

Binek Otomobil Tüketicilerinin Motorlu Taşıt Vergisi ve Bu Vergide Yapılması Planlanan Yasal Düzenlemelere İlişkin Bilgi Düzeyinin Ölçülmesine Yönelik Bir Araştırma

Investigation of Passenger Vehicle Consumers' Level of Knowledge on Motor Vehicle Tax and Planned Legal Regulations

Filiz EKİNCİ

Yrd.Doç.Dr., Bilecik Üniversitesi, İİBF, Maliye Bölümü

Sevgi GÖNÜLLÜOĞLU

Yrd.Doç.Dr., Bilecik Üniversitesi, İİBF, İşletme Bölümü

ÖZET

Bu çalışma, binek otomobillerin yakıt türü, yaşı, motor silindir hacmi gibi faktörlerle ilişkilendirilen çevre kirliliğini önlemek adına planlanan yasal düzenlemelerin içeriği ve sonuçlarının araç kullanıcıları tarafından bilinirlik düzeyinin belirlenmesini amaçlamaktadır. Çalışma, araştırmanın amacına uygun olarak hazırlanan bir anket aracılığı ile yürütülmüş, elde edilen veriler istatistik paket programı aracılığı ile analize tabi tutulmuştur. Elde edilen bulgular binek otomobil sahiplerinin çevre dostu otomobiller ve hurda araç indirimleri hakkında bilgi sahibi iken, çevre dostu otomobillere uygulanan vergi indirimi hakkında bilgi sahibi olmadıklarını göstermektedir. Halen Avrupa Birliği ülkelerinde uygulanan yasal düzenleme kriterlerinin araştırmaya katılan araç kullanıcıları tarafından bilinirliğinin çok düşük olduğu, ancak söz konusu düzenlemelerin ülkemizde uygulanması halinde katılım göstereceklerine ilişkin verilerin analizi umut vericidir. Ancak, araştırmaya katılanların çoğunluğu, yakın bir zamanda bu yasal düzenlemelerin Türkiye’de etkin olarak uygulanamayacağını düşünmektedirler.

Anahtar Kelimeler:

*Çevre Kirliliği,
Tüketici Davranışı,
Binek Otomobil,
Motorlu Taşıtlar
Vergisi*

ABSTRACT

This study's main purpose is to unravel car owners' level of knowledge about the new prospective law, which aims to prevent environmental pollution, which is associated with type of fuel, age of vehicle and engine capacity. To analyze the subject statistically, a survey questionnaire was developed and frequency and t-test analyses were employed. Results postulated that while car owners have knowledge about environment friendly automobiles and junk car rebate, they do not have sufficient knowledge on tax reduction for environmentally friendly cars. Our sample have little knowledge about legal arrangements on the subject but it is promising that they have positive evaluation of the potential legal arrangements. It is found that majority of our sample do not believe this prospective legal arrangements would not be put into practice effectively in Turkey.

Keywords:

*Environmental
Pollution, Consumer
Behavior, Passenger
Vehicle, Motor
Vehicles Tax*

1. GİRİŞ

Varoluşundan bu yana insan yaşamını, çevresini değiştirerek sürdürmüştür. İnsanoğlunun gücü elinde bulundurma ve başarılı olma çabasından etkilenen varlıkların başında, bütün insanlığın bir hayat ortamı olma niteliğine sahip olan tabiat gelmektedir. Özellikle teknolojik aletlerin ve yöntemlerin büyük bir kısmı, tabiatla mücadele için kullanılmaktadır. Böylece doğal dengenin kendisini yenileme imkanının pek olmayacak şekilde bozulması, çok büyük çevre sorunlarının ortaya çıkmasına neden olmaktadır. (Eroğlu,2010: 146) Çevre kirliliği, küresel boyutta 1970’lerden itibaren gündeme gelmeye başlamış, başta sanayileşme olmak üzere, düzensiz kentleşme, hızlı nüfus artışı, çevre duyarlılığının olmayışı, hızlı ve kontrolsüz büyüme gibi nedenler, bu durumun alt yapısını oluşturmuştur (Uçar,1991). Bu faktörler yanında mevcut tüketim alışkanlıklarının ve tüketimin sürekli kamçılanması, doğal kaynakların aşırı ve bilinçsiz kullanımıyla doğal denge bozulmuştur (Yılmaz,1996).

Son yıllara kadar tükenmeyeceği düşünülen pek çok kaynağın, 20. yüzyılda büyük tehditlere maruz kaldığı fark edilmeye başlanmıştır (Bener ve Babaoğlu:1). Söz konusu kaynaklar, hızla tükenirken çevreyi de kirleten bir rol üstlendikleri de görülmektedir. Hem kaynakların hızlı tükenişi, hem de çevrenin maruz kaldığı tehditlerin artışı, bütün toplumu ve Dünya’yı etkilediğinden, devletler nezninde ele alınarak, bu yönde yasal yaptırımlar, kurallar ve sınırlamalar getirilmiştir. Bu yönde yapılan uygulamalardan birisi de vergilendirme uygulamalarıdır.

Günümüzde vergiler, kamu giderlerini karşılama amaçlarının yanı sıra devletin ekonomik ve sosyal hayata müdahalesini sağlama amacıyla da alınmaktadır. Dolayısıyla düzenleyici vergiler, gelir elde etmekten ziyade insan davranış ve tercihlerini değiştirmeyi amaçlar ve kamu ve özel sektör ayrımı yapmaz. Üretim ve tüketim tercihlerini değiştirmesi amacının ön planda olması ve kirlenici faaliyetleri özel ve kamu kesimi ayrımı yapmaksızın hedef alması sebebiyle ekolojik vergiler(çevre vergileri), düzenleyici vergiler sınıfına dahil edilmektedir (Jamali, 2007:100).

Diğer bir ifade ile vergilerin yönlendirici ve düzenleyici niteliği çevre konusunda da ön plana çıkmaktadır. Vergiler yoluyla motorlu taşıtların çevreye verdiği zararın asgariye indirilmesi ve ulaşım kaynaklı emisyonlarla mücadele amacıyla Avrupa Birliği ülkelerinin birçoğunda motorlu taşıtlar vergisi bir çevre vergisine dönüştürülerek, motorlu taşıtların CO2 emisyonlarına göre vergilendirilmesi uygulamaları ağırlık kazanmıştır. Çünkü hava kirliliğinin en büyük sebebi motorlu taşıtlarda kullanılan yakıtın yanması sonucu oluşan CO2 miktarının ekosistemin kaldırabileceği düzeyin çok üzerine çıkması durumunda, bu gaz atmosferin üst katmanlarında birikerek sera etkisi yaratmakta, küresel ısınmaya yani iklim değişikliklerine neden olmaktadır. Önemli bir payını ulaştırma sektörünün oluşturduğu CO2 miktarının azaltılması dünya geleceği için son derece önemlidir.(AY:3)

Dolayısıyla, çalışmamızda, ülkemizde motorlu taşıtların CO2 emisyonlarına göre vergilendirilmesine yönelik vergisel düzenlemelerin uygulanması durumunda binek otomobil tüketicilerinin bilgi düzeyinin ölçülmesine yönelik anket çalışması yapılarak, mevcut durum ortaya konulmaya çalışılmıştır.

2. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNDE VE TÜRKİYE'DE MOTORLU TAŞITLARIN CO2 EMİSYONLARINA GÖRE VERGİLENDİRİLMESİ UYGULAMALARININ GENEL DEĞERLENDİRMESİ

Temelinde teknolojik buluşların alt yapısını oluşturduğu iletişim ve ulaşım imkanlarının artışı, bilginin hızlı ve etkin yayılması sonucu sermaye ve üretimin dünya çapına yayılması, tüketim kalıplarının yakınlaşması, uluslar arası kuruluşların etkinliğinin artması, dünya ülkelerini de giderek sorunlara karşı ortak çözüm bulma noktasına taşımıştır.

Uluslararası örgütlenmeye sahip ve küresel hareketlerde etkin olan Avrupa Birliğinde özellikle motorlu taşıtlardan kaynaklanan kirlenici emisyonların vergilendirilmesi, önemli bir çevre politikası aracıdır. Yakıt tüketimi ve emisyon arasında doğrudan ilişki kurmaktadır (Motorun yanmasıyla üretilen sera gazları). CO2 bazlı vergileme ve emisyonları azaltmak için uygulanan ekonomik teşvikler, iklim değişikliği stratejisinin önemli bir bileşenidir (http://www.dgvrn.de/fileadmin/user_upload/DOKUMENTE/WCC-3/Klimalexikon.pdf,).

Binek otomobil sektörü için emisyonların azaltılmasına yönelik somut önlemler ilk kez 1995 yılında binek taşıtların CO2 emisyonlarının azaltılması için Avrupa Birliği topluluk stratejisi olarak şekillendirilmiştir. Motorlu taşıtların vergilendirilmesinde, motor silindir hacmi ve Euro standartları (EURO emisyon standartları, üretilen her birim güç için motor tarafından salınabilecek azami kirlenici madde düzeyini belirlemektedir.) yerine vergi matrahı olarak CO2 emisyon miktarının esas alınması kararlaştırılmıştır (http://www.ier.uni-stuttgart.de/publikationen/arbeitsberichte/Arbeitsbericht_06.pdf,).

CO2 emisyonlarının azaltılması stratejisinin önemli unsuru EC/443/2009 sayılı direktiftir (binek otomobillerinin CO2emisyonları hakkındaki direktif). Bu direktifte AB de tüm yeni binek otomobillerin CO2 emisyonunu 2012-2015 yılları arasında ortalama kilometrede 130 grama düşürülmesi hedeflenmektedir. Ayrıca 2020 yılına kadar araçların CO2 emisyonlarını kilometrede 95 grama düşürmek direktifin ikinci hedefidir (<http://www.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0656:FIN:DE:PDF>). Yeni motorlu taşıtlar vergisiyle CO2 azaltılmasının yanı sıra diğer kirlenici maddelerin azaltılması da amaçlanmaktadır.

Günümüzde Avrupa Birliği ülkelerinin birçoğunda binek otomobillerin vergilemesi, büyük ölçüde CO2 emisyonuna dayalı olarak gerçekleşmektedir. Bu şekilde vergilemeye geçen en son Avrupa birliği ülkesi Almanya'dır. Avrupa birliği ülkelerinde Motorlu taşıtlar vergisi, çok çeşitli ve farklı kriterlere göre tahsil edilen yıllık bir vergidir. Örneğin; Belçika'da 105g/km'den az emisyonu neden olan binek otomobillerde, satın alma fiyatının %15'i, maksimum 3280 euro tutarında fatura fiyatından indirim yapılmaktadır. Ticari otomobiller ise CO2 emisyonuna göre vergilendirilmektedir(Çelikkaya, 2012:62-63).

Danimarka'da ise motorlu taşıtlar vergisi taşıtların yakıt tüketimine bağlı olarak alınmaktadır. Benzinli araçlarda vergi bir litre benzin ile en az 20 km yol yapan araçlarda 520 Danimarka Kronundan, 4,5 km den az yol yapan araçlarda 18,460 Danimarka Kronuna değişen oranlarda uygulanmaktadır. İngiltere'de, motorlu taşıtlar vergisi CO2 emisyonuna dayanmakta ve vergi oranı emisyon miktarı 100g/km'ye kadar olan araçlarda %0 'dan, 225g/km'den fazla olan benzinli ve dizel araçlarda 405 Pounda ve alternatif yakıtlı araçlarda 385 Pounda kadar farklılaşmaktadır. Avusturya'da ise binek taşıtların ilk tescilinde akaryakıt tüketim vergisi uygulanmaktadır. Bir ödül-ceza sistemi bulunmaktadır. 160g/km'den fazla emisyonu neden olan tüm araçlar, aşan her gram için 25 Euro ceza öderler. Bu emisyon sınırı 1 Ocak 2013'ten itibaren 150g/km'ye düşecektir. Alternatif yakıtlı araçlar (elektrikli, LPG'li, biyo yakıtlı vb.) 31 Ağustos 2012 sonuna kadar 500 Euro tutarında ödül elde ederler. 0,005 g/km'den az partikül madde emisyonuna neden olan dizel araçlar ile 80mg/km'den az NOX (azot oksit) yayan araçlar ise maksimum 200 Euro ödül elde ederler (http://www.bmf.gv.at/steuern/brgerinformation/autoundsteuern/normverbrauchsabgabenoVA/_start.htm?q=nova).

Almanya'da ise Motorlu taşıtlar vergisi; temel vergisi ve CO2 vergisi olmak üzere iki unsurdan oluşmaktadır. Temel verginin oranı benzinli araçlarda 100 cc'de 2 Euro, dizel motorlu araçlarda ise 9.50 Euro'dur. Co2 vergisi ise 120g/km'den fazla emisyonla neden olan araçlar için her g/km başına 2 Euro'dur (http://www.bundesfinanzministerium.de/nr_86670/DE/Wirtschaft_und_Verwaltung/Steuern/Veroeffentlichungen_zu_Steuerarten/Kraftfahrzeugsteuer/073_FAQ_KFZ_Steuer.html).

Türkiye'de motorlu taşıtlar vergisi Avrupa Birliği ülkelerinde olduğu gibi çevre vergisi şeklinde ele alınmamakta, bir servet vergisi olarak uygulanmaktadır. Türkiye'de taşıt vergileri motorlu aracın ağırlığı, silindir hacmi ve yaşını yansıtacak şekilde uygulanmakta iken, 25.12.2003 tarih ve 5035 sayılı kanunla 1.1.2004 tarihinden geçerli olmak üzere yapılan düzenleme ile sadece silindir hacmi ve yaşına göre vergilendirilmeye başlanılmıştır. Asıl amaç çevreyi koruma edinilmediğinden, daha önceki gibi, taşıtların yaşı arttıkça vergi miktarı düşmektedir (Özdemir, 2009:29). Diğer bir ifade ile motorlu araçların vergi miktarı, o aracın yaşına, daha sonrada genel olarak motor silindir hacmine bağlıdır. Motorlu aracın yaşı arttıkça ödenecek vergi miktarı azalırken, motor silindir hacmi arttıkça ödenecek vergi artmaktadır.

Ülkemizde, ulaştırmadan kaynaklanan emisyonları azaltmayı temel alan bir vergilendirme sisteminin oluşturulması için henüz uygun bir yasal çerçeve bulunmamaktadır. Mevcut motorlu taşıtları vergilendirme sistemi aracın yaşını temel alan bir sistem olup, sera gazı oluşumunu az gerçekleştiren araçlar ve enerji verimliliği yüksek olan araçlar ile ilgili vergi indirimi veya muafiyeti sağlayacak bir yasal düzenleme mevcut değildir (Babalık-Sutcliffe,2010). Dolayısıyla motorlu taşıtların vergilendirilmesinde çevreye verilen zararı ve sera gazlarının salınımını azaltmayı sağlamak amacıyla motorlu taşıtlardan alınan vergilerde de düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

3. METODOLOJİ VE BULGULAR

Araştırmamızla ilgili izlediğimiz yöntem ve elde edilen bulgular aşağıda belirtilmektedir.

3.1. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmanın temel amacı, binek otomobillerin yakıt türü, yaşı, motor silindir hacmi gibi faktörlerle ilişkilendirilen çevre kirliliğini önlemek adına yapılması planlanan yasal düzenlemelerin içeriği ve sonuçlarının araç kullanıcıları tarafından bilinirlik düzeyinin ortaya konmasıdır.

3.2. Araştırmanın Kapsamı ve Yöntemi

Araştırma, binek otomobil sahiplerini kapsamaktadır. Araştırmanın ana kümesini Bilecik ilinde yaşayan binek araç sahipleri oluşturmaktadır. Araştırmamız, mevcut durumu ortaya koyan tanımlayıcı bir araştırmadır. Araştırma aracı olarak anket yöntemi kullanılmıştır. Anket 3 Bölümden ve 22 sorudan oluşmaktadır. Zaman ve maliyet kısıtı yüzünden ana kütle içerisinde tesadüfi olarak seçilen 500 kişiye anket formu dağıtılmış, bu anket formlarından 280 tanesi geri dönmüş, bunlardan 17 tanesi de eksik bilgi içerdiğinden değerlendirilmeye alınmamıştır. Anketlerin geri dönüş oranı % 56'dır. Anket ve anketten elde edilen veriler istatistik paket programında kodlanarak frekans ve ortalama dağılım analizleri yapılmıştır.

3.3. Araştırma Bulgularının Analizi

3.3.1. Binek Araçların Yaş, Motor Silindir Hacmi ve Yakıt Türüne İlişkin Verilerin Frekans Analizleri

Çalışmanın bu kısmında ankete katılan binek otomobil kullanıcılarının kullandıkları araçların yaşı, tükettikleri yakıt türü, araçlara ilişkin silindir hacmi ve otomobillerini satın alırken göz önünde bulundurdıkları kriterlerin öncelik sırası gibi sorulara verilen cevapların analiz sonuçları yer almaktadır.

Tablo 1. Araçların Yaşları

Yaş	Frekans	Yüzde	Yaş	Frekans	Yüzde
0	3	1,1	12	7	2,7
1	28	10,6	13	9	3,4
2	19	7,2	14	7	2,7
3	13	4,9	15	6	2,3
4	16	6,1	16	9	3,4
5	29	11,0	17	5	1,9
6	21	8,0	18	8	3,0
7	28	10,6	19	4	1,5
8	4	1,5	20	4	1,5
9	5	1,9	21	3	1,1
10	23	8,7	27	1	,4
11	10	3,8	Toplam	263	100,0

Tablo 1. de ise araç sahiplerinin araçlarının yaşları sorulmuş ve alınan cevaplar tablolaştırılmıştır. İlk yedi yaş ağırlıklı olarak halen araç sahipleri tarafından kabul görmektedir. Arada farklı çıkan yaş grupları var ise de genelde araçların trafiğe yeni çıkmış sayılabileceği görülmektedir.

Tablo 2. Araçların Silindir Hacimleri

	Frekans	Yüzde
1300 ve altı	28	10,6
1301-1600	172	65,4
1601-1800	38	14,4
1801-2000	17	6,5
2001-2500	4	1,5
3001-3500	1	,4
Toplam	263	100,0

Tablo 2’de silindir hacimlerini öğrenmek amacıyla sorulan soruya verilen cevaplara ilişkin analiz değerleri yer almaktadır. Buna göre büyük bir çoğunluk araçlarının 1300-1600 motor hacmi arası olmasını tercih etmiştir.

Tablo 3. Yakıt Türü

	Frekans	Yüzde
Benzin	99	37,6
Dizel	79	30,0
LPG	83	31,6
Toplam	263	100,0

Tablo 3’de binek araç kullanıcılarının araçlarında tükettikleri yakıt türlerine ilişkin bilgiler yer almaktadır. Tablo’da kullanılan yakıt türü olarak birinci sırada benzin, ikinci sırada LPG ve üçüncü sırada ise dizel’in yer aldığı görülmektedir.

Tablo 4. Araç Satın Alırken Gözönünde Bulundurulmuş Kriterlerin Önem Derecesi

	Frekans	yüzde
Marka	78	29,7
Güvenlik	62	23,6
Fiyat	52	19,8
Yakıt	40	15,2
Yedek Parça	39	14,8
2. El	35	13,3
Garanti	34	12,9
Vergi	31	11,8
Fiziksel Özellikleri	77	29,3

Tablo 4’de binek araç satın alırken göz önünde bulundurulmuş kriterlerin öncelik sırasına ilişkin verilerin analiz değerleri yer almaktadır. Bu değerler ışığında öncelik sırasının aracın markasına ait olduğu, onu sırasıyla aracın fiziksel özellikleri, güvenlik, fiyat, yakıt türü, yedek parça, 2. elinin olup olmaması, garanti ve son olarak da ödenecek verginin dikkate alındığı görülmektedir.

3.3.2. Binek Otomobil Sahiplerinin Motorlu Taşıtlı Vergilendirme Kriterlerine İlişkin Bilgi Düzeyini Ölçmeye Yönelik Verilerin Analizi

Çalışmanın bu kısmında, Avrupa Birliğinde uygulanmakta olan motorlu taşıtlı vergilendirmesinin temelini oluşturan kriterlerin binek otomobil kullanıcıları tarafından bilinirliklerini tespiti yönelik verilerin analizleri yer almaktadır.

Tablo 5. Kabul Edilebilir Vergi Oranları

	Frekans	Yüzde
Hiç önemli değil	11	4,2
Önemli değil	14	5,3
Ne önemli ne de önemli değil	38	14,4
Önemli	140	53,2
Çok önemli	60	22,8
Toplam	263	100,0

Tablo 5’de binek araç satın alırken ödenen vergi miktarının ne derece önemli olduğuna ilişkin cevapların analiz değerleri yer almaktadır. Tablo değerlerine göre vergi miktarı büyük bir kısım için önemli görülmekte hatta %22.8 lik kısım için çok önemli kabul edilebilmektedir.

Tablo 6. Çevre Dostu Araçlar

	Frekans	Yüzde
Hiç bilgi sahibi değilim	38	14,4
Bilgi sahibi değilim	57	21,7
Ne bilgi sahibiyim- ne değilim	43	16,3
Bilgi sahibiyim	116	44,1
Çok bilgi sahibiyim	9	3,4
Toplam	263	100,0

Tablo 6’da çevre dostu otomobiller hakkında bilgi düzeyine ilişkin verilerin analiz değerleri yer almaktadır. Tablo değerlerine göre, % 47’lik bir oranda çevre dostu otomobiller hakkında bilgi sahibi olduğu ifade eden katılımların varlığı görülmektedir.

Tablo 7. Vergi Teşviği

	Frekans	Yüzde
Hiç bilgi sahibi değilim	63	24,0
Bilgi sahibi değilim	65	24,7
Ne bilgi sahibiyim- ne değilim	41	15,6
Bilgi sahibiyim	87	33,1
Çok bilgi sahibiyim	7	2,7
Toplam	263	100,0

Tablo 7’de çevre dostu araçlara uygulanan vergisel teşvikler hakkında bilgi düzeyine ilişkin verilerin analiz değerleri yer almaktadır. Tabloda yer alan değerlere göre katılımcıların % 64.3’ünün bu konuda bilgi sahibi olmadığı görülmektedir.

Tablo 8. Hurda Araç Teşviği

	Frekans	Yüzde
Hiç bilgi sahibi değilim	38	14,4
Bilgi sahibi değilim	45	17,1
Ne bilgi sahibiyim- ne değilim	42	16,0
Bilgi sahibiyim	130	49,4
Çok bilgi sahibiyim	6	2,3
Toplam	263	100,0

Tablo 8’de yeni binek araç alımlarında uygulanan araç indirimi hakkında bilgi düzeyine ilişkin verilerin analiz değerleri yer almaktadır. Tablo değerlerine göre, anketi cevaplandırılanlar arasında bilgi sahibi olanların çoğunlukta olduğu görülmektedir.

Tablo 9. Emisyon Oranları

	Frekans	Yüzde
Hiç bilgi sahibi değilim	63	24,0
Bilgi sahibi değilim	89	33,8
Ne bilgi sahibiyim- ne değilim	45	17,1
Bilgi sahibiyim	60	22,8
Çok bilgi sahibiyim	6	2,3
Toplam	263	100,0

Tablo 9’da Avrupa Birliğine bağlı ülkelerde uygulanan emisyon oranları hakkında bilgi düzeylerine ilişkin verilerin analiz değerleri yer almaktadır. Tablo 9’da görüleceği üzere ankete katılan cevaplayıcıların %75 gibi bir kısmı, konu hakkında bilgi sahibi olmadığını belirtmiştir.

Tablo 10. Yaş Artışı ile Havayı Kirletme Arasındaki İlişkinin Bilinirlik Düzeyi

	Frekans	Yüzde
Hiç bilgi sahibi değilim	18	6,8
Bilgi sahibi değilim	30	11,4
Ne bilgi sahibiyim- ne değilim	27	10,3
Bilgi sahibiyim	168	63,9
Çok bilgi sahibiyim	17	6,5
Toplam	263	100,0

Tablo 10’da aracın yaşı ile havayı kirletme oranı arasındaki ilişki hakkındaki bilgi düzeyine ilişkin verilerin analiz değerleri yer almaktadır. Tablo’da yer alan %63’lük bir oran, bu konuda bilgi sahibi olduğunu göstermektedir.

Tablo 11. Türkiye’de Yürürlükte Olan Çevre Vergisi Hakkında Bilgi Düzeyi

	Frekans	Yüzde
Hiç bilgi sahibi değilim	22	8,4
Bilgi sahibi değilim	76	28,9
Ne bilgi sahibiyim- ne değilim	50	19,0
Bilgi sahibiyim	107	40,7
Çok bilgi sahibiyim	5	1,9
Toplam	263	100,0

Tablo 11’de Türkiye’de yürürlükte olan çevre vergisinin bilinirlik düzeyine ait verilerin analiz değerleri yer almaktadır. Tablo değerlerine göre, %40’lık bir oran bilgi sahibi olduğunu ifade ederken, bilgi sahibi olmadığını ifade eden %35’lik bir oranla karşılaşmıştır.

Tablo 12. Bazı Ülkelerdeki Karbonmonoksit Salınım Düzeyine Bağlı Araç Vergilendirmesine İlişkin Bilgi Düzeyi

	Frekans	Yüzde
Hiç bilgi sahibi değilim	44	16,7
Bilgi sahibi değilim	94	35,7
Ne bilgi sahibiyim- ne değilim	42	16,0
Bilgi sahibiyim	72	27,4
Çok bilgi sahibiyim	8	3,0
Toplam	263	100,0

Tablo 12’de birçok ülkede halen uygulanmakta olan motorlu taşıtların karbonmonoksit salınımına göre vergilendirildiğinin bilinirlik düzeyine ait verilerin analiz değerleri yer almaktadır. Bazı ülkelerde motorlu taşıtların vergilendirilmesinde

karbonmonoksit salınımının vergilendirmeye esas teşkil ettiği konusunda, ankete katılanların büyük çoğunluğu bilgi sahibi olmadıklarını dile getirmişlerdir.

Tablo 13. AB Standartlarında Olası Motorlu Taşıtların Vergi Uygulamalarına İlişkin Tutum

	Frekans	Yüzde
Kesinlikle değiştirmem	18	6,8
Değiştirmem	60	22,8
Değiştiririm	149	56,7
Kesinlikle değiştirim	28	10,6
Toplam	263	100,0

Tablo 13’de Avrupa Birliği standartlarında karbonmonoksit salınımı ile ilgili vergilendirmeye geçildiğinde, araç yaşına bağlı olarak artacak vergi uygulamaları sonucunda araçların değiştirilme kararına ait verilerin analiz değerleri yer almaktadır. Ankete katılan araç kullanıcılarının büyük bir çoğunluğu, AB standartlarında bir vergilendirme söz konusu olduğunda sahip oldukları araçları değiştirme yolunu seçeceklerini beyan etmişlerdir.

Tablo 14. Çevre Dostu Araç Tercih Etme

	Frekans	Yüzde
Kesinlikle tercih ederim	12	4,6
Tercih etmem	52	19,8
Tercih ederim	169	64,3
Kesinlikle tercih ederim	20	7,6
Toplam	263	100,0

Tablo 14’de daha fazla ödeyerek çevre dostu otomobil satın alma kararına ilişkin verilerin analiz değerleri yer almaktadır. Ankete katılanların % 73’den daha fazlası, daha fazla ödeyerek çevre dostu otomobil alma yönünde görüş bildirmişlerdir.

Tablo 15. AB Standartlarında Olası Motorlu Taşıtların Vergisinin Türkiye’de Etkin Uygulanması

	Frekans	Yüzde
Kesinlikle inanmıyorum	19	7,2
İnanmıyorum	118	44,9
İnanıyorum	110	41,8
Kesinlikle inanıyorum	11	4,2
Toplam	263	100,0

Tablo 15’de Avrupa Ülkelerinde olduğu gibi Türkiye’de de motorlu taşıtların karbonmonoksit salınımının esas alınarak vergilendirilmesinin etkin şekilde uygulanabileceğine ilişkin inanca dair verilerin analiz değerleri yer almaktadır. Söz konusu yasal düzenlemelerin Türkiye’de uygulamaya konulması durumunda etkin bir şekilde uygulanacağına ve uygulanmayacağına dair inanç, eşit derecede görülmektedir.

3.3.2. Demografik Değişkenler ve Motorlu Taşıtlar Vergisinin Türkiye’de Etkin Uygulanabilirliğine İlişkin t-testi Bulguları

Yapılması düşünülen AB standartlarındaki olası taşıtların vergisinin Türkiye’de etkin olarak uygulanmasının örneklemin demografik özellikleri bakımından farklılık gösterip göstermediğini ortaya koymak amacıyla t-testi analizleri yapılmış olup bulgular Tablo 16’da sunulmuştur.

Tablo 16. Demografik Değişkenler Bakımından Verginin Etkin Uygulanmasına İlişkin t-testi Analizi Bulguları

Değişken		A.O.	S.S.	t	p
Yaş	30'a kadar	2,39	0,744	-0,641	0,522
	30 üzeri	2,45	0,665		
Gelir durumu	2000 TL'ye kadar	2,46	0,689	0,440	0,660
	2000 TL üzeri	2,42	0,683		
Öğrenim durumu	İlk,orta ve lise	2,33	0,709	-1,155	0,249
	Lisans ve üstü	2,45	0,680		
Otomobilinin yaşı	9 yaşa kadar	2,39	0,701	-1,457	0,146
	10 yaş ve üzeri	2,52	0,670		

Tablo 16'daki bulgular örneklemin yaş, gelir durumu, öğrenim durumu ve sahip olduğu otomobilinin yaşı değişkenlerine göre olası vergiye yönelik değerlendirmelerinde farklılık gösterip göstermediğine ilişkin sonuçları göstermektedir. Analiz bulgularına göre örnekleminde yer alan kişilerin yeni vergiye yönelik değerlendirmeleri sahip oldukları yaş ($t = -0,641$; $p = 0,522 > 0,050$), gelir durumu ($t = 0,440$; $p = 0,660 > 0,050$), öğrenim durumu ($t = -1,155$; $p = 0,249 > 0,050$) ve sahip olduğu otomobilin yaşına ($t = -1,457$; $p = 0,146 > 0,050$) göre %95 anlamlılık düzeyine göre önemli bir farklılık göstermemektedir. Demografik değişkenlerin örneklemini birbirinden ayırmakta yetersiz olduğunu söylemek mümkündür.

SONUÇ

Çevre kirliliğini önlemek amacıyla yapılan, yasal düzenlemelerden birisi olan motorlu taşıt vergilendirmelerine esas teşkil eden kriterlerin araştırmaya katılan araç kullanıcıları tarafından yeterince bilinmediği ifade edilebilir.

Yapılan analizler sonucunda araç yaşlarının 1 ile 7 arasında değiştiği görülmektedir. Arada farklı çıkan yaş grupları var ise de genelde araçların trafiğe yeni çıkmış sayılabileceği görülmektedir. Buna sebep olarak ise son yıllarda özellikle ekonomik krizden kurtulma çabası içindeki otomotiv üreticilerinin sunduğu cazip imkanlar gösterilebilir. Uygun banka kredileri; ödeme seçenekleri pek çok yaşlı aracın yenileri ile değiştirilmesine sebep olmuştur.

Binek araç kullanıcılarına yöneltilen “otomobil alırken öncelikle hangi kriterleri göz önüne alırsınız” sorusuna birinci sırada marka, fiziksel unsurlar, güvenlik, fiyat gibi kriterler, ödenecek vergiden önce gelmektedir. Bu durum, ülkemizde motorlu araç vergilendirmelerinin halen AB standartlarına göre düzenlenmediğinin bir göstergesidir. Nitekim otomobilin yaşı ilerledikçe, çevreye verdiği zarar arttığı için bir bedel ödenmesi gerekirken, ülkemizde motorlu taşıtlar vergisi, bir servet vergisi olarak alındığından yaş ilerledikçe otomobilden alınan vergi miktarı azalmaktadır.

Katılımcıların kullandıkları binek araçların ağırlıklı olarak ne tür yakıt tükettikleri incelendiğinde, birinci sırada benzin, ikinci sırada LPG ve üçüncü sırada dizel yakıt yer almaktadır. Çevre dostu yakıt olan elektrik bulunmamaktadır. Dizel ve benzine göre tarihi çok yeni olan LPG'nin en az bu iki yakıt kadar tüketilmesi, yakıt maliyetinin araç kullanıcıları açısından önemli olduğunu daha ortaya koymaktadır.

Ülkemizde binek araç satın alırken ödenen verginin önemli olduğunun ifade edilmesi, fabrika çıkışlı otomobiller söz konusu olduğunda geçerli olduğundan, bu açıdan değerlendirilebilir. Özel tüketim vergisi adı altında alınan vergi, satın alma niyetini ve yönünü etkileyen bir durumdur.

Satın alma sırasında ödenen vergi konusunda hassas olan kullanıcılar, çevre dostu araçlar için geçerli olan vergi teşvikleri konusunda aynı derecede bilgi sahibi değillerdir. Buradan, araştırmaya katılan binek araç kullanıcılarının öncelikle aracın kendilerine getirdiği maliyetle ilgilenmekte olduklarını, buna karşılık çevrede oluşturulan maliyetle ilgili olmadıkları fikri öne sürülebilir. Bu fikrimizi destekleyen bir diğer husus, araştırmaya katılanların büyük bir kısmının hurda araç indirimi konusunda bilgi sahibi olduklarına ilişkin verilerdir. Devlet tarafından getirilen hurda araç indirimlerinin esasını, trafikteki yaşlı araçların çekilmesinin sağlanarak çevreye verdikleri zararın azaltılması oluşturmaktadır. Ancak tüketici açısından bakıldığında, hurda araç indirimi, “eskiyi getir, yeniyi götür” şeklinde yeni araca daha az ödeyerek sahip olmak şeklinde yorumlanmaktadır denilebilir.

Teknik bir terim olan emisyon oranları hakkında da binek araç kullanıcılarının büyük bir çoğunluğunun bilgi sahibi olmayışı, iletişim çağı denilen bir çağda yaşıyor olmamıza rağmen, bu konunun literatür terimiyle henüz ülke gündeminde yer almamasına bağlanabilir. Buna karşılık, teknik olmayan bir tabirle, otomobilin yaşı arttıkça, havayı kirletme oranının artışı konusunda tüketicilerin çoğunluğu tarafından bilgi sahibi olunduğu ifade edilmiştir.

Araştırmaya katılan binek araç kullanıcılarına yöneltilen, Türkiye’de uygulanmakta olan çevre vergileri hakkında bilgi sahibi olup olmadıkları konusundaki soruya bilgi sahibi olduğunu ifade edenler yanında, bilgi sahibi olmadığını da belirtenler de söz konusudur. Ülkemizde yılda iki taksitte ödenen motorlu taşıt vergisi, zaman zaman motorlu taşıtlara ilişkin bir çevre vergisi şeklinde düşünülebilir. Avrupa Birliği ülkelerinde emisyon oranlarına bağlı çevre vergisi uygulamaları hakkında bilgi sahibi olunmadığı ortaya çıkan başka bir veridir. Zira bu durum, beklenen ve olağan bir sonuç olarak kabul edilmelidir.

Araştırmaya katılan binek araç kullanıcılarına, AB standartlarında motorlu taşıt vergilendirmesinde bir düzenleme yapılarak uygulamaya başlandığında, sahip oldukları araçları değiştirme konusunda nasıl hareket edecekleri sorusuna,

%67'den daha fazla bir kısım değiştireceğini belirtmiştir. Geriye kalan %33'e yakın kullanıcıların değiştirmeyecekleri yönündeki cevapları, söz konusu değişikliğin maliyet artırıcı olarak algıladıkları ile açıklanabilir. Bu konuyla bağlantılı olarak değişimin çevre dostu olarak adlandırılan araçlarla yapıp yapılmayacağı yönünde nasıl bir karar vereceklerini öğrenme noktasında, katılımcıların %74'lük kısmı tarafından, çevre dostu araçları tercih edileceği ifade edilmiştir.

Son olarak da, AB standartlarında hazırlanacak motorlu taşıt vergisinin Türkiye'de etkin uygulanması hususunda, katılımcıların tereddüt taşıdıkları elde edilen bilgilerden anlaşılmaktadır. Bu tereddüdün çıkış noktasının, ülkenin ekonomik yapısıyla ilgili olduğu söylenebilir. Araştırma sırasında yöneltilen sorulardan, katılımcıların bu yeni vergilendirme uygulamasının tüketiciler açısından ek bir maliyet getireceği kanısına varmaları, olası bir uygulamanın zorluklarla karşılaşacağını düşündürmüş olabilir.

Özetle, önümüzdeki süreçte Türkiye'de yeni düzenlemelerle uygulamaya konulması planlanan motorlu taşıt vergisinin tüketicilere getirecekleri konusunda yeterince bilgi sahibi olunmamakla birlikte, vergi düzenlemelerinin uygulamaya konulması halinde olumlu tepkiler verileceği söylenebilir. Bu bağlamda, toplumsal bilinci arttırmak adına, gerekli ve uygun iletişim araçları, kamuoyu önderleri vb. aracılığıyla yetkili merciler tarafından yapılacak bilgilendirme ve farkındalık çabaları, söz konusu yasal düzenlemelerin benimsenme süresine ve miktarına olumlu katkı sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

- AY, S., "Ulaştırma Sistemlerinin Çevresel Etkileri", http://cevre.club.fatih.edu.tr/webyeni/konfreweb/2008_pdf/sayfa255.pdf, 5.02.2012
- BABALIK-SUTCLIFFE, "Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu", http://wikiidep.cevreorman.gov.tr/images/5/59/Ulastirma_Sektoru_Mevcut_Durum_Degerlendirmesi_Raporu.pdf, 02.02.2012
- BENER, Ö. ve BABAOĞUL, M., "Sürdürülebilir Tüketim Davranışı Ve Çevre Bilinci Oluşturmada Bir Araç Olarak Tüketici Eğitimi", www.sdergi.hacettepe.edu.tr/surdurulebilirtuketimdavranisi.pdf, 12.01.2012
- ÇELİKKAYA A., (2010), "Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesinde Yeni Eğilim: Karbon Temelli Vergileme Modeli", Vergi Sorunları Dergisi, Kasım 2010, Sayı: 266, s. 61-70.
- EROĞLU, F., (2010). Davranış Bilimleri, Beta Yayınları, İstanbul.
- JAMALİ, T., (2007), Ekolojik Vergiler (Çevre Vergileri), Yaklaşım Yayıncılık, Ankara.
- ÖZDEMİR, B., (2009), "Küresel Kirlenme Sürdürülebilir Ekonomik Büyüme ve Çevre Vergileri1", Maliye Dergisi, S:156
- UÇAR.,H., (1991), Global Yapışlaşmada Çevre Faktörü Ekonomik Büyüme ve Çevre Korunması. Yabancı Sermaye ve Koordinasyon Derneği Yayın No: 3, İstanbul.
- YILMAZ.,H., (1996). 3. Çevre Şurası Tebliğler ve Bildiriler, Prodüksiyon Yayıncılık, Antalya.
- http://www.dgvm.de/fileadmin/user_upload/DOKUMENTE/WCC-3/Klimalexikon.pdf, 10.10.2011
- http://www.ier.uni-stuttgart.de/publikationen/arbeitsberichte/Arbeitsbericht_06.pdf, 14.10.2011
- <http://www.eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0656:FIN:DE:PDF>, 27.10.2011
- http://www.bmf.gv.at/steuern/brgerinformation/autoundsteuern/normverbrauchsabgabenova/_start.htm?q=nova, 02.11.2011
- http://www.bundesfinanzministerium.de/nm_86670/DE/Wirtschaft_und__Verwaltung/Steuern/Veroeffentlichungen__zu__Steuerarten/Kraftfahrzeugsteuer/073__FAQ__KFZ__Steuer.html, 10.11.2011