

T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI

MALİ YERELLEŞME VE ÇEVRE SORUNLARI AÇISINDAN
MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

GÖKHAN KARCI

BALIKESİR, 2023

T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
MALİYE ANABİLİM DALI

MALİ YERELLEŞME VE ÇEVRE SORUNLARI AÇISINDAN
MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

GÖKHAN KARCI

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. ARMAN ZAFER YALÇIN

BALIKESİR, 2023

T.C.
BALIKESİR ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TEZ ONAY SAYFASI

Enstitümüzün Maliye Anabilim Dalı'nda 202012537004 Numaralı GÖKHAN KARCI'nın Hazırladığı "Mali Yerelleşme ve Çevre Sorunları Açısından Motorlu Taşıtlar Vergisi" konulu YÜKSEK LİSANS tezi ile ilgili TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Eğitim Öğretim ve Sınav Yönetmeliği uyarınca 05/10./2023 tarihinde yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda tezin onayına OY BİRLİĞİ / ~~OY ÇOKLUĞU~~ ile karar verilmiştir.

Üye (Başkan) Prof. Dr. Özgür BİYAN

İmza

Üye (Danışman) Doç. Dr. A. Zafer YALÇIN

İmza

Üye Dr. Öğr. Üyesi Aysun YILMAZTÜRK

İmza

Enstitü Onayı

..../..../2023

ETİK BEYAN

Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde ve ortaya çıkan sonuçlarda herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

.../...../2023

İmza

Gökhan KARCI

ÖNSÖZ

Günümüzde dünya genelinde yerleşme ve çevre sorunları, giderek daha da artan bir öneme sahip olmuştur. Kentlerdeki nüfus yoğunluğunun artması, sanayi faaliyetlerinin çoğalması ve teknolojik gelişmelerin hızlanması, çevre üzerinde olumsuz etki yaratmaktadır. Bu problemlerin çözümü için ise çeşitli politikalar ve önlemler alınması gerekmektedir.

Motorlu taşıtlar, günümüzde toplumların yaşamında önemli bir yer tutmaktadır. İnsanların eğitim, alışveriş gibi günlük faaliyetlerini yerine getirmek için motorlu taşıtlara olan ihtiyaç artmaktadır. Ancak, bu taşıtların yaydığı gazlar ve kirleticiler, çevre ve insan sağlığı açısından ciddi sorunlar oluşturmaktadır.

Bu noktada, motorlu taşıtlar vergisi ön plana çıkmaktadır. Motorlu taşıtlar vergisi, araç sahiplerinden alınan bir vergi türüdür ve çevre politikalarının bir parçası olarak uygulanmalıdır. Bu vergi ile hem mali gelir sağlama amacı gütmek hem de çevre dostu araçların teşvik edilmesini hedeflemek gerekmektedir.

Motorlu taşıtlar vergisi, aracın çevre üzerindeki etkisini alarak belirlenmektedir. Genellikle araçların motor hacmi, yakıt türü, emisyon değerleri ve yaş gibi faktörler vergilendirme aşamalarında göz önünde bulundurulmaktadır. Bu sayede çevre dostu araçlara sahip olanlar, vergi avantajı elde edebilmektedir.

Yerleşme bağlamında motorlu taşıtlar vergisi, kentlerin çevre politikalarını uygulamalarında etkili bir araç olmaktadır. Yerel yönetimler, vergi politikalarını kullanarak çevreye zararlı araçların kullanımını azaltmayı ve temiz enerji kaynaklarını teşvik etmeyi hedeflemektedir.

Motorlu taşıtlar vergisi, çevreye olan etkileri dikkate alarak araç sahiplerini teşvik eden bir vergi türüdür. Yerel yönetimler, bu vergi politikasıyla çevreye zararlı araçların kullanımını azaltmayı ve çevreyi koruyan projeleri desteklemeyi hedeflemelidir. Motorlu taşıtlar vergisi, sürdürülebilir bir kentleşme ve çevre politikalarının bir parçası olarak önemli bir rol oynamaktadır.

ÖZET

MALİ YERELLEŞME VE ÇEVRE SORUNLARI AÇISINDAN MOTORLU TAŞITLAR VERGİSİ

KARCI, Gökhan

Yüksek Lisans, Maliye Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Arman Zafer YALÇIN

2023, 109 Sayfa

Vergiler mali amaçlarının ötesinde ekonomik ve sosyal amaçlara da hizmet edecek şekilde caydırıcı, yönlendirici ve düzeltici bir etkiye de sahiptir. Servet üzerinden alınan vergiler söz konusu olduğunda, verginin amaçları arasında sosyal amacın ağır basması beklenebilir. Öte yandan Türkiye'de taşıt vergisinin tam bir servet vergisi niteliği taşımaması, vergilendirme ilkelerinin ve hakkaniyet ilkesinin olmaması toplumsal amacın geri planda olduğunu göstermekte ve birtakım düzenlemeleri gerekli kılmaktadır. 2017 yılında yürürlüğe giren “7061 sayılı Bazı Vergi Kanunları ile Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun” ile binek, kara taşıtları ve kamyonetlerde yaş ve motor hacmi kriterlerine ek olarak “araç değeri” kriterinin getirilmesi emlak vergisinin kalitesini güçlendirmiştir. Ancak bu değişiklik sorunları çözümü hususunda yetersiz kalmıştır. Mevzuattaki eksiklikler giderilerek gelir dağılımında adaletin sağlanması mümkün olacaktır.

Bu çalışmanın amacı, mevcut motorlu taşıtlar vergisi sistemini mali özerklik ve çevresel açıdan incelenmesidir. Bu kapsam dâhilinde ilk etapta motorlu taşıtlar vergisindeki mevcut yapı incelenmiş, daha sonra ise Avrupa Birliği'nde geçerli olan motorlu taşıtlar vergisi uygulamaları irdelenmiştir. Son bölümde ise Motorlu Taşıtlar Vergisi'ne eleştirel bir bakış açısıyla yaklaşmış ve çevresel bazlı bir MTV uygulaması önerilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yerel Yönetimler, Vergi, Motorlu Taşıtlar, Çevre.

ABSTRACT

MOTOR VEHICLES TAX IN TERMS OF FINANCIAL LOCALIZATION AND ENVIRONMENTAL PROBLEMS

KARCI, Gökhan

Master, Finance Department

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Arman Zafer YALÇIN

2023, 109 pages

Taxes also have deterrent, guiding and corrective effects to serve economic and social purposes apart from their financial purpose. In wealth taxes, it should be expected that the social purpose is more dominant among the purposes of the tax. On the other hand, the fact that the motor vehicle tax in Turkey does not have the characteristics of a full wealth tax, lacks the principles of taxation and the principle of justice, shows that the social purpose is in the background and necessitates the studies to be done in this field. With the Law No. 7061 enacted in 2017, the introduction of the "vehicle value" criterion in addition to the age and engine volume criteria for automobiles, land vehicles and pick-ups strengthened the property tax quality of the motor vehicles tax. However, this change is insufficient to solve the problems. By eliminating the deficiencies in the legislation, it will be possible to ensure justice in the distribution of income.

The aim of this study is to examine the current motor vehicle tax system in terms of financial autonomy and environmental. Within this scope, the current structure of the motor vehicle tax was examined in the first place, and then the motor vehicle tax applications valid in the European Union were examined. In the last section, MTV was approached with a critical perspective and an environmental-based MTV application was proposed.

Keywords: Local Governments, Tax, Motor Vehicle, Environment.

Değerli hocam A. Zafer Yalçın 'a ve sevgili aileme...

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ÖNSÖZ	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar LİSTESİ.....	x
GRAFİKLER LİSTESİ.....	xi
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xii
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Araştırmanın Problemi.....	3
1.2. Araştırmanın Amacı	3
1.3. Araştırmanın Önemi	4
1.4. Araştırmanın Varsayımları	4
1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları	5
1.6. Tanımlar	6
2. İLGİLİ ALANYAZIN	8
2.1. Kuramsal Çerçeve	8
2.1.1. Mali Yerelleşme Kavramı.....	8
2.1.2. Mali Yerelleşme Teorisi	11
2.1.2.1. Birinci Nesil Teoriler: Klasik Teoriler.....	12
2.1.2.2. İkinci Nesil Teoriler.....	18
2.1.2.2.1. Mali Teşvikler Yaklaşımı.....	20
2.1.2.2.2. Piyasayı Koruyan Federalist Yaklaşım	22
2.1.2.3. Endüstriyel Organizasyon Yaklaşımı	25
2.1.3. Çevre Kavramı.....	28
2.1.4. Çevre Sorunları	29
2.1.4.1. Hava Kirliliği	30
2.1.4.2. Su Kirliliği	31
2.1.4.3. Toprak Kirliliği	31
2.1.4.4. Gürültü Kirliliği	32
2.1.4.5. Ozon Tabakasının İncelmesi.....	32

2.1.4.6. Küresel Isınma ve İklim Değişikliği	33
2.1.4.7. Radyoaktif Kirlilik	34
2.1.4.8. Ormanların Tahribatı	34
2.1.4.9. Asit Yağmurları	35
2.1.5. Çevre Sorunlarının Nedenleri	35
2.1.5.1. Kentleşme	36
2.1.5.2. Nüfus Artışı.....	37
2.1.5.3. Sanayileşme	37
2.1.5.4. Ekonomik Büyüme	38
2.1.5.5. Turizm.....	40
2.1.6. Çevre Politikası İlkeleri	41
2.1.6.1. Kirleten Öder İlkesi.....	41
2.1.6.2. Önleme İlkesi	42
2.1.6.3. İhtiyatlılık İlkesi.....	42
2.1.6.4. İşbirliği İlkesi	43
2.1.6.5. Katılım İlkesi	43
2.1.6.6. Sürdürülebilir Kalkınma İlkesi	44
2.1.7. Çevre Sorunlarıyla Mücadelede Mali Politikalar	44
2.1.7.1. Çevre Vergileri.....	45
2.1.7.2. Çevre Harçları.....	46
2.1.7.3. Yenilenebilir Enerji Kaynaklarına Yönelik Kamu Teşvikleri	46
2.1.7.4. Vergi Farklılaştırması	47
2.1.7.5. Çevre Koruma Harcamaları	48
2.1.7.6. Çevresel Fonlar	49
2.1.7.7. Geri Ödeme – Depozito Sistemi	49
2.1.7.8. Cezalar ve Tazminatlar	50
2.1.8. Piyasa Ekonomisi Çözümlerinde Temel Yaklaşımlar	51
2.1.8.1. Coasian Yaklaşımı	51
2.1.8.2. Kaldor-Hicks Yaklaşımı	52
2.1.8.3. Scitovsky Yaklaşımı	53
2.2. İlgili Araştırmalar	53
3. YÖNTEM.....	58
3.1. Araştırmanın Modeli	58
3.2. Evren ve Örneklem.....	58

3.3. Veri Toplama Araçları ve Teknikleri	58
3.4. Verilerin Toplanma Süreci	59
3.5. Verilerin Analizi.....	59
4. BULGULAR VE YORUMLAR	60
4.1. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Konusu, Mükellefi, Matrahı ve Vergiyi Doğuran Olay	60
4.2. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Alınma Gerekçeleri	65
4.3. Mali Yerelleşme Aracı Olarak MTV.....	66
4.3.1. Mali Yerelleşme Aracı Olarak MTV'nin Avantaj ve Dezavantajları.....	68
4.4. MTV'nin Mali Yerelleşme Bakımından Önemi	68
4.5. MTV'yi Mali Yerelleşme Aracı Olarak Kullanan Ülke Örnekleri	70
4.6. Çevre Sorunları Yönünden MTV	72
4.7. Vergi Adaleti Yönünden MTV.....	74
4.8. Çevre Sorunları ve Mali Yerelleşme Bakımından Türkiye'de MTV'nin Yapısal Sorunları.....	77
4.9. MTV Neden Yerel Bir Vergi Olmalıdır?	79
4.10. MTV Neden Bir Çevre Vergisi Olmalıdır?	81
5. SONUÇ VE ÖNERİLER.....	88
5.1. Sonuçlar.....	88
5.2. Öneriler.....	91
KAYNAKÇA	95

TABLULAR LİSTESİ

	Sayfa
Tablo 1. Hükümet Sistemlerine Göre Kamu Ekonomisinde Yerelleşme Modelleri	9
Tablo 2. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Oranlarının Yıllar İtibariyle Değişimi (Bin TL).....	61
Tablo 3. Yıllara Göre Motorlu Kara Taşıtları Sayısı, 2015-2022.....	81
Tablo 4. AB Ülkelerinde CO2 Emisyonuna Bağlı MTV Uygulamaları.....	83

GRAFİKLER LİSTESİ

	Sayfa
Grafik 1. Trafiğe Kayıtlı Otomobillerin Yakıt Cinsine Göre Dağılımı, 2016-2022.....	82

KISALTMALAR LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
AMS	: Arrow-Musgrave-Samuelson
BM	: Birleşmiş Milletler
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirmesi
ÇKE	: Çevresel Kuznet Eğrisi
GİB	: Gelir İdaresi Başkanlığı
IUC	: Unico de Circulaçao
MTV	: Motorlu Taşıtlar Vergisi
MTVK	: Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu
OECD	: Organisation for Economic Co-Operation and Development
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
PM	: Partikül Madde
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UV	: Ultraviyole
VED	: Vehicle Excise Duty

1. GİRİŞ

Vergiler, devletin kamu harcamalarını finanse etme konusundaki egemenlik gücüne dayanarak ekonomik ve sosyal amaçlarla aldığı zorunlu ve karşılıksız parasal değerlerdir. Vergi somut bir maddi değer olup, mükellefin harcama, gelir ve servet gücüne göre değişiklik gösterir. En önemli ayrımlardan biri konularına yani ekonomik kaynağına göre yapılan ayrımdır. MTV ise bir ülkede taşıt sahiplerinin ödediği ve genellikle merkezi idare tarafından tahsil edilen bir vergi türüdür. Ancak, bu verginin yerel yönetimlere devredilmesi veya yerel boyutta uygulanması tartışmaları gündeme gelmektedir. Bu araştırma, MTV'nin mali yerelleşme ve çevre sorunları açısından yerel boyutta incelenmesi gerekliliğini ele almaktadır.

MTV her ne kadar vergi gelirleri içerisinde büyük bir paya sahip olmasa da birçok kişiyi doğrudan ilgilendiren, sürekli eleştiri ve tartışma konusu olan vergilerin başında gelmektedir. Verginin temel unsurları bağlamında bakıldığında her ülkede farklı uygulamaların olduğu görülmektedir. Aracın yaşından silindir hacmine, motor gücünden aks sayısına, yolcu taşıma kapasitesinden karbondioksit salınım miktarına kadar birçok değişik kriter bu verginin uygulamasını oluşturmaktadır. Ülkeler farklı uygulamalara sahip olan bu vergiyle bazen gelir sağlamayı bazen de çevreyi korumayı amaçlamaktadırlar.

Artan iktisadi faaliyetler, gelişen teknolojik koşullar, nüfus artışı gibi etkenlerden dolayı her alanda olduğu gibi motorlu taşıt kullanımında da tüketim artışı kendini göstermektedir. Motorlu araç kullanımına olan talebin sürekli artması kıt olan enerji kaynaklarının daha fazla kullanılmasına ve nihayetinde bunların tükeneyeceği fikrinden hareketle yenilenebilir enerji kaynaklarına karşı bir talep oluşmasına neden olmaktadır. Bu noktada MTV ile çevre konusu etkileşim içerisine girmektedir. Kyoto Protokolü, artan küresel ısınma ve çevre bilincinin gelişmesi gibi etmenler bu verginin öneminin artmasına neden olmuştur.

Motorlu araçlar kullanmış oldukları yakıtlardan dolayı çevreye karbondioksit, karbon monoksit gibi çevre açısından uygun olmayan emisyonlar salmakta ve çevrenin en büyük kirleticilerinden biri olmaktadır. Çoğu gelişmiş Avrupa ülkesi bu durumu göz önünde bulundurarak vergilerin sadece gelir elde etmek için alınmadığını; vergilendirmede mali olmayan amaçların da dikkate alınması gerektiği görüşünden hareketle motorlu taşıtlar vergisini çevre vergileri kapsamında değerlendirmekte ve matrah yapısını da buna göre oluşturmaktadırlar.

Türkiye'de, özellikle 28 Kasım 2017 tarihinde kabul edilen ve "Bazı Vergi Kanunları İle Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" olarak bilinen yasa değişikliği öncesinde MTV, servet vergisi niteliği taşımayan bir vergi olarak uygulanmaktaydı. Servet vergisi olarak kabul edilebilmesi için, aracın değeri dışında ek bir araç vergisinin alınması gerekmektedir. Ancak, bu verginin belirli bir matraha sahip olması nedeniyle, servet unsurunu tam olarak yansıtamıyor ve verginin yeniden dağıtıcı etkisini zayıflatıyordu. Bu durum, mükelleflerin servetlerine göre vergilendirilmesini tam olarak gerçekleştirmeyi engelliyordu. Bu verginin çevresel etkileri dikkate alınarak tasarlandığını varsayarsak, daha fazla çevresel kirliliğe ve gürültüye neden olan düşük kaliteli araçlardan daha az vergi alınmasının, MTV'nin aslında bir çevre vergisi olmadığını gösterdiği görülmektedir. 28 Kasım 2017 tarihli ve 7061 sayılı Kanun değişikliği sonrasında, MTV'nin vergilendirme yapısına, vergisiz sıfır alış fiyatının eklenmesi (fiyat aralıkları şeklinde olsa bile) vergiyi daha karmaşık hale getirerek anlaşılmasını güçleştirdi ve verginin açık ve basit olma prensibini ihlal etti.

Motorlu taşıtlar vergisinin yerelleşmesi, genellikle merkezi hükümetin vergi politikalarının yerel yönetimlere devredilmesi anlamına gelir. Yerelleşme, vergi sisteminin ve gelir dağılımının daha fazla bölgesel ve yerel ihtiyaçlara uygun hale getirilmesi amacını taşır. Bu, yerel yönetimlerin, kendi bölgelerinin koşullarına daha iyi uyumlu vergi politikalarını geliştirme ve uygulama yeteneğini artırabilir.

Motorlu taşıtlar vergisi, genellikle araç sahiplerinin sahip oldukları taşıt türüne, motor gücüne, yakıt türüne ve çevresel faktörlere dayalı olarak hesaplanır. Vergi, sadece gelir elde etme amacının ötesine geçerek trafik yoğunluğunu düzenleme, çevre koruma ve şehir planlaması gibi amaçlara da hizmet eder.

1.1. Araştırmanın Problemi

Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin yerel bir vergiye dönüştürülmesi veya yerel yönetimlere devredilmesi potansiyel avantajlar ve dezavantajlar sunmaktadır. Bu noktada, araştırmanın ana problemi aşağıdaki soruları içermektedir:

1. Mali Yerelleşme: MTV'nin yerel boyutta uygulanması, yerel yönetimlere finansal kaynak sağlama ve yerel ihtiyaçlara daha etkin şekilde cevap verme potansiyeline sahip midir? Yerel yönetimlerin gelir elde etme ve harcama politikalarını etkileyen bu vergi, yerel ekonomi üzerinde nasıl bir etki yaratır?

2. Çevre Sorunları: MTV'nin yerel boyutta uygulanması, çevre politikaları açısından nasıl bir fark yaratabilir? Yerel düzeyde bu verginin uygulanmasıyla birlikte çevre dostu araçlara öncelik verilmesi, fosil yakıt kullanımının azaltılması ve sürdürülebilir ulaşım politikalarının teşvik edilmesi gibi hedefler gerçekleştirilebilir mi?

3. MTV'nin yerelleşmesi ile ilgili avantaj dezavantajların incelenmesi araştırmanın problemlerinden biridir. MTV'nin yerelleştirilmesi kararı alınırken, vergi gelirlerinin adil ve etkin bir şekilde dağıtılması, yerel yönetimlerin kapasitesi, vergi tahsilatı ve denetimi gibi faktörler dikkate alınmalıdır. Tarh, tahakkuk ve tahsilat işlemlerinin ne şekilde belirleneceği önemli bir sorundur. Aynı zamanda, merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasında koordinasyon sağlanması da önemlidir, böylece farklı bölgeler arasında uyumsuzluk ve eşitsizlikler minimize edilebilir.

1.2. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın amacı, MTV'nin mali yerelleşme ve çevre sorunları açısından yerel boyutta incelenmesidir. Aşağıdaki hedefleri içermektedir:

1. Mali Yerelleşme: MTV'nin yerel boyutta uygulanmasıyla ilgili mali etkileri ve yerel yönetimlerin finansal kaynaklara erişimini nasıl etkileyebileceğini değerlendirmek. Bu kapsamda, verginin yerel düzeyde toplanmasıyla birlikte yerel yönetimlerin gelir elde etme ve harcama politikalarını nasıl şekillendirebileceğini incelemek.

2. Çevre Politikaları: MTV'nin yerel düzeyde uygulanmasının çevre politikalarına nasıl katkı sağlayabileceğini araştırmak. Bu bağlamda, verginin çevresel sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmada nasıl bir rol oynayabileceğini, çevre dostu araçlara öncelik verilmesi ve fosil yakıt kullanımının azaltılması gibi önlemlerin teşvik edilmesinin mümkün olup olmadığını analiz etmek.

1.3. Araştırmanın Önemi

Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin yerel yönetimlere devredilmesi veya yerel düzeyde uygulanması, yerel yönetimlerin gelir politikalarını ve finansal kaynaklara erişimlerini doğrudan etkileyecektir. Bu durum, yerel yönetimlerin daha etkin bir şekilde yerel ihtiyaçlara cevap verebilmesine olanak sağlayabilir. Araştırma, verginin yerel düzeyde uygulanmasının mali yerelleşme açısından potansiyel faydalarını ve zorluklarını ortaya koyarak, yerel yönetimlerin mali politikalarını şekillendirmede daha bilinçli kararlar almasına yardımcı olabilir. MTV, çevresel sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmada önemli bir araç olabilir. Yerel düzeyde bu verginin uygulanmasıyla birlikte çevre dostu araçlara öncelik verilmesi, fosil yakıt kullanımının azaltılması ve sürdürülebilir ulaşım politikalarının teşvik edilmesi gibi önlemler alınabilir. Araştırma, verginin çevre politikalarına entegrasyonunu değerlendirerek, yerel yönetimlerin çevresel sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmada nasıl daha etkin bir rol oynayabileceklerini anlamalarına yardımcı olabilir.

Bu bağlamda, araştırmanın önemi, MTV'nin yerel boyutta incelenmesiyle ilgili bilgi ve perspektif sunarak, yerel yönetimlerin mali politikalarını daha etkili ve çevre dostu bir şekilde yönlendirmelerine yardımcı olabilmesidir.

1.4. Araştırmanın Varsayımları

MTV'nin yerel boyutta incelenmesi ve MTV'nin çevre politikalarına olan etkisi araştırmanın temelini oluşturmaktadır. Araştırmanın sonuçları, bu varsayımların geçerliliğini ve etkilerini daha ayrıntılı bir şekilde değerlendirecek ve yerel yönetimlerin mali ve çevresel politikalarını şekillendirmede daha bilinçli kararlar almalarına yardımcı olacaktır.

1. Verginin Yerel Yönetimlere Devri: Araştırma, MTV'nin yerel yönetimlere devredilmesinin veya yerel düzeyde uygulanmasının mümkün olduğunu varsaymaktadır. Bu varsayım, verginin merkezi hükümet tarafından değil, yerel yönetimler tarafından toplandığı bir modelin uygulanabilirliği üzerinde durmaktadır.

2. Mali Kaynakların Etkin Kullanımı: Araştırma, MTV'nin yerel düzeyde uygulanmasıyla birlikte yerel yönetimlerin mali kaynakları daha etkin bir şekilde kullanacağını varsaymaktadır. Bu varsayım, verginin yerel düzeyde toplanmasıyla birlikte yerel yönetimlerin gelir politikalarını ve harcama politikalarını daha iyi ayarlayarak, yerel ihtiyaçları daha iyi karşılamalarını ve yerel ekonomiyi desteklemelerini öngörmektedir.

3. Çevre Politikalarının Etkisi: Araştırma, MTV'nin yerel boyutta uygulanmasının çevre politikaları üzerinde etkili olacağını varsaymaktadır. Bu varsayım, yerel düzeyde bu verginin uygulanmasıyla birlikte çevre dostu araçlara öncelik verilmesi, fosil yakıt kullanımının azaltılması ve sürdürülebilir ulaşım politikalarının teşvik edilmesinin mümkün olabileceğini öngörmektedir.

1.5. Araştırmanın Sınırlılıkları

MTV'nin yerelleşme sürecini ve çevre politikalarına olan etkisini kapsamaktadır. Verginin yerel düzeyde uygulanmasını engelleyebilecek yasal ve yönetsel engellerin varlığı araştırmanın sınırlılıklarından biri olabilir. Araştırma, MTV'nin yerel düzeydeki etkilerini anlamak için mevcut verilere dayanacaktır. Ancak, bazı bölgelerde bu verilere erişim sınırlı olabilir veya eksik olabilir. MTV'nin yerel düzeyde uygulanması, toplumsal kabul ve bireysel davranışlar üzerinde etkili olabilecektir. Ancak, bireylerin vergi uygulamalarına tepkisi veya vergi kaçırma eğilimleri gibi toplumsal ve psikolojik faktörler araştırmanın kapsamı dışında kalabilir. MTV'nin yerel düzeydeki etkilerini değerlendirirken, farklı ekonomik ve çevresel bağlamların dikkate alınması gerekecektir. Ekonomik durgunluk, bölgesel farklılıklar veya diğer ekonomik ve çevresel faktörler, araştırmanın sonuçlarının genel geçerliliğini etkileyebilir. Tüm bu sınırlılıklar, MTV'nin yerel düzeyde incelenmesi araştırmasının kapsamını ve

sonuçlarının genel geçerliliğini etkileyebilecektir. Araştırma sürecinde bu sınırlılıkların farkında olmak ve dikkate almak, sonuçların yorumlanması ve araştırma bulgularının doğrulanması açısından önemlidir.

1.6. Tanımlar

Motorlu Taşıtlar Vergisi: MTV, bir ülkenin veya bölgenin motorlu taşıtlar üzerinden topladığı bir vergi türüdür. Genellikle araç sahipleri tarafından ödenen bu vergi, araç türüne, motor gücüne ve diğer belirlenen kriterlere göre değişen bir tarife üzerinden hesaplanır.

Mali Yerelleşme: Mali Yerelleşme, merkezi hükümetin mali yetkilerini yerel yönetimlere devrettiği veya yerel düzeyde vergi toplama ve harcama yetkilerinin arttığı bir süreçtir. Bu süreç, yerel yönetimlere daha fazla mali kaynak sağlar ve yerel ihtiyaçlara daha etkili bir şekilde cevap verme potansiyeli sunar.

Çevresel Sürdürülebilirlik: Çevresel sürdürülebilirlik, doğal kaynakların korunması, çevre kirliliğinin azaltılması ve ekosistemlerin dengesinin sağlanması gibi faktörleri dikkate alan bir kavramdır. Çevresel sürdürülebilirlik, MTV araştırmasında çevresel etkileri ve çevresel politikaların rolünü anlamak için önemli bir terimdir.

Gelir Politikaları: Gelir politikaları, bir ülkenin veya bölgenin gelir kaynaklarını oluşturma, toplama ve dağıtma yöntemlerini ifade eder. MTV araştırmasında, yerel düzeyde bu verginin uygulanmasının gelir politikalarını nasıl etkilediği ve yerel yönetimlerin gelir politikalarını nasıl şekillendirdiği incelenmektedir.

Finansal Kaynaklar: Finansal kaynaklar, bir ülke veya bölgenin mali ihtiyaçlarını karşılamak için kullanılabilen kaynakları ifade eder. MTV araştırması, verginin yerel düzeyde uygulanmasıyla birlikte yerel yönetimlerin finansal kaynaklarının artışı veya değişimi değerlendirilmektedir.

Vergi Politikaları: Vergi politikaları, bir ülkenin veya bölgenin vergi sistemi ve vergi politikalarının oluşturulmasını ve uygulanmasını kapsar. MTV araştırması, yerel düzeyde bu verginin uygulanmasıyla ilgili vergi politikalarını ve

bu politikaların yerel yönetimlerin hedeflerine ve çevresel politikalara nasıl uyum sağladığını incelemektedir.

2. İLGİLİ ALANYAZIN

2.1. Kuramsal Çerçeve

Bu bölüm, çalışmanın kuramsal çerçevesini ve araştırmanın dayandığı temelleri oluşturmaktadır. Çalışmanın bu bölümünde, mali yerelleşme kavramı açıklanıp, mali yerelleşme teorileri ve çevre sorunları açıklanacaktır. MTV bu başlıklar özelinde incelenecektir.

2.1.1. Mali Yerelleşme Kavramı

Ülkelerin kamu kesiminde farklı düzeylerde mali güç ve sorumluluk düzenlemesine gitmesinde en etkin politikanın ne olabileceği sorusu yüzyıllardır tartışma konusu olmuştur. Bu tartışma, tarihi perspektifte sunulduğu üzere dünya çapında farklı politik ve ekonomik grupların uzlaşa sağlayamadıkları bir alana işaret etmektedir (Bird, 1993, s. 213). Kamu ekonomisi politikalarında ülkelerin yerelleşme tercihlerinin temelinde, daha etkin ve minimal devlet, geçiş ekonomisi kapsamında olan ve merkezi politikalar izleyen ülkelerin başarısızlıkları, buna karşılık bazı ülkelerin daha fazla demokrasi, ekonomik büyüme ve refah arayışı gibi farklı motivasyon kaynakları olduğu ifade edilebilir (Martinez-Vasquez, Lago-Penas ve Sacchi, 2017, s. 1096).

Kamu ekonomisi literatüründe mali yerelleşme kuramı, birçok araştırmacıda ülkelerin federal ya da üniter sisteme sahip olmaları nedeni ile çelişkiler yaratıyor olmasına rağmen, bu ifadeler aslında ülkelerin politik sistemine işaret etmektedir. Buna karşılık, kamu ekonomisi teorisinde kavram, güçlerin yatay ve dikey düzeyler arasında dağıtılmasına odaklanmaktadır (Dafflon ve Madies, 2011, s. 42). Bir ülkenin politik sistemi “üniter” yapıda olmasına rağmen, vergi ve harcama yetkisinde sorumluluk devri gerçekleşebilirken, “federal” yapıda olan bir ülke izlediği ekonomi politikalarında merkezîyetçi bir anlayışa sahip olabilir. Dafflon ve

Madies (2011), ülke sistemlerindeki politik farklılığı dikkate alarak kamu ekonomisindeki yetki devrini, “Yerelleşen Mali Yapı” (Decentralized Finance) ve “Mali Federalizm” (Fiscal Federalism) olmak üzere iki grupta incelemektedir. Hükümet sistemlerine göre kamu ekonomisinde yerleşme modelleri, Dafflon ve Madies (2011) tarafından yapılan sınıflandırmaya göre Çizelge 1’de gösterilmektedir (Dafflon ve Madies, 2011, s. 7-9).

Tablo 1. Hükümet Sistemlerine Göre Kamu Ekonomisinde Yerleşme Modelleri

Hükümet Sistemleri Anayasal Yapı Kurumlar Mali Transferler	“Yerelleşen Mali Yapı” (Decentralized Finance) Merkezi federal yapı Merkezi üniter yapı Yerelleşen Yarı Federal - Üniter Yapı Kurumlar normatif bir “Anayasa” da düzenlenir. Anayasa, yerel yönetimleri kurar ve idareler arası ilişkilerle ilgili kuralları belirler. Açıkça yerel yönetimlere devredilmeyen tüm yetkiler merkeze ait olmaya devam eder. Merkezi yönetimin tercihleri baskındır. Sübjektif değerlerle mali transferlere eşitlik sağlanması esastır.	“Mali Federalizm ” (Fiscal Federalism) Yerelleşen federal devlet (Decentralized Federal) Yetki alanı, geriye dönük yasal düzenlemeler dikkate alınarak (ex-post) belirlenmektedir. Anayasa, geriye dönük yasal düzenlemelerin gönüllü yansımalarıdır. Yetkiler ve sorumluluklar aslında yerel yönetim ve kanton hükümetlere aittir. Güçlerin ve vergilerin yukarı doğru transferi için seçmen ve kanton olarak gruplandırılan ikili çoğunluğun fikir birliği gereklidir. Objektif değerlerle mali transferlere eşitlik sağlanması esastır.
Model	Asil-Vekil İlişkisi Modeli geçerlidir. (Principal - Agent Model)	Pazarlık Modeli geçerlidir. (Bargaining Among Principals)
Ülke	Merkezi Federal Yapı (Centralized Federal)	Kanada'da eyaletler ve federal hükümet
Örnekleri	Venezuela, Avusturya, Hindistan Merkezi Üniter Yapı (Centralized Unitary) Fransa, Birleşik Krallık Yerelleşen Yarı Federal-Üniter Yapı (Decentralized Unitary)	Arasındaki koordinasyon İsviçre: Konfederasyon ve kantonlar Arasındaki işbirliği

Kaynak: Dafflon, B. ve Madies, T. (2011). *Decentralisation: A few principles from the theory of fiscal federalism. agene francoise de development. Paris: Notes and Documents, s. 9*

“Yerelleşen Mali Yapı” (Decentralized Finance) politikaları izleyen ülkelerde, tüm yetki ve kaynaklar merkezi hükümete aittir. Kurumlar normatif bir “anayasa” tarafından düzenlenmekte ve anayasada tüm yetki sınırları dikkate alınarak kaynak aktarma ve harcama kuralı belirlenmektedir. Yerel yönetimlerin bir kurum olarak varlığı, anayasal hükümlere dayandırılmakta ve idareler arası

ilişkilerle ilgili kuralların anayasada belirtilmesi önem taşımaktadır (Dafflon ve Madies, 2011, s. 10-11). “*Anayasalar, ekonomik kısıtlamalarda bir kaynak mıdır?*” sorusunu Wilson (1887), anayasanın idari yönetimi temel alması ve ekonomik kısıtlar için dışlayıcı bir politika izlemesi gerektiği cevabını verirken, bu politika ile kurumların dışsal olarak nitelendirilmesine neden olmuştur (Arap, 2009, s. 39). Yerel yönetimlerin kurumsal varlığını, kamu tercihi teorisi perspektifinde anayasal zeminde tamamlamak ve yetki sınırlarını belirlerken, harcama ve sorumluluk alanını belirlemek, mali yerelleşme kuramında önem taşımaktadır (Brennan ve Buchanan, 1980, s. 155). Bununla birlikte vurgulandığı gibi, kurumların kapsayıcılığı gerek formel gerekse enformel boyutu ile politik ve ekonomik süreçte önem taşımaktadır (North, 1990, s.60). Yine bu grupta yer alan ülkelerde, “*Asil-Vekil İlişkisi*” modeli kabul görmektedir. Bir toplumsal sözleşme olarak anayasa ile mali transferlerin önem taşıdığı bu sistemde, ödenen vergiler ve yerel kamusal mal hizmetten faydalanma düzeyi gibi sübjektif durumların dikkate alınarak mali eşitsizliklerin sınırlandırılması amaçlanmaktadır (Dafflon ve Madies, 2011, s. 9-11).

Mali Federalizmin yer aldığı ikinci grupta, yerel düzeyde harcama ve gelir elde etme yetkisi hukuki niteliğe sahiptir. Alt yönetim sınırları, geriye dönük yasal düzenlemeler dikkate alınarak ex post niteliğinde olan eski anayasaya göre belirlenmektedir ve ex post niteliğinde kabul edilen sınırların, anayasaya gönüllü uyumu söz konusudur. İdareler arası ilişkiler kurullarla düzenlenmiş olmasına rağmen, yetkiler aslında yerel yönetimlere aittir. Yönetimlerin harcama yetkisine müdahale edilmemekte fakat sübjektif durumlara bakılmaksızın eşitsizlikleri sınırlamayı amaçlayan yeniden dağıtım transferleri bu grupta yer almaktadır. Mali Federalizm anlayışında, yetki alanı içinde “*Pazarlık Modeli*” (Bargaining Model) hâkim olup mali eşitsizliklerin oluşması halinde, piyasa mekanizması çözümüne gidilmektedir (Dafflon ve Madies, 2011, s. 9-11). Coase’ın çözümüne atıfta bulunan bu modelde, ekonomide sosyal refahı artıran Pareto etkin bir işleyiş vardır (Coase, 1981, s. 185). Bireylerin işlem maliyetlerinin sıfır olduğu bir ortamda, yasanın başlangıçta dağıttığı hakların nasıl verildiğine bakılmaksızın, etkin sonuçlara ulaşmak için pazarlık edecekleri öngörülmekte ve etkinlik düzeyinin sağlanacağı kabul edilmektedir (Huq, 2014, s. 3).

Politik farklılıkların dikkate alındığı bu iki sistemde, kurumsal yapı, mali transfer modeli ve yetki alanı modelleri farklı olsa da, mali yerelleşmeye gidilmesinde temel amaç, kamu kesiminin etkin kaynak dağılımı, kamu hizmetlerinin kalitesinin artırılması ve kamu kesiminin küçülmesi olarak ifade edilebilir. Ülkeler hükümet sistemleri açısından federal ya da üniter yapıya sahip olsa da, farklı düzeylerde mali yerelleşme politikaları izlemektedirler. Treisman (2002), bu farklılığı dinamik bir mali yerelleşme tanımı ile açıklamaktadır. Treisman, statik olarak yerelleşen ve merkezileşen gibi bir gruplandırmanın ötesinde, yerelleşme ve merkezileşmenin derecelendirilmesi gerektiğine dikkat çekmektedir (Treisman, 2002, s. 2). Benzer şekilde, Oates (1972)'e göre, hükümet sistemleri arasında açıklanan bu farklılıklar kamu ekonomisindeki mali yapıyı sınıflandıran bir sıralama olarak ifade edilebilir (Oates, 1972, s.18). Kamu ekonomisinde teorik düzeyde, bir ekseninde merkeziyetçi rejimler yer alırken; diğer ekseninde anarşi yer almaktadır. Bu iki aşırı uç arasında, sırasıyla, sıralı (ordinal) bir ifade ile az ya da çok mali yerelleşmeye sahip sistemler bulunmaktadır (Dafflon ve Madies, 2011, s. 5). Bu tanımlamaların kategorik bir niteliğe sahip olduğu ifade edilebilir. Tüm bu çalışma boyunca, kamu ekonomisinde “*mali yerelleşme*” kavramı, merkezi yönetimin mali gücünün merkezin altındaki herhangi bir devlet düzeyine, yani eyaletlere, illere, şehirlere veya ilçelere ve hatta dördüncü kademe yerel yönetime geçmesi anlamında kullanılmakta (Bahl and Bird, 2008, s. 4) ve mali yerelleşmenin en gelişmiş düzeyi olan “*devolüsyon*” kavramı referans alınmaktadır (Bird ve Vaillancourt, 2006, s.9). Çalışma kapsamında mali yerelleşmede ifade edilen mali güç kavramı, gelir, harcama, hibeler ve borçlanma sorumluluğunu içermektedir (Güzel ve Yılmaz, 2018, s. 64).

2.1.2. Mali Yerelleşme Teorisi

20. yüzyılın ortalarına doğru mali yerelleşme kavramı çeşitli analizler ile kamu ekonomisi alanında giderek önem kazanmaya başlamıştır. Yapılan bu analizler ile ilgili teorik sorular, merkezi yönetimden yerel yönetimlere doğru mali güç ve sorumlulukların devredilmesi ile ilişkilendirilirken; normatif sorular ise, araştırmacıların konu edindikleri analizler doğrultusunda kamu ekonomisi perspektifinde teorilere odaklanmaktadır. Bu çalışmada, mali yerelleşme teorileri,

klasik teorileri işaret eden birinci nesil ve modern teorileri işaret eden ikinci nesil teoriler olmak üzere iki farklı perspektifte açıklanmaktadır (Vo, 2008, s. 258).

2.1.2.1. Birinci Nesil Teoriler: Klasik Teoriler

Birinci nesil teorisyenler, 1950'lerin ortalarında normatif anlamda mali yerelleşme teorisini temsil etmekte olup, kamu politikalarının önemli sorunlarından biri olan, etkin maliyet düzeyinde devlet tarafından üretilen, dışlanamayan kamusal malların faydasının optimum düzeyde nasıl sağlanacağı konusuna odaklanmaktadır. Bu yaklaşım, ilgili problemin mali yerelleşme kavramı yardımı ile çözümlenmesi üzerine şekillenmektedir (Garzarelli, 2004, s. 93-94).

Birinci nesil teoriler dikkate alındığında, bu sorulara yönelik literatürdeki ilk çalışma Tiebout (1956)'a ait olup, bu çalışmada mali yerelleşmeye gidilmesi sonucunda oluşabilecek refah kazancına ve kayıplarına odaklanılmaktadır (Yüksel, 2020, s. 636). Tercih açıklama mekanizması oluşturulana kadar, Samuelson (1954), Musgrave (1959) kamusal malların sunumunda optimal seviyenin ne olması gerektiği üzerine tartışmışlardır (Yavuz, 2022, s.27). Tiebout (1956) ise, kamu ekonomisi teorisinde, tam kamusal mallar ve yerel kamusal mallar olmak üzere Musgrave (1959)'den farklı ikili bir ayrıma gitmiştir (Çalcalı, 2018, s.23). Tercih açıklama mekanizması aracılığı ile bölgeler arasında vatandaşların serbest hareket edebildiği varsayımından hareketle, Tiebout rekabete bağlı olarak mali yerelleşmeyi analiz etmektedir (Jha, 2015, s. 242). Bu hipotez, yerel kamusal mallar için bireylerin taleplerini açıkça beyan ettiği ve kendilerine en iyi net faydayı sağlayacak yerel yönetimi seçeceği esasına dayanmaktadır (Vo, 2010, s. 660-661). Tiebout (1956)'un çalışması, Samuelson (1954)'un ve Musgrave (1973)'in tam kamusal malların eksik üretim problemine cevap niteliğinde olup, bireylerin tercihlerini, tercih beyan mekanizması ile açıklayarak bölgeler arası rekabet ortamı sağlayacak etkin üretim düzeyinde kamusal malın sunulmasını hedeflemektedir (Barış ve Barlas, 2017, s.131). Bu hedef yerel yönetimler arasında aşağıya doğru rekabeti temellendirmektedir.

Tiebout (1956)'a göre, etkin üretim düzeyinin sağlanmasında bir diğer önemli soru ise bireylerin farklı bölgelere taşınmasını etkileyen ekonomik

değişkenlerin ne olduğu sorusudur, bu soru “*Ayakla Oylama Hipotezi*” kavramına atıfta bulunmaktadır. Birey eğer çocuk sahibi ise, eğitim hizmetlerine yüksek pay ayıran bölgeyi seçerken; diğer birey golf sahası ve spor hizmeti veren bir bölgeyi tercih edebilir. Rasyonel davranan tüketici gibi seçmen de, kamusal mallar için tercihlerini en iyi şekilde karşılayan siyasi partinin seçilmesini amaçlamaktadır (Tiebout, 1956, s. 418-419).

Tiebout ’un çalışmasından sonra, Musgrave (1959) kamu sektörünün işlevleri ve çalışma mekanizmalarını açıklamaktadır (Çalçalı, 2018, s.35). Musgrave (1961), ekonomik etkinliği sağlamada kamu hizmetleri tahsisinde, olası mali eşitsizlikleri ortadan kaldırmak amacıyla yerel yönetimlerin mali potansiyellerini eşitleme yaklaşımını kabul etmektedir. Bu yaklaşım, yerel yönetimlerin kendi toplumlarının mali taleplerini düzenlemelerine izin veren bir mali yerelleşmeye işaret etmektedir (Musgrave, 1961, s.103). Çalışmada, “*Sosyal mal ve hizmetlerin merkez tarafından mı sağlanacağı yoksa yerel bir yönetim tarafından mı sağlanacağı*” temel sorudur. Bu soruyu, Musgrave (1973) tüketicinin özdeş gelir ve tercihlere sahip olduğu ve kamusal hizmetlerin tam kamusal mallar olduğu fakat fayda alanlarının değişebileceği varsayımından hareket ederek cevaplamaktadır. Eğer bireylerin gelirleri ve tercihleri özdeş ise, sosyal mal talepleri konusunda da benzer düşünceye sahip olmaları olasıdır. Her tüketicinin sunulan mal ve hizmete katılım maliyeti ise, o hizmetten fayda sağlayan tüketici sayısının artması ile azalacaktır. Burada, tüketici sayısının hangi düzeye kadar artırılacağı önem arz etmektedir (Musgrave, 1973, s. 446-456). Bu amaçla, Musgrave (1959) öncelikle sabit bir hizmet düzeyi için optimum birey sayısını ve sabit kişi sayısı için optimum hizmet düzeyini belirlemekte ve son olarak optimal seviyenin tespit edilebilmesi için bu iki adımı birleştirerek denge düzeyinin sağlandığı noktaya ulaşmaktadır.

Musgrave (1959)’in bu yaklaşımına karşılık, Tiebout (1961) bir tam kamusal mal için bölgesel alanın genişliği ve bölgede yaşayan kişi sayısını dikkate alarak etkin düzeyin ne olacağı sorusuna cevap aramaktadır. Tiebout, bölgesel alan genişliğinin artması ile kamusal mal maliyetinin artacağı ve etkinliğin bozulacağını ileri sürmektedir. Alanın genişlemesi, artan nüfusa bağlı olarak kalabalıklaşma maliyeti yaratırken, bireylerin sunulan hizmetten faydasının azalması söz

konusudur. Bununla birlikte, alanın genişlemesi ile hizmetten faydalanan kişi sayısı aynı kalsa bile, kamu hizmetine katılım payı alınması bir diğer problem olarak ifade edilebilir (Tiebout, 1961, s. 86).

Musgrave (1959)'in bu çalışması, daha sonra farklı yönetim kademeleri arasında sorumlulukların ve kaynakların optimal şekilde nasıl dağıtılacağına odaklanan Oates (1972) ve King (1984) tarafından geliştirilmiştir (Bird, 1999, s. 151). Birinci nesil teorilerine göre, merkezi yönetim ulusal kamusal malları sağlamalı ve bir piyasa başarısızlığı ile karşılaşıldığında, makroekonomik istikrar ve gelir dağılımı politikasında ilgili önlemlerin tasarlanmasında rol almalıdır (Ejobowah, 2018, s. 221). Bu müdahalenin temel amacı, ekonomide yaşanan sorunların kaynağının bulunması ve uygun ekonomi politikasının uygulanmasıdır. Kamu çıkarını koruma amacı ile devlet, sosyal refahı maksimize etmeyi amaçlamaktadır (Oates, 2005, s. 350). Bireyler kendi tercihlerine göre kaynak dağılımı politikalarını izleyerek bölgeler arası tercih yapma şansına sahip olmaktadır. Fakat gelirin bu şekilde bölgelerarası gelir ve refah ayrımına göre şekillenmesi, bölgelerarası mali eşitsizliğe neden olacağından Musgrave (1959) kaynak dağılımı politikaları konusunda yerel yönetimlerin kısmen rol oynamasını desteklerken, bu politikaların toplumsal refahı etkilemesi nedeniyle merkezi yönetim tarafından sunulması gerektiğini ifade etmektedir. İstikrar politikalarında ise yerel yönetimlerin işsizlik ve enflasyona bağlı olarak ekonomide etkisizlik yaratabileceği düşüncesi hâkimdir. Bu nedenle Musgrave, istikrar politikalarının merkezi yönetim tarafından sağlanması gerektiğini belirtmektedir (Çalcalı, 2018, s.36). Tiebout (1961)'e göre ise ekonominin arz yönünde, faydalar hizmet verilen bölge boyunca sabit kabul edilmekte veya üretim alanından uzaklığın bir fonksiyonu olarak azalabilmektedir. Bu noktada dışlama etkisinin ortaya çıkmasına bağlı olarak, komşu bölgede sunulan kamusal mal ve hizmet düzeyi ve toplumsal refah artmaktadır. Bu nedenle, devlet bu etkiye bağlı olarak ekonomiye müdahale etmelidir. Ekonominin talep yönünde ise sunulan mal ve hizmetin finansmanına ödeyeceği vergiler ile katılacak olan mükellefler yer almaktadır. Savunma gibi tam kamusal malların talebi de eğitim gibi tam kamusal olmayan malların talebi de siyasal karar alma sürecinde belirlenmektedir. Bölgesel olan kamusal malların taleplerin farklı olması sorununun kısmi çözümü ise mobil olan bireylerin, kendi

tercihlerine uygun olarak hizmet sağlayan bölgelere doğru hareket etmesi ile açıklanmaktadır (Tiebout, 1961, s. 95-96).

Etkinliğe çözüm olarak, mali yerelleşme teorisi perspektifinde sunulan bir diğer teori ise vergilendirilenler ile kamu hizmetinden fayda sağlayanlar arasındaki fayda maliyet eşleştirilmesine odaklanan “*Mali Denklik*” kavramıdır. Olson (1969) tarafından literatüre kazandırılan kavram, üç temel varsayım üzerine kurulmuştur. İlk olarak, hükümetler ve kurumlar sadece kamusal mal üretirler. İkinci varsayım ise, iyiliksever devlet anlayışıdır. Üçüncü varsayım ise, farklı kamusal mallar arasında üretimde tamamlayıcılık olmamasıdır (Olson, 1969, s. 481). Oates (1972) ve Musgrave (1959)’in yaklaşımına benzer bir şekilde, Olson (1969) çalışmasında, istikrarın ve gelir dağılımının sorunlarından ziyade, tahsis etkinliğine odaklanmaktadır. Bunun nedeni ise, istikrar ve gelirin yeniden dağılımının merkezi yönetimi ilgilendiren politikalar olarak görülmesidir (Olson, 1969, s. 482).

Birinci nesil teorilere önemli katkı sunan bir diğer araştırmacı ise Oates (1972)’tir. Oates (1972), Olson (1969)’un mali denklik kavramı ile Tiebout (1961)’un yerel kamusal mallar yaklaşımını bütünleştirerek teoriyi geliştirmektedir. Kamusal malların tüketiminden elde edilen faydalar, hizmeti sunmakla görevli olan bölgede yaşayan kişiler ile kısıtlanmalıdır ve yayılma etkisi oluşmamalıdır. Bölgede yaşayan tüm bireyler aynı miktarda kamusal mal tüketmekte ve diğer bölgelerde yaşayan bireyler refahlarında herhangi bir refah artışı sağlamamaktadır. Bu noktada Pareto etkin düzey sağlanmaktadır. Bu etkinliğin ihlali söz konusu olduğunda, ortaya kamusal mal sunumunu merkezi bir yönetimin mi yoksa yerel bir yönetimin mi gerçekleştireceği sorunu ortaya çıkmaktadır. Eğer pozitif bir dışsallık varsa, bu hizmeti merkezi yönetimin sunması gerekmektedir. Fakat bu durum ek maliyet yaratmaktadır, bu maliyet, merkezi yönetimin tüm bölgelere bu hizmeti sunması sonucunda hizmet tercihlerinde ve şartlarında çeşitliliğin yok olması ve aynı tip malların tercih edilmesidir (Vo, 2010, s. 662-663). Burada, merkezi yönetimin tüm bölgelere hizmet sunması ekonomide etkinlik sağlarken, fırsat maliyeti olarak bireylerin farklı tercihleri göz ardı edilmektedir (Oates, 2005, s. 351-353). Buna karşılık, tüketimi nüfusun belirli bir kümesine toplanmış ve her bir yetki alanındaki malın her bir çıktı düzeyini sağlama maliyetleri yerel ve merkezi yönetim için aynı ise, bireylerin tercihlerinin dikkate alındığı ve homojen kamusal mal sunumu

olmadığı için yerel yönetim düzeyi Pareto etkin düzey kabul edilmektedir (Oates,1972, s.35).

Mali yerelleşmenin birinci nesil teorilerinin temeli, iktisadi davranışı ve etkileşimi araştırmak olan Neoklasik refah ekonomisine dayanmaktadır (Oates, 1972, s. 39). Bu perspektifte, kurumsal faktörleri dışsal olarak kabul etmektedir ve kurumsal faktörlerin ekonomiye etkisi yoktur. Tüm ekonomi, fiyat sisteminin talep ve arzı koordine ettiği bir piyasa olarak kabul edilmektedir. Fiyatlar, marjinal fayda ve marjinal maliyetin bireysel değerlerini yansıtmakta, bu nedenle ekonomik aktörler rasyonel tercihlere gitmektedir. Devlet, bireylerin tercihleri hakkında tam olarak bilgi sahibi olan ve tüm toplumun faydasını en üst seviyeye çıkarmak isteyen yardımsever bir aktöre benzemektedir (Ejobowah, 2018 s. 225). Bu teoriye göre, devlet bir kurum olarak hem merkezi hem de yerel yönetim düzeyinde kamu yararına hareket etmekte ve piyasa başarısızlığı argümanına çözüm olarak var olmaktadır (Rubinfeld, 1987 s.38).

Birinci nesil teoriler, düzenleyici görev üstlenen yardımsever bir aktör varsayımını dikkate alarak, ekonomide gelirin yeniden dağılımının sağlanması için harcama sorumluluğunun yerelleşmesini, gelir sorumluluğunun ise merkezileşmesini savunmaktadır (Jha, 2015, s. 242). Gelir sorumluluğunun merkezileşmesinin temel dayanağı, verginin sermaye ve emek gibi mobil faktörlere uygulandığı zaman, yerel yönetimin “*Komşuyu Zarara Uğratma*” politikası izlemesine neden olmasındır. Bu politika da uluslararası rekabetin kendi kendini engelleyen bir durum ortaya çıkarmasına ve vergi hasılatının azalmasına neden olmaktadır. Böylesi bir ekonomik ortamda ise, kamusal mal ve hizmetin eksik üretim düzeyinde sunulması durumu söz konusu olmaktadır (Jha, 2015, s. 243). Bu gerekçe ile birinci nesil teorilerde, gelir sorumluluğunda yerelleşme ihtiyacına gerek duyulmamaktadır.

Bununla birlikte, mali yerelleşmeye gidilmesi halinde oluşması muhtemel, yatay ve dikey mali eşitsizlikler, faydanın yetki alanı dışına yayılması ve vergi rekabetinin maliyet yaratması, yardımsever bir diktatöre neden ihtiyaç duyulduğunu açıklamaktadır (Oates, 1972, s. 40). Dikey eşitsizlikler, merkez yönetim vergi gelirlerini yerel yönetimlere göre daha kolay ve daha düşük ekonomik maliyetle topladığında ortaya çıkarken, yatay eşitsizlikler ise yetki alanları arasında gelir elde

etme gücü ve buna bağlı olarak sunulan kamusal hizmet düzeyi farklılıklarından ortaya çıkmaktadır. Sosyal refahı maksimize etmeyi amaçlayan devlet, merkezi yönetim tarafından yetki alanlarına mali transferler sağlayarak bu eşitsizliklerin giderilmesini amaçlamaktadır (Weingast, 2007, s. 13). Devlete yüklenen bu rol, Oates (2005) tarafından, Arrow-Musgrave-Samuelson (AMS) perspektifi olarak adlandırılmaktadır. Çok katmanlı bir ekonomik ortamda, her bir yönetim seviyesi mevcut seçmenin sosyal refah düzeyini maksimize etmektedir (Oates, 2005, s. 351).

Merkezi yönetim tarafından sağlanan kamusal mal ve hizmetlerin tüketiminin bölünmez olduğu ve faydalarının tüm bölgelere yayıldığı kabul edilmektedir. Bu tek düzeyde sunum ekonomide etkisizliğe yol açmaktadır. Buradan hareketle, mal ve hizmetlerin bölgesel düzeyde sunumu ise, bireyin tercihlerini ve ihtiyaçlarını daha iyi karşılama imkânı sunmaktadır. Mali yerelleşmeye gidilmesi ile yerel yönetimler tarafından sunulan mal ve hizmetlerden sağlanan refah kazancı, bireylerin başka bölgelere hareket edebiliyor olması ile sağlanmaktadır. Bu mobilite, literatürde “*Ayakla Oylama Hipotezi*” ile açıklanmaktadır (Türkoğlu, 2012, s. 41).

Kamusal mal ve hizmetlerin üretiminde yaşanan gelişmeler ve yenilikler, mali yerelleşmenin bir sonucudur. Bu durum, kamusal mallarda çeşitlilik sağlamaktadır. Heterojen kamusal mal ve hizmetler ise vatandaşların taleplerine uygun kamusal mal arzının oluşmasına imkân sunmaktadır. Mali yerelleşmenin sonucu olarak bölgelerarası rekabet, kamusal mal ve hizmet sunumunda etkinlik sağlamaktadır.

Gelirin yeniden dağılım fonksiyonu, kamusal çıktı düzeyinin daha etkin düzeyde olmasını sağlamaktadır. Çünkü bu teoride, alınan harcama kararları maliyetlere bağlıdır. Özellikle yatay ve dikey mali eşitsizlik problemlerinin ortadan kalkması için ise mali transferler üzerine odaklanılmaktadır (Oates, 1972’den aktaran Jha, 2015, s. 243).

2.1.2.2. İkinci Nesil Teoriler

Birinci nesil teorilerde, mali yerelleşme çalışmaları için güçlü bir zemin ve hipotezler kurulmuştur (Vo, 2008, s. 139). Fakat 20. yüzyılın son çeyreği incelendiğinde, birinci nesil teorileri konu edinen ampirik çalışmaların sonuçsuz kalması, ikinci nesil teorilerin ortaya çıkma nedeni olarak ifade edilebilir (Saito, 2011, s. 494). Kamu ekonomisi teorileri, Musgrave (1959)'e göre iki temel yaklaşımla incelenmektedir. Bunlardan ilki kamu ekonomisinin etkin bir şekilde yürütülmesi için kural ve ilkeleri belirlerken, ikincisi ise mevcut politikaların takip edilme gerekçelerini açıklamaya çalışmak, gelecekte hangi politikaların takip edileceğini öngörmeye izin veren teoriler geliştirmektir. Weingast (2007), birinci nesil teoriler ile ikinci nesil teoriler arasındaki en temel farkı Musgrave (1959)'in bu iki temel yaklaşımı ile açıklamaktadır (Karabacak, 2014, s.259).

Birinci nesil teoriler (Olson, 1969) sosyal refahı maksimize etmeye çalışan iyiliksever devlet anlayışının siyasal karar alma sürecine ve normatif düzene etkisine odaklanırken, ikinci nesil teoriler (Weingast, 2007) farklı siyasi ve mali kurumların çalışmalarını, eksik enformasyon problemi çerçevesinde incelemekte, bu kurumların şekillendirdiği teşviklere ve faydalarını maksimize etmeye çalışan aktörlerin davranışlarına odaklanmaktadır (Çelik, 2022, s. 1501). İkinci nesil teorisyenlerin, sözleşme teorisi, asil- vekil problemi, eksik enformasyon problemi ve firma teorisi gibi teorilere atıfta bulunduğu ve birincil nesil teorilere ek olarak kamu başarısızlıklarına dikkat çektiği gözlemlenmektedir.

İkinci nesil teorilerin, birinci nesil teorideki hipotezleri ve bulguları bütünü ile terk ettiğini söylemek yanlış bir ifade olmakla birlikte, aslında teorilerin karakteristik özelliklerinin benzer olduğunu belirtmek gerekmektedir. Teorinin temel özelliklerini, Saito (2011) şu şekilde özetlemektedir.

1. Politik ekonomi yaklaşımında, paydaşlar için teşviklerin ortak hedeflere ulaşmada uyumlu olup olmadığı vurgulanmaktadır.

2. Bilginin, bu paydaşlar arasında eşit olarak paylaşılmadığı ve eksik enformasyon problemi olduğu kabul edilmektedir.

Ampirik sonuçlara nispeten daha fazla dikkat ederek, idealize edilmiş normatif varsayımların ötesine geçilmektedir.

Kuzey Amerika ve sanayileşmiş ülkelerin ötesinde küresel karşılaştırmalar yapmaya olanak sunmaktadır.

İkinci nesil teorisyenler, birinci nesil kuramlarını, asimetrik enformasyon problemi ve mali teşvikler ile eleştirmektedir (Saito, 2011, s. 494).

İkinci nesil teorilerin, literatürde önem kazanmasının çeşitli nedenleri vardır. Öncelikle mali yerelleşme, ekonomi politikasını belirlemede bir amaç değil bir araç olarak görülmektedir. Mali yerelleşmeyi savunan teorisyenler, genellikle demokratik ve ekonomik ilerlemeyi kapsayan daha geniş hedeflere ve kitlelere ulaşma söylemi ile düşüncelerini desteklemektedir. Bu nedenle, mali yerelleşmeyi doğru ya da yanlış bir politika olarak ele alıp statik bir analiz perspektifinde değerlendirmek yerine, bu çok boyutlu kavramı çeşitli boyutlarıyla inceleyerek ekonomik amaçlarla yorumlamak daha gerçekçi olacaktır (Saito, 2011, s. 494).

Birinci nesil teorilerde, kavrama statik analiz perspektifinden bakılması, ikinci nesil teorileri tarafından eleştiri konusu olmuştur. Birinci nesil teorilerde, iyiliksever bir devlet anlayışı hâkim olup, merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasında asil-vekil ilişkisinin olduğu kabul edilmektedir. Fakat uygulamada, farklı alt yönetim seviyelerinde grupların ve politik güç sahiplerinin anlaşmaya gitmesi ya da politik pazarlıklar yaparak idareler arası mali ilişkilerde çıkar maksimizasyonu sağlama amacıyla olması olası bir durumdur. Yine idareler arası mali teşviklerin, birinci nesil teorilerde yerel çıkarlardan bağımsız olduğu kabul edilmektedir. Fakat birinci nesil teorisyenlerin eşitsizliklerin giderilmesi için önerdiği mali teşvikler, ikinci nesil teorilerde sıklıkla politik kazanç elde etmek için kullanılan bir maliye politikası aracı olarak kabul edilmektedir (Jha, 2015, s. 244).

İkinci nesil teoriler, aslında mali yerelleşmenin doğasında bulunan çelişkileri tespit etmektedir. Rodden (2006) teorik yapıdaki bu çelişkileri, Hamilton'un yazılarındaki ikilem ile ilişkilendirmektedir. Hamilton, "*bir devletin eş zamanlı olarak güçlü ve sınırlı bir merkezi yönetimi*" nasıl oluşturacağına odaklanmaktadır (Rodden, 2006, s. 1). Merkezi yönetim kamusal malların sunumu için güçlü olmalı iken, aynı zamanda güçlü bir yerel özerklik hissini korumak için yeterince zayıf olmayı başarabilmesi fikri, ikinci nesil teorileri şekillendirmektedir (Saito, 2011, s. 495). İkinci nesil teoriler, mali yerelleşmede bir dizi yeni anlayış

sunmayı amaçlamaktadır. Bu amaçla, başarılı bir politika tasarımı için, birinci nesil teorilerden daha gerçekçi politikalara ihtiyaç duyulmaktadır (Oates, 2005, s. 368). Bu politikaların ise seçim bölgelerine göre düzenlenmesi gerekmektedir. Bir diğer ifade ile ikinci nesil teoriler, çeşitli kurumların ve siyasi yetkililerin vatandaşlarla olan ilişkilerini nasıl düzenlediği ya da düzenleyemediğini araştırmaktadır.

2.1.2.2.1. Mali Teşvikler Yaklaşımı

İkinci nesil teorilerin mali teşviklere odaklanması, heterarşik bir düzeni ifade eden yönetim için koordinasyon mekanizmasının kurulmasına yardımcı olmaktadır. Birinci nesil teorilere göre, çeşitli mali kaynaklar, vergi gelirleri, mali destekler gibi yasada açık bir şekilde belirtilen girdiler gerekli iken, ikinci nesil teorilere göre kamu politikasında istenilen etkinin yaratılması için bu girdileri bir araya getirmekten daha önemli olan şey, kendi lehlerine kurallar koyan, kendi çıkarları için yasaları yorumlamaya çalışan ve hipotezlerini desteklemek için her türlü kaynağı finanse etmeye çalışan paydaşların değişen dinamikleridir (Saito, 2011, s. 495). Oates (2008) bu değişen dinamikleri mali teşvikler yaklaşımı ile iki ayrı başlık altında toplamaktadır. Bunlardan ilki, yerel yönetimlerin davranışlarından ortaya çıkan “*Mali Kriz Teorileri*” iken, ikinci başlık ise kamu ekonomisi teorisinin evrimini temsil eden teorilerden oluşan “*Politik Ekonomi Yaklaşımı*”dır (Oates, 2008, s. 319). Oates (2008), bu iki yaklaşımı da mali yerelleşme alanında kurumların şekillendirdiği teşviklerin yapısını inceleyerek açıklamaktadır.

Ekonomik ortamlardaki farklılıklar dikkate alınarak, mevcut mali kurumların performans sorunları incelendiğinde, mali yerelleşmenin yerel yönetim başarısızlıkları yerel mali krizler ile açıklanabilir (Rodden, 2003, s. 26). Mali krizlerde oluşan teoriler, mali yerelleşmenin olası olumsuzluklarına dikkat çekmektedir. Bu teoriler, birinci nesil teorilerin bazı hipotezlerine karşı çıkmaktadır (Oates, 2008, s. 319). İkinci nesil teoriler, yerel yönetimlerin kamu sektörünü ve ekonomik performansı zayıflatan “*Mali Müştereklere Saldırmak*” için mali teşviklerin nasıl kullanıldığına dikkat çekmektedir. Öngörülen bu yıkıcı mali davranış, sadece bir yolsuzluk değil, aynı zamanda mevcut mali ve siyasal

kurumlara yapılan teşviklerin yapısının bir göstergesi olarak nitelendirilebilir. Bu mali teşvikler ise, doğrudan mali kararları etkileme gücüne sahiptir. Mali krizlerden oluşan bu teoriler, yumuşak ve sıkı bütçe kısıtlamalarının nerden geldiği, bireylerin davranışları üzerinde nasıl etki yarattığı, rant ve çıkar kollamayı artıran yumuşak bütçe politikalarının nasıl sıkı politikalara dönüştürüleceği konusuna odaklanmaktadır (Oates, 2008, s. 319-321). Güçlü kurumların sıkı bütçe kısıtlamaları yaratması, gelişmiş bir piyasa ekonomisi zeminini oluştururken, kredi piyasaları, gelişmiş bir bankacılık sistemi ve gelişmiş kredi derecelendirme kurumları ile iyi gelişmiş bir borç piyasası merkezin kurtarma paketlerinden uzak durmasının bir ön koşulu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu durum, aynı şekilde mülkiyet haklarının korunmasını ve faktörlerin mobilitesini sağlamak ve piyasaların gelişimini engelleyen kamu kararlarını kısıtlamaktadır (Rao ve diğerleri, 2011, s. 32-33). Bu ekonomik ortam ise idareler arası rekabeti desteklerken, mali teşvikleri en aza indirmekte ve olası mali kriz ortamını zayıflatmaktadır.

Mali teşvik yaklaşımı, yapılan transferler ve teşvikler çerçevesinde politik tercihleri ve buna bağlı olarak yerel politikacılar için mali kurumların nasıl mali teşvik oluşturduğuna odaklanmaktadır (Weingast, 2007, s. 313). Mali kuralların yokluğunda, politikacılar yumuşak bütçe kısıtlamasını kullanarak hedeflerine ulaşmayı amaçlamaktadır (Kornai, 1980, s. 151). Bu yaklaşım Leviathan'ın gelir maksimizasyonundan farklıdır. Leviathan, yetkililerin mali rant dışında bir hedefi olmadığı durumu nitelerken, Mali Teşvikler Yaklaşımı, Leviathan yaklaşımına göre daha geneldir ve siyasi yetkililerin gelir dışındaki hedeflere ulaşmasına izin vermektedir (Brennan ve Buchanan, 1980, s. 33-35). Mali kuralların olmadığı ve harcama ve gelir yetkisi sorumluluğunun açık bir şekilde tanımlanmadığı bir ekonomide, yerel yöneticiler merkezi yönetim tarafından kurtarma paketi ve mali teşvik beklentileri için imkân sunmaktadır. Bu nedenle ikinci nesil teorisyenler, belirsiz ve paylaşılan sorumlulukların mali teşvikler aracılığı ile bir maliyet oluşturduğuna dikkat çekmektedir (Rodden ve diğerleri, 2003, s. 16).

İkinci nesil teoriler, mali teşvikler yerine yerel yönetimlerin öz gelir elde etmesinin önemine vurgu yapmaktadır. Gelirlerinin önemli bir kısmını öz gelirlerden oluşturan yerel yönetimler, tam kamusal mal sağlamada daha etkin olmakta, teşvik sistemine ve çıkar maksimizasyonuna gitmekten kaçınmaktadır

(Weingast, 2009, s. 283). Bu teoriler, yerel yönetimler tarafından gelir yaratmanın önemine daha fazla vurgu yaparken, öz gelirlere sahip olan yerel yönetimlerin, vatandaşlarına karşı daha hesap verebilir ve şeffaf olma eğiliminde olduğuna dikkat çekmektedir (Rodden, 2006, s. 18).

2.1.2.2.2. Piyasayı Koruyan Federalist Yaklaşım

Piyasayı koruyan federalist anlayış, bir ülkenin siyasi sisteminin piyasalara ne düzeyde etki edebileceğini sınırlandıran özel bir federalizm türüdür. Bir ekonomik sistem ile siyasi sistem arasındaki temel çelişki, mülkiyet haklarını koruyacak ve sözleşmenin gerekliliğini yerine getirecek kadar güçlü bir merkezi yönetimin aynı zamanda toplumdaki bireylerin zenginliğine el koyacak kadar güç sahibi olmasıdır (Weingast, 1995, s. 1). Piyasalar sadece uygun mülkiyet hakları sistemini ve bir sözleşme yarasını değil, devletin zenginliğe el koyma yeteneğini sınırlayan güvenli bir siyasi temeli de gerektirmektedir. Bu ikilem, uygulanabilir bir piyasa ekonomisi sistemi için nasıl bir siyasi sisteme ihtiyaç olduğu sorusunun tartışılmasına neden olurken devletin piyasaları koruyacak, güvenilir politik kurumların tasarlanması gerektiğini öne sürmektedir (Weingast, 1995, s. 2). Bu yaklaşıma göre, siyasi yetkililerin davranışlarının izlenmesi ve gelecek dönemlerdeki takdir yetkilerinin sınırlandırılması izlenen politikalarda önem taşımaktadır (Weingast, 1995, s. 13). Bu sınırı konu edinen Weingast (1995), çalışmasında merkezi açıdan güçlü ve bağlayıcı etkileri olan bir kurumu, kendi kendisini kısıtlamaya iten şeyin yazılı bir kural olamayacağı, kuralların değişebileceğini ve göz ardı edilebileceğini belirtmektedir (Weingast, 1995, s. 8). Buna karşılık, Williamson (1996), hukukun üstünlüğü, yatay kuvvetler ayrılığı ve demokrasi gibi çeşitli yönetim mekanizmalarını kullanarak devletin yönetim yapısı ile bu kısıtlamanın sağlanacağını vurgulamaktadır.

Kamu yöneticilerinin gelirlerini maksimize eden aktörler olduğu ve fırsatçı davrandığı (Brennan ve Buchanan, 1980) varsayımından hareketle, Weingast (1995) özel mülkiyete el koyma ve mülkiyet haklarını korumama gibi bir ekonomik problemlerin oluşabileceğine dikkat çekmektedir (Braun, 2006, s. 170). Devleti bu kısıtlamaya ve hakları korumaya iten etmen, hukukun üstünlüğünü destekleyen

anayasal kısıtlar olması ve gerek resmi (*formel*) gerek resmi olmayan (*enformel*) kısıtlar hakkında toplum paydaşlarının fikir birliğine sahip olmasıdır (North,1990, s. 21). Devletin bu kısıtları ihlal etmesi ve bireylerin gelecekteki geliri ve serveti üzerinde mülkiyet kurma ya da hakların korunmasına yönelik kuralları desteklememe eğiliminde olması halinde ise bireylerin risk alma ve çaba harcama eğilimi ortadan kalkmaktadır (Qian ve Weingast, 1997, s.85). North (1990) ve Robinson (1999) bu durumu “*devlet yırtıcılığı*” olarak açıklamaktadır. Bu kısıtların ihlali ve yırtıcı devletin oluşması halinde, vatandaşların hükümet üzerindeki yaptırımı, hükümetten desteğini geri çekmesi şeklinde olabilir (Weingast, 1995, s. 26). Qian ve Weingast (1997)’a göre, devlet etkin işleyen piyasa için pozitif ve negatif piyasa teşvikleri olmak üzere iki davranış modeli izleyebilir. Bunlardan ilki, ekonomik başarıyı ödüllendiren “*pozitif*” piyasa teşvikleri olup, devlet piyasayı koruyan işlemlere karşı ödüllendirici bir eğilim içinde olabilir. Buna karşılık, piyasa başarısızlığını cezalandıran “*negatif*” piyasa teşviklerini taahhüt edebilir. Hükümet başarısız projeleri kurtarma ya da maliyetli, verimsiz kamu programlarını sürdürme eğiliminde olursa, bireylerin hatalarını ve israfını önlemek için teşvik mekanizmasını durdurabilmektedir (Qian ve Weingast, 1997, s. 85).

Weingast (2009), piyasayı koruyan federalist bir sistemin sağlanması için beş normatif ilkedden bahsetmektedir (Karabacak, 2012, s. 401).

F1. Hiyerarşi: Her düzeyde, belirlenmiş yetki alanına sahip olan bir hükümet hiyerarşisi vardır. Bu görüş, Riker (1964)’in merkezi yönetimdeki yöneticilerin nasıl kısıtlanması gerektiği konusundaki teorisinden türetilmiştir. Riker (1964), federal bir sistemi, her seviyedeki özerkliğin kapsamını betimleyen hükümet hiyerarşisi ve yerel yönetimlerin her seviyede özerklik düzeyine bağlı olarak açıklamaktadır (Demir, 2014, s. 48).

F2. Yerel Otorite Özerkliği: Yerel yönetimler, politikalarını kendi koşullarına uyarlama yetkisine sahip olmalıdır. Hükümetlerin, kamu hizmetlerine yönelik yerel talepleri yansıtmaları için yerel pazarları düzenleme yetkisinin, yerel kamusal mal ve hizmetlerin yerel koşullara uygun hale getirme hakkının olması gerekmektedir. Bununla birlikte, vergi oranlarını belirlemek için yerel yönetimlerin önemli bir güce sahip olması gerekmektedir.

F3. Ortak Piyasa Koşulu: Yerel yönetimlerin yetki sınırları boyunca etkili rekabetin sağlanabilmesi için yerel düzeyde ürün ve faktör hareketliliği gerekmektedir. Piyasayı destekleyen federalizm kapsamı çerçevesinde, bu ilke, aslında merkezi yönetimin kendi kapsamı içinde hareket etmesini kısıtlamaktadır. Merkezi yönetimin rolü ise, ortak pazarda yerel yönetimlere yönelik oluşacak haksız rekabeti önlemek ve düzenleyici bir aktör olarak sınırlandırılmaktadır.

F4. Sıkı Bütçe Politikaları: Bu ilke, merkezi ve yerel yönetimlerin sıkı bütçe politikaları ve kısıtları ile karşı karşıya olmasıdır. Sıkı bütçe politikaları uygulamayan yerel yönetimler, harcama düzeylerini yüksek tutma ve rant sağlama amacındayken, sıkı bütçe uygulamaları izlenmesi halinde ise harcama düzeyinin kontrollü olduğu ve denetim mekanizmasının işlediği ifade edilebilir.

F5. Kurumsallaşan Otorite: Siyasi otoritenin tahsisinde kurumsallaşmanın sağlanmasıdır. Bu ilke, yerel yönetimlerin politika kararları sonucunda ortaya çıkacak tüm mali sonuçlara katlanması ve harcama düzeyini merkezi yönetim mali teşvikleri ile belirlememesi gerektirdiğini vurgulamaktadır (Weingast, 1995, s. 4-6).

Weingast (2007), piyasayı koruyan federalist yapı için, bu beş ilkedeki *F2-F5* olmak üzere, dört temel koşulun da olması gerektiğini belirtirken, bu koşullardan bir ya da daha çoğunun olmaması halinde ekonomide etkisizlik ve yapısal problemler oluşacağına dikkat çekmektedir. *F2* yerel otorite özerkliğinin yokluğu durumunda, yerel yönetimler arasında rekabet süreci ve yerel yönetimlerin yerel koşullara göre politika uyarlamaları engellenmektedir. Ortak piyasa koşulu olan *F3* koşulunun yokluğu durumunda, bölgeler arasında rekabet engellenmektedir. Rekabetin olmadığı bir ortamda ise maliyet etkin politikalar izlenmeyecektir. Bu şekilde, yerel yönetimlerin rant kollama, yolsuzluk ve etkinsiz kaynak kullanımına gitme, monopol gibi davranma olasılıkları artmakta ve yerel yönetim başarısızlıkları ile karşılaşmaktadır. *F4* sıkı bütçe politikalarının yokluğu ise, kısıtlamaların olmadığı bir ortamda, yerel yönetimler, mali teşvikleri ve transferleri kullanmada etkinlikten uzak politikalar izleyerek ortak havuz problemi yaratabilirler. Hizmetten fayda sağlayanlar ve hizmetin finansmanına katılanlar arasında yanlış eşleşme oluşmaktadır. Buna ek olarak, transfer bağımlılığı artan yerel yönetimlerin öz gelir elde etme amacı ve vergi özerkliği için girişimleri azalacaktır. Son olarak, kurumsallaşmış otoritenin *F5* koşulunun yokluğu ile

merkezin mali politika bağımsızlığı isteyen yerel yönetimler üzerindeki baskısı ortaya çıkmaktadır (Weingast, 2007, s. 282).

Teoriye göre, piyasayı koruyan federalist yapı ile alt yetki alanlarının yolsuzluk ve rant kollama aktiviteleri kısıtlanmakta ve etkinsiz ekonomik müdahale biçimleri önlenerek Leviathan'ın dönüşecek devlet anlayışının kısıtlandığına vurgu yapılmaktadır (Weingast, 2007, s.283). Bu teori, birinci nesil teorilerine eleştirel bir perspektifte olup, kendi kendini koruyan politikacılara ve yönetimlere karşı kurumsal bir zemin ve kısıt oluştururken, gücün kötüye kullanılmasını ve kamu sektörünün aşırı büyümesini engelleyen, piyasa sistemini koruyan bir kurama dayandırılmaktadır (Weingast, 1995).

2.1.2.3. Endüstriyel Organizasyon Yaklaşımı

Mali yerelleşme teorisinin başlangıç noktasını, merkezi yönetimin hangi ekonomik fonksiyonları üstleneceği hangi fonksiyonları ise yerel yönetimlere devredeceği üzerine kuruludur. Bu temel soruyu, ikinci nesil teoriler, örgüt kuramı içerisinde endüstriyel organizasyon yaklaşımına dayandırarak açıklamaktadır. Garzarelli (2018), mali yerelleşmede endüstriyel organizasyon yaklaşımını “*Gerçekleşen Organizasyonel Dizayn*”(Ex-Ante) ve “*Planlanan Adaptasyon*” (Ex-Post) olmak üzere iki başlık altında açıklamaktadır. *Gerçekleşen Organizasyonel Dizayn Yaklaşımını*, Garzarelli (2018), Tiebout (1956)'un çalışmasına referans alarak, kamu sektörünün merkezi yönetimden uzaklaştırılmasının arkasındaki motivasyona dayandırmaktadır (Garzarelli, 2018, s. 6-8). Garzarelli, kamusal malın doğası gereği bireylerin tercihlerini açıklama eğiliminde olmaması ve oluşan dışsallık sonucu piyasa başarısızlığına dikkat çekmektedir. Ancak mali yerelleşme ile kamusal malların sunumunda bireylerin talep ettikleri kamu hizmetlerinin sunulduğu bölgeye taşınması ile dışsallıkta çözülme yaşanmaktadır. *Planlanan Yaklaşım* ise, Tiebout teorisini ve *Gerçekleşen* yaklaşımı düzenleyen ve onaylayan yaklaşımdır. Bu yaklaşım, yetki alanları arasında bir dışsallık söz konusu olduğunda, mülkiyet haklarındaki değişikliğe bağlı olarak dışsallıkların içselleştirilmesi ve öneriler ile temellendirilmektedir. Bu öneriler ve oluşması muhtemel dışsallıklar, aslında yerel yönetimlerin başarısızlığına bir çözüm olarak

düşünülebilir. Dışsallıkların içselleştirilmesindeki mülkiyet hakları değişikliği ile dışsallıklara özel çözümlere atıfta bulunmaktadır (Garzerelli, 2018, s. 6-7).

Endüstriyel organizasyon yaklaşımındaki yetki alanları arasındaki dışsallık sorunu, Coase (1937/1991)'in "*Firma Teorisi*" adlı çalışması ile temellendirilmektedir. Coase (1937/1991), teorisinde organizasyonun sadece üretim işlevini açıklamaktadır. Birinci nesil teoride de devlet bir organizasyon olarak görülmemektedir. Coase (1937/1991), teorisini merkezi olmayan, piyasa mekanizmasını temel alan bir çözüm ile sunmaktadır. Teoride, işlem maliyetlerinin yokluğunda, merkezi otoritenin sadece ilgili araçların mülkiyet haklarını tayin etmesi gerektiği ve tarafların kendi arasında pazarlık yapmasının etkin bir sonuç yaratacağını belirtilmektedir. Coase'ın sunduğu bu piyasa çözümü, Neoklasik iktisat anlayışı ile temellendirilen mali yerelleşme teorilerine de yansımaktadır.

Kamu ekonomisinde firma teorisi, firmanın iç örgütlenme teorisi ve devletin iç örgütlenme teorisi ile nasıl ilişkilendirildiği ile ilgilenmektedir. Devletin iç organizasyon yapısı, yatay ve dikey ilişkileri etkilemektedir. İşlem maliyetinin olmadığı ekonomik bir ortamda, devlet bir firma olarak görülmektedir. Devletin iç yapısı Coase-Oates yaklaşımı ile incelendiğinde, birinci nesil teorilerde örgütsel gelişme kabul edilmemektedir. Firmanın ve devletin organizasyon yapısı incelendiğinde, vatandaşlar ve paydaşlar için, birinci nesil teorilerde iyiliksever devlet anlayışı hâkimdir (Garzarelli, 2018, s. 13). Bu nedenle, sorumluluk düzeyini belirlemede kullanılan çözüm devletin müdahalesini kabul eden Pigouvian yaklaşımdır. İkinci nesil teorilerde ise, iyiliksever devlet anlayışının reddedilmesi ve örgütsel gelişmenin dikkate alınması nedeniyle Coaseyen çözüm söz konusu olup, devletin iç organizasyonun nasıl yapılandırılacağına odaklanılmaktadır. Bu açıdan üretilen çözümün piyasa odaklı olduğu dikkat çekmektedir.

Organizasyonel yaklaşımın kamu ekonomisine konu oluşu, ikinci nesil teorisyenlerden Qian ve Weinsgant (1997) tarafından olmuştur. Qian ve Weinsgant (1997), Tiebout (1956) çalışmasındaki örtülü organizasyon yaklaşımı ile ikinci nesil teorileri kurmaktadır (Namazcı, 2018, s. 169). İkinci nesil teorilerin önem kazandığı yıllar aslında yeni kurumsal iktisadın ve örgütsel işleyişin değişime uğradığı yıllar ile aynı olduğu dikkat çekmektedir. Bu teoride, kurumların ve yönetim yapılarının piyasa ile etkileşime girerek yöneticilerin teşvikleri kendi çıkarlarıyla eşleşecek

şekilde nasıl yapılandırılabilceğini göstermektedir. Firma teorisine dayandırılarak, siyasi yetkililerin vatandaşların çıkarlarına hizmet etmesi için doğal bir sebep olmadığı varsayılmaktadırlar. North (1990) bu durumu *yırtıcı devlet* kavramı ile açıklamaktadır. North (1990)'a göre, bir devlet zorlayıcı ve yırtıcı bir güce sahip ise, o zaman bir kurum olarak devlet ve onu yöneten aktörlerin bu gücü kendi çıkarı için kullanabilmektedir.

İkinci nesil teoriler çerçevesinde, kamu sektörü örgütsel olarak göz önüne alındığında, tüketici-seçmen ile politikacı-kamu hizmetini sunan kişi arasındaki ilişki de iki temel yaklaşım hâkimdir. Bu yaklaşımlar; asimetrik enformasyon ve asil vekil problemidir (Garzarelli, 2018, s. 15). Teoriye göre, endüstriyel organizasyon yaklaşım modellerinde kullanılan asil vekil ilişkisi doğrudan bir kamu sektörü ortamına uygulanmaktadır. Mali yerelleşme teorisi perspektifi ile “*Asil-Vekil İlişkisi*” Levaggi (2002) tarafından iki farklı yaklaşım ile açıklanmaktadır. Bunlar, seçmen ve yerel yönetimler arasındaki asimetrik ilişki ve merkezi yönetim ile yerel yönetimler arasındaki asimetrik ilişkidir. Congleton (2006) ise bu asimetrik ilişkiyi ise arz ve talep yönlerini dikkate alarak açıklamaktadır. Aynı coğrafi sorumluluk alanında farklı düzeyde alt yönetimler farklı düzenleyici ve mali güçlere sahip olduğunda kurumlar arasında asimetrik enformasyon sorunu ortaya çıkmaktadır. Politika otoritesindeki bu farklılıklar ise, yerel talepteki standart talep tarafındaki değişime ek olarak, devlet hizmetlerinde, düzenlemelerde ve arz tarafını temsil eden vergilerde de değişikliğe neden olabilmektedir. Mali rekabetin arz tarafında oluşan asimetriler, tüketici-seçmen ile kamu hizmetini sunan yönetim arasındaki gelir dağılımını doğrudan etkilemektedir (Congleton, 2006, s. 134). Talep tarafında oluşan asimetriler ise mali eşitsizliklere neden olmaktadır. Gelişmişlik düzeyi yüksek olan bölgelere yapılan mali transferler asimetrik enformasyon yaratabilmektedir. Tercih edilen hükümetler, bölgeler arasındaki farklılaştırılmış ekonomik ve sosyal düzeyleri nedeni ile diğer vatandaşları ve kurumları kendi alanına çekebilmektedir. Bu durum ise bölgeler arasındaki yatay mali eşitsizliklerin artmasına neden olmaktadır. Mali ve düzenleyici otoritedeki asimetriler, çoğunlukla nüfus ve servet asimetrileri oluştururlar. Bu asimetriler, tercih edilen bölgelerin yeni sermayeyi ve emeği kendi bölgelerine çekebilmek için mali paketler düzenlemesi ile ilişkilendirilebilir. Kendi politikalarını yapma gücüne

sahip olmayan diğer bölgeler ise geride kalmakta ve bölgesel eşitsizlikler oluşmaktadır (Congleton, 2006, s. 150).

Tommasi ve Weinschelbaum (2007), dışsallıkların içselleştirilmesi için uygulanan merkezi politikalar ile mali yerleşme politikaları ve politik aktörlerin hesap verilebilirliği arasında bir değiş-tokuş ilişkisi olduğuna dikkat çekmektedir. Tommasi ve Weinschelbaum (2007)'a göre, geniş hükümetlerde, yapılan mali teşviklerin kontrolü alt yetki alanlarının kontrolüne bağlıdır. Bununla birlikte politik aktörler küçük bölgelerde yerel seçmene daha yakın olduğu için, asil olan seçmenin bilgi edinme maliyeti oldukça düşük olup, olumsuz bir enformasyona kolaylıkla tepki gösterebilmektedir (Tommasi ve Weinschelbaum, 2007, s.370). Asimetrik enformasyon problemini ise, Seabright (1996), "*Eksik Sözleşme*" kavramı ile açıklamaktadır. *Eksik Sözleşme*, hizmet sağlayıcıların performansına ilişkin bilgilerin, üçüncü şahıslar tarafından gözlenemeyen bir biçimde, merkezi bürokratlar ve yöneticiler arasındaki ilişkinin incelenmesinin kısıtlanmasıdır (Seabright, 1996, s. 64; Vo, 2010, s. 674; Jha, 2015, s. 247). Siyasi hesap verilebilirliğin mali yerleşme için örgütsel bir motivasyon kaynağı olduğunu öne süren Seabright (1996), belirli yetki alanlarındaki servet düzeyinin hükümet seçimleri ile belirlenme olasılığını dikkate alarak seçimlerin hesap verebilirliğinin önemine dikkat çekmektedir (Vo, 2010, s. 674).

2.1.3. Çevre Kavramı

Çevre ve insan kavramı yaşamın devamlılığı açısından uyumlu bir birlikteliğe sahip olmak zorundadır. Hayati öneme sahip olan bu ilişki farklı disiplinlerin çalışma alanlarına konu olmuştur. Bu öneminden dolayı da çeşitli çevre tanımları yapılabilmektedir. 2872 sayılı Çevre Kanununa göre çevre "Tüm canlıların yaşamları boyunca ilişkilerini sürdürdükleri ve karşılıklı etkileşim içinde buldukları fiziki, sosyal, ekonomik, kültürel ve biyolojik ortama verilen isimdir" şeklinde tanımlanmıştır (Çevre Kanunu, md.2, 1983). Literatürdeki bir tanıma göre çevre, belirli bir zamanda dolaylı veya dolaysız olarak bireyi etkileyen, kişinin maddi ve manevi gelişmesini sağlayan ve yaşam şartlarını belirleyen coğrafi,

biyolojik ve toplumsal etkenlerin tamamı olarak ifade edilmektedir (Keleş vd. 2009, s. 51).

Sosyal ve teknik bilimlere göre ise çevre tanımı farklılık göstermektedir. Sosyal bilimlerde çevre kavramı daha geniş bir şekilde açıklanarak doğal çevre ve yapay çevre olmak üzere iki kısımda ele alınmıştır (Turgut, 2009, s. 1). İnsanların etkisi dışında oluşan (deniz, dağ, vb.) çevreye doğal çevre, insanların amaçları doğrultusunda oluşturdukları (kasaba, köy, şehir, vb.) çevreye de yapay çevre denilmektedir (Tıraş, 2012, s. 65). Teknik bilimlerde ise fiziksel çevre ve insan çevresi ayrımı kullanılmıştır. Fiziksel çevre kavramını, litosfer, hidrosfer, atmosfer ve biyosfer gibi canlı-biyotik ve cansız-abiyotik alanının tamamı oluşturmaktadır. İnsan çevresini ise insanın tüm becerileri ve yenilenebilir kaynaklar oluşturmaktadır (Turgut, 2009, s. 1).

1950'li yıllarda çevre, bireylerin yaşamakta olduğu yer ya da iş ortamı olarak değerlendirilmiştir. Yirminci yüzyılın ikinci yarısından sonra bu kavramın içeriği değişmiş ve tüketim, üretim gibi ekonomik faaliyetler ile doğal çevrenin tüm bileşenlerini de içeren bir kavram haline gelmiştir. Günümüzde ise çevre kavramı doğal kaynakların kalitesini ve miktarını ifade etmektedir. Bu kapsamda çevre; toprak, hava, su ve atmosferden oluşan doğal alan olarak tanımlanmaktadır (Balın, 2011, s. 1).

2.1.4. Çevre Sorunları

Çevre sorunları, bireylerin çeşitli faaliyetleri sonucunda çevreyi oluşturan canlı veya cansız varlıklar üzerinde meydana getirdikleri ekolojik ve doğal sebeplerden kaynaklanan bozulma olarak tanımlanmaktadır. İnsanların yüzyıllar boyunca doğada var olan kaynakları bilinçsiz kullanması, sanayi ve teknolojiye yaşanan gelişmeler çevre sorunlarını tetiklemiştir (Bozkurt ve Yaman, 2018, s. 10). Çevre sorunlarının giderek artması insanların çevreye karşı daha bilinçli hareket etmesine ve çevre sorunlarını farklı şekillerde sınıflandırmasına yol açmıştır. Başlıca çevre sorunları, hava kirliliği, su kirliliği, toprak kirliliği, gürültü kirliliği, ozon tabakasının incelmeye, iklim değişikliği ve küresel ısınma, radyoaktif kirlilik, ormanların tahribi, asit yağmurları olarak sıralanabilir.

2.1.4.1. Hava Kirliliği

Hava kirliliği, doğal ortamda var olan havanın, fiziksel, kimyasal ve biyolojik olarak çeşitli nedenlerle canlı yaşamını tehlikeye sokacak şekilde değişikliğe uğraması olarak tanımlanmaktadır (Büyükgüńör, 2006, s. 4). Dünya nüfusundaki artışa bağlı olarak enerji kullanımının artması, endüstriyel gelişim ve şehirleşme hava kirliliğini arttıran başlıca unsurlardır. Hava hem insan faaliyetleri hem de doğal kaynaklar tarafından kirletilmektedir. Ulaştırma, ısınma ve endüstri gibi insan faaliyetleri ile doğal faktörler sonucu meydana gelen volkanik patlamalar, orman yangınları ve toz fırtınaları hava kirliliğinin önemli nedenlerinden bazılarıdır (Yazıcı vd., 2010, s. 206). Hava kirliliğinde rol oynayan önemli maddeler ise; karbondioksit (CO₂), kükürt dioksit (SO₂), azot oksitler (NO ve NO₂), partikül madde (PM), toz ve dumanlardır. CO₂; kirliliği sigara dumanı ve egzoz gazından, SO₂; ısınma ve sanayi için yüksek oranda kükürtü kapsayan fosil yakıtların yanmasından ve bacalardan atılan kirleticilerden, NO; endüstriyel aktivitelerden, NO₂; trafikten, PM ise sanayi kuruluşlarından ve ısınma amacıyla kullanılan fosil yakıtlardan kaynaklanan kirleticilerdir (Menteře, 2017, s. 387).

Hava kirliliği, havadaki oksijen yapısını bozarak sıcaklık artışına ve bu artışa bağlı olarak buzulların eriyerek deniz seviyelerinin yükselmesine, tüm bunların sonucunda da sanayi bölgelerinin sular altında kalmasına yol açaabilir. Ancak bu zararın yanı sıra doğadaki tüm canlılar üzerinde olumsuz etkisinden söz etmek mümkündür. Örneğin; hava kirliliğine bağlı olarak ortaya çıkan atmosfer kirliliği iklim yapılarında bozulmalar meydana getirmekte ve bunun sonucunda bitkiler fotosentez yapamamaktadır. Böylelikle ormanlar ve bitki örtüsü yok olmakta, denizlerde ve okyanuslarda oksijen dengesini sağlayan mikro organizmalar azalmakta ve ekolojik denge bozulmaktadır. Hava kirliliğinin doğal çevreye zarar vermesinin yanı sıra insan sağlığına da ciddi zararlar vermektedir. Özellikle sanayi bölgelerinde yaşayan insanlarda hava kirliliğinden kaynaklanan akciğer, kemik, solunum hastalıkları, kanser vb. hastalıkların hızlıca yayıldığı görölmektedir (Başol, 1983, s. 15).

2.1.4.2. Su Kirliliği

Ekonomik ve sosyal faaliyetler neticesinde içme suyu kaynaklarının bileşimindeki maddelerin konsantrasyonlarının normal değerlerin üzerine çıkması ve su kaynaklarının kendi bileşiminin bozulması veya su kaynağında daha önce bulunmayan maddelerin suda tespit edilmesi su kirliliği olarak tanımlanmaktadır. Su kirliliğine yol açan kaynaklar arasında kanalizasyon suları, tarımsal faaliyetlerin yol açtığı kirleticiler, sanayi bölgelerindeki fabrika atıkları sayılmaktadır (Uzun, 2014, s. 10).

Canlıların yaşamı, evre ve ekonomik gelişme açısından doğada var olan su kaynakları sınırlıdır. İnsan faaliyetleri sonucunda doğada sınırlı bulunan su kaynaklarında meydana gelen bozulmalar çevreyi ve doğal dengeyi olumsuz yönde etkilemektedir. Çeşitli nedenlerle kirlenen sular tarımda sulama ile toprağa karışmakta, topraktan ise bitkilere ulaşmakta akabinde üretimde azalma meydana getirmektedir. Bunun yanı sıra kirlı su oksijen dengesini bozmakta ve bu sulardan içen hayvanlara da hastalık bulaşarak hayvancılığı olumsuz yönde etkilemektedir. Su kirliliğinin insan sağlığına da olumsuz etkilerinden bahsetmek mümkündür. Özellikle kolera, tifo, dizanteri gibi bulaşıcı ve salgın hastalıkların ortaya çıkmasında su kirliliği önemli rol oynamaktadır (Atabey ve Yokuş, 2016, s. 11).

2.1.4.3. Toprak Kirliliği

Yapay ve doğal yollarla toprağın, biyolojik, fiziksel ve kimyasal özelliklerinin bozulması toprak kirliliği olarak tanımlanmaktadır. Suyu ve havayı kirleten bütün maddeler toprak kirliliğine de yol açmaktadır (şahin ve Çokadar, 2006, s. 88). Ancak toprak kirliliğinin asıl nedeni sanayi ve evsel atıklardır. Bununla birlikte tarımda kullanılan ilaçlar, iz elementler (cıva, nikel, arsenik, kurşun vb.), ağır metaller (mangan, demir, çinko, bakır, vb.) toprak kirliliğini oluşturan diğer maddelerdir (Atabey ve Yokuş, 2016, s. 11). Sanayi faaliyetleri, kentleşme ve nüfus artışı kirliliği arttıran unsurlardır. Kirliliğe bağlı olarak toprağın su tutma kabiliyetinin azalması, sızıntıların meydana gelmesi, afetlerin artması ve içme suyu sıkıntısı gibi çevresel sorunlar meydana gelmektedir. Aynı zamanda kirliliğin insan sağlığına olumsuz etkisinden bahsetmek mümkündür. Nitekim kirlı

toprakta yetişen bitkilerin hayvanlar tarafından tüketilerek dolaylı yoldan insana ulaşması kolera, tifo, veba gibi hastalıklara yol açabilir (Menteşe, 2017, s. 385).

2.1.4.4. Gürültü Kirliliği

Birçok psikolojik ve fiziksel sorunların meydana gelmesinde önemli rol oynayan, sağlık ve çevre sorunu olarak adlandırılan her türlü insan, hayvan ya da makine kaynaklı seslerin oluşturduğu kirlilik gürültü kirliliği olarak tanımlanmaktadır. Sanayileşme, teknolojinin getirdiği makineleşme, çarpık kentleşme ve hızlı nüfus artışı gürültü kirliliğinin önemli nedenlerindedir. Ayrıca gürültü kirliliği insan sağlığı üzerinde işitme kaybı, yüksek kan basıncından kaynaklanan hızlı kalp atışı, uykusuzluk, sinirlenme ve duyma bozukluğundan kaynaklanan iş performansı düşüklüğü gibi olumsuz etkilere sahiptir (Bayramoğlu vd. 2014, s. 36).

2.1.4.5. Ozon Tabakasının İncelmesi

Atmosferin parçalarından biri olan ozon tabakası yerin yaklaşık 17-50 km üzerinde olan bir katmandır ve güneşten gelen zararlı ışınları (Ultraviyole-UV) tutmakla görevlidir. Güneşten gelen zararlı ışınların ozon tabakası tarafından tutulması sayesinde yeryüzünün fazla ısınması ve canlı kaybı önlenir. İlk kez 1970'li yıllarda gündeme gelen ve dünyada en çok bilinen küresel çevre sorunlarından biridir. Ozon tabakasının incelmesinin nedeni, spreylerde ve soğutucularda yaygın olarak kullanılan klorin taşıyan "kloroflora" adındaki karbonlardır. Bunun yanı sıra ilaç sanayi gazları, egzoz gazları, kimyasal gübreler, orman yangınları ve fabrika bacalarından çıkan gazlar da ozon tabakasında incelmeye neden olmaktadır (Ulucak ve Erdem, 2014, s. 88). Ozon tabakasının incelmeye yeryüzünde sıcaklık artışı ve buzullarda erime gibi çevre sorunlarının yanında, sıcaklık artışına bağlı olarak tarımda azalma, canlıların bağışıklık sisteminde azalma, cilt kanseri ve katarak gibi sağlık sorunlarını da meydana getirmektedir (Lerner and Lerner, 2003, s. 420-421).

2.1.4.6. Küresel Isınma ve İklim Değişikliği

Küresel ısınma insan faaliyetleri (tarımsal etkinlikler, ormansızlaşma, sanayileşme ve fosil yakıtların yakılması) ile atmosferdeki sera gazlarının artışına bağlı olarak yeryüzünde ve atmosferin alt katmanlarında oluşan sıcaklık artışı olarak tanımlanmaktadır (Üstün vd. 2009, s. 23). Dünya nüfusundaki artış, göç, şehirleşme, enerji talebi küresel ısınmayı arttıran unsurlar olarak değerlendirilir (Özmen, 2009, s. 43). Küresel ısınmanın en önemli etkisi iklim değişikliğini meydana getirmesidir. İklim değişikliği, hava hareketleri, nemlilik, yağış, sıcaklık gibi iklim hareketlerinde 15-20 yıl gibi çok kısa sürede meydana gelen ve uzun yıllar süren değişiklikler olarak tanımlanmaktadır. Bu değişiklikler, doğal bir süreç olmasının yanında Sanayi Devrimi'nden sonra insan faaliyetlerine bağlı olarak oluşabilmektedir (Üstün vd. 2009, s. 23). İklim değişikliğinin diğer nedenleri ise fosil yakıt kullanımı, sanayileşme, elektrik santralleri ve ulaşımda yoğunluğun artması, kentleşme, çalışma hayatındaki değişiklikler ve tarımsal faaliyetlerdir (Sommer, 2009, s. 278).

Küresel ısınmanın ve iklim değişikliğinin potansiyel olarak birçok çevre sorununa neden olacağı ifade edilmektedir. Isınmanın etkisiyle su rezervlerinde azalma, çevre kirliliğinde artış, çölleşme, kasırga, hortum gibi felaketlerde artış meydana geleceği ve kutup bölgelerinde donmuş toprakların tuttuğu CO2 emisyonunun atmosfere yayılarak denizlerde yaşayan canlıların hayati tehlikeyle karşı karşıya kalacağı düşünülmektedir. Ancak en belirgin etkilerin buzullarda olması beklenmektedir. Buzullarda muhtemel bir erimeye bağlı olarak deniz seviyelerinde oluşabilecek 15-20 cm yükselme tarım alanlarının sular altında kalmasına ve gıda üretiminin azalmasına neden olacaktır. Gıda üretimindeki azalışa bağlı olarak dünyanın açlık krizleri ile karşı karşıya kalması kaçınılmaz hale gelecektir. Ayrıca sıcaklıklarda meydana gelen artış cilt kanseri hastalığının artmasına, sıtma, gıda zehirlenmesi gibi sorunlara da yol açacaktır (Kılıç, 2009, s. 26-27).

Küresel ısınma ve iklim değişikliği ile mücadelede kapsamında BM'ye bağlı Hükümetler arası İklim Değişikliği Paneli gerçekleşmiş ve panelde alınan kararlara ilişkin rapor yayımlanmıştır. 2021 yılında yayımlanan insanlık için kırmızı alarm olarak nitelendirilen raporda, küresel sıcaklık artışının 2040 yılına kadar 1.5 derece

artacağı öngörülmüştür. Raporda ayrıca sıcaklık artışının nedeni insan faaliyetleri olarak ifade edilirken; sıcaklığa bağlı olarak gerçekleşecek felakete yer verilmiş ve acil önlem alınması gerektiğinden bahsedilmiştir (Türkeş, 2022, s. 37).

2.1.4.7. Radyoaktif Kirlilik

Radyasyon, elektromanyetik dalgalar ya da parçacıklar biçiminde enerjinin bir kaynaktan etrafa yayılması olarak tanımlanırken; radyoaktif kirlilik ise çevreye ışık saçan maddelerin (alfa, beta, gama) meydana getirdiği kirlilik olarak ifade edilmektedir. İnsanlar yaşam süresince güneşten gelen kozmik ışınların ve toprakta ve havada kendiliğinden oluşan doğal radyoaktif maddelerin etkisi altındadır (Bozkurt, 2018, s. 70). Bu doğrultuda radyoaktif maddelerin hem çevre hem de biyolojik anlamda olumsuz etkilerinden bahsetmek mümkündür. Özellikle herhangi bir patlama ya da nükleer deneme gibi durumlarda çevreye yayılan radyoaktif maddeler toz ve duman oluşturarak ışığın yeryüzüne ulaşmasını engellemekte ve toz bulutu altında kalan bölgelerde sıcaklık düşüşüne neden olarak, bunun sonucunda iklim değişikliğine yol açmaktadır (Çokadar vd. 2006, s. 92). Radyoaktif kirlilik esnasında yayılan elektronlar suya, toprağa, havaya karışarak önce bitkilere sonra ise insanlara geçerek birçok olumsuz durum meydana getirmektedir. Bitkilerde ağaçların kuruması, bitki örtüsünün yok olması, insanlarda bağışıklık sisteminde bozulma, akyuvarları yok etme, lenf bezlerinde tahribat radyoaktif kirliliğinin olumsuz etkilerine örnek teşkil etmektedir (Yıldız, 2008, s. 144).

2.1.4.8. Ormanların Tahribatı

Ormanlar, ekolojik açıdan ağaçlar, hayvanlar, mikroorganizmalar için ekosistemin önemli bir parçası olmasının yanında ekonomik sistem içinde önem teşkil etmektedir. Ormanların, toprak kayması ve erozyonu önlemesi, hava kirliliği ve gürültüyü engellemesi, bitkiler ve hayvanlar için yaşam alanı olması, sel ve su baskınlarının önüne geçmesi gibi faydalarından söz etmek mümkündür (Bozkurt, 2018, s. 73). Ancak ormanlar insanların yakacak ihtiyacını giderme, yeni yaşam alanı yaratma gibi çeşitli nedenlerle insanlar tarafından tahrip edilmektedir. Ormanların tahribi erozyon, bitki ve canlı türlerinin yok olması, kuraklık, su

baskınları gibi çevresel sorunlara yol açmaktadır (Baykal ve Baykal, 2008, s. 9). Orman alanlarının tahrip edilmesinin çevre açısından en büyük zararı kuşkusuz ekosistemin kendini yenileyebilme ve varlığını devam ettirme gücünü kaybetmesine neden olmaktadır (Keleş vd. 2015, s. 25).

2.1.4.9. Asit Yağmurları

Motorlu taşıtların çevreye yaydığı egzoz gazları, enerji üreten termik santraller için kullanılan fosil yakıtlar, konut ısınması ile endüstriyel faaliyetler amacıyla kullanılan fosil kökenli yakıtların havaya yaydıkları, hidrokarbon, partikül madde, SO₂ ve NO₂ gibi emisyonlar kirliliğe yol açmaktadır. Bu kirletici maddeler hava da birkaç gün kalmakta ve atmosfere taşınarak çeşitli reaksiyonlara uğramaktadır. Reaksiyona uğrayan bu kirleticiler nitrik asit (HNO₃), sülfürik asit (H₂SO₄) ve sülfüroz asidi (H₂SO₃) oluşturmaktadır. Meydana gelen bu kimyasallar yağmurla çökerek asit yağmurlarını meydana getirmektedir (İlkılıç ve Behçet, 2006, s. 69).

Asit yağmurlarının çevre üzerinde birçok olumsuz etkisinden bahsetmek mümkündür. Asit yağmurları toprağın kimyasal yapısını bozarak, bitkilerin fotosentez yapmasını engellemekte bunun sonucunda bitkilerin su kaybederek ölmesine yol açmaktadır. Bununla birlikte su kaybeden ağaçların zamanla zayıflayarak seyrekleşmesine ve bitki örtüsünün yok olmasına ve tarımda verimliliğin azalmasına neden olur (Yücedağ ve Kaya, 2016, s. 72). Bu şekilde toprağa işleyen asit yağmurları, toprağın akarsuya, göllere karışması ile suda yaşayan canlıların zarar görmesine ve biyolojik çeşitliliğin azalmasına yol açmaktadır. İnsan sağlığı açısından değerlendirildiğinde ise asit yağmurları deri hastalıkları, akciğer ve solunum rahatsızlıkları gibi olumsuz hastalıkları ortaya çıkarabilir (Özler ve Akdağ, 2011, s. 66).

2.1.5. Çevre Sorunlarının Nedenleri

İnsanların yaşam kalitesini yükseltmek için teknolojik gelişmelere başvurması, kalkınma hamlelerinden kaynaklanan hızlı nüfus artışı, ilerleyen teknoloji, küreselleşme ve sanayileşmedeki artış çevreyi olumlu ve olumsuz yönde

etkilemiştir. Özellikle yeni teknolojik gelişmelerin çevre unsurunu dikkate alması, küreselleşme ile birlikte ülkelerin çevreye yönelik girişimlerinin artması olumlu etkileri olarak değerlendirilmiş olsa da olumsuz etkilerinin daha ağır bastığını söylemek mümkündür. Nüfus artışına bağlı olarak kaynakların daha fazla kullanılması, tarım alanlarının tahrip edilmesi, bazı hayvan türlerinin yok olması çarpık kentleşme, sanayileşmeye bağlı olarak daha fazla kimyasal kullanımı sonucunda kirliliğin artması, küresel ısınma ve ozon tabakasının delinmesi gibi çevresel sorunlar bu olumsuzluklardan bazılarıdır (Bozkurt ve Yaman, 2018, s. 6).

Sanayi devriminden sonra ülkelerin çevreyi göz ardı eden üretim faaliyetlerinde bulunması, doğal kaynakların hızla tüketilmesi çevre sorunlarını daha da arttırmıştır. Köyden kente veya kırsal alanlardan kente göçün artması, üretim ve tüketimde meydana gelen artışı karşılamak amacıyla çevrenin tahrip edilmesi, çevre sorunlarını ortaya çıkarmıştır. Başlangıçta doğal kaynakların yoğun bir şekilde kullanılması ile ortaya çıkan çevre sorunları, yirminci yüzyılın ikinci yarısından sonra insan hayatını tehdit eden sorunlar haline gelmiştir (Bozkurt ve Yaman, 2018, s. 10). Çevre sorunları zaman içinde toplumların ekonomik, siyasi ve sosyal yapılarına göre nitelik kazanmıştır. Bu kapsamda çevre sorunlarının nedenlerini; kentleşme, nüfus artışı, sanayileşme, ekonomik büyüme, turizm olarak sınıflandırmak mümkündür.

2.1.5.1. Kentleşme

Kentleşme olgusu, toplumsal, ekonomik, sosyal, siyasal ve teknolojik değişimler sonucu oluşmaktadır. Bununla birlikte kentleşmenin de toplumun sosyal, siyasal, ekonomik ve teknolojik yapısını etkilediği görülmüştür. Sanayi Devrimi ile birlikte sanayi bölgelerinde yeni yerleşim alanlarının kurulması, kent sayısının artması, kent nüfusunda meydana gelen artışlar çevresel etkileri de beraberinde getirmiştir. Kentleşmeye bağlı olarak tarım toprakları yerleşime açılarak, verimli araziler konut ve benzeri amaçlarla kullanılması çevre sorunlarını ortaya çıkarmıştır (Görmez, 2010, s. 12). Bunun yanı sıra göç ve çarpık kentleşme yakacak ihtiyacı için ormanların yok olmasına, alt yapı sorunlarına, sanayide artışa, sanayideki artışla birlikte sera gazlarının artmasına, hava, su ve trafik kirliliğine neden

olmaktadır. Ayrıca gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkelerde yaşanan kentleşme olgusunun farklılık arz etmesi yaşanan çevre sorunlarında da farklılık oluşturmuştur. Gelişmiş ülkelerde sanayileşme ile paralel bir kentleşme olgusu gerçekleşirken, gelişmekte olan ülkelerde ise kırsal kesimin iticiliğinden ve sanayileşme ile bağdaşmayan kentleşme olgusundan bahsetmek mümkündür (Ertürk, 1998, s. 86-87). Bu kapsamda gelişmiş ülkelerde yeni kent sayısının artması, sanayileşmeye dayanan sorunlar hâkimken; gelişmekte olan ülkelerde daha göç olgusuna ve çarpık kentleşmeye bağlı sorunların hâkim olduğu ifade edilebilir.

2.1.5.2. Nüfus Artışı

Nüfus artışı çevre sorunlarının itici güçlerinden biridir ve birçok çevre sorununun temelini oluşturur. Dünya'da birçok alanda nüfusun çevresel kaynaklardan daha fazla artması ve doğal kaynakların zamanla bilinçsizce kullanılması birçok çevresel sorunu meydana getirmiştir. Nüfus artışına bağlı olarak kaynakların aşırı tüketimi sonucunda meydana gelen atıkların doğanın yükünü arttırması ve doğanın dengesini bozması, nüfusun çevre üzerindeki olumsuz etkilerinden biridir. Bir diğer sorun ise nüfusun, çevresel kaynaklardan daha yüksek olması sonucunda gıda güvenliği, sağlık, enerji arzı, ormansızlaşma ve iklim değişikliği gibi birçok sorunu beraberinde getirmesidir. Ayrıca nüfus artışı çevre sorunlarına doğrudan neden olmasının yanında aynı zamanda çarpık kentleşme gibi çevresel sorunlar için de zemin hazırlamaktadır (Keleş vd., 2005, s. 10).

2.1.5.3. Sanayileşme

Sanayi Devrimi ile üretim yapısında, ekonomide ve teknolojide yaşanan değişiklikler çevreyi de etkilemiştir. Teknolojik gelişmeler ve rekabet artışına bağlı olarak üretimde meydana gelen artış kaynakların verimsiz kullanılması, kimyasalların ve tehlikeli atıkların artması gibi birçok çevresel sorunu beraberinde getirmiştir. Ancak Sanayi Devrimi'yle iki ana sorun ortaya çıktığı ifade edilmiştir. Bu sorunlardan ilki doğada sınırlı bulunan kaynakların seri üretime geçilmesi ile tükenmesi hatta yok olmasıdır. İkincisi ise mal ve hizmet üretiminin ihtiyaçları karşılamak amacı dışında tüketim toplumunun gereği olarak

gerçekleşmesi ve beraberinde aşırı kaynak kullanımına bağlı olarak çevresel sorunları meydana getirmesidir (Görmez, 2010, s. 10). Sanayileşme ile birlikte üretimde ve tüketimde meydana gelen artışın hava kirliliği, iklim değişikliği, asit yağmurları ve ozon tabakasının delinmesi gibi çevresel problemleri arttırdığı ifade edilmiştir (Mcausland, 2008, s. 52).

2.1.5.4. Ekonomik Büyüme

Çevre ile büyüme arasındaki ilişkiye ilk kez 1972 yılında Roma Kulübü tarafından yayınlanan “*Büyümenin Sınırları*” adlı raporda yer verilmiştir. Raporda sanayileşme, hızlı nüfus artışı, yetersiz beslenme, yenilenemeyen kaynakların yok olması ve kötüleşen çevre olmak üzere beş konu üzerinde durulurken, ileride ortaya çıkacak olumsuz durumlara yer verilmiştir. Bu kapsamda gelecekte nüfusun, sanayinin ve kaynakların büyümeyle aynı oranda artmaması sonucunda gelecekte büyüme sınırına ulaşılarak kaynakların yok olacağı ifade edilmiştir. Nitekim ekolojik dengenin sağlanabilmesi için ekonomik faaliyetlerle uyumlaştırılması gerektiği, uzun dönemde büyümenin bu şekilde sağlanabileceği ve herkes için eşit şartların böylelikle yaratılabileceği vurgulanmıştır (Meadows vd., 1972, s. 21-23).

Raporda yer verilen çevre ve ekonomi arasındaki ilişkiden sonra bu ilişkiyi açıklayan farklı görüşler ortaya çıkmıştır. Bu görüşlerden ilki kötümser görüş iken, ikincisi iyimser görüştür. Kötümser görüşe göre artan ekonomik faaliyetler büyümeyi arttıracak, artan büyüme kaynak kullanımını arttıracak ve tüm bu faaliyetler sonucunda çevre kirliliği de artacaktır. Kötümser görüşü savunan ekonomistler iki husus üzerinde durmuştur. Bu hususlardan ilki ekonomik büyüme sonucunda üretimde meydana gelen artışın atıkların artmasına yol açtığı ve doğanın taşıma kapasitenin dolması halinde çevre bozulmaların meydana gelmesidir. İkinci husus ise üretimde kullanılan doğal kaynakların kendini yenileme hızı ile kullanım hızı arasındaki dengesizliğin çevresel bozulmalara yol açmasıdır. İlaveten üretimde kullanılan doğal kaynakların yenilenebilir olup olmamasının da çevreyi etkileyeceği ifade edilmiştir. Eğer kullanılan doğal kaynak yenilenemeyen bir kaynak ise zamanla kıtlık sorunu ortaya çıkacaktır. Bundan dolayı kötümser görüşü savunanlar çevre kalitesinin korunmasının yalnızca sıfır büyüme ya da negatif büyüme ile

gerçekleşeceğini savunmuşlardır (Başar, 2007, s. 65). İyimser görüşe göre ise çevre kalitesinin artırılması ile büyüme arasında aynı yönlü ilişkiden bahsetmek mümkündür. Bu durum iyimser görüşü savunanlar tarafından şöyle açıklanmıştır: Büyüme ile birlikte üretim daha az kirli ve kaynak yoğunluğu az olan sektörlere kayacaktır. Büyüme sayesinde kirli üretim yapısı terk edilerek çevreye duyarlı temiz teknolojilerin kullanıldığı üretim yapısına geçilecek ve birim çıktı başına düşen emisyon miktarı azalacaktır (Tayyar, 2021, s.273). Böylelikle ekonomik büyümenin çevre kirliliğini azaltması ve çevre kalitesini arttırması beklenmektedir.

Çevre ve ekonomik büyüme arasındaki ilişkiyi açıklayan bir diğer görüş ise Çevresel Kuznets Eğrisi (ÇKE)'dir. 1990'lı yıllarda hava kirliliği, küresel ısınma gibi çevresel sorunların artması ile Kuznets Eğrisi yeniden yorumlanmış ve Grossman ve Kruger 1991 ÇKE'yi literatüre kazandırmıştır (Kırman ve Kesbiç, 2020, s.100). Kuznets 1955 yılında gelir dağılımı ile büyüme arasında ilişkiyi araştırmıştır. Kuznets'e göre ekonomik gelişmeyle beraber kişi başına düşen gelir artacak ve başlangıçta gelir dağılımında eşitsizlikler ortaya çıkacaktır. Ancak belirli gelişme düzeyine ulaşıldığında gelir dağılımındaki eşitsizliğin duracağı ve son aşamada azalacağını ileri sürmüştür. Bu doğrultuda büyüme ve gelir dağılımı arasındaki ilişkiyi ele alan Kuznets Eğrisi ters U şeklinde ifade edilmiştir (Dinda, 2004, s. 431-432). Başlangıçta büyümeyle birlikte gelir dağılımındaki eşitsizliğin artması, tarım sektöründen sanayi sektörüne geçiş ile sanayi sektöründe çalışanların gelirinin artmasına, tarım sektöründe çalışanların ise gelirinin azalmasına bağlanmıştır. Ancak zamanla köylerden kentlere artan göç ile sanayi sektörü büyüyerek gelir dağılımı ve büyüme arasındaki eşitsizliği durduracak daha sonra da sanayi sektörü hakim sektör haline geldikçe toplumdaki gelirler birine yaklaşarak gelir eşitsizliği azalacaktır (Tokatlıoğlu ve Atan, 2007, s. 27). Kuznets Eğrisi'nden türetilen ÇKE ise, kişi başına düşen gelir ile çevre kirliliği arasındaki ilişkiyi incelemiştir. ÇKE yaklaşımına göre kirlilik düzeyinin ekonomik büyümeyle paralel olarak önce arttığı, belirli bir düzeyde bu artışın durduğu ve sonrasında azalarak ters U şeklinde olduğu ifade edilmiştir (Grossman ve Krueger, 1995, s. 366). Grossman ve Krueger (1991) büyüme ve çevre kirliliği arasındaki ilişkinin ters U şeklinde olmasını ölçek, kompozisyon ve teknolojik olmak üzere üç etki kanalıyla açıklamıştır. Ölçek etkisi, teknoloji veri iken üretim arttıkça üretim sürecinde girdi

olarak kullanılan kaynak ve enerji miktarında da bir artış meydana gelmesi, daha fazla kaynak ve enerji kullanımının ise kirliliği arttırması olarak ifade edilmiştir (Grossman ve Krueger, 1991, s. 2-4). Kompozisyon etkisi, büyümeyle birlikte ekonomide yapısal değişikliğe gidilmesi, büyümenin çevre kalitesinin arttırılması olarak belirtilmiştir. Tarımdan sanayiye, sanayiden hizmet sektörüne geçilmesi kompozisyon etkisinin örneğidir. Gelir düzeyi artan ülkelerin üretimde çevreye duyarlı teknolojiler kullanması sonucunda çevre kalitesi artmaktadır (Tsurumi ve Managi, 2010, s. 19-20). Teknoloji etkisi ise ÇKE'nin azalan kısmını açıklamaktadır. Geliri artan ülkelerin Ar-Ge yatırımlarına daha fazla kaynak ayırması, kirli teknolojilerin terk edilerek temiz teknolojilerin üretimde kullanılması ve büyümenin çevre kalitesini arttırması teknolojik etkiyi açıklamaktadır (Dinda, 2004, s. 435).

Tüm bu bilgiler doğrultusunda ekonomik büyümenin çevre kirliliği üzerinde olumlu ve olumsuz etkisinden bahsetmek mümkündür. Özellikle literatürde ekonomik büyümenin çevre kirliliğini arttıracak ya da azaltacak yönündeki tartışmalar hala devam etmektedir. Nitekim ülkelerin çevreye verdikleri önem, çevresel yasal düzenlemeler, gelir düzeyindeki farklılıklar ekonomik büyüme ve çevre kirliliği ilişkisinde farklılıklar yaratmaktadır.

2.1.5.5. Turizm

Yerel, bölgesel ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilen turizm faaliyetleri ile çevre arasında karşılıklı bir etkileşimden söz etmek mümkündür. Doğal güzelliklere yönelik gerçekleştirilen turizm faaliyetleri çevreyi etkilemektedir (Meydan, 1998, s. 83-84). Gerçekleştirilen turizm faaliyetlerinin kültürel, fiziksel ve doğal çevre üzerinde olumsuz etkileri mevcuttur. Kültür turizminin yaygınlaşması ile doğal alanlara karşı talebin artması sonucunda farklı turistik bölgelerin gerekli alt yapılarını tamamlamadan turizm hizmetini gerçekleştirilmesi betonlaşmaya neden olmakta ve çevreyi tahrip etmektedir (Bozkurt 2018, s. 17). Özellikle kıyı bölgelerde turizmden dolayı nüfusun artmasına bağlı olarak atıkların artması, yeni yerleşim alanı açmak amacıyla ormanların yakılması gibi nedenlerden

dolayı çevresel sorunlar oluşmakta ve bu bölgeler canlıların yaşamayacağı alan haline dönüşmektedir.

2.1.6. Çevre Politikası İlkeleri

Çevre politikası ilkeleri, kirleten öder, önleme, ihtiyatlılık, iş birliği, katılım ve sürdürülebilir kalkınma ilkesi olmak üzere altı ilkedен oluşur.

2.1.6.1. Kirleten Öder İlkesi

Kirleten öder ilkesi kirliliğin maliyetinin kirliliğe yol açan kuruluş ya da kişi tarafından karşılanması gerektiğini ifade eder (Kaypak, 2014, s.19). Bu ilkeye göre kirliliği engellemek amacıyla kirliliğe neden olan kuruluşlardan ya da kişilerden vergi alınarak dışsallıkların içselleştirilmesi amaçlanmıştır. Kirletici tarafından çevreye verilen kirliliğin maliyetinin kirletici tarafından karşılanması bulunan piyasanın yapısına göre farklılık göstermektedir (Toprak, 2006, s. 152). İlk kez 1972'de OECD tarafından gündeme getirilmiş olmasına rağmen 1972'de BM tarafından düzenlenen İnsani Çevre Konferansı'nda Kirleten Öder ilkesine yer verilmemiştir. Ancak Rio Bildirgesinin 16. ilkesinde çevresel maliyetlerin içselleştirilmediği durumda uluslararası ticaretin ve yatırımın bozulacağı gündeme gelmiştir. Bu ilkenin uygulanmasının ekonomik çıkarları koruyacağı ifade edilerek;

OECD “*çevresel politikaların uluslararası ekonomik yönlerine ilişkin rehber ilkeler konusunda konsey tavsiyesi*” adlı kararında üye ülkelerin çevre kirliliğini kontrol altına almak amacıyla ortak hareket etmeleri ve kirleten öder ilkesine bağlı kalmalarını vurgulamıştır. OECD kirleten öder ilkesinin, kamu otoritelerinin kirliliği önlemek amacıyla önlemler alması, kirliliğin önlenmesi amacıyla gerekli önlemlerin masraflarına kirleticilerin katlanması ve kirliliği engellemek için alınması gereken tedbirlerin çevre tarafından kabul edilmesi gerektiği unsurlarına yer vermiştir (Proelss, 2016, s.32).

2.1.6.2. Önleme İlkesi

Önleme ilkesi genel olarak gerçekleştirilen faaliyetin çevreye vereceği zararın henüz oluşum aşamasında önlenmesi ve zarar riskinin ortadan kaldırılarak kirliliğe engel olunması olarak tanımlanmaktadır. Bu ilke çevre kirliliğini iki şekilde önlemektedir. İlki, ürünün üretim aşamasında zararları önlemek amacıyla çevresel etkinin değerlendirilmesi iken, ikincisi kalite standartlarının oluşturulması yoluyla, örneğin; emisyon standartlarına maksimum miktarda madde konulması şeklinde gerçekleşir (Seufert ve Andrew, 2013, s. 2). Önleme ilkesi ve İhtiyatlılık ilkesi birbirinden farklı niteliğe sahiptir. Çevreye zarar veren somut bir tehlike durumunda önleme ilkesi geçerli iken tehlike somut bir gerçeklikten çok belirsizliğin olduğu durumlarda ise ihtiyatlılık ilkesi geçerlidir. Örneğin; yapılan bilimsel çalışmalarda kloroflora karbonların ozon tabakasına zarar vererek insanlarda ve hayvanlarda sağlık sorunlarına neden olduğu görülmüştür. Bilimsel bir şekilde zarar verdiği kanıtlanmış ve önleme ilkesine dâhil edilmiştir. Ancak zarar verdiği bilimsel açıdan kanıtlanmadığı belirsizliğin olduğu durumlarda ihtiyatlılık (özen gösterme) ilkesinin geçerli olacağı ifade edilmiştir (Lavelle ve Wentworth, 2018, s. 3).

2.1.6.3. İhtiyatlılık İlkesi

İhtiyatlılık İlkesi, tehlikeli bir durumun ortaya çıkmasına engel olmak amacıyla, çevre sorunlarını önceden tahmin ederek önlem alınması ve olası zararların ortaya çıkmadan yok edilmesi olarak tanımlanmıştır. Bu ilke ile çevresel sorunlar ortaya çıkmadan önce önlem alınarak ekolojik dengenin korunması hedeflenir (Karacan, 2002, s. 5). Bu kapsamda uygun tedbirlerin alınarak kirliliğin nedenleri ortadan kaldırılır ve ihtiyatlılık ilkesinin en iyi örneğini Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) oluşturur (Mutlu, 2006, s. 64). İhtiyatlılık İlkesine ilk kez Maastricht Anlaşması'nda yer verilmiş ve uygulanmasına yönelik esaslar 2000 yılında komisyon bildirisinde belirtilmiştir. Bildiride yer verilen ihtiyatlılık ilkesi şöyle açıklanmıştır: Komisyon uygun gördüğü takdirde çevre, bitki örtüsü, insan ve hayvan sağlığı konularında koruma yetkisini kendi belirlemektedir. Komisyon

AB'nin bütün yönergelerinde yer alan bu ilkeye, karar alma sürecinde bilimsel ve teknik açıdan bağlı kalmak zorundadır (Bozkurt, 2018, s. 255).

2.1.6.4. İşbirliği İlkesi

Çevresel sorunların giderilmesinde devlet ile bireyler arasında karşılıklı görüş, bilgi, belge ve teknolojinin ortak kullanılması iş birliği ilkesi olarak tanımlanmaktadır. Çevre sorunlarının evrensel hale gelmesiyle ülkelerin ortak çaba göstererek çevreyle ilgili politika, plan, programların ve hukuk kurallarının oluşturulması ve uyumsuzlukların giderilmesi öngörülmüştür. Merkezi birimler ile yerel yönetimler, kamu kurumları, özel sektör, sivil toplum örgütleri ve uluslararası kuruluşların ortak hareket etmesi çevre sorunlarını çözmeye en etkili yollardan biri olarak benimsenmiştir (Turgut, 2009, s. 113). İş birliği ilkesi çevresel amaçların gerçekleştirilmesine yönelik siyasi nitelikte bir ilkedir. Almanya'daki "sanayi kolu anlaşmaları" bu ilke uygulamasının en iyi örneklerinden biridir. Sanayi kolu anlaşmaları hukuki anlamda bağlayıcılığı olmayan ancak çevreyi korumaya yönelik bazı tedbirlerin sanayi sektöründe faaliyet gösteren işletmeler tarafından alınan kararları içeren bir anlaşmadır (Kaboğlu, 1996, s. 45).

2.1.6.5. Katılım İlkesi

Bireylerin çevresel yönetim aşamasında rol oynamaları ve etkide bulunarak içinde buldukları süreci yönlendirmeleri katılım ilkesi olarak tanımlanmaktadır. Çevreye ilişkin kararların alınmasında, uygulanan politikalarda kendilerine verilen hakları kullanan bireyler çevre politikalarının oluşturulmasında önemli rol oynar. Bireylerin çevreyi korumak amacıyla protesto, eylem ya da örgüt üyeliği gibi faaliyetlerde bulunması katılım ilkesinin bir örneğidir (Turgut, 1996, s. 109). Katılım ilkesine Stockholm Bildirgesi'nde dolaylı olarak yer verilirken, çevre konusunda önemli kararların alındığı Rio Bildirgesi ve Gündem 21'de çevresel amaçlara ulaşabilmenin ve sürdürülebilir kalkınmayı gerçekleştirmenin ön koşulu olarak yer verilmiştir.

Çevresel kararların demokratik şekilde alınmasını sağlayan katılım ilkesi aynı zamanda etkinliği sağlayarak halka idari kararların alınmasından

yürütülmesine kadar geçen sürede denetleme fırsatı vermekte ve şeffaflığı arttırmaktadır. Bu ilkenin ön koşulunu bireylerin çevresel bilgilere erişiminin sağlanması oluşturur (Güneş, 2011, s. 269).

Anayasamızda katılım ilkesine 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 3. maddesinde de yer verilmiştir. Kanunda çevre politikalarının oluşumunda katılım hakkının esas olduğu ve bakanlık ve yerel yönetimlerin, meslek odaları, birlikler, sivil toplum kuruluşları ile vatandaşlara çevre konularında katılım hakkını sağlamakla hükümlü olduğu belirtilmiştir (Çevre Kanunu, md.3, 1983).

2.1.6.6. Sürdürülebilir Kalkınma İlkesi

Sürdürülebilir kalkınma ilkesi ile ekonomik faaliyetlerden elde edilecek faydalar ile doğal kaynaklar üzerinde yaratılan olumsuz etkinin uzun vadede değerlendirilmesi olarak ifade edilir. Çevresel amaçlara ulaşılabilmesi için tüm yetkili kuruluşların projelerinin değerlendirme-karar alma süreçlerinde bu ilkeye bağlı kalmaları gerekli görülmektedir (Keleş vd. 2015, s. 399).

Türkiye Cumhuriyeti anayasasında 2872 Sayılı Çevre Kanunu'nun 1. maddesinde çevre kanunun amacı olarak tüm canlıların ortak yaşam alanı olan çevrenin korunmasına yönelik sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda hareket edilmesi gerektiği vurgulanmıştır (Çevre Kanunu, md.1, 1983).

2.1.7. Çevre Sorunlarıyla Mücadelede Mali Politikalar

Çevre ve ekonomi birbiriyle yakın ilişki içerisinde olan iki farklı alandır. Ekonomik faaliyetlerin tümü bir çevresel alanda gerçekleşmektedir. Mal ve hizmet üretimi için yapılan ekonomik faaliyetlerin tümünde insan yapımı sermaye, emek, doğal kaynaklar (kömür, petrol, madenler, enerji gibi), mineraller ve metaller gibi çevresel kaynaklara ihtiyaç vardır (Uttekar ve Salvi, 2018, s. 78). Bireylerin gerçekleştirdikleri üretim ve tüketim faaliyetleri sonucunda zamanla ortaya çıkan çevresel bozulma, üçüncü kişiler üzerinde de olumlu ve olumsuz etkiler meydana getirmiştir. Bu durum literatürde dışsallık kavramı olarak tanımlanmıştır. Bu

kapsamda gerçekleştirilen faaliyetler sonucunda çevreye verilen olumlu ve olumsuz etkiler çevresel dışsallığı meydana getirmiştir. Çevresel dışsallıklar üretim, tüketim, teknoloji tercihleri ve refah düzeyini dört açıdan etkilemektedir. İlk olarak dışsallıklar üretim seviyesinde bir azalma meydana getirebilir ve doğrudan refah düzeyini etkileyebilir. İkinci olarak çevreye zarar veren üretim faaliyetleri sonucunda tüketimde bir azalma meydana gelebilir. Örneğin; okyanuslarda kirliliğe yol açan balıkçılık faaliyetleri, bugünkü ve gelecekteki kuşakların balık tüketimlerini etkileyebilir. Son olarak da otomobil kullanımı gibi faaliyetlerden kaynaklanan ve çevreye sera gazı yayan faaliyetlerin küresel ısınmaya sebep olması refah düzeyinde azalma meydana getirebilir (John ve Pecchenino, 1997, s. 373).

Çevre sorunlarıyla mücadelede onarıcı ve önleyici yöntemler çerçevesinde uygulanan maliye politikası araçları şunlardır;

Çevre vergileri, çevre harçları, yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelik teşvikler, çevre koruma harcamaları, vergi farklılaştırması, çevresel fonlar, geri ödeme-depozit sistemi.

2.1.7.1. Çevre Vergileri

Çevre sorunlarının, doğada sınırlı olan kaynaklarımızı yok ederek gelecek nesillerin kaynaklardan mahrum olmasına yol açacak düzeye gelmesi neticesinde hükümetler çevresel bozulmaların yol açtığı zararları minimuma indirmek adına çeşitli politikalara ihtiyaç duymaktadır. Çevresel bozulmaları önlemek amacıyla bilgi programları, yenilik politikaları, çevresel sübvansiyonlar ve çevre vergileri olmak üzere ülkeler tarafından birçok araç kullanılmıştır. Ancak çevre vergileri, çevre sorunlarını çözmeye ve negatif dışsallıkların içselleştirilmesinde en sık kullanılan kamu araçlarından biri haline gelmiştir. Çevreyi kirleten dışsal maliyet yaratan faaliyetlerin vergilendirilmesi Pigou tarafından literatüre kazandırılmış ve çevre vergileri yerine Pigou tipi vergiler olarak da kullanılmıştır. Doğrudan çevreyi koruma amacına yönelik olan vergiler kirliliği azaltmada, kaynakların gelecek nesillere aktarılmasında ve kirliliğin baskı altına alınmasında etkin bir role sahiptir. Ancak çevre politikası aracı olarak vergi uygulaması gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelere göre farklılık arz etmektedir. Gelişmiş ülkelerde çevre vergisi çevreyi

koruma, kaynak tahsisinde etkinliği sağlama, evre dostu teknoloji kullanımına teşvik etme, toplum refahını arttırma amacına yönelik kullanılırken; gelişmekte olan ülkelerde ise daha çok mali kaynak yaratma amacıyla kullanılmıştır (Bilgin ve Orkunoğlu, 2010, s. 84).

2.1.7.2. evre Harçları

Çevresel dışsallıkların içselleştirilmesi üzerine kullanılan bir başka maliye politikası aracı evre harlarıdır. Harçlar karşılığa dayanması yönüyle vergilerden ayrılmakla birlikte, bir hizmetten yararlanmanın karşılığı olarak, hizmet maliyetine katılma bedelidir (Tanrıvermiş, 1997, s. 316). Çevreyi koruma politikaları açısından bakıldığında söz konusu karşılık, evre sorunlarının çözümü için yapılan kamusal uygulamaları ifade etmektedir (Kargi ve Yüksel, 2010, s. 196). Bu çerçevede “kirleten öder” ilkesine dayanan harçlar, evre kirliliğine neden olanlardan alınması gereken parasal karşılıklardır (Ertürk, 2018, s. 452). Harçlar genellikle yerel yönetim birimleri tarafından toplanmakta olup, çevreye verilen zararın tazmin edilmesi amacını taşımaktadır (Engin Balın, 2011, s. 55). evre harçları, teşvik edici ve mali olmak üzere iki işleve sahiptir. Harçların atıkları azaltma hedefiyle kullanılması teşvik edici işlevine örnektir. Fakat bu durum arıtma faaliyeti sonucu oluşan maliyet ile alınan harç karşılaştırıldığında, maliyetin daha fazla, harcın daha az olması durumunda geçerli olacaktır. Harçların toplanması sonucu biriken fonun, evre sorunlarıyla mücadele faaliyetleri kapsamında kullanılması ise mali işlevine örnektir. Uygulamada harçların yüksek olmaması mali işlevi daha tercih edilebilir yapmakta ve teşvik edici etki düşük kalmaktadır (Engin Balın, 2011, s. 55).

2.1.7.3. Yenilenebilir Enerji Kaynaklarına Yönelik Kamu Teşvikleri

Tarihsel süreç içerisinde nüfusun devamlı artışı, enerjiye olan talebi arttırmıştır. Küresel çapta artan enerji ihtiyacının önemli bir bölümü doğalgaz, petrol ve kömür gibi fosil yakıtlarla karşılanmaktadır (Samancı, 2020, s. 56). Fosil yakıtların çok uzak olmayan bir gelecekte tükenecek olması hem de üretim ve tüketim süreçlerinde çevreye verdikleri zararlar sebebiyle birçok ülkede çevreye duyarlı, temiz ve yenilenebilir alternatif enerji kaynaklarına yönelik çalışmalar

artmıştır (Ulusoy ve Bayraktar Daştan, 2018, s. 125). Yenilenebilir enerji kaynaklarını “çevrede var olan yani kaynağı doğada hazır bulunan ve insan kullanımını ile tükenmeyen/yenilenen/sürdürülebilir bir enerji kaynağı” şeklinde tanımlamak mümkündür (Çelikkaya, 2017, s. 54). Yenilenebilir enerji kaynakları çevreye duyarlı, temiz, ucuz ve tükenmeyen bir kaynaktır. Sahip olduğu özellikler nedeniyle enerjiye olan bağımlılığı düşürerek ve sermayenin ülke içersinde kalmasını sağlayarak ülke ekonomisine destek olması tarafıyla da önem arz etmektedir (Şen, 2017, s. 63). Ancak yenilenebilir enerji kaynaklarının etkili bir şekilde kullanılabilmesi amacıyla yeni teknolojilere gereksinim duyulması, ilk yatırım maliyetlerinin fazla olması gibi sebeplerden dolayı yenilenebilir enerji kaynaklarının fosil yakıtlarla rekabet edebilecek seviyeye ulaşabilmesi için kamu yönetimlerinde desteklenmesi gereklilik arz etmektedir. Kamuca sağlanan bu destekler, teşvik mekanizması yoluyla kullanılmasından dolayı bir maliye politikası aracı olarak ifade edilebilir (Şen, 2017, s. 63).

Yenilenebilir enerji kaynakları temiz, çevreci, tükenmeyen ve yenilenebilen özellikte olduğu için fosil yakıtlardan daha verimlidir. (Ulusoy ve Bayraktar Daştan, 2018:125). Ülkeler, söz konusu üstünlükleri nedeniyle çeşitli teşvik politikaları uygulamaya koyarak yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımını öncelemektedir. Teşvikler “belirli bir sektörün ve/veya bölgenin diğerlerine oranla daha fazla ve hızlı gelişmesini sağlamak için devlet tarafından çeşitli yöntemlerle verilen maddi ve/veya maddi olmayan destek, yardım veya özendirme” olarak tanımlanmaktadır (Şen, 2017, s. 73).

2.1.7.4. Vergi Farklılaştırması

Vergi farklılaştırması; çevre kirliliğine yol açan maddeler ile çevre kirliliğine neden olmayan maddelerin farklı şekillerde vergilendirilmesi amacıyla dayalı bir uygulamadır. Başka bir deyişle, çevre kirliliğine neden olan ürünlerin daha yüksek oranda veya miktarda vergilendirilmesini amaçlamaktadır (Tavşancı, 2005, s. 45). Vergi farklılaştırması, çevre kirliliğini azaltmak yahut önlemek için bazı dolaylı vergilerin (tüketim, satış, kdv vb.) miktarlarında değişimler yaparak gerçekleştirilebilir (Çataloluk, 2014, s. 29). Örnek vermek gerekirse, motorların

egzozlarındaki zararlı maddelerin çevreye verdiği zararları düşürmeyi amaçlayan katalitik konvektöre sahip taşıtlardan diğer araçlara kıyasla düşük oranda vergi alınması vergi farklılaştırmasına örnektir (Bilgili ve Firidin, 2017, s. 135). Yine çevreye yüksek miktarda emisyon yayan eski tip araçlar ile sıfır emisyonlu yeni tip araçların arasında KDV ve ÖTV açısından vergisel farklılaştırma yapılabilmektedir. Bu nedenle düşük veya sıfır emisyonlu araçların kullanımını arttırmak amacıyla bu araçların üzerindeki dolaylı vergi yükünün azaltılması çevreyi korumaya yönelik politikalara geçişte önemli bir role sahiptir (Yalçın, 2016, s. 762).

2.1.7.5. Çevre Koruma Harcamaları

Dünya’da çevre kirliliğini azaltmak için farklı tedbirler alınmaktadır. Bir çok ülke, çevreyi korumaya amacıyla üretim ve tüketim faaliyetleri için vergi bazlı düzenlemeler yaparken, bir taraftan da çevresel harcamalar yapmaktadır (Değirmenci ve İnan, 2019, s. 232). Çevre koruma maliyetleri mal ve hizmetlerin üretim ve tüketim süresinde çevreye verilen zararın önlenmesi, azaltılması ve giderilmesi amacıyla yapılan faaliyetleri ifade etmektedir. Kamu sektörünün, yönetim, denetim ve mevzuat uygulamaları için yaptığı harcamalar da bu kapsamda değerlendirilmektedir (Sarıçoban ve Yildirimci, 2017, s. 15). Kamu sektöründe yapılan çevre harcamaları, ülkelerin gayri safi yurt içi hâsıla’ları içinde düşük bir orana sahip olsa da çevre sorunlarıyla mücadelede, doğal yaşamın korunmasında ve sürdürülebilir kalkınmanın sağlanmasında önemli bir yere sahiptir. Kamunun çevre harcamaları, çevre ile ilgili konularda kamu kesiminin nasıl bir süreç izlediğine ilişkin net bir yol çizmektedir. Dolayısıyla ülkelerin çevre politikalarının yönlendirilmesinde, kamusal çevre koruma harcamalarının düzenli bir şekilde izlenmesi ve analiz edilmesi büyük bir öneme sahiptir (Yalçın ve Gök, 2015, s. 66). Çevre koruma harcamaları su ve atık su hizmetleri ile atık hizmetleri başta olmak üzere çevrenin korunması için yapılan yatırım harcamaları ve cari harcamalardan oluşmaktadır. Yatırım harcamaları mevcut kalıcı kaynaklar yaratmayı yahut mevcut kaynakların iyileştirilmesini (yeniden inşa, genişletme, restorasyon, adaptasyon veya modernizasyon) amaçlayan mali ve fiziki yatırımları ifade etmektedir (Broniewicz, 2011, s. 22). Çevre koruma amaçlı yapılan cari harcamalar ise faaliyet halindeki işletmelerin neden oldukları kirliliği ve diğer çevresel kayıpları önlemek,

azaltmak veya ortadan kaldırmak için yapılan faaliyetlerin bakım maliyetlerini içermektedir. Bunlar çevre koruma tesislerinin işletme ve bakım maliyetleri gibi içsel maliyetler ile diğer kurumlar tarafından sağlanan hizmet maliyetleri, kontrol sistemlerinin maliyetleri, kanalizasyon arıtma, atık su toplama maliyetleri, yönetim ve izleme maliyetlerinden oluşmaktadır (Broniewicz, 2011, s. 22).

2.1.7.6. Çevresel Fonlar

Fonlar; bir kaynağın herhangi bir amaca hizmetini esas alan bir kamu geliri olup, belirli bir amaç için kullanılmasından dolayı adem-i tahsis ilkesine aykırı tarafla vergiden farklılaşmaktadır. Fonlar; çevre sorunlarını bertaraf etmek, çevre kalitesini arttırmak ve geliştirmek amacıyla kullanılabilir. Çevre fonları, çeşitli kaynaklardan sağlanabilir. Ancak “kirleten öder ilkesine” bağlı kalmak için çevreye zarar verici faaliyetlerde bulunanlardan alınan paralar ile fonlara kaynak oluşturulabilir (Değirmendereli, 2004, s. 510). Kirleten öder ilkesi gereğince alınan ve maliyet kalemi oluşturan bu paralar, fonları önleyici bir maliye politikası aracı yapmaktadır. Diğer taraftan fonda toplanan kaynağın amacına uygun olmayan kullanımı sonucu elde edilen kaynakların sadece çevre sorunlarına harcanması fonları düzenleyici bir maliye politikası aracı haline de getirmektedir. Çevre fonları, çevreyi korumaya yönelik yapılan harcamalar için ek kaynak sağlamaktadır. Fonlar toplandığı amaca hizmet ettiği için, çevre vergilerinin amacı dışında kullanılmasından kaynaklı ortaya çıkan kaynak sorununu çözümlenmede de önemli bir araçtır. Ayrıca çevre fonları öngörülemeyen ve aniden meydana gelen, deprem, yangın, sel, su baskını gibi doğal afet olayları için de fon sağlayarak, meydana gelen olayın etkilerini azaltma imkânı sunan finans kaynaklarıdır (Yavuz, 2019, s. 100).

2.1.7.7. Geri Ödeme – Depozito Sistemi

Geri ödeme- depozito sistemi, üretim ve tüketim ilişkileri sonucu oluşan atıkların geri kazanımını sağlamak yoluyla uygulanan çevre politikası aracıdır. Çevreye bozucu etkileri olan ürünlerin tutarına ek bir miktarın eklenmesi ve belirli koşulları yerine getirenlere bu miktarın tekrar iade edilmesi şeklinde

uygulanmaktadır. Depozito ve geri ödeme şeklinde iki kısımdan oluşan bu sistemde, tüketicilerin ürünü satın alırken ödediği ek ücret kısmı depozito, ürünün iadesi sırasında tüketiciler tarafından alınan kısmı ise geri iade şeklinde ifade edilebilir (Numata, 2005, s. 2). Depozito-geri ödeme sisteminde toplanan ürün ve maddelerin bertarafı bazı özel yöntemleri gerektirdiği için tek elde toplanması gerekmektedir. Sistemin başarısı, depozito nedeniyle üretilen ürünlerin miktarında bir azalmaya neden olmaması ve geri iade miktarının tüketici açısından kolayca gözden çıkarılacak bir miktar olmamasına bağlıdır (Kekeç ve Budak, 2006, s. 71). Bu sistem “meşrubat kutuları ve şişeleri, diğer kaplar, kurşun asit bataryalar, motor yağı, lastikler, çeşitli zararlı maddeler, elektronik cihazlar” gibi birçok ürün ve madde için uygulama alanı bulmaktadır (Walls, 2011,s. 1).

2.1.7.8. Cezalar ve Tazminatlar

Cezalar ve tazminatlar, hukuki ve idari kaynaklarda belirlenen şartlara uyulmaması durumunda çevreyi kirleten kişi ve ya kurumlara uygulanan maddi veya idari cezalardır. Bu durumda uygulanan cezalar çevreye negatif dışsallık yayan kişi ve kurumlar açısından bir “ödeme” zaruriliği doğurduğu için maliyet esası olarak değerlendirilmekte ve caydırıcılık tarafı öne çıkmaktadır. Bu sebeple alınacak “ücretlerin/cezanın” doğru oran ve miktarla belirlenmesi önem teşkil etmektedir. Alınacak ücretler, çevresel tahribatın maliyeti ya da izin verilen kirlilik sınırının aşılması sonucu oluşan maliyet üzerinden belirlenmelidir (Kekeç ve Budak, 2006, s. 70). Çevrenin kendini yenilemesinin zor ve uzak bir süreç aldığı düşünüldüğünde, çevreyi kirletenlere verilecek cezanın tutar olarak düşük olması cezanın caydırıcılığı açısından önem teşkil etmeyebilir. Bu sebeple çevrenin korunması amacıyla alınacak cezanın, çevre cezası durumunu teşkil edenleri caydıracak nitelikte ve miktarda olması gerekmektedir (Kara ve Deniz, 2006, s. 19). Birleşmiş Milletlerin çevre korumaya yönelik olarak öncülük yaptığı çok devletli anlaşmalarda, alınmış olan kararlara aksi yönde hareket ederek çevreye zarar veren ülkelere cezai yaptırımlar uygulanabilmektedir. Örneğin, sera gazı emisyonlarını düşürme yükümlülüğünü yerine getirmeyen veya belirlenen sınırı aşan ülkelere bir sonraki sene daha yüklü yaptırımlar veya daha fazla emisyon sınırlandırmasına dayanan yaptırımlar uygulanabilmektedir. Ceza mekanizmasının etkili bir şekilde

uygulanabilmesi ancak uluslararası alanda kabul görmesi ve ülkelere hukuki sınırlar getirmesiyle mümkün olabilir (Yavuz, 2019, s. 106).

2.1.8. Piyasa Ekonomisi Çözümlerinde Temel Yaklaşımlar

Piyasa ekonomisi, piyasaya herhangi bir müdahalede bulunulmaksızın arz ve talebin oluşturduğu denge durumuna göre serbest ekonomiyi ifade etmektedir. Piyasa ekonomisine dayalı ülkelerde, çevre kirliliğini önlemenin en iyi yolu kirliliğin fiyat sistemine dâhil edilmesi olarak ifade edilmiştir. Piyasa ekonomisi çözümleri Coasian, Kaldor-Hicks ve Scitovsky olmak üzere üç yaklaşımdan oluşmaktadır.

2.1.8.1. Coasian Yaklaşımı

Ronald Coase 1960 yılında “The Problem of Social Cost” adlı yayınladığı makalede verimlilik için tam rekabetçi pazarların zorunlu olmadığını dışsallık meydana geldiğinde tarafların bir araya gelerek verimliliği sağlamak için görüşmeler yapması gerektiğini önermiş ve mülkiyet haklarının tesis edilerek piyasa başarısızlığının giderileceğini ifade etmiştir (Farrell, 1987, s. 113). Coasian yaklaşım, kaynak tahsisindeki etkinliği ve ekonomik sonuçları anlamak için mülkiyet haklarının ve taraflar arasındaki özel mülkiyet hakkı anlaşmalarının önemini vurgular (Parlakay ve Yavuz, 2016, s. 214).

Dışsallıklar, bir faaliyetin üçüncü taraflara etkileri olduğunda ortaya çıkar. Örneğin, bir fabrika kirlilik üretiyorsa, bu kirlilik çevreye zarar verebilir ve bu durum üçüncü tarafları etkiler. Coasian yaklaşım, dışsallıkların çözüme kavuşturulması için tarafların bir araya gelerek özel mülkiyet hakları üzerinde anlaşmalar yapabileceğini öne sürer. Bu yaklaşımın temel noktalarından biri, mülkiyet haklarının belirsiz veya belirsizce tanımlandığı durumlarda, ekonomik ajanların kaynakları etkin bir şekilde kullanamayacaklarıdır. Ancak mülkiyet hakları net bir şekilde tanımlandığında, özel taraflar bu haklar üzerinde ticaret yaparak kaynak tahsisini optimize edebilirler. Coase Teoremi olarak da bilinen bu yaklaşım, mülkiyet hakları ve pazarlık gücünün optimal kaynak tahsisi konusundaki önemini vurgular (Ocakcıoğlu, 2011, s.21). Yani, Coasian yaklaşım, dışsallıkların

ve kaynak tahsisinin ekonomik sonuçlarını, özel mülkiyet haklarının net bir şekilde tanımlanmasına ve taraflar arasındaki serbestçe gönüllü anlaşmalara dayalı olarak açıklar. Bu yaklaşımın temel önermesi, ekonomik ajanların etkili bir şekilde kaynakları tahsis edebilmeleri için mülkiyet haklarının korunması ve özel anlaşmaların teşvik edilmesi gerektiğidir.

Coase'ye göre mülkiyet hakkının varlığı veya yokluğu uzmanlaşmayı etkilemektedir. Piyasa çözümlerinin uygulanabilmesi için pazarlığın ve anlaşmanın uygulama maliyetinin beklenen net yarardan fazla olmaması gerekmektedir (Yıldırım, 2004, s. 194).

2.1.8.2. Kaldor-Hicks Yaklaşımı

Kaldor-Hicks Yaklaşımı, dışsallıkların düzenlenmesinde ekonomik etkinliği sağlamayı hedefleyen bir yöntemdir. Bu yaklaşım, toplumsal refahı artıran bir düzenlemeyi, toplumun genel olarak kazanç sağlamasını ölçen Kaldor-Hicks etkinlik kriterine dayandırır.

Sosyal refahtaki artış ve azalışları açıklamada ilk olarak İngiliz İktisatçı Nicholas Kaldor tarafından ortaya atılan ve daha sonra Hicks tarafından geliştirilen bu ölçüt aynı zamanda “kayıpları karşılama ilkesi” olarak da bilinmektedir (Öz bilgi, 2020, s. 84).

Kaldor-Hicks etkinlik kriterine göre, bir düzenleme, bazı kişilerin refahını azaltabilirken diğerlerinin refahını artırıyorsa, toplam refah artışı sağlanmış olur. Bu yaklaşım, dışsallıklara maruz kalan tarafların tazminat almasını gerektirmez, ancak bir düzenleme yoluyla genel refah artışının sağlanması önemlidir. Yani, dışsallığa neden olan faaliyetin getirdiği faydalar, dışsallığı yaşayan kişilerin refah kaybından daha fazla olmalıdır.

Bu yaklaşıma göre negatif dışsal ekonomilerin söz konusu olduğu üretim faaliyetlerinde, dışsal maliyete neden olan firmanın bundan zarar görene denkleştirici miktar olarak üretim faaliyetinden elde ettiği dışsal faydayı karşılık olarak ödemesidir (Öz bilgi, 2020, s. 84).

2.1.8.3. Scitovsky Yaklaşımı

Scitovsky Yaklaşımı, dışsallıkların düzenlenmesinde toplam refahın artırılmasını hedefleyen bir yaklaşımdır. Bu yaklaşım, Kaldor-Hicks Yaklaşımı'ndan farklı olarak, dışsallıklardan etkilenen tarafların refahını korumayı ve aynı zamanda toplam refahı artırmayı amaçlar. Kaldor-Hicks yaklaşımına bir alternatif olarak ortaya atılan bir teori de literatürde "pazarlık ölçütü" olarak bilinmektedir. Bu teori Tibor Scitovsky tarafından ele alınmıştır. Bu yaklaşıma göre bir ekonomik birimin üretim ya da tüketim faaliyeti sonucunda başka bir ekonomik birim dışsal maliyet yükleniyorsa zarar gören birim, zarara neden olan ekonomik birimin söz konusu faaliyetini sınırlaması için pazarlığa girişmelidir. Bu pazarlık iki taraf arasında uzlaşma şeklinde olabilir (Özbilgi, 2020 s. 85).

Scitovsky Yaklaşımı, dışsallığa neden olan faaliyetin getirdiği refah kaybını telafi etmek ve dışsallığın tersine çevrilmesini sağlamak için dışsallığa maruz kalan taraflara tazminat sağlanmasını önerir. Bu yaklaşım, dışsallıkların düzeltilmesi için ekonomik araçları kullanırken, etik ve dağıtım açısından adil sonuçlar elde edilmesini amaçlar.

Sonuç olarak, dışsallıkların düzenlenmesinde piyasa çözümleri olarak bilinen Coase Teorisi, Kaldor-Hicks Yaklaşımı ve Scitovsky Yaklaşımı farklı perspektifler sunar. Coase Teorisi, mülkiyet haklarının belirlenmesiyle piyasa mekanizmasının dışsallıkları çözebileceğini savunurken, Kaldor-Hicks Yaklaşımı ve Scitovsky Yaklaşımı, toplam refah artışını sağlamak ve dışsallıklardan etkilenen tarafların refahını korumak üzerinde durur. Bu yaklaşımlar, dışsallıkların düzenlenmesinde farklı stratejiler sunar ve dışsallıkların ekonomik etkinlik ve toplumsal refah açısından nasıl ele alınabileceğini gösterir.

2.2. İlgili Araştırmalar

Motorlu taşıtlar vergisi ve çevre sorunları arasındaki ilişki, son yıllarda artan çevre kirliliği endişeleriyle birlikte önem kazanmış ve araştırmacıların dikkatini çeken bir konu haline gelmiştir. Ancak, çevre sorunları ile tam anlamıyla mücadele söz konusu olmamış ve çözüm yolları eksik kalmıştır. Bu sebeple çevre sorunlarının öneminin henüz tam olarak anlaşılabilmesi, kısıtlı kaynaklara erişim ve sürekli değişen uygulamalar gibi faktörlere bağlı olmaktadır.

Motorlu taşıtlar vergisinin yerelleşmesi ve çevre sorunları bakımından incelenmesi adına literatürde çok fazla eser bulunmamaktadır. Çevre sorunlarının yeni sayılabilecek kadar yakın tarihlerde öneminin anlaşılması, kullanılan kaynakların kapalı olması, araştırma yapılacak uygulamaların çok fazla değişikliğe uğraması gibi sebepler sıralanabilir. Çalışmanın bu bölümünde MTV'nin mali yerleşme çevre sorunları bakımından incelenmesi ile ilgili literatürde yer alan çalışmaların sonuçları açıklanacaktır.

Yalçın (2013), 1950'li yıllardan bu yana gelişmiş ülkelerin küreselleşme çalışmaları ve diğer çeşitli faktörler sebebiyle artan mal ve hizmet üretimi, çevre kirliliğini artırmış ve ekosistemi tahrip etmiştir. Büyüyen nüfus ve üretim, çevrenin kirlenmesine ve ekolojik denge bozulmasına yol açmıştır. Bugün dünya ekonomisi, artan nüfus ve üretim ile çevre kirliliği arasında serbest piyasa odaklı bir denge arayışına girmiştir. Çevre kirliliğine neden olan faaliyetler incelendiğinde, enerji elde etme faaliyetlerinin birinci sırada olduğu ve ulaştırma faaliyetlerinin ikinci sırada yer aldığı görülmektedir (Yalçın, 2013, s.150).

Çevre kirliliği ile mücadelede, devlet müdahalesini en aza indirerek ve piyasa sistemini bozmadan en az çevre kirliliğiyle sonuçlanacak bir yol izlenmektedir. Bu bağlamda, çevre vergileri son yıllarda geliştirilen önemli araçlardan biridir. AB içinde ortaya çıkan ve dünya çapında yayılan çevre vergileri, ekonomik faaliyetlerin "kirleten öder" prensibi çerçevesinde piyasa mekanizmasıyla optimize edilmesini hedeflemektedir. Ulaştırma faaliyetleri, en önemli ikinci kirlilik kaynağı olduğu için, bu faaliyetlerin çevre vergileri aracılığıyla serbest piyasa sistemi içinde en az zarar veren hale getirilmesi mümkün görünmektedir. Bu nedenle özellikle motorlu taşıtların çevreyi kirletici etkisine dayanarak vergilendirilmesi oldukça önemlidir (Yalçın, 2013, s.150).

Bu bağlamda, AB üyesi birçok ülke, 2000'li yılların başından itibaren CO2 emisyonunu temel alan yeni bir MTV tarifesi uygulamaya başlamıştır. Şu anda 18 AB ülkesinde uygulanan bu verginin CO2 emisyonunu azaltmaya yönelik olumlu sonuçlar verdiği söylenebilir. AB, toplum ve ekonomide önemli bir direnç olmadığını görerek 2020 yılında araçların km başına yaydığı CO2 miktarını 95 grama indirmeyi hedeflemiştir. Bu vergilerin uygulamaya başlandığı 2000 yılında

bu rakamın ortalama 175 gram, 2010 yılında ise 145 gram olduğu düşünülürken, bu hedefin doğru olduğu ortaya çıkmaktadır (Yalçın, 2013, s.150).

Bugün Türk Vergi Sistemi içinde MTV, özel bir servet vergisi olarak varlığını sürdürmektedir. Uygulamada, aracın yaşına bağlı olarak ödenecek vergi miktarı azalmaktadır. Motor silindir hacmi büyüdükçe ödenecek vergi miktarı artmaktadır. Ancak Türkiye'de MTV, çevre kirliliği ile mücadele edebilecek bir özellik taşımamaktadır. Çünkü araç yaşlandıkça teknolojisi eskimekte, yakıt tüketimi artmakta ve çevreye daha fazla CO2 salınmaktadır. Ancak Türkiye'de yaşlı araç sahipleri genellikle düşük gelirli kesimlerden oluşmaktadır. CO2 esaslı bir vergilendirme uygulandığında, bu kesimler olumsuz etkilenecek ve bir vergi adaletsizliği ortaya çıkacaktır (Yalçın, 2013, s.150).

Türkiye'de, motorlu araçların vergilendirilmesinde CO2 emisyonuna dayalı bir vergi tarifesi yapısına hızla geçilmesi gerekmektedir. Bu geçişte mali güç ve adalet ilkeleri birlikte gözetilmelidir. Bunun için araçların kasko değerlerinin birincil faktör olarak ele alınması ve üzerine aracın CO2 tüketimine dayalı artan bir oranlı tarife geliştirilmesi, çevre kirliliğiyle mücadele ve sağlıklı nesillerin yetişmesi açısından son derece önemlidir (Yalçın, 2013, s.150).

Özdemir (2006), ilgili araştırmada, çevre sorunlarının ekonomi sorunu olduğu ve çevre mallarının fiyatlandırılmasının önemi üzerinde durulmaktadır. Ekonomistlerin çevresel etkenleri kararlarında dikkate almaları gerektiği vurgulanmaktadır. Ekosistemin hızlı kaynak tüketimi ve atık üretimi sonucu dengesinin bozulduğu ve çevre kirliliğinin ortaya çıktığı ifade edilmektedir. Çevre mallarının değerlerinin ve toplumsal maliyetlerin fiyatlara yansıtılması gerektiği ve bunun çevre sorunlarının çözümüne katkı sağlayacağı belirtilmektedir. Çevre mallarının fiyatlandırılmasıyla dışsallıkların ortadan kalkacağı ve ekonomik sistemin çevre sistemini olumsuz etkilemeden sürdürülebilir olacağı vurgulanmaktadır. Ekonomistlerin çevre sorunlarını göz önünde bulundurarak kararlar alması ve çevre mallarının somut değerlendirmelerle fiyatlandırılması gerektiği sonucuna varılmaktadır.

Odabaş ve Hayrulloğlu (2017), Avrupa Birliği ülkeleri tarafından CO2 emisyonuna dayalı MTV'nin etkin bir araç olarak kullanıldığı belirtilmiştir.

Türkiye'nin de bu yönde çalışmalar yaptığı ve Almanya ve İngiltere'nin modellerini incelediği ifade edilmektedir. Almanya'da, 01.07.2009 tarihinden itibaren yıllık dolaşım vergisi adı altında bir MTV uygulandığı ve bu verginin otomobillerin motor hacmi ve CO2 emisyonuyla ilişkilendirildiği vurgulanmaktadır. İngiltere'de ise MTV'nin ikili bir yapıda olduğu, 1 Mart 2001 öncesi tescil edilen otomobillerin motor hacmine, sonrasında tescil edilen otomobillerin ise CO2 emisyonuna göre vergilendirildiği ifade edilmektedir. Her iki ülkenin vergi uygulamalarının başarılı olduğu ve Türkiye'de benzer bir değişikliğin olumlu sonuçlar doğurabileceği belirtilmektedir. Bu düzenlemelerin çevre duyarlılığını artırma, düşük emisyonlu araç kullanımını teşvik etme ve elektrikli/hybrid araçlar için teşvikler sağlama amacı taşıdığı vurgulanmaktadır. Ayrıca, Özel Tüketim Vergisi'nde yapılacak değişikliklerin ve akaryakıt ürünlerinin vergilendirilmesinde düşük emisyonlu yakıtlara ayrıcalık tanınmasının yeni MTV'nin etkinliğini artıracığı ve vergi adaletine katkı sağlayacağı ifade edilmiştir.

Çetin'in (2021) çalışmasına göre, günümüzde belediyelerin idari ve mali özerklikleri artmış olsa da mali özerklik düzeyi istenilen noktada değil. İdari düzeyde, belediyelerin karar alma yetkileri artmıştır, ancak mali düzeyde bütçe açıkları ve gelir istikrarsızlığı sorunları yaşanmaktadır. Bu durum yerel hizmet sunumunu sınırlamakta ve hesap verebilirliği zorlaştırmaktadır.

Egeli ve Diril (2012) tarafından ifade edildiğine göre, mevcut yasal düzenlemeler belediyelerin mali özerkliğini yeterince sağlayamamaktadır. Yerel yönetimlerin mali sorunları artmakta ve daha fazla gelir kaynağına ihtiyaç duyulmaktadır. Öneriler arasında vergi yetkilerinin genişletilmesi, yerel yönetimlerin katılımının artırılması ve düzenlemelerin mali özerkliği güçlendirecek şekilde yapılması yer almaktadır.

Polat ve Eser (2014) tarafından ifade edildiğine göre, Türkiye'deki MTV sistemi servet ve çevre vergisi açısından yetersizdir. Mevcut sistemin servet ve çevre faktörlerini dikkate alacak şekilde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Motorlu taşıt servet vergisi ve Emisyon Vergisi gibi daha adil ve çevreci bir yapı oluşturulmalı, bu da çevreyi koruma amaçlarını destekleyecektir.

Sonuç olarak, araştırmalar belediyelerin idari ve mali özerkliklerinin geliştirilmesi gerektiğini göstermektedir. Yerel yönetimlerin mali özerkliği için vergi yetkilerinin genişletilmesi ve mevcut vergi sistemlerinin yeniden düzenlenmesi önemlidir. Bu adımlar, yerel hizmet kalitesini artırabilir ve ekonomik sürdürülebilirliği destekleyebilir.

3. YÖNTEM

Çalışmada MTV mali yerelleşme ve çevre sorunları açısından değerlendirilerek, farklı ülkelerdeki işleyiş yapısı incelenmiştir. MTV ve çevre sorunları hakkında literatürde yer alan kaynaklar incelenmiştir. Bulgular ortaya konularak sonuçlandırılmıştır. Çalışma sonunda sonuca ilişkin düzenleyici önerilerde bulunulmuştur.

3.1. Araştırmanın Modeli

Araştırma verilerin toplanıp analiz edilmesiyle oluşturulmuştur. Diğer çalışmalarda yer alan istatistikî veriler gözlemlenmiştir. Araştırma modeli, tezlerden, raporlardan, makale, basılı ve çevrimiçi yayın organlarından oluşmaktadır.

3.2. Evren ve Örneklem

Çalışmamızın evren modeli merkezi idareler tarafından egemenlik gücüne bağlı olarak hane halklarından toplanan vergileri oluşturmaktadır. Çalışmamızın örneklemini ise MTV'dir.

3.3. Veri Toplama Araçları ve Teknikleri

Araştırma kapsamında MTV ve çevre adına önceki araştırmalardan alınan bilgiler, kurum bazlı raporlar, yazılı ve görsel içerikli kaynaklar üzerinde alanyazın taraması yapılmıştır. Elde edilen literatür veri haline getirilmiştir.

3.4. Verilerin Toplanma Süreci

Araştırma çalışmaları 2022 yılı Şubat ayında başlamıştır. Araştırma süresince, MTV, çevre sorunları ve yerel yönetimlerin mali yapısı hakkında çeşitli bilgiler toplanmıştır. Elde edilen bilgiler işlenip veri haline gelmiştir. Literatür oluşmuştur.

3.5. Verilerin Analizi

Verilerin analiz edilmesi sürecinde çalışmaların özüne bağlı kalınarak tez konusu ile ilgili araştırmalar yapılarak MTV ve çevre sorunları ile ilgili literatürde yer alan bulgu ve yorumlara yer verilmiştir. Veriler ampirik araştırmalar sonucu ortaya çıkan kanıtların bilimsel bir şekilde değerlendirilmiştir. Analiz sürecinde karşılaştırma yapılmış, sonuç ve önerilerle irdelenmiştir.

4. BULGULAR VE YORUMLAR

Çalışmanın bulgular ve yorumlar bölümünde incelenen veriler analiz edilip sunulmuştur. Bulgular bölümü istatistikî veriler ile desteklenmiştir.

4.1. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Konusu, Mükellefi, Matrahı ve Vergiyi Doğuran Olay

Türk vergi sisteminde yer alan MTV, servet üzerinden alınan vergilerden biridir. Motorlu taşıta sahip olma, mali gücün göstergesi olarak kabul edilmektedir (Akdoğan, 2019, s. 275). Bu Kanun daha sonra “1963 yılında kaldırılarak yerine *Motorlu Kara Taşıtları Vergisi Kanunu*” kabul edilmiştir. 1980 yılında gelindiğinde ise kanunun adı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu (MTVK) olarak yeniden düzenlenmiştir (Yılmaz, 2013, s. 246).

Günümüzde motorlu taşıtların artmakta olması, karayolları hizmetinin devamlı şekilde artışına ve kamu giderlerinin çoğalmasına sebebiyet vermekte, bu giderlerin karşılığı olarak da araçlardan vergi alınması vergileme kurallarına uygun düşmektedir (Erginay, 1988, s. 102). Uygulamada MTVK 1. maddesinde sayılan otomobil, arazi taşıtları gibi araçların silindir hacmi arttıkça vergisi yükselmektedir. Ancak aynı silindir hacmine sahip farklı markalara sahip araçların fiyatları arasında çok büyük farklar bulunmasına rağmen aynı miktar üzerinden vergilendirilmesi vergi adaleti yönünden uygun değildir (Öz vd., 2014, s. 94).

Tablo 2. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Toplam Vergi Gelirleri İçindeki Oranlarının Yıllar İtibariyle Değişimi (Bin TL)

Yılı	Vergi Gelirleri Tahsilatı	Motorlu Taşıtlar Vergisi Tahsilatı	Vergi Gelirleri İçindeki Oranı
2006	151.271.701	3.037.610	2,01%
2007	171.098.466	3.556.797	2,08%
2008	189.980.827	4.001.749	2,11%
2009	196.313.308	4.585.854	2,34%
2010	235.714.637	5.128.667	2,18%
2011	284.490.017	6.060.243	2,13%
2012	317.218.619	6.773.827	2,14%
2013	367.517.727	7.397.824	2,01%
2014	401.683.956	7.834.252	1,95%
2015	465.229.389	8.984.030	1,93%
2016	529.607.901	10.029.095	1,89%
2017	626.082.415	10.860.173	1,73%
2018	738.180.401	12.887.066	1,75%
2019	820.148.186	14.568.603	1,46%
2020	983.258.493	16.044.429	1,39%
2021	1.058.733.147	18.593.993	1,75%
2022	1.430.041.337	24.628.121	1,72%

Kaynak: Gelir İdaresi Başkanlığı (2022). Genel Bütçeli Kamu İdarelerinin 2022 Gelirleri.

Çizelge 2.'de görüleceği üzere MTV'nin, toplam vergi gelirleri içerisindeki payı yaklaşık %2 civarındadır. Tablo 2.'de 2006-2009 yılları arasında toplam vergi gelirleri içindeki MTV oranı artış göstermiştir. 2010 yılından itibaren MTV tahsilat oranı istikrarlı bir şekilde azalmıştır. Bu azalmada tahakkuk eden verginin tahsil edilemeyişi, küçük motor hacimli ve fosil yakıt dışında enerji tüketen araçların artması vergi gelirlerinin azalmasında önemli bir etken olmuştur.

Verginin konusunu motorlu kara ve hava taşıtları oluşturmaktadır. Balon, sandal, bisiklet vb. gibi motorlu olmayan taşıtlar ile deniz taşıtları verginin konusuna girmemektedir. Verginin konusunu düzenleyen Kanun'un ilk maddesinde, Kanunda belirtilen 5. ve 6. maddelerinde yazılı tarifelerde yer alan motorlu araçların verginin konusuna gireceği belirtilmiştir. Motorlu deniz araçları sahiplerinin yüksek MTV ödemelerinden oluşan şikâyetleri sonucu yabancı bayrak

takarak daha az vergi ödemelerine bir önlem olarak 2009 yılında yayımlanan kanunla motorlu deniz araçları MTV kapsamı dışına alınmıştır. 16.05.2009 tarihli Resmi Gazete 'de yayınlanan 5897 sayılı "Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş Ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun" değişikliği ile motorlu deniz taşıtları MTV kapsamından çıkarılmış uzunluklarına göre tahakkuk eden harç ödemeleri yasalaşmıştır. Bunun sonucu olarak, aslında motorlu taşıt olmalarına rağmen tarifeler dışında kalan her türlü motorlu deniz taşıtları verginin kapsamı dışında kalmaktadır (Oktayer, 2010, s. 286). Yani bir taşıtın bu verginin konusuna girmesi için hem Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nda I, II, IV sayılı tarifelerde yer alması hem de ilgili sicile kayıt ve tescili gerekmektedir. Tescil makamı, motorlu kara taşıtları için trafik şube veya büroları iken uçak ve helikopterler için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüdür. İlgili sicillerde adlarına motorlu araç kayıt ve tescil edilen gerçek ve tüzel kişiler verginin yükümlüsüdür. Yükümlülük taşıtların kayıt ve tescili ile başlamakta ve sicilden silinmesiyle sona ermektedir (Şin, 2016, s. 323-324).

Motorlu taşıtlar vergisi matrah yapısı itibariyle miktar esasına dayanan yani spesifik nitelikli bir vergi türüdür. Vergi konusuna giren taşıtların her biri için ödenecek maktu vergiler kanunda yer alan üç farklı tarifede belirlenmiş bulunmaktadır. Otomobil, kaptıkaçtı, arazi taşıtları ve benzerleri ile motosikletler I sayılı vergi tarifesine göre vergilendirilirken, I sayılı vergi tarifesi dışında kalan motorlu kara taşıtları (panelvan, motorlu karavan, otobüs ve benzeri kamyonet, kamyon, çekici), II sayılı vergi tarifesine göre vergilendirilmektedir. IV sayılı tarife ise motorlu hava taşıtlarının (uçak ve helikopter) vergilendirilmesini düzenlemektedir. Vergi tarifesi oluşturulurken, verginin kapsamına giren taşıtların; yaşı, taşıt değeri, motor silindir hacmi, cinsi, ağırlığı, kullanım şekli, oturma yeri, kalkış ağırlığı gibi kriterler göz önünde tutulmaktadır. Araçların yaşı arttıkça vergi azalmakta, motor silindir hacmi, ağırlık veya güç arttıkça ise vergi yükselmektedir (Sugözü vd., 2014, s. 118-119-120).

Motorlu taşıtlar vergisi de objektif niteliklidir. Vergilendirme yapılması esnasında mükellefin kişisel ve ailevi durumu dikkate alınmamaktadır. Kişiler ile ilgili dikkate alınan tek husus kişinin engel durumudur. Engellilik dereceleri%90 ve daha fazla olan malûl ve engellilerin adlarına kayıtlı taşıtları ile diğer malûl

ve engellilerin, bu durumlarına uygun hale getirilmiş özel tertibatlı taşıtları motorlu taşıtlar vergisinden istisna edilmiştir. Motorlu taşıtlar vergisinde özel taşıtlardan alınan verginin yansıma olanağı söz konusu değilken, ticari amaçla kullanılabilen taşıtlarda vergi, bu hizmetleri kullananlara yansıtılabilir (Orhaner, 2007, s. 216). Örneğin, bir lojistik şirketi, kamyonlarını ve diğer ticari taşıtlarını MTV dahil olmak üzere işletme giderlerinin bir parçası olarak hesaplayabilir ve bu maliyeti müşterilere nakliye ücretleri olarak yansıtabilir. Bir başka örnek ise, araç kiralama şirketleri, kiraladıkları araçların MTV'sini günlük kiralama ücretine dahil edebilirler ve bu maliyeti müşterilere yansıtabilirler.

MTV'de vergi adaletinin sağlanması için ilk olarak verginin hesaplanmasında, araç silindir hacmi ve yaşı yerine araç değerinin esas alınması, belirlenen söz konusu değer üzerinden de nisbî bir vergi alınmalıdır. Günümüze geldiğinde vergilemede yaş ve silindir hacmi ile birlikte aracın değeri, cinsi, türü, motor gücünün dikkate alınması vergi miktarlarını çeşitlendirmiştir. Bu durumda motorlu taşıtlar vergisini vergi adaletine yakınlaştırmıştır. İkinci olarak da ilgili mevzuatta yapılacak düzenleme ile araçlar için servet ve yaş faktörü yerine yol kullanım artı karbondioksit emisyon vergisi sistemi kullanılmalıdır (Karadeniz, 2018, s. 200).

05.12.2017 tarihli ve 7061 sayılı Bazı Vergi Kanunları ile Diğer Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile MTVK'nın "Tarifler" başlıklı 2 nci maddesinin birinci fıkrasına "Taşıt Değeri" tanımlaması ilave edilmiştir. Taşıt değeri, taşıtların katma değer vergisi (KDV) matrahını oluşturan unsurlardan oluşan değer olarak tanımlanmıştır. MTVK'da yapılan bu düzenleme ile birlikte taşıt değeri yüksek olan taşıtların ödeyecekleri MTV'de artmıştır. Otomobillerin silindir hacimleri ve taşıt değerleri yükseldikçe ödenecek olan verginin artması MTV'nin bir çevre vergisi niteliğine bürünmesinin yanı sıra gerçek anlamda bir servet vergisi olma özelliği kazanması açısından önemlidir (Karadeniz, 2018, s. 195).

MTV'nin konusuna girmekle birlikte MTV tarife yapısı gereği vergilendirilemeyen elektrikli taşıtlar, 21.03.2018 tarihli ve 7103 sayılı Vergi Kanunları ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile MTV kapsamına dâhil edilmiştir. Düzenleme ile birlikte elektrikli taşıtlar için yeni bir tarife oluşturulmuş böylece içten yanmalı

motorlu taşıtlara uygulanan tutarların %25'i nispetinde vergilendirilmesi sağlanmıştır. MTV'nin AB ülkelerinde bir çevre vergisi olarak değerlendirildiği göz önüne alındığında çevreyi tamamen veya daha az kirleten elektrikli taşıtlardan daha düşük miktarlarda vergi alınması yerinde bir yaklaşım olarak görülmektedir (Karadeniz, 2018, s. 201). Elektrikli ve hibrit araçların vergi muafiyetlerine örnek olarak,

Avusturya'da, kilometre başına 118 gramdan daha düşük karbondioksit salınımına sahip otomobiller tescil vergisinden muaf tutulmaktadır. Mülkiyet kapsamında motorun beygir gücüne bağlı olarak alınan MTV'den tam elektrikli otomobiller muaf tutulmaktadır. Şarj edilebilir hibrit otomobiller ise içten yanmalı motor için vergi ödenmektedir (Gündüz ve Yakar, 2020, s. 210).

Almanya'da 1 Temmuz 2020 tarihinde başlayan uygulamayla elektrikli otomobiller için KDV oranı 2020 yılı sonuna kadar yüzde 19'dan yüzde 16'ya indirilmiştir. Ayrıca 1 Ocak 2016'dan başlamak üzere 2025 yılı sonuna kadar tam elektrikli otomobiller ile yakıt hücreli elektrikli otomobiller MTV'den muaf tutulmaktadır (Gündüz ve Yakar, 2020, s. 210).

Bulgaristan'da tam elektrikli otomobiller KDV'de yüzde 30 oranında indirimine konu edilirken, şarj edilebilir hibrit otomobiller ise yüzde 15 oranında indirimine tabi olmaktadır. Ayrıca, elektrikli otomobiller MTV'den muaf tutulmaktadır (Gündüz ve Yakar, 2020, s. 210).

Güney Kıbrıs'ta kilometre başına 120 gramdan daha düşük karbondioksit salınımına sahip otomobiller tescil vergisinden muaf tutulmaktadır. Yine, kilometre başına 120 gramdan daha düşük karbondioksit salınımına sahip otomobillere MTV kapsamında minimum oran uygulanmaktadır. -Hırvatistan'da elektrikli otomobiller ÖTV ve mülkiyet kapsamında alınan özel çevre vergisinden (special environmental tax) muaf tutulmaktadır (Gündüz ve Yakar, 2020, s. 211).

İspanya'da araçların tescilinde alınan özel vergi (special tax) karbondioksit salınımına bağlı olarak alınmaktadır. Bölgesel yönetimlere göre uygulaması değişse de km. başına 120 grama kadar karbondioksit salınımına sahip araçlar bu vergiden muaf tutulur. Madrid, Barselona, Zaragoza ve Valensiya gibi şehirlerde tam

elektrikli otomobiller için MTV’de yüzde 75 oranında indirim uygulanmaktadır (Gündüz ve Yakar, 2020, s. 212).

İsveç’te elektrikli otomobillerin satın alınması kapsamında herhangi bir teşvik düzenlemesi yoktur. Ancak, tam elektrikli otomobiller ilk kayıt tarihinden itibaren 5 yıl boyunca MTV’den muaf tutulurlar. Bu da yıllık olarak ortalama 1179 İsveç Kronuna karşılık gelmektedir (Gündüz ve Yakar, 2020, s. 212).

Macaristan’da tam elektrikli otomobiller tescil vergisinden muaf tutulmaktadır. Ayrıca, tam elektrikli otomobiller ile şarj edilebilir hibrit otomobiller MTV’den de muaf tutulmaktadır (Gündüz ve Yakar, 2020, s. 212).

01/01/2019 tarihinden itibaren uygulanan yeniden değerlendirme oranı (YDO) %23,73 olarak tespit edilmiş ve 503 Sıra Numaralı Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği ile ilan edilmiştir. Ancak 30/12/2018 tarihli ve 537 sayılı Cumhurbaşkanı Kararı ile 2019 yılında uygulanacak MTV tarifelerinde yer alan tutarlarının %15,9 nispetinde artırılması kararlaştırılmıştır (Karadeniz, 2018, s. 201).

4.2. Motorlu Taşıtlar Vergisinin Alınma Gerekçeleri

Dünya genelindeki refah seviyesinin artışı göz önünde bulundurulduğunda, motorlu taşıtların kullanımının da giderek artmakta olduğu görülmektedir. Dolayısıyla motorlu taşıt sahiplerinin yollar, park alanları, köprüler ve alt geçitlerin yapım, bakım ve onarımı için önemli maliyetler oluşturmaları da kaçınılmaz olmaktadır. Bu sebeple, motorlu taşıtların vergilendirilmesi, oluşan bu maliyetlerin karşılanması için bir kaynak teşkil etmektedir (Ulusoy ve Akdemir, 2013, s. 89).

MTV, konu itibarıyla her türlü motorlu kara ve hava taşıtlarını kapsayan ve özel servet vergisi niteliği taşıyan bir vergidir (Pehlivan, 2008, s. 128). Mali amaçlarının yanında, gelir dağılımındaki adaletsizliği ortadan kaldırmak ve çevre kirliliğini engellemek gibi mali olmayan amaçlar da MTV’nin alınması için sebep teşkil edebilir (Akdoğan, 2013, s. 508-509). Bütün bu amaçlarının dışında enerji kaynaklarının tasarruflu kullanılması, toplu ulaşım araçlarının teşviki gibi politikalar da MTV’nin uygulama amaçları arasındadır (Ulusoy ve Akdemir, 2013, s. 90).

Türkiye’de, motorlu araca sahip olmak servetin ve ödeme gücünün bir göstergesi olarak görülmektedir. Bu nedenle MTV uygulaması bu düşünceden hareketle şekillendirilmiş ve verginin alınmasında esas kriter olarak motorlu taşıtların spesifik özellikleri öne çıkarılmıştır. Buna karşın ülkelerin çevre konusunda duyarlılığı da günden güne artmakta ve dolayısıyla MTV’nin de çevreye duyarlı hale getirilebilmesi bu verginin önemini pekiştirmektedir (Polat ve Eser, 2014, s. 271).

4.3. Mali Yerelleşme Aracı Olarak MTV

Mali yerelleşme, genel tanım itibariyle yerel yönetimlerin sınırları kapsamında gerçekleştirilecek veya gerçekleşmesi planlanan ekonomik faaliyetler için yerel yönetimlere, yetki verilmesi işlemidir. Mali yerelleşme, mali karar alma gücünün ve hizmet sorumluluklarının merkezi yönetim dışında kalan alt yönetim birimlerine tahsisini ifade eden süreci açıklamaktadır (Fjeldstad, 2001, s.1). Son yıllarda bu kavram birçok ülke için öncelikli gündemlerden biri haline gelmiş ve ülkelerin yasalarında değişiklik yapmaya sebep olmuştur.

Mali yerelleşmeyi sağlamak için harcamalar kadar gelirler de yerel yönetimlerin takdirine bırakılmalıdır. Merkezi yönetimin vergilendirme yetkilerini yerel yönetimlerle paylaşma konusundaki isteksizliği ve yatay mali eşitsizlikler, mali yerelleşmenin gelir odaklı olmasını engellemekte ve yerel yönetimlerin mali ihtiyaçları büyük ölçüde merkezi yönetimler tarafından yapılan transferlerle karşılanmaktadır (Çalcalı, 2018, s. 2-3). Yerel yönetimler, fayda ilkesini karşılayan yeterli, istikrarlı ve esnek gelirlere ve gelirleri etkin bir şekilde yönetme kapasitesine sahip olmalıdır (Gündüz ve Agun, 2009, s. 235-236). Ülkelerin farklı gelişmişlik düzeyleri, ekonomik ve mali yapıları, yönetim tarzları, alışkanlıkları ve birçok özelliği nedeniyle merkezi yönetim ve yerel yönetim vergilerini standart bir şekilde ayırmak mümkün değildir.

Ekonomik büyüme ve gelir artışı otomobil talebini ve yol ihtiyacını artırdığından, başta otomobiller olmak üzere motorlu taşıtların mülkiyetini ve kullanımını sınırlamak ve trafiği önlemek için motorlu taşıtlara uygulanan vergiler

kara taşımacılığı politikasının önemli bir parçası haline gelmiştir. (Chia ve Phang, 2001, s. 67).

Motorlu taşıtlar vergisi; vergi konusunu gizlemenin zor olması, idari giderlerinin düşük olması, kolay uygulanabilmesi, ödeme gücünün göstergesi olması gibi nedenlerle hem merkezi hem de yerel yönetimler için önemli bir gelir kaynağı olarak kabul edilmektedir (Akdemir, 2014, s. 125). MTV gibi yerel düzeyde tahsili mümkün olan vergiler, yerel yönetimlerin gelirlerini arttırmalarına ve yerel hizmetlerin finanse edilmesine yardımcı olacaktır.

Yerel ve merkezi yönetimler kendilerine verilen sorumlulukları yerine getirmek için mali bir kapasiteye sahip olmalıdır. Bu mali kapasite yerel yönetimlerde kendi kaynakları olabildiği gibi merkezi bütçeden gelen kaynak transferleri de olabilmektedir (Cenikli, 2011, s12). Mali yerelleşme kavramı gün yüzüne çıktığından beri lehte ve aleyhte düşünceler hep var olmuştur. Hizmetin en yakın kaynaktan alınması, ödenen verginin vergiyi verenlerce tahsisi yönündeki hassasiyetler demokratik ve katılımcılığa fayda sağlayacağı şeklinde yorumlar varken, bunun yanında yerelleşmenin kaynak savurganlığına yol açacağı, bölgeler arası eşitsizliğe yol açacağını savunan aleyhte görüşler de bulunmaktadır (Yaylı, 2012, s. 351).

Yerel yönetimler, toplumun yerel ve bölgesel ihtiyaçlarına en yakın kamusal birimlerdir. Kamusal birçok malın yerel olması nedeniyle MTV bu kapsamda ele alınmalıdır. Hangi vergi hangi düzeyde daha az maliyetle toplanıyor ve daha çok fayda sağlıyorsa o şekilde toplanmalıdır. Nasıl ki yerel yönetimler emlak vergisini yerelde tahsil ediyor ve kullanıyorsa günümüzde MTV bu şekilde tahsil edilebilir.

Vergileme gücünün merkezi yönetimin elinde yoğunlaştığı ülkelerde, merkezi yönetimlerin gelirlerin dağıtımında yerel yönetimlere bırakmaktan çekindiği vergiler bulunmaktadır. Motorlu taşıtlar vergilerinin mahalli idarelere bırakılması veya mahalli idarelere doğrudan hisse devrinin merkezi idare tarafından yapılmaması, kolay vergilendirilebilen ve vergilendirmede etkin bir katsayıya sahip olan vergilendirme nedeniyle vergiden kaçınmanın eksikliği olarak görülebilir (Övgün, 2016, s.165).

4.3.1. Mali Yerelleşme Aracı Olarak MTV'nin Avantaj ve Dezavantajları

Motorlu taşıtlar vergisinin yerelleşmesi, vergi politikalarının merkezi otoriteden yerel yönetimlere devredilmesi sürecinde çeşitli avantajlar ve dezavantajlar yer almaktadır.

Avantajlar:

1. Yerel İhtiyaçlara Uyum: Yerelleştirilmiş MTV politikaları, bölgesel ihtiyaçlara daha iyi uyum sağlayabilir. Örneğin, trafik sıkışıklığı veya hava kalitesi gibi yerel sorunlar göz önüne alınarak vergi tarifeleri belirlenebilir.

2. Yerel Gelir Artışı: Yerel yönetimler, kendi bölgelerindeki taşıt sahiplerinden elde edilen geliri kullanarak altyapı projelerine, yol bakımına ve toplu taşıma hizmetlerine yatırım yapabilir.

3. Mali Özerklik: Yerelleştirilmiş vergi sistemi, yerel yönetimlere mali özerklik sağlayarak yerel ekonomik gelişmeye katkıda bulunabilir.

Dezavantajlar:

1. Vergi Farklılıkları: Farklı bölgelerde farklı vergi tarifeleri oluşturmak, vergi kaçakçılığına veya vergi kaçırma eğilimlerine yol açabilir. Bu da adil olmayan bir rekabet ortamı yaratabilir.

2. Vergi Tahsilatı Zorlukları: Farklı bölgelerdeki vergi tahsilat yöntemleri ve denetim süreçleri karmaşık olabilir ve yerel yönetimleri bu konuda zorlayabilir.

3. Gelir Eşitsizliği: Daha az gelişmiş bölgelerdeki vergi gelirlerinin düşük olması, bu bölgelerdeki altyapı ve hizmetlere yeterli yatırım yapma kapasitesini azaltabilir.

4.4. MTV'nin Mali Yerelleşme Bakımından Önemi

Devletlerin toplumun refahını artırmak ve ekonomik hedeflerine ulaşmak için izledikleri iktisat ve maliye politikalarında vergiler çok önemli bir yer tutmaktadır (Akdoğan, 2013, s. 117). Bireyler ve kurumlar arasındaki gelir

dağılımını etkilemek, bir ülkedeki istihdamı şekillendirmek, bireysel ihtiyaçların türlerini ve ciddiyetini belirlemek gibi birçok önemli sonucu vardır. Bu nedenle bir vergi politikası uygulanmadan önce özenle hazırlanmalı ve ülkelerin ekonomi politikalarına hizmet edecek şekilde uygulanmalıdır (Çetin ve Işık, 2014, s. 157). Vergilemenin en önemli amacı, hiç kuşkusuz, kamu harcamalarının finansmanını sağlamak ve bütçe denkliliğini sağlamaktır. Bütçeyi dengelemek ve kamu harcamalarını finanse etmek amacı vergilerin mali amacıdır (Akdoğan, 2013, s. 115).

Topluluk içinde yaşamının neden olduğu kamu harcamalarına duyulan ihtiyaç, devletlerin finansman sorunu yaşamasına neden olmaktadır. Gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelerde vergilerin mali amacı daha ön plana çıkmaktadır. Bu durum vergi politikasının verimli ve etkin bir şekilde uygulanmadığını göstermektedir. Ancak vergi politikası; gelir dağılımında hakkaniyet, ekonomik büyüme ve kalkınmanın sağlanmasına da hizmet edecek şekilde düzenlenmelidir. Devletlerin vergi politikası gelir elde etmeyi amaçlasa da sınırlandırılması gereken ve çevreye zarar veren ürünlerin vergiler yoluyla kontrol altına alınması gerekmektedir. Bu nedenle vergiler, mali amaçların yanı sıra maliye politikası amaçlarına da hizmet edecek şekilde tanımlanmalı ve uygulanmalıdır. Çünkü vergiler bireyler için en kısıtlayıcı maliye politikası aracıdır (Şahinligil, 2013, s. 28).

MTV'nin mali amaca ne ölçüde hizmet ettiğini tespit etmek amacıyla bu verginin toplam merkezi yönetim vergi gelirleri içindeki payı incelendiğinde, MTV'nin payının diğer vergi geliri kalemlerine göre daha yüksek olduğu görülmektedir.

2022 yılı devlet bütçe gelirlerine bakıldığında; Vergi gelirlerinin merkezi yönetim gelirlerine oranı %84 gibi oldukça yüksek bir o. MTV'nin merkezi yönetim vergi gelirlerindeki payı %1,72'dir (GİB, Genel Bütçeli Kamu İdarelerinin 2022 Gelirleri, 2022).

2022 yılı merkezi yönetim gelirleri ve vergi gelirleri, gelirlerin bütçe hedeflerini aştığını göstermektedir. Merkezi yönetim gelirleri ve vergi gelirlerinin aksine motorlu taşıtlar vergi gelirleri bütçe hedeflerinin altında kalmıştır. 2022 yılı

devlet genel bütçe gelirleri 1.430.041.337 TL iken, MTV geliri 24.628.121 TL olarak hesaplanmıştır (GİB, Genel Bütçeli Kamu İdarelerinin 2022 Gelirleri, 2022).

Son 6 yılda (2017-2022) MTV'nin merkezi hükümetin vergi gelirlerindeki payının %1,75 ile %1,39 arasında değiştiği dikkat çekiyor. 2017 yılında %1,73 olan pay 2022 sonunda %1,72'e gelmiştir. Bu çerçevede bir değerlendirme yapmak gerekirse, son 6 yılda vergi gelirlerinin %43,7 MTV gelirlerinin ise %44,09 arttığı görülmektedir. Bu durumun sebepleri arasında MTV tutarlarının orantılı değil sabit tutarlar olarak tanımlanmış olması, yani servet değerlerinin otomatik olarak takip edilmesinin mümkün olmaması, genel vergi gelirlerindeki ekonomik büyüme, vergi afları ve mali yeniden yapılandırmalar vb. nedenlerle de beklenenden daha yüksek bir artış olabilir. Türkiye'de özellikle son iki yıldır yaşanan (2022-2023) enflasyonist ortam ilerleyen yıllarda gelirlerin miktar olarak daha da artacağını göstermektedir (GİB, Genel Bütçeli Kamu İdarelerinin 2022 Gelirleri, 2022).

4.5. MTV'yi Mali Yerelleşme Aracı Olarak Kullanan Ülke Örnekleri

Ülkeler motorlu taşıtlar vergisini yerel yönetimlere mali kaynak sağlamak amacıyla kullanabilmektedir. Mali yerelleşme, bir ülkedeki mali kaynakları ve karar alma yetkisini yerel veya bölgeler yönetimlere aktardığı süreçtir. Günümüzde bazı ülkeler, mali yerelleşme politikalarının bir parçası olarak MTV gelirinin tamamını veya bir kısmını yerel yönetimlere tahsis etmektedir. Örneğin herhangi bir ülke mali yerelleşme stratejisi çerçevesince MTV gelirlerinin belirli bir kısmını yerel yönetimlere aktarabilir. Bu yerel yönetimlere mali özerklik sağlamak ve altyapı projeleri, toplu taşıma hizmetleri, çevre kirliliği önleme gibi bilhassa yerel ihtiyaçlarda kullanılmak üzere ciddi bir gelir sağlayacaktır.

MTV'yi mali yerelleşme aracı olarak kullanan Federal ülkelere aşağıdaki örnekler verilebilir (Kaplanhan, 2017, s.719).

1- Almanya: MTV'yi (Kraftfahrzeugsteuer) eyaletlere devretmiş bir ülkedir. Eyaletler kendi MTV oranını belirler ve gelirlerini yerel hizmetlerin finansmanı için kullanır.

2- Amerika Birleşik Devletleri: ABD’de MTV, eyaletlerin belirlediği vergi oranına göre değişir. Her eyalet kendi vergi politikasını belirler ve geliri genellikle yerel yol yapımı ve bakımı gibi hizmetlerin finansmanında kullanır.

3- İngiltere: İngiltere’de MTV (Vehicle Excise Duty – VED), İngiltere, İskoçya, Galler ve Kuzey İrlanda gibi ülkelerin yerel hükümetlerine gelir sağlamak için kullanılır. Bu ülkeler kendi MTV politikasını belirler ve geliri yerel hizmetlerin finansmanında kullanır.

4- Hollanda: Hollanda’da MTV (Motorrijtuigenbelasting) yerel yönetimlerin finansmanında kullanılır. Vergi miktarı aracın ağırlığına, emisyon seviyesine ve gücüne bağlı olarak belirlenir. Vergi geliri, yerel altyapı projeleri ve trafik güvenliği gibi hizmetlerde kullanılır.

5- İsveç: İsveç’te MTV (Trängselskatt) belirli bölgelerde (Stockholm, Göteberg ve Malmö) yerel yönetimler tarafından uygulanır. Bu vergi trafik sıkışıklığını azaltmayı hedefleyen bir yol kullanımı vergisi olarak kullanılır ve geliri ulaşım projelerine yönlendirilir. (Üyemez, 2017, s. 430).

MTV’yi mali yerelleşme aracı olarak kullanan üniter ülkelere ise aşağıdaki örnekler verilebilir (Çavdar, 2022, s.89).

1- Fransa: Fransa’da, MTV (Malus Ecologique) yerel yönetimler tarafından toplanır ve yönetilir. Vergi miktarı, aracın kaydedildiği yerel bölge veya belediyeye bağlı olarak belirlenir. Verginin ödeme süreci ve detayları, yerel yönetimlerin politikalarına bağlı olarak değişebilir.

2- İspanya: İspanya’da, MTV (Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica) yerel yönetimler tarafından toplanır. Vergi miktarı, aracın kaydedildiği bölgeye göre farklılık gösterebilir. Her bölgenin kendi tarifeleri ve vergi indirimleri olabilir. Bu nedenle, vergi ödeme süreci ve ayrıntıları, ilgili bölgenin yerel yönetimine bağlı olarak değişir.

3- Portekiz’de, MTV de yerel yönetimler tarafından tahsil edilir. Vergi miktarı, aracın kaydedildiği bölgeye bağlı olarak belirlenir. Yerel belediyeler, Imposto Único de Circulação (IUC) olarak bilinen vergiyi toplar ve yönetir.

4- Şili'de de MTV yerel yönetimler tarafından toplanır. Vergi miktarı, aracın kaydedildiği bölgeye ve ilgili belediyenin politikalarına göre değişir. “Impuesto específico a vehículos motorizados” adı verilen vergi, yerel yönetimler tarafından yıllık olarak tahsil edilir (Parry and Strand, 2012, s. 135).

Görüldüğü gibi gelişmiş ülkelerde yerel yönetimlerin mali özerkliği konusuna paralel olarak MTV yerel yönetimlere bırakılmıştır. Yerel yönetimlerinin kendi kaynak gelirlerini oluşturmaları ve yerel sorunların çözümünde kaynak probleminin çözülmesinde MTV önemli bir yere sahiptir.

4.6. Çevre Sorunları Yönünden MTV

Günümüzde, çevre sorunları dünya genelinde artan bir endişe kaynağı haline gelmiştir. Atmosferin kirliliği, iklim değişikliği ve doğal kaynakların tükenmesi gibi sorunlar, toplumların dikkatini çekmektedir. Bu sorunların çözümüne katkıda bulunmak için, çeşitli politikalar ve tedbirler geliştirilmektedir. Bu noktada, MTV çevre sorunlarıyla mücadelede önemli bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır.

MTV, bir aracın sahibi tarafından ödenen bir vergi türüdür. Araçların çevre üzerindeki etkisini dikkate alarak belirlenen bu vergi, çevre dostu bir yaklaşımın teşvik edilmesine yardımcı olmaktadır. Özellikle fosil yakıtların kullanımının azaltılması ve daha düşük emisyonlu araçların tercih edilmesi amacıyla tasarlanmıştır.

Geleneksel içten yanmalı motorlu araçlar, atmosfere zararlı emisyonlar salmakta ve fosil yakıtların tükenmesine yol açmaktadır. Bu durum iklim değişikliği, hava kirliliği ve sağlık sorunları gibi çevresel sorunlara neden olmaktadır. MTV, bu tür araçların kullanımını sınırlamayı veya maliyetini artırmayı hedefleyerek, çevre dostu seçenekleri teşvik eder. Örneğin, vergi oranları düşük emisyonlu veya hibrit araçlar için daha düşük olabilirken, yüksek emisyonlu araçlar için daha yüksek olabilir.

Motorlu taşıtlar vergisi, çevresel faydaların yanı sıra toplumun bilincini artırmaya da katkıda bulunur. Araç sahipleri, daha düşük vergi oranlarına sahip çevre dostu araçları tercih etme eğiliminde olabilirler. Bu, otomotiv endüstrisini

daha sürdürülebilir teknolojilere yatırım yapmaya teşvik eder. Ayrıca, bu vergi, insanları araç kullanımını yeniden değerlendirmeye ve daha sürdürülebilir ulaşım alternatiflerini keşfetmeye yönlendirebilir. Toplu taşıma, bisiklet, yürüyüş gibi çevre dostu ulaşım seçenekleri daha cazip hale gelir ve şehirlerin trafiğini hafifletir.

Motorlu taşıtlar vergisi, çevre sorunlarıyla mücadelede yalnızca bir araç olmasının yanı sıra bazı eleştirilere de maruz kalmıştır. Eleştiriler arasında, bu verginin sadece zengin kesimi etkilemesi, düşük gelirli insanları zor durumda bırakması ve araç sahiplerinin maliyetleri karşılamak için vergiden kaçınma yöntemleri bulması gibi konular yer alabilir. Bu eleştirileri dikkate alarak, MTV'nin adaletli bir şekilde tasarlanması ve gelir düzeyi gözetilerek uygulanması önemlidir (Ertekin ve Dam, 2020, s. 73).

Sonuç olarak, çevre sorunlarına yönelik mücadelede motorlu taşıtlar vergisi önemli bir rol oynamaktadır. Bu vergi, çevre dostu araçları teşvik etmekte, toplumun çevre bilincini artırmakta ve sürdürülebilir ulaşım alternatiflerini desteklemektedir. Ancak, adaletli bir şekilde tasarlanması ve sosyal etkileri göz önünde bulundurularak uygulanması önemlidir. MTV, daha temiz ve daha sürdürülebilir bir geleceğe doğru atılan adımlardan sadece bir tanesidir.

MTV'nin çevreci olması, çeşitli nedenlerden dolayı önemlidir. MTV'nin çevreci olmasını gerektiren sebepler:

1. Emisyonların Azaltılması: Motorlu taşıtlar, fosil yakıtların yanması sonucu atmosfere zararlı emisyonlar salar. Bu emisyonlar, sera gazlarının artışına ve iklim değişikliğine katkıda bulunur. Çevreci bir MTV, düşük emisyonlu araçları teşvik ederek bu emisyonların azalmasına yardımcı olur. Vergi oranları, araçların emisyon seviyelerine göre belirlenerek, daha az kirletici olan araçlar daha avantajlı hale getirilebilir.

2. Sürdürülebilir Ulaşımın Teşvik Edilmesi: MTV, sadece bireysel araç kullanımını değil, aynı zamanda toplu taşıma, bisiklet, yürüyüş gibi çevre dostu ulaşım alternatiflerini teşvik etmelidir. Daha yüksek vergi oranlarına sahip araçlar, insanları alternatif ulaşım yöntemlerini tercih etmeye yönlendirebilir ve böylece trafik yoğunluğunu azaltarak çevresel etkiyi en aza indirebilir.

3. Teknolojik İlerlemeyi Desteklemek: MTV, otomotiv endüstrisini daha çevre dostu teknolojilere yatırım yapmaya teşvik edebilir. Daha düşük emisyonlu araçları tercih eden tüketiciler, otomobil üreticilerini daha çevreci teknolojilere yönlendirebilir. Bu da yenilikçi ve daha sürdürülebilir araçların piyasaya çıkmasını sağlar.

4. Bilinçlendirme ve Eğitim: MTV, toplumun çevre bilincini artırmak için bir fırsat sunar. Vergi politikaları ve teşvikler, insanları çevre dostu seçenekleri düşünmeye ve daha sürdürülebilir bir yaşam tarzına geçmeye teşvik edebilir. Bu süreçte, çevresel etkilerin farkında olmak ve bilinçli kararlar almak için eğitim ve bilinçlendirme kampanyalarıyla desteklenmelidir.

5. Doğal Kaynakların Korunması: MTV, yakıt tüketimini azaltmayı hedefleyerek doğal kaynakların korunmasına katkıda bulunur. Fosil yakıtların tükenmesiyle ilgili endişeler göz önüne alındığında, enerji verimliliği ve alternatif yakıtların teşvik edilmesi önemlidir. Motorlu taşıtlar vergisi, düşük yakıt tüketimine sahip araçları ödüllendirebilir ve sürdürülebilir enerji kaynaklarının kullanımını teşvik edebilir.

MTV'nin çevreci olması, çevre sorunlarına karşı mücadelede etkili bir araç olabilir. Bu vergi, çevre dostu araçları teşvik ederek emisyonların azalmasına, sürdürülebilir ulaşımın teşvik edilmesine ve teknolojik ilerlemeyi desteklemeye yardımcı olabilir. Ancak verginin adaletli bir şekilde tasarlanması ve sosyal etkilerinin dikkate alınması da önemlidir (Abdullah ve Kaya, 2023, s. 31).

4.7. Vergi Adaleti Yönünden MTV

Gelir ve servet dağılımının iyileştirilmesi, bireylerin gelir ve servetleri arasındaki farkın en aza indirilmesi anlamına gelmektedir (Hakan, 2022, s.9). Ekonomide herhangi bir devlet müdahalesinin olmaması, eşit olmayan bir gelir ve servet dağılımına yol açar. Vergilerin, adaletsizliği önlemek için kullanılması gerektiğini söyleyen A. Wagner'e göre vergiler sadece mali amaçlar için değil, sosyal amaçlar için de kullanılmalıdır. Vergiler, devlete mali kaynak sağlamanın yanı sıra, gelir ve servetin dağıtılmasına da hizmet etmelidir. Vergilemede adil bir gelir dağılımı, vergileme ilkelerinden biri olan adalet ilkesinin uygulanması ile

mümkündür. Vergileme ilkeleri arasında eşitlik ilkesine yer verilmesinin nedeni; vergi ödeme gücüne bağlı olarak yapılabilmesidir (Yılmaz, 2013, s. 79-80).

Zenginlik, ödeme gücünün belki de en eski göstergesidir. Geçmişte bir vergi kaynağı olarak görülse de günümüzde gelir ve servet dağılımını iyileştirme amacı yani toplumsal amaç hâkimdir. Araç sahibi olan kişilerin olmayanlardan daha yüksek bir ödeme gücüne sahip olduğu veya servet unsurunun kendisinin sahibi için bir garanti olduğu varsayımı, araçlardan vergi alınmasının bir nedenidir.

Motorlu taşıtlar vergilendirmesi, gelir dağılımını iyileştirmek için önemli bir vergi politikası olmakla birlikte, uygulamada "motor hacmi" gibi kriterler araç sahipleri üzerinde olumsuz etkiye sahiptir. Diğer bir deyişle, taşıt vergisi bir servet vergisi olduğu için gelir dağılımını düzeltici bir etkiye sahipken, düz bir vergi olduğu için artan oranlı bir yapıya bürünmekte ve taşıt sahiplerini başka vergilere tabi olmaya zorlamaktadır.

Taşıtlar vergisi, belirli bir vergi matrahına dayalı belirli bir vergidir (Somuncu, 2022, s.33). Motorlu taşıtların maliyeti üzerinden oransal bir vergi olmayıp, belirli göstergelere bağlı olarak belirlenen sabit tutarlarda paradan oluşmaktadır. Bu MTV yapısı, vergilerin gelir dağılımını iyileştirme yeteneğini zayıflatır. Düz bir vergi olduğu için, aynı yaş ve motor hacmindeki ancak farklı piyasa değerlerine sahip araçlara aynı miktarda vergi ödenmesi, artan oranlı bir vergi yapısı oluşturur. Örneğin piyasa değeri 50.000 TL ve 350.000 TL civarında olan iki araç düşünelim. Her ikisinin de 2017 yılında üretilmiş ve 1600 cc motor hacmine sahip olduğunu varsayalım. Bu durumda her iki araç sahibinin de 2018 yılında 1.294 TL yıllık araç vergisi borcu tahakkuk etmektedir. Öte yandan, 50.000 TL değerinde araca sahip olan bir mükellefin vergi yükü yüzde 2,6 iken 350.000 TL değerindeki taşıtların sahibi olan bir mükellefin vergi yükü ise binde 3,7 civarındadır. Araç fiyatları üzerinden çıkarılan bu vergi yükü, yüksek tutarlı araç sahibinin fiyata oranla daha az vergi ödemesine yol açmaktadır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi miktara dayalı bir vergi olduğu için esnekliği düşük bir vergidir. Aracın değerine bağlı olarak oransal olarak alınmamasından dolayı belirsizlikler bulunmaktadır. Ayrıca değer değişimini otomatik olarak takip etmek mümkün değildir. Başka bir deyişle, otomatik esnekliğin sıfır olduğu

söylenbilir. Sabit bir vergi olduğu için tarifedeki vergi tutarlarının her yıl yeniden değerlendirme oranı içinde artması gerekir. Diğer bir deyişle, Türkiye'deki taşıt vergisi, tarife yapısı nedeniyle esnek bir vergidir (Üyümez, 2016, s. 432).

Motorlu Taşıtlar Vergisi, sağladığı gelir nedeniyle etkin bir vergidir. Merkezi yönetim vergi gelirleri içindeki payı yıllara yaygın ortalama %2 civarındadır. Türkiye'de merkezi yönetim vergileri arasında 2022 yılında gelir bakımından en büyük 10. vergidir (Aslan ve Şakar, 2023, s. 108). Vergi türünün büyüklüğü, bütçe içerisinde geniş bir yer kaplaması sebebiyle yerel yönetimlerce tahsili durumunda önemli bir gelir kaynağı haline gelecektir.

Ekonomi (tasarruf) ilkesine hizmet eden bir vergidir. Yani verginin maliyetinin son derece düşük olduğu ve vergi kaçırmanın mümkün olmadığı bir vergi türüdür. Tüm araçların trafik sicilinde veya Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nde kayıtlı olması nedeniyle vergiye tabi bir aracın saklanması, değerinin düşük gösterilmesi, sahte belge düzenlenmesi gibi durumlar söz konusu değildir. Bu bağlamda, MTV, vergi idaresi için işlemesi en kolay vergilerden biridir.

Motorlu Taşıtlar Vergisi mevzuatı oldukça karmaşık kriterleri bir araya getiren, anlaşılması güç ve basitlik ilkesini takip etmeyen bir vergidir. 2018 yılında getirilen “aracın değeri” kriteri ile değişiklik öncesinde karmaşık bir yapıya sahip olan taşıt vergisinin daha da karmaşık bir yapıya dönüştüğü söylenebilir. Araç bedellerinin ÖTV'siz değerini yansıtması, 2018 yılında tescil edilen araçlar ile önceki yıllarda tescil edilen araçlar için farklı vergi tutarlarının kullanılması, araç bedellerinin belirli değer aralıklarında belirtilmesi, aralık değerleri gibi hususlar güncellenmiştir.

Motorlu Taşıtlar Vergisi, vergilendirmede eşitlik ilkesine hizmet etmektedir. Genelliği ve yatay eşitliğe izin veren yapısı nedeniyle eşit fedakârlık anlayışına uygundur. Ancak 2009 yılında 5897 Sayılı Kanun ile motorlu gemilerin vergi dışı bırakılması eşitlik ilkesini ihlal etmektedir (Armağan, 2023, s. 15).

Motorlu taşıtlar vergisinin vergileme ilkelerinden biri olan adalet ilkesini tam olarak uygulamaması birçok sorunu da beraberinde getirmektedir. Adalet en büyük zarar, vergi matrahının araçların mülkiyet değerinin tamamını içermemesi ve

ayrıca vergilendirme kriterleri ile araçların mülkiyet değeri arasında net bir örtüşme olmamasından kaynaklanmaktadır (Yereli ve Ata, 2011, s.23).

Mutlak (matematiksel) adaletin yani nesnel adaletin sağlanmasında önemli rol oynayan taşıt vergisi, sübjektif adaletin sağlanması için yeterli değildir. Aynı motor hacmine ve aynı yaştaki iki arabanın piyasa değeri arasında büyük bir fark olmasına rağmen MTV'ye aynı miktarın ödenmesi ödeme gücü ilkesine ve dolayısıyla sübjektif adalete aykırıdır.

Motorlu taşıtlarda verginin motor silindir boyutuna göre belirlenmesi “vergi amortismanı” olgusunu yaratmakta ve vergi tarafsızlığı ilkesini ihlal etmektedir. Bir verginin tarafsızlığı, verginin bireylerin ve şirketlerin üretim, tüketim, yatırım ve tasarruf kararlarını bozması veya bozmaması anlamına gelir. Büyük deplasmanlı araçların vergiler nedeniyle ikincil piyasada daha az tercih edilmesi, ürünün üreticisi, ithalatçısı ve tüketicisinin kararlarını bozmakta ve piyasanın doğal işleyişini bozmaktadır (Alıncak, 2021, s. 33).

4.8. Çevre Sorunları ve Mali Yerelleşme Bakımından Türkiye’de MTV’nin Yapısal Sorunları

Vergilerin temel amacı, devlet harcamaları için gerekli finansman kaynağını sağlamak olmakla birlikte, çevreye veya sağlığa zararlı malların tüketimini sınırlamak gibi amaçları da vardır. Karayolu taşımacılığının yakıt tüketirken çevreye verdiği zararın hesaba katılması ve kirliliği önleyecek bir MTV tasarımının oluşturulması zaruri bir yakın gelecek hedefi olmalıdır.

Türkiye'nin hızla büyüyen ekonomisi ve artan motorlu taşıt sayısı, çevre sorunlarını ön plana çıkaran bir bağlamı beraberinde getirmiştir. Motorlu taşıtların yol açtığı hava kirliliği, trafik sıkışıklığı ve enerji tüketimi gibi sorunlar, çevresel sürdürülebilirliği tehdit etmektedir. Bu bağlamda, MTV sisteminin yapısal sorunları, çevre koruma hedefleri ve mali yerelleşme açısından önemli bir odak noktası olmuştur (Yağcı, 2008, s.218).

MTV'nin yapısal sorunları çevre açısından öncelikli olarak değerlendirildiğinde, mevcut sistem servet ve çevre vergisi perspektiflerini yetersiz şekilde yansıtmaktadır. MTV, genellikle aracın motor gücüne göre hesaplanmakta

olup, aracın çevresel etkilerini ve emisyonlarını yeterince dikkate almamaktadır. Bu durum, çevre dostu araçları ödüllendirmek veya daha yüksek emisyonlu araçları cezalandırmak için uygun teşvikleri sağlama yeteneğini sınırlamaktadır. Çevre sorunlarının giderek arttığı günümüzde, MTV'nin çevresel etkileri daha doğru şekilde yansıtan bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir.

Aynı zamanda, mali yerelleşme açısından MTV'nin yapısal sorunları da dikkat çekmektedir. Yerel yönetimler, hizmet sunumunun etkinliği ve sürdürülebilirliği için yeterli mali kaynağa sahip olmalıdır. Ancak mevcut MTV sistemi, yerel yönetimlerin mali özerkliğini sağlama konusunda yetersiz kalmaktadır. MTV'nin merkezi yönetim tarafından belirlenmesi ve dağıtılması, yerel yönetimlerin gelir kaynakları üzerinde sınırlayıcı bir etki oluşturmaktadır. Bu durum, yerel hizmetlerin etkin bir şekilde sunulmasını ve yerel önceliklere göre yönlendirilmesini zorlaştırmaktadır (Ercan, 2020, s. 128).

MTV sisteminin yapısal sorunlarının çözümü için çeşitli öneriler geliştirilebilir. Öncelikle, MTV'nin çevresel etkileri dikkate alan bir şekilde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Araçların emisyon seviyeleri, yakıt türü, yaşları gibi faktörlerin vergilendirme üzerinde etkili olabileceği bir sistem düşünülmelidir. Ayrıca, yerel yönetimlerin mali özerkliğini artırmak için MTV gelirlerinin yerel düzeyde toplanması ve yönetilmesine yönelik düzenlemeler yapılmalıdır.

Sonuç olarak, Türkiye'deki MTV sisteminin çevre sorunları ve mali yerelleşme açısından yapısal sorunları bulunmaktadır. Bu sorunların çözümü, çevre koruma çabalarını destekleyen, yerel yönetimlerin mali özerkliğini güçlendiren ve sürdürülebilir bir vergi sistemi oluşturulmasını gerektirmektedir. Bu tür değişiklikler hem çevresel sürdürülebilirliği destekleyecek hem de yerel hizmet kalitesini artıracaktır.

En önemli hava kirleticilerinden olan karbondioksit emisyonları açısından elektrik ve ısı üretimi ilk sırada yer alırken, bunu sırasıyla ulaşım sektörü, sanayi ve evsel kullanım izlemektedir. Diğer bir deyişle, ulaşım faaliyetinin ana konusu olan otomobiller, dünyada karbondioksit salınımı en yüksek ikinci sektör konumundadır. Ulaştırma sektöründeki karbondioksit emisyonlarının %88'i karayolu taşımacılığından kaynaklanmaktadır (Yalçın, 2013).

MTV, dünyanın hemen hemen tüm gelişmiş ülkelerinde bir çevre politikası aracı olarak kullanılmaktadır. Egzoz emisyonları ile ölçüldüğü üzere çevreye daha az zararlı ve düşük karbon emisyonuna sahip araçlar daha düşük bir araç vergisi oranı ödemektedir. Çevreci uygulamalarla, çevreye yeni model arabalardan daha fazla zarar veren düşük kaliteli arabaları ortadan kaldırmayı hedeflemektedir. Bu nedenle motorlu taşıtlar için vergi oranları belirlenirken, taşıtların çevreye saldıkları karbondioksit emisyonları vergi oranının belirlenmesinde ana unsur olarak dikkate alınmaktadır.

Çevre duyarlılığının bir parçası olarak, Avrupa Birliği üyesi ülkeler, motorlu taşıtları karbon dioksit emisyon seviyelerine göre vergilendirerek karbondioksit emisyonlarını azaltmanın yollarını aramaktadır. AB üyesi ülkelerde motor hacmi, yaşı, ağırlığı gibi bireysel vergilendirme kriterleri uygulamasından vazgeçilmiş ve salınan karbondioksit miktarı esas alınmıştır. Ancak yine de motor hacmi, yaşı, yakıt türü ve araç ağırlığı vergi kriteri olarak kullanılabilir (Üstün, 2012, s. 178-179).

Türkiye’de uygulanan araç vergisi; Gelişmiş ülkelerde bir çevre politikası aracı olarak kullanılan (servet vergisi olarak kabul edildiğinden) araç vergisinden farklı olarak, düşük güçlü araçlara daha düşük bir vergi koymayı amaçlamaktadır. Ancak araçlar yaşlandıkça yakıt tüketimleri artmakta ve dolayısıyla çevreye karbondioksit salınımları artmaktadır (Kaplan, 2012, s. 216).

4.9. MTV Neden Yerel Bir Vergi Olmalıdır?

Motorlu taşıtlar vergisi, birçok ülkede araç sahiplerinden tahsil edilen bir vergidir. Bu verginin yerel bir vergi olarak uygulanması, bazı önemli avantajlar sağlayabilir. Yerel yönetimlerin gelirlerini artırarak hizmetlerini iyileştirme imkânı sunar. Yerel ekonomiyi canlandırır ve çevresel faydalar sağlayarak çevre dostu araçların teşvik edilmesini destekler. MTV’nin yerel bir vergi olması, yerel yönetimlerin özerkliğini artırır ve vatandaşlara daha iyi hizmet sunabilme yeteneklerini güçlendirir. Bu nedenle, MTV’nin yerel bir vergi olarak uygulanması, yerel toplumların refahını artıran önemli bir adımdır (Polat ve Levent, 2014, s. 272).

Motorlu taşıtlar vergisi yerel bir vergi olması için bazı noktaları aşağıda sıralayalım:

1- Yerel hizmetlerin finansmanına katkı sağlar: MTV, yerel yönetimlere önemli bir gelir kaynağı sağlar. Bu gelir, yerel hizmetlerin finansmanında kullanılabilir ve yerel altyapının, yol ağının ve ulaşım sistemlerinin iyileştirilmesine katkıda bulunabilir. Bu vergi, yerel yönetimlerin vatandaşlarına daha iyi hizmet sunabilmesine yardımcı olur.

2- Eşitsizlikleri giderir: MTV, kullanıcıların araçlarının değerine veya motor gücüne dayalı olarak tahsil edilir. Bu, daha büyük ve daha lüks araçları kullananların daha yüksek bir vergi ödemesini gerektirirken, daha küçük ve ekonomik araçları kullananların vergi yükünü azaltır. Bu şekilde vergi, gelir düzeyine bağlı olmayan bir adalet ilkesine dayanarak eşitsizlikleri gidermeye yardımcı olur.

3- Yerel yönetimlerin özerkliğini artırır: MTV'nin yerel bir vergi olması, yerel yönetimlere daha fazla özerklik sağlar. Bu verginin tahsilatı ve kullanımı, yerel yönetimlerin kontrolü altında olur. Yerel yönetimler, topluluklarının ihtiyaçlarına uygun vergi politikaları belirleyebilir ve gelirlerini öncelikli olarak yerel projelere ve hizmetlere yönlendirebilir. Bu da yerel yönetimlerin vatandaşlarına daha iyi hizmet sunabilme kapasitesini artırır.

4- Yerel ekonomiyi teşvik eder: MTV, yerel ekonomiyi teşvik eder. Yerel bir vergi olarak tahsil edildiğinde, bölgesel olarak harcamalar yapılabilir. Bu işletmeler, artan harcamalarla büyüyebilir ve istihdam yaratma potansiyeline sahip olabilir. Böylece yerel ekonomik büyümeyi teşvik eder ve yerel toplumların refahını artırır.

Motorlu taşıtlar vergisinin yerel bir vergi olması, yerel yönetimlere daha fazla gelir ve özerklik sağlayarak yerel hizmetlerin iyileştirilmesine, eşitsizliklerin giderilmesine, yerel ekonomik büyümeye ve çevresel faydaların elde edilmesine katkıda bulunabilir. Bu nedenle, MTV'nin yerel bir vergi olarak uygulanması, yerel toplumların daha iyi bir yaşam kalitesine ulaşmasına yardımcı olacaktır.

4.10. MTV Neden Bir Çevre Vergisi Olmalıdır?

Dünya’da otomotiv sektörü gün geçtikçe gelişmektedir. Sürekli olarak piyasaya yeni araçlar sürülmektedir. 2022 yılında dünyada toplam 77 milyon 580 bin otomobil ve hafif ticari araç satılmıştır. Bu, 2021 yılına göre yüzde 3.9’luk bir azalma anlamına gelmektedir. (focus2move, 2023). Motorlu taşıtlar, yaymış oldukları karbonmonoksit, kurşun, karbondioksit gibi zararlı maddelerden dolayı çevre kirliliğine neden olmaktadır. Bu bağlamda motorlu taşıtlar vergisini çevre ile ilişkilendirmek kaçınılmaz olacaktır (Üstün, 2012, s. 163).

Türkiye’de 2022 yılında bir önceki yıla göre trafiğe kaydı yapılan taşıt sayısı %10,1 artarak 1 milyon 269 bin 912 adet olurken, trafikten kaydı silinen taşıt sayısı %17,1 azalarak 35 bin 585 adet olmuştur. Böylece 2022 yılında trafikteki toplam taşıt sayısında 1 milyon 234 bin 327 adet artış gerçekleşmiştir (TÜİK, 2023).

Tablo 3. Yıllara Göre Motorlu Kara Taşıtları Sayısı, 2015-2022

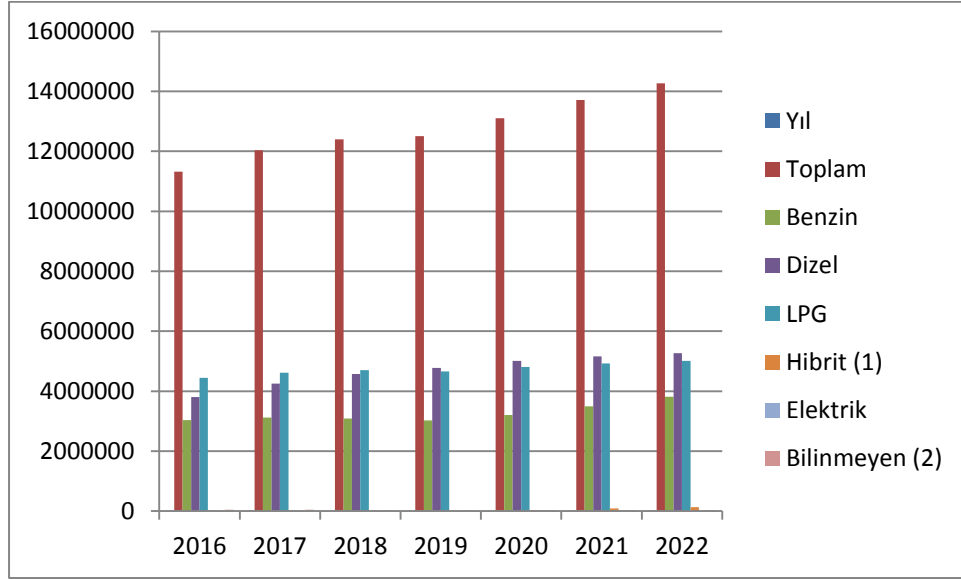
Yıl	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet
2015	19 994 472	10 589 337	449 213	217 056	3 255 299
2016	21 090 424	11 317 998	463 933	220 361	3 442 483
2017	22 218 945	12 035 978	478 618	221 885	3 642 625
2018	22 865 921	12 398 190	487 527	218 523	3 755 580
2019	23 156 975	12 503 049	493 373	213 358	3 796 919
2020	24 144 857	13 099 041	493 395	212 407	3 938 732
2021	25 249 119	13 706 065	484 806	208 882	4 115 205
2022	26 482 847	14 269 352	487 381	208 442	4 277 424

Kaynak: TÜİK (2022). Motorlu kara taşıtları. Aralık.

Çizelge 3 de görüldüğü üzere Türkiye’de 2015 yılında neredeyse 20 milyon olan araç sayısı 2022 yılında 27 milyona yaklaşmıştır. Araç sayısındaki bu %35’lik artış birinci derecede kentlerde yaşayan insanları olumsuz etkilemektedir. Bu olumsuz etkinin etkisini azaltabilmek adına doğru bir yerel ve çevreci vergilemeye ihtiyaç duyulmaktadır.

Özellikle benzinli araçların yaymış olduğu karbondioksit salınım oranları oldukça yüksektir. Dizel araçlar çevre açısından daha uygun olmasına rağmen onlar da yeterli düzeyde çevreci görülmemektedirler. Çünkü dizel araçlar yaymış oldukları partiküller madde nedeniyle çevreye zarar vermektedir. Son yıllarda

ortaya çıkan hibrid araçlar, elektrikli araçlar, güneş gibi enerji kaynakları ile çalışan araçlar çevre konusunda çok daha duyarlı olmasına rağmen piyasaya yeni ve kısıtlı sayılarda sürülmelerinden dolayı maliyet olarak şu an çok yüksektirler.



Grafik 1. Trafığe Kayıtlı Otomobillerin Yakıt Cinsine Göre Dağılımı, 2016-2022

Kaynak: TÜİK (2022). Motorlu kara taşıtları. Aralık.

2022 Ocak-Aralık döneminde trafiğe kaydı yapılan 566 bin 280 adet otomobilin %70,1'i benzin, %18,0'ı dizel, %8,5'i hibrit, %2,0'ı LPG ve %1,4'ü elektrikli. Aralık ayı sonu itibarıyla trafiğe kayıtlı 14 milyon 269 bin 352 adet otomobilin ise %36,9'u dizel, %35,1'i LPG, %26,8'i benzin, %0,9'u hibrit ve %0,1'i elektrikli. Yakıt türü bilinmeyen otomobillerin oranı ise %0,2'dir (TÜİK, 2023).

Avrupa ülkelerindeki MTV uygulamalarına bakıldığında tek bir vergi kriterinin olmadığı görülmektedir. Motorun kapasitesi, gücü, silindir hacmi, yaşı, taşıma kapasitesi, aks sayısı, mevcut iktidarların görüşleri gibi birçok göstergeye bakılmakla beraber bunların dışında en temel gösterge, aracın çevreye yaymış olduğu karbondioksit miktarının vergilendirmede esas kriter olmasıdır (Johansson, 2000, s. 94). Günümüzde 18 AB ülkesi karbondioksit salınımının azaltılması ve enerji verimliliği temelli bir vergi politikası yürütmektedirler. Diğer ülkeler ise motorlu taşıtlar vergisini çevre vergisi kapsamına dâhil etmekte ve vergi matrahını bu yolla belirlemektedirler. Çevreyi az oranda kirletenlerden daha düşük oranda vergi alınmakta iken çevreye daha fazla zararlı madde yayan, daha fazla kirliliğe

neden olan araçlar ise cezalandırılmakta ve yüksek oranlarda vergilendirilmektedir (Üstün, 2012, s. 165).

Tablo 4. AB Ülkelerinde CO2 Emisyonuna Bağlı MTV Uygulamaları

Ülke Adı	Verginin Adı	Yıllık/Bir Defa	Karbondioksit/ Yakıt Etkinliği	Açıklamalar
Almanya	Motorlu Taşıtlar Vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Km ³ 'de 110 gramın üzerinde CO2 yayan araçlarda her gün için 2 Euro ve üzerine her 100 cc motor hacmi için benzinli araçlarda 2, dizel araçlarda 9.5 euro temel vergi
Avusturya	Araç Tescil Vergisi	Bir Defa	Yakıt Tasarrufu	100 km ³ 'de 3 litrenin üzerinde benzin harcayan araçlarda araç bedelinin % 2'si, Dizel araçlarda 2 litrenin üzerinde tüketen araçlarda araç bedelinin % 2'si temel vergi olarak alınmaktadır.
Belçika	Motorlu Taşıtlar Vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Km ³ 'de 145 gramın üzerinde CO2 yayan araçlardan yıllık 2500 Euro'ya kadar cezalı vergi alınmaktadır.
Danimarka	Akaryakıt Tüketim Vergisi ve Kayıt Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Yakıt Tasarrufu	Yakıt tüketimi üzerinden benzinli ve dizel araçlarda yıllık dolaşım vergisi, Aracın fiyatı üzerinden yakıt tasarrufuna bağlı olarak bir defalık kayıt vergisi
Finlandiya	Motorlu Taşıtlar Vergisi (otomobiller için)	Yıllık/ Bir Defalık (Tescil harcı)	Karbondioksit	Yeni araç alımında km ³ 'de 60 gram CO2 yayan araçlardan araç bedelinin %12,2'si ve giderek artan oranlı, ayrıca CO2 emisyon miktarına göre yıllık 20-600 Euro arasında.

Tablo 4- devamı

Ülke Adı	Verginin Adı	Yıllık/Bir Defa	Karbondioksit/ Yakıt Etkinliği	Açıklamalar
Fransa	Motorlu Taşıtl Vergisi ve Araç Tescil Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Karbondioksit	105 gr.'dan az CO2 yayan yeni otomobil alımında ödül uygulaması, 151 gr. ve üzeri CO2 yayan yeni araçlarda artan oranlı vergi.
Hollanda	Motorlu Taşıtl Vergisi ve Araç Tescil Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Karbondioksit	Dizel araçlarda 95gr. benzinli araçlarda 110gramın üzerinde CO2 yayan araçlardan artan oranlı kayıt tescil vergisi, dizel araçlarda 95gr. benzinli araçlarda 110gramın altındaki araçlar yıllık vergiden muaf.
İngiltere	Motorlu Araç ÖTV	Yıllık	Karbondioksit	2010 yılından itibaren CO2 salınımına bağlı olarak 13 basamaklı artan oranlı vergileme
İrlanda	Motorlu Taşıtl Vergisi ve Araç Tescil Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Karbondioksit	CO2 miktarına bağlı olarak 104 ile 2100 Euro yıllık MTV, araç değerinin % 14'ü ile % 36'sı arasında CO2 miktarına göre değişen bir defalık tescil vergisi
İspanya	Araç Tescil Vergisi	Bir Defalık	Karbondioksit	Km'de 121-159 gr. CO2 yayan araçlar için araç bedelinin %4.75'i, 200 gr.'dan fazla yayanlar için Araç bedelinin % 14.75'i
İsveç	Motorlu Taşıtl Vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Vergi yıllık sabit 360 İsveç kronundan (SEK) başlayarak120 gr. CO2 emisyonundan sonra her gram için 20 SEK.

Tablo 4- devamı

Ülke Adı	Verginin Adı	Yıllık/Bir Defa	Karbondioksit/ Yakıt Etkinliği	Açıklamalar
Litvanya	Araç Tescil Vergisi	Bir Defalık	Karbondioksit	Km’de 120 gr. CO2 için 0.3 LVL ile 350 gr. Co2 ‘e kadar 5 LVL
Lüksemburg	Motorlu Taşıt Vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Benzinli ve dizel araçlarda Co2 miktarına bağlı olarak artan oranlı vergileme ve düşük CO2 yayan araçlarda çeşitli tutarlarda vergi teşvikleri
Malta	Motorlu Taşıt Vergisi ve Araç Tescil Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Karbondioksit	Araç tescil vergisi CO2, araç değeri ve ağırlığı birlikte ele alınarak hesaplanıyor, MTV ise, İlk 5 yıl için 100 Co2 için 100 Euro ve 150- 180gr. arası yıllık 180 Euro
Portekiz	Motorlu Araç Dolaşım Vergisi ve Araç Tescil Vergisi	Yıllık/ Bir defalık	Karbondioksit	Araç tescil vergisi, aracın motor hacmine ve CO2 emisyon miktarına bağlı olarak alınıyor.
Romanya	Özel Kirlilik Vergisi	Bir Defalık	Karbondioksit	CO2 emisyon miktarı,motor silindir hacmi ve Euro Emisyon Standartlarına (EMS) göre vergilendiriliyor.
Slovenya	Araç Tescil Vergisi	Bir Defalık	Karbondiosit	Vergi, aracın piyasa fiyatı ve CO2 emisyon miktarı dikkate alınarak hesaplanıyor.

Tablo 4- devamı

Ülke Adı	Verginin Adı	Yıllık/Bir Defa	Karbondioksit/ Yakıt Etkinliği	Açıklamalar
Yunanistan	Motorlu Taşıtlar Vergisi	Yıllık	Karbondioksit	Km'de 101-120 gram arası 0.90 Euro ve 250 gramın üstü 3.4 Euro şeklinde hesaplanıyor.
Güney Kıbrıs	Motorlu Taşıtlar Vergisi ve Araç Tescil Vergisi	Yıllık/ Bir Defalık	Karbondioksit	Araç tescil vergisi, motor hacmi ve CO2 emisyonuna göre hesaplanıyor. MTV ise, yıllık olarak, 150 gr. CO2 miktarından düşük araçlar için % 15 indirimli uygulanıyor.

Kaynak: OECD (2009). *Incentives for CO2 emission reductions in current motor vehicle taxes*. Environment Policy Committee, s.6; Yalçın Z. A. (2013). *Potansiyel bir çevre vergisi olarak motorlu taşıtlar vergisi: Avrupa Birliği ve Türkiye arasında karşılaştırmalı bir analiz*. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 27 (2), 151-152.

Kamu maliyesinde ödeme gücünün göstergeleri; gelir, servet ve harcamadır. Servet, gelirin birikmesiyle oluşmaktadır. Servet vergileri ise mülkiyet üzerinden alınmakta olan bir vergi türüdür. Türk Vergi Sistemi'nde motorlu araçlar bir servet unsuru olarak görülmektedir ve kişiler sahip olduğu araçların mülkiyeti üzerinden vergi ödemektedirler. Bu bağlamda, servetin tamamının değil de sadece bir unsurunun vergilendirildiği MTV vergi sistemimizde servet vergileri arasında sayılmaktadır. MTV'nin tarife yapısı da servetin göstergesi olan kriterler üzerinden belirlenmektedir (Özkök ve Yıldırım, 2017, s. 84).

2000'li yıllardan sonra AB ülkelerinde mali amaçların yanı sıra mali olmayan amaçların da gözetilerek alındığı bir vergi haline dönüşen MTV çevre vergileri kapsamına dâhil edilmiştir. Doğayı daha fazla kirleten araçların daha fazla vergi ödediği bu sistemde asıl amaç gelir elde etmek değil çevreyi korumaktır (Gündüz ve Yakar, 2020, s.220). Vergilendirmede kullanılan ana kriter ödeme gücü göstergesinden ziyade araçların neden olmuş oldukları karbondioksit emisyon

miktarlarıdır. Bu uygulama ile vergilerin caydırıcılığı ve teşvik edici özelliğinden yararlanılmak istenmektedir.

5. SONUÇ VE ÖNERİLER

5.1. Sonuçlar

Türkiye’de Motorlu Taşıtlar Vergisi, merkezi idare tarafından tahsil edilen bir servet vergisidir. Gelişmiş birçok ülkede mali yerelleşme kavramı gereğince MTV gelirlerinin tahsili ve kullanımı tamamen veya kısmen yerel yönetimlere devredilmiştir. Devredilmesi yerel yönetimlerin mali gücünü arttırmış ve hizmetin daha hızlı ve daha kaliteli verilmesine fırsat sunmuştur. MTV’nin yerel yönetimlerce tahsil edilmesi, yerel düzeydeki sorumlulukların daha etkin bir şekilde yerine getirilmesini sağlamaktadır. Vergi gelirleri, yerel yönetimlerin bütçelerini destekleyerek altyapı geliştirmeleri, yol bakımı, trafik düzenlemeleri gibi hizmetleri finanse etmelerine imkân tanımaktadır. Yerel yönetimler, vergi politikalarını yerel ihtiyaçlara ve önceliklere göre şekillendirebilir, böylece yerel hizmetlerin sürdürülebilirliğini sağlayabilirler. Bu da yerel toplumların yaşam kalitesini artırmaya yardımcı olur.

Motorlu Taşıtlar Vergisinin merkezi idarece kullanılması ve merkezi idarenin transferler yoluyla yerel yönetimlere aktardığı bütçeler sebebiyle hantal bir bürokrasi trafiğini ortaya çıkarmaktadır. Ayrıca çevre vergisi statüsünde olması gereken MTV servet üzerinden alınan bir vergi haline gelmiştir. MTV’nin temel amacı olan çevre faktörü böylece pasifize edilmiştir. MTV’nin çevre vergisi olması gerektiği de önemli bir noktadır. Araçlar, çevresel etkileri olan önemli kaynaklardır ve çevre üzerinde olumsuz etkilere neden olabilirler. Vergi politikaları, çevre dostu araçların teşvik edilmesi, düşük emisyonlu taşıtların ödüllendirilmesi ve çevresel kriterlere dayalı muafiyetlerin sağlanması gibi önlemlerle çevresel sürdürülebilirliği desteklemelidir. MTV'nin çevre vergisi olarak uygulanması, çevre bilincinin artırılmasına ve çevre dostu ulaşımın teşvik edilmesine katkıda bulunacaktır. Böylece, hava kalitesi, trafik sıkışıklığı ve çevre kirliliği gibi çevre sorunlarıyla mücadelede daha etkin bir rol oynanabilir.

Araştırma aynı zamanda MTV'nin çevre sorunlarına etkisini de değerlendirmiştir. Verginin çevresel etkileri, araçların yoğunluğu, emisyon düzeyleri ve çevre politikalarıyla yakından ilişkilidir. Vergi politikaları, çevre dostu araçların teşvik edilmesi, düşük emisyonlu taşıtların ödüllendirilmesi ve çevresel kriterlere dayalı muafiyetlerin sağlanması gibi önlemlerle çevresel sürdürülebilirliği desteklemektedir. Elde edilen bulgular, yerel yönetimlerin vergi politikalarının sürdürülebilirlik ve çevre politikalarıyla uyumlu olmasının önemini vurgulamaktadır. Gelecekte, vergi sistemi üzerinde yapılan çalışmaların daha fazla dikkat çekmesi ve politika yapıcıların bu konuda daha bilinçli kararlar alması gerekmektedir.

MTV, vergi maliyetinin son derece düşük olduğu ve vergi kaçırmanın imkânsız olduğu bir vergi türüdür. Tüm araçların karayolu siciline veya sivil havacılık sicillerine kayıtlı olması nedeniyle vergiye tabi bir aracın saklanması, değerinin düşük gösterilmesi, sahte belge düzenlenmesi gibi durumlar ortadan kalkmaktadır. Bu bağlamda, MTV, vergi idaresi için işlemesi en kolay vergilerden biridir. Bu sebepler dolayısıyla yerel yönetimlerce tahsilinde bir mahzur görülmemiştir. Yerel yönetimler nasıl ki emlak vergisi tahsil edebiliyor ve bunu hizmetlere yönelik kullanıyorsa MTV'de bu şekilde tahsil edilip kullanılabilir.

MTV bu yönleriyle verginin mali amacına hizmet ederken, sosyal amacını gerçekleştirmeye yetmemektedir. Taşıtların vergisinin araçların değeri üzerinden alınmayıp yaş, motor hacmi, koltuk sayısı, azami kalkış ağırlığı gibi vergi kriterlerine göre belirlenmesi servet unsurunun önemini belirlemektedir. Tam olarak anlaşılmamakta ve gelir dağılımını bozan etkileri ortaya çıkmaktadır. Taşıtların vergisinin Türk vergi sistemine dahil edilmesi gelir dağılımını iyileştiren bir vergi politikasıdır. Gelir dağılımını bozan etkilerin ortaya çıkması, araç sahipleri açısından ortaya çıkan haksız durumlarla ilişkilendirilmektedir. MTV'nin nispi bir değer vergisi değil, düz bir vergi olması, aksine vergiyi artan oranlı hale getirmekte ve araç sahiplerinin kendi aralarında farklı vergi yükleri yüklemelerine neden olmaktadır. Aynı motor hacmine ve aynı yaşta iki arabanın piyasa değeri arasında büyük bir fark olmasına rağmen MTV'ye aynı miktarın ödenmesi ödeme gücü ilkesine ve dolayısıyla subjektif adalete aykırıdır.

Eldeki değişikliklerin ardından, "aracın değeri" kriterinin ortaya çıkması, önceden karmaşık bir yapıya sahip olan taşıt vergisinin daha da karmaşıklığını artırmıştır. "Araç bedelinin" TV dışındaki maliyetini yansıtmaya yaklaşımı, yani aracın anahtar teslimi bir fiyatın kamuoyunda eksikliği, toplumun zihninde büyük bir belirsizlik yaratabilmektedir. Bunun yanı sıra, mevcut yeni sistemde aracın değeri belirli zaman aralıklarında güncellendiği için aracın gerçek değeri hl tam olarak netleşmemiştir.

Bu bağlamda, araçların gerçek değerine dayalı bir nispi vergi matrahına geçiş, hem basitlik, açıklık ve netlik ilkelerine hizmet edecek hem de vergi sisteminin daha iyi anlaşılmasına katkıda bulunacaktır. Mevcut durumda, araç değerlerinin belirli aralıklarla güncellenmesi, toplumun araçların vergilendirilmesi hakkındaki görüşlerini etkileyebilir. Bu nedenle, daha açık ve istikrarlı bir vergi matrahının benimsenmesi hem toplumun hem de mükelleflerin vergi sistemi hakkında daha güvenilir bir anlayış geliştirmesine yardımcı olabilir.

Vatandaşların hizmet alabildiği en yakın kamu idaresi yerel yönetimlerdir. En ncelikli görevlerinden biri evre kirliliğine karşı etkin mücadele olan yerel yönetimler, evre konusunda yeterli bütçe sahibi olmadıkları için evre sorunları ile mücadele konusunu geri plana itmektedir. MTV'nin tahsilinin ve harcamasının yerel yönetimlere devredilmesi halinde yerel yönetimler bahsi geçen olumsuz durum üzerine daha da düşecek etkin çalışmalar seyredebilecektir. MTV ile toplanan bu gelirler yerel yönetimlerin evre, ulaşım ve altyapı gibi temel ve geleceğe yönelik istikrarlı adımları için ciddi bir kaynak yaratmış olacaktır.

Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nda yapılan son değişiklik, elektrikli araçların taşıt vergisine tabi olacağı yönündedir. 21/03/2018 tarihli ve 7103 sayılı Kanun ile yapılan değişikliğin ardından MTV'ye elektrikli araçlarla ilgili olarak "motor gücü" tedbiri eklenmiştir. Kanun kabul edilmesinin ardından, yalnızca elektrik motoruyla çalışan araçlar için "araç değeri" ve "yaş" gibi diğer vergilendirme kriterleri aynı kalacak; aracın motor gücü, yaşı ve değeri sınırları içinde oluşan vergi tutarlarının %25'i vergiye tabi olmuştur. Elektrikli araçların üretimini ve kullanımını teşvik etmek için benzinli/dizel araçlara göre daha düşük vergiler uygulanacak olması, MTV'nin evre duyarlılığını dikkate almaya devam ettiğini göstermektedir. Öte yandan emekleme döneminde olan, üretim ve satış

rakamları oldukça düşük seviyede olan elektrikli araçların taşıt vergisi kapsamına alınmasının erken olduğu şeklinde yorumlanabilir. Karar vericilerin bunu otomobil üreticileri ile sahipleri arasındaki vergi ayrımcılığını önlemek ve vergilendirmede eşitlik ilkesini sağlamak için yaptıkları bir gerçektir.

Taşıt vergisi mevzuatındaki son hükümler önemli olmakla birlikte, üzerinde çalışılması ve hatta çalışmamızda bahsedilen konuların ele alınması için mevzuatta köklü değişikliklere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu değişimlerin en önceliklisi Motorlu Taşıtlar Vergisini bir çevre vergisi olarak tanımlamak ve bu tanıma uygun tahsil ve kullanımını gerçekleştirmek gerekmektedir.

Sonuç olarak, MTV'nin mali yerelleşme ve çevre sorunları açısından değerlendirilmesi, yerel yönetimlerin sorumluluklarını yerine getirebilmesi ve çevre politikalarının uygulanabilmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Verginin yerel yönetimlerce tahsil edilmesi, yerel hizmetlerin sürdürülebilirliğini sağlamakta ve yerel toplumların ihtiyaçlarına daha iyi yanıt verebilmektedir. Aynı şekilde, çevre vergisi olarak uygulanması, çevresel sürdürülebilirliği desteklemekte ve çevre bilincini artırmaktadır.

5.2. Öneriler

Motorlu Taşıtlar Vergisinin Mali Yerelleşme ve Çevre Sorunları Açısından Değerlendirilmesi konusunda, vergi politikalarının yerelleşme ve çevre politikalarıyla uyumlu hale getirilmesi önemli bir hedef olarak karşımıza çıkmaktadır. MTV matrahı ve tarifesi, ülke genelinde adil ve tutarlı bir şekilde uygulanması gereken vergi politikalarıdır. Bu nedenle, merkezi hükümetin bu konularda yetkili olması mantıklıdır. Merkezi hükümet, ulusal ekonomik ihtiyaçları ve çevresel politikaları dikkate alarak matrahı ve tarifeyi belirlerken, yerel yönetimlerin çıkarlarını da göz önünde bulundurmalıdır. MTV'nin yerel yönetimler tarafından tahsil edilmesi ve bu gelirlerin yerel düzeyde harcanması, mali yerelleşme prensiplerine uygun bir yaklaşımı yansıtmaktadır. Yerel yönetimler, bu gelirleri kendi bölgelerinin önceliklerine göre dağıtarak, yerel hizmetleri iyileştirmek veya çevresel projelere yatırım yapmak için daha fazla kontrol ve

esneklik elde ederler. Bu, yerel yönetimlerin kendi topluluklarına daha yakın hizmet sunmalarına yardımcı olur.

MTV'nin yerelleşmesi sürecinde, araç değerlerinin adil ve şeffaf bir şekilde tespit edilmesi, etkili bir vergi sistemi oluşturmanın önemli bir parçasıdır. Bu bağlamda, aşağıdaki öneriler araç değer tespiti sürecine ışık tutabilir:

1. Piyasa Değerine Dayalı Yaklaşım: Araçların piyasa değerleri, vergi matrahının temelini oluşturabilir. Mevcut piyasa fiyatları, aracın markası, modeli, yaşı, kilometre durumu gibi faktörler dikkate alınarak hesaplanabilir. Bu yöntem, piyasa koşullarını ve araçların gerçek değerini daha doğru yansıtabilir.

2. Araştırma ve Veri Analizi: Aracın değerini belirlemek için geniş kapsamlı bir veri analizi yapılabilir. Farklı kaynaklardan elde edilen veriler (örneğin, ikinci el araç satış siteleri, galeriler, araç değerlendirme raporları) kullanılarak araçların benzer modellerine ilişkin ortalama değerler hesaplanabilir.

3. Araç Değerleme Uzmanları ve Veritabanları: Bağımsız araç değerlendirme uzmanlarının katkısıyla güvenilir bir araç değer tespiti gerçekleştirilebilir. Bu uzmanlar, araçların teknik durumunu, ekstralarını ve genel kullanım koşullarını göz önünde bulundurarak değerlendirmeler yapabilir. Aynı zamanda sektörde kullanılan resmi araç değerlendirme veritabanları da değerlendirme sürecinde kullanılabilir.

4. Saydamlık ve Denetim: Değer tespiti sürecinin saydam ve denetlenebilir olması, güvenilir bir vergi sistemi oluşturmanın önemli bir parçasıdır. Değer tespiti yöntemi ve verileri, kamuoyunun ve ilgili tarafların erişimine açık şekilde sunulmalıdır. Ayrıca, denetim mekanizmaları aracılığıyla değer tespiti sürecinin doğru ve adil bir şekilde yürütüldüğü sağlanmalıdır.

Araç değerlerinin adil ve doğru bir şekilde tespiti için piyasa değerine dayalı yaklaşımlar, araştırma ve veri analizi, araç değerlendirme uzmanları, teknolojik araçlar ve denetim mekanizmaları bir araya getirilerek kullanılabilir. Bu çeşitlilik, güvenilir ve etkili bir vergi matrahının oluşturulmasına katkı sağlayabilir.

MTV'nin yerel yönetimler tarafından tahsil edilmesi, yerel düzeyde daha fazla mali sorumluluğu beraberinde getirir. Yerel yönetimler, gelirlerin doğru bir şekilde toplandığını ve etkili bir şekilde harcandığını sağlama konusunda daha fazla

hesap verebilirlik taşıır. Bu da mali yönetimin daha şeffaf ve etkili olmasını sağlar. Bu doğrultuda, Motorlu Taşıtlar Vergisi'nin yerel yönetimlerce tahsil edilmesi ve çevre vergisi olması üzerine çeşitli öneriler sunmak, daha sürdürülebilir bir vergi sistemi oluşturma çabalarına katkıda bulunacaktır. Bu öneriler, yerel hizmetlerin sürdürülebilirliğini sağlama, çevresel etkileri azaltma ve toplumun bilinçlenmesini artırma gibi amaçları desteklemektedir. Dolayısıyla, MTV'nin mali yerelleşme ve çevre sorunlarına etkisini optimize etmek için aşağıda sunulan önerilere odaklanmanın büyük önem taşıyacağı öngörülmektedir.

Daha sürdürülebilir ve çevre dostu bir vergi sistemi, yerel yönetimlerin güçlendirilmesi, verginin yönünün değiştirilmesi için bazı öneriler sunulmaktadır:

1. Yerel Yönetimlerin Yetkilendirilmesi: Yerel yönetimler, MTV'nin tahsilatı ve kullanımı konusunda daha fazla yetkilendirilmelidir. Merkezi yönetimce belirlenecek olan vergi oranının alt ve üst sınırı içerisinde oranı seçme tercihi yerel yönetimlere bırakılmalıdır. Vergi gelirlerinin büyük bir kısmı, yerel hizmetlerin finansmanı için kullanılmalı ve yerel ihtiyaçlar doğrultusunda harcanmalıdır. Bu, yerel toplumların ihtiyaçlarına daha iyi yanıt verilmesini sağlayacak ve yerel hizmetlerin sürdürülebilirliğini destekleyecektir.

2. Çevresel Önceliklere Dayalı Vergi Düzenlemeleri: MTV, çevresel etkilere dayalı olarak düzenlenmelidir. Düşük emisyonlu araçlar teşvik edilmeli, çevre dostu ulaşım yöntemleri ödüllendirilmeli ve çevresel standartlara uyan araçlar vergi avantajı elde etmelidir. Böylece, çevre kirliliğinin azaltılmasına ve çevresel sürdürülebilirliğin desteklenmesine katkı sağlanacaktır.

3. Veri Toplama ve İzleme Sistemi: MTV'nin etkilerini değerlendirebilmek için kapsamlı bir veri toplama ve izleme sistemi oluşturulmalıdır. Vergi tahsilatı, vergi gelirleri, araç yoğunluğu, emisyon düzeyleri ve diğer çevresel verilerin düzenli olarak izlenmesi, vergi politikalarının etkinliğinin değerlendirilmesine yardımcı olacaktır. Bu veri, gelecekteki politika kararlarının temelini oluşturacak ve çevresel performansın izlenmesine katkı sağlayacaktır.

4. Kamu Bilincinin Artırılması: MTV'nin yerelleşme ve çevre politikalarıyla uyumlu hale getirilmesi için kamu bilincinin artırılması önemlidir.

Vergi politikalarının neden yerel yönetimlerce tahsil edilmesi gerektiği ve çevre vergisi olması gerektiği halka açıklanmalıdır. Halkın vergi sisteminin işleyişi ve çevresel etkileri konusunda bilinçlenmesi, daha geniş bir kabul ve destek sağlayacaktır.

5. İş Birliği ve Paydaş Katılımı: MTV'nin mali yerelleşme ve çevre sorunlarına ilişkin politikaların oluşturulmasında işbirliği ve paydaş katılımı önemlidir. Yerel yönetimler, çevre kuruluşları, akademisyenler, iş dünyası ve halkın bir araya gelerek çözüm odaklı tartışmalar yapması ve politika kararlarına katkıda bulunması gerekmektedir. Bu şekilde, daha kapsayıcı ve etkili politikalar geliştirilecektir.

Bu öneriler, MTV'nin mali yerelleşme ve çevre sorunlarına etkisini optimize etmek ve daha sürdürülebilir bir vergi sistemi oluşturmak için adımlar atılmasına yardımcı olacaktır. Çevre dostu ulaşımın teşvik edildiği, yerel hizmetlerin güçlendirildiği ve çevresel etkilerin azaltıldığı bir vergi sistemi, daha yaşanabilir bir geleceğin inşasına katkıda bulunacaktır. Motorlu taşıtlar vergisinin matrahı, tarifesi ve oranı merkezi hükümet tarafından belirlenmelidir, ancak tahsilat ve harcama yerel yönetimlerin sorumluluğunda olmalıdır. Bu yaklaşım, mali yerelleşme prensiplerine uygun bir şekilde, hem merkezi hükümetin hem de yerel yönetimlerin çıkarlarını dengelemektedir. Bu sayede, daha iyi hizmet sunma kapasitesine sahip yerel yönetimler, yerel ihtiyaçlara daha iyi yanıt verebilirken, merkezi hükümet de ulusal vergi politikalarını etkili bir şekilde uygulanmalıdır. Bu öneri, hem mali açıdan hem de çevresel açıdan daha sürdürülebilir bir geleceğe katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- Abdullah, G. Ö. V. ve Kaya, S. K. Türkiye örneğinde çevresel kalitenin belirleyicileri: lasso yaklaşımı. *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 54, 25-37.
- Akdemir, T. (2014). *Yerel vergi yönetimi: ülke uygulamalarına yönelik bir analiz. mali yerinden yönetim teori kavramsal açıklamalar ve Türkiye'ye ilişkin değerlendirmeler uygulaması*. Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Akdoğan, A. (2013). *Vergi hukuku ve Türk vergi sistemi, temel ilke ve esaslar, vergileme ve vergiler hukuku, uygulama örnekleri*. 11. Baskı. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Akdoğan, A. (2006). *Kamu maliyesi*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Akdoğan, A. (2019). *Vergi hukuku ve Türk vergi sistemi: temel ilke ve esaslar, vergileme ve vergiler hukuku, uygulama örnekleri*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Akın, G. (2006). Küresel ısınma, nedenleri ve sonuçları. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 46 (2), 25-48
- Aktan, C. C. (2003). *Değişim çağında devlet*. Konya: Çizgi Kitapevi.
- Alıncak, H. (2021). *Türk vergi sisteminde motorlu taşıtların vergilendirilmesi ve taşıt giderleri*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Denizli: Pamukkale Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Arap, İ. (2009). *Kamu yönetiminde yeniden yapılanma bağlamında devletin temel işlevlerinden olan güvenlik hizmetlerindeki dönüşüm*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Armağan, A. (2023). Yeşil bütçeleme yaklaşımı: Türkiye'de uygulanabilirliği. *Scientific Journal of Finance and Financial Law Studies*, 3 (1), 1-22.
- Aslan, G., ve Şakar, A. Y. (2023). Vergi yönetimi ve Türkiye'de ekolojik vergi reformu ihtiyacı. *Journal Of Life Economics*, 10 (2), 101-112.
- Atabey, S. ve Yokuş, İ. (2016). Küresel ısınmanın artış nedenlerinin su kaynakları ve turist sağlığı üzerindeki yansımaları. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, 54, 188-203.
- Bahl, R. ve Bird, R. (2008). Subnational taxes in developing countries: The way forward. *Public Budgeting and Finance*, 28 (4), 1-25.

- Balın, B.E. (2011). *Çevre politikası (İktisadi bir yaklaşım)*. İstanbul: Derin Yayınları.
- Bariş, A. ve Barlas, E. (2017). Kamu maliyesi teorisinde küresel kamusal mallar. *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 12 (1), 129-152.
- Başar, S. (2007). *İktisadi büyümenin çevresel etkileri*. Ankara: İmaj Yayınevi.
- Başol, K. (1983). Dünya’da ve Türkiye’de çevre sorunları. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 5, 11-31.
- Baykal, H. ve Baykal, T. (2008). Küreselleşen Dünya’da çevre sorunları. *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5 (9), 1-17.
- Bayramoğlu, E., Özdemir, B. ve Demirel, Ö. (2014). Gürültü kirliliğinin kent parklarına etkisi ve çözüm önerileri: Trabzon kenti örneği. *İnönü Üniversitesi Sanat ve Tasarım Dergisi*, 4 (9), 35-42.
- Bilgili, M. Y. ve Firidin, E. (2017). Çevre politikasının ekonomik ve mali araçları: çevre vergileri üzerine teorik bir inceleme. *Journal of Life Economics*, 4 (2), 125–140.
- Bilgin, S. ve Orkunoğlu, I. F. (2010). Fiskal ve ektrafiskal amaçlar bağlamında 1970’lerden günümüze çevre vergileri. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 12 (1), 77-108.
- Bird, R. M. (1993). Threading the fiscal labyrinth: some issues in fiscal decentralization. *National Tax Journal*, 46 (2), 207-227.
- Bird, R. M. and Vaillancourt, F. (2006). *Introduction and summary*. In R. Bird and F. Vaillancourt (Eds.), *Perspectives on fiscal federalism*. Washington: World Bank Learning Resources.
- Boadway, R. and Flatters, F. (1982). Efficiency and equalization payments in a federal system of government: A synthesis and extension of recent results. *Canadian Journal of Economics*, 15 (4), 613-633.
- Bozkurt, Y. (2018). *Çevre sorunları ve politikaları*. Bursa: Ekin Yayınları.
- Bozkurt, Y. ve Yaman, D. (2018). *Yerel yönetimler perspektifinde Türkiye’de çevre politikaları*. İstanbul: Ekin Yayınları.
- Braun, T., Glänzel, W. and Schubert, A. (2006). A Hirsch-type index for journals. *Scientometrics*, 69, 169-173.
- Brennan, G. and Buchanan, J. M. (1980). *The power to tax: Analytic foundations of a fiscal constitution*. Cambridge University Press.

- Broniewicz, E. (2011). *Environmental protection expenditure in european union*. Environmental Management in Practice.
- Buchanan, J. M. (1990). The domain of constitutional economics. *Constitutional Political Economy*, 1, 1-18.
- Büyükgüngör, H. (2006). Çevre kirliliği ve çevre yönetimi. *Toprak İşveren Dergisi*, 1, 1-16.
- Cenikli, E. (2011). Türkiye’de mali yerelleşme anlayışına tarihsel bir bakış. *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 6 (2), 1-14.
- Chia, Ngee-C. and Phang S. (2001), Motor vehicle taxes as an environmental management instrument: The case of Singapore. *Environmental Economics and Policy Studies*, 4, 67-93.
- Coase, R. H. (1981). The Coase theorem and the empty core: A comment. *The Journal of Law and Economics*, 24 (1), 183-187.
- Congleton, R. (2006). *Asymmetric federalism and the political economy of decentralization*. In (s. 131-153). E. Ahmad and G. Brosio (Eds.), handbook of fiscal federalism. USA: Edward Elgar Publishing.
- Çalcalı, Ö. (2018). Mali yerelleşme ve mali özerklik bakımından Türkiye’nin durumu: OECD ile bir karşılaştırma, Selçuk İpek (Ed.), *Maliye Araştırmaları-2* içinde (s. 1-22). Bursa: Ekin Yayınevi.
- Çalcalı, Ö. (2018). Kamu ekonomisi teorisinde yerelleşme rasyoneli ve kuşaklar arası mali federalizm teorilerinin karşılaştırılması/Localization rational in the public economy theory and comparison of fiscal federalism theories belonging to different generations. *Uluslararası Ekonomi İşletme ve Politika Dergisi*, 2 (1), 21-42.
- Çataloluk, C. (2014). Yerel hizmetlerin fiyatlandırılmasında etkinlik v e sorunlar (Teorik bir çalışma). *İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi*, 3 (4), 870–889.
- Çavdar, F. (2022). Belediyelerin gelirlerini artırmaya yönelik öz gelir önerisi: motorlu taşıtlar üzerindeki vergisel yükümlülüğün paylaşımı. *International Anatolia Academic Online Journal Social Sciences Journal*, 8 (2), 86-102.
- Çelik, F. (2022). Kamu politikaları yapımında çoklu akımlar çerçevesi. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 24 (3), 1493-1516.

- Çelikkaya, A. (2017). Yenilenebilir enerjinin teşvikine yönelik uluslararası kamu politikaları üzerine bir inceleme. *Maliye Dergisi*, 172, 52–84.
- Çetin R. (2021). Mali özerklik bağlamında belediyelerde yerel özerklik. *Çağdaş Yerel Yönetimler*, 1, 1-45.
- Çetin, M. ve Işık, H. (2014). Türkiye ve Avrupa birliği ekonomilerinde yenilikler ve ar-ge'nin teşviki: Karşılaştırmalı bir değerlendirme. *Maliye Dergisi*, 166, 75-94.
- Dafflon, B. and Madies, T. (2011). *Decentralisation: a few principles from the theory of fiscal federalism. agene francoise de development*. Paris: Notes and Documents.
- Değirmenci, T. ve İnan, V. (2019). Çevre koruma harcamalarının çevre kirliliği üzerindeki etkisi: Seçilmiş OECD ülkeleri analizi. *Bilgi Sosyal Bilimler Dergisi*, 21 (2), 232–250.
- Değirmendereli, A. (2004). *Çevrenin korunmasında özel ve kamu girişimi ya da çevre koruma araçları. Çevre sorunlarına çağdaş yaklaşımlar*. İstanbul: Beta Yayıncılık.
- Demir, K. A. (2014). Özerk yerel yönetim yapısından federalizme geçiş. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 4 (2), 35-60.
- Dinda, S. (2004). Environmental Kuznets curve hypothesis: A Survey. *Ecological Economics*, 49 (4), 431-455.
- Dinler, Z. (2000). *İktisada giriş*. Bursa: Ekin Kitapevi Yayınları.
- Egeli, H. ve Diril, F. (2012). Türkiye’de yerel yönetimlerde mali özerklik ve vergilendirme yetkisi. *Sayıştay Dergisi*, 84 , 25-44.
- Ejobowah, J. B. (2018). The second-generation theory of fiscal federalism: a critical evaluation. *Perspectives on Federalism*, 10 (1), 220-242.
- Engin Balın, B. (2011). *Çevre politikası*. İstanbul: Derin Yayınevi.
- Ercan, S. (2020). Küreselden yerele MTV tekeli ve MTV Türkiye örneği. *Kastamonu İletişim Araştırmaları Dergisi*, 4, 118-132.
- Erginay, A. (1988). *Kamu maliyesi*. Ankara: Savaş Yayınları.
- Ertekin, Ş. ve Dam, M. (2020). Türkiye’de çevre vergilerinin çevresel etkileri üzerine bir değerlendirme. *Special Issue on 3rd International EUREFE Congress*, 15, 66-87.

- Ertürk, H. (1998). *Çevre bilimlerine giriş*. Bursa: Uludağ Üniversitesi Güçlendirme Vakfı Yayınları.
- Ertürk, H. (2018). *Çevre politikası*. İstanbul: Ekin Kitapevi.
- Farrell, J. (1987). Information and the coase theorem. *Journal of Economic Perspectives*, 1 (2), 113-129.
- Feldstein, (1952). *Handbook of public economics*. Elsevier
- Garzarelli, G. (2004). Old and new theories of fiscal federalism, organizational design problems and Tiebout. *Journal of Public Finance and Public Choice*. 22 (2), 91- 104.
- Garzarelli, G. (2018). *Internal organization in a public theory of the firm: Toward a Coase-Oates federalism Nexus*. University Library of Munich.
- Görmez, K. (2010). *Çevre zorunları*. Ankara: Nobel Yayın Dağıtım.
- Gündüz, İ. O. ve Agun, B. H. (2009). Bir yerel yönetim geliri olarak yerel işletme vergisi: Avrupa birliği uygulaması ve Türkiye’de uygulanabilirliği. Ertuğrul Akçaoğlu ve İnci Solak Akman (Ed.), *Prof. Dr. Mualla Öncel’e Armağan, içinde* (s. 229-265). Ankara: Ankara Üniversitesi Yayınları.
- Gündüz, O. ve Yakar, S. (2020). Avrupa Birliği ve Türkiye’de elektrikli otomobillere yönelik vergi teşviklerinin değerlendirilmesi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 29 (4), 204-222.
- Güneş, A. (2011). *Avrupa birliği çevre hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
- Hakan, U. (2022). Sosyal güvende temel gelir tartışmaları ve Türkiye’de uygulanabilirliği. *İş ve Sosyal Güvenlik Atölyesi Dergisi*, 5 1-15.
- Huq, A. Z. (2014). *Coasean bargaining over the structural constitution*. University of Chicago: Public Law and Legal Theory Working Paper.
- İlkılıç, C. Behçet, R. (2006). Hava kirliliğinin insan sağlığı ve çevre üzerindeki etkisi. *Firat Üniversitesi Doğu Araştırmaları Dergisi*, 5 (1), 66-72.
- Jha, P. C. (2015). Theory of fiscal federalism: An analysis. *Journal of Social and Economic Development*, 17 (2), 241-259.
- Johansson, B. (2000). The carbon tax in Sweden. *Innovation and the Environment*, 85, 85-148.

- John, A.A. and Pecchenino, R.A. (1997). International and intergenerational environmental externalities. *Scandinavian Journal of Economics*, 99 (3), 371-387.
- Kaboğlu, İ. (1996). *Çevre hakkı* (3). Ankara: İmge Yayınevi.
- Kaplan, R. (2012). Motorlu taşıtlar vergisinde otomobillerin tarife yapısının vergi adaleti ve çevre politikaları açısından değerlendirilmesi. *Vergi Sorunları Dergisi*, 289, 211-218.
- Kaplanhan, F. (2017). *Merkezi yönetimin vergi gelirlerini yerel yönetimlere dağıtımı: küreyerelleşme*. Germany: University Library of Munich.
- Kara, B. ve Deniz, B. (2006). Çevre suçlarının yeni Türk ceza kanunu özelinde incelenmesi. *ADÜ Ziraat Fakültesi Dergisi*, 3 (1), 15–20.
- Karabacak, B. N. (2012). Mali yerelleşme alanında ortaya çıkan yeni yaklaşımlar: kuşaklar arası çatışma mı? *Maliye Dergisi*, 163, 389-415.
- Karabacak, B. N. ve Karabacak, Y. (2014). Mali yerelleşme teorilerinin temel yerel gelir türlerine bakışı. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 23 (1), 251-266.
- Karacan, A.R. (2002). İşletmelerde çevre koruma bilinci ve yükümlülükleri, Türkiye ve Avrupa birliğinde işletmeler yönünden çevre koruma politikaları. *Ege Academic Review*, 2 (1), 1-11.
- Karadeniz, H. K. (2018). Otomobiller üzerinden alınan motorlu taşıtlar vergisinin vergi adaleti açısından incelenmesi. *International Journal of Public Finance*, 3 (2), 5-14.
- Kargı, V. ve Yüksel, C. (2010). Çevresel dışşallıklarda kamu ekonomisi çözümleri. *Maliye Dergisi*, 159, 183–202.
- Karl, T.R. and Trenberth, K.E. (2003). *Modern global climate change*. *Science*, 302 (5651), 1719-1723.
- Kaypak, Ş. (2014). Çevre sorunlarının çözümünde küresel çevre politikaları. *Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 31, 17-34.
- Kekeç, S. ve Budak, F. (2006). Çevre politikalarında ekonomik araçların kullanımı. *Ç.Ü Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 15 (1), 64–74.
- Keleş, İ., Metin, H., Özkan ve Sancak, H. (2005). *Çevre, kalkınma ve etik*. Ankara: Alter Yayıncılık.

- Keleş, R. (2015). *100 soruda çevre, çevre sorunları ve politikası* (5). İzmir: Yakın Kitabevi.
- Keleş, R., Hamamcı, C. ve Çoban, A. (2009). *Çevre politikası* (6). Ankara: İmge Kitabevi.
- Kılıç, C. (2009). Küresel iklim değişikliği çerçevesinde sürdürülebilir kalkınma çabaları ve Türkiye. *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 10 (2), 19-41.
- Kırman, A. ve Kesbiç, C. (2020). Yükselen piyasa ekonomilerinde çevresel Kuznets Eğrisi'nin geçerliliği. *Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 9 (3), 93-104.
- King, D. (1984). *Fiscal tires: the economics of multi-level government*. Londra: Routledge.
- Kornai, J. (1980). The dilemmas of a socialist economy: The Hungarian experience. *Cambridge Journal of Economics*, 4 (2), 147-157.
- Kuznets, S. (1955). Economic growth and income inequality. *The American Economic Review*, 45 (1), 1-28.
- Lavelle, A. and Wentworth, J. (2018). EU environmental principles. *Europe Economics Journal*, 590, 1-15.
- Lerner, B.W. and Lerner, K.L. (2003). Ozone layer depletion. *World of Earth Science*, 2, 420-421.
- Levaggi, R. (2002). Decentralized budgeting procedures for public expenditure. *Public Finance Review*, 30 (4), 273-295.
- Martinez-Vasquez, J., Lago-Penas, S. and Sacchi, A. (2017). The impact of fiscal decentralization: A survey. *Journal of Economic Surveys*, 31 (4), 1095-1129.
- Mcausland, C. (2008). Trade, politics, and the environment: tailpipe vs. smokestack, *Journal of Environmental Economics and Management*. Elsevier, 55 (1), 52-71.
- Meadows, D.H., Meadows, D.L., Randers, J. and Behrens, W.W. III, (1972). *The limits to growth (club of rome report)*. New York: Universe Books.
- Menteşe, S. (2017). Çevresel sürdürülebilirlik açısından toprak, su ve hava kirliliği: teorik bir inceleme. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10 (53), 381-389.

- Meydan, S. (1998). Sürdürülebilir turizm gelişimi ve güney Antalya turizm gelişimi projesi alanına yönelik bir anket uygulaması sonuçları. *Gazi Üniversitesi Ticaret ve Turizm Eğitim Fakültesi Dergisi*, 1, 82- 95.
- Musgrave, R. A. (1959). *The theory of public finance; a study in public economy*. Kogakusha Co.
- Musgrave, R. A. (1961). Approaches to a fiscal theory of political federalism. In *National Bureau Committee for Economic Research* (Eds.), *Public finances: Needs, sources, and utilization*. Princeton University Press. 97-134.
- Musgrave, R. A. (1973). *Public finance in theory and practice*. McGraw-Hill Kogakusa.
- Mutlu, A. (2006). Küresel kamusal mallar bağlamında sağlık hizmetleri ve çevre kirlenmesi: Üretim, finansman ve yönetim sorunları. *Maliye Dergisi*, 150, 53-78.
- Namazcı, E. (2018). Yerleşim yeri seçiminde etkili olan faktörler: İstanbul Ayvansaray Üniversitesi örneği. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, 7 (14), 165-170.
- North, D. C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge: Cambridge University Press, 58-62.
- Numata, D. (2005). *Economic analysis of deposit-refund systems with measures for mitigating negative impacts on suppliers* (Kobe University Working Paper Series No:169).
- Oates, W. E. (1972). *Fiscal federalism*. New York: Harcourt Brace.
- Oates, W. E. (2005). Toward a second-generation theory of fiscal federalism. *International Tax and Public Finance*, 12 (4), 349-373.
- Oates, W. E. (2008). On the evolution of fiscal federalism: theory and institutions. *National Tax Journal*, 61 (2), 313-334.
- Ocakcıoğlu, B. (2011). Coasevarî işlemlerin refah etkileri: genelleştirilmiş grafiksel bir yaklaşım. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 61 (1), 1-26.
- Odabaş, H. ve Hayrulloğlu, B. (2017). Çevresel sorunların çözümünde motorlu taşıtlar vergisine bakış: AB üyesi ülke örnekleri. *Kastamonu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 17 (3), 54-70.

- OECD, S. (2009). *Incentives for CO2 emission reductions in current motor vehicle taxes*. Tech. rep., Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.
- Oktayer, D. N. (2010). *Türk vergi sistemi*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları
- Olson, M. (1969). The principle of "fiscal equivalence": the division of responsibilities among different levels of government. *The American Economic Review*, 59 (2), 479-487.
- Orhaner, E. (2007). *Kamu maliyesi*. Ankara: Siyasal Kitabevi.
- Övgün, B. (2016). Kamu yönetimi reformunda bir açmaz: yerelleşme mi, merkezileşme mi? *Mülkiye Dergisi*, 40 (3), 159-180.
- Öz, E., Kutbay, H. ve Buzkıran, D. (2014). Türk servet vergisi sistemine modern bir yaklaşım. *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, (4), 86-99.
- Özbilgi, F. (2020). Türkiye'de savunma harcamalarının dış borçlanma üzerindeki etkisinin ARDL modeli ile analizi. Özdemir, E. (2006). *Çevre sorunlarının ekonomik niteliği bağlamında dışsallıkların ortadan kaldırılması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Özkök, İ. ve Yıldırım, M. (2017). Mali kriz dönemlerinde kamu borç göstergeleri üzerinden mali sürdürülebilirliğin görünümü: Gelişen ülke ekonomilerde kamu borçlanmasının değerlendirilmesi (2000-2015). *Uluslararası Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 3 (1), 81-97.
- Özler, S. ve Akdağ, E. (2011). Asit yağmurları. *Bilim ve Teknik Dergisi*, 518, 64-68.
- Özmen, M.T. (2009). Sera gazı-küresel ısınma ve Kyoto Protokolü. *İMO Dergisi*, 453 (1), 42-46.
- Parlakay, O. ve Yavuz, A. (2016). Negatif dışsallıkların çevreye olumsuz etkilerinin önlenmesinde kullanılan çözüm yolları. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, 57, 210-220.
- Parry, I., and Strand, J. (2012). International fuel tax assessment: an application to Chile. *Environment and Development Economics*, 17 (2), 127-144.
- Pehlivan, O. (2008). *Kamu maliyesi*. İstanbul: Derya Kitabevi.

- Polat, S. ve Eser, L. Y. (2014), Motorlu taşıtlar vergisinde değişim ihtiyacı: Türkiye için bir model önerisi, *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 15 (2), 269-289.
- Polat, S. ve Levent, E. (2014). Motorlu taşıtlar vergisinde değişim ihtiyacı: Türkiye için bir model önerisi. *Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 15 (2), 269-289.
- Proelss, A. (2016). *Principles of EU environmental law: An appraisal*. Contemporary Issues in Environmental Law: The EU and Japan, 29-45.
- Qian, Y. and Weingast, B. R. (1997). Federalism as a commitment to reserving market incentives. *Journal of Economic Perspectives*, 11 (4), 83-92.
- Rao, M. G., Raghunandan, T. R., Gupta, M., Datta, P., Jena, P. R., and Amarnath, H. K. (2011). *Fiscal decentralisation to rural local governments in India: Selected issues and reform options*. New Delhi: National Institute of Public Finance and Policy.
- Robinson, J. A. and Acemoglu, D. (2012). *Why nations fail: The origins of power, prosperity and poverty*. London: Profile.
- Rodden, J. (2006). *Hamilton's Paradox: The promise and peril of fiscal federalism*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Rodden, J. and Wibbels, E. (2002). Beyond the fiction of federalism: macroeconomic management in multitiered systems. *World Politics*, 55 (4), 494-531.
- Rodden, J., Eskeland, G. S. and Litvack, J. I. (2003). Introduction and overview. In Rodden, J.A., Eskeland, G. S., and Litvack, J. I. (Eds.), *Fiscal decentralization and the challenge of hard budget constraints*. MIT press, 3-32.
- Rubinfeld, D. L. (1987). *The economics of the local public sector*. London: Pencileye Books
- Saito, F. (2011). Decentralization. In M. Bevir (Eds.), *The SAGE handbook of governance* Thousand Oaks: SAGE publications, 484-500.
- Samancı, M. (2020). Yenilenebilir enerji yatırımlarının arttırılmasına yönelik vergisel teşvikler: Türkiye ve seçilmiş bazı ülkeler arasında karşılaştırma. *Türkiye Siyaset Bilimi Dergisi*, 3 (1), 55–69.

- Samuelson, P. A. (1954). The pure theory of public expenditure. *The Review of Economics and Statistics*, 36 (4), 387-389.
- Sarıçoban, K. ve Yildirimci, E. (2017). Çevre politikaları bağlamında sürdürülebilir kalkınma ve çevresel harcamalar: ab üyesi ülkeler ile bir karşılaştırma. *ASSAM Uluslararası Hakemli Dergi*, 2 (3), 7-24.
- Seabright, P. (1996). Accountability and decentralisation in government: an incomplete contracts model. *European Economic Review*, 40 (1), 61-89.
- Seufert, J. H., Andrew, B. (2013). *Analysis of some environmental policy instruments*. Australia: University of Wollongong.
- Sezgin, G. (2021). *Türk vergi sisteminde yer alan tarifelerin mükellefler açısından değerlendirilmesi*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kütahya: Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Sommer, A.N. (2009). Taking the pit bull off the leash: Siccing the endangered species act on climate change. *Boston College Environmental Affairs Law Review*, 36 (1), 273-308.
- Somuncu, A. (2022). Türkiye’de otomobil ve ticari araçlardan alınan özel tüketim vergisi ve motorlu taşıtlar vergisinin çevresel etki ve vergi adaleti bakımından değerlendirilmesi. *Ankara Üniversitesi Çevre Bilimleri Dergisi*, 9 (2), 29-43.
- Sugözü, İ. H., Yıldırım, H. ve Aydın, H. İ. (2014). Vergi adaleti açısından motorlu taşıtlar vergisinin analizi. *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 32, 115-128.
- Şahin, A., ve Çokadar, H. (2006). Teaching process, authority, and democratization: Teachers’ behavior against the pitfall of authoritarian, laissez-faire and indifferent approaches. *International Journal of Environmental and Science Education*, 1 (2), 120-136.
- Şahinligil, H. B. (2013). Motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergiler ve dünya uygulamaları. *Vergide Gündem*. Dolaylı Vergiler Özel Sayısı, Mayıs.
- Şen, S. (2017). Yenilenebilir enerji üretiminde maliye politikası aracı olarak teşvikler: Seçilmiş bazı avrupa ülkelerinin deneyimleri ve Türkiye. *Journal of Life Economics*, 4 (1), 59-76.
- Şin, S. (2016). *Türk vergi sistemi*. Bursa: Dora.

- Tanrıvermiş, H. (1997). Çevre kirliliğinin vergilendirilmesi: ilkeler, uygulamaları ve Türkiye açısından genel değerlendirme. *Ekonomik Yaklaşım*, 8 (27), 303–328.
- Tavşancı, A. (2005). Avrupa birliği çevre politikası çerçevesinde çevre vergileri. *İktisat İşletme ve Finans Dergisi*, 20, 41–49.
- Taytak, M. ve Meçik O. (2009), Küresel çevre sorunlarına karşı uluslararası yeşil diyalog, *Uşak Üniversitesi İİBF Dergisi*, 1, 1-20.
- Tayyar, A. E. (2021). Elektrik üretimi-ekonomik büyüme-çevre kirliliği: Türkiye için VECM analizi. *Sosyoekonomi*, 29 (47), 267-284.
- TBMM. (1983). *Resmî Gazete*, 2872, 9 Ağustos 1983.
- Tıraş, H.H. (2012). Sürdürülebilir kalkınma ve çevre: Teorik bir İnceleme. *Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 2 (2), 57-73.
- Tiebout, C. M. (1956). A pure theory of local expenditures. *Journal of Political Economy*, 64 (5), 416-424.
- Tiebout, C. M. (1961). An economic theory of fiscal decentralization. In *Universities-National Bureau Committee for Economic Research* (Eds.), *Public finances: Needs, sources, and utilization*. Princeton University Press. (79-96).
- Tokatlıoğlu, İ., Atan, M. (2007). Türkiye'de bölgeler arası gelişmişlik düzeyi ve gelir dağılımı eşitsizliği: Kuznets eğrisi geçerli mi? *Ekonomik Yaklaşım*, 18 (65), 25-58.
- Tommasi, M. and Weinschelbaum, F. (2007). Centralization vs. decentralization: a principal-agent analysis. *Journal of Public Economic Theory*, 9 (2), 369-389.
- Toprak, D. (2006). Sürdürülebilir kalkınma çevresinde çevre politikaları ve mali araçlar. *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2, 146-169.
- Treisman, D. (2002). *Defining and measuring decentralization: A global perspective*. Unpublished Manuscript, 1-38.
- Tsurumi, T. and Managi, S. (2010). Decomposition of the environmental kuznets curve: scale, technique, and composition effects. *Environmental Economics and Policy Studies*, 11, 19-36.

- Turgut, N.Y. (2009). *Çevre politikası ve hukuku*. Ankara: İmaj Yayıncılık.
- Türkeş, M. (2022). IPCC'nin yeni yayımlanan iklim değişikliğinin etkileri, uyum ve etkilenebilirlik raporu bize neler söylüyor?. *Resilience*, 6 (1), 197-207.
- Türkoğlu, İ. (2012). Yerel yönetimlerin mali özerkliği. *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 17 (26-29), 41-70.
- Ulucak, R., ve Erdem, E. (2014). Çevre-iktisat ilişkisi ve Türkiye'de çevre politikalarının etkinliği. *Akademik Araştırmalar ve Çalışmalar Dergisi (AKAD)*, 4 (6), 78-98.
- Ulusoy, A. ve Akdemir, T. (2013). *Mahalli idareler, teori-uygulama-maliye*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Ulusoy, A. ve Bayraktar Daştan, C. (2018). Yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelik vergisel teşviklerin değerlendirilmesi. *Hak İş Uluslararası Emek ve Toplum Dergisi*, 7 (17), 123–160.
- Uttekar, G.T. and Salvi, P. A. (2018). The linkages between economy and environment. *IOSR Journal of Business and Management*, 77-81.
- Uzun, A., Keleş, R. ve Bal, İ. (2014). Sapanca gölü içme suyu havzasında otoyol ve demiryolundan kaynaklanan kirliliğin yağmur suyu sulak alan metoduyla giderilmesi, *Academic Platform Journal of Engineering and Science*, 2 (1), 9-20.
- Üstün, A. K., Apaydın, M., Başaran Filik, Ü. ve Kurban, M. (2009). Kyoto protokolü kapsamında Türkiye'nin yenilenebilir enerji politikalarına genel bir bakış. *Paper Presented at the 5. Yenilenebilir Enerji Kaynakları Sempozyumu*, Diyarbakır.
- Üyümez, M. E. (2016). Bir çevre vergisi olarak motorlu taşıtlar vergisi: AB ve Türkiye uygulamalarının karşılaştırmalı analizi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 25 (3), 427-440.
- VO, D. H. (2008). *The economics of measuring fiscal decentralisation*. Australia: Business School, Economics, University of Western Australia.
- Walls, M. (2011). *Deposit-Refund systems in practice and theory. In resources for the future* (Discussion Paper).
- Weingast, B. R. (1995). The economic role of political institutions: Market-preserving federalism and economic development. *Journal of Law, Economics, and Organization*, 11 (1), 1-31.

- Weingast, B. R. (2007). Second generation fiscal federalism: Implications for decentralized democratic. *Europe Tax Journal*, 1, 74-83.
- Williamson, O. E. (1996). *The mechanisms of governance*. Oxford University Press, 99-105.
- Yağcı, S. C. (2008). MTV'nin küreselleşme serüveninde yeni durak: MTV Türkiye. *Gazi Üniversitesi İletişim Kuram ve Araştırma Dergisi*, 27, 203-220.
- Yalçın Z. A. (2013). Potansiyel bir çevre vergisi olarak motorlu taşıtlar vergisi: Avrupa birliği ve Türkiye arasında karşılaştırmalı bir analiz. *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 27 (2), 141-158.
- Yalçın, Z. A. (2016). Sürdürülebilir kalkınma için yeşil ekonomi düşüncesi ve mali politikalar. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 6 (1), 749-775.
- Yalçın, Z. ve Gök, M. (2015). Avrupa Birliği ve Türkiye'de kamu çevre koruma harcamalarının analizi. *Uluslararası Yönetim İktisat ve İşletme Dergisi*, 11 (25), 65-90.
- Yavuz, H. (2019). *Çevre sorunları ve maliye politikası*. Ankara: Savaş Yayınevi.
- Yavuz, İ. S. (2022). *Mali sürdürülebilirlik güçlü yerel yönetimler türkiye simülasyonu*. İstanbul: Eğitim Yayınevi.
- Yaylı, H. (2012). Küreselleşmenin kentler üzerine etkisi: "İstanbul örneği". *Sosyal Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 12 (24) , 331-356
- Yazıcı, H., Akçay, M., Çay, Y. ve Sekmen, Y. (2010). Hava kirliliğinin doğal gaz kullanımı ile değişimi, Denizli ili örneği. *Selçuk- Teknik Dergisi*, 9 (3), 205-215.
- Yereli, A. B. ve Ata, A. Y. (2011). Vergi adaletine ulaşma yöntemleri çerçevesinde fayda ilkesinin teorik açıdan değerlendirilmesi. *Maliye Dergisi*, 161, 21-32.
- Yıldırım, U. (2004). *Çevre sorunlarına ekonomik yaklaşımlar*. Mehmet C. Marın, Uğur Yıldırım (ed.), *Çevre sorunlarına çağdaş yaklaşımlar, -ekolojik, ekonomik, politik ve yönetsel perspektifler*. İstanbul: Beta Basın Yayım.
- Yılmaz, G. A. (2013). *Kamu maliyesi*. İstanbul: Türkmen Kitabevi.
- Yılmaz, A. A., Guzel, M. S., Askerbeyli, I., ve Bostanci, E. (2018). *A vehicle detection approach using deep learning methodologies*. arXiv preprint arXiv:1804.00429.

Yücedağ, C. ve Kaya L.G. (2016). Hava kirleticilerin bitkilere etkileri. *Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi*, 1 (1), 67-68.

Yüksel, C. (2020). Tiebout hipotezi çerçevesinde yerel mali değişkenlerin mekânsal tercihe etkisi: Türkiye örneği. *Turkish Studies-Economics, Finance, Politics*, 15 (1), 629-643.

2872 Sayılı “Çevre Kanunu”, Resmi Gazete. 18132, 11.8.1983

http-1:

focus2move.com/ (Erişim Tarihi: 01.04.2023)

http-2:

data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Aralik-2022-

(Erişim Tarihi: 14.04.2023)

http-3:

data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Haziran-2023-

(Erişim Tarihi: 15.04.2023)

http-4:

<https://dspace.ankara.edu.tr/xmlui/handle/20.500.12575/65828?show=full>.

(Erişim Tarihi: 21.02.2022)

