



**T.B.M.M.**  
CUMHURİYET HALK PARTİSİ  
Grup Başkanlığı  
Tarih: **17 Haziran 2026**  
Sayı: **19377**



**Cem AVŞAR**  
Tekirdağ Milletvekili

45777

## TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır tarafından Anayasanın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim 10.06.2026

**Cem AVŞAR**  
Tekirdağ Milletvekili

08.07.2024 tarihinde Dünyanın en büyük elektrikli araç üreticisi BYD ile Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı arasında, BYD'nin Türkiye'de yatırım yapmasına yönelik anlaşma imzalanmıştır.

Bakanlık tarafından yapılan açıklamada "Çinli otomotiv deviyle imzalar Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın himayesinde, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır ve BYD Yönetim Kurulu Başkanı Wang Chuanfu tarafından atıldı. Yapılan anlaşma çerçevesinde, BYD'nin Türkiye'de yaklaşık 1 milyar dolar yatırımla, yıllık 150.000 araç kapasiteli elektrikli ve şarj edilebilir hibrit otomobil üretim tesisi ile sürdürülebilir mobilite teknolojilerine yönelik Ar-Ge merkezi kurması öngörülmüyor. 2026 sonunda üretime başlaması hedeflenen tesiste 5.000 kişiye kadar doğrudan istihdam sağlanması planlanıyor.", ifadelerine yer verilmiştir.

Bakan Kacır; "Yeni teknolojileri ve Ar-Ge'yi Türkiye'ye getirme çabalarımız, ülkemizin yalnızca uluslararası yatırımlar için bir merkez değil, aynı zamanda bir inovasyon ve ileri yeşil teknoloji merkezi olma potansiyelini de vurgulamaktadır. Yeni nesil araçların yüksek yerli katma değerle üretimine yönelik bu yatırım, otomotiv sektörümüze güç katacak. Avrupa'nın en büyük üçüncü otomobil üreticisi olan Türkiye'de, 35 milyar doların üzerinde yıllık tutar ile ihracatın lider sektörü olan otomotiv sektöründe yeni nesil ve çevre dostu elektrikli araçlara yönelik dönüşümü öncelikli bir hedef olarak görüyoruz.", şeklinde konuşmuştur.

Ve bu kapsamda yapılan açıklamada "Türkiye'nin gelişen teknoloji ekosistemi, güçlü tedarikçi tabanı, olağanüstü konumu ve nitelikli iş gücü gibi sahip olduğu eşsiz avantajlar sayesinde, BYD'nin bu yeni üretim tesisine yaptığı yatırım, markanın yerel üretim yeteneklerini daha da geliştirmekte ve lojistik verimliliği artıracaktır. Bölgede yeni enerji araçlarına yönelik artan talebi karşılayarak Avrupa'daki tüketicilere ulaşmayı hedefliyoruz.", denilmiştir.

İmza töreni üzerinden geçen yaklaşık iki yıldan sonra Çinli otomotiv devi BYD Türkiye'de kurmayı planladığı bu üretim tesisini askıya alındığını açıklamıştır. Şirketin Başkan Yardımcısı Stella Li şu açıklamalarda bulundu: "Şu anda şirket olarak birinci önceliğimiz Macaristan pazarındaki yatırımlarımız. İkinci odak noktamız ise Avrupa genelinde üretim yapabileceğimiz ikinci bir tesis için uygun lokasyonu bulmak olacak." Stella Li, Londra'da Reuters'a verdiği özel röportajda, Türkiye'deki üretim tesisinin kurulum sürecinin durdurulduğunu ve üretime geçiş için belirlenmiş somut bir takvim bulunmadığını ifade etmiştir.

Bu gelişmelere karşın uzmanlar ve sektör temsilcileri göre yatırımın askıya alınmasının Türkiye açısından önemli ekonomik sonuçlar doğurabileceğini belirtmekte ve BYD'nin Türkiye'de gerçekleştirmeyi planladığı yatırımın sadece üretim açısından değil, vergi gelirleri ve otomotiv ekosistemi bakımından da stratejik önem taşıdığına dikkat çekmektedir.

### TBMM

Tel: 0 (312) 420 64 34- 35 Faks: 0 (312) 420 24 76 E-Mail: cem.avsar@tbmm.gov.tr

Adres: Halkla İlişkiler Binası 3.Kat B-312 TBMM-ANKARA



45777

**Cem AVŞAR**  
Tekirdağ Milletvekili

Yatırımın gerçekleşmemesi halinde kamu maliyesi açısından ciddi bir gelir kaybının ortaya çıkacağını söyleyen uzmanlar, araç başına oluşabilecek vergi kaybının 7 bin 500 ila 11 bin dolar arasında değişebileceğini ifade etmektedir. Uzmanların hesaplamalarına göre planlanan üretim kapasitesi dikkate alındığında yaklaşık 500 milyon dolarlık bir vergi kaybı söz konusu olduğu ve BYD'nin sözleşmeden doğabilecek yükümlülükleri ve olası cayma şartları çerçevesinde değerlendirilmesi gereken bir süreçle karşı karşıya olduğu belirtilmektedir.

BYD'nin Türkiye'de üretim yapmaması ve araçların yeniden Çin'den ithal edilmesi halinde maliyetlerin artabileceğini ifade eden sektör temsilcileri, bunun nihai satış fiyatlarına da yansıtacağını, BYD fiyat avantajıyla Türkiye pazarına ciddi şekilde nüfuz ettiği ve tüketiciyi markaya alıştırdığı ve bundan sonra araçların Çin'den gelmesi durumunda vergi ve lojistik maliyetlerinin etkisiyle fiyatlarda yüzde 25 ila 30 arasında artış görülebileceği belirtilmektedir.

Bu bağlamda;

1. Şirket ile Bakanlık arasında imzalanmış yatırım anlaşması kapsamında yatırım teşvikleri, vergi avantajı, arazi tahsisi ve kamu desteği içeren ne tür bir taahhüt veya iş birliği bulunmaktadır? Bu desteklerin toplam tutarı ne kadardır? Söz konusu anlaşmanın tarafları bağlayan hükümleri nelerdir? Bu kapsamda geçen iki yıllık süreçte neden bir adım atılmamış ve gerekli yatırımlar yapılmamıştır?
2. Şirketin, Türkiye'de yapmayı planladığı yatırımları askıya alma kararı ve gerekçesi tarafınıza resmi olarak bildirilmiş midir? Söz konusu karar ve gerekçe taraflar arasında yapılan sözleşme hükümleri bağlamında nasıl değerlendirilmektedir? Sözleşme hükümlerine aykırılık var mıdır?
3. Yıllık 150.000 araç kapasiteli elektrikli ve şarj edilebilir hibrit otomobil üretim tesisi ile sürdürülebilir mobilite teknolojilerine yönelik Ar-Ge merkezi kurması öngörülen ve 2026 sonunda üretime başlaması hedeflenen projede ne kadar yol alınmış ve yapılan yatırım miktarı nedir? Söz konusu kararla kamusal zarar olmuş mudur? Şayet oluşmuşsa miktarı nedir?
4. Söz konusu karar ve gerekçesi Bakanlığınız tarafından değerlendirilmiş midir? "Türkiye'nin elektrikli araç üretiminde bölgesel üs olacağı" yönünde yapılan açıklamalar ve teşviklere rağmen, BYD'nin yatırım kararını askıya almasını etkileyen -ekonomik, siyasi, hukuki ve bürokratik- ne tür etkenler olduğunu düşünüyorsunuz? Bu durumun ülkemizin yatırım ortamına ilişkin oluşturabileceği uluslararası algıları bertaraf etmeye ilişkin hangi adımlar atılacaktır?
5. Söz konusu karar nedeniyle kaç kişilik doğrudan ve dolaylı istihdam kaybı öngörülmektedir? Bu hususta ne tür tedbirler alınması planlanmaktadır?
6. Son üç yılda yatırım yapacağını açıklayıp daha sonra yatırımını iptal eden veya faaliyetlerini sonlandıran teknoloji ve sanayi üreticisi yabancı yatırımcı sayısı kaçtır? Bunların ülke ve sektör bazlı dağılımı nasıldır?

**TBMM**

Tel: 0 (312) 420 64 34- 35 Faks: 0 (312) 420 24 76 E-Mail: cem.avsar@tbmm.gov.tr

Adres: Halkla İlişkiler Binası 3.Kat B-312 TBMM-ANKARA



45777

**Cem AVŞAR**  
Tekirdağ Milletvekili

7. Türkiye'nin yatırım ve ticaret ortamına ilişkin olarak şirket tarafından Bakanlığınıza iletilen herhangi bir talep, çekince veya eleştiri bulunmakta mıdır? Şayet varsa diğer paydaş kurumlarla bu hususta bir ortak çalışma yapılmış mıdır?
8. BYD yatırımının askıya alınmasının doğrudan ve dolaylı olarak istihdam, yan sanayi, uluslararası ticaret, yatırım algısı ve ihracat üzerindeki muhtemel etkilerine ilişkin diğer paydaş kurumlarla ortak bir değerlendirme yapılmış mıdır? Bu hususta hazırlanmış ortak bir etki analizi var mıdır? Ne tür ilave tedbirin alınması planlanmaktadır?

**TBMM**

**Tel:** 0 (312) 420 64 34- 35 **Faks:** 0 (312) 420 24 76 **E-Mail:** cem.avsar@tbmm.gov.tr  
**Adres:** Halkla İlişkiler Binası 3.Kat B-312 TBMM-ANKARA