



ANTİKA OTOMOBİL
FEDERASYONU



İŞ KAPISI ANTİKALAR

ANTİKA OTOMOBİL FEDERASYONU ARAŞTIRMA RAPORU 2014

İŞ KAPISI ANTİKALAR

TÜRKİYE’DE ANTİKA OTOMOBİL SAHİPLERİNİN VE ANTİKA OTOMOBİL HİZMET SEKTÖRÜNÜN SORUNLARI, ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

İÇİNDEKİLER

1. GENEL BAKIŞ
2. DÜNYADA ANTİKA OTOMOBİL SEKTÖRÜ
3. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE ANTİKA OTOMOBİLLERİN KULLANIMI
4. ANTİKA OTOMOBİLLERİN EDİNİLMESİ İLE İLGİLİ MEVZUAT KAYNAKLI SORUNLAR
5. ANTİKA OTOMOBİLLERE SAHİP OLUNDUĞU SÜRE İÇİNDEKİ SORUNLAR
6. ANTİKA OTOMOBİLLERİN SAĞLADIĞI İSTİHDAM VE EKONOMİK
7. FAALİYETİN İNCELENMESİ VE 16 İLİ KAPSAYAN ANTİKA OTOMOBİL HİZMET SEKTÖRÜ ARAŞTIRMASI
8. ANTİKA OTOMOBİL SAHİPLERİNİN VE BU SEKTÖRDE YER ALAN İŞLETMELERİN BEKLENTİLERİ

1. GENEL BAKIŞ

Antika Otomobil Uğraşı, günümüzden önce üretilmiş, üretildiği dönemi temsil etmiş, en az 30 yaşında olan, üzerinde önemli değişiklikler yapılmamış, otantik özelliklerini barındıran bir veya daha fazla otomobilin korunması, restore edilmesi, kullanılması veya koleksiyonunun yapılmasıdır.

Antika otomobil sahipleri, bu uğraşları ile dünyanın ve ülkemizin en önemli sanayi kolu olan otomotiv sanayinin gelişim sürecinin detaylarının gelecek nesillere aktarılabilmesi görevini da üstlenirler.

Antika Otomobiller, yaşları, barındırdıkları teknik özellikler, korunma ihtiyaçları nedeniyle sınırlı bir kullanıma sahip olmakla birlikte aynı özellikler nedeniyle son derece emek yoğun bir sektör olan antika otomobil bakım, onarım ve restorasyon (yenileme, ilk haline döndürme) sektörünün de can damarını oluşturmaktadır. Bu sektör, antika otomobil kültür varlığını korumayı ilke edinmiş ülkelerde önemli büyüklüklere, önemli istihdam rakamlarına ulaşmıştır. FIVA (Federation Internationale des Vehicules Anciens – Uluslararası Tarihi Taşıtlar Federasyonu)'nun son genişleme öncesi Avrupa Birliği'nde yaptığı araştırmaya göre, AB'nde yaklaşık 55.000 aile geçimlerinin tamamını veya önemli bir kısmını antika otomobil sektöründen sağlamaktadır.

Batılı ülkelerde, bu mirasın korunması, yaşatılması amaçlanmış ve bunu sağlayacak birçok yasal düzenleme ülkelerin iç hukuklarında yer etmiştir. Adayı olduğumuz AB ülkelerinin de büyük çoğunluğunda, aşağıdaki örnek Avrupa Parlamentosu kararının öngördüğü düzenlemeler hayata geçirilmiş, antika otomobillerin yeni otomobiller için hazırlanan mevzuattan negatif etkilenmesinin önüne geçilmiş, hatta antika otomobilleri kollayan, edinilmelerinin, bakımlarının, kullanılmalılarının önündeki engelleri kaldıran özel mevzuat oluşturulmuştur. Örnek kararda;

“ 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.”

denmektedir.

Ülkemizde ise, henüz antika otomobillerin özel durumlarını gözeten bir tutum sergilenememiş, hatta bazı devlet birimlerinin konuya yaklaşımları antika otomobil sahipliğini çok güçleştirmiştir.

Bu çalışmanın amacı başlıca,

- Antika Otomobil sahipliği ile ilgili yurt dışında yerleşmiş uygulamaları ve ülkemizdeki durumu incelemek,
- Ülkemizde bu uğraşa hizmet eden işletmelerin durumu, sorunları ve önümüzdeki 5 yıl için öngörülerıyla ilgili yurt çapında yapılmış detaylı araştırmanın sonuçlarını paylaşmak
- Antika Otomobil uğraşının doğru ve yapıcı bir mevzuata kavuşması için Batıdan örneklerle ve ülke gerçeklerimize dayalı önerilerde bulunmak
- Türkiye’de sıkıntı içinde olan Antika Otomobil Hizmet sektörünün geliştirilerek Dünyaya pazarlanması ile ilgili önerilerde bulunmak

olarak sıralanabilir.

Bu çalışma, Antika Otomobil Federasyonu (AOF), tarafından gerçekleştirilmiştir. AOF, yurt çapına yayılmış 12 Antika Otomobil Derneği üyesi olan, 1000’lerce Antika Otomobil sahibi ve meraklısını temsil eden bir Federasyondur. AOF, her geçen gün yeni katılımlarla yurt çapındaki teşkilatını genişletmektedir.

Üye derneklerimiz sayısız sosyal sorumluluk projelerine imza atmaktalar. Van depremi yardımı, Şehit Ailelerimize yardım, Otistik çocuk derneklerimize yardım, seçilmiş köy ilköğretim okullarıyla ortak projeler ve yardım, engelli çocuklarımız yararına aktiviteler, üniversite hastanelerimizin teçhizat eksiklerinin giderilmesine dönük organizasyonlar, gibi daha birçok örnek çoğaltabiliriz. Derneklerimiz ülkemizde uluslararası antika otomobil organizasyonları düzenlemekte, gerek yurt içinde düzenlenen yarışmalara katılan yabancı konuklarımıza ülkemizi tanıtmakta gerekse yurt dışı katıldıkları aktivitelerde bayrağımızı dalgalandırmaktadırlar.

2. DÜNYADA ANTİKA OTOMOBİL SEKTÖRÜ

Gelişmiş toplumlarda Antika Otomobil merakı tabana yayılmış bir uğraş olarak karşımıza çıkmakta. Başlıca ABD ve AB’de bu uğraş aynı zamanda da bunu destekleyen çok ciddi boyutlarda üretim ve hizmet sektörünün oluşumunun önünü açmıştır.

Antika taşıtların bakım ihtiyaçları güncel araçlardan çok daha fazladır. Genellikle yılın önemli bir kısmını kullanılmadan geçirseler dahi (koruma amacıyla kış aylarında antika otomobillerin çok büyük yüzdesi yollara çıkarılmamaktadır) yola hazırlanma ve bakımlarının düzenli olarak yapılması gerekmektedir. Daha da önemlisi Antika Otomobiller restore edilmekte, meraklıları tarafından yıpranmış hallerinden adeta ilk günkü hallerine yenilenmektedirler. Bu ise son derece ciddi bir hizmet sektörünün yanı sıra bu sektöre reproduksiyon yedek parça sağlayan önemli bir imalat sektörünü desteklemektedir.

FIVA (Uluslararası Tarihi Taşıtlar Federasyonu)’nun AB çapında 2007 yılında yaptığı araştırmaya göre o tarih itibarı ile birlik içerisinde 55.000 aile geçimini antika otomobil sektöründen sağlamaktadır. Antika otomobil merakı topluluk içerisinde yaygın hale gelmiş ve tabana yayılmış olup, AB içinde yer alan yaklaşık 2 milyon antika aracın ortalama kıymeti 5.500 avro olarak tespit edilmiştir. Buradan da anlaşılacağı üzere bu uğraş birlik içinde yaygın olarak kabul görmüştür.

Daha sonraki yıllarda Birmingham Üniversitesi’nin İngiltere çapındaki araştırmasında elde edilen veriler, antika otomobil sektörünün İngiltere içindeki ekonomik büyüklüğünün yıllık **7 Milyar Dolar**a ulaştığını ortaya koymuştur.

Yine benzer şekilde ABD’de Tarihi Taşıtlar Birliğinin yaptığı araştırmaya göre ABD’de 2.750.000 antika araç bulunmaktadır. Birliğin araştırmasında beher araç için yaklaşık her yıl ortalama 12.500 dolarlık bir harcamanın olduğu, bunun da araç sayısı ile orantılandığında yaklaşık **35 Milyar Dolarlık** bir ekonomik büyüklüğe ulaşıldığı görülmektedir.

ABD devletlerindeki toplam Otomotiv Bakım Onarım sektörünün %7’sinin iş hacminin Antika Otomobillerden kaynaklandığı ortaya konmuştur. ABD’deki antika otomobil filosu genel otomobil filosunun sadece %2.4ü olduğu düşünülürse, bu rakam çok çarpıcıdır. Bir antika otomobil son derece az kullanılmasına rağmen güncel bir otomobilin 3 katı ekonomik faaliyet yaratmaktadır.

3. DÜNYADA VE TÜRKİYE’DE ANTİKA OTOMOBİLLERİN KULLANIMI

Gerek ülkemizde gerekse Antika Otomobil kültür uğraşının geliştiği ülkelerde antika taşıtların tamamına yakını günlük ulaşım için kullanılmamakta, büyük çoğunlukla özel günlerde, uygun hava koşullarında sosyal ve kültürel aktiviteler için kullanılmaktadır.

Uluslararası Tarihi Taşıtlar Federasyonu (FIVA)’nın Avrupa çapında yaptırdığı araştırma ve Birmingham Üniversitesi’nin, AB içinde en yüksek tarihi taşıt yoğunluğuna sahip İngiltere çapında yaptığı araştırma, 30 yaşını geçmiş antika araçların yıllık kullanımının, daha yeni otomobillerin kat ettiği yol miktarına göre, dikkate alınmayacak kadar düşük olduğunu ortaya koymuştur. Bu çalışmaların ilgili bölümlerinden aşağıdaki alıntılara dikkatinizi çekmek istiyoruz:

Avrupa çapında yapılan FIVA araştırmasına göre;

- AB’nde yaklaşık 1.950.000 tarihi araç bulunmaktadır.
 - Bu araçların %28’i hiç yol kat etmemektedir.
 - %27si yılda 500km’den daha az yol kat etmektedir.
 - %17si yılda 500 – 1000km arası yol kat etmektedir.
 - **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 yapmışlardır.
 - **Buna göre antika taşıtlar modern araçların yılda gittiği her 10.000 km’ye karşılık sadece 6.3 km yol kat etmiştir.**

Bu istatistikî çalışmanın ortaya koyduğu sonuç bu son derece kısıtlı kullanımın trafiğe veya hava kirliliğine etkisinin göz ardı edilebilecek miktarlarda olduğunu ortaya koyduğu gibi, bu araçların asıl edinilme nedenlerinin günlük ulaşım olmadığını ispatlamaktadır.

Keza, Birmingham Üniversitesi’nin İngiltere çapındaki araştırmasında elde edilen veriler de yukarıdakileri doğrular nitelikte olup aşağıdakileri ortaya koymuştur;

- Antika araçların %82si ayda bir ya da en fazla iki kereden daha az kullanılmaktadır.
- Antika araçların 1/3ü hiç kullanılmamışlardır.
- Antika araçların %50si yılda 800km’den daha az yol yapmıştır.
 - 1945 model öncesi araçların sadece %4’ü,
 - 1946-60 arası araçların sadece %6sı,
 - 1961-80 arası araçların ise sadece %11’i yılda 5000 km’den fazla kullanılmıştır.

ABD'deki Tarihi Taşıtlar Birliği çalışması da Antika araçların ABD'deki trafiğin sadece %0.08'ini (**Her onbin güncel araç kilometresine karşılık 8 km**) oluşturduğunu ortaya koymaktadır. Bu rakamın AB için de 6.3km olduğu hatırlanırsa, önemli bir paralelliğin varlığı göze çarpmaktadır.

Yukarıdaki bulgulardan da görüleceği üzere, eski ve nadide olmalarının yanı sıra yüksek yakıt ve bakım giderleri nedeniyle antika taşıtların günlük kullanımları mümkün olmamaktadır. Bu araçlar ancak varlıklarını ve fonksiyonlarını devam ettirebilecek kısıtlı bir kullanıma tabidirler. Sayıca çok daha fazla olan daha modern araçların yarattığı toplam trafik ve kirlilik karşısında hesaplanamayacak kadar düşük bir etkileri vardır.

Federasyonumuz, Türkiye'deki kullanım karakteri ile ilgili araştırmalarda bulunmak için 2012 yılında Türkiye Antika Otomobil Sektörü araştırmasını yapmıştır. Bu araştırmanın ilk ayağı federasyonumuz sitesi üzerinden yürütülen bir anketle gerçekleştirilerek bu ankette antika otomobil kullanıcılarına sorular sorulmuştur.

Ankete 406 kişi katılmıştır. Bu kişilerin toplam sahip oldukları antika araç sayısı 759 olarak belirtilmiş olup, bu araçlar için bir yılda kat edilen km toplamı 2.426.560 olarak bildirilmiştir. Buna göre, batıdaki çalışmalara benzer şekilde **Türkiye'deki ortalama yıllık kullanımın araç başına sadece 3197 km'de kaldığı ortaya konmuştur. Araştırmaya katılan araçların 459 tanesi (%60.5) yılda 1000 km'den az yol kat etmişlerdir.**

4. ANTİKA OTOMOBİLLERİN EDİNİLMESİ İLE İLGİLİ MEVZUAT KAYNAKLI SORUNLAR

Aşağıda açıklayacağımız nedenlerle Türkiye’de antika otomobil edinilmesi son derece pahalıdır ve zordur.

Türkiye’de yaygın otomobil kullanımı, Cumhuriyet tarihi boyunca sergilediğimiz ekonomik ve nüfus gelişimine paralel bir şekilde geç yaygınlaşmıştır.

1929 yılında İstanbul Tophane’de kurulan ve Türkiye’nin ilk otomobil montaj fabrikası olan FORD girişimi ne yazık ki doğru değerlendirilememiş ve günde 150 otomobil üretebilecek şekilde inşa edilmiş bu fabrika, açıldığından 4 sene sonra üretimini durdurmuştur. Türkiye’nin motorize olma yolunda kaçırmış olduğu bu önemli fırsat sonrasında, tekrar otomobil üretimi girişiminde bulunulması 1960’ların ortalarını bulmuştur. Araya giren savaşlar ve Türkiye’nin uzun süren kapalı ithalat dönemlerinde eldeki otomobil parkının büyük çoğunluğunun ekonomik ömürlerinin sonuna kadar kullanılmaları nedeniyle bu dönemlerden günümüze intikal eden korunmuş araç sayısı yok denecek kadar azdır.

4.1. İthalat Gerekliliği ve Sorunlar

Kalan sınırlı örnekler de umumiyetle yıpranık ve birçok otantik özelliklerini yitirmiş durumdadır. Son yıllarda bu konuda artan ilgili neticesi, bu kültür uğraşının yapılabilmesi, daha da önemlisi

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

için bu varlıkların daha iyi korunduğu ülkelerden ithalat yapmak gerekmektedir. Bugün itibarı ile antika bir otomobilin ithalatı, bazı devlet birimlerimizin konuyu engelleyici, zorlaştırıcı uygulamaları nedeni ile son derece zor, son derece pahalı, hatta bazı hallerde de imkânsızdır.

Daha önceleri yasak olan antika otomobil ithalatı 1990’lı yılların başında Dış Ticaret Müsteşarlığı’ndan izin alınmak suretiyle mümkün kılınmıştır. O yıllarda uluslararası kabul görmüş standart olan 25 yaş kriterine göre izin verilmekte idi. 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 iktisap” 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.



Antika Otomobil İthalatına izin verilmeye başladıktan sonra bazı özel girişimler neticesinde son derece eğitici müzeler açılmıştır.

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 %220'yi 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. (2 litreden büyük motorlu bir antika aracın ABD'den ithal edilmesi halinde Gümrük Vergisi, Özel Tüketim Vergisi ve KDV toplamı %218) Bugün ithal edilmek istenen otomobilin kıymeti 3000 ABD doları dahi olsa, en az 18.000 dolar bedelli olma şartı nedeniyle yaklaşık 39.240 ABD doları (% 1308) 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 zorlaştırmak, aşırı pahalılaştırmak ve engellemek 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 izahıtan uzak olmasına rağmen bu faslın kullanımı, yine Ekonomi Bakanlığı tarafından engellenmektedir.

Antika Otomobil İthalatını düzenleyen 9705 Gümrük Tarife İstatistik Pozisyonu (GTİP) aşağıdadır:

SANAT ESERLERİ, KOLLEKSİYON EŞYASI VE ANTİKALAR

9705 00 00

Zooloji, botanik, mineroloji, anatomiye ait veya tarihi, arkeolojik, paleontolojik, etnoğrafik veya nümizmatik 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 itibarıyla artık üretimde olmayan taşıtlar*
- çalışıyor durumda olmasa bile, 1950 yılından önce üretilmiş tüm taşıtlar.*

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

üretim tarihi göz önüne alınmaksızın, tarihi bir olay sırasında kullanıldığı kanıtlanabilen motorlu taşıtları,

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 (reprodüksiyonlar) bu pozisyonun haricinde kalırlar.

Bugün yukarıda aynen aktardığımız 9705 pozisyonundan ithalat yapmak istenmesi halinde, Ekonomi Bakanlığı'ndan izin alınması gerekmekte ve bu izin işlemi esnasında bu fasıldan yapılan ithalatlarla gelen araçların trafiğe çıkması engellenmektedir.

Yakın zamanda Gümrük ve Ticaret Bakanlığı 2013/12 sayılı genelgesi ile 9705 pozisyonundan ithal edilen antika araçların yola çıkabilmeleri için, ÖTV kanunu kapsamında olmamasına rağmen bu araçlara 8703 Gümrük Tarife Pozisyonundaki vergilerin ödenmesi yolunu açmıştır.

Bu tebliğe göre 9705 pozisyonundan ithal edilen araçlar Gelir İdaresine 8703 (yeni otomobil) tarife pozisyonu için istenen tüm ÖTV'yi ödeyerek plaka alabilecektir. 9705 tarife pozisyonu ÖTV kanunu kapsamı dışındadır. ÖTV kanunu son derece açıkça hiçbir Bakanlığa, hatta Bakanlar Kuruluna dahi, kanunda belirtilmemiş herhangi bir emtiayı kanun kapsamına alma yetkisini vermemiş olmasına rağmen bu tebliğ yayınlanarak uygulanmaya başlamıştır.

Özetle, 9705 Gümrük Tarife pozisyonu Ekonomi Bakanlığı ve Gümrük Bakanlığı tutumları nedeniyle Gümrük Rejimimizde yazılı olduğu şekli ile kullanılmaz haldedir.

Halbuki, Batıdaki 9705 uygulamalarına baktığımızda herhangi bir engelleme olmamasının yanı sıra, ülkeler bu pozisyona özel olarak yürürlükteki KDV oranlarını daha da aşağı çekerek ithalatı kolaylaştırmaktadırlar.

AB Ülkelerinde 9705 tarife pozisyonu için uygulanan indirimli KDV oranları

Ülke	Yürürlükteki KDV oranı	Antika Otomobil KDV oranı
İngiltere	%20	%5
Almanya	%19	%7
Hollanda	%21	%6
Fransa	%20	%7
İspanya	%21	%4
Belçika	%21	%6

AB ülkelerinde neredeyse yeknesaklaşmış olan indirimli KDV oranının arkasında yatan nedeni araştırdığımızda bunun bu kültürel mirasa sahip çıkılmasının yanında başka nedenlerinin de olduğunu görmekteyiz.

Antika otomobiller koleksiyon eşyalarıdır ve açık ve detaylı şekilde koleksiyon eşyası olarak 9705 faslında tanımlanmışlardır. Koleksiyon eşyaları hiçbir ülkede vergilendirilmemektedir. Bunun en önemli nedenlerinden biri, bu koleksiyon eşyasının arzının olmaması ve de bu eşyaların uluslararası ticaretin bir parçası olmalarıdır. Bu ticaretin/takasın yapılabilmesi için kıymetlerinin ülkeden ülkeye suni yöntemlerle farklılaştırılmaması gerekmektedir. Örneğin, bir taş plak ABD’nde 100 ABD Doları değerinde ise, bu Avrupa’da da çok benzer bir değerdedir (vergilendirilmez veya çok cüzi vergilendirilir). Böylelikle, bu taş plak, zaman içinde milletlerarası ticarete tabi olup el değiştirebilir, Avrupa’ya satılabilir, tekrar Amerika’ya satılabilir ve her el değiştirdiğinde uluslararası kabul görmüş güncel kıymeti çerçevesinde işlem görür.

Antika Otomobiller için de durum aynıdır. Arzı olmayan Antika Otomobillerin kıymeti, uluslararası piyasada çok farklı değişkenlerin etkimesi sonucu oluşur, fiyatları sabit olmayıp sürekli değişiklik gösterir. Uluslararası kabul görmüş, örneğin 100 birim bedeli olan bir Antika otomobili biz %200 vergileyerek (8703 gibi değerleyerek) kıymetini 300’e çıkaramayız. O otomobilin kıymeti yine uluslararası kabul görmüş kıymeti olan 100 birim olarak devam edecektir. %200 vergilenmesi halinde birçoğu yeni otomobillerin ithal fiyatlarınının 10’larca hatta 100’lerce misli bedelli olan bir koleksiyon otomobilinin edinilmesini imkânsız hale getiririz.

Ne var ki, raporumuzun önceki bölümünde de vurguladığımız gibi, aslında Türkiye Cumhuriyetinin kanun kapsamında ek vergi yükümlülüğü getirmediği Antika Otomobiller, Ekonomi Bakanlığı tutumu nedeniyle yeni otomobiller için öngörölmüş olan %200’ü aşan vergi yükleriyle karşı karşıya bırakılmıştır. Bu şekli ile ticareti son derece kısıtlı kalmış, Türkiye’ye ithal edilen araçların tekrar ihracı imkânsız hale gelmiş ve sağlıklı bir sektör oluşumu engellenmiştir.

4.2. Yurt içi kaynaktan antika otomobil edinilmesi ve sorunlar

Yurt içinde mevcut antika otomobillerin edinilmesi, ticareti ile ilgili bir engel bulunmamakla birlikte, yukarıda bahsettiğimiz suni ithalat önlemleri nedeniyle, antika otomobil fiyatları Dünyanın hiçbir ülkesinde görülmemiş şekilde pahalıdırlar. Tipik olarak Türkiye'deki antika otomobil fiyatları, Dünya'da yerleşik fiyatların 2 ile 4 misli daha pahalıdır.

Yurt içi kaynaklı antika otomobil stokunun kalitesinin düşük olmasına rağmen bu suni fiyat yüksekliğinin başlıca kaynağı da Md. 2.1 kapsamı izah ettiğimiz ithalatta karşılaşılan aşırı vergi yükü olarak karşımıza çıkmakta. İ stokun sınırlı olması nedeniyle yapılmak zorunda kalınan ithalatta gerçekleşen aşırı maliyet, otomobilin değeri 3000 dolar bile olsa ödenmek zorunda kalınan en az 39.240 dolar (Yak. 88.000 TL) vergi gerçeğı fiyatları yukarılara taşımakta ve antika otomobil edinilmesi her geçen gün güçleşmektedir.

5. ANTİKA OTOMOBİLLERE SAHİP OLUNDUĞU SÜRE İÇİNDEKİ SORUNLAR

Türkiye’de antika otomobillerin edinilmesi sorunlarının haricinde bu araçların sahipliği süresince de yine başlıca mevzuat kaynaklı sorunlar karşımıza çıkmaktadır. Bu sorunların birçoğu aslında antika araçları hedef alan mevzuattan kaynaklanmamaktadır. Sorunları irdelediğimizde, başlıca sıkıntının hala ülkemizde kabul görmüş ve güncel mevzuattan ayrılaştırılmış bir antika araç tanımının oluşturulmamış olduğunu görmekteyiz. Antika araçlar, güncel mevzuat yumağının içerisinde yeni araçlardan ayrılaştırılmadan değerlendirildiğinde karşımıza sorunlar çıkmakta.

Bu sorunlar, vergisel olduğu gibi aynı zamanda muayene, sigorta ve trafiği ilgilendiren konularda da karşımıza çıkabilmektedir.

- ÖTV konusu yukarıda derinlemesine irdelenmiştir.
- Bugün Türkiye’de 100 yaşında bile trafiğe tescilli bir otomobiliniz varsa Motorlu Taşıtlar Vergisi ödenmektedir. 40, 50, 60 hatta 100 yaşına gelmiş, günlük kullanımı ekonomik olarak mümkün olmayan bu araçları büyük meşakkat ve masrafla koruyanlar, batıda olduğu gibi ya MTV’den muaf tutulmalı ya da bu rakam sembolik bir rakama indirgenmelidir.
- Trafikte tanımı olmadığı için, son derece kısıtlı kullanımı olan (AB’de %71’i 1500 km’den az, Türkiye’de %60.5i 1000km’den az vb) antika araçlara özgü trafik poliçeleri düzenlenememekte, bu araçlar güncel otomobillerle aynı kıstaslara tabi tutulmaktadır.
- Muayene istasyonlarında, mevzuat kaynaklı sorunlar devam etmektedir. Örneğin, Türkiye’ye gelmiş tescil edilmiş sağdan direksiyonlu otomobillerin muayeneleri Ulaştırma Bakanlığının güncel otomobillerle ilgili yayınladığı bir tebliğ yüzünden yapılamamakta, hatta bu antika araçların tadil edilerek direksiyonlarının sola alınması istenmektedir.
- Birçok antika otomobil (Türkiye’dekilerin %60.5i) yılda 1000km’den az yol yapıyor olsa dahi 2 yılda bir (antika kamyon, kamyonet, vb. her yıl) muayeneye girmek zorunda kalmaktadırlar. Hollanda ve İngiltere’de olduğu gibi belli yaştan yüksek antikalarından muayene zorunluluğunun kaldırılması ya da sıklığının İsviçre’de olduğu gibi 5 yılda bire düşürülmesi doğru olacaktır.

Bu ve benzeri, antika otomobil sahiplerinin karşı karşıya kaldığı başlıca mevzuatımız kaynaklı sorunların aşılabilmesi için AB ve ABD’de olduğu gibi bu araçlara özgü plaka uygulamasının başlatılmasının gerekli olduğunu düşünüyoruz.

Kaldı ki yazımız başında belirttiğimiz Avrupa Parlamentosunun

Avrupa Parlamentosu, 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.

kararı, Antika Otomobil Plakasını kaçınılmaz bir uygulama olarak önümüze koymaktadır. Ancak bu sayede, antika araçlarımızı farklılaştırıp istenmeden de olsa güncel mevzuatın getirebileceği uyumsuzluklardan ayırabiliriz.

Ülkelere göre antika otomobillere uygulanan plaka/tescil örnekleri:

1. ABD

- Eyaletler arası farklılıklar göstermektedir. Genel kabul gören yaş 25 olup bazı eyaletlerde 20'dir.
- Antika otomobil plakası taşıyan otomobiller ABD eyaletlerinin büyük çoğunluğunda emisyon muayenesinden muaftır.
- Eyaletten eyalete farklılık göstermek üzere yıllık vergileri normal araçlara göre oldukça düşüktür, bazı eyaletlerde yıllık vergi yoktur.
- Plakaları yeni üretilmiş ve farklı renklerde plakalar olabilir ve bu plakalarda “Antique Vehicle – Antika Araç” veya “Historic Vehicle – Tarihi Araç” ibareleri bulunur veya otomobilin üretim yılına ait “antika” bir plaka olabilir.

Bazı eyaletler (Illinois, Philadelphia, Virginia, Maryland)'den derlediğimiz kurallar:

- En az 25 yaşında olmalı. (İtfaiyeler için 20 yaş)
- İki tip antika araç plakası bulunmaktadır. Bunlardan bir tanesinde kullanım kısıtlaması bulunmayıp, her yıl \$0 - \$51 (Sıfır ila 105 TL) vergi ödenmektedir. Diğerinde ise kullanım kısıtlaması olup, vergi 5 yıl için bir defada \$0- \$30 (sıfır ila 62TL) mertebesindedir. Bazı eyaletlerde yıl sınırlaması olmayıp Antika Otomobil plakası bir defa ve tek cüzi ödemeye çıkarılmakta, bir daha aracın ömrü boyunca başka ödeme yapılmamaktadır.
- Yıllık vergi yok
- Emisyon muayenesi yok
- Bazı eyaletlerde muayene yok, bazı eyaletlerde muayene sıklığı azaltılmış (örneğin 5 yılda bir)

2. AB ülkelerinden örnekler

• İngiltere

- 2014 itibarı ile 1 Ocak 1974'den önce üretilmiş her araç otomatik olarak antika araç olarak tescil edilir – 40 yıl
- Yıllık vergiden muaf
- Özel plaka verilmemektedir (otomatik antika araç tescili)
- 1960dan eski ise muayene yok
- Kullanım kısıtlaması yok

• Almanya

Almanya'da antika araçlar normal plaka takarak günlük kullanılabilirler. Bu durumda motor hacimlerine göre yüksek vergiler ödeyebilirler. Bunun önüne geçilebilmesi için antika araçlar için Almanya'da 2 çeşit özel plaka verilmektedir:

• H Plaka

- En az 30 yaşında
- Yıllık her antika otomobil için sabit vergi (€ 192.-)
- Özel indirimli sigorta (sigorta meblağı kullanıcının hedeflediği kısıtlı kullanıma göre düşmekte)
- Kullanım kısıtlaması yok (özellikle düşük emisyon bölgeleri bakımından)
- İlgili kanun 23 StVZO.
- Plakalar H harfiyle sonlanır.

• Koleksiyon plakası (07 Plaka)

- En az 30 yaşında (motosikletler dahil)
- Aynı plaka koleksiyondaki her otomobil için kullanılabilir – her an sadece biri yola çıkabilir
- Bütün koleksiyon için tek yıllık vergi ödemesi (€ 192.-)
- Özel indirimli sigorta (sigorta meblağı kullanıcının hedeflediği kısıtlı kullanıma göre düşmekte)
- Kullanım kısıtlaması yok (özellikle düşük emisyon bölgeleri bakımından)
- İlgili kanun 23 StVZO
- Plakanın rakamları 07 ile başlar



Almanya’da antika otomobil plakalı (H) bir Anadol

Antika otomobillere ilişkin dünyadaki farklı tescil/plaka uygulamalarından örnekler sunmaya çalıştık. Türkiye dışında hemen hemen her ülkede

- antika taşıtların farklı plakalarla donatılarak güncel araçların mevzuat standardından ayrıştırıldığı,
- bakım tutum zorlukları ve masrafları nedeniyle vergilerinin düşük tutulduğu ya da olmadığı
- Muayene ve emisyon testi kolaylıkları ya da muafiyetleri getirildiği
- doğaları gereği az kullanılan araçların sigorta maliyetlerinin kullanıma göre düşürüldüğü
- ihtisas konusu olması nedeniyle bazı ülkelerin FIVA standartlarını benimsediği

görülmektedir.

Federasyonumuz, bu konunun ülkemizde de ele alınarak bir çalışma başlatılmasının gerekliliğine inanmaktadır. Böylelikle kullanılmış ve ömrünün sonuna gelen araçlarla, korunma amaçlı edinilen araçlar ayrıştırılabilir ve büyük meşakkatle bu araçları gelecek nesillere taşıyan sahipleri güncel mevzuatın yaratabileceği uyumsuzluklardan ayrı tutulabilirler.

6. ANTİKA OTOMOBİLLERİN SAĞLADIĞI İSTİHDAM VE EKONOMİK FAALİYETİN İNCELENMESİ VE 16 İLİ KAPSAYAN ANTİKA OTOMOBİL HİZMET SEKTÖRÜ ARAŞTIRMASI

Antika otomobil merakı batıda her gelir seviyesinde bir kültürel uğraştır. Antika otomobil severler, otomobillerine bakarak, koruyarak gelecek nesillere aktarılmasına aracılık eden kişilerdir.

Bir çok antika otomobil, bir kurtarıma hikayesi sonucu günümüze ulaşmaktadır. Otomobiller, vasıta olarak ekonomik ömürlerini tamamladıklarında büyük bir değer kaybına uğramakta ve geri dönüşüm için hurdaya ayrılmaktadırlar. Az miktarda şanslı otomobiller iyi şekilde korunmakta, bundan oldukça daha fazlası da terk edilmektedir.

Bugün yollarda, müzelerde, sergilerde, dergilerde gördüğümüz antika otomobillerin çok büyük çoğunluğu, bu terk edilmiş ya da bakımsız kalmış otomobillerin meraklılar tarafından kurtarılması sonucu varlıklarını sürdürmektedirler.

Otomobil restorasyonu, antika bir otomobili tüm yönleri ile tamir ve yenileme işleminden geçirerek satışa ilk sunulduğu günkü haline getirme işlemidir. Tam bir restorasyon, kaporta, çıtalara ve tüm dış parçalar, krom parçalar, jantlar, iç aksam, döşeme gibi sadece görünen ya da bariz kısımların tamiri anlamına gelmez. Dış görünüme ait olmayan, motor ve tüm diğer mekanik sistemler, şasi, aktarma organları, bagaj, frenler, aksesuarlar, soğutma sistemi, elektrik sistemi vb. de tam bir restorasyonun kapsamındadırlar.

Tam bir restorasyonda tamirler salt kozmetik görünüm için yapılmazlar. Örneğin, jant kapağı takılı bir jant sağlam olsa ve de kapağın arkasında görünmese de, tam bir restorasyonda bu jantın lastiğinin sökülüp, pastan arındırılıp, düzeltilip boyandıktan sonra takılmış olması gerekir.

Bu antika otomobiller, kurtarıcıları tarafından restore edilerek veya ettirilerek bugünkü bakımlı hallerine kavuşmaktadırlar. Restorasyon oldukça meşakkatli, emek yoğun bir işlem olup, yapılması esnasında sayısız iş koluna ve sanayiye önemli getiri sağlamaktadır. Emek yoğun karakteri nedeniyle de batıda önemli istihdam yaratıcı faaliyetlerden biri olarak değerlendirilmektedir.

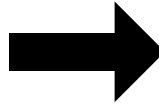
Türkiye’de, kapalı ithalat dönemlerinde yetişmiş ve de parça yokluğunda otomobilleri idame etme, yenileme, olamayan parçaları yaratma becerisine sahip bir usta jenerasyonu bugünlerde

iş yaşamlarının son dönemlerini yaşamakta ve bilgi ve becerilerini genç ustalara aktarmaya çalışmaktadırlar. Türkiye’deki bu beceri, doğru pazarlanabilirse ve de bürokratik engeller kaldırılabilirse, yurt dışına önemli miktarda restorasyon hizmeti satabilecek yetenektedir.

Türkiye’de yapılmakta olan restorasyon çalışmaları halihazırda önemli miktarda istihdam ve ekonomik faaliyet yaratmaktadır. Antika otomobil hobisinin gelişmesiyle artacak restorasyon gerektiren otomobil miktarı bu iş kolunun istihdam yaratma kabiliyetini de arttıracaktır.

Bugün, özellikle İstanbul, Ankara, Bursa, Adana, Kayseri, İzmir ve Konya illerinde hatırı sayılır restorasyon atölyeleri yan hizmet sağlayıcıları ile birlikte hizmet vermektedirler. Aşağıda hazırladığımız görsel, antika otomobil restorasyonunun hangi iş kollarına iş yarattığının basit anlatımıdır. Tabii ki, iş yaratımı bu küçük esnafla sınırlı olmayıp, oto yedek parça üretim sektörüne de katkıda bulunmaktadır. İnancımız odur ki, hurda olmayan ancak restorasyonla geriye kazanılabilecek otomobillerin Türkiye'ye ithal edilebilmesi hem bu işyerlerine ekmek kapısı olacak hem de Türkiye'nin yüksek kıymetli restore olmuş bir otomobile daha az maliyetle ve çok ihtiyacımız olan işgücü yaratarak sahip olmasını sağlayacaktır.

Batıda antika otomobil restorasyonu meslek liselerine bölüm olarak girmiştir ve yaygın olarak okutulmaktadır. İngiltere'de 19 kolej Otomobil Restorasyon eğitimi vermektedir. Amerika Birleşik Devletleri'nde Otomotiv Restorasyon Teknolojisi bir üniversitede 4 yıllık branş olarak da okutulmaktadır. Bu fakülte <http://www.mcpherson.edu/technology/> sitesinde incelenebilir.



Önce

Sonra

Antika otomobiller, yapıları, barındırdıkları teknoloji ve de seyrek kullanımları gereği restorasyon ihtiyacının yanı sıra modern araçlarla kıyaslandığında çok daha fazla bakıma ihtiyaç duymaktadırlar. Bir antika otomobilin faal tutulabilmesi işlemi dahi, birçok küçük esnafa ekmek kapısı olmaktadır. Antika otomobillerin restorasyon ve bakımı bu listeye sınırlı olmamak üzere aşağıdaki iş kollarına iş sağlamaktadır:

- Sac şekillendirme (pres ve caka) atölyeleri
- Raspa ve kumlama atölyeleri
- Kaporta tamir atölyeleri
- Oto boya atölyeleri
- Motor ve Mekanik tamir atölyeleri
- Dişli kutusu/şanzıman/otomatik şanzıman tamir atölyeleri
- Fren tamir atölyeleri
- Karbüratör/enjeksiyon/ateşleme atölyeleri
- Oto elektrik atölyeleri
- Cam ve kilit atölyeleri
- Krom kaplama atölyeleri

- Eloksal, kadmiyum ve diğer kaplama atölyeleri
- Marangozhaneler (1954 öncesi otomobillerde ahşap yaygın)
- Paslanmaz çelik kaynak ve işleme atölyeleri
- Cam imalatçıları
- Oto yedek parça satıcıları
- Döşemelik kumaş ve deri satıcıları
- Elektrik malzemeleri satıcıları (kablo, bağlantı elemanları, röleler, regülatörler vb)
- Lastik ve akü satıcıları
- Rot Balans atölyeleri
- Test atölyeleri, dinamometre test merkezleri
- Oto boya bakım merkezleri

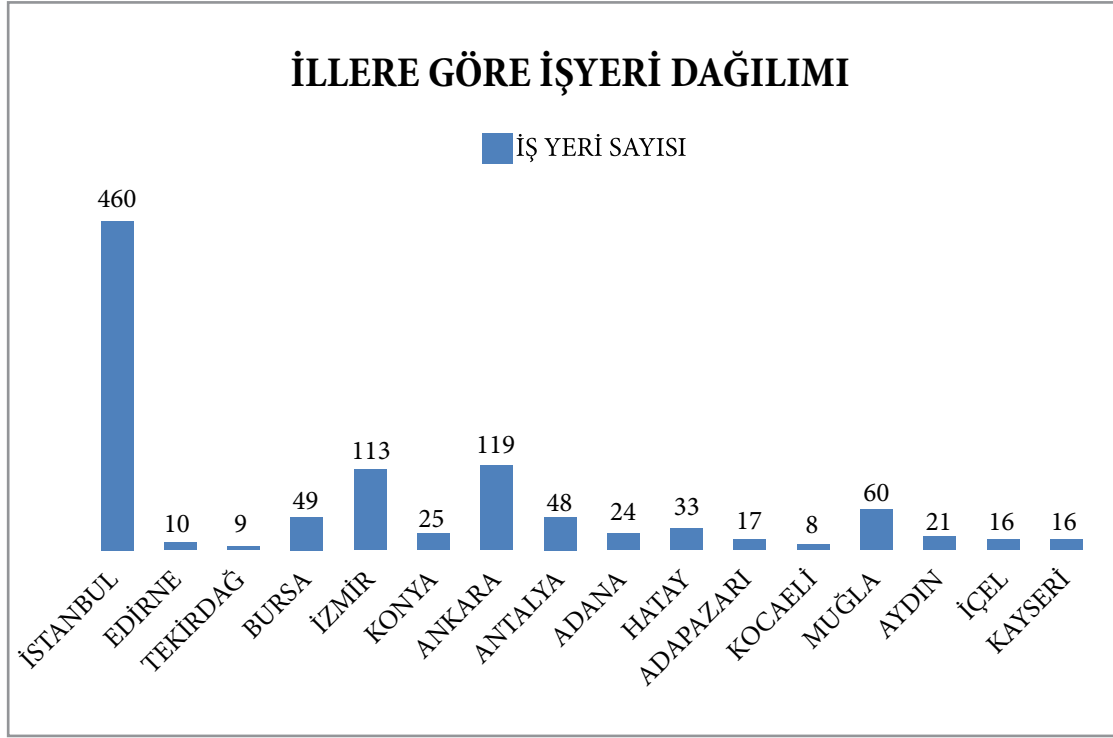


Adana'da bir restorasyon atölyesi

Yeni otomobillerle kıyaslandığında, umumiyetle tek bir servise girerek, parça değişimi ile yapılan onarım yerine antika otomobiller, oldukça geniş bir esnaf yelpazesine iş sağlamaktalar.

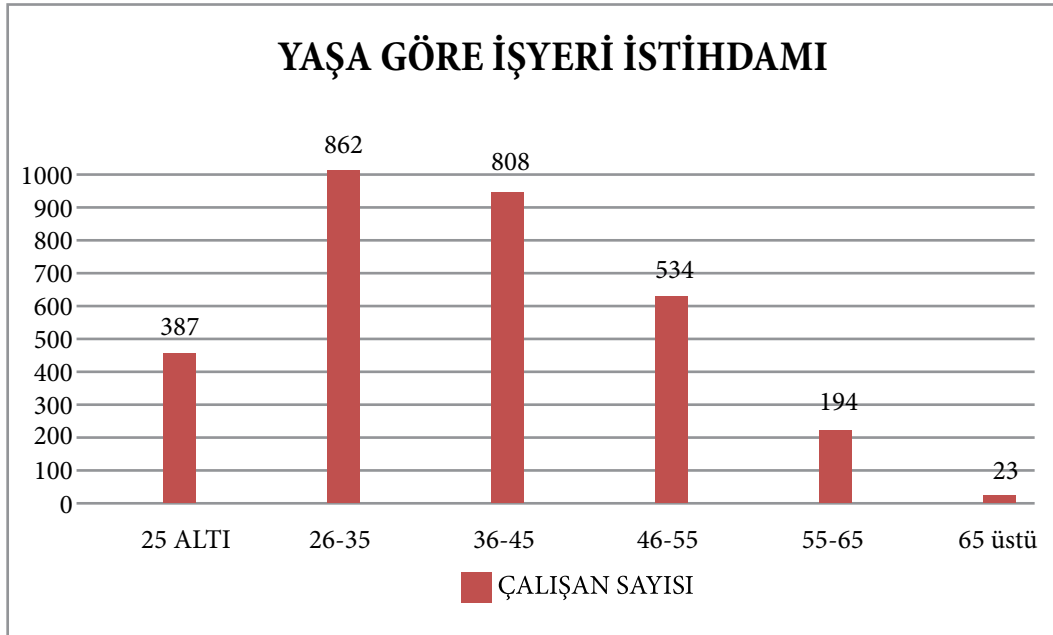
Federasyonumuz 2012 yılında başlattığı TASA (Türkiye Antika Otomobil Sektör Araştırması) çalışmasında FIVA (Uluslar arası Tarihi Taşıtlar Federasyonu) ve FBHVC (İngiliz Tarihi Taşıtlar Dernekleri Federasyonu) çalışmalarından yararlanarak çok geniş kapsamlı bir anket yapmıştır. Bu çalışmada, anketörlerimiz, antika otomobil yoğunluğunun fazla olduğu illerdeki sanayi sitelerini aylar süren bir çalışmayla tarayarak, gelirlerinin az yarısını antika otomobillerden elde eden işletmelerde anketi uygulatmıştır.

Anket çalışmasında 16 ilimizde toplam 1041 işyeri taranmıştır.

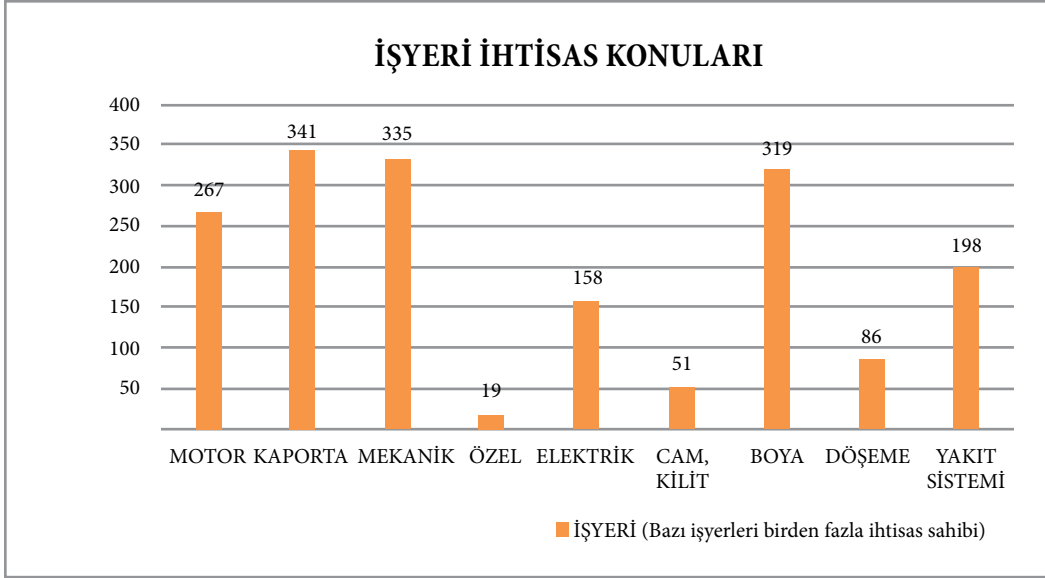


Taranan bu işyerleri toplam 2808 kişiye tam zamanlı istihdam sağlamaktadır. Yarı zamanlı çalışan sayısı sadece 4 kişidir. En fazla istihdam 26-35 yaş aralığında gerçekleşmektedir.

Çalışanların yaş dağılımları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

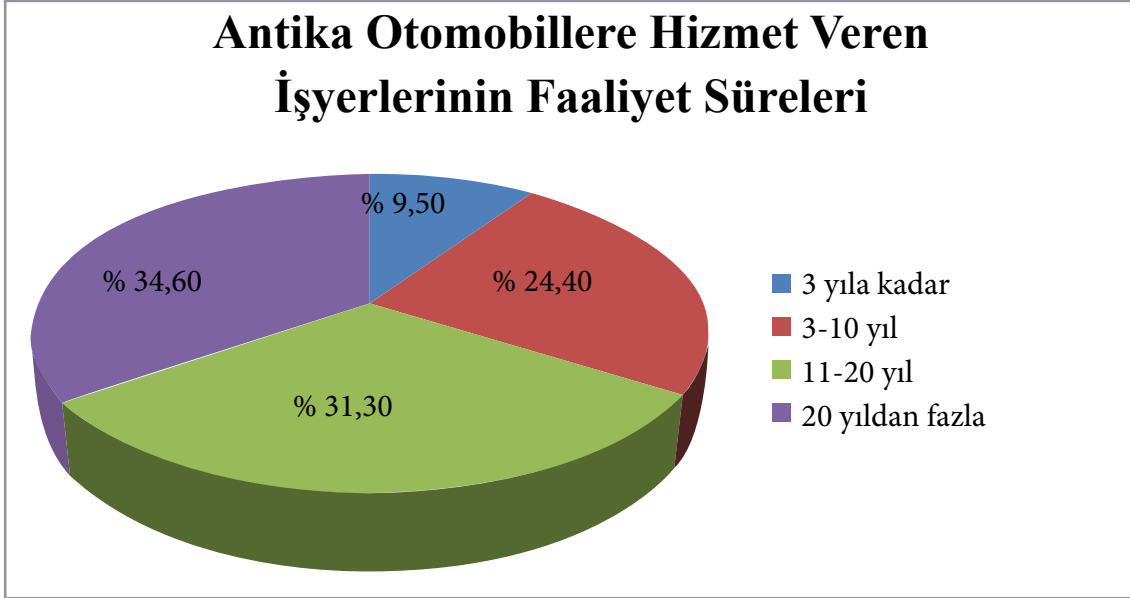


İşyerlerinin ihtisas konularına göre dağılımı aşağıdaki gibidir. Bazı işyerleri birden fazla konuda hizmet vermektedir.

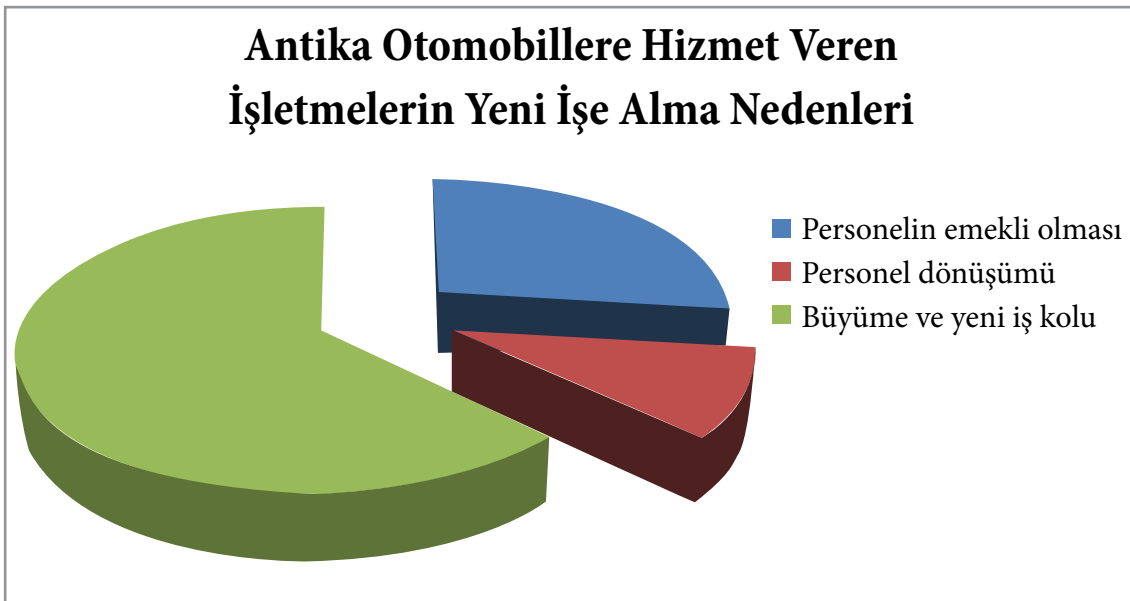


Antalya'dan bir Antika Otomobil atölyesi

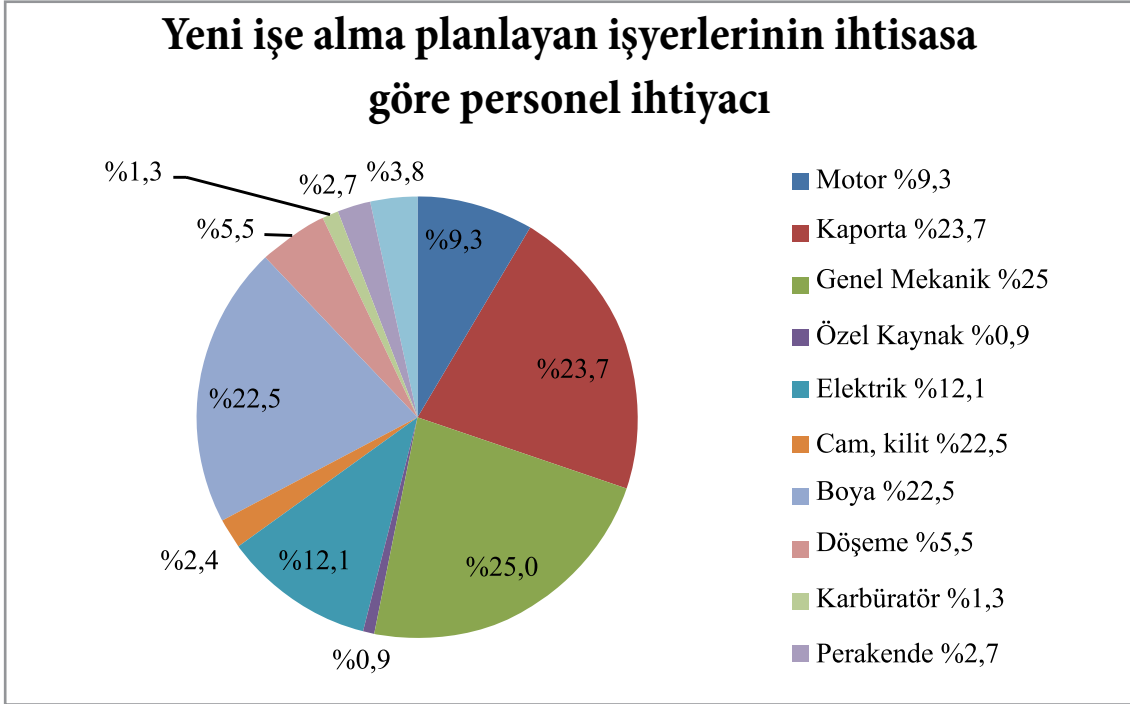
İşletmelerin kaç yıldır Antika taşıtlarla ilgili hizmet verdiği sorulmuştur. Bu soruya cevap veren 962 iş yerinin dağılımı aşağıdaki gibi gerçekleşmiştir. İlginç bir şekilde en fazla işletmenin yer aldığı grup 20 yılı aşkın hizmet veren işletmeler grubu olmuştur. İşletmelerin ortalama faaliyet süresi 16.8 yıldır.



İşyerlerinin hâlihazırdaki istihdamlarını önümüzdeki 5 yıl içinde arttırıp arttırmayacakları, eğer arttıracaklarsa hangi nedenle ve hangi ihtisas kollarında arttıracakları soruldu. Yanıtlayan 1148 işletmeden 481'i (%42'si) işe alma planladıklarını, nedenlerini ve ihtiyaç duyulan ihtisas konularını bildirdiler. İşe alma planlayan işletmelerin %63'ü işlerini büyütmek ve yeni iş koluna girmek için işe alma planladıklarını bildirdiler.

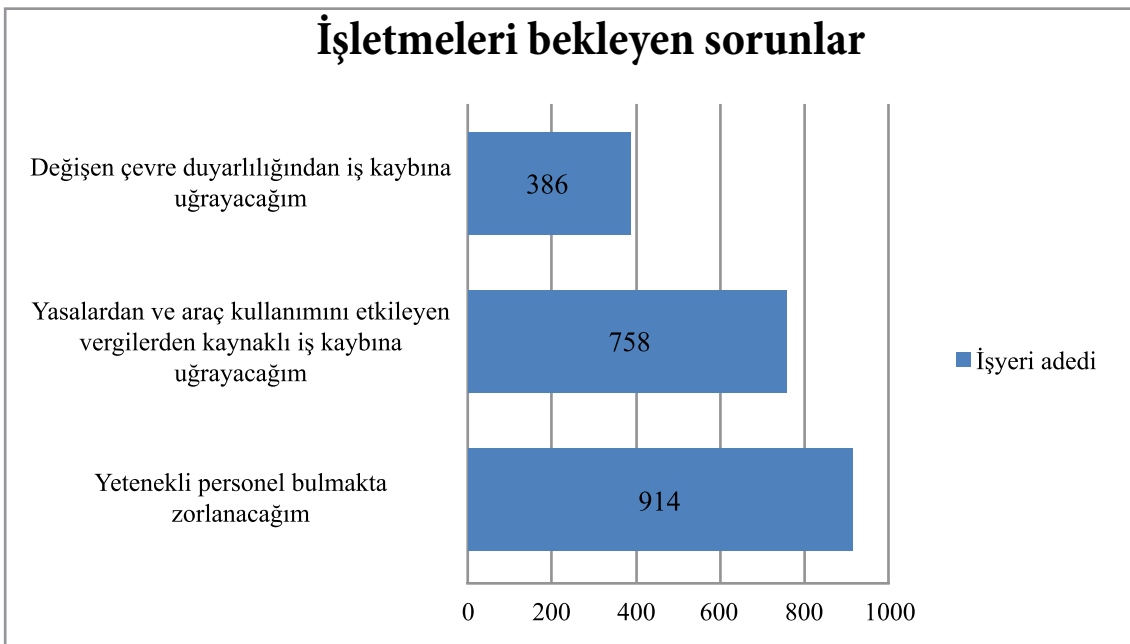


İşe alma planlayan işletmelerin hangi ihtisas konularında yeni elemana ihtiyaç duydukları soruldu.

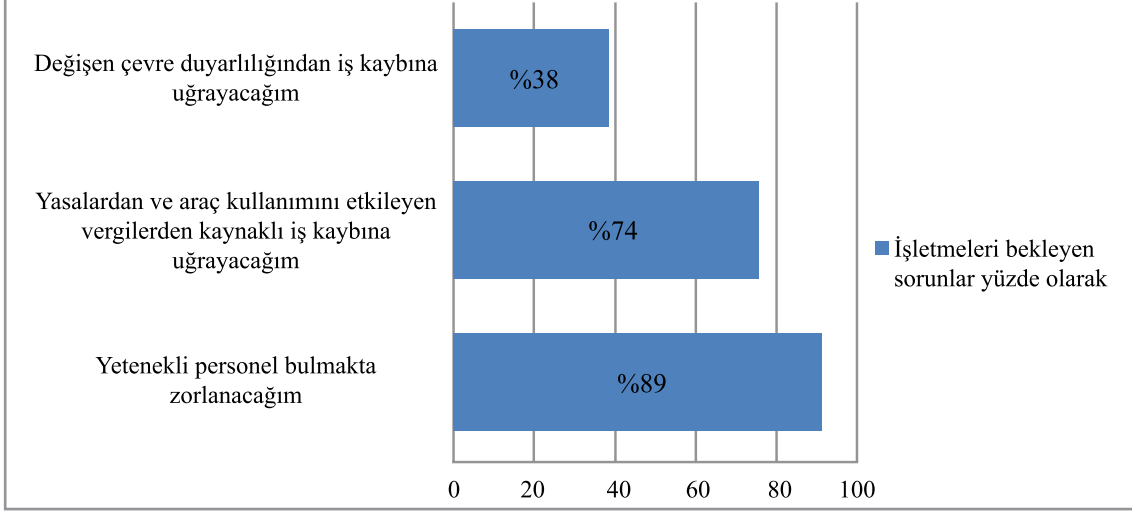


Çırak/Stajyer istihdamı ile ilgili sorularımıza cevap veren 1022 işyerinin 315'i stajyer çalıştırdığını ve önümüzdeki 5 yıl içinde 386 işyerinin yeni stajyer işe almayı planladığını belirtti.

Anketimizin en önemli kısımlarından beklenti bölümünde işletme sahiplerine gelecekte bekledikleri olası sorunlarla ilgili sorular soruldu.



İşletmeleri bekleyen sorunlar - yüzde olarak



Cevap verenlerin %74'ü yasalardan ve antika araç kullanımını etkileyen vergi yükünden işlerinin negatif etkileneceğini düşündüklerini bildirdiler.

Antika araçlarla ilgili kazançlarının gelecek 5 yılda nasıl gerçekleşeceği sorusuna cevap veren 881 işyerinden sadece %22sinin artış beklediği, %42sinin kazancın aynı kalmasını beklediği, %36sının ise kazancının düşmesini beklediği görülmüştür.



Muğla'da Antika Otomobil tamir atölyeleri

İşyerlerinin gelecek 5 yıldaki antika otomobile ilgili kazanç beklentisi



Burada işletmelerin %74ünün yasalar ve antika araç kullanımını etkileyen vergi yüklerinden negatif etkilenmeyi bekledikleri, %78inin ise kazançlarının aynı kalacağını veya düşeceğini bekledikleri verisine dikkat çekmek istiyoruz. **Bu istatistikî çalışmada gerçekleşen yüzdelerin bu denli yakın çıkmasından işyerlerinin kazançları ile ilgili olumsuz beklentiyle yasal/vergisel endişelerin paralellik arz ettiği, diğer bir deyişle kazançtaki olumsuz beklentinin “Yasalardan ve vergilerden kaynaklı” olduğu sonucuna varmaktayız.**



Kocaeli'den bir antika otomobil restorasyon ustası

7. ANTİKA OTOMOBİL SAHİPLERİNİN VE BU SEKTÖRDE YER ALAN İŞLETMELERİN BEKLENTİLERİ

Raporumuz içerisinde yer alan bilgi ve araştırma sonuçları ışığında, aşağıdaki düzenlemelerin gerek emek yoğun istihdam sağlayan antika otomobil sektörünün sağlıklı işlemesi ve büyümesi, bu imkânın yurt dışına pazarlanması, gerekse de Türkiye’de antika otomobil sahipliğinin bir külfet olmaktan çıkarılarak Batıdakine benzer sağlıklı bir yapıya kavuşturulabilmesi için yapılması gerektiğine inanıyoruz:

1. Antika araçlar için tanım getirilerek Antika Araç Plakası (AAP) uygulamasının başlatılarak bu araçların uyumsuz güncel mevzuattan ayrıştırılması
2. Antika Araç Plakası sahibi antika otomobillerin özellikle günlük kullanılmayacak yaşta olanlarının MTV (Motorlu taşıtlar vergisi kapsamında çıkarılması) – İngiltere örneğinde olduğu gibi 40 yaş olabilir.
3. AAP sahibi araçlara özel düzenlenmiş sigorta poliçelerin oluşturulmasının sağlanması
4. 50 yaşın üzerindeki AAP plakalı antika araçların Fenni muayeneden muaf tutulması ya da bu araçlar için Fenni muayenenin 5 yılda bir yapılması
5. 50 yaşın üzerindeki antika araçların Emisyon testinden muaf tutulması
6. İthalatta uygulanan engelleme ve fahiş vergilendirmenin önüne geçirilerek Antika Otomobillerin Batıda olduğu gibi 9705 (Koleksiyon eşyası) faslından ithal edilmesinin ve bu araçların AAP ile kullanılmasının sağlanması
7. İthalat esnasında TSE tarafından yapılan ve otomobillerin orijinalliğini bozan tadilat taleplerinin yapılmaması
8. Antika araçların restorasyonunda kullanılmak üzere kullanılmış parça ve donör araç ithalatının serbest bırakılması
9. Yurt dışından restorasyon ihtiyacı duyan araçların ithalatının serbest bırakılarak restorasyonun Türkiye’de yapılmasının sağlanması ve bu yolla istihdama yardımcı olunması
10. Antika otomobillere hizmet veren işyerlerinin %89’u kalifiye eleman sıkıntısı olduklarını belirttiler, bu sorunun önüne geçebilmek için meslek liselerimizde unutulmakta olan bazı ihtisas kollarında antika otomobil tamiriyle ilgili sınıf açılması ve restorasyon sektörüne nitelikli eleman yetiştirilmesi

11. Yurt dışından Türkiye'ye restorasyon amaçlı araçların girişlerinin kolaylaştırılarak hizmet ihracının sağlanması, bu araçların Türkiye'de uzun süreli (3 yıla kadar) kalmalarının sağlanması, bu projeler için yedek parça ithalatının (yeni veya kullanılmış olduğuna bakılmaksızın) kolaylaştırılması

Federasyonumuz, gerek AAP uygulaması, gerekse diğer uygulamalarda sorumluluk almaya ve gerek mevzuat çalışmaları esnasında gerekse de mevzuatın uygulanması esnasında her türlü danışmanlığı yapmaya hazırdır.



ANTİKA OTOMOBİL FEDERASYONU

Atatürk Oto Sanayi Sitesi 2. Kısım, 20. Sok. No: 642, Maslak – İstanbul 34398 - TÜRKİYE

Tel: +90 (0) 212 276 4178 Faks: +90 (0) 276 4179

E-mail: antikaotomobil@gmail.com - www.antikaoto.org