

FRANSA'DA KARBONDİOKSİT EMİSYONU TABANLI MOTORLU TAŞIT VERGİLENDİRME SİSTEMİ: *LE SYSTÈME BONUS-MALUS*

CARBON DIOXIDE EMISSION BASED MOTOR VEHICLE TAXATION
SYSTEM IN FRANCE: *LE SYSTÈME BONUS-MALUS*



Serdar KILIÇ*

Öz

Öteden beri, karbon emisyonları küresel ısınmanın ve bu nedenle iklim değişikliğinin başlıca etkenlerinden biri olarak görülmektedir. Fransız Hükümeti emisyonları azaltmak amacıyla yeni motorlu araçların alımında uygulamak üzere yeni bir vergi teşvik sistemini, diğer adıyla bonus-malus'u, 1 Ocak 2008 tarihinde uygulamaya sokmuştur. Sistem az kirleten araçları ödüllendirip, fazla kirleten araçları cezalandırmaktır. Bir aracın iyi veya kötü olduğunun belirlenmesi ise kıyaslama yani pivot noktasına ve vergi dilimlerine bağlıdır. Temiz araçları diğerlerinden ayırt ettiği için, bu sistemin çevrenin korunması noktasında etkili bir araç olduğu düşünülmektedir. Fakat bu politika, şayet tüketici tercihi büyük ölçüde ödüllendirilen araçlardan yana olursa, belli hallerde arzu edilmeyen çevresel ve mali sonuçlar doğurabilir. Bu nedenle, karbon emisyonlarını azaltmak olan nihai he-

ABSTRACT

Traditionally, carbon emissions has been seen as one of the cardinal factors in global warming, and therefore the climate change. In an effort to reduce the emissions, on 1 January 2008 the French Government launched a new tax incentive system, i.e., the bonus-malus, on the purchase of new motor vehicles. The system basically rewards less polluting vehicles and fines more polluting ones. The decision as to whether a vehicle is good or bad is up to a benchmark, so-called pivot point and tax brackets. This system is considered to be an effective tool for the protection of the environment since it differentiates the clean vehicles from the others. However, under certain conditions, the environmental and fiscal impacts of this policy could be an undesired one should the shift towards the classes taking advantage of rebates be considerable. It is,

* Vergi Müfettişi



defe ulaşmak için, sistemin tasarlanması sürecinde çok dikkatli olunması hayati önem arz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Bonus-Malus, Karbon Emisyonu, Özel Tüketim Vergisi

therefore, crucial to be very careful in the design process of the system to achieve the ultimate goal, which is the reduction of emissions.

Keywords: Bonus-malus, carbonemissions, special consumption tax

1- GİRİŞ

İnsanların çeşitli şekillerde üretmiş olduğu karbondioksit (bundan sonra karbon veya CO₂ olarak da adlandırılacaktır), küresel ısınmanın temel sebebi olarak görülmektedir. Öte yandan taşımacılık sektörü, gelişmiş ülkelerde atmosfere salınan karbondioksitin 1/3'üne tekabül etmektedir.¹ Bu nedenle gelişmiş ülkeler karbon salınımını azaltmak ve böylece küresel ısınmayı önlemek veya en azından yavaşlatmak için bu sektöre yoğunlaşmakta ve daha az CO₂ üreten araçların kullanımı teşvik etmek amacıyla çeşitli politikalar uygulamaktadırlar. Devletler, motorlu araçlar üzerinden gerek ilk iktisapta, gerek devirlerde ve gerekse kullanımda veya akaryakıt üzerinden tüketimde alınan vergilere yönelik birtakım teşvikler uygulamaktadırlar.

ABD'de uygulanan "Kurumsal Ortalama Yakıt Ekonomisi – *the Corporate Average Fuel Economy*" gibi sistemler gelişmiş ülkelerde karbon salınımını azaltmak için en sık başvurulan yöntemlerden biri iken, son yıllarda *bonus-malus* sistemine de bir yöneliş meydana gelmiştir. *Bonus-malus* veya diğer adıyla *feebate (rebate-fee)*² sistemi, bireylere belli malların, özellikle de otomobillerin, kirlenme dışsalıklarını içselleştirebilmelerini teşvik etmek amacıyla oluşturulan bir politika aracıdır. Teorik olarak sistem şu şekilde işlemektedir: Teşvik sistemi, atmosfere düşük CO₂ salan araçların alımında alıcılarına vergi indirimi şeklinde bir ödül – *bonus* ve yüksek CO₂ salan araçların alımında ise ekstra bir vergi şeklinde bir ceza – *malus* vermektedir. Böylelikle tüketiciler, ucuzluk sayesinde atmosfer için daha çevreci araçlara yönelmiş olurlar.³

Karbon emisyonlarını düşürmeye yönelik olarak uygulanan diğer geleneksel yöntemlere nazaran *bonus-malus* sistemlerinin uygulamaya ilişkin birtakım üstünlükleri vardır.⁴ En önemli üstünlüğü, bu sistemin teorik olarak mali açıdan optimal olan akaryakıt üzerinden alınan vergilere nazaran daha kolay uygulanabilir ve daha popüler olmasıdır.⁵

Öte yandan yapılan bazı ampirik çalışmalar⁶ tüketicilerin yeni bir motorlu araç satın aldıklarında yakıt ekonomisi kötü araçlara meylederek gelecekteki yakıt maliyetini düşük değerlediklerini veya tabiri caizse yeterince önemsemediklerini ortaya koymuştur. Bu nedenle satın alma esnasında

¹ UNEP: *United Nations Environment Programme*.

² *Bonus-malus* ile aynı anlama gelen *feebate* kavramı, *fee* (masraf, ceza, maliyet) ve *rebate* (indirim) kelimelerinin birleştirilmesi sonucu oluşmuştur.

³ D'Haultfoeuille, 2014, p. 2.

⁴ *Ibid.*, s. 2

⁵ Örneğin 2009 yılında Hükümet Fransa'da atmosfere salınan karbondioksitin her bir tonu için €17 gibi bir çevre vergisini Fransız Parlamentosuna getirmiştir. Parlamento tarafından onaylanan bu çevre vergisi, daha sonra Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiştir. Hem kamuoyunda hem de iktidar partisi içerisinde bu yasaya karşı oluşan yoğun direnç, Hükümetin en nihayetinde değiştirecek kanun tasarısını Parlamentodan çekmesine neden olmuştur.

⁶ Bkz., e.g., Allcott ve Wozny, 2011.

bonus-malus sistemi yakıt üzerinden alınan çevre vergilerine iyi bir katkı ve hatta onlara nazaran müşteri tercihlerinde daha etkili bir unsur olabilir.

2- KAVRAM OLARAK *BONUS-MALUS*

Bonus-malus denilen sistem, ticari hayatta birçok sözleşmede kullanılan bir çeşit ödüllendirme (*bonus* veya *rebate*) ve cezalandırma (*malus* veya *fee*) sistemidir. Latince kelimeler olan *bonus* iyi, *malus* ise kötü anlamına gelmektedir. Ticari hayatta bu sisteme özellikle *call centre* ve sigortacılık sektörlerinde yoğun bir şekilde rastlanmaktadır. Örneğin *call centre* vasıtasıyla herhangi bir markanın müşterilerine hizmet sağlayan şirketler sözleşmeye göre belirlenen müşteri şikâyeti cevaplama sayısını/kotasını geçerse ekstra bir ödemeyi hak eder ki buna *bonus* denir; belirlenen kotanın altına düşerse de buna göre hizmet sağlayan firma hizmeti alan firmaya ceza öder ki buna *malus* denir.

İster sağlık olsun, isterse motorlu araç sigortası olsun, sigortacılık sektöründe de müşteriler şayet yıl içerisinde sigorta şirketlerinden herhangi bir talepte bulunmazlarsa, takip eden yılda hasarsızlık indirimi – *no claim discount* denilen bir indirim hak kazanırlar ve bu müşterilerin bonusudur. Aksi taktirde primleri düşmez ve hatta artabilir ve buna da *malus* denir.

3- MOTORLU KARA TAŞITLARININ VERGİLENDİRİLMESİNDE *BONUS-MALUS*

Bonus-malus ödül-ceza sisteminin uygulandığı bir diğer sektör ise motorlu kara taşıtları sektörüdür. Birleşmiş milletler Çevre Programına – *United Nations Environment Programme* (UNEP) göre yeryüzünde Fransa dışında Şili, Avusturya, Belçika (Valon Bölgesi), Danimarka ve Singapur'da motorlu araç alımına ilişkin *bonus-malus* diğer adıyla *feebate*⁷ sistemi uygulanmaktadır.⁸ Oysa bu çalışma sadece Fransa'daki *bonus-malus* sistemine odaklanmıştır.

Öte yandan 2007 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nin Kaliforniya Eyaleti'nde sıfır araçların alımında uygulanmak üzere "Temiz Araba İndirimi – *Clean Car Discount*"⁹ adı altında teşvik içeren bir kanun tasarısı Eyalet Meclisinden geçirilmeye çalışılmış fakat başarılı olunamamıştır.¹⁰

UNEP'in tanımlamasına göre *feebate* sistemleri temelde verimsiz motorlu araç teknolojisini cezalandıran (*fee*, *malus*) ve verimli teknolojileri ödüllendiren (*rebate*, *bonus*) vergilendirme rejimleridir. Uluslararası Temiz Taşımacılık Konseyi – *the International Council on Clean Transportation* (ICCT) yakın zamanda etkin bir *bonus-malus* sisteminin barındırması gereken birtakım özellikleri sıralayan bir rapor yayımlamıştır. Söz konusu raporun yazımında görev alan Tennessee Üniversitesi iktisat profesörü David L. Greene'ye göre bu sistemler, alıcıların daha verimli ve daha az emisyon üreten araçları tercih etmelerini ve üreticilerin de bunları dizayn etmelerini ve üretmelerini teşvik eden çok güçlü bir maliye politikası aracıdır.¹¹

Bu sistemlerde yakıt ekonomisi veya (e.g., gCO₂/km cinsinden) üretilen karbon emisyonuna göre tanımlanan bir *benchmark* (diğer adıyla *pivot point*), hangi alıcıların ödüllendirileceğini ve hangilerinin cezalandırılacağını belirlemektedir. Genellikle km başına üretilen gram cinsinden CO₂'e göre belirlenen

⁷ Fee ve rebate kelimelerinin birleşiminden türetilmiş bir kelimedir.

⁸ UNEP: *United Nations Environment Programme*.

⁹ *The California Clean Car Discount Act (AB 493)*.

¹⁰ ScienceDaily.

¹¹ UNEP: *United Nations Environment Programme*.

tutarlar da marjinal maliyet ve marjinal faydaları belirlemektedir. Sistem içerisinde belirlenecek olan *benchmark* düzeyi mali ihtiyaçlara göre tasarlanabilir ve böylece sistem gerekirse toplamda vergi gelirlerini de artırabilir veya verimsiz araç alımında toplanan vergi geliri, verimli araçların alımında vazgeçilen vergi gelirini karşılayabilir. Bir nevi, doğayı kirleten kişiler, doğayı korumaya çalışan kişilerin taşıt alım vergilerinin bir kısmını veya sisteme göre belki de tamamını sübvans e etmiş olurlar.¹²

Yukarıda da değ inildiğ i gibi, Uluslararası Temiz Taşımacılık Konseyi – *the International Council on Clean Transportation* (ICCT), *bonus-malus* sistemlerinin en iyi şekilde tasarlanması ve uygulanabilmesi için bir rapor hazırlamıştır. Buna göre iyi bir şekilde inşa edilmiş bir sistemin aşağıda sayılan unsurları içermesi gerekiyor:¹³

Katı standartların aksine, böylesi bir sistemde ödül ve ceza dilimlerinin lineer bir çizgi şeklinde devamlılık arz etmesi gerekmektedir. Yani ödüllendirme veya cezalandırma oranlarında herhangi bir kesinti olmamalıdır ki sistem her iki tarafı da teşvik etsin. Diğer bir deyiş le, sistem en verimliye ulaş mada bile üreticiyi bünyesinde iç erdiğ i teşvikle kamçılmalıdır.

Benchmark ya da *pivot point* denilen noktanın, yani ödüllendirmenin (*bonus, rebate*) bitip cezalandırmanın (*malus, fee*) başladığı noktanın öylesine iyi belirlenmesi gerekmektedir ki, sistem totalde vergi geliri yaratabilmeli veya en azından cezalandırma için toplanan paranın, ödüllendirmeyi karşılayabilmesi sağ lanmaktadır.

Öte yandan, bu pivot noktas ı ve vergi ve ödül dilimleri, değ iş en ekonomik koşullara göre periyodik bir şekilde gözden geçirilmeli ve gerekirse yeniden belirlenmelidir. Çünkü yapılan araşt ır malar, tüketicilerin yoğun bir şekilde karbon salınımı düşük verimli araçları yani ödüllendirmeye meylettiklerini ortaya koymaktadır.¹⁴

Tüketiciler daha verimli motorlu taşıtları satın alarak aslında özü itibarıyla geleceğ e yönelik bir yakıt tasarrufunu tercih etmektedirler. *Bonus-malus* diğ er adıyla *feebate* sistemlerinin gelecekte düşük yakıt dolayısıyla yapılacak muhtemel tasarruflardan üstünlüğ ü, ilkinin kesin ve peş in ödemeli olmasıdır. Zira tüketiciler düşük karbon emisyonu üreten araçları tercih ederek *bonus-malus* sayesinde ödeyecekleri vergi tutarlarında belli indirimleri hemen o anda, satın alma esnasında elde ederler.¹⁵

Üreticiler yönünden de çok daha öngörülebilir olan bu sistemler çevreci araç üretiminde daha iyi bir teşvik etkisi yaratırlar. Çünkü araç üreticileri piyasaya yeni bir teknoloji getirdiklerinde ne kadar bir fiyat indirimi elde edebilecekleri ve ne kadarlık bir satış miktarına ulaşacakları hususunda daha iyi öngörülerde bulunabilirler.¹⁶

4- FRANSA'DA MOTORLU KARA TAŞITLARI İÇİN BONUS-MALUS

4.1- Yeni Taşı t Alımında Vergi Teşvikleri

Fransa'da 1 Ocak 2008 yılında taşı t alım vergisi hesaplanmasında devrim niteliğ inde çevreci bir teşvik sistemi getirildi. Yeni bir motorlu araç alımında mükellefin (alıcının) ödeyeceğ i verginin, aracın

¹² *Ibid.*

¹³ ICCT, pp. 3, 4.

¹⁴ Örneğ in *bonus-malus* sistemini benimseyen Singapur'da 2014 yılında satılan otomobillerin %65'i ödüle yani vergi indirimine, %5'i ise cezaya yani ekstra vergiye tabi tutuldu. Bu nedenle Singapur Hükümeti *bonus-malus* sistemini gözden geçirerek, vergi ve ödül dilimleri ve pivot noktas ını 1 Ocak 2015 ile 30 Haziran 2017 arasında uygulanmak üzere yeniden belirlemiştir.

¹⁵ ICCT, pp. 3, 4.

¹⁶ *Idib.*, pp. 3, 4.

km başına gram bazında ürettiği karbondioksit miktarına göre hesaplandığı *bonus-malus* sistemine göre, km başına belli bir miktarın altında veya üstünde karbondioksit üreten motorlu araçların alımında vergi indirimi veya ekstra vergi uygulanmaya başlandı.

Aşağıdaki tablo, uygulamanın ilk başladığı tarihten, günümüze değin uygulanan CO₂ pivot noktası miktarlarını ve miktarlara karşılık yapılan vergi indirimini ve ekstra vergilendirmeyi skala halinde göstermektedir:¹⁷

CO ₂ Emisyonları (g CO ₂ /km)	2008	2009	2010	2011	Oca.2012- Tem.2012	Ağu.2012- Ara.2012	Oca.2013'ten İtibaren
CO ₂ ≤ 60						€7.000	
20 < CO ₂ ≤ 50	€5.000	€5.000	€5.000	€5.000	€5.000	€5.000	
50 < CO ₂ ≤ 60					€3.500	€4.500	
60 < CO ₂ ≤ 90			€1.000	€800	€400	€550	
90 < CO ₂ ≤ 95	€1.000	€1.000			€100	€200	
95 < CO ₂ ≤ 100				€400			
100 < CO ₂ ≤ 105			€500				
105 < CO ₂ ≤ 110							
110 < CO ₂ ≤ 115	€700	€700					
115 < CO ₂ ≤ 120			€100			0	
120 < CO ₂ ≤ 125	€200	€200					
125 < CO ₂ ≤ 130							
130 < CO ₂ ≤ 135				0			
135 < CO ₂ ≤ 140			0				
140 < CO ₂ ≤ 145	0	0			-€200		
145 < CO ₂ ≤ 150							
150 < CO ₂ ≤ 155				-€200	-€500		
155 < CO ₂ ≤ 160			-€200				
160 < CO ₂ ≤ 165	-€200	-€200			-€750		
165 < CO ₂ ≤ 175				-€750			
175 < CO ₂ ≤ 180							
180 < CO ₂ ≤ 185	-€750	-€750	-€750				
185 < CO ₂ ≤ 190					-€1.300		
190 < CO ₂ ≤ 195							
195 < CO ₂ ≤ 200					-€2.300		
200 < CO ₂ ≤ 230				-€1.600			
230 < CO ₂ ≤ 235	-€1.600	-€1.600	-€1.600				
235 < CO ₂ ≤ 240							
240 < CO ₂ ≤ 245					-€3.600		
245 < CO ₂ ≤ 250				-€2.600			
250 < CO ₂	-€2.600	-€2.600	-€2.600				

¹⁷ Bréda, W., 2013.

Tablodan da görüleceği üzere, sistemin ilk devreye girdiği 2008 yılına göre ödüllendirilen ve cezalandırılan araçların ürettikleri karbon miktarları ve hak ettikleri ödül (*bonus, rebate*) ile aldıkları ceza (*malus, fee*) tutarları çok değişiklik göstermiştir. Örneğin 2008 yılında ödüllendirme yani araç alım vergisi indirimi km başına 130 gram ve daha az karbon emisyonu olan motorlu araçlara sağlanıyorken, 2011 yılında ödüllendirmenin başladığı pivot noktası 115 grama, günümüzde ise bu miktar 105 grama düşmüştür. Böylece yıllar geçtikçe, ödüllendirme için daha da düşük emisyon şartı getirilerek üreticiler daha temiz araç üretimi konusunda zorlanmıştır.

Cezalandırma yönünden bakıldığında ise, 2008 yılında km başına 160 gramdan fazla karbondioksit üreten araçlara ek bir taşıt alım vergisi getirilmeye başlanmasına karşın günümüzde bu miktarın km başına 135 gram karbondioksit düşüğünü görmekteyiz. Şartların zorlaştırılması, zaten sistemin değişen ekonomik koşullara göre sistemin Fransız Hükümeti tarafından yeterince gözden geçirildiğini göstermektedir ki yukarıda da belirttiğimiz gibi iyi işleyen bir teşvik sistemi için de gereklidir.

4.2- Yeni Alımda Uygulanan Teşviklerin Ekonomi ve Çevre Üzerindeki Olumlu ve Olumsuz Etkileri

İyi dizayn edilmiş ve düzenli bir şekilde yapısı gözden geçirilen bir *bonus-malus* sisteminin, tüketicileri daha düşük emisyonlu araçlara, üreticileri de bunları dizayna ve üretmeye sevk edeceği düşünülmektedir. Bu aslında ideal ve arzulanan bir durumdur. Çünkü gerçekte bu sistemin etkileri hususunda bir belirsizlik mevcuttur. Yani politika yapıcılar sistemin nasıl bir netice doğuracağı hususunda iyi tahminlerde bulunamayabilirler. Toplam üretilen karbondioksitin böylesi bir teşvik sistemiyle düşürülebilmesi için dizayn edilecek sistem üzerinde çok iyi çalışılması, vergi indirimi uygulanmak suretiyle fiyatlarında düşüş sağlanacak araç modellerinin fiyat esnekliklerinin de iyi hesaplanması gerekmektedir.¹⁸ Aksi taktirde sonuç mali açıdan olumlu olsa da çevresel açıdan tam bir felaket olabilir.

Yapılan ampirik çalışmalar¹⁹ da tüketicilerin düşük yakıt tüketen araçları daha fazla kullanma eğiliminde olduklarını göstermektedir. Bu nedenle her bir araç için km başına üretilen CO₂ miktarındaki düşüş, kullanıcıların verimli araçlarına daha fazla binmeleri sonucu oluşan CO₂ artışı ile yok olmakta ve hatta bazen toplam CO₂ üretimi artabilmektedir. Literatürde buna “ribaunt etkisi – *rebound effect*” denmektedir, ki bu netice *bonus-malus* sisteminin asıl amacı ile yani karbon üretiminin azaltılması yoluyla çevrenin korunması amacı ile çelişmektedir.

Fransa’da da tam olarak bu olumsuz netice doğmuştur. Sistemin devreye girdiği 2008 yılında tüketiciler yapılan cömert indirimler sayesinde yoğun bir şekilde düşük emisyonlu ve teşvik sistemi sayesinde ucuzlamış araçlara yöneldiler. O dönemde devam eden küresel ekonomik krizler ve durgunluğa rağmen, Fransa otomobil piyasası satış rakamları %13 gibi muazzam bir artış yaşadı. Bunun sonucunda, her ne kadar verimli araç alımı artsa da ve km başına üretilen karbondioksit azalmış olsa da, aslında araç satışındaki %13’lük artış ve tüketicilerin az yakıt yakan araçları daha fazla kullanmaları sonucu, Fransa’da atmosfere salınan toplam karbondioksit düzeyi artmıştı.²⁰

Daha da kötüsü, sistem ilk devreye sokulduğunda, kamu bütçesine yük olmayacağı, indirimleri ekstra vergilerin karşılayacağı tahmin edilse de, durum maalesef beklenildiği gibi gerçekleşmedi.

¹⁸ Optimal bir *bonus-malus* sisteminin dizayn edilmesi üzerine iyi bir analiz için bkz., Greene *et al.*, 2005 veya Peters *et al.*, 2008.

¹⁹ D’Haultfoeuille, 2014, p. 2.

²⁰ *Ibid.*, p. 2; Royal Economic Society, 2014.

İndirimler (*bonus*) bütçeye €228 milyon ek mali külfet getirdi.²¹ Bu her iki olumsuz netice de indirim sağlanan araçların fiyat elastikiyetinin oldukça yüksek olduğunu ve bu konuda daha dikkatli olunması gerektiğini ortaya koymuştur.²²

Özetle, Fransa'da uygulanan politikanın ulaşmak istediği amaçların her ikisine de kısa vadede ulaşamamıştı: birincisi, bütçeye ek bir mali külfet getirmemesi ve hatta tercihen gelir yaratması, ikincisi ise motorlu kara taşıtlarının atmosfere bıraktığı toplam karbondioksit miktarının azaltılması. Bu nedenle, yukarıda verilen tablodan da görüleceği üzere, Fransa Hükümeti pivot noktası ve vergi indirimi ve ekstra vergi dilimlerini düzenli bir şekilde ortaya çıkan ihtiyaçlara göre yeniden belirlemiştir.

4.3- İkinci El Taşıtlarında Alınan Harca İlişkin Teşvik Sistemi

Fransa'da yeni bir taşıt alımında uygulanan karbon salınımı tabanlı taşıt alım vergisi *bonus-malus* sistemi, kullanılmış araçların devrinde de farklı bir şekilde uygulanmaktadır. Aslında teknik olarak bir tür çevre vergisi olan bu harç, ilgili kayıt makamına, kayıt belgesi – *carte grise* hazırlanırken ödenir.²³

Sisteme göre harç, 1 Ocak 2008 sonrası ilk iktisabı gerçekleşen ve atmosfere km başına 130 gramdan çok karbondioksit bırakan tüm motorlu kara taşıtlarına artan tutarlı olarak uygulanmaktadır. Diğer bir deyişle, 131 gramdan az miktarlarda karbondioksit üreten taşıtlar bu çevre vergisine tabi değildir. Örnek verecek olursak, km başına 131 gramdan 135 grama kadar (bu miktar dâhil) €150 devir için çevre harcı ödenirken, 201 gramı aştığında bu harç €8.000 olarak ödenmektedir. Atmosfere salınan CO₂ miktarı arttıkça, ödenen çevre harcı da katlanarak artmaktadır. Bu artan tutarlı vergileme sayesinde, kullanıcılar ikinci el araç tercihlerini düşük karbon salınımlarına sahip araçlardan yana kullanmaktadırlar.²⁴

5- DEĞERLENDİRME ve SONUÇ

Birçok farklı sektörde uygulama alanı bulan *bonus-malus* teşvik sistemleri, motorlu kara taşıtlarının ilk alımında ve devirlerinde de başvuru alan etkin bir çevre koruma sistemi olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünya üzerinde birkaç uygulayıcı ülkenin bulunduğu bu karbon emisyonu temelli motorlu kara taşıtları vergisi teşvik sistemi, popüleritesi gitgide artan bir politikadır.

Her ne kadar teorik olarak sistemin nihai amacı, kamu bütçesi üzerinde ek bir mali yük oluşturmada karbon salınımını azaltarak çevreyi korumak olsa da, fiiliyatta özellikle de kısa vadede projenin mali ve çevresel açıdan tam bir fiyaskoyla sonuçlanabileceği görülmüştür. Zira Fransa uygulaması bu duruma çok iyi bir örnek teşkil etmektedir. İlk uygulandığı yılda bütçe üzerinde €228 milyon ek yük yaratmış ve motorlu kara taşıtlarından dolayı atmosfere salınan toplam karbondioksit miktarında artış gözlemlenmiştir; çünkü devam eden küresel ekonomik krize rağmen araç satışlarında %13'lük bir artış gerçekleşmiştir.

O yüzden, sistemin ilk tasarlanma aşamasında fiyat elastikiyetlerinin iyi analiz edilmesi ve vergi indirimlerinde çok cömert davranılmaması ve yeterince ihtiyatlı olunması gerekmektedir. Aksi taktirde indirilmeye çalışılan karbondioksit salınımlarının üzerine kolaylıkla çıkılması mümkündür.

²¹ *Ibid.*, p. 2.

²² Motorlu kara taşıtlarının fiyat elastikiyetine yönelik detaylı bir çalışma için bkz., Busse *et al.*, 2010.

²³ *Simulateur de calcul du prix d'une carte grise.*

²⁴ *Ibid.*

Öte yandan, değişen ekonomik, teknolojik ve mali koşullara göre, sistemin indirim ve ekstra vergi yapısının güncellenmesi gerekmektedir. Fransa’da yapılan da tam olarak buydu. Uygulamaya sokulduğu 1 Ocak 2008 tarihinden itibaren hemen hemen her yıl sistem gözden geçirilerek indirim şartları zorlaştırılmış, ceza şartları ise tam aksine kolaylaştırılmıştır. Böylece sistemin üreticileri sürekli bir şekilde daha verimli araç üretmeye teşvik edecek durumda tutulması sağlanmıştır.

Yeni taşıt alımında kullanılan *bonus-malus* sisteminin, ikinci el araçların devrinde de harç şeklinde uygulanabilirliğinin olduğu ve iyi neticeler doğurduğu sonucuna da ulaşılmıştır. Sıfır araç alımında ödenen taşıt alım vergisi ile beraber kullanıldığında, her iki vergi türünün birbirine güç verdiği söylenebilir.

KAYNAKÇA

- Allcott, H. ve Wozny, N., (2014), “*Gasoline Prices, Fuel Economy, and the Energy Paradox*”, Review of Economics and Statistics, Cilt: 96, No.: 10 (Aralık), pp. 779-795.
- Bréda, W., (2013), “*French incentives for clean and energy efficient vehicles deployment: Workshop on energy efficiency and environmental safety for wheeled vehicles*”, Ministry for Ecology, Sustainable Development and Energy, France, 23 Mayıs 2013, Kaynak: http://ec.europa.eu/enlargement/taix/dyn/create_speech.jsp?speechID=28137&key=218979ceaac25d40f2b5a9fb2c26999a, Erişim Tarihi: 17 Ekim 2016.
- Busse, M.R., Simester, D.I. ve Zettelmeyer, F., (2010), “*The best price you’ll ever get: The 2005 employee discount pricing promotions in the u.s. automobile industry*”, Marketing Science, Sayı: 29, pp. 268-290.
- D’Haultfoeuille, X., Givord, P., Boutin, X., (2014), “*The Environmental Effect of Green Taxation: The Case of the French ‘Bonus/Malus’*”, the Economic Journal, 3 Temmuz 2013.
- Greene, D.L., Patterson, P.D., Singh, M. ve Li, J., (2005), ‘*Feebates, rebates and gas-guzzler taxes: a study of incentives for increased fuel economy*’, Energy Policy, Sayı: 33, pp. 757-775.
- ScienceDaily, “*California’s Clean Car Program Would Cut Pollution, Save Drivers Money*”, Kaynak: <https://www.sciencedaily.com/releases/2007/05/070521174955.htm>, Erişim Tarihi: 20 Eylül 2016.
- ICCT, the International Council on Clean Transportation, “*Best Practices for Feebate Program Design and Implementation, Feebate Review and Assessment*”, Kaynak: http://www.theicct.org/sites/default/files/publications/ICCT_feebates_may2010.pdf, Erişim Tarihi: 20 Eylül 2016.
- Peters, A., Mueller, M.G., de Haan, P. ve Scholz, R.W., (2008), “*Feebates promoting energy-efficient cars: Design options to address more consumers and possible counteracting effects*”, Energy Policy, Sayı: 36(4), pp. 1355-1365.
- Royal Economic Society, (2014), “*Tax Incentives for Low Emission Cars: Evidence of their environmental impact from France’s Bonus/Malus Scheme*”, Kaynak: <http://www.res.org.uk/details/mediabrief/6514941/TAX-INCENTIVES-FOR-LOW-EMISSION-CARS-Evidence-of-their-environmental-impact-from.html>, Erişim Tarihi: 19 Eylül 2016.
- Simulateur de calcul du prix d’une carte grise, Kaynak: <https://mistercartegrise.fr/calcul-prix-carte-grise/>, Erişim Tarihi: 19 Eylül 2016.
- UNEP: United Nations Environment Programme, Kaynak: http://www.unep.org/transport/gfei/autotool/approaches/economic_instruments/fee_bate.asp, Erişim Tarihi: 19 Eylül 2016.