

TÜRKİYE’DE ANTİKA OTOMOBİL İTHALİNDE YAŞANAN SORUNLARA BAKIŞ  
Nisan 2013

Türkiye’deki Antika otomobil parkı, başlıca geçmişteki kapalı ithalat dönemlerinde otomobillerin ömürlerinin sonuna kadar tüketilmeleri nedeniyle kısıtlı kalmıştır ve değerlerimiz kaybedilmiştir. Bu kültür uğraşının yapılabilmesi, daha da önemlisi

**İmali ekonomik olmayan antika veya klasik motorlu kara taşıtlarının ülkemize kazandırılması, korunması, sevdirilmesi ve daha önemlisi otomotiv sanayinin gelişim sürecinin detaylarının gelecek nesillere aktarılabilmesi ”**

için bu varlıkların daha iyi korunduğu ülkelerden ithalat gerekmektedir. Antika otomobillerin ithalatı 1990’lı yılların başında Dış Ticaret Müsteşarlığı’ndan izin alınmak suretiyle mümkün kılınmıştır. 2002 yılında çıkan ÖTV kanununa kadar antika araçlar motor hacmine göre %0 - %30 Gümrük Vergisi ve %1 KDV ödenerek “kullanılmış otomobil faslından” ithal edilebildiler. Yukarıda kalın ve yatık yazıyla yazılmış olan ibare DTM (şimdi Ekonomi Bakanlığı) ithalata izin vermelerine dayanak teşkil eden kendi gerekçeleridir.

ÖTV kanunun yürürlüğe girmesi ve KDV tebliğinde yapılan değişiklikle, kullanılmış otomobillerin ithalinin de “ilk iktisab” sayılması nedeniyle bu tarihten sonra kullanılmış otomobil faslından (Ekonomi Bakanlığı izni ile) ithal edilen antika otomobiller, astronomik vergi yükleriyle karşılaştılar ve ithal edilen otomobillerin kaliteleri ve sayıları düştü.

2008’den sonra, gümrüklerde bazı yolsuzluklar olduğu savıyla, DTM (Ekonomi Bakanlığı), yolsuzluk yapmış olabileceklerin üzerine gitmek yerine, genel bir uygulama ile antika otomobillerin ithalini zorlaştırmaya başladı. Hâlihazırda vergi yükleri %200’ü bulmuş olan otomobillere, bir de, nereden çıktığını anlayamadığımız ve uluslar arası uygulamalar bakımından hiçbir şey ifade etmeyen, en az 18.000 dolar bedelli olma şartı getirildi. Bugün ithal edilmek istenen otomobilin kıymeti 1000 ABD doları dahi olsa, bunun için yaklaşık 36.000 ABD doları vergi ödenmektedir. Bu uygulamayı yaparken Ekonomi Bakanlığı kendilerine ucu açık ve de hangi amaçla verildiği de tanımlanmamış olan, İthalat Rejiminin 7nci maddesindeki yetkiye dayanmakta. Bu madde;

***“Eski, kullanılmış, yenileştirilmiş, kusurlu (defolu) ve yatık (zamanla dayanıklılığını yitirmiş) malların ithali izne tabidir.”***

şeklindedir. Bazı sanayi dallarımızı korumak üzere verilmiş olan bu yetki, yıllardır Antika Otomobil koleksiyonculuğu ve kültür uğraşını engellemek ve fahiş kılmak için kullanılmaktadır.

Bunun yanında bir diğer engel de “hasarsızlık” şartıdır. Bakanlığın koyduğu bu şart Antika eşyanın doğasına aykırıdır. Antikalar hasarlı olabilirler ve de bu durumda restore edilirler. Bugün aranan hasarsızlık şartı neticesinde tamir ve restorasyon işleri yurt dışında yaptırılmakta, döviz kaybedilmekte ve istihdam imkanı israf edilmektedir. Önemli miktarda sahibi Türk olan koleksiyon otomobili de ithalattaki sıkıntılardan dolayı yurt dışındaki garajlarda bekletilmekte, o ülkelere garaj kirası, bakım ve restorasyon masrafları, sigorta, vergi ödenmektedir.

Aslında, şu an kadar anlattığımız uygulamalar Antika Otomobiller açısından iç hukukumuzda uygun değildir. Şöyle ki;

**Antika otomobillerin ithalatı Türkiye Cumhuriyeti Gümrük Rejiminde “kullanılmış otomobil” faslının altında düzenlenmemiştir.**

Rejimin son sayfasında yer alan ve sadece %18 KDV ile ithalatı mümkün kılan 9705 istatistik pozisyonu aşağıdaki şekildedir. Antika bir eşyanın, o eşyanın güncel sanayisine rekabet teşkil etmeyeceği izahattan uzak olmasına rağmen bu faslın kullanımı, yetkileri dahilinde olmamasına rağmen yine Ekonomi Bakanlığı tarafından engellenmektedir.:

***SANAT ESERLERİ, KOLLEKSİYON EŞYASI VE ANTİKALAR***

***9705 00 00 Zooloji, botanik, mineroloji, anatomiye ait veya tarihi, arkeolojik, paleontolojik, etnoğrafik veya nüvizmatik bir değeri bulunan koleksiyon ve örnekler***

- 1. Bu pozisyon tarihsel merakın koleksiyon eşyası olarak aşağıda belirtilen özelliklere sahip motorlu taşıtları kapsar. Bunlar;*
- nadir bulunma değerine sahiptirler.*
  - normal olarak orijinal amaçları için kullanılmazlar.*
  - benzeri kullanımdaki eşyanın normal ticaretinin dışında özel bir işleme tabi tutulurlar.*
  - yüksek bir değere sahiptirler.*
  - insanın başarılarının gelişiminde önemli bir basamağı veya bu gelişimin bir dönemini gösterirler.*

*Bir motorlu taşıtın esas olarak nispeten kısa ömürlü bir kullanım eşyası olduğu ve sürekli bir teknik gelişmeye tabi olduğu gerçeği göz önüne alınarak, yukarıdaki ön koşullar, gerçeklerle açıkça çelişmedikleri takdirde, aşağıda belirtilenlerle ilgili olarak uygulanabilir:*

*- orijinal durumda olan ve şasisinde, direksiyonunda veya fren sisteminde, motorunda vb. esaslı bir değişikliğe uğramamış, en azından 30 yaşında ve model ve tip itibariyle artık üretimde olmayan taşıtlar*

*- çalışıyor durumda olmasa bile, 1950 yılından önce üretilmiş tüm taşıtlar.*

*2. Bu pozisyon aynı zamanda, tarih merakının koleksiyon eşyası olarak;*

*(a) üretim tarihi göz önüne alınmaksızın, tarihi bir olay sırasında kullanıldığı kanıtlanabilen motorlu taşıtları,*

*(b) prestijli ulusal ya da uluslararası etkinliklerde önemli bir sportif başarı elde ettiği ve sadece yarışlara mahsus olarak dizayn edildiği, yapıldığı ve kullanıldığı ispat edilebilen yarış arabalarını da kapsar.*

*İspatlar, örneğin; başvuru kitapları veya uzmanlık yayınları veya tanınmış uzmanların görüşleri gibi uygun belgelerin sunulması ile yapılmalıdır.*

*3. Yukarıda belirtilen Açıklama Notları, gerekli değişiklikler yapılarak, motosikletlere de uygulanır.*

*4. Yukarıda belirtilen kriterlere uymayan kopyalar (reproduksiyonlar) bu pozisyon haricinde kalırlar.*

Yukarıda aynen aktardığımız 9705 pozisyonundan ithalat yapmak isteyen vatandaş, Ekonomi Bakanlığı'ndan izin almak zorunda bırakılmakta, daha da önemlisi kendisinden "aracı kullanmayacağına dair" taahhüname alınmakta ve de TSE'nin araçların yola çıkmaları için gerekli muayenelerini yapması da aynı bakanlıkça engellenmektedir. Diğer bir deyişle 9705 Gümrük Tarife pozisyonu Ekonomi Bakanlığı'nın tutumu nedeniyle kullanılmaz haldedir.

Nedeni anlaşılacakla birlikte, Ekonomi Bakanlığı bürokratları antika otomobil uğraşını vatandaşına fazla görmektedir ya da anlayamamaktadır. Bugün itibarı ile bu uygulamalara karşı yargıya intikal etmiş bazı davalar nedeniyle, 100 yaşını dahi geçmiş (1908 model Buick, 1915 model Dodge vb.) nadide antika otomobiller Gümrük sahalarında terk konumda, yasal sürecin sonunu beklemektedir.

### **Avrupa Birliği'nde durum**

AB gümrüklerinde 9705 tarife pozisyonu yaygın bir şekilde ve maddede olduğu şekliyle uygulanmakta ve ülkeden ülkeye farklılık göstermekle birlikte sadece yürürlükteki KDV oranının yarısı (ör: Hollanda %9) hatta bazı ülkelerde 1/4üne yakın oranlarda (ör: İngiltere %5) vergilendirilmektedir.

Kısacası AB, her biri nadide koleksiyon eşyası olan bu otomobilleri ülkelerin kültürel varlığına eklemeyi bir kazanım olarak görmekte ve desteklemektedir. AB'nde 9705 faslından ithal edilen otomobiller plaka alınarak kullanılmaktadırlar.

Adayı olduğumuz AB üyesi ülkelerde antika otomobillerin durumu gözetilmiş ve yıllarca büyük meşakkatle korunan ve gelecek nesillere taşınan antika otomobiller birçok yeni ve istemeden de olsa sahiplenilmelerinde/kullanılmalarında negatif etki yapabilecek mevzuat/uygulamalardan muaf tutulmuşlardır. Avrupa Parlamentosu kararlarında da aşağıdaki örnekte olduğu gibi tarihi taşıtların durumuna vurgu yapılarak mevzuat oluşturulurken gözetilmeleri istenmiştir:

“2005

*P6\_TA(2005)0366*

*AB-Yol Güvenliği Eylem Programı*

*Avrupa Parlamentosunun Avrupa Yol Güvenliği Eylem Programı hakkındaki kararı: 2010 yılına kadar Avrupa Birliği'nde karayolu kaza kurbanlarının sayısını yarıya indirmek:*

*Paylaşılan bir Sorumluluk (2004/2162(INI))*

***Avrupa Parlamentosu,***

.....

***Md 26. Tarihi araçlar tarafından temsil edilen kültürel mirası korumak konusunda ısrarcıdır; bu nedenle planlanan mevzuat, kasti olmasa da potansiyel olarak tarihi araçların kullanımları ve korunmaları üzerinde oluşabilecek negatif etkileri dikkate almalıdır.”***

Ülkemizde antika taşıtların tamamına yakını günlük ulaşım için kullanılmamakta, büyük çoğunlukla özel günlerde veya uygun hava koşullarında sosyal ve kültürel aktiviteler için kullanılmaktadır. Uluslararası Tarihi Taşıtlar Federasyonu (FIVA)'nın Avrupa çapında yaptırdığı araştırma ve Brighton Üniversitesi'nin desteğinde İngiliz Tarihi Taşıtlar Araştırma Enstitüsü tarafından yapılan araştırma, 30 yaşını geçmiş antika araçların yıllık kullanımlarının, yeni otomobillerin kat ettiği yol miktarına göre, dikkate alınamayacak kadar

düşük olduğunu ortaya koymuştur. Bu araştırmaların tam metnine federasyonumuz internet sitesindeki Raporlar bölümünden ulaşabilirsiniz. Araştırmaların ilgili bölümlerinden aşağıdaki alıntılara dikkatinizi çekmek isteriz.

Avrupa çapında yapılan FIVA araştırmasına göre;

AB’nde 1.950.000 tarihi araç bulunmaktadır.

- o Bu araçların %28’i hiç yol kat etmemektedir.
- o %27’si yılda 500km’den daha az yol kat etmektedir.
- o %17’si yılda 500 – 1000km arası yol kat etmektedir.
- o **Kısacası AB’nde bulunan antika taşıtların %71’i yılda 1500km’den daha az kullanılmaktadır.**

AB’nde modern taşıtlar yılda yaklaşık 2.2 trilyon kilometre yol kat etmektedir. Antika araçların tümü ise sadece 1.4 milyar kilometre yol yapmışlardır.

- o **Buna göre antika taşıtlar modern araçların yılda gittiği her 10.000 km’ye karşılık sadece 6.3 km yol kat etmiştir.**

Bu derece kısıtlı kullanımın hava kirliliğine veya trafiğe etkisinin göz ardı edilebilecek miktarlarda olduğu açıktır.

Keza, İngiliz Tarihi Taşıtlar Araştırma Enstitüsü araştırmasında elde edilen veriler de yukarıdakileri doğrular nitelikte olup aşağıdakileri ortaya koymuştur;

**Antika araçların %82’si ayda bir, iki kere ve daha az kullanılmaktadır.**

Antika araçların 1/3ü hiç kullanılmamışlardır.

Antika araçların %50’si yılda 800km’den daha az yol yapmıştır.

- o 1945 model öncesi araçların sadece %4’ü,
- o 1946-60 arası araçların sadece %6’sı,
- o 1961-80 arası araçların ise sadece %11’i yılda 5000 km’den fazla kullanılmıştır.

Yukarıdaki bulgulardan da görüleceği üzere, eski ve nadide olmalarının yanı sıra yüksek yakıt ve bakım giderleri nedeniyle antika taşıtların günlük kullanımları son derece güçtür. Bu araçlar ancak varlıklarını ve fonksiyonlarını devam ettirebilecek kısıtlı bir kullanıma tabidirler.

Bu araştırmaların ışığında Federasyonumuz 2012 yılı ortasında Türkiye apında TASA (Türkiye Antika Otomobil Sektör Araştırması) adı altında antika araç sahiplerini ve de bu faaliyetten gelir elde eden küçük esnafı kapsayan bir araştırmayı başlatmıştır.

Antika taşıtlar, ülke tarihi mirasımızın önemli bir kısmını teşkil etmenin yanı sıra, bakım, onarım ve restorasyon ihtiyaçları nedeniyle birçok küçük işletmenin de hayatiyetini devam ettirmelerini sağlamaktadırlar. Araştırmamızın işgücü/esnaf bölümü ile ilgili son derece geniş bir çalışma yapılmış, bu çerçevede anketörlerimiz, İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa, Kocaeli, Konya, Kayseri, Adana, İçel, Antalya, Muğla, Aydın bölgesini tarayarak gelirlerini kısmen veya tamamen antika otomobil tamiri/restorasyonundan kazanan yaklaşık 1000 işletme ile görüşmüştür. Detaylı alışmamızı Haziran 2014’de yayınlamayı hedefliyoruz.

### **Sonuç**

Uluslararası geçerliliği olan kıymet rehberlerine göre değerleri 1000 ABD Doları ile 30 Milyon ABD Doları arasında antika otomobiller mevcuttur. Az önce bahsettiğimiz FIVA araştırmasına göre AB’deki antika otomobillerin ortalama değeri 5000 avrodur. Bu bilgiler ışığında Antika otomobil ithalatında, ithalata esas minimum kıymet uygulamasının doğru olmadığı ortadadır.

Bir eşyanın antikası onun güncel sanayisinin rakibi değildir. Antika otomobiller hasarlı olabilirler. Yaşları 40, 50 hatta 100den fazla olabilir. Bunca yılı aşarak günümüze gelmiş bu objelerin hasarlı olabilecekleri doğaları gereğidir. Kaldı ki, hasarlı da olsa ithal edilen nadide bir antika otomobilin restorasyonu niçin Türk emeği ile yapılması?

2 seri no.’lu Gümrük Genel Tebliğindeki (Gümrük Tarife Cetveli Açıklama Notları) yer aldığı şekli ile antika otomobillerin sözü edilen düzenleme uyarınca 9705 GTİP numarası altında “kültür ve teknik tarih mirası” olarak değerlendirilerek ithalatlarının sağlanması için en doğru yol olacağı inancındayız.

Devlet birimlerimizin Antika Otomobil sahipliğinin normal taşıt aracı sahipliğinden farklı bir kültürel uğraş olduğu gerçeği ile hareket etmeleri ve şu an bu uğraşın ifasının önünde büyük engel teşkil eden ithalat engellerini “i hukukumuzda zaten yer aldığı” şekliyle uygulayarak kaldırmaları en büyük arzumuzdur.