Selin Arslanhan[1]
İnovasyon Çalışmaları Program Direktörü

"MADE IN EUROPE" SÜRECİNDE OTOMOTİV SEKTÖRÜ: ETKİ ÜRÜNDEN ÜRÜNE FARKLILAŞIYOR

DEĞERLENDİRME NOTU

"Made in Europe" sürecindeki güncel gelişmelere odaklanan ilk değerlendirme notumda belirttiğim gibi, kimin "Avrupalı" sayılacağı sorusu aynı kalsa da cevabı artık sektöre göre değişiyor (Arslanhan, 2026). "Kurallar sektör sektör ve teknoloji bileşeni düzeyinde yazılırken Türkiye'nin yanıtı da sektöre ve teknolojiye özgü olmak zorunda" demiştim ve bu notta bu yaklaşımı otomotiv üzerinden somutlaştırmaya çalışacağım. Burada öncelikle, "AB, otomotiv ürünlerini ve girdilerini hangi ülkelerden alıyor ve Türkiye bu tabloda nerede duruyor?" sorularına odaklanacağım.

Otomotiv sektörü, hem ürün ve bileşen düzeyindeki kuralların en ayrıntılı biçimde düzenlendiği alanlardan biri olması hem de Türkiye'nin AB'ye imalat sanayi ihracatında en büyük payı taşıması nedeniyle sektörel tartışma için anlamlı bir başlangıç noktası. 2025'te Türkiye'nin AB'ye imalat sanayi ihracatının yüzde 28'i kara taşıtları ve taşıt aksam-parçalarından oluşuyor.[2] Diğer yandan Türkiye'nin 2025'teki motorlu kara taşıtı ve aksam-parça ihracatının yüzde 72'si AB'ye yapıldı (TÜİK, 2026). Bu sektörde Türkiye, AB'nin AB dışından ithalatında Çin'in ardından ikinci tedarikçi, AB'nin bu alandaki ihracatında ise Birleşik Krallık ve ABD'nin ardından üçüncü büyük pazar olarak konumlanıyor. Yani otomotivde kimin Avrupalı sayılacağı, kurallar bugün ağırlıklı olarak elektrikli araçlar üzerinde yoğunlaşsa da, Türkiye'nin AB ile kurduğu sanayi ilişkisinin büyük bir bölümünün geleceğini ilgilendiriyor.

[1] https://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1280
Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazar(lar)ına aittir. TEPAV'ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.
[2] Eurostat verileri, 2026

1. AVRUPA, OTOMOTİVDE KURALLARI NASIL YAZIYOR?

Otomotivde “Made in Europe” düzenlemeleri tek bir metinden oluşmuyor. Komisyon’un 4 Mart 2026’da açıkladığı Sanayi Hızlandırıcı Yasa (IAA) Taslağı, elektrikli, şarj edilebilir hibrit ve yakıt hücreli araçların kamu alımlarında ve destek programlarında montaj, bileşen ve batarya şartlarını ayrı ayrı tanımlıyor. Aracın Birlik’te monte edilmesi ve batarya hariç bileşen değerinin en az yüzde 70’inin Birlik menşeli olması gerekiyor. Batarya, elektrikli aktarma ve elektronik için de kademeli şartlar var. Küçük elektrikli otomobillerde ise montaja ek olarak yüzde 70 şartı ile batarya şartından birini karşılamak yetiyor (IAA Taslağı, 2026).

Komisyon’un Aralık 2025’te açıkladığı otomotiv paketi de “AB’de üretilmiş” ölçütünü kurumsal filolara ve CO2 standartlarına getiriyor. Üye devletler 1 Ocak 2028’den itibaren kurumsal otomobil ve hafif ticari araçlara yalnızca sıfır ve düşük emisyonlu ve “AB’de üretilmiş” olmaları halinde mali destek verebilecek. Küçük elektrikli otomobillere süper kredi ve düşük karbonlu çelik kredisi de aynı şarta bağlanıyor (Avrupa Komisyonu, 2025). Kurumsal araç desteğinde ve süper kredide “AB’de üretilmiş” ölçütünü ise IAA Taslağı tanımlıyor. Bu kurallar AB pazarına girişi engellemiyor, Türkiye’de üretilen araçlar Gümrük Birliği çerçevesinde AB’de satılmaya devam edebiliyor. Ancak şartlar kamu alımlarında, araç satın alma, kiralama ve kurumsal araç desteklerinde ve CO2 hesabındaki kredilerde, yani kamu kaynağının ve düzenleyici teşviklerin kullanıldığı kanallarda devreye giriyor.

IAA Taslağı’nda Türkiye’nin iki katmanlı bir konumda olduğunu söyleyebiliriz. Destek programlarında Gümrük Birliği sayesinde Türk tedarikçilerin bileşenleri Birlik menşeli içerik sayılıyor; ancak Komisyon belirli koşullarda bir ülkeyi yetki devrine dayalı tasarrufla bu eşdeğerliğin dışında bırakabiliyor. Kamu alımında ise eşdeğerlik, AB’nin ilgili anlaşmada kamu alımı yükümlülüğü bulunmasına bağlı. Gümrük Birliği kamu alımlarını kapsamadığı ve Türkiye GPA’ya taraf olmadığı için bu şart, Türkiye’nin kamu alımındaki eşdeğerliğini tartışmaya açık hale getiriyor (TEPAV, 2026). Kurumsal araç desteklerinde ve süper kredide ise IAA doğrudan Birlik menşeini arıyor ve Gümrük Birliği eşdeğerliği öngörmüyor. Taslağa göre, Türkiye’de monte edilen elektrikli araçlar ise montaj şartı nedeniyle bu kanallarda kendi başına uygun sayılmıyor. Tek istisna filo eşiği: bir üretici önceki yıl AB’de tescil edilen elektrikli araçlarının en az yüzde 85’ini şartlara uygun biçimde AB’de monte etmişse, talebi halinde o üreticinin tüm elektrikli araçları 12 ay boyunca uygun sayılıyor (IAA Taslağı, 2026). Bu esneklik süper kredide yok. Türkiye’de monte edilen araçlar eşiğin paydasına girdiği için Türkiye’deki elektrikli üretim büyüdükçe eşiği tutturmak da zorlaşıyor.

Fransa ve Almanya’nın 15 Ekim tarihli ortak pozisyon belgesiyle birlikte tartışma, içerik kurallarına ek olarak kimin Avrupalı sayılacağı konusunda yoğunlaştı. Bu belge, otomotivde “Made in Europe”un AB-27’den oluşmasını, 1 Ocak 2020 itibarıyla tek pazarın parçası olan Avrupalı ortakların ise ancak tam karşılıklılık ve önlemlerin etkisiz kılınmasına karşı tedbirleri kabul ederek kapsama katılabilmesini öneriyor. Bu tanımda Türkiye dışarıda kalıyor ve Türk bileşenleri hiçbir kanalda yüzde 70’lik hesaba girmiyor.

Peki, AB’nin karar alıcı kurumları bu konuda nerede duruyor? AB Konseyi’nde Dönem Başkanlığı’nın 30 Temmuz tarihli uzlaşı metni, üçüncü ülke içeriğini doğrudan Birlik menşeli saymak yerine ayrı bir kategori getirdi: “ortak ülke menşei”. Aynı gün yayımlanan seçenekler belgesi kapsamın nereye kadar uzanacağını açık bırakıyor: seçenekler yalnızca AB-27'den bütün STA ve GPA ortaklarına kadar uzanıyor (AB Konseyi, 2026). Eylül sonundaki yönlendirme notuna göre uzlaşı metni, ortak ülke menşeini her üründe değil ama birçok ürün kategorisinde öngörüyor ve bir ülkenin uygunluğunun, ilgili ürün için GPA, STA ya da Gümrük Birliği kapsamında AB’ye karşılıklı pazar erişimi ve ulusal muameleyi tanıyıp tanımadığına hem

hukuken hem uygulamada bakılarak belirlenmesini öneriyor (AB Konseyi, 2026). Yani Gümrük Birliği bir dayanak olarak metinde yer alıyor, ama tek başına yetmiyor, belirleyici olan karşılıklılık. Avrupa Parlamentosu’ndaki taslak rapor da aynı yönde: üçüncü ülke içeriği ancak karşılıklılık ve önlemlerin etkisiz kılınmasına karşı güvenceler dahil yedi şart sağlanırsa kapsama girebiliyor. Sorumlu komitelerin ortak oylaması 1 Aralık’ta, genel kurul oylaması 14 Aralık haftasında bekleniyor (Avrupa Parlamentosu, 2026). AB basınına yansıyan bilgilere göre kurumlar arası müzakereler yıl sonu tatilinin ardından başlayacak ve süreç Nisan 2027'de tamamlanması bekleniyor.

Türkiye açısından bu durum iki anlam taşıyor. Birincisi, Fransa-Almanya belgesinin aksine Konsey metninde Türkiye’nin kapsama girebileceği bir dayanak var. İkincisi, bu dayanak karşılıklılık koşuluna bağlı ve koşul Türkiye’nin en zayıf olduğu alana, kamu alımlarına denk geliyor: Gümrük Birliği kamu alımlarını kapsamıyor ve Türkiye GPA’ya taraf değil (TEPAV, 2026). Kısacası müzakerenin konusu artık Türkiye’nin Gümrük Birliği anlaşması olup olmaması değil, karşılığında AB’ye neyi açtığı ve Çin’e karşı alınan önlemlerin etkisiz kılınmasına karşı neyi güvence altına aldığı.

“Avrupa”nın kapsamının nasıl tanımlanacağı konusunda henüz ne Parlamento’da ne de Avrupa otomotiv sanayisinde görüş birliği ve ortak bir pozisyon bulunuyor. Dar kapsam tanımlanmasını savunanların argümanı, Türkiye üzerinden önlemlerin etkisiz kılınması kaygısıyla ilişkili: Avrupa’da Türkiye’nin Çinli üreticiler için Avrupa’ya açılan bir kapı olarak kullanılabileceğine dair önemli bir soru işareti var. Türkiye bu yüzden gri bir alanda kalıyor ve bu gri alanın netleştirilmesi gerekiyor.

2. AVRUPA, OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE HANGİ ÜRÜNÜ KİMDEN ALIYOR?

Aşağıdaki Tablo 1, AB’nin otomotiv sektöründeki 36 ürünü hangi ülkeden aldığını gösteriyor: nihai araçlar, geleneksel bileşenler ve elektrifikasyon-elektronikle ilgili parçalar. Tablodaki her hücre, bir ülkenin AB’nin o üründeki toplam ithalatı içindeki payını veriyor. Öncelikle buradan AB’nin otomotiv tedariğinin (AB-27 ülkelerini de kapsayarak) üç ayak üzerinde durduğunu görüyoruz. İlki Almanya: 36 kalemin 23’ünde AB’nin en büyük tedarikçisi. İkincisi Polonya, Çekya, Macaristan, Slovakya ve Romanya gibi Orta ve Doğu Avrupa’daki üretim merkezleri, bu ülkeler özellikle otomotiv bileşenlerinde daha belirgin paya sahip. Emniyet kemerinde Polonya, koltukta Çekya birinci. Macaristan ise lityum-iyon akümülatör, çekiş motoru ve araç ses sistemlerinde ikinci sırada yer alıyor. Üçüncü ayakta ise iki AB dışı ülke var ama farklı ürünlerde öne çıkıyorlar: Çin, lityum-iyon akümülatör, kalıcı mıknatıs, binek otomobil lastiği ve taşıt camında birinci tedarikçi konumunda. Türkiye ise, ticari araçlarda ve geleneksel otomotiv bileşenlerinde ilk sıralarda yer alıyor. Bunların yanı sıra Fas ve Tunus, özellikle kablo demeti bileşeninde öne çıkıyor.

Türkiye, tablodaki 36 kalemin 11’inde AB’nin ilk beş tedarikçisi arasında bulunuyor. AB’nin toplam otobüs ve minibüs ithalatında yüzde 23,5, dizel otobüs ve minibüste yüzde 34 payla Almanya’nın da önünde birinci sırada. Elektrikli kamyon ve vanda (yüzde 16,3), 5 tona kadar dizel yük taşıtında (yüzde 15,9), tekerlek ve jantta (yüzde 14,4) ve dizel motor parçasında (yüzde 6,9) Almanya’nın ardından ikinci sırada. Fakat durum elektrikli otomobilde ve elektrifikasyon kalemlerinde değişiyor: Türkiye’nin payı elektrikli otomobilde yüzde 0,3, elektrifikasyon ve elektronik kalemlerinde ise en fazla yüzde 0,1.

Tablo 1. Otomotiv ürünleri ve girdilerinde ülkelerin AB’nin toplam ithalatındaki (payı, %, 2025)

	Almanya	Polonya	Çekya	Fransa	Macaristan	İspanya	Belçika	Hollanda	İtalya	Slovakya	Romanya	Portekiz	Birleşik Krallık	Japonya	Güney Kore	ABD	Çin	Türkiye	Fas	Tunus
Nihai araçlar																				
Binek otomobil (tümü)	24,3	1,7	7,9	5,4	2,1	8,1	7,7	2,7	2,2	5,1	2,3	0,9	3,0	3,4	2,6	2,1	4,2	3,1	1,3	
Benzinli otomobil	19,1	1,4	11,1	4,2	2,6	10,1	5,9	1,4	3,4	5,0	4,2	2,2	3,2	2,2	1,8	1,8	1,9	3,1	3,5	
Dizel otomobil	29,3	2,4	8,5	6,9	2,8	7,2	5,3	1,2	4,0	3,9	0,4	1,1	0,5	1,9	0,4	4,5	0,1	5,3		
Şarj edilemeyen hibrit otomobil	18,1	3,1	6,8	8,9	2,3	9,7	8,5	2,0	0,8	5,4	3,0	0,2	4,9	7,2	3,1	0,1	2,8	4,7	0,9	
Şarj edilebilir hibrit otomobil	27,0	0,8	3,0	2,2	1,6	7,2	6,4	2,0	0,7	10,3	0,7		5,0	5,1	1,2	3,7	8,3	2,6		
Elektrikli otomobil	32,9	0,7	6,8	4,8	1,3	4,6	12,0	6,7	1,3	2,5	1,2		1,6	1,9	5,9	1,8	9,2	0,3	0,3	
Yük taşıtı (tümü)	19,5	8,5	0,6	11,8	0,6	7,0	5,5	4,4	6,8	0,5	1,1	2,5	2,1	0,3	0,3	0,2	0,8	11,1		
Dizel yük taşıtı (≤5 t)	16,1	10,0	0,5	11,2	0,6	9,5	4,6	1,3	10,4	0,4	1,0	4,0	0,9		0,1	0,1	0,5	15,9		
Dizel yük taşıtı (>5 t)	28,9	8,2	0,5	13,9	0,6	1,6	4,1	11,1	2,8	0,2	0,2	0,3	2,4			0,1		0,7		
Elektrikli kamyon ve van	19,5	3,3	1,0	11,5	0,1	10,1	13,3	0,5	0,6	1,1	3,2	0,2	5,7		2,4	0,1	3,8	16,3		
Otobüs ve minibüs (tümü)	16,6	11,2	11,0	6,9	1,2	2,3	3,6	3,1	1,5	0,3	0,4	0,2	0,4				9,5	23,5	0,6	
Dizel otobüs ve minibüs	18,6	2,6	15,3	6,5	0,1	2,4	4,5	1,0	0,9	0,3	0,6	0,1	0,5				1,8	34,0	1,1	
Elektrikli otobüs ve minibüs	13,2	21,5	3,7	8,7	3,3	1,4	1,7	7,0	2,6			0,4	0,1				25,2	7,7		
Dizel çekici	17,0	5,5	0,4	11,7	0,3	3,5	11,4	26,0	2,4	0,3	0,1	0,1	0,6			0,1		5,4		
Geleneksel bileşenler																				
Taşıt aksam-parçası (tümü)	21,5	9,7	7,7	6,0	4,6	4,6	3,1	2,5	5,9	3,7	3,5	1,5	1,6	1,5	1,5	0,8	5,0	3,0	0,7	0,3
Karoser parçaları	17,9	12,1	14,2	5,2	5,0	3,8	2,8	2,8	3,8	4,0	2,3	2,3	1,3	0,5	1,6	0,6	3,0	3,5	0,4	0,1
Şanzıman	28,7	2,8	2,8	5,1	4,0	4,5	3,3	1,6	5,3	4,5	8,8	0,8	0,9	6,6	2,7	1,9	5,9	0,4		0,1
Binek otomobil lastiği	12,6	5,6	7,5	5,1	6,2	5,5	3,3	5,6	4,9	3,0	5,3	3,1	0,8	1,3	4,5	0,3	12,7	2,3		
Kablo demeti	5,2	3,8	6,0	1,8	6,0	5,2	0,3	0,4	1,5	2,5	8,5	0,6	0,3	0,1	0,1	0,8	1,0	1,3	18,6	11,0
Dizel motor parçası	30,8	6,1	2,7	4,1	2,3	3,0	2,9	5,1	4,8	1,3	1,3	0,9	3,1	1,1	1,3	2,3	4,9	6,9	0,1	0,3
Fren	23,4	14,6	8,9	4,6	1,4	4,5	2,2	1,5	10,6	4,4	0,8	0,7	2,9	0,7	0,6	0,3	9,8	1,6	0,1	
Aydınlatma, sinyal ve silecek	10,9	8,2	12,2	4,5	1,8	6,0	3,0	1,8	4,5	7,8	3,7	0,7	1,4	1,1	2,8	0,5	7,0	1,9	2,2	0,2
Benzinli taşıt motoru (>1.000 cm³)	22,7	17,0	1,1	2,5	21,7	1,8	0,1	0,1	0,1	3,8	0,1		6,3	1,0	0,7	0,2	0,7	2,8		
Benzinli motor parçası	29,2	9,1	4,5	5,8	4,0	1,9	1,0	1,3	5,3	1,9	2,0	1,3	2,2	2,0	3,1	1,9	6,1	5,6		
Süspansiyon	22,7	13,2	7,9	3,3	2,0	7,1	2,7	2,0	2,8	4,8	2,9	0,4	2,0	0,7	1,1	0,6	9,1	6,6	0,6	0,2
Otobüs-kamyon lastiği	9,0	6,3	4,9	2,6	2,3	8,9	4,8	3,0	4,5	8,9	5,0	0,2	0,6	0,9	1,6	0,9	6,0	6,3		
Tekerlek ve jant	18,2	10,1	6,7	2,6	6,3	2,2	2,9	2,9	5,8	1,0	0,4	0,2	1,4	0,3	0,1	0,4	4,5	14,4	3,9	
Ateşleme, marş ve alternatör	16,2	6,2	1,9	12,1	6,2	4,7	1,6	7,9	3,8	0,4	0,9	1,0	0,9	8,0	1,9	3,4	8,3	3,9		0,1
Taşıt camı	12,0	14,9	6,7	4,0	3,3	2,6	10,6	4,4	5,4	2,9	1,6	0,3	1,0	0,5	0,5	1,3	15,3	2,4	2,1	
Debriyaj	33,4	6,6	2,9	6,2	10,7	2,9	2,1	1,6	3,3	4,8	0,1	0,1	2,7	1,5	1,5	1,2	4,5	4,4		0,1
Taşıt koltuğu	12,6	12,4	31,3	3,8	1,3	1,0	1,6	1,0	3,3	0,4	2,0	11,5	1,6	0,1		1,1	3,3	5,8	1,0	0,2
Emniyet kemeri	7,6	29,0	13,0	0,8	15,1	0,2	0,4	0,1	0,6	0,4	19,4	2,9	0,7	0,2	0,4	0,1	1,0	5,2		
Elektrifikasyon ve elektronik																				
Lityum-iyon akümülatör	6,8	7,2	4,8	0,7	10,0	0,2	0,4	6,6	0,3	0,3	0,3	0,1	0,2	1,3	0,8	1,2	52,5			
Çekiş motoru (AC, >75 kW)	22,1	1,0	1,5	8,0	20,6	3,0	1,3		1,2	5,7	0,1	0,7	3,7	2,3	0,3	6,4	10,7			
Metal kalıcı mıknatıs	10,0	0,7	0,8	0,9	0,1	0,7	0,3	2,9	1,4	0,3	0,2	0,2	0,8	0,5	0,3	2,2	69,7	0,1		
Araç radyo ve ses ünitesi	6,1	1,1	6,2	1,3	10,0	0,4	4,8	2,4	1,6	0,3	0,1	45,9	0,3	0,5	0,3	0,8	9,7	0,1		

Eurostat verileri, 2026. Boş hücreler yüzde 0,05’in altındaki payları göstermektedir. Sütunlar: 36 kalemin en az birinde ilk üç tedarikçi arasında yer alan ülkeler ile Senaryo 2’deki AB dışı ortaklardan 36 kalemdeki ortalama payı yüzde 1’i aşanlardır. Tabloda ülkeler üç blokta verilmektedir: AB üyeleri, Avrupa Parlamentosu için hazırlanan çalışmanın en dengeli bulduğu Senaryo 2’de[3] Avrupa tanımı kapsamına alınan AB dışı ticaret ortaklar ve Türkiye’nin de içinde olduğu Senaryo 2 dışında kalan AB dışı ülkeler. Senaryo 2’deki diğer AB dışı ortakların (İsviçre, Norveç, Kanada, İzlanda, Lihtenştayn) ortalama payı yüzde 0,4’ün altındadır. Lityum-iyon akümülatör (enerji depolama dahil), kalıcı mıknatıs ve çekiş motoru (raylı sistemler dahil olabilir) kalemleri otomotiv dışı kullanımları da kapsar, araç radyo ve ses ünitesi kalemi ise motorlu taşıtlara özgüdür. Belçika ve Hollanda’nın payları AB dışından gelen ürünlerin yeniden sevkiyatını da içerebilir.

.

[3] Bu çalışma ile ilgili daha detaylı bilgiye Arslanhan, 2026 Değerlendirme Notu’ndan ve Avrupa Parlamentosu için hazırlanan Guadagno vd., 2026 çalışmasından ulaşılabilir.

Bu tablo, ilk değerlendirme notumda bahsettiğim, Avrupa Parlamentosu için hazırlanan etki senaryoları çalışmasının (Guadagno vd., 2026) Senaryo 2’si ile birlikte okunduğunda daha da anlamlı hale geliyor. Bahsettiğim çalışma, otomotivde en uygun seçeneğin Senaryo 2 olduğunu söylüyordu. Senaryo 2, AEA ülkeleri ile İsviçre, Birleşik Krallık, ABD, Kanada, Japonya ve Güney Kore’yi kapsama alıyor, Türkiye’yi dışarda bırakıyordu. Oysa bu ülkelerin 36 kalemdeki ortalama payı en fazla yüzde 1,9 (Birleşik Krallık) iken, Türkiye’ninki yüzde 5,9. 36 kalemin 20’sinde Türkiye’nin payı, Senaryo 2’deki AB dışı ortakların her birinin payından yüksek. Türkiye’nin bu ülkelerin gerisinde kaldığı kalemler ise elektrifikasyon ve elektronik bileşenlerinde yoğunlaşıyor. Değer bazında da tablo değişmiyor: AB’nin AB dışından motorlu taşıt ve aksam-parça ithalatında Türkiye, Senaryo 2’de kapsanan AB-dışı ortakların her birinin üstünde yer alıyor. Yani Senaryo 2’nin varsaydığı “en yakın ve güvenilir ortak” listesi, otomotivde AB’nin bugün fiilen tedarikçisi olan ticaret ortaklarıyla tam örtüşmüyor.

3. ÜRÜN BAZINDA YAKLAŞIM VE HAZIRLIK NEDEN GEREKLİ?

Tablo 1 ile öne çıkan mesajların başında, “Made in Europe” kurallarının Türkiye’ye etkisinin otomotiv sektöründe üründen ürüne farklılaşması geliyor. Türkiye; elektrikli kamyon ve vanda AB’nin ikinci, elektrikli otobüste beşinci, elektrikli otomobilde ise 23. tedarikçisi. Aynı coğrafi tanım, farklı ürün gruplarında farklı etkiler doğuracak. Önümüzdeki dönemde Konsey ve Parlamento metinlerinde ve ülkelerin ortak pozisyon belgelerinde otomotivde hangi ürünler/hangi araçlar sorusunun nasıl cevaplanacağının dikkatle izlenmesi ve etkilenen ürün gruplarının netleştirilmesi gerekiyor. Hem Türkiye sanayisine etkisi hem de Türkiye’nin dışarıda kalmasının Avrupa’ya maliyeti ve ikame sürecinin değerlendirilmesi, ürün bazında değişiklik gösterecek gibi görünüyor:

- Ticari araçlar: Türkiye’nin en güçlü olduğu ve elektrifikasyonla birlikte kuralların en doğrudan dokunacağı ürün grubu. Bugün AB’nin Türkiye’den yaptığı yük taşıtı (kamyon, kamyonet ve van) ithalatının yüzde 82'si, otobüs ve minibüs ithalatının yüzde 86'sı yalnızca dizel motorlu araçlardan oluşuyor (Eurostat, 2026). IAA Taslağı’ndaki araç düzeyindeki menşe şartları ise yalnızca elektrikli, şarj edilebilir hibrit ve yakıt hücreli araçlara uygulanıyor: Birlik’te montaj, batarya hariç bileşenlerde yüzde 70 Birlik içeriği ve batarya şartları. İçten yanmalı araçlara taslak ancak dolaylı olarak dokunuyor. 1 Ocak 2029'dan itibaren kamu alımlarında ve araç alımını destekleyen programlarda, aracın nerede üretildiğine bakılmaksızın, kullanılan çeliğin en az yüzde 25'inin düşük karbonlu, alüminyumun en az yüzde 25'inin ise düşük karbonlu ve Birlik menşeli olması isteniyor (IAA Taslağı, 2026). Yani risk daha çok yeşil dönüşümle ilişkili ve bir yandan AB’de konulan hedeflere doğru yeşil dönüşüm hızlanıyor. AB’nin Türkiye’den ithalatında elektrikli araçların payı bir yılda yük taşıtlarında yüzde 8'den 13'e, otobüs ve minibüste yüzde 8'den 11'e çıktı. IAA’ya göre Türkiye’de monte edilen elektrikli kamyon, van ve otobüsler, montaj şartı nedeniyle kamu alımlarında ve destek programlarında uygun sayılmıyor. Fransa-Almanya belgesindeki Avrupa’da montaj şartını da karşılamıyor.

Hafif ticari araçta, yani 3,5 tona kadar vanlarda, asıl etki kanalı kurumsal filolar olacak gibi duruyor. Komisyon’a göre AB’de her yıl yaklaşık 1,5 milyon yeni van tescil ediliyor ve bunların yaklaşık yüzde 90'ı tüzel kişiler adına tescil edilen kurumsal araçlar. Komisyon’un Aralık 2025'te otomotiv paketiyle sunduğu teklife göre, üye devletler 1 Ocak 2028'den itibaren kurumsal otomobil ve vanlara yalnızca sıfır ya da düşük emisyonlu ve “AB’de üretilmiş” olmaları halinde mali destek verebilecek (Avrupa Komisyonu, 2025).

Otobüste dönüşüm AB genelinde çok daha hızlı gerçekleşiyor. Elektrikli otobüslerin AB’nin toplam otobüs ve minibüs ithalatındaki payı 2025'te yüzde 33'e ulaştı, yük taşıtlarında bu oran yüzde 9. AB’nin Türkiye’den otobüs ithalatında ise elektrikli payı yüzde 11'de kaldı (Eurostat, 2026). Türkiye dizel otobüste AB’nin birinci tedarikçisi, elektrikli otobüste ise yüzde 7,7 payla beşinci tedarikçi konumunda yer alıyor. Elektrikli otobüste birinci sırada yüzde 25,2 ile Çin var. Kamu alımında bir etki kanalı daha var: IAA Taslağı, AB ile kamu alımlarına erişimi güvence altına alan bir anlaşması bulunmayan üçüncü ülkelerde kurulu kuruluşların sahip olduğu ya da kontrol ettiği şirketlerin tekliflerinin elektrikli araç ihalelerinden dışlanmasını öngörüyor, Konsey’de bu hükmün korunup korunmayacağı hala tartışılıyor (AB Konseyi, 2026).

- Geleneksel bileşenler: Türkiye jant ve dizel motor parçasında AB’nin ikinci, koltuk, otobüs-kamyon lastiği ve benzinli motor parçasında beşinci tedarikçisi. Fakat bu grubun içinde de etki farklılaşıyor. Jant, koltuk, lastik, süspansiyon ve emniyet kemeri gibi parça grupları elektrikli araçlarda da kullanılıyor. Ancak elektrikli araçların farklı özellikleri nedeniyle özellikle lastikte bu araçlara özgü teknik farklılıklar öne çıkabiliyor. Bu parçalara menşe kuralı şimdilik yalnızca elektrikli araçlar üzerinden dokunuyor. Elektrikli araçlarda belirleyici olan ise yüzde 70’lik içerik şartı: IAA Taslağı’nda Türkiye’den üreticilerin parçaları destek programlarında Gümrük Birliği eşdeğerliğiyle Birlik içeriği sayılıyor ama kamu alımında bu eşdeğerlik tartışmaya açık ve kurumsal araç desteğinde ve süper kredide sayılmıyor. Fransa-Almanya ortak pozisyon belgesinin tanımında ise hiçbir kanalda sayılmıyor.

Motor parçalarında risk, menşe kuralından çok yeşil dönüşümün kendisinden kaynaklanıyor: bu parçalar tam elektrikli araçlarda yer almıyor ve menşe şartı onlara yalnızca şarj edilebilir hibritler üzerinden dokunuyor. Yeşil dönüşümün sektördeki hızını ise karbon kuralları belirliyor: Komisyon’un Aralık 2025 teklifi, yeni otomobillerde 2035 için yüzde 90 CO_2 azaltımı öngörüyor (Avrupa Komisyonu, 2025). Metal yoğun parçalar için ise ikinci bir karbon kanalı da SKDM: Komisyon’un genişleme teklifiyle şanzıman, tekerlek-jant, süspansiyon ve radyatör gibi taşıt parçalarının 1 Ocak 2028’den itibaren kapsama girmesi gündemde. Bu kanal maliyeti etkiliyor ve parçalardaki çelik ve alüminyumun emisyonlarını da hesaba katıyor.

Bir diğer etki kanalı ise IAA’nın kendisi: 1 Ocak 2029’dan itibaren kamu alımı ve desteklerde, araç ister elektrikli ister içten yanmalı olsun, sivil motorlu araçlarda kullanılan çeliğin en az yüzde 25’inin düşük karbonlu, alüminyumun en az yüzde 25’inin ise hem düşük karbonlu hem Birlik menşeli olması isteniyor (IAA Taslağı, 2026). Destek programlarında Gümrük Birliği eşdeğerliği Türk alüminyumunu Birlik menşeli saydırabiliyor, kamu alımında ise bu eşdeğerlik yine tartışmaya açık görünüyor.

- Elektrifikasyon ve elektronik bileşenleri: IAA Taslağı otomotivdeki önlemleri, batarya, elektrikli aktarma ve elektronik sistemlerin araç değerindeki payı arttıkça AB’de üretilen araçlardaki Birlik içeriğinin düştüğü ve temel bileşenlerde üçüncü ülkelere tamamen bağımlı hale gelme riskinin doğduğu gerekçesine dayandırıyor (IAA Taslağı, 2026). Tablo 1, bu bağımlılığın lityum-iyon akümülatör ve kalıcı mıknatısta büyük ölçüde Çin’e olduğunu (yüzde 52,5 ve 69,7) gösteriyor. Türkiye’nin elektrifikasyon ve elektronik kalemlerindeki payı ise yüzde 0,1’i aşmıyor. Bu yüzden bugünkü ticaret yapısında Türkiye’yi dışarıda bırakmak AB’nin Çin’e bağımlılığını doğrudan azaltmıyor. Avrupa kapsamında dar tanımı savunanların buradaki gerekçesi, Türkiye üzerinden Çin’e ilişkin önlemlerin etkisiz kılınması kaygısı. Yukarıda da belirttiğim gibi Türkiye’nin içinde göründüğü bu gri alanın ortadan kaldırılması ve netleştirilmesi önemli görünüyor.

Veriler, otomotivde “Türkiye, Avrupa kapsamında mı?” sorusunun ve olası iki yönlü etkilerin sektör düzeyinde değil, ürün düzeyinde değerlendirilmesi gerektiğini gösteriyor. Türkiye, Tablo 1'deki 36 kalemin 11'inde AB’nin ilk beş tedarikçisi arasında yer alıyor. Otobüste AB’nin birinci, 5 tona kadar dizel yük taşıtında ve elektrikli kamyon ve vanda Almanya’nın ardından ikinci tedarikçisi. Jant, motor parçaları, koltuk ve otobüs-kamyon lastiği gibi geleneksel bileşenlerde de ilk beşte konumlanıyor. IAA şartlarının yoğunlaştığı elektrifikasyon bileşenlerinde ise tablo tersine dönüyor: lityum-iyon akümülatör, çekiş motoru ve kalıcı mıknatısta Türkiye’nin AB’nin toplam ithalatındaki payı yüzde 0,1'in altında. Bu durum iki konuya birlikte işaret ediyor:

- **Birincisi, Türkiye’nin Avrupa kapsamı dışında kalması AB’nin Çin’e bağımlılığını doğrudan azaltmıyor:** Bu bağımlılık lityum-iyon akümülatör ve kalıcı mıknatısta yoğunlaşıyor. Çin’in bu iki kalemde AB’nin toplam ithalatındaki payı yüzde 52,5 ve 69,7, AB dışından ithalatındaki payı ise yüzde 90 ve 88,3. Bu kalemlerde Türkiye neredeyse yok. Kurallar ise Türkiye’nin Avrupa üretim ağına en derin entegre olduğu ürünleri bugünkü halleriyle değil, elektrikli versiyonları üzerinden etkiliyor. Türkiye’de montajı yapılan elektrikli ve şarj edilebilir hibrit araçlar, montaj şartı nedeniyle zaten IAA Taslağı’nda da kamu alımı ve desteklerde uygun sayılmıyor. Dar bir Avrupa tanımı buna bileşenleri de ekliyor: Türkiye’den tedarikçilerin parçaları IAA’da destek programlarında Birlik içeriği sayılırken Fransa-Almanya tanımında sayılmıyor. Dar tanımı savunanların Türkiye’ye ilişkin en güçlü argümanı ise Çin yatırımları üzerinden önlemlerin etkisiz kılınması kaygısı. Bu yüzden Türkiye’nin dışarıda kaldığı kapsam senaryolarının Avrupalı üreticilere ve üye devletlere maliyetini ürün bazında ortaya koymak ve Türkiye’yi Çin nedeniyle gri alanda gösteren bu kaygıya somut cevap vermek, Türkiye’nin Brüksel’deki müzakerelere hazırlığının temel parçalarından biri olmalı.
- **İkincisi, risk yalnızca menşe tanımında değil, yeşil dönüşümün kendisinde:** CO2 hedefleri içten yanmalı araç pazarını daraltıyor; araç değeri batarya, elektrikli aktarma ve elektronik çekirdeğine kayıyor. Komisyon’un Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması’nı (SKDM) 2028'den itibaren mamul ürünlere genişletme teklifi, şanzıman, jant ve süspansiyon gibi parçaları da kapsayabilecek ve bu teklife ilişkin değerlendirmeler devam ediyor. AB’nin 30 Ekim’de başlattığı korunma soruşturması ise tüm menşelerden hibrit ve şarj edilebilir hibrit otomobil ithalatını kapsıyor. Türkiye’nin muaf tutulup tutulmayacağı ise henüz net değil. Aralık 2026’da beklenen Parlamento oylamaları ve 2027'ye uzanacak kurumlar arası müzakerelerle kuralların netleşeceği bu dönemde, menşe tanımını, yeşil dönüşümü, karbon maliyetini ve elektrifikasyon bileşenlerindeki üretim kapasitesini birlikte ele alan ürün düzeyinde bir hazırlığa ihtiyaç var.

KAYNAKÇA

AB Konseyi. (Temmuz 2026). Industrial Accelerator Act: Union Origin Options Paper.

AB Konseyi. (Eylül 2026). Industrial Accelerator Act: Guidance for further work.

ACEA. (1 Temmuz 2026). The automotive industry’s position on the Industrial Accelerator Act.

Almanya ve Fransa Ortak Belgesi. (15 Ekim 2026). Joint German-French Position on the Automotive Package.

Arslanhan, S. (2026). “Made in Europe” Sürecinde Avrupa’yı Anlamak: Hangi Sektörde Kim Avrupalı Kim Değil? TEPAV Değerlendirme Notu.

Avrupa Komisyonu. (Aralık 2025). Proposal amending Regulation (EU) 2019/631 as regards CO2 emission performance standards for new light duty vehicles.

Avrupa Komisyonu. (Aralık 2025). Proposal for a Regulation on clean corporate vehicles.

Avrupa Komisyonu. (Mart 2026). Proposal for a Regulation establishing a framework of measures for the acceleration of industrial capacity and decarbonisation in strategic sectors (Industrial Accelerator Act).

Guadagno, F., Giffoni, F., Reiter, O. ve Schito, M. (Eylül 2026). Developing lead markets through “Made in Europe”: Evaluating mandatory procurement instruments and their economic impact.

TEPAV. (Haziran 2026). AB “Made in Europe” Politikaları ile Hindistan ve MERCOSUR Ticaret Anlaşmalarının Türkiye’nin İmalat Sanayi Ticaretine Olası Etkilerinin Ürün Bazında Analizi.