



ULUSLARARASI BEŞERİ VE SOSYAL BİLİMLER İNCELEME DERGİSİ (UBSBİD)

INTERNATIONAL HUMANITES AND SOCIAL SCIENCE REVIEW (IHSSR)

Volume: I Issue: 1 Year: 2017

YEŞİL PAZARLAMA KAPSAMINDA MOTORLU TAŞITLARIN ÇEVRE VERGİSİ KAPSAMINA ALINMASI

Bahar Gürdin¹

MAKALE BİLGİSİ

Makale Tarihiçesi:
Başvuru
30.11.2017
Revizyon
13.12.2017
Kabul
27.12.2017
Orcid Numarası:
0000-0002-5557-3223
Anahtar Kelimeler:
Türk Vergi Sistemi,
Motorlu Taşıtlar Vergisi,
Yeşil Pazarlama, Çevre
Vergisi, Emisyon

ÖZ

Amaç: Harcamalar ve servet üzerinden vergilendirilen motorlu taşıtların yeşil pazarlama odaklı bir yaklaşımla çevre vergileri kapsamına dâhil edilmesi ve motorlu taşıtların vergilendirilmesinde (Motorlu Taşıtlar Vergisi) karbondioksit emisyon miktarının temel alınması gerektiğini vurgulamak.
Yöntem: Büyük ölçüde halk sağlığını ve çevreyi tehdit eden motorlu taşıtların vergilendirilmesindeki temel ölçütlerinden birinin, çevre faktörü olması gerektiğine yönelik betimsel bir çalışmadır.
Sonuç: Firmaların "eko-ürünler" üretmek benimsediği yeşil pazarlama, hükümetimiz tarafından da dikkate alınarak CO2 emisyon miktarını temel alan Motorlu Taşıtlar Vergisi uygulamasına geçilmeli ve Motorlu Taşıtlar Vergisi çevre vergisi kapsamına dâhil edilmelidir
Özgün Değer: Firmaların hassasiyetle üzerinde durduğu yeşil pazarlama yaklaşımı firmaların, üretim esnasından başlayarak kullanım aşaması hatta atık haline geldikten sonra bile çevreye zarar vermeyecek, çevre dostu ürünler üretmesidir. Çeşitli medya araçlarında yayınlanan sigara ve uyuşturucu karşıtı, su israfını engellemeye, orman yangınlarını engellemeye vs'ye yönelik kamu spotları ve çevre alanında gerçekleştirilen yeni atılımlar da aslında hükümetin yeşil pazarlama çabalarındandır. Fakat motorlu taşıtların vergilendirilmesinde hükümetimiz yeşil pazarlama (yeşil vergi) çabalarını bu derece aktifleştirmemiştir. Daha önce yapılan çalışmalar incelendiğinde yeşil pazarlama yaklaşımı ile motorlu taşıtlar vergisine değinildiğine rastlanılmamıştır.

GETTING MOTOR VEHICLES TO ENVIRONMENTAL TAX SCOPE IN GREEN MARKETING SCOPE

ARTICLE INFO

Article History:
Received
30.11.2017
Revised
13.12.2017
Accepted
27.12.2017
Orcid Number:
0000-0002-5557-3223
Keywords:
Turkish Tax System, Motor
Vehicle Tax, Green
Marketing, Environmental
Tax, Emission.

ABSTRACT

Objectives: To emphasize that motor vehicles taxed on expenditures and wealth should be included in the environmental taxation with a green marketing-oriented approach and that the amount of carbon dioxide emissions must be based on the taxation of motor vehicles (Motor Vehicles Tax).
Methods: It is a descriptive study that intended for environment factor must be one of the basic criterion at motor vehicles taxation that is threaten public health and environment.
Results: Green marketing, which companies have embraced by producing "eco-products", should also be taken into consideration by our government. Implementation of the Motor Vehicle Tax should be based on the amount of CO2 emissions. Also Motor Vehicles Tax should be included in the scope of environmental tax.
Originality: With green marketing approach, firms are producing eco-friendly products that don't give harm to environment when they are at production, usage and waste stages. Actually, public spots that include anti-smoking and anti-drug, prevent water wasting, prevent forest fires etc. and new attempts about environment are government's green marketing efforts at environment field. But on motor vehicles' taxation, our government hasn't been activated green marketing (green tax). When the previous studies were examined, it has not been found that the motor vehicle tax was touched by green marketing approach.

¹ bahar.gurdin@adu.edu.tr

1. Giriş

Sanayi devrimiyle birlikte kendini gösteren fabrikalaşma, olumlu sonuçların yanı sıra olumsuz sonuçlar da doğurmuştur. Üreticilerin kıt kaynakları sınırsız kaynaklar gibi görmesi, tüketicilerin bitmek tükenmek bilmeyen yenilik arayışları ve bu doğrultuda dur durak bilmeden ilerleyen teknoloji, dünyanın ekolojik dengesine büyük ölçüde zarar vermektedir. Ne var ki diğer tüm kaynaklarda olduğu gibi doğal kaynaklar da sınırsız değildir ve çevrenin, insanoğlunun bu israfını kaldırma kapasitesi belirli bir noktadan sonra imkânsızlaşacaktır. Firmalar bu duruma bir dur demek ve çevre duyarlılıklarını sergilemek amacıyla çevre dostu ürünlere, paketlemelere, tutundurmalarına yönelerek yeşil pazarlama kavramının ortaya çıkmasına sebep olmuşlardır. Bu sayede firmalar hem çevre dostu ürünler sunacak hem de rekabet avantajı elde etmiş olacaklardır.

Ülkemizde çevre dostu çalışmalar konusunda, halkı bilinçlendirmek için çeşitli kamu spotları yayınlamakta ve yaptırımlara başvurulmaktadır. Ne var ki motorlu taşıtların vergilendirilmesi yönünden devletin girişimlerine bakıldığında çevre konusunun bu anlamda göz ardı edildiği görülmektedir. Çünkü motorlu taşıtlar iki açıdan vergilendirilmektedir. Bunlardan ilki harcamalar üzerinden alınan KDV (katma değer vergisi) ve ÖTV (özel tüketim vergisi) iken ikincisi servet üzerinden alınan vergiler kapsamındaki MTV (motorlu taşıtlar vergisi)'dir. Bu iki vergi türü incelendiğinde motorlu taşıtların vergilendirilmesinde çevre unsurunun dikkate alınmadığı görülmektedir.

AB (Avrupa Birliği) ile karşılaştırıldığında ülkemizde motorlu taşıtların vergilendirilmesinde, servetin vergilendirilmesi temel alınırken AB ülkelerinde ve İngiltere'de belirli tarihlerden sonra (İngiltere'de 2001'den, İsveç ve Fransa'da 2006'dan sonra vs.) satın alınan taşıtlar için vergiler; CO₂ (karbondioksit) emisyon miktarı temel alınarak belirlenmeye başlanmıştır (Demir, 2013: 26-29). Bu bağlamda Türk Vergi Sisteminde, servet üzerinden vergilendirilen motorlu taşıtların vergisinin, CO₂ emisyon miktarı temel alınarak yeniden düzenlemesi gerektiği düşünülmektedir.

2. Türk Vergi Sistemi ve Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesi

Türk Vergi Sisteminde vergiler; gelir üzerinden, harcama üzerinden ve servet üzerinden alınan vergiler olmak üzere üç ana başlık altında toplanmaktadır. Gelir ve Kurumlar Vergisi gelir üzerinden alınan; KDV, ÖTV vs. gibi vergiler harcamalar üzerinden alınan; Emlak, Motorlu Taşıtlar ve Veraset ve İntikal Vergileri de servet üzerinden alınan vergiler grubundadırlar (Bilici ve Bilici, 2016: 43).

Bilindiği üzere ülkeler vergilendirme işlemlerini, fiskal ve ekstra fiskal amaçlar doğrultusunda gerçekleştirmektedir. Fiskal amaçlar, devletin kamusal harcamalarının finansmanı -ki vergiler bu finansmanın bir kısmını oluşturur- için gereken mali amaçlardan oluşurken ekstra fiskal amaçlar bu mali amaçların dışında kalan kalkınma, büyüme ve ekonomik istikrarın sağlanması, çevre

duyarlılığının sağlanması ve artması, sosyal ve toplumsal çıkarların ön plana çıkarılması gibi mali olmayan amaçlardan oluşmaktadır.

Bireylerin kararlarını ve tercihlerini etkileme hususunda caydırıcı bir niteliğe sahip olan vergilere sadece devletin gelir elde etme aracı olarak bakmak doğru değildir (Şahingil, 2013: 28). Sosyal amaçlar da mutlaka göz önünde bulundurulmalıdır. Modern maliyecilere göre sosyal amaç; verginin konusunun ve matrahının belirlenmesinde, oranların saptanmasında da büyük ölçüde etkili olmaktadır (Demir, 2013: 11). Dolayısıyla vergilendirmeye tabi tutulacak olan unsurlarda mali olmayan amaçlar da göz önünde bulundurulmalıdır.

Vergilendirmeler ister fiskal ister ekstra fiskal amaçlı olsun sonuç olarak devlet zaten belirli bir gelir elde edecektir. Dolayısıyla ekstra fiskal amaçlar güderek fiskal amaçlara ulaşmak devletin her iki açıdan da tatmin olmasını sağlayacaktır. Her ne kadar olması gerekenin bu yaklaşım olduğu düşünülse de ülkemizde motorlu taşıtlar üzerinden alınan vergilerde; çevre duyarlılığı, kalkınma, büyüme gibi mali olmayan amaçlara değil gelir elde etmeyi hedefleyen mali amaca odaklanmıştır. Bu düşünce yapısı da “vergilendirmede adalet” ilkesine zıt düşmekte ve vergilerin mali güce göre düzenlenmemesi sonucu, vergi mükelleflerinin vergiden kaçmasına dolayısıyla devlet tarafından benimsenen mali amacın da gerçekleşmemesine sebep olmaktadır.

Ülkemizde motorlu taşıtlar, servetin bir unsuru olarak görülmekte ve bu doğrultuda vergilendirilmektedir. Servet vergisi² uygulaması açısından bakıldığında ise motorlu taşıtlara ilişkin vergilendirme fiskal amaca hizmet etmektedir. Türkiye’de fiskal amaca hizmet eden vergilendirmeye konu olan motorlu taşıtlar, MTVK (Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu)’da; “karada, havada insan, hayvan ve eşya taşımaya yarayan ve makine kuvvetiyle hareket eden taşıtlardır” şeklinde tanımlanmıştır (www.mevzuat.gov.tr)². TÜİK 2017 verilerine göre Türkiye’de 2017 Haziran ayında toplam 21.643.213’lük motorlu kara taşıtları sayısına bakınca motorlu taşıtları servet vergisi grubunda vergilendirmenin devlet için büyük bir gelir kaynağı oluşturduğu rahatlıkla görülebilmektedir.

Motorlu taşıtların ülke ekonomisindeki yadsınamaz yeri nedeniyle kuvvetli bir gelir kaynağı oluşturması, vergi kayıp ve kaçakçılığının çok az olması, vergilendirilmelerinde hükümetler tarafından en çok tercih edilen vergi konusunu oluşturmalarına yol açmaktadır (Demir, 2013: 7). GOÜ (gelişmekte olan ülkeler) sınıfında değerlendirilen ülkemizde, motorlu taşıtların vergilendirilmesine; servet vergisi (MTV) ve harcamalar üzerinden alınan vergiler (KDV ve ÖTV) olmak üzere iki açıdan yaklaşılmaktadır. Oysaki GÜ (gelişmiş ülkeler)’de ön plana çıkan unsur servetin ve harcamanın vergilendirilmesi değil çevre duyarlılığı gibi sosyal amaçlara ulaşılması ve sosyal duyarlılığın artırılmasıdır. Bu doğrultuda İngiltere ve AB ülkeleri Kyoto Protokolü gereği; CO₂ emisyon miktarını

² *Servet Vergisi*: Kişilerin belirli bir anda sahip oldukları her türlü menkul ve gayrimenkul mal ve paralardan oluşan servetleri üzerinden alınan dolaysız bir vergidir. Emlak vergisi, motorlu taşıt vergisi örnek verilebilir (www.muhasabaturk.org).

² Çalışmada, kara taşıtlarının fazlalığı ve etki ettiği kişi sayısı dolayısıyla kara taşıtları esas alınmıştır.

azaltmak amacıyla motorlu taşıtların vergilendirilmesinde CO₂ emisyonunu temel alarak “Yeşil Vergilendirmeyi” benimsemişlerdir.

3. AB’de, İngiltere’de ve Türkiye’de Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesi

“GÜ’lerde motorlu taşıtların vergilendirilmesinde ön planda tutulan çevre duyarlılığının, GOÜ’lerde de ön plana çıkarılması” düşüncesini devletin sadece fiskal amaçlardan uzaklaşması olarak değerlendirmek yanlış olacaktır. Bu aynı zamanda devletin temel görevlerinden biri olan toplumsal yaşamın sürdürülmesi ve toplum sağlığı açısından da önemle üzerinde durulması gereken bir husustur.

Bu bağlamda İngiltere’de, bazı AB ülkelerinde ve Türkiye’de motorlu taşıtların vergilendirilmesinde temel alınan ölçütlere aşağıda ve takip eden sayfada kısaca değinilmiştir (Çelikkaya, 2010: 61-70; Demir, 2013: 26-32, Klier ve Linn, 2012: 10; Polat, 2014: 29-47; Üstün, 2012: 153-190; www.gib.gov.tr, 2017)³.

İngiltere’de başlarda yolların inşası, bakım-onarımı vs. için alınan MTV, “Araç Tüketim Vergisi (ATV)” adı altında alınmaktadır. 2001 yılından önce aracın türüne ait; motor silindir hacmine, araç ağırlığına, aks sayısına, koltuk sayısına göre vergilendirme gerçekleştirilirken 2001’den sonra bu ölçütlere CO₂ emisyon oranı da eklenmiştir. Yeni vergilendirme sisteminde araçlar CO₂ emisyon miktarlarına göre A-M arası olmak üzere toplam enerji sınıflarına ayrılmıştır.

İngiltere’de ATV haricinde bir de araç satın alımı sırasında %20 KDV alınırken ÖTV alınmamaktadır. Fakat yakıt türü fark etmeksizin yakıt üzerinden ÖTV alınmaktadır.

İsveç Hükümeti 2006 yılı ve öncesinde araçların yakıt ve ağırlıklarına hatta bazı durumlarda aks sayısına, direksiyon aksının varlığına ve yol ücretlerine bağlı olarak MTV almaktaydı. 2006 yılından sonra MTV, araçların yakıt ve CO₂ emisyon miktarına göre alınmaya başladı.

Vergilendirme 2006 yılı ve öncesinde alınan araçlarda eski sistemden gerçekleşirken 2006 yılından sonra alınan araçlarda yeni sistemden gerçekleştirilmektedir.

Fransa Hükümeti 2006 yılında CO₂ emisyon miktarına göre vergilendirme sistemine geçmeden önce motorlu taşıtları, motor gücü ve aracın ağırlığına göre vergilendirmekteydi. Hükümet 2006 yılından sonra başlattığı CO₂ emisyon miktarı üzerinden vergilendirme sistemiyle birlikte, 2007-2008 yıllarında uygulamaya başladığı Bonus-Malus (Ödül-Ceza) adlı bir sistem ile çevreci araçları vergi indirimi sağlayarak ödüllendirirken yüksek CO₂ emisyon miktarına sahip araçları da cezalandırmaktadır.

Ayrıca Fransa’da araç sahiplerinin kat ettikleri kilometreye göre de yol vergisi alınmaktadır. Bunun yanı sıra yaşı on ve üzeri olan araçlar hurda sayılmakta ve bu araçların hurdaya çıkarılarak yerine CO₂

³ Çalışmada harcamalar üzerinden hesaplanan ÖTV ve KDV üzerinden değil, çevre vergisi dâhilinde değerlendirilmesi gerektiği düşünülen MTV üzerine odaklanılmış ve MTV’nin tanım ve hesaplanma ölçütlerine değinilmiştir.

emisyonu belirli bir seviyeden az olan araçların alınması durumunda mükelleflere “hurda indirimi” uygulanmaktadır.

Avusturya’da 01.07.2008 tarihinden önce toplam ağırlıkları 3500 kg’ye kadar olan araçlar motor gücüne diğer araçlara toplam ağırlıklarına göre vergilendirilirken 2008’den itibaren uygulanan MTV sistemine emisyon ögeleri de eklenmiştir. 01.07.2008 – 01.01.2010 yılları arasında 180 gr/km’ye kadar CO₂ emisyonu yapan araçlardan her gram için 30 € ek vergi alınmış, 01.01.2010’den itibaren araçlar CO₂ emisyon miktarına göre A, B, C olacak şekilde enerji sınıflarına ayrılmıştır.

Finlandiya’da araçlar ilk alındığında “tescil vergisi”, yıllık olarak da “temel vergi” ve “dolaşım vergisi” alınmaktadır. Finlandiya hükümeti 2008 yılında 4500 kg ve daha altında ağırlığa sahip araçları emisyon miktarına ve piyasadaki satış tutarına göre vergilendirmeye başlamıştır. CO₂ emisyon miktarına dayanan temel vergi Finlandiya’da diğer AB ülkelerinden farklı olarak “günlük” hesaplanmaktadır.

Hollanda Hükümeti de karbon temelli vergi uygulamaktadır. MTV’nin ikamet edilen şehre göre değerlendirildiği sistemde araç türü, yakıt tüketimi ve ağır araçlar için aracın ağırlığı temel alınmaktadır. Bu vergilendirme sisteminde MTV haricinde bir de “tescil vergisi” bulunmaktadır. Çevre duyarlılığının artırılması, daha az karbon yayan daha etkin yakıtlı araçların teşviki için de plaka vergileri indirilmiştir.

Karbon temelli vergilendirme uygulamalarına en son katılan ülkelerden biri olan *Almanya’da* araçların satın alımı sırasında ÖTV alınmazken KDV alınmaktadır. KDV’nin yanı sıra MTV, yakıtlar üzerinden alınan vergiler, plaka vergisi gibi vergiler uygulanmaktadır.

Temmuz 2009’da, Almanya sistemini motor silindir hacmi temelli sistemden CO₂ oranıyla doğrusal bir şekilde artan vergi sistemine dönüştürmüştür. Temmuz 2009’dan önce satın alınan tüm araçlar için dolaşım vergileri silindir hacmiyle doğrusal olarak artmaktaydı ve benzinle karşılaştırıldığında dizel yakıt kullanan araçlar için daha yüksek oranda vergi alınmaktaydı. Temmuz 2009’dan sonra da CO₂ emisyonunun yanında “temel vergi” olarak adlandırılan ve araçlarda kullanılan yakıt türüne göre alınan vergilendirme uygulanmıştır. Yeni vergilendirme sistemiyle CO₂ emisyonunun yanı sıra diğer kirletici maddelerin emisyonlarının azaltılması da hedeflenmektedir.

Temmuz 2009 ve sonrasında alınan araçlar için kayıtlı vergiler silindir hacmi ve CO₂ emisyon oranının doğrusal fonksiyonlarının toplamı şeklindedir. Ayrıca hükümet, belli bir seviyeye kadar CO₂ emisyonu gerçekleştiren araçları ve elektrikli binek araçları ilk tescil tarihinden itibaren beş yıl boyunca vergiden muaf tutarak ekonomik tüketimli araçları cazip hale getirmeye çabalamaktadır.

Türkiye’de ise araç alımı sırasında ödenen ÖTV, aracın fiyatına ÖTV’nin dâhil edilmesiyle oluşan bedelden alınan KDV ve her yıl düzenli olarak motorlu taşıt sahiplerinden alınan MTV başta olmak üzere motorlu taşıtlar üzerinden çeşitli vergiler alınmaktadır.

Hava taşıtları ile kara taşıtları arasında (hatta kara taşıtları arasında bile) değişkenlik gösteren MTV, Türk Vergi Sisteminde “servet üzerinden alınan vergiler” içerisinde değerlendirilmektedir. MTV, servetin tamamını değil de sadece servetin belirli bir unsurunu vergilendirdiği için “özel servet vergileri” kapsamına girmektedir. Ayrıca belirli aralıklarla düzenli bir şekilde alınmasından dolayı bu vergi “sürekli servet vergileri” arasında yer almaktadır (Polat, 2014: 48).

CO₂ emisyonunun motorlu taşıtların vergilendirilmesinde dikkate alınmadığı ülkemizde, vergilendirme; taşıtların cinsi ve oturma yeri sayısı, azami toplam ağırlığı, motor silindir hacmi, yaşı gibi belli başlı özellikler üzerinden gerçekleşmektedir.

Her ne kadar motor silindir hacmi arttıkça alınan vergi miktarı artırılarak çevresel unsurlar dikkate alınıyor gibi görünse de dolaşımda yaşı büyük araçların bulunması ve bu araçlardan daha az vergi alınması Türkiye’de ekstra fiskal (çevresel duyarlılık vs.) amaçların henüz benimsenmediğinin göstergesidir.

Türkiye’de MTV tarifelerinde yer almayan ancak ÖTV ve KDV’ye tabi olan araçlar için düzenli olarak ödenen bir verginin olmayışı, motorlu taşıtlar kapsamının MTVK ile sınırlı tutulmasını zorunlu kılmaktadır. Motorlu taşıtların vergilendirilmesinden anlaşılması gereken husus; motorlu kara ve hava taşıtlarından, MTV tarifelerinde yer alan araçların vergilendirilmesi olmalıdır (Demir, 2013: 6). Ayrıca satın alınması ÖTV’ye tabi olmayan traktör de MTV’nin konusu içinde sayılmamaktadır (Bilici ve Bilici, 2016: 73).

Görüldüğü üzere vergiler; Türkiye gibi GOÜ’lerde servetin ve harcamaların vergilendirilmesi temel alınarak sadece fiskal amaçlara hizmet ederken AB ülkeleri gibi GÜ’lerde yeşil vergilendirme temel alınarak ekstra fiskal amaçlara da hizmet etmektedir.

4. Yeşil Pazarlama

Günümüzde firmaların önemle üzerinde durdukları ve uğruna “eko” etiketli ürünleri çıkardıkları yeşil pazarlama, otomobilden beyaz eşyaya, tekstilden kâğıt sanayiye vs.’ye kadar çeşitli ürünler üreten firmaların odak noktası haline gelmiştir. Gerek Türkiye’de gerekse diğer ülkelerde yaygın bir şekilde kullanılan yeşil ürünler, firmalara rekabet üstünlükleri sağlamak ve çeşitli şekillerde tanımlanmaktadır.

Amerikan Pazarlama Birliği (AMA) yeşil pazarlamayı üç farklı açıdan tanımlamıştır. Bunlardan ilki, perakende açısından ele alınan çevreye zararsız olduğu düşünülen ürünlerin pazarlanmasıdır. İkincisi, sosyal pazarlama tanımını içermektedir. Buna göre fiziksel çevre üzerindeki olumsuz etkileri en aza indirmek veya kalitesini artırmak için tasarlanmış ürünlerin geliştirilmesi ve pazarlanmasıdır. Üçüncü tanım ise çevre odaklıdır. Çevre odaklılık söz konusu olduğunda yeşil pazarlama; kuruluşların ekolojik endişelere duyarlı veya tepki verecek şekilde ürünler üretmesi, tanıtması, paketlenmesi ve geri kazanma çabaları olarak tanımlanmaktadır (www.ama.org).

AMA'nın yapmış olduğu tanımlardan yola çıkarak "yeşil pazarlama, işletmelerin çevre duyarlılıklarını ön plana çıkararak çevre dostu ürünler üretmesi; bu sayede hem çevreyi korumalarına hem de önemli bir rekabet avantajı sağlamalarına yönelik bir pazarlama yaklaşımıdır" denilebilir.

Yeşil tüketici, yeşil reklam, yeşil etiketleme, yeşil fiyatlandırma, yeşil ergonomi, yeşil paketleme ve yeşil dağıtım gibi fonksiyonları bulunan yeşil pazarlama yaklaşımı dört aşamadan oluşmaktadır. "Yeşil Hedefleme" olarak adlandırabileceğimiz ilk aşamada, çevreci tüketiciler için yeşil ürünler tasarlanır. Örneğin alternatif yakıt teknolojisi ile çalışan otomobiller, çevreye zarar vermeyen ürünler vs. İkinci aşamada, işletme içerisinde daha az atık çıkarmak, enerji verimliliğini arttırmak gibi çevreci önlemler alınarak "Yeşil Stratejiler" geliştirilir. "Sadece Yeşil Ürünler Üretilerek" yeşil olmayan yani çevre dostu olmayan ürünlerin üretimini durdurmak da üçüncü aşamayı oluşturur. "Sosyal Sorumluluk Bilincine" ulaşıldığı dördüncü aşamada artık sadece yeşil ya da çevreci olmak yeterli değildir. İşletmelerin yeşil pazarlama bilincine ulaşabilmeleri, işletme kültürüne ve çevresel etmenlere bağlı olarak gelişmektedir (Erbaşlar, 2012:3-4).

Hükümetlerin çevresel duyarlılıklarının sonucu oluşan ve "Green Taxes" veya "Environmental Taxes" da denilen "Çevre Vergileri" de ülkelerin yeşil pazarlama çabalarındandır.

Türk Hükümeti de özel işletmeler gibi üzerine düşen görevi yerine getirmeye çalışmakta çeşitli yollarla (kamu spotları vs.) yeşil pazarlamayı desteklemektedir. Ne var ki Türkiye, İngiltere'de ve AB ülkelerinde 2000'lerde geçilmiş olan Çevre Vergisi kapsamındaki CO₂ emisyonu temelli MTV'yi henüz TVS'ye dâhil etmemiştir.

5. Çevre Vergisi

Eurostat/OECD⁴ (2001) ve SEEA⁵ (2003)'e göre, çevre vergileri; "vergi temeli çevre üzerinde özel olumsuz bir etki oluşturduğu kanıtlanmış bir şeyin fiziksel birimine veya onun bir parçasına dayanan bir vergidir (Steinbach vd. 2009: 7). Bu tanıma göre çevre vergisinin muhtemel konuları arasında; zehirli gaz ve su emisyonları, enerji ürünleri (taşımacılıkta ve diğer şekillerde kullanılan), taşımacılık (kilometre esaslı, yıllık vergi ve satış vergileri), atık su, tarımsal girdiler (gübre, böcek ilacı), atıklar (genel atık toplama hizmetleri ve pil, araba lastiği, ambalaj malzemesi gibi kişisel ürünler), ozon tabakasına zararlı ürünler (CFC) ve kirlilik yer almaktadır. Bu durumda çevre vergilerini, devlet tarafından zorunlu ve karşılıksız olarak alınan, çevreyle ilgili bir unsuru konu alan vergiler şeklinde tanımlamak mümkündür (Ferhatoğlu, 2003: 3).

⁴ OECD: Organisation for Economic Co-operation and Development (Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü)

⁵ SEEA: System of Environmental-Economic Accounting (Çevre Ekonomisi Muhasebesi Sistemi)

Çevre vergileri; çevre için potansiyel zarar oluşturan davranışlardan vazgeçirebilir, çevre üzerindeki yükü hafifletmek için teşvik sağlayabilir ve çevreyi doğru fiyatlar belirleyerek koruyabilir. Bunların kullanımındaki ekonomik gerekçe düzenleyici ve idari yaklaşımların aksine pazarlara maliyet-etkinlik yoluyla nüfuz etme yeteneklerinden gelmektedir (Eurostat, 2013: 7).

Çevre Vergileri; “Enerji Vergileri”, “Ulaşım Vergileri”, “Kirlilik Vergileri” ve “Doğal Kaynak Vergileri” olmak üzere dört ana gruba ayrılabilir. Bu vergilere kısaca değinilecek olursa (Eurostat, 2001: 12):

- ✓ *Enerji Vergileri*, enerji mamullerinin taşımacılıkta ya da durağan kullanımları sırasında alınır. Benzin ve motorin, taşımacılıkta kullanılan en önemli mamullerdir. Fuel oil, doğal gaz, kömür ve elektrik ise durağan olarak tüketilen enerji mamulleri arasında sayılabilir. CO₂ vergileri, kirlilik vergileri yerine enerji vergileri kapsamına girmektedir.
- ✓ *Ulaşım Vergileri*, motorlu taşıtların sahipliği veya kullanımıyla ilgili vergileri kapsar. Çevresel vergilerin genel tanımına uygun olduklarından, diğer ulaşım araçlarına (uçak vs.) ilişkin vergiler ve ilgili nakliye hizmetleri (örneğin dolmuş uçak veya tarifeli uçuşlarda) dâhil edilmiştir. Ulaşım vergileri, donanımın ithalatı veya satışı ile ilgili veya yıllık yol vergisi gibi tekrar eden vergilerle ilgili "bir defalık" vergiler olabilir.
- ✓ *Kirlilik Vergileri*, ölçülen veya tahmini hava ve su emisyon vergileri ile katı atık yönetimi ve gürültüye ilişkin vergileri içerir. İstisnası, enerji vergileri kapsamına alınan CO₂ vergileridir.
- ✓ *Doğal Kaynak Vergileri*, maden ve petrol çıkarımı üzerinden alınan bu vergiler genellikle kaynak kira oranını yakalamak için tasarlanmıştır. Doğal kaynak vergileri, diğer çevre vergilerinde olduğu (ürün vergilerinin yaptığı) gibi fiyatları etkilemez.

Motorlu taşıtlar gerçekleştirdikleri CO₂ emisyonu sebebiyle çevre kirliliğine sebep olmaktadır. Dolayısıyla OECD ve SEEA tarafından, motorlu taşıtların kullanımını sınırlandırmaya yönelik vergiler de “Çevre Vergisi” olarak kabul edilmektedir. Ülkemizde servet üzerinden alınan MTV’de motor silindir hacmi arttıkça alınan vergi miktarı artırılması sonucu çevreye olan dolaylı etkisi nedeniyle çevre vergisi olarak görülebilir. Her ne kadar bu açıdan çevreye katkısı olduğu düşünülse de yaşlı büyük araçlardan daha az vergi alınması, bu vergilendirmenin çevreye olan zararını ortaya koymakta ve ülkemizdeki MTV’nin asıl amacının “çevre duyarlılığı” olmadığını göstermektedir.

6. Sonuç

Küreselleşen ekonomide artan bir hızla önemlilik arz eden yeşil pazarlama, GÜ hükümetlerinde olduğu gibi GOÜ hükümetleri tarafından da benimsemesi gereken bir pazarlama yaklaşımıdır. Hükümetler yeşil pazarlama odaklı mal ve hizmetlerin sunumuna teşvik sağlar, vergilendirmeleri – sadece motorlu taşıtların vergilendirilmesi değil tüm vergilendirmeleri- yeşil pazarlama temelinde gerçekleştirirse hem çevreyi korumuş hem de başlıca görevi olan toplum sağlığına büyük katkıda

bulunmuş olacaktır. Çalışma gereği ele alınan motorlu taşıtların da vergilendirilmesinde asıl amacın “yeşil vergilendirme” olması, yaptırımların da ciddi boyutlara ulaşması gerektiği düşünülmektedir.

Ülkeden ülkeye farklılık gösteren motorlu taşıtların vergilendirilmesinde, İngiltere ve GÜ sınıfında yer alan bazı AB ülkeleri CO₂ emisyonu, motor silindir hacmi⁶, yakıt türü gibi ekstra fiskal amaca hizmet eden ölçütleri temel almaktadır.

Türkiye’de ise motorlu taşıtların vergilendirilmesi fiskal amaç temelli olduğundan çevre faktörü çok fazla dikkate alınmamaktadır. Oysaki devletin vergileri toplayarak gerçekleştireceği asli görevi, sadece vatandaşlarına mal ve hizmet sunmak değil, aynı zamanda vatandaşların yaşam kalitelerini de artırmaktır. Çevre ve toplum sağlığı da bu görevlerin en başında yer almaktadır.

Kyoto Protokolüne 2009 yılında imza atan Türkiye’nin hâlâ ağırlık, yaş, motor silindir hacmi, oturma kapasitesi vs. üzerinden motorlu taşıtları vergilendirmesi; temel ölçütler arasında CO₂ emisyonunu dâhil etmemesi Türkiye’nin vergilendirme sisteminin fiskal amaçlara hizmet ettiğinin göstergesidir. Buradan “Türkiye’de motorlu araçlar tamamen çevreyi zarara uğratiyor” denilemez. Çünkü araçların motor silindir hacimleri düştükçe çevreye yayacağı CO₂ miktarı da azalacaktır. Bu da iki sonuca bağlanabilir. Birincisi, bu durumun tam aksi bir durumda motor silindir hacmi arttıkça yayacağı CO₂ miktarı da artacaktır ki bu da çevreye zararlı gazların yayılması demektir. İkincisi, motor silindir hacminin azalması durumunda araçların çevreye yayacağı CO₂ miktarının azalması motorun kendi yapısından kaynaklanan bir durumdur, devlet tarafından uygulanan bir yaptırım değildir. Yaşı büyük olan araçlardan az vergi alınması ise devlet tarafından uygulanan ve çevreye ciddi zararı olan bir yaptırımdır⁷. Çünkü yaşı büyük araçlar, motor aşınması sebebiyle çevreye daha fazla CO₂ yaymaktadır.

Tüm bu bilgiler ışığında, motorlu araçların vergilendirilmesinde, CO₂ emisyonunun daha az olduğu, düşük motor gücüne sahip, benzinli ve yaşı genç otomobil sahiplerinin düşük vergilerle ödüllendirilmesi ve bu tarz araçların kullanımının teşvik edilmesi; CO₂ emisyonunun daha çok olduğu, yüksek motor gücüne sahip, dizel ve yaşı büyük araca sahip mükelleflerin yüksek vergilere maruz bırakılarak bu tür araçlardan uzaklaşmaları sağlanmalıdır.

Sonuç olarak; firmaların “eko-ürünler” üreterek benimsediği yeşil pazarlama, hükümetler tarafından da dikkate alınarak CO₂ emisyon miktarını temel alan MTV uygulamasına geçilmeli ve MTV çevre vergisi kapsamına dâhil edilmelidir.

⁶ AB’de motor silindir hacmini temel alan ülkeler; silindir hacmi arttıkça tüketilecek yakıt miktarının artacağına ve çevrenin daha fazla kirleneceğine dayanarak motor silindir hacmini temel ölçütler arasında saymaktadırlar.

⁷ Vergilendirme Ölçü ve Hadleri için bakınız, Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu İkinci Bölüm Madde 5.
<http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.197.pdf>

Kaynakça

- American Marketing Association (2013), *Green Marketing*, Erişim: 04.10.2017, www.ama.org/resources/pages/dictionary.aspx?dLetter=G
- Bilici N. ve Bilici A. (2016). *Mali Hukuk*, 2. Baskı, Ankara: Savaş Yayınevi
- Çelikkaya A. (2010). Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesinde Yeni Eğilim: Karbon Temelli Vergileme Modeli, *Vergi Sorunları Dergisi*, Sayı 266, Kasım
- Demir M.A. (2013). *Türkiye’de Motorlu Taşıtların Vergilendirilmesinin Analizi ve Değerlendirilmesi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı, Ankara
- Erbaşlar G. (2012). Yeşil Pazarlama, *Mesleki Bilimler Dergisi*, Cilt: 1 Sayı: 2, (94-101), Haziran
- Eurostat-European Commission. (2001). Environmental Taxes/A Statistical Guide, *Eurostat Manuals and Guidelines*, Eurostat theme 21, Economy and Finance 2001 Edition, Luxembourg
- Eurostat-European Commission. (2013). Environmental Taxes/A Statistical Guide, *Eurostat Manuals and Guidelines* 2013 Edition, Luxembourg
- Ferhatoglu E. (2003). Avrupa Birliği’nde Ortak Çevre Politikası Çerçevesinde Çevre Vergileri, *E-Yaklaşım Dergisi*, Sayı:3, (1-7)
- Gelir İdaresi Başkanlığı, *Motorlu Taşıtlar Vergisi*, Erişim: 05.10.2017, www.gib.gov.tr/gibmevzuat
- Klier T. ve Linn J. (2012). Using Vehicle Taxes to Reduce Carbon Dioxide Emissions Rates of New Passenger Vehicles: Evidence from France, Germany, and Sweden, *CEEPR WP*, 2012-011, (1-41)
- Mevzuat Bilgi Sistemi, *Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu*, Erişim: 05.10.2017, www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.197.pdf
- Muhasebe Türk, *Servet Vergisi*, Erişim: 05.10.2017, www.muhasebeturk.org
- Polat S. (2014). *Çevre Vergisi Bağlamında Motorlu Taşıtlar Vergisi: Türkiye İçin Bir Model Önerisi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı, Trabzon
- Steinbach N., Palm V., Cederlund M., Georgescu A. ve Hass J. (2009). Environmental Taxes. *14th Meeting of the London Group on Environmental Accounting*, Canberra, 27 - 30 April
- Şahinligil H. B. (2013). Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergiler ve Dünya Uygulamaları, *Vergide Gündem*, Dolaylı Vergiler Özel Sayısı, Mayıs

Türkiye İstatistik Kurumu (2017), *Motorlu Kara Taşıtları*, Erişim: 05.10.2017,
www.tuik.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=24601

Üstün Ü. S. (2012). Motorlu Taşıtlar Üzerinden Alınan Vergilerin Çevreyi Korumaya Yönelik ve Adil Olarak Düzenlenmesi, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt: 16, Sayı 1, (153-190)