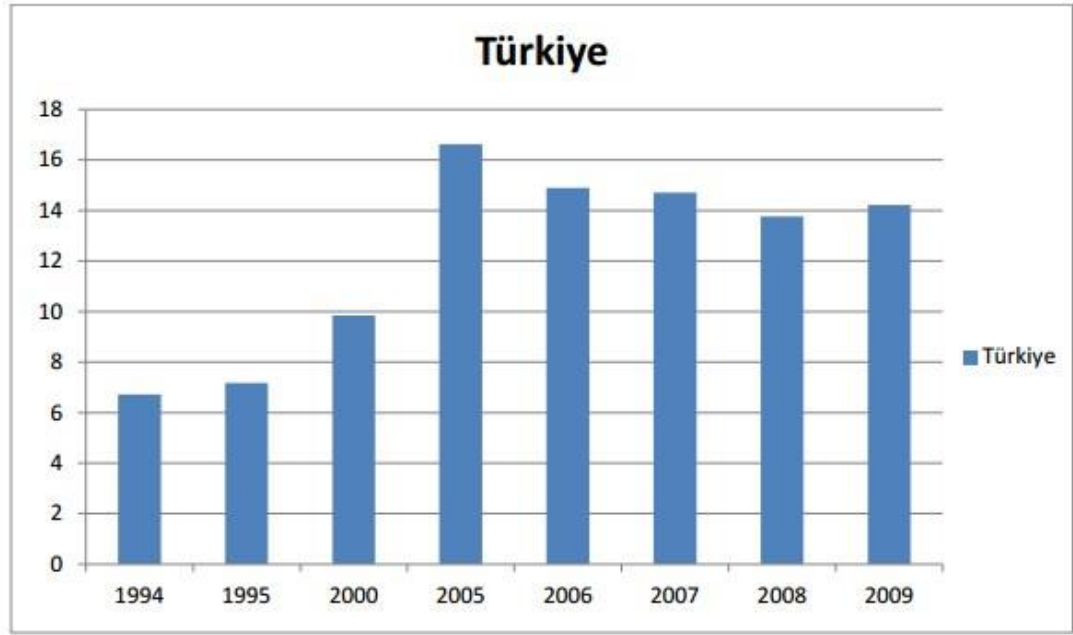


**Kaynak:** Küçük, 2012.

Yukarıdaki şekilde de görüldüğü üzere çevre vergilerinin 1994 yılında GSYH içindeki payı %1'ler de iken, 2000 yılında %2,5'lara yaklaşmış, 2005 yılında ise %4 seviyesine

ulaşmıştır. Daha sonra düşüşe geçerek sırasıyla 2006 yılında %3,6'ya, 2007 yılında %3,5'a ve 2008 yılında %3,4'e düşmüştür. 2009 yılında ise %3,5'a yükselmiştir. Çevre vergilerinin çok yüksek bir pay olmasa da önemli bir orana sahip olduğunu söylemek mümkündür.

Şekil 5: Türkiye'de Çevre Vergilerinin Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Payı (%)



**Kaynak:** Küçük, 2012.

Yukarıda görülen bir diğer şekilde ise Türkiye'de çevre vergilerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı gösterilmektedir. Şekilden de görüleceği üzere çevre vergilerinin toplam vergi gelirleri içindeki payı 1994 yılı itibariyle %6,5'lar seviyesindeyken 2000 yılında %10'a ulaşmıştır. 2005 yılında bu oran %16'nın üstünde bir paya yükselmiştir. Daha sonra 2006, 2007 ve 2008 yıllarında düşüşe geçmiş ve 2008 yılında %14'ün altına düşmüştür. 2009 yılında ise yükselerek %14'ün üstüne çıkmıştır. Buradan da anlaşılacağı üzere çevre vergileri toplam vergi gelirleri içerisinde önemli bir paya sahiptir.

Yapılan değişikliklerden önce Çevre Temizlik Vergisi'nde bulunan "Bu madde uyarınca tahsil edilen vergiler çevre temizliği gayesi dışında kullanılamaz" ibaresi Çevre Temizlik Vergisi'nin başta belediyelerin çevre temizlik hizmetleri için konduğunu göstermektedir.

Fakat Çevre Temizlik Vergisi'nin gelirlerinin %10'unun Çevre Bakanlığı Merkez Saymanlık Müdürlüğü hesabına aktarılması ve belediyelere kalan vergi gelirinin %20'sinin çöp imha tesislerinin kuruluş ve işletmelerinde kullanılmak üzere ayrılması sonucu geriye kalan miktar çöp imhası için gerekli maliyetin yalnızca %25'ini karşılayabilmekteydi.

2017 yılı için çevre temizlik vergisi değerlendirilecek olursa; su tüketim miktarı esas alınarak büyükşehir belediyelerinde 28 kuruş, diğer belediyelerde 21 kuruş olarak hesaplanmaktadır. Ancak su tüketiminin az ya da çok olduğuna bakılmaksızın her bina bulunduğu grup içerisindeki miktara göre ödeme yapmaktadır.

2017 yılı için geçerli olan Çevre Temizlik Vergisi tutarları aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir; bu hesaplamalar büyükşehir belediyeleri ve büyükşehir belediyeleri dışındaki belediyeler olmak üzere farklı şekilde yapılmaktadır.

Büyükşehir belediyeleri dışındaki belediyelerde 2017 yılında uygulanacak olan çevre temizlik vergisi tarifesi aşağıdaki gibidir.

*Tablo 11: Bina Dereceleri ve Yıllık Vergi Tutarları (TL)*

	<b>1. Derece</b>	<b>2. Derece</b>	<b>3. Derece</b>	<b>4. Derece</b>	<b>5. Derece</b>
<b>1. Grup</b>	2600	2000	1600	1400	1200
<b>2. Grup</b>	1600	1200	1000	800	700
<b>3. Grup</b>	1200	800	700	500	400
<b>4. Grup</b>	500	400	300	260	200
<b>5. Grup</b>	300	260	180	170	140
<b>6. Grup</b>	170	140	90	80	60
<b>7. Grup</b>	60	47	33	28	21

**Kaynak:** ÇTV Kanunu

Büyükşehir belediyelerinde uygulanacak Çevre Temizlik Vergisi

Belediye Gelirleri Kanununun mükerrer 44'üncü maddesinin beşinci fıkrasına göre, büyükşehir belediyelerinde çevre temizlik vergisi, diğer belediyelerde uygulanan çevre temizlik vergisi tutarları %25 artırılarak uygulanacaktır. Buna göre büyükşehir belediyelerinde 2017 yılında uygulanacak olan çevre temizlik vergisi tarifesi aşağıdaki gibidir.

*Tablo 12: Büyükşehir Belediyeleri Bina Dereceleri ve Yıllık Vergi Tutarları (TL)*

	<b>1. Derece</b>	<b>2. Derece</b>	<b>3. Derece</b>	<b>4. Derece</b>	<b>5. Derece</b>
<b>8. Grup</b>	3250	2500	2000	1750	1500
<b>9. Grup</b>	2000	1500	1250	1000	875
<b>10. Grup</b>	1500	1000	875	625	500
<b>11. Grup</b>	625	500	375	325	250
<b>12. Grup</b>	375	325	225	212	175
<b>13. Grup</b>	212	175	112	100	75
<b>14. Grup</b>	75	58	41	35	26

**Kaynak:** ÇTV Kanunu

#### İndirimli Çevre Temizlik Vergisi Uygulaması

Çevre temizlik vergisi içerisinde belli şartlara sahip olan yerlerin, söz konusu vergiden indirimli olarak yararlanma hakkı bulunmaktadır. Buna göre; 2464 sayılı Kanunun mükerrer 44'üncü maddesinin 12. fıkrasında, "Bakanlar Kurulu; beşinci fıkradaki tarifede yer alan bina gruplarını belirlemeye ve bu maddenin dördüncü ve beşinci fıkralarında yer alan tutarları yöreler, belediyelerin nüfusları ve bina grupları itibarıyla ayrı ayrı dörtte birine kadar indirmeye veya yarısına kadar artırmaya yetkilidir" hükmü yer almaktadır.

Bu hükmün verdiği yetkiye dayanılarak yayımlanan 2005/9817 sayılı Bakanlar Kurulu Kararının7'nci maddesine göre; konut, işyeri ve diğer şekilde kullanılan binalar için belirtilen tutarlar, büyükşehir belediye sınırları içinde bulunanlar hariç olmak üzere kalkınmada öncelikli yörelerdeki belediyeler ile nüfusu 5000'den az olan belediyelerde %50 indirimli olarak uygulanacaktır.

Buna göre, kalkınmada öncelikli yörelerdeki belediyeler ile nüfusu 5000'den az olan belediyelerde bulunan konutlara ait çevre temizlik vergisi su tüketim miktarı esas alınmak suretiyle metreküp başına 10 Kuruş olarak hesaplanacak; işyeri ve diğer şekillerde kullanılan binalara ait çevre temizlik vergisi tutarları ise aşağıdaki tarife göre hesaplanacaktır.

*Tablo 13: Bina Dereceleri ve Yıllık Vergi Tutarları (TL)*

	<b>1. Derece</b>	<b>2. Derece</b>	<b>3. Derece</b>	<b>4. Derece</b>	<b>5. Derece</b>
<b>15. Grup</b>	1300	1000	800	700	600
<b>16. Grup</b>	800	600	500	400	350

<b>17. Grup</b>	600	400	350	250	200
<b>18. Grup</b>	250	200	150	130	100
<b>19. Grup</b>	150	130	90	85	70
<b>20. Grup</b>	85	70	45	40	30
<b>21. Grup</b>	30	23	16	14	10

**Kaynak:** ÇTV Kanunu, 2017.

Yukarıdaki tablolara bakıldığı zaman; büyükşehir belediyelerinin, büyükşehir olmayan belediyelerin ve indirimli vergi tutarlarının miktarları görülmektedir.

## 2. Çevre İle İlgili Dolaylı Düzenlemeler: Özel Tüketim Vergisi

Ekonomik süreç içerisinde istisna ve muafiyetler dışında üretim, dağıtım süreçlerinde veya bunlardan birinde tüm mal ve hizmetler üzerinden alınan muamele vergisinin aksine, ayrı ayrı belirtilen mal ve hizmetlerden alınan vergiler özel tüketim vergisi olarak adlandırılmaktadır. Avrupa Birliği ülkeleri başta olmak üzere birçok ülkede uygulanan Özel Tüketim Vergisi, dolaylı vergiler arasında ağırlığı yüksek, uygulaması kolay bir harcama vergisidir (Ağacan, 2014).

Türkiye’de Özel Tüketim Vergisi, 1980’lere kadar uzanmaktadır. 1985 yılında genel tüketim vergileri ile ilgili yapılan reformda 8 adet dolaylı vergi yürürlükten kaldırılmış bunun yerine katma değer vergisi yürürlüğe girmiştir ve tek tek uygulanmakta olan Özel Tüketim Vergisi de yürürlükten kaldırılarak KDV içerisinde “ek vergi” adıyla alınmaya devam edilmiştir.

Akaryakıt Alım Vergisi ve Taşıt Alım Vergisi 2002 yılına kadar Özel Tüketim Vergisi adı altında devam etmiştir. Genel tüketim vergilerinde yapılan KDV reformundan sonra Özel Tüketim Vergisi’nde de değişikliğe gidilip 16 adet vergi, harç, fon ve paylar kaldırılmıştır.

1996 yılında ülkemizin de Gümrük Birliği’ne dahil olmasıyla beraber Özel Tüketim Vergisi gündeme gelmiş ve Avrupa Birliği’ne üye ülkelere yapılacak ürün ithalinde, gümrük vergisi ve diğer vergi ve fonların uygulamadan kaldırılması ve üçüncü ülkelere yapılacak ithalatta da Ortak Gümrük Tarifesi’ndeki oranlara göre vergi alınması, kamu gelirlerindeki kayba sebep olacağı düşüncesiyle, bu kaybı telafi etmek adına Özel Tüketim Vergisi’ne başvurulmuştur.

Özel Tüketim Vergisinin esas itibarıyla lüks mallar üzerinden alınıp adaleti sağlamaya yönelik olduğunu söylemek mümkündür. Verginin temel amacı gelir

elde etmek olmakla beraber, sonuçları itibariyle çevre ile ilgili bir etkiden söz edilebilir. Oysa ki 1 Ağustos 2002 tarihli ve 4760 sayılı ÖTV yasasında, bu vergiden elde edilen gelirlerin birçok yere tahsis edilmesine rağmen, bunlar arasında Çevre Bakanlığı veya çevre ile ilgili herhangi bir kurum da yer almamaktaydı.

Çevre ile ilgili dolaylı düzenleme olarak nitelendirilen ve yukarıda söz edilen ÖTV'nin konusu, ÖTV Kanunu'nda yer alan 4 liste halinde düzenlenmiştir. Bu listeler;

I sayılı listede; benzin, motorin, fuel oil gibi petrol ve petrol türevlerinden oluşmaktadır. Bu listede verginin konusunu listedeki malların ithalatçıları veya rafineriler dahil imal edenler tarafından teslimi oluşturmaktadır. Listede bulunan mallardan kayıt ve tescile tabi olmayanları imal, inşa veya ithal edeneler ile bu malların müzayede yoluyla satışını gerçekleştirenler söz konusu verginin mükellefidirler.

II sayılı listede motorlu araçlar yer almıştır. Listede yer alan mallardan kayıt ve tescile tabi olanların ilk iktisabı verginin konusunu oluşturmaktadır. Kayıt ve tescile tabi olan mallarda; motorlu araç ticareti yapanlar, kullanmak üzere ithal edenler, müzayede yoluyla satışını gerçekleştirenler söz konusu verginin mükellefidirler. Kayıt ve tescile tabi olmayan mallarda ise bu malların imalatı, imal ve inşa edenlerce teslimi ile ÖTV uygulanmadan önce müzayede yoluyla satışı sonucu vergiyi doğuran olay gerçekleşmektedir.

III sayılı liste ise A ve B cetvelleri olmak üzere ikiye ayrılmıştır. A cetvelinde; kolalı gazozlar, malttan üretilen biralar, köpüklü şaraplar gibi kategorilere yer verilirken, B cetvelinde ise tütün mamullerine yer verilmiştir. Listede yer alan ürünlerin ithalatı veya imal ya da inşa edenler tarafından teslimi ile ÖTV uygulanmadan önce müzayede yoluyla satışı vergiyi doğuran olayı kapsamaktadır. Listelerde yer alan malların kayıt ve tescile tabi olmayanları; imal, inşa veya ithal edenler ile bu malların müzayede yoluyla satışını gerçekleştirenler bu verginin mükellefidirler.

IV sayılı listede, havyar ve havyar yerine kullanılan ürünler, parfümler, kolonyalar, kişisel bakım ürünleri (ilaçlar hariç), kristaller, kıymetli taşlar, elektronik eşyalar, telefonlar gibi lüks tüketim ürünleri yer almaktadır. Bu listede yer alan mallarda vergiyi doğuran olay; bu malların ithalatı, imal ve inşa edenlerce teslimi, müzayede yoluyla satışını kapsamaktadır. Verginin mükellefleri ise; listede yer alan mallardan kayıt ve tescile tabi olmayanların imal, inşa veya ithal edenler ve bu malların müzayede yoluyla satışını gerçekleştirenlerdir.

ÖTV'nin dolaylı etkilerine bakılacak olursa;

- Avrupa Birliği'ne üye birçok ülkeden alınan enerji vergilerine karşılık olarak, ülkemizde uygulamada olan petrol üzerinden alınan ÖTV'den söz edilebilir.
- Akaryakıt fiyatları üzerine ÖTV eklendiği zaman akaryakıtın fiyatı yükselmekte ve bu durum bireylerin tercihlerini etkilemektedir. Böylece bireyler daha az akaryakıt tüketmektedir. Bu durum çevreyi korumaya yardımcı olur. Fakat tam olarak çevreyi koruma amacı yoktur. ÖTV'nin temel amacı gelir elde etmektir.
- Akaryakıt kullanımını azaltmaya yönelik vergiler içerdiği için aynı zamanda negatif dışsallıkları da azaltarak, Pigoucu vergi etkisi göstermektedir.
- ÖTV'nin II sayılı listesinde motorlu taşıtlar vergilendirilmektedir. Bu vergileme türü de Avrupa Birliği ülkelerindeki taşımacılık vergisi niteliğini göstermektedir.
- Büyük silindir hacmine sahip motorlu araçların daha fazla vergilendirilmesiyle, bu araçların çevreye daha fazla emisyon yaymasının önüne geçilmiş olmaktadır. Küçük silindir hacmine sahip araçların daha düşük vergilendirilmesi bireylerin bu araçları tercih etmesini sağlayacaktır. Böylece çevreye verilen zarar da azaltılacaktır.
- Ayrıca ÖTV'de yapılan bir düzenleme ile hurda araçların trafikten çekilmesini ve yeni araç alımını teşvik eden ÖTV indiriminde dolaylı olarak eski araçlar tarafından çevreye verilecek zararı engellemektedir.

Ayrıca bu günler de yeniden yapılması görüşülen ve daha önce 2003 yılında yürürlüğe giren Hurda Araç Yasası'da ÖTV indirimini kapsamakta ve çevreyi korumaya yönelik bir adım niteliği taşımaktadır. Bu yasa ile 2003 ve 2004 yıllarında 20 yaşını doldurmuş 274.000 binek aracın hurdaya ayrılması ile önemli

miktarda karbondioksit emisyon kaynağı da trafikten çekmek suretiyle bertaraf edilmiştir.

### 3. Diğer Vergi ve Gelirler

#### a) Harçlar

Harçlar kelime anlamı olarak belli bir duruma karşılık olarak ödenen paralardır. Çevre harçları da; çevre kirliliğine neden olan bireylerden, bu zararlar karşılığında alınan paradır. Çevre harçları ve çevre vergilerinde; toplayan açısından fark bulunurken, fiyat belirleme konusunda da benzerlik bulunmaktadır.

Söz konusu harçlar genel anlamda yerel idareler tarafından toplanır. Elde edilen gelir de, çevre kirliliğini azaltmak ya da gidermek için kullanılır. Çevre harçlarında “kirleten öder” prensibi söz konusudur. Bu prensibe dayanarak en sık kullanılan araçlar harçlarıdır.

Tablo 14: Çevre Harçları

Araçlar	Açıklama	Örnek
Kirlilik Harçları	Çevreye salınan kirletici miktarı ve/veya içeriğine dayalı ücret	Hava emisyonları izin harcı Atık izin harçları Katı atık imha harcı
Kullanıcı Harçları	Kaynak kullanım harcı	Su kullanım harcı Trafik sıkışıklığı harcı Otlatma harcı
Üretici Harçları	Çevreye zararlı olduğuna inanılan üretimler üzerinden alınan harçlar	Çok benzin tüketen araçlara ilişkin harçlar Ozon tabakasına zarar veren maddelere uygulanan vergiler Motor yağı, lastik, ambalaj ve diğer malların kullanımını üzerinden alınan harçlar
Çevreye zarar veren aktiviteler üzerinden alınan diğer harçlar	Çeşitli mekanizmalar	Sulak alan iyileştirme harcı Su kanalları yapım harcı

Tablodan da görüldüğü üzere, çevre vergilerinin yanı sıra, çevreye zarar verdiği düşünülen maddeler ve aktiviteler üzerinden de harç alınmaktadır. Bu harçlar, çevreye salınan kirleticiler üzerinden, kullanılan kaynak üzerinden ve zararlı



maddeler üzerinden alınmaktadır. Ayrıca belli alanların iyileştirilmesi ve inşası sebebiyle de harç alınmaktadır. Alınan çevre harçlarının iki temel işlevi bulunmaktadır. Bunlar;

- Atıkların azaltılmasını teşvik etmek ve
- Mali işlev anlamına gelen, harçların toplanmasıyla elde edilen gelirin çevre kirliliği ile mücadele de kullanılmasıdır.

#### **b) Katı Atık Vergisi**

Evsel faaliyetler sonucu oluşan katı atık ve artıklara evsel katı atıklar denir. Bu atıklar, genellikle çöp olarak bilinen ve çoğunlukla zararsız atıklar olmakla beraber pil, boya gibi zararlı ve tehlikeli maddeleri ile ambalaj maddeleri ve yiyecek artıkları, aydınlatmada kullanılan çeşitli lambalar, doğal veya sentetik konfeksiyon ürünleri, kâğıt ve çeşitli türevleri, ev süprütüleri, elektronik eşyalar gibi ürünlerden oluşmaktadır (MEGEP, 2009:1-2).

Çevre Bakanlığı tarafından hazırlanan 5 Nisan 2005 tarihli ve 25777 sayılı Resmî Gazete Katı Atıkları Kontrol Yönetmeliği yayımlanmıştır. Bu yönetmelikte çevreye doğrudan veya dolaylı olarak zarar verebilecek her türlü atığın taşınması, depolanması gibi faaliyetlerin ekolojik dengeyi olumsuz yönde etkilemeden yapılması gerektiği vurgulanmıştır.

Bu verginin amacı; geri dönüştürmek suretiyle çevre kirliliğine sebep olacak atıkları azaltmaktır. Örneğin; çöplerin yakılmasıyla oluşan zararlı gazların, kötü koku ve görüntülerin azaltılması amaçlanmaktadır. Ancak bu amaca tam olarak ulaşmak için bireylere önemli görevler düşmektedir. Geri dönüştürülebilecek atıkların, doğrudan doğaya bırakılması yerine tasnif edilerek geri dönüşüm çöplerine atılmasıyla hem daha temiz ve sağlıklı bir çevreye hem de ülkemizin kazanmasına katkı sağlanmış olacaktır.

Bu vergi su faturasında Çevre Temizlik Vergisiyle beraber “Katı Atık Yönetim Sistemi Bedeli” adı altında alındığından çifte vergilemeye sebep olduğu düşüncesiyle sık sık gündeme gelmektedir.

Evsel katı atık vergileri yerel yönetimlerce toplanmaktadır. Çevre Temizlik Vergisi’nde de olduğu gibi, bu verginin temel amacı da, yerel yönetimlere gelir sağlamaktır.

### c) Yol Geçiş Ücreti

Yol vergisi uygulaması Tanzimat döneminden Cumhuriyet dönemine kadar olan zamanda uygulanmış bir vergidir.

Bu vergiden elde edilen gelirlerin karayolu yapımı için kullanılması amaçlanmıştır. Ama bütçenin yetersizliği ileri sürülerek bu gelirler çoğu zaman eğitim ve imar faaliyetleri gibi başka alanlara da harcanmıştır.

O dönemde ekonomik güçlük çeken halk için bu vergi ağır bir yük haline gelmiş ve bu yüzden “baş vergisi” olarak adlandırılmıştır. Halkın sürekli şikayeti ve verginin adaletsiz olduğu söylentileriyle 1952 yılında bu vergi kaldırılmış ve oluşan açığı telafi etmek amacıyla benzinin litresine 14 kuruş, gazyağına 7 kuruş ve mazota 5 kuruş olmak üzere akaryakıtta vergi ilavesi yapılmıştır. Bu vergilerin etkisiyle o dönemlerde Türkiye akaryakıtın en pahalı olduğu ülke haline gelmiştir.

14 Mayıs 2012 tarihli ve 28292 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Sorumluluğu Altında Bulunan Otoyollar ile Erişme Kontrolünün Uygulandığı Karayollarında Geçiş Ücretlerinin Belirlenmesi ve Uygulanmasına İlişkin Yönetmeliğe göre, ülkemizdeki köprüler, tüneller ve bazı karayollarından yol geçiş ücreti alınmaktadır. Bu ücretin belirlenmesi karayolunun mesafesi, aracın cinsi, trafiğin yoğunluğuna göre hesaplanmaktadır. Alınan bu ücretler trafik sıkışıklığını önlemek veya yolların yapımı için katlanılan maliyeti karşılamaktadır.

Ülkemizde; 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Anadolu Otoyolu (Çamlıca İstasyonu- Akıncı Kesimi), İzmir- Çeşme Otoyolu, İzmir-Aydın Otoyolu (Işıkkent – Aydın Batı Kesimi), Çukurova Otoyolları (Adana Doğu Alın- Şanlıurfa Kesimi), Çukurova Otoyolları (Niğde- Mersin-Adana Batı Kesimi), Avrupa Otoyolu (Mahmutbey- Edirne Kesimi), Gebze- Orhangazi-İzmir, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Çevre Otoyolu ücretli yollara örnektir (KGM, 2017).

Bu vergiler dışında ülkemiz de, ABD, Japonya ve birçok Avrupa Birliği ülkesinde uygulanan Konaklama Vergisi de Türkiye’de uygulanması ile ilgili gündeme gelen bir vergi türüdür. 2008 yılında İl Özel İdaresi ve Belediye Gelirleri Kanun Tasarısınının 34, 35 ve 36. maddelerinde söz konusu vergi otel, motel, tatil köyü ve pansiyon gibi yerlerden Konaklama Vergisi alınması önerilmiştir.

Konaklama tesisi işletmecileri, konaklayanlardan vergiyi tahsil ederek, yetkili idarelere ödemekle sorumludurlar.

Bu yasa tasarısına göre, Konaklama Vergisi oranı %3 olarak belirlenmiştir. Yani konaklayanın yeme, içme ve konaklama bedelinin %3'ü Konaklama Vergisi olarak tahsil edilecekti. Bu oranı sıfıra kadar indirmeye ve kanun haddine çıkarmaya Bakanlar Kurulu yetkiliydi.

Verginin ödenmesi ise, tahsilatını takip eden ayın 20. günü mesai saati bitimine kadar beyanname ile beraber yetkili idareye yapılacaktı. Büyükşehir belediyesi olan yerlerde de toplam verginin %25'i, tahsilatı takip eden ayın 20. günü mesai saati bitimine kadar büyükşehir belediyesine aktarılması suretiyle ödenecekti. Bu verginin temel amacı, turizmin çevreye verdiği zararları biraz da olsa bu vergi ile önlemektir. Verginin istisnaları, öğrenci yurt ve pansiyonları olarak belirlenmişti.

Bu yasa tasarısı meclis alt komisyonu görüşmelerinden sonra, turizm sektörü temsilcilerinin yoğun baskılarının da etkisiyle komisyondan geçememiş ve yasalaşmamıştır. Sonuç olarak Konaklama Vergisi ölü doğan bir vergidir.

Türkiye'de gündeme gelen fakat yürürlüğe girmeyen bir diğer vergi de Karbon Vergisi'dir. Karbon Vergisi de, Enerji ve Tabii Kaynakları Bakanlığı Yenilenebilir Enerji Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanarak görüşe açılan 22 Haziran 2015 "Ulusal Enerji Verimliliği Strateji Planı Taslağı" nda iklim değişikliğinin önüne geçmek için bir çeşit iklim vergisi önerilmişti. Ancak 2016 yılında onaylama aşamasında olumsuz sonuçlanan bu vergi yürürlüğe girmemiştir. Bu verginin konusu, kömür, petrol, doğal gaz ve LPG olarak belirlenmişti. Verginin mükellefi ise üretim ve tüketim sürecinde çevreye karbondioksit yayan herkes olarak tanımlanmıştı. Bu şekilde çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenmeyi telafi edeceklerdi. Bu vergilendirme de çevreye daha fazla karbondioksit yayan kömürün daha yüksek, çevreye daha az karbondioksit yayan doğalgazın ise daha düşük oranlara sahip olması hedeflenmekteydi. Fakat yukarıda da belirtildiği üzere Karbon Vergisi de Konaklama Vergisi gibi ölü doğan bir vergi türüdür. Söz edilen vergiler dışında çevreye dolaylı olarak etki eden Motorlu Taşıtlar Vergisi bir sonraki bölümde detaylı olarak anlatılacaktır.

### **III. MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ'NİN ÇEVRE KİRLİLİĞİ ÜZERİNDEKİ ETKİSİ**

İlk olarak 1957 yılında “Hususi Otomobil Vergisi” adıyla literatüre giren vergi, 1963 yılında “Motorlu Kara Taşıtları Vergisi” adını almıştır. 1980 yılında yapılan değişiklikler, verginin kapsamının genişletilip; motorlu deniz ve hava taşıtlarının da eklenmesiyle vergi, “Motorlu Taşıtlar Vergisi” adını almıştır.

Söz konusu yasada motorlu taşıtlar; karada, havada, insan, hayvan ve eşya taşımaya yarayan ve makine kuvvetiyle hareket eden taşıtlar olarak ifade edilmiştir. Aynı zamanda bu yasada, verginin konusu, mükellefiyet durumu da açıklanmıştır. Motorlu taşıtlar vergisinin tarifeleri de aynı yasanın 5 ve 6. maddelerinde dört ayrı tarifeden oluşmak üzere listelenmiştir.

Motorlu taşıtlar vergisi tarifelerinin yeniden değerlendirme oranları konusunda bakanlar kuruluna yetki verilmiştir. Ayrıca, EURO normlarını sağlayan katalitik konvertör sistemi ile teçhiz edilmiş taşıtlarda tespit edilen oranı veya vergi miktarlarını %50 oranında indirmeye de bakanlar kurulu yetkili kılınmıştır.

#### **A. Motorlu Taşıtlara Uygulanan ÖTV ve KDV**

Motorlu taşıtlara uygulanan tek vergi MTV değildir. Motorlu taşıtlara ÖTV ve KDV’ de uygulanmaktadır. Aracın ilk iktisabında %18 olarak belirlenen KDV oranı da taşıt fiyatına eklenir. Bu durumun az da olsa dolaylı olarak çevreyi koruduğunu söylemek mümkündür. %18 KDV oranıyla yükselen araç fiyatları, kişilerin araç tercihleri üzerinde etkili olabilmektedir. KDV dışında taşıtlara uygulanan ÖTV’ye bakılırsa; ÖTV’nin II sayılı listesinde vergilendirilecek taşıtlar ve vergi oranları mevcuttur. Bu oranlar taşıtların türüne göre %0’dan başlayıp, %160’lara ulaşmaktadır. Aşağıda gösterilen özet tablo ÖTV Kanunu’nun II sayılı listesinden konuyla ilgili olarak derlenmiştir.

Tablo 15: Özel Tüketim Vergisi

<b>(II) SAYILI LİSTE</b>	
<b>Mal İsmi</b>	<b>Vergi Oranı (%)</b>
Sadece elektrik motorlu olanlar	10
- Sürücü dahil 9 kişilik oturma yeri olanlardan	
Motor silindir hacmi 3200 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	15
Sadece elektrik motorlu olanlar	10
-Diğerleri	
Motor silindir hacmi 1600 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	60
Motor silindir hacmi 1600 cm <sup>3</sup> 'ü geçen fakat 2000 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	
- Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 50 KW'ı geçip motor silindir hacmi 1800 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	60
Motor silindir hacmi 2000 cm <sup>3</sup> 'ü geçenler	
Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 100 KW'ı geçip motor silindir hacmi 2500 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	110
Elektrik motoru da olanlardan elektrik motor gücü 100 KW'ı geçip motor silindir hacmi 2000 cm <sup>3</sup> ila 2500 cm <sup>3</sup> arasında olanlardan ÖTV matrahı 100.000 TL'yi aşmayanlar için*	100
Diğerleri	160
Sadece elektrik motorlu olanlar	
Motor gücü 85 KW'ı geçmeyenler	3
Motor gücü 85 KW'ı geçen fakat 120 KW'ı geçmeyenler	7
Motor gücü 120 KW'ı geçenler	15
Motor silindir hacmi 3000 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	10
Motor silindir hacmi 3000 cm <sup>3</sup> 'ü geçen fakat 4000 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	52
Motor silindir hacmi 4000 cm <sup>3</sup> 'ü geçenler	75
Sadece elektrik motorlu olanlar	
Motor gücü 85 KW'ı geçmeyenler	10
Motor gücü 85 KW'ı geçen fakat 120 KW'ı geçmeyenler	52
Motor gücü 120 KW'ı geçenler	75
-Diğerleri	
Sadece elektrik motorlu olanlar	4
Diğerleri	4
Motor silindir hacmi 250 cm <sup>3</sup> 'ü geçmeyenler	8
Motor silindir hacmi 250 cm <sup>3</sup> 'ü geçenler	37

Diğerleri (Sadece elektrik motorlu olanlar)	
Motor gücü 20 KW'ı geçmeyenler	3
Motor gücü 20 KW'ı geçenler	37

**Kaynak:** ÖTV Kanunu

\* 2016/9542 sayılı BKK eki Kararın 4. Maddesine göre belirlenmiştir.

\*\* 2017/9759 sayılı BKK eki Kararın 7. Maddesine göre belirlenmiştir.

Yukarıdaki tablodan anlaşılacağı üzere, elektrikli araçların ve motor silindir hacmi küçük olan araçların vergi oranları, diğerlerine göre daha azdır. Önceki konularda söz edildiği gibi ÖTV'nin dolaylı olarak çevreyi korumaya hizmet ettiğini söylemek mümkündür.

## **B. Türkiye’de Motorlu Taşıtlar Vergisi’nde Günümüze Kadar Olan Süreçte Yapılan Değişiklikler**

Motorlu taşıtlar vergisi literatürümüze girdiği 1957 yılından bu yana birçok değişikliğe uğramıştır. İlk olarak 1957-1963 yılları arasında Hususi Otomobil Vergisi adıyla anılmış, 1963-1980 yılları arasında ise 197 Sayılı Motorlu Kara Taşıtları Vergisi olarak uygulanmıştır. Daha sonra 1980 yılında kapsamı genişletilmiş ve Motorlu Taşıtlar Vergisi adını almıştır. Günümüzde de bu isimle literatürümüzde yer almaktadır. Bu vergi, 1980 yılından bu yana 19 defa değişikliğe uğramıştır. Bunlar; yeni bentler eklenmesi, geçici maddeler eklenmesi, oranlarda değişikliğe gidilmesi, belli bölgelerin vergiden istisna tutulması gibi değişikliklerdir. Son olarak 2017 yılında yapılan ve 2018 yılı itibariyle yürürlüğe giren 7061 Sayılı Kanunla yapılan değişiklikle kanunun 2. maddesinin 1. fıkrasına “Taşıt Değeri” ibaresi eklenmiştir. Bu ibarenin eklenmesiyle bugüne kadar silindir hacmi ve yaş üzerinden alınan vergiler, 2018 itibariyle taşıt değeri de göz önünde bulundurularak hesaplanacaktır. Taşıt değeri kriterinin eklenmesiyle, esas itibariyle servet vergisi olan MTV'nin daha adil hale gelmesi hedeflenmiştir. Taşıt değeri yüksek olan ve silindir hacmi fazla olan araçların daha fazla CO<sub>2</sub> saldıgı göz önünde bulundurulursa, dolaylı olarak çevreyi koruyan bir yöntem olduğunu söylemek mümkündür. Bunun yanında son yapılan değişiklikle taşıt değeri yüksek olan araçtan daha yüksek vergi alınmasıyla da ödeme gücü ilkesine uygun olarak vergilendirme sağlanmıştır. Matrah üzerinden hem sosyal hem de fiskal amaçlı vergilendirme yapılması verginin daha kapsayıcı hal almasını sağlamıştır.

### C. Motorlu Taşıtlar Vergisi'nde ki Sorunlar

Uygulanmakta olan hemen hemen her vergide olduğu gibi motorlu taşıtlar vergisinde de bir takım sorunlar mevcuttur. Motorlu taşıtlar vergisi esas itibariyle servet vergisi olması fakat AB üyesi ülkelerde bir çevre vergisi olarak uygulanması sebebiyle, bu verginin çevre vergisi mi, servet vergisi mi olduğu hususunda bir karışıklık söz konusudur. Motorlu taşıtlar vergisinde genel olarak söz edilen sorunları şu şekilde sıralamak mümkündür:

- Serveti vergilemede motorlu aracın değerinin dikkate alınmaması ve vergilemede adaletsizlik,
- Mevzuatın karışıklığı ve sık değişmesi,
- Tahsilat oranının düşmesi ve verimlilik ilkesinin zedelenmesi,
- Verginin kanuniliği açısından karşılaşılan sorunlar,
- Genellik ilkesinin ihlal edilmesi,
- Araçların vergilenmesinde çevre kirliliğine katkılarının dikkate alınmaması.

Sayılan altı sorunun ilkinde geçmişte yaşanan ancak, 28.11.2017 tarihinde yapılan düzenleme ile çözüme kavuşturulan motorlu taşıta ilişkin servet değeri probleminin çözümüyle MTV Kanunundaki önemli bir eksiklik giderilmiştir. Öyleki geçmişte taşıt değerinin çok yüksek olması buna rağmen motor silindir hacminin düşük olması nedeniyle düşük oranda vergi alınmakta buna rağmen değeri düşük olmasına rağmen motor silindir hacmi yüksek araçlardan ise yüksek oranda vergi alınmaktaydı. Bu durum bir yandan çevre kalitesini dikkate alan etkiler sağlarken diğer yandan ödeme gücü ilkesini zedeleyen sonuçlara neden oluyordu.

MTV'de yaşanan bir diğer sorun ise vergilemede basitlik ilkesinin zedelenmesine neden olan mevzuatın karışıklığı ve sık değişmesi sorunudur. Birçok vergi kanunu için de geçerli olan bu iki sorun, kanunların mükellefler tarafından anlaşılmasını engellediği için vergiye uyumu da bozmaktadır. Buna ek olarak mükelleflerin vergiye olan uyumunun azalmasıyla tahsilat oranı da düşmekte ve verimlilik ilkesi zedelenmektedir. Bu da üçüncü sorun olarak karşımıza çıkmakta vergi gayretini düşürerek vergilemede verimlilik ilkesinin oluşmasını engellemektedir.

Verginin kanuniliği açısından karşılaşılan sorunlar ise verginin Anayasada vergiyle ilişkili hukmleri kapsayıcı olmamasıdır. Vergi tarifesine bakıldığında çok yüksek bedelli bir aracın daha düşük buna rağmen düşük bedelli araçların ise yüksek vergilendirildiği görülmektedir. Bunun temel nedeni verginin, spesifik matrahı advalorem matrahtan nde tutmasıdır.

Genellik ilkesiyle ilgili yaşanan temel sorun ise verginin tüm mükellefleri kapsayacak nitelikte olmamasıdır. Özellikle MTV kanununa bağlı olarak bazı kesimleri vergi dışına çıkarılması genellik ilkesinin zedelenmesine neden olmaktadır. Ayrıca vergiye tabi olması gereken mükellefler hakkı olmadığı halde muafiyet ve istisnadan yararlanmakta ve bu durum vergi hasılatının düşmesine neden olmaktadır.

MTV’de yaşanan son sorun taşıtların vergilendirilmesinde çevreye olan etkilerinin tam olarak dikkate alınmamasıdır. 2004 yılında çevreyi daha fazla kirleten araçtan daha fazla vergi alabilmek için motorlu taşıtların silindir hacimleri arttıķa vergisinin de artması ile ilgili bir düzenleme yapılmıştır. Fakat bu düzenlemede gözden kaçan husus söz konusu araçların yaşı arttıķa çevreyi daha çok kirleteceği hususudur.

Yine bu konuya ilişkin bir başka sorun da araçların kullandığı yakıtta göre vergilendirmiyor olmasıdır. Örneğin LPG’nin mazota göre çevreyi daha az kirletiyor olmasına rağmen mazot fiyatlarının düşük olması mazot kullanan araçların daha fazla tercih edilmesine ve çevreye daha fazla emisyon yayılmasına neden olmaktadır.



*Tablo 16: 2004-2016 Yılları Yakıt Türlerine Göre Araç Sayısı*

Yıl	Toplam	Benzin	%	Dizel	%	LPG	%
2004	10236357	5569192	54,4	3346355	32,7	819007	8,0
2005	11145826	5606321	50,3	3836399	34,4	1298830	11,7
2006	12227393	5935725	48,5	4372042	35,8	1569951	12,8
2007	13022945	5980516	45,9	4850837	37,2	1880023	14,4
2008	13765395	5952746	43,2	5323478	38,7	2276283	16,5
2009	14316700	5887559	41,1	5654350	39,5	2592695	18,1
2010	15095603	5762156	38,2	6195898	41,0	2973832	19,7
2011	16089528	5709606	35,5	6899420	42,9	3335566	20,7
2012	17033413	5722940	33,6	7549806	44,3	3649739	21,4
2013	17939447	5733725	32,0	8169410	45,5	3934753	21,9
2014	18828721	5788505	30,7	8782462	46,6	4161003	22,1
2015	19994472	5977352	29,9	9576896	47,9	4358751	21,8
2016	21090424	6142806	29,1	10337907	49,0	4572674	21,5

\*Yakıt türü bilinmeyenler, ruhsat işlemlerinde yakıt türü boş bırakılan veya sehven hatalı veri girişi yapılan taşıtlar ile elektrikli taşıtları kapsamaktadır.

**Kaynak:** TÜİK,2018

Yukarıdaki tablodan da görüldüğü üzere 2004-2016 döneminde çevreye daha fazla zararlı emisyon yayan dizel motorlu araçların sayısında üç kata yakın artış görülmektedir.

#### **D. Bazı Avrupa Birliği Ülkeleri'nde Motorlu Taşıtlar Vergisi Uygulamaları**

Avrupa Birliği'ni oluşturan ülkelerin pek çoğu çevreye doğrudan veya dolaylı olarak faydada bulunan farklı çevre vergileri, standartlar, harç veya ücretler uygulamaktadır. Bundan da anlaşıldığı üzere birliğin çevre konusunda uyguladığı tek bir politika seçeneği yoktur. Bu önemlerden önemli olan bazıları şunlardır:

- Kullanıcı Ücretleri: Ücret uygulamasının temelinde, çevreyi korumak değil de karayolu bakım ve onarımı için finans oluşturmak yatmaktadır. Aynı şekilde bu uygulama Avrupa Birliği'nin bazı ülkelerinde de aynı sebepten uygulanmaktadır. Fakat son yıllarda Almanya, Danimarka, İsveç gibi ülkeler otomobillerin şehir içine

girerken ödedikleri ücretleri doğrudan kentsel alandaki CO<sub>2</sub> emisyonunun azaltılmasında kullanmaktadır.

- Tıkanıklık Fiyatlandırması: Trafiğin en yoğun olduğu saatlerde artan tıkanıklıkla beraber artan akaryakıt tüketimi ve bunlara bağlı olarak artan CO<sub>2</sub> oranını azaltmak amacıyla ve trafik kazaları ile gürültü kirliliğini azaltmak amacıyla bu dışsallığın kullanıcılar tarafından içselleştirilmesi olarak görülmektedir.
- Büyük Ölçekli Toplu Taşımacılık Projeleri: Bu projelerle yer altından ve denizden büyük ölçekte ulaşımın sağlanmasıdır. Bu durum kirliliğin önüne geçebilecek en etkili ve uzun vadeli bir seçenektir.
- Emisyon Standartları: Yeni nesil akaryakıt ürünlerinin seçilmesi ve buna uygun yeni motorlar ve egzoz sistemlerinin geliştirilmesi önerisidir.

Motorlu taşıtlar vergisi doğrudan bir çevre vergisi değildir ancak günümüzde birçok AB üyesi ülke hem motorlu taşıt alımında hem de kullanımında vergi oranlarını karbondioksit emisyonuna göre belirlemektedir. Ülkeler bazında uygulanan vergilerden kısaca söz etmek gerekirse;

Almanya, yıllık olarak, motorlu taşıtlar vergisi adı altında mükellefleri CO<sub>2</sub> esaslı bir vergiye tabi tutmaktadır. Bu vergide km'de 110 gramın üzerinde CO<sub>2</sub> yayan araçlardan bir gün için 2 € ve üzerine her 100 cc motor hacmi için benzinli araçlardan 2 €, dizel araçlardan 9,5 € olarak esas alınmıştır.

Avusturya'da araç tescil vergisi adıyla bir defa yakıt tasarrufuna ilişkin vergi alınmaktadır. Vergide ölçüleme, 100 km'de 3 litrenin üzerinde benzin harcayan araçlardan, araç bedelinin %2'si; dizel araçlarda 2 litrenin üzerinde tüketen araçlardan, araç bedelinin %2'si oranı olarak belirlenmiştir.

Belçika'da, yıllık olarak motorlu taşıtlar vergisi adıyla karbondioksit esaslı bir vergileme mevcuttur. Km'de 145 gramın üzerinde CO<sub>2</sub> yayan araçlardan yıllık 2500 Euro' ya kadar cezalı vergi alınmaktadır. Danimarka'da ise yıllık olarak akaryakıt tüketim vergisi ve bir defada kayıt vergisi alınmaktadır. Bu vergiler yakıt tasarrufuna ilişkin alınan vergilerdir. Yakıt tüketimi üzerinden benzinli ve dizel araçlarda yıllık

dolaşım vergisi, aracın fiyatı üzerinden yakıt tasarrufuna bağlı olarak da kayıt vergisi alınmaktadır.

Finlandiya'da motorlu taşıtlar vergisi adıyla yıllık olarak karbondioksit esaslı bir vergileme mevcuttur. Yeni araç alımında km'de 60 gram CO<sub>2</sub> yayan araçlardan bedelinin %12,2'si ve giderek artan oranlı olarak ve CO<sub>2</sub> emisyon miktarına göre yıllık 20-600 € arasında motorlu taşıt vergisi alınmaktadır.

Fransa'da ise motorlu taşıtlar vergisi ve araç tescil vergisi adıyla yıllık olarak karbondioksit esaslı bir vergileme mevcuttur. 105 gramdan az CO<sub>2</sub> yayan yeni araç alımında ödöl uygulaması, 151 gram ve üzeri CO<sub>2</sub> yayan yeni araçlardan artan oranlı vergileme mevcuttur.

Hollanda'da motorlu taşıtlar vergisi adıyla yıllık olarak karbondioksit esaslı vergileme mevcuttur. Dizel araçlarda 95 gram, benzinli araçlarda 100 gram üzerinde CO<sub>2</sub> yayan araçlardan artan oranlı kayıt tescil vergisi alınırken, dizel araçlarda 95 gram, benzinli araçlarda 110 gramın altında CO<sub>2</sub> yayan araçlar yıllık vergiden muaf tutulmuştur.

İngiltere' de motorlu araç vergisi ve ÖTV mevcuttur. Bu vergiler karbondioksit esaslı, yıllık alınan ve 13 basamaklı artan oranlı vergilerdir. İrlanda'da motorlu taşıt vergisi ve araç tescil vergisi adıyla karbondioksit esaslı yıllık vergileme mevcuttur. CO<sub>2</sub> miktarına bağlı olarak 104 ile 2100 € yıllık MTV, araç değerinin %14'ü ile %36'sı arasında CO<sub>2</sub> miktarına göre değişen bir defalık tescil vergisi mevcuttur.

İspanya'da araç tescil vergisi adıyla karbondioksit esaslı bir defalık vergi mevcuttur. Km'de 121-159 gram CO<sub>2</sub> yayan araçlar için araç bedelinin %4,75'i, 200 gramdan fazla yayanlar için araç bedelinin %14,75'i oranında alınan bir vergi mevcuttur. İsveç'te motorlu taşıtlar vergisi adıyla karbondioksit esaslı yıllık bir vergileme mevcuttur. Vergi yıllık sabit olarak 360 İsveç Kronundan (SEK) başlayarak, 120 gram CO<sub>2</sub> emisyonundan sonra her gram için 20 SEK olarak belirlenmiştir.

Litvanya' da araç tescil vergisi adıyla karbondioksit esaslı bir defalık vergi mevcuttur. Km'de 120 gram CO<sub>2</sub> için 0,3 Litvanya Litası (LTL) ile 350 gram CO<sub>2</sub> salınımına kadar 5 LTL olarak belirlenmiştir. Lüksemburg'da motorlu taşıtlar vergisi adıyla karbondioksit esaslı olarak yıllık bir vergileme mevcuttur. Benzinli ve dizel araçlarda

CO<sub>2</sub> miktarına bağılı olarak artan oranlı vergileme ve düşük CO<sub>2</sub> yayan araçlarda farklı tutarlarda vergi teşvikleri mevcuttur.

Malta'da motorlu taşıtlar vergisi ve araç tescil vergisi adıyla karbondioksit esaslı yıllık ve bir defalık vergiler mevcuttur. Araç tescil vergisi CO<sub>2</sub>, araç değeri ve ağırlığı birlikte ele alınarak hesaplanır. Motorlu taşıtlar vergisi ise ilk 5 yıl için 100 gram CO<sub>2</sub> için 100 € ve 150-180 gram arası için yıllık 180 € olarak belirlenmiştir.

Portekiz'de motorlu araç dolaşım vergisi ve araç tescil vergisi adıyla karbondioksit esaslı yıllık ve bir defalık olmak üzere vergiler mevcuttur. Araç tescil vergisi, aracın motor hacmine ve CO<sub>2</sub> emisyon miktarına bağılı olarak alınmakta, motorlu araç dolaşım vergisi ise motor hacmi, CO<sub>2</sub> miktarı ve yaşa göre alınmaktadır.

Romanya'da özel kirlilik vergisi adıyla karbondioksit esaslı olarak bir defalık bir vergi mevcuttur. Vergileme ölçütü olarak CO<sub>2</sub> emisyon miktarı, motor silindir hacmi ve Euro emisyon standartları (EMS) göz önünde bulundurulmaktadır. Slovenya'da araç tescil vergisi adıyla karbondioksit esaslı olarak bir defalık vergi mevcuttur. Vergi, aracın piyasa fiyatı ve CO<sub>2</sub> emisyon miktarı dikkate alınarak hesaplanmaktadır.

Yunanistan'da motorlu taşıt vergisi adıyla karbondioksit esaslı olarak yıllık bir vergi mevcuttur. Km' de, 101-120 gram arası CO<sub>2</sub> yayan araçlara 0,90 € ve 250 gram üstü CO<sub>2</sub> yayan araçlara ise 3,4 € şeklinde hesaplanmaktadır. Güney Kıbrıs'ta motorlu taşıt vergisi ve araç tescil vergisi adıyla karbondioksit esaslı yıllık ve bir defalık vergiler mevcuttur. Araç tescil vergisi, motor hacmi ve CO<sub>2</sub> emisyonuna göre hesaplanmaktadır. Motorlu taşıt vergisi ise yıllık olarak 150 gram CO<sub>2</sub> miktarından düşük araçlar için %15 indirimli olarak uygulanmaktadır.

## **E. Türkiye'de Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Çevre**

1980 sonrası dönemde Dünya Ekonomisi'nde büyük bir değişim başlamıştır. Bu değişimin arkasında gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde ekonomik altyapının gelişmesi yatmaktadır. Ekonomik, sosyal ve kültürel alanda yaşanan ilerlemenin en önemli unsurlarından biri de ulaşım sektöründe olmuştur. Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin ulaşım sektörüne yaptığı yatırımlar neticesinde hızla gelişen bu sektör çevre kirliliğini de beraberinde getirmiştir. Günümüzde en önemli hava kirleticilerinin

arasında birinci sırada elektrik ve ısı üretimi, ikinci sırada ise ulaşım sektörü gelmektedir.

Ayrıca Türkiye’de 2000 yılından 2011 yılına kadar trafiğe tescilli kara taşıt sayısı %93,3 oranında artmıştır. 1990 yılından 2010 yılına kadar olan süreçte de karayolu ulaşımından kaynaklanan emisyon miktarında %115 oranında artış olmuştur.

Motorlu taşıtlar, uçaklar, helikopterler ve lokomotifler de kullanılan benzin, mazot ve jet yakıtının çevreye ciddi anlamda zarar verdiği bir gerçektir. Uçaklar yalnızca yakıtlarıyla değil egzoz gazlarında bulunan su buharı, karbon dioksit, karbon monoksit, nitrojen oksit, sülfür dioksit ve hidrokarbonla da çevreye zarar vermektedir. Motorlu taşıtların yol açtığı kirleticilerin bazıları aşağıdaki şekilde belirtilebilir:

- Karbon Monoksit: Renksiz, kokusuz ve zehirli bir gazdır. Yanışın tam olmadığı fosil yakıtlardan, demir çelik tesislerinden ve petrol rafinerilerinden kaynaklanmaktadır. Trafiğin çok yoğun olduğu yerlerde çok fazla birikimi olur.
- Kurşun: Vücuda solunum ve beslenme yoluyla giren kurşun, insan sağlığı için çok tehlikelidir. Havanın kurşunla kirletilmesinde en büyük etken motorlu taşıtlardır. 1920’lerde motorlardaki verimi arttırmak için benzine kurşun ilave edilmeye başlanmıştır. Ancak egzozdan çıkan kurşunla hava önemli derecede kirlenmiştir. Daha sonra yapılan düzenlemelerle kurşunlu benzinin yasaklanması söz konusu zararların önlenmesinde olumlu sonuçlar doğurmuştur.
- Partikül Madde: Dizel motorlu araçlarda oluşmaktadır. 10 mikrometreden küçük olanlar tehlikeli sınıfa girmekte, ağız ve burun yoluyla akciğerlere kadar kolayca ilerleyebilmektedir.
- Karbon Dioksit: Yanmanın tam olduğu fosil yakıtlardan çıkmaktadır. Zehirli değildir fakat solumaya da elverişsizdir. Hava kirlenmesi arttıkça atmosferdeki oranı da artmaktadır. Karbondioksit uzun dalgalı radyasyonu tutmaktadır. Dolayısıyla dünyanın enerji kaybını azaltmakta ve birkaç derecelik ısı artışına yol açmaktadır. Bu ısı artışı kutuplardaki buzulların erimesine, deniz seviyelerinin yükselmesine neden olmaktadır. Karbondioksit, insan yapımı sera gazlarının en

önemlidir denilebilir. Karbondioksitin iklim değişimine yol açmasının payı, diğer sera gazlarına kıyasla %50 oranında daha fazladır.

Ülkemizde ulaşım araçlarının fazlalığından ziyade eskimiş motor yapıları ile yanma sistemlerindeki yıpranmadan dolayı yanmanın tam olmaması ve bu yüzden egzoz gazlarında daha fazla kirletici bulunmasındandır. Bu durumda vergilerden yararlanıp, çevreyi çok kirleten araçtan daha çok, az kirleten araçtan daha az vergi almak gerekmektedir. Fakat maalesef ülkemizdeki vergi sistemi bu durumun aksine işlemektedir. Yaşın ve silindir hacminin dikkate alındığı vergi sistemimizde yaş artan araçtan daha düşük vergi alınmaktadır. Fakat yaşlı büyüyen aracın motor yapısı, egzoz sistemleri eskidikçe saldıdığı kirleticiler de artmaktadır.

2018 itibariyle uygulanacak olan yeni vergi sisteminde MTV'ye yaş ve silindir hacminin yanı sıra bir de aracın değeri eklenmiştir. Lüks araçların vergisi arttırılmıştır. Fakat bu durum çevre ile ilgili doğru bir karar değildir. Bireyler tercihlerini yeni araçlardan yana değil de yaşlı büyük ve daha ucuz olan araçlardan yana kullanacaklardır. Bu da çevre ile ilgili istediğimiz sonucu sağlamamaktadır.

Türkiye'de MTV dışında çevre korumada doğrudan veya dolaylı etkisi olan başka önlemler de bulunmaktadır. Örneğin Avrupa Birliğinde de uygulanan kullanıcı ücretleri bunlardan biridir. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından bazı otoyollar, geçitler, köprüler ve tüneller ücrete tabidir. Buradan elde edilen gelir karayolları bakım, onarım ve yeni ulaşım alanlarının inşası için kullanılmaktadır. Tıkanıklık fiyatlandırması bazı araştırmacılar tarafından önerilmiştir fakat Türkiye'de uygulanan bir önlem değildir. Büyük ölçekli toplu taşımacılık projeleri de ülkemizde hedeflenen ve son yıllarda büyük ölçüde yol kat edilen projelerdir. Özellikle büyükşehirlerde toplu taşımacılığın arttığı ve farklı projeler yapıldığı görülmektedir. Buna rağmen kirliliği ne denli etkilediği tartışmaya açık bir konudur. Türkiye emisyon standartları açısından değerlendirilirse kurşunlu benzinin çevreye ciddi zararlar vermesi sonucunda yasaklanması bu konuyla ilgili önemli bir örnektir. Kurşunlu benzinin yasaklanması ve kurşunsuz benzinin teşviki bu konuyla ilgili Türkiye'de adımlar atıldığının göstergesidir.

Bütün bu önlemlere rağmen bireylerin tercihleri üzerinde en çok etkili olan unsurlar elbette vergilerdir. Çevreyi korumaya yönelik MTV'nin elektrikli araçları teşvik etmesi ile büyük oranda kirliliğin önüne geçeceği mümkün olabilmektedir. Aşağıdaki tablodan da görüldüğü üzere ülkemizde en çok benzinli ve dizel araçlar tercih edilmektedir. Otomotiv Distribütörleri Derneği tarafından yayınlanan Tablo 14'teki rapor incelendiğinde bu durum daha net biçimde görülmektedir.

*Tablo 17: Motor Hacmine Göre Otomobil Pazarı (2017 Kasım)*

Motor Hacmi	Motor Cinsi	2016 Kasım Sonu		2017 Kasım Sonu		Değişim	ÖTV
		Adet	Pay %	Adet	Pay %		
≤ 1600cc	B/D	624304	96,2	598538	96,1	-4,1	45,50,60
1601cc ≤ 2000cc	B/D	19959	3,1	18918	3,0	-5,2	100,110
≥ 2001 cc	B/D	3675	0,6	1801	0,3	-51,0	160
≤ 85 KW	Elektrik	21	0,0	40	0,0	90,5	3
86KW ≤ 120KW	Elektrik	0	0,0	0	0,0		7
≥ 121 KW	Elektrik	21	0,0	21	0,1	0,0	15
≤ 1600cc	Hibrit	801	0,1	395	0,0	-50,7	60
1601 ≤ 1800cc (≤ 50KW)	Hibrit	0	0,0	0	0,5		110
1601cc ≤ 1800cc (> 50KW)	Hibrit	1	0,0	3073	0,0		60
1801cc ≤ 2000cc	Hibrit	83	0,0	51	0,0	-38,6	110
2001cc ≤ 2500cc (≤ 100KW)	Hibrit	0	0,0	0	0,0		160
2001cc ≤ 2500cc (> 100 KW)	Hibrit	0	0,0	219	0,0		110
> 2500cc	Hibrit	29	0,0	9	0,0	-69,0	160
TOPLAM		648894	100,0	623065	100,0	-4,0	

**Kaynak:** ODDD, 2017 raporundan derlenmiştir.

Tablodan da görüldüğü üzere 2017 yılında, 598.538 adet ile en yüksek paya %96,1 oranıyla yine 1600cc altındaki otomobiller sahip olmuştur. Ardından %3,0 pay ile 1600-2000cc aralığındaki otomobiller ve %0,3 pay ile 2000cc üstü otomobiller yer

almıştır. 2016 yılı aynı döneme göre, 1600cc altındaki otomobil satışlarında %4,1, 1600-2000cc aralığında motor hacmine sahip otomobil satışlarında %5,2 ve 2000cc üstü otomobillerde ise %51,0 azalış görülmüştür. 2017 yılı on bir aylık dönemde 85 KW altı 40 adet 121 KW üstü 21 adet olmak üzere toplam 61 adet elektrikli otomobil satışı gerçekleşmiştir. 2017 yılı Kasım ayı sonunda, 1600cc altı 395 adet, 1601cc<=1800cc (>50 KW) aralığında 3.073 adet, 1801cc-2000cc aralığında 51 adet, 2001cc-2500cc (>100KW) aralığında 219 adet, 2500cc üstü ise 9 adet hibrit otomobil satışı gerçekleşmiştir. 2017 yılı Ocak-Kasım döneminde toplam 3.747 adet hibrit otomobil satışı gerçekleşmiştir.

*Tablo 18: Emisyon Değerine Göre Otomobil Pazarı*

CO <sub>2</sub> Ortalama Emisyon Değerleri (gr/km)	2016 Kasım Sonu		2017 Kasım Sonu		Değişim
	Adet	Pay %	Adet	Pay %	
<100 gr/km	87508	13,5	96098	15,4	9,8
≥100-<120 gr/km	291677	44,9	265937	42,7	-8,8
≥120-<140 gr/km	162353	25,0	143397	23,0	-11,7
≥140-<160 gr/km	85741	13,2	99013	15,9	15,5
≥160 gr/km	21615	3,3	18620	3,0	-13,9
TOPLAM	648894	100,0	623065	100,0	-4,0

**Kaynak:** ODDD, 2017 raporundan derlenmiştir.

2017 yılında, en yüksek paya %42,7 oranıyla 100-120 gr/km arasındaki otomobiller (265.937 adet) ve ardından %23,0 pay ile 120-140 gr/km arasındaki otomobiller (143.397 adet) sahip olmuştur.

Yukarıdaki veriler Otomotiv Distribütörler Derneği Kasım 2017 Genel Değerlendirme Raporu'na aittir. Verilerden de anlaşılacağı üzere kullanıcılar gün geçtikçe CO<sub>2</sub> emisyonu az olan araçları tercih etmeye yöneleceklerdir. Bu durumda ülkemizde CO<sub>2</sub> esaslı bir vergileme sistemi mevcut olsaydı; bu durum daha kolay ve daha hızlı sağlanabilecekti. Yani kullanıcılara yönelik düşük CO<sub>2</sub> emisyonuna sahip araçlara



vergi teşviki olduğu durumda, kullanıcılar için bu tür araçlar daha cazip hale gelecektir. Sonuç olarak ülkemizde uygulanan MTV'nin çevre ile ilgili sonuçları dolaylı olarak ortaya çıkan sonuçlar olarak ifade edilmektedir. Çevre vergisi niteliğinde olmayan bu verginin çevreye yönelik bir ölçülemeye sahip olması beklenemez. Fakat servet vergisi açısından değerlendirildiği zaman da çok adil bir vergi olduğunu söylemek doğru olmaz. MTV ile ilgili yapılacak doğru ölçüleme, servet vergisi olarak adil ve aynı zamanda çevreyi korumaya yönelik karbondioksit esaslı bir vergileme olmasıdır.

## SONUÇ

Çevre kirliliği ve Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin çevre kirliliği üzerindeki etkisinin araştırıldığı bu çalışmada, Gandhi'nin de dediği gibi; "Dünya herkesin ihtiyacına yetecek kadarını sağlar, herkesin hırsına yetecek kadarını değil" sözünün de haklılık payı görülmüştür. Çevre, insanlığın varoluşundan bu yana kendi kendini temizlemiş fakat sanayi devrimi ve teknolojinin gelişmesiyle beraber kendi kendini temizleyemez hale gelmiş ve hızlı bir şekilde kirlenmeye başlamıştır. Çevrenin gün geçtikçe daha fazla kirlenmesi, yalnızca insanlar değil, tüm canlılar için büyük bir tehdittir. Kirlenen çevreyi korumak amacıyla hukuki ve ekonomik araçlar kullanılmaktadır. Hukuki araçlar yalnızca kısıtlayıcı olması ve uygulanıp, sonuç alınmasının uzun bir süreç alması sebebiyle, mali araçlara da başvurulmuştur. Bu araçlar hukuki bağlayıcılığı olmayıp, para cezalarını kapsamaktadır. Mali araçların en önemli ve en etkin olanı vergilerdir. Ülkemizde çevre ile ilgili doğrudan ve dolaylı düzenlemeler bulunmaktadır. Çevre ile doğrudan ilgili düzenleme olan Çevre Temizlik Vergisi'nin çok etkin bir vergi olduğunu söylemek doğru değildir. Çevre ile dolaylı olarak ilgili olan Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Özel Tüketim Vergisi'nde ise amaç çevreyi korumak değil, gelir elde etmektir. Motorlu Taşıtlar Vergisi'nde, verginin sonuçları itibarıyla çevre ile bir bağlantısı olduğu söylenebilir. Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin çevre esaslı olması durumunda, birçok çevresel tehdidi önleyeceği düşünülmektedir. Bu çalışmada işlenen konular ve verilere de bakılacak olursa, bu düşünce yerinde ve haklı bir düşüncedir.

Ülkemizde çevre ile ilgili kurumsal çalışmalara da ağırlık verilmekte ve uluslararası bir boyut kazanan çevre sorunlarına uluslararası arenada çözüm bulmak amacıyla yapılan, uluslararası çalışmalara da ülkemiz üye olmakta ve aktif rol üstlenmektedir. Uluslararası çalışmalar kapsamında en önemli çalışma olan Kyoto Protokolü'nü Türkiye'de dahil olmak üzere birçok ülke imzalamıştır. Bu protokolü çevreye en çok zarar verdiği ortada olan ABD imzalamaya yanaşmadığı için ilk etapta beklenen sonuç elde edilmemişti. Ülkeler açısından birlik sağlanamayacağı problemi de olduğu için, çevreyi koruma konusunda vergiler daha etkin araçlar olmaktadır.

Daha da önemlisi bireylere çevre bilinci aşılması ve kirliliğin daha sonradan belli bir maliyetle temizlenmesinden önce, kaynakta önlenmesi daha doğru bir davranış olacaktır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin çevre ile ilgili düzenlemeler de çok etkili olacağı bilinmektedir. Çevre kirliliğinin en önemli sebebi endüstri, ikinci sebebi ise ulaşımdır. Ulaşım içerisinde de karayolu ulaşımı en büyük paya sahiptir. Yani doğru bir vergi ile çevre kirliliğinin önüne yüksek ihtimalle geçilmesi sağlanır.

Ülkemizde servet vergisi adı altında alınan bu vergide yapılacak düzenleme de hem servetin vergilendirilmesi hem de çevre kirliliğinin önlenmesi beklenmektedir. Bu durumda CO<sub>2</sub> esaslı bir vergileme çevreyi korumada etkin bir vergileme olacaktır. Ayrıca ülkemizdeki mevcut vergi sistemi, çevreyi korumaya yönelik çıkarılan Hurda Araç Yasası ile de çakışmış ve ortaya çok etkili olmayan bir sonuç çıkmıştır.

Belirtildiği üzere sonuçları bakımından çevreyi dolaylı olarak ilgilendiren olan Motorlu Taşıtlar Vergisi, literatürümüze ilk olarak Hususi Otomobil Vergisi adı altında 1957 yılında girmiştir. Bu vergi 15 maddeden oluşmaktaydı. Bu verginin temel amacı, servet sahiplerinden gelir elde etmektir. Daha sonra 1963 yılında 197 sayılı vergiyle, Hususi otomobil Vergisi yeniden düzenlenmiş ve Motorlu Kara Taşıtları Vergisi adını almıştır. Bu reformla küçük mükellefiyetler birleştirilmiş, Hususi Otomobil Vergisi de "Trafik Resmi" ile birleştirilmiştir. Daha sonra 1980 yılında 2348 sayılı kanunla Motorlu Taşıtlar Vergisi adını almış ve 1980'den 2017 yılına kadar, 2348 sayılı, 2380 sayılı, 2434 sayılı, 3088 sayılı, 3418 sayılı, 3505 sayılı, 3858 sayılı, 3946 sayılı, 4369 sayılı, 4605 sayılı, 4629 sayılı, 4962 sayılı, 5020 sayılı, 5035 sayılı, 5766 sayılı, 5897 sayılı, 6360 sayılı, 6462 sayılı, 7061 sayılı olmak üzere toplam 19 değişiklik geçirmiştir. Son değişiklik olan 7061 Sayılı Kanun'la Yapılan Değişiklikte, Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun 2. maddesinin birinci fıkrasında yer alan tanımlara "20- Taşıtlar Değeri" tanımı da eklenmiş olup, 2018'den itibaren Motorlu Taşıtlar Vergisi'nde taşıtlar değerinin de esas alınacağı bildirilmiştir. Buna göre aracın yaşı ve silindir hacmine taşıtlar değeri de eklenmiştir. Ayrıca 31/12/2017 tarihinden (bu tarih dahil) önce kayıt ve tescil edilen araçlar Geçici Madde-8 de yer (I/A) sayılı tarifeye göre vergilendirilecektir.

Motorlu Taşıtlar Vergisi'nde çeşitli sorun alanları da yer almaktadır. Bu sorunlar; araçların vergilenmesinde çevre kirliliğine katkılarının dikkate alınmaması, mevzuatın karışıklığı, sık değişmesi ve verginin basitliği ilkesinin zedelenmesi, tahsil oranının düşmesi ve verimlilik ilkesinin zedelenmesi, vergilerin kanuniliği açısından karşılaşılan sorunlar, serveti vergilemede motorlu aracın değerinin dikkate alınmaması ve vergilemede adaletsizlik, genellik ilkesini ihlal eden sorunlardır. 2018 yılından itibaren taşıt değerinin de dikkate alınacak olmasıyla bu sorunlardan birinin çözüme kavuşması gerekmektedir. Vergi uygulanmaya başladığında ne denli verimli olacağı görülecektir.

Çalışmada söz edildiği üzere, Türkiye'de uygulanan Motorlu Taşıtlar Vergisi'nde aracın yaşı arttıkça ödediği vergi azalmaktadır. Buna karşın çıkarılan Hurda Araç Yasası'da 20 yaş ve üstü araçların, eskiyen motor sisteminin çevreye daha fazla zarar verdiği sebebiyle trafikten çekilmesi ile ilgili bir teşvik yasasıdır. Tüketiciler hurda araçlarını yasada belirtildiği şekilde satıp yenilerini alacakları zaman, yeni teknolojiye sahip araçları tercih etmektense, vergisi daha düşük olduğu için yine yaşı büyük araçları tercih etmektedir. Bu durumda da bu teşvikin çokta anlamlı olmadığı görülmektedir. Bu yüzden hatalı olan bu vergi sisteminin düzenlendikten sonra yapılan bu tip teşvikler, çevreyi korumada daha etkili olacaktır.

Bu çalışmada da varılan sonuç, bireylerde bir çevre bilinci oluşturma ve devamında vergi sisteminde çevreyi korumaya yönelik düzenlemeler yapmanın, gelecekte temiz ve sağlıklı bir çevre için çok önemli olduğudur.

## KAYNAKÇA

### Kitaplar

- Akdoğan, Ahmet, *Kamu Maliyesi*, Ankara, 2011.
- Ataç, Beyhan ve diğçerleri, *Maliye Politikası*, Eskişehir, 2007.
- Balın, Billur Engin, *Çevre Politikası (İktisadi Bir Yaklaşım)*, İstanbul, 2011.
- Bilici, Nurettin, *Türk Vergi Sistemi*, Ankara, 2014.
- Budak, Sevim, *Avrupa Birliğı ve Türk Çevre Politikası (Avrupa Topluluğı'nun Çevre Politikası ve Türkiye'nin Uyum Sorunu)*, Araştırma Dizisi, İstanbul, 2000.
- Doğçan, D. Mehmet, *Büyük Türkçe Sözlük*, İstanbul, 2001.
- Ertaş, Şeref, *Çevre Hukuku*, Ankara, 1997.
- Erten, Metin, *Nasıl Bir Yerel Yönetim*, İstanbul, 1999.
- Ertürk, Hasan, *Çevre Bilimlerine Giriş*, Bursa, 1996.
- Işık, Abdülkadir, *Kamu Maliyesi*, Bursa, 2014.
- Jamali, Tarık, *Ekolojik Vergiler*, Ankara, 2007.
- Kabakçı Karadeniz, Hülya, *Türk Motorlu Taşıtlar Vergisinin Çeşitli Ülke Uygulamaları ile Karşılaştırılması ve Bir Model Önerisi*, Ankara, 2011.
- Kırımhan, Sücaattin, *Hava Kirliliğı ve Kontrolü*, Ankara, 2006.
- Mutlu, Ayşegül, *Çevre Ekonomisi Politikalar, Uygulamalar ve Türkiye*, İstanbul, 2002.
- Mutluer- Öner- Kesik, *Bütçe Hukuku*, İstanbul, 2011.
- Öner, Erdoğan, *Türk Vergi Sistemi*, Ankara, 2015.
- Özey, Ramazan, *Günümüz Dünya Sorunları*, İstanbul, 2001.
- Pınar, Abuzer, *Maliye Politikası*, Ankara, 2014.
- Ulusoy- Akdemir, *Mahalli İdareler*, Ankara, 2013.
- Turgut, Nükhet, *Çevre Politikası ve Hukuku*, Ankara, 2012.

## Makale

Ağbal, Naci, “Çevrenin Korunması ve Çevre Vergileri-I”, *Yaklaşım Dergisi*, 2001.

Bıyan. Özgür- Gök, Musa, “Çevre Politikaları Kapsamında Avrupa Birliği ve Türkiye’de Çevre Vergilerinin Uygulanışı: Karşılaştırmalı Bir Analiz”, *Hitit Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl:7, Sayı:2, s:281-310, Aralık, 2014.

Çelikkaya, Ali, “Avrupa Birliği Üyesi Ülkelerde Çevre Vergisi Reformları Ve Türkiye’de ki Durumun Değerlendirilmesi”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:11, Sayı:2, 2011.

Çetin, Murat- Işık, Hayriye, “Türkiye ve Avrupa Birliği Ekonomilerinde Yenilikler ve Ar-Ge’nin Teşviki: Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme”, *Maliye Dergisi*, Sayı: 166, s:75-94, Ocak- Haziran 2014.

Çoban, Orhan- Şahbaz Kılınç, Nazan, “Enerji Kullanımının Çevresel Etkilerinin İncelenmesi”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 33, s:589-606, İstanbul, 2016.

Değirmendereli, Ali, “Çeşitli Ülkelerde Uygulanan Ekolojik Vergiler”, *Mevzuat Dergisi*, Sayı: 3, 2010.

Erat, Veysel- Arap, İbrahim, “Kalkınmadan Rekabete Türkiye’de Planlamanın Dönüşümü”, *International Journal of Economic and Administrative Studies*, Sayı: 18, s:137-156, 2017.

Göcen, İhsan, “Kara Ulaşım Araçlarının Karbondioksit (CO<sub>2</sub>) Emisyonlarına Eko-Verimlilik Yaklaşımı”, *Anahtar Dergisi*, s.40, 2012.

Hayrulloğlu, Betül, “Çevresel Sorunlarla Mücadelede Karbon Vergisi”, *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, Cilt:4, No: 2, ss.1-11, s.2, 2012.

Kargı, Veli- Yüksel, Cihan, “Çevresel Dışsallıklarda Kamu Ekonomisi Çözümleri”, *Maliye Dergisi*, Sayı:159, Temmuz-Aralık, 2010.

Polat, Sedat- Eser, Levent Yahya, “Motorlu Taşıtlar Vergisinde Değişim İhtiyacı: Türkiye İçin Bir Model Önerisi”, *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt: 15, Sayı:2, 2014.

Ulusoy, Ahmet- Akdemir, Tekin, “Yerel Yönetimlerin Finansman Sorunlarının Çözümünde Motorlu Taşıtlar Vergisi Önerisi”, *Sosyoekonomi*, 2013-1.

Üstün, Ümit Süleyman, “Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik Ve Adil Olarak Düzenlenmesi”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt:6, 2012.

Yalçın, Zafer, “Potansiyel Bir Çevre Vergisi Olarak Motorlu Taşıtlar Vergisi: Avrupa Birliği Ve Türkiye Arasında Karşılaştırmalı Bir Analiz”, *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt: 27, Sayı: 2, 2013.

### İnternet Kaynakları

<http://duzceteknopark.com.tr/dosyalar/cevrekanunu.pdf> (Erişim Tarihi: 28.11.2017).

<https://fensefe.wordpress.com/2013/04/13/32/>(Erişim Tarihi:05.12.2017).

<https://tr.wikipedia.org/wiki/ISO> (Erişim Tarihi: 05.12.2016).

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fmi%C5%9F\\_Milletler\\_%C4%B0klim\\_De%C4%9Fi%C5%9Fikli%C4%9Fi\\_%C3%87er%C3%A7eve\\_S%C3%B6zle%C5%9Fmesi](https://tr.wikipedia.org/wiki/Birle%C5%9Fmi%C5%9F_Milletler_%C4%B0klim_De%C4%9Fi%C5%9Fikli%C4%9Fi_%C3%87er%C3%A7eve_S%C3%B6zle%C5%9Fmesi) (Erişim Tarihi: 06.12.2016).

Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı, <http://www.mfa.gov.tr/biyolojik-cesitlilik-sozlesmesi.tr.mfa> (Erişim Tarihi: 07.12.2016).

Türkiye Cumhuriyeti Ormanve Su İşleri Bakanlığı  
[http://www.milliparklar.gov.tr/anasayfa/resimlihaber/14-10-23/Biyolojik\\_%C3%87e%C5%9Fitlilik\\_S%C3%B6zle%C5%9Fmesinin\\_14\\_Taraf\\_lar\\_Konferans%C4%B1%E2%80%99na\\_Ev\\_Sahipli%C4%9Fi\\_%C4%B0%C3%A7in\\_Adayl%C4%B1%C4%9F%C4%B1m%C4%B1z%C4%B1\\_%C4%B0lan\\_Ettik.aspx?sflang=tr](http://www.milliparklar.gov.tr/anasayfa/resimlihaber/14-10-23/Biyolojik_%C3%87e%C5%9Fitlilik_S%C3%B6zle%C5%9Fmesinin_14_Taraf_lar_Konferans%C4%B1%E2%80%99na_Ev_Sahipli%C4%9Fi_%C4%B0%C3%A7in_Adayl%C4%B1%C4%9F%C4%B1m%C4%B1z%C4%B1_%C4%B0lan_Ettik.aspx?sflang=tr)(Erişim Tarihi: 07.12.2016).

[http://www2.ormansu.gov.tr/osb/Files/durum\\_rapor/ab\\_did/B%C4%B0LG%C4%B0LEND%C4%B0RME%20K%C4%B0TAP%C3%87I%C4%9EI/NCSA-T%C3%9CRK%C4%B0YE-B%C4%B0LG%C4%B0LEND%C4%B0RME%20K%C4%B0TAP%C3%87I%C4%9EI.pdf](http://www2.ormansu.gov.tr/osb/Files/durum_rapor/ab_did/B%C4%B0LG%C4%B0LEND%C4%B0RME%20K%C4%B0TAP%C3%87I%C4%9EI/NCSA-T%C3%9CRK%C4%B0YE-B%C4%B0LG%C4%B0LEND%C4%B0RME%20K%C4%B0TAP%C3%87I%C4%9EI.pdf) (Erişim Tarihi:07.12.2016).

Türkiye Cumhuriyeti Orman ve Su İşleri Bakanlığı,  
<http://www.ormansu.gov.tr/haber/t%C3%BCrkiye-bm-biyolojik-%C3%A7e%C5%9Fitlilik-s%C3%B6zle%C5%9Fmesi-14.-taraf-lar-konferans%C4%B1n%C4%B1n-ev-sahipli%C4%9Fi-i-%C3%A7in-aday-oldu>  
 (Erişim Tarihi:07.12.2016).

Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığı,  
<http://www.csb.gov.tr/projeler/iklim/index.php?Sayfa=sayfa&Tur=webmenu&Id=12428> (Erişim Tarihi:07.12.2016).

Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığı,  
<http://iklim.cob.gov.tr/iklim/AnaSayfa/montrealptotokolu.aspx?sflang=tr> (Erişim Tarihi:07.12.2016).

[http://www.oecd-ilibrary.org/environment/data/oecd-environment-statistics/greenhouse-gas-emissions\\_data-00594-en](http://www.oecd-ilibrary.org/environment/data/oecd-environment-statistics/greenhouse-gas-emissions_data-00594-en) (Erişim Tarihi:08.12.2016).

[https://tr.wikipedia.org/wiki/Kyoto\\_Protokol%C3%BC](https://tr.wikipedia.org/wiki/Kyoto_Protokol%C3%BC) (Erişim Tarihi:08.12.2016).

Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Orman Bakanlığı,  
<http://izindenetim.cevreorman.gov.tr/izin/AnaSayfa/birimler/uluslarasiKurulular/uluslarasiSozlesmeProtokolAnls/TurkiyeninTarafOlduguCevreSozlesmeler.aspx?sflang=tr> (Erişim Tarihi:08.12.2016).

Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Şehircilik Bakanlığı,  
<http://www.csb.gov.tr/gm/cygm/index.php?Sayfa=sayfa&Tur=webmenu&Id=265>  
 (Erişim Tarihi:12.12.2016).

<https://www.muhasabat.gov.tr/content/genel-yonetim-mali-istatistik-detayi?tabId=1&pageId=10> (Erişim Tarihi: 01.12.2017).

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2005/12/20051226-3.htm> (Erişim Tarihi: 16.11.2017).

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2003/08/20030812.htm> (Erişim Tarihi: 16.11.2017).



<http://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/otoyollar/ucretleryeni.aspx> (Erişim Tarihi: 30.11.2017).

<https://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k6360.html> (Erişim Tarihi: 01.12.2017).

<https://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k6462.html>(Erişim Tarihi: 01.12.2017).

<http://www.mevzuat.gov.tr/Metin1.Asp?MevzuatKod=1.5.7061&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=&Tur=1&Tertip=5&No=7061> (Erişim Tarihi: 01.12.2017).

[http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt\\_id=1051](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt_id=1051)(Erişim Tarihi: 26.11.2017).

<https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tarama.jsp>

<http://www.nedirnedemek.com/kalk%C4%B1nma-plan%C4%B1-nedir-kalk%C4%B1nma-plan%C4%B1-ne-demek> (Erişim Tarihi: 11.11.2017).

<http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2003/08/20030812.htm>(Erişim Tarihi: 11.11.2017).

<http://www.bumko.gov.tr/TR,7453/2017-butcesi-vergi-gelirlerinin-dagilimi.html> (Erişim Tarihi: 11.12.2017).

Ferhatoğlu, Emrah, “Avrupa Birliği’nde Ortak Çevre Politikası Çerçevesinde Çevre Vergileri”, *e-yaklaşım*, Sayı:3, 2003. Çevrimiçi. (Erişim Tarihi: 29.11.2017).

### **Diğer Kaynaklar**

AÇA, 2010. Avrupa’da Çevre- 2010 Durum ve Genel Görünüm: Sentez. Avrupa Çevre Ajansı, Kopenhag.

Devlet İstatistik Enstitüsü Ve Çevre İstatistikleri.

İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi, Kyoto Protokolü Ve Türkiye, DSİ Genel Müdürlüğü, Etüd ve Plan Dairesi Başkanlığı, İklim Değişikliği Birimi.

İstanbul Politikalar Merkezi Türkiye İçin Düşük Karbonlu Kalkınma Yolları ve Öncelikleri

Kadioğlu, Sedat ve Tellioglu, Zarife, Enerji Kaynaklarının Kullanımı ve Çevreye Etkileri,

TMMOB 1. Enerji Sempozyumu, Ankara, 1996, s. 59.

Kıvılcım, İlge, İKV Değerlendirme Notu, İktisadi Kalkınma Vakfı, 2014.

Otomotiv Distribütörleri Derneği, Sektörel Değerlendirme- Kasım, 2017.

Sera Gazı- Küresel Isınma Ve Kyoto Protokolü, M. Tamer Özmen.

Türkiye Cumhuriyeti Çevre ve Orman Bakanlığı, “Çevresel Etki Değerlendirmesi”, Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğü.

Yılmaz, Ali, Beş Haziran Çevre Gününün Anlam Ve Önemi, Cumhuriyet Üniversitesi Çevre Sorunları Araştırma Merkezi Bülteni, Temmuz, 2001, s. 7.

### **Mevzuatlar**

Bazı Vergi Kanunları İle Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun

Belediye Gelirleri Kanunu (2464 Sayılı). RG. 29/05/1981. 17354.

Çevre Kanunu

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu

Özel Tüketim Vergisi Kanunu

### **Tezler**

Agun, Bilge Hakan, “Çevre Sorunlarına Yönelik Vergisel Düzenlemeler ve Doğrudan Yabancı Yatırımlar”, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Maliye Anabilim Dalı, (Doktora Tezi), İstanbul, 2008.

Ağacan, İnci, “Çevre Kirliliği Sorunları ile Mücadelelerde Türkiye’de Uygulanan Çevre Vergileri ve Çevre Bilinci”, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Maliye Anabilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), Sakarya, 2014.

Bilgili, Muhammed Yüksel, “Çevre Politikaları Araçları: Türkiye Örneği”, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi), Trabzon, 2012.

Erten, Celaleddin, “Çevre Vergileri ve Türkiye Değerlendirmesi”, Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Maliye anabilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), Balıkesir, 2014.

Fındık, Muhammet Saadettin, “Türkiye’de Çevre Kirliliğine Yol Açan Unsurların Önlenmesi Çerçevesinde Yeşil Vergi”, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Maliye Anabilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2007.

İnançlı, Selim, “Gümrük Birliği Çerçevesinde AB Çevre Politikasının Türkiye İçin Ekonomik Açından Değerlendirilmesi”, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Doktora Tezi), Eskişehir, 1992.

Özsoy Nakıpoğlu, Ferda, “Sanayileşme Olgusunun Kirlilik Sığınağı Hipotezi ve Çevresel vergiler Açısından Yeniden Değerlendirilmesi”, Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, (Doktora Tezi), Gaziantep, 2015.

Türkoğlu, Bilinç, “Toprak Kirlenmesi ve Kirlenmiş Toprakların Islahı”, Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi), Adana, 2006.

Uzel, Çağrı, “Çevresel Sorunları Önleme Kapsamında Kullanılan Vergi Politikası ve Türkiye’de ki Güncel Durumun Analizi”, T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, (Uzmanlık Tezi), Ankara, 2017.

Ünlütürk, Çağla, “Sendikal Hareket ve Çevre Sorunları”, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2006.

## EKLER

Tablo 19: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından gerçekleştirilen çevre denetimi sayılarının yıllara göre dağılımı (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016)

YILLAR	2011	2012	2013	2014	2015
<b>BAKANLIK MERKEZ</b>	729	543	271	295	323
<b>İL MÜDÜRLÜKLERİ</b>	50.313	38.058	37.196	43.674	48.358
<b>TOPLAM</b>	<b>51.042</b>	<b>38.601</b>	<b>37.467</b>	<b>43.969</b>	<b>48.681</b>

Tablo 20: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Çevre Kanunu uyarınca yıllara göre uygulanan toplam ceza miktarları (TL), (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016)

YILLAR	BAKANLIK MERKEZ	İL MÜDÜRLÜKLERİ	TOPLAM
<b>2011</b>	4.295.737	52.136.032	<b>56.431.769</b>
<b>2012</b>	1.383.702	57.164.230	<b>58.547.932</b>
<b>2013</b>	14.315.119	62.730.471	<b>77.045.590</b>
<b>2014</b>	14.755.037	83.894.172	<b>98.649.229</b>
<b>2015</b>	4.031.453	114.845.656	<b>118.877.109</b>

Tablo 21: Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Çevre Kanunu uyarınca faaliyeti durdurma kararı sayısının yıllara göre dağılımı (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016)

YILLAR	BAKANLIK MERKEZ	İL MÜDÜRLÜKLERİ	TOPLAM
<b>2011</b>	46	151	<b>197</b>
<b>2012</b>	11	108	<b>119</b>
<b>2013</b>	12	162	<b>174</b>
<b>2014</b>	42	77	<b>119</b>
<b>2015</b>	50	61	<b>111</b>

*Tablo 22: 197 Sayılı Kanun'a Ek ve Değişiklik Getiren Mevzuatın Yürürlüğe Giriş Tarihini Gösterir Liste*

Değiştiren Kanunun Numarası	197 Sayılı Kanun'un Değişen Veya İptal Edilen Maddeleri	Yürürlüğe Giriş Tarihi
2348	-	28/11/1980
2380	-	1/3/1981
2434	-	1/3/1981 tarihinden geçerli olmak üzere 26/3/1981
3088	Geçici1. Maddesi ile Maliye ve Gümrük Bakanlığı'na yetki veren hükümleri 1. Ve 2. Maddeleri Diğer Maddeler	6/12/1984 1/1/1985 tarihinden geçerli olmak üzere 6/12/1984 1/1/1986
3418	a) 1-10 b) 12-13 ve 15 c) 23 ve 24 d) Diğer Maddeleri	1/4/1988 1/7/1988 tarihinden geçerli olmak üzere 31/3/1988 31/3/1988
3505	1) 2,5,6,8,9,11,13,14,15,19,21,22,23,26,28,29,32,33,34 ve geçici 2. Maddeler 2) Bakanlar Kurulu'na ve Maliye ve Gümrük Bakanlığı'na yetki veren hükümleri ile diğer maddeleri	1/1/1989 tarihinden geçerli olmak üzere 10/12/1988 10/12/1988
3858	1,2 ve 3. Maddeleri Diğer maddeleri	1/1/1993 27/12/1992
3946	-	1/1/1994
4605	1. madde	30/11/2000
4629	-	1/1/2002 tarihinden geçerli olmak üzere 3/3/2001
4962	-	7/8/2003
5020	-	12/12/2003
5035	II sayılı tarifenin 4 no'lu bendi Diğer maddeleri	2/1/2004 1/1/2004 1/1/2005
5228	13	31/7/2004
5766	4,6,10,13	6/6/2008

	9	1/7/2008
5897	1,2,3,6,7,8,9,10,11,13,14	30/6/2009
6360	4	6/12/2012
6462	4	3/5/2013