7/3235 198-3

**T.C.**
**BAŞBAKANLIK**
**DIŞ TİCARET MÜSTEŞARLIĞI**
İthalat Genel Müdürlüğü

**SAYI** : B.02.1.DTM.0.03.03.02 **İVEDİ**
**KONU** : Soru Önergesi

30.01.01 7844

**TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ**
**GENEL SEKRETERLİĞİNE**

**İLGİ:** Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü'ne muhatap,08.01.2001 tarihli ve KAN.KAR.MD. A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/3235-8265/20217 sayılı yazıları.

İstanbul Milletvekili Sayın Bülent Akarcalı'nın artan otomobil ithalatı ve alınabilecek önlemler hakkında Sayın Başbakanımıza tevcih etmiş olduğu yazılı soru önergesine, kendileri adına cevap verilmesi hususu Sayın Başbakanımızca tarafıma tensip edilmiş olup, anılan önerge konusuna ilişkin açıklamalar aşağıda maruzdur.

**A. Otomotiv Sanayiindeki Mevcut Durum:**

1. Ülkemizde otomotiv sanayii kurulduğu günden Türkiye-Avrupa Birliği (AB) Gümrük Birliği'nin tesis edildiği 1.1.1996 tarihine kadar, AB ve EFTA ülkeleri için ortalama % 15, diğer ülkeler için ise ortalama % 26 oranında bir gümrük vergisi ile korunmuştur. Gümrük Birliği ile birlikte ülkemiz, sanayi ürünlerinde AB ve EFTA'ya karşı gümrük vergilerini sıfırlamış, diğer ülkelere karşı ise AB'nin Ortak Gümrük Tarifesini (OGT) üstlenmiştir. Bu kapsamda, AB menşeli otomobiller ülkemize sıfır gümrük vergisi ile girmeye başlamıştır. Ancak, otomotivin de içinde yer aldığı bazı hassas sektörlerimizi AB harici rekabetten belirli bir süre koruma amacıyla, 2/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı (OKK) çerçevesinde, bazı sanayi ürünlerinin üçüncü ülkelerden yapılan ithalatında OGT'nin üzerinde gümrük vergisi tahsili uygulamasına devam edilmiştir. Söz konusu uygulama, yıllar itibariyle kademeli bir şekilde yapılan indirimle, 1.1.2001 tarihinde OGT'ye uyumla sona ermiştir.

2. Otomotiv sanayiinin bugün itibariyle yaşadığı sorunun, esas itibariyle sektörün ölçek ekonomilerine halen ulaşamamış olmasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

3. Gümrük Birliği sonrasında otomotiv ürünleri ithalatında bir artış görülmüştür. Örneğin binek otomobilleri ithalatı değer ve miktar olarak 1995 yılında 327,7 milyon dolar ve 34,6 bin adet iken, 1996 yılında değer olarak % 211,4 oranında artarak 1.020,8 milyon dolar ve 66,3 bin adet, 1997 yılında % 64 oranında artarak 1.674,5 milyon dolar ve 141,7 bin adet, 1998 yılında % 16,7 oranında azalarak 1.394,8 milyon dolar ve 120,9 bin adet, 1999 yılında ise % 5 oranında azalarak 1.325,1 milyon dolar ve 130,5 bin adet olarak gerçekleşmiştir. Binek otomobili ithalatının seyri incelendiğinde, bunun genel ithalatta görülen eğilimle bire bir uyumlu olduğu, fakat artış veya azalış oranlarının genel ithalattan daha yüksek olduğu görülmektedir.

4. 2000 yılının ilk sekiz ayında binek otomobillerinin ithalatı değer olarak bir önceki yılın aynı dönemine göre % 115,3 oranında artarak 1.440,9 milyon dolar ve 170,6 bin adet olarak gerçekleşmiştir. Ekonomik İstikrar Programının uygulanmasına paralel bir şekilde, 2000 yılında reel faizlerde önemli miktarda düşüşler yaşanmış ve buna bağlı olarak tüketici kredi faizleri düşmüş, tüketim talebinde de bir patlama ortaya çıkmıştır. Otomobile olan yüksek talep, bu sektördeki satışların önemli oranda artmasına neden olmuş ve sektörde ciddi üretim artışları görülmüştür. Nitekim, taşıt araçları ve karoseri imalatı 2000 yılı Ocak-Ekim döneminde % 59,9 oranında artmıştır. Anılan sektördeki yüksek iç talep tüketim malları ithalatını da artırmış, otomobiller ile bunların aksam ve parçalarının içinde yer aldığı 87. fasıldaki ithalat artış oranı % 83,9 olarak gerçekleşmiştir.

5. Otomotiv yan sanayii ithalatı ise, 1996 yılında 1.592,1 milyon dolar iken, 1997 yılında % 36 oranında artarak 2.159,1 milyon dolar, 1998 yılında % 1 oranında artarak 2.181,4 milyon dolar, 1999 yılında da % 15 oranında azalarak 1.849,4 milyon dolar olmuştur. 2000 yılının Ocak-Ağustos döneminde de bir önceki yılın aynı dönemine göre % 56,5 oranında artarak 1.718,2 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

6. Gümrük Birliği sonrasında otomotiv ürünleri ihracatında da ithalata paralel olarak bir artış yaşanmıştır. Binek otomobilleri ihracatı değer ve miktar olarak 1995 yılında 251,4 milyon dolar ve 59,4 bin adet iken, 1996 yılında değer olarak % 7,4 oranında artarak 270 milyon dolar ve 32,7 bin adet, 1997 yılında % 56,2 oranında azalarak 118,3 milyon dolar ve 20,7 bin adet, 1998 yılında % 18,4 oranında artarak 140,2 milyon dolar ve 32,4 bin adet, 1999 yılında % 390,8 oranında artarak 688,1 milyon dolar ve 74,9 bin adet olarak gerçekleşmiştir. 2000 yılının ilk sekiz ayında da binek otomobillerinin ihracatı değer olarak bir önceki yılın aynı dönemine göre % 5,4 oranında artarak 420,6 milyon dolar ve 123,3 bin adet olarak gerçekleşmiştir.

7. Otomotiv yan sanayii ihracatı ise, 1996 yılında 601,7 milyon dolar iken, 1997 yılında %19,3 oranında artarak 717,7 milyon dolar, 1998 yılında % 21,1 oranında artarak 868,9 milyon dolar, 1999 yılında da % 7,8 oranında artarak 936,4 milyon dolar olmuştur. 2000 yılının Ocak-Ağustos döneminde ise bir önceki yılın aynı dönemine göre % 9,7 oranında artarak 676 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir.

**B. Artan Otomobil İthalatına Karşı Alınan Önlemler:**

8. İthalat 2001/6 sayılı Tebliğ'in uygulanmasına ilişkin usül ve esasları düzenleyen, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın çıkardığı "İthalat: 2001/6 Sayılı Tebliğ'de Yer Alan Sanayi Ürünlerinin Satış Sonrası Hizmetlerine Dair Tebliğ (SGM-2001/1)" ile otomobil ithalatçılarının yerine getirmesi gereken bakım, onarım ve servis hizmetleri ile ilgili şartlar zorlaştırılmıştır. Ayrıca, "İhtisas Gümrüğü Tebliği (Otomotiv) (Seri No:5)" ile otomobil ithalatının daha etkin denetlenebilmesi amacıyla, ithalatın sadece Yeşilköy ve Gebze İhtisas Gümrükleri ile İzmir ve Mudanya Gümrük Müdürlüklerinden yapılması sağlanmıştır.

Öte yandan, kabul kredili, vadeli akreditif ve mal mukabili ödeme şekillerine göre yapılan ithalattan tahsil edilen Kaynak Kullanımını Destekleme Fonu (KKDF) kesinti oranının % 3'ten % 6'ya çıkarılması, özellikle vadeli ödeme şekliyle yapılan otomobil ithalatını azaltıcı bir etki yaratmıştır.

**C. Gümrük Birliği Çerçevesinde Alınabilecek Önlemler:**

9. Türkiye ile Avrupa Birliği arasında 1973 yılında imzalanan ve gümrük birliğine geçiş dönemini düzenleyen Katma Protokol'ün 19.2 maddesinde, "1967 yılı toplam ithalatının değer olarak % 5 ini aşmayan bir kısım maddeler için Türkiye, Ortaklık Konseyinde danışmadan sonra, üçüncü ülkelere yirmi iki yıllık sürenin ötesinde de ortak gümrük tarifesi hadleri üstünde vergi uygulamaya yetkilidir." hükmüne yer verilmektedir. Nitekim, 1/95 sayılı OKK'nın 15. maddesi ve 2/95 sayılı OKK kapsamında Türkiye, Katma Protokol'ün mezkur hükmü çerçevesinde bazı sanayi ürünlerinde 2001 yılına kadar OGT'nin üzerinde vergi uygulamıştır.

10. Üçüncü ülkelere karşı OGT'nin üzerinde gümrük vergisi tahsili uygulamasına, sözkonusu metinlerde öngörüldüğü üzere 1.1.2001 tarihinde son verilmiştir.

11. Diğer taraftan, artan AB kaynaklı ithalatın yerli otomotiv sanayiine ciddi bir zarar vermesi ve sektörün bir kriz ortamına sürüklenmesi durumunda, Katma Protokol'ün korunma önlemleriyle ilgili 60. maddesi çerçevesinde gerekli önlemleri almak mümkündür. Ancak, AB ile otomotiv sektöründe üretim ve ticaret açısından yakın bir ilişkimizin bulunması, söz konusu madde çerçevesinde bir önlem alınmasını güçleştirmektedir. AB ile otomotiv sektöründeki dış ticaretimiz incelendiğinde, tarafların gerek ana sanayide gerek yan sanayide birbirlerinden yoğun bir şekilde mal alıp sattıkları görülmektedir. Bunda, ülkemiz otomotiv firmalarının AB firmaları ile yaptıkları ortaklık ve işbirliği etkili olmaktadır. Bu nedenle, ülkemizdeki üretici firmalar aynı zamanda önemli bir ithalatçı konumundadır. Otomotiv sektöründeki AB ile olan ticari ilişkimiz, binek otomobillerinin dış ticaret rakamlarından daha iyi görülmektedir. Nitekim, 2000 yılında, ülkemizin binek otomobili ithalatında AB'nin payı % 90 iken, bizim binek otomobili ihracatımızda da AB'nin payı % 83,5 olarak gerçekleşmiştir.

Bu değerlendirmeler ışığında, Türkiye'nin, esasen tüketim talebine bağlı olarak artan ithalatının, genelde DTÖ kuralları, özelde ise Gümrük Birliği ilişkisi bağlamında kontrol altına alınabilmesi için öngörülecek önlemler, teknik engel veya yerli üretimi olmayan veya çok kısıtlı olan modellerde dahili vergilerin arttırılması ile sınırlıdır. Halihazırda bu kapsamda alınmış olan önlemlerin etkisi izlenerek, vergi ve teknik düzenlemelerin kapsamının genişletilmesi mümkündür.

Bilgileri ve gereğini saygılarımla arz ederim.

Prof. Dr. Tunca TOSKAY
Devlet Bakanı