



## Geleceğin Vergi Mükellefleri: İnekler

Teknolojik gelişme karbon ayak izi kaydının tutulmasını kolaylaştırıyor. Bunun önemli sonuçları olabilir

İneklerin dünyadaki metan gazı salınımının dörtte üçünü gerçekleştirdiğini, metan gazının karbondioksit gazından 20 kat daha fazla sera gazı salınımı etkisi yarattığını ve ABD'de bulunan inek ve domuzların 4 milyon arabaya eşdeğer sera gazı salınımı oluşturduğunu hatırlatarak

"karbon ticareti" konusuna bodoslama giriyorum. Geçenlerde kendi blogumda gelecekte ineklerin ağırlıklarına göre metan gazı vergisi verecekleri konusunda bir yorum yapmıştım. Ama Amerikan Çevre Koruma Ajansı (EPA) Haziran 2009 başında getirdiği teklifle ağırlığa göre değil birim olarak; süt ineklerinde 175 dolar, et ineklerinde 80 dolar, domuzlarda 20 dolar vergi almayı teklif etti. Demek ki ineklerin arkasına torba bağlayarak gazı toplayan üreticiler bu vergiyi ödemedikleri gibi belki de topladıkları gazdan enerji elde ederek para kazanacaklar. Bu habere bakarak "karbon kredisi" konusunun ne kadar önemli bir iş olduğunu görmemek elde değil. Türk işadamlarının yenilenebilir enerji işine girdiklerinde hemen bir de karbon kredisi konusunda şirket kurmayı düşündükleri bu dönemde onlara daha yaratıcı öneriler yapmak boynumun borcudur.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), dünyadaki yıllık yaklaşık 30 milyon ton olan karbondioksit salınımının yüzde 2,7'sini oluşturan ticari gemiler için yeni bir indeks geliştiriyor:

Enerji Verimliliği Dizayn Endeksi (EEDI). Belirli bir tarihten sonra üretilecek tüm gemiler için motordan gövde tasarımına kadar tüm parçaları birleştiren bir metodoloji ile gemilerde EEDI endeksi oluşacak. Çalışma, Mart 2010'da pilot olarak başlayacak. Araba üreticileri ürünlerini pazarlarken kilometrede atmosfere saldırdığı karbondioksit miktarını gram olarak bildiriyor. Bunun gibi diğer çalışmalar da aslında bireysel karbon ticaretinin alt yapısını oluşturacak. Bireysel karbon ticareti fikri ve projesi 1997 yılında çevre yazarı David Fleming'in "Tradable Energy Quotas" adlı makalesini yayımlaması ile başladı. Fleming'in makalesine göre projenin amacı küresel ısınmaya karşı koymak ve enerji ktlığı olduğu dönemlerde enerji dağılımını adil bir seviyeye taşımaktı. Bireysel karbon ticaretinde, her bireye yıllık olarak atanacak bir karbon kotası söz konusu olacak. Karbon ayak izi sağlayacak her türlü harcama ünitesi bazında bu kotaya eklenecek veya çıkarılacak. Örneğin toplu taşıma ile yolculuk yapıldığında karbon kotasında ünite olarak bir artış sağlarken, taksi ile

yolculuk karbon limitini birkaç ünite azaltacaktır. Sahip olduğu karbon kotasını dolduramayan kişiler barter benzeri bir yöntemle karşılığında mal veya hizmeti, bu kotayı dolduran bireylerle değiştirebilecekler. Bu aslında İngiltere Dışişleri Bakanı David Milliband'ın fikri ve kendi blogunda (yanlış okumadınız) anlatmış. Ben bu fikri fazlasıyla destekliyorum.

Diyelim ki siz süpermarkete gittiniz ve bir şişe su satın aldınız. Bu suyun bir an için Japonya'dan ithal edilmiş olduğunu düşünelim. Şişe suyunun üretildiği fabrikanın bir karbon ayak izi puanı mutlaka olacaktır. Bu puan kolileme esnasında kolinin RF/ID (radyo frekanslı tanıma) etiketi üzerine kaydedilecektir. Bu şişe suyu üretim noktasından tren ile limana gelmiş olabilir. Bu durumda trenin toplam karbon ayak izi puanı (kilometrede atmosfere saldırdığı karbondioksit üzerinden hesaplanan bir değer olabilir) üzerinden şişe suyunun almış olduğu pay, tren kalkış yapmadan kolinin RF/ID etiketi üzerine kaydedilecektir. Trenin dolmayan kapasitesi için karbon ayak izi puanını ise şirket olarak kendisi üstlenecektir. Şişe suyu gemiye yüklendikten sonra EEDI üzerinden gene bir karbon ayak izi puanına maruz kalacaktır. Şişe suyu süpermarket rafına geldiğinde üretiminden taşınmasına kadar üzerine yüklenmiş karbon ayak izi puanları toplanarak gelecektir.

Bireysel karbon ticareti çok fazla eleştiriye maruz kalan bir konu. Öncelikle karbon emisyonlarını gönüllü olarak değil,

dayatma olarak insanlardan tahsil etmek başlıca tartışma konusu. Benim görüşüm yüksek karbon ayak izinin bireylere ve şirketlere maliyetleri arttıkça onların da seçimlerini düşük karbon ayak izi olan araç ve servislere yönlendirecekleri yönünde. O yüzden ben dayatmadan yanayım.

Bireysel karbon ticareti çok yakın gelecekte özellikle AB ülkelerinde uygulanabilir gibi gözüküyor. Özellikle RF/ID teknolojisinin ucuzlaması benim yukarıda vermiş olduğum şişe suyunun Japonya'dan Türkiye'deki süpermarket rafına ulaştığı ana kadar maruz kalacağı karbon ayak izi puanının şişe suyu üzerinde takip edilmesini olanaklı kılacaktır. Yazımın başındaki örnekte ineklerin elektronik olarak takip edilmiş olduğu teknoloji ucuzladıkça benim söylediklerim de anlamlı hale gelecektir. Şirketler de yıllık karbon kotası uygulaması kapsamına alacaklar. Özellikle taşıma yapan şirketler doluluk oranlarını artırdıkları oranda maruz kalacakları karbon ayak izi puanı azalacaktır. Çoğumuzun aklında şu düşünce var: "Puanım azalırsa gider birkaç ağaç dikerim durumu düzeltirim." Herkes aynı şeyi düşününce, konu yaratıcılıktan uzaklaşıyor. Biz Türk vatandaşlarının, konu ceza (vergi vs) ödemek olunca, dünyamızı daha yaşanılır kılacak (!) puan artırıcı projeler geliştirme konusundaki yaratıcılığımızın diğer ülkelere parmak ısırtacağı kesindir. |BWT|

**Teknolojinin ucuzlaması ürünlerin Japonya'dan Türkiye'ye gelene dek maruz kaldığı karbon ayak izi puanının takip edilmesini olanaklı kılacak**