T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih : 12.11.2026
Sayı : 2052

Cem AVŞAR
Tekirdağ Milletvekili

10/5093

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2019 Avrupa Yeşil Mutabakatı, ekonomiyi düşük karbonlu bir yapıya dönüştürme hedefiyle başlamıştır. COVID dönemindeki tedarik sorunları, Rusya kaynaklı enerji bağımlılığı, Çin'in elektrikli araç ve batarya üretimindeki gücü ve ABD'nin yerli yatırımı destekleyen teşvikleri, Avrupa'da dönüşümün nerede üretim ve istihdam yaratacağı sorusunu öne çıkarmıştır. 2023 Yeşil Mutabakat Sanayi Planı ve 2025 Temiz Sanayi Mutabakatı bu kaygıya yanıt vermiştir.

Avrupa artık karbon salımını azaltırken üretimi, teknolojiyi ve istihdamı da kendi coğrafyasında tutmak istemektedir. Ancak üretimi AB sınırları içine çekmek ile Avrupa sanayisinin küresel rekabet gücünü artırmak her durumda aynı sonucu doğurmamaktadır.

Avrupa Komisyonunun 4 Mart 2026'da sunduğu Industrial Accelerator Act (Sanayiyi İvmelendirme Yasası) kamu alımları ve teşviklerle Avrupa üretimine talep yaratmayı, yatırım izinlerini hızlandırmayı ve belirli yabancı yatırımların Avrupa'da teknoloji ile istihdam oluşturmasını amaçlamaktadır. İmalat sanayisinin AB ekonomisindeki payının 2035'te en az yüzde 20'ye çıkarılması hedeflenmektedir.

Teklif otomotivle sınırlı kalmayıp çelik, çimento ve alüminyum gibi enerji yoğun sektörlerde de düşük karbon ve/veya menşe koşulları öngörmektedir. Ayrıca kimya için de ileride talep yönlü tedbirlerin geliştirilmesine imkân tanınmaktadır. Kapsam ve koşullar ürünlere, destek türlerine ve ilgili eklere göre değişmektedir.

16 Ekim 2026 tarihli Macron–Merz uzlaşması, Almanya'nın emisyon yükümlülüklerinde esneklik talebiyle Fransa'nın kamu desteklerinde Avrupa üretimine öncelik talebini birleştirmektedir. İngiltere'ye karşılıklılık ve ilgili AB kurallarına uyum temelinde koşullu bir yol açılırken Türkiye için aynı açıklık bulunmamaktadır. Bu, diğer üye ülkeler ve Avrupa Parlamentosunun kabulünü gerektiren ortak bir öneridir.

Komisyon teklifinde, Gümrük Birliği ortaklarından gelen girdilerin belirli koşullarda AB menşeli sayılması mümkünken buna karşılık otomotiv ekinde AB içinde nihai montaj ve batarya hariç parça değerinde en az yüzde 70 AB kaynaklı içerik gibi koşullar bulunmaktadır. Bataryalar için ek şartlar ve bazı esneklikler de bulunmaktadır. Bunlar bütün otomobil satışlarını değil, teklifin kapsadığı kamu alımları, destekler ve ilgili uygulamaları ilgilendirmektedir.

Türkiye açısından temel risk, Avrupa pazarına gümrüksüz erişim sürerken kamu desteklerinde ve yeni yatırım kararlarında dezavantajlı duruma düşmektir. Avrupa ile müzakere ve Türkiye'de yatırım ortamının iyileştirilmesi birlikte yürütülmelidir.

Örneklendirmek gerekirse, Türkiye'de üretim yapan bir otomotiv şirketi zaten maliyet ve finansman belirsizliğini yönetmek zorundadır. AB'deki fabrikasında üreteceği yeni model ayrıca teşvik avantajı kazanırsa, Türkiye'deki mevcut tesis çalışmaya devam etse bile bir sonraki yatırım başka ülkeye gidebilir. Benzer biçimde, enerji yoğun bir üretici hem düşük karbonlu teknolojiye yatırım yapmak hem de Avrupa'nın yeni uygunluk koşullarını karşılamak zorunda kalabilir. Bunlar gerçekleşmiş kayıp iddiaları değil, yeni kuralların yaratabileceği karar mekanizmalarıdır. Dolayısıyla Bursa'da üretilen bir parçanın uygun sayılması, Bursa'da monte edilen aracın aynı desteklerden otomatik yararlanmasını sağlamamaktadır. Türkiye'deki fabrika

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

Cem AVŞAR
Tekirdağ Milletvekili

çalışmayı sürdürürken bir sonraki model, batarya tesisi veya kapasite yatırımı başka bir ülkeye kayabilir.

OİB verilerine göre otomotiv endüstrisinin 2025 ihracatı 41,5 milyar dolar; AB'nin payı yüzde 72,5 ve yaklaşık 30,1 milyar dolardır. Bu toplam, araçlarla birlikte tedarik sanayisini de kapsamaktadır. ACEA verilerine göre 2025'te AB'den Türkiye'ye 811.957 yeni araç, Türkiye'den AB'ye 797.721 yeni araç gönderilmiştir. Değerler sırasıyla 18,8 ve 18,2 milyar avrodur. Bu veriler parça ticaretini kapsamamaktadır.

AB üretimi otomobiller, Türkiye'deki otomobil satışlarının yüzde 49'unu oluşturmakta ve Türkiye, Avrupa için hem üretim ortağı hem de önemli bir pazardır.

Elektrikli otomobil ihracatındaki düşük pay, riski küçültmüyor ve Türkiye'nin payını artırması gereken gelecek pazarı, yeni destek koşullarının şekillendirdiği alanla örtüşmektedir. Karşılıklı ticaretin büyüklüğü Türkiye'nin müzakerede kullanabileceği ortak çıkar zemini oluşturmaktadır.

Sanayi Hızlandırma Yasasının destek koşulları ile Sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması farklı araçlardır. İlki belirli kamu alımlarını ve destekleri yönlendirirken ikincisi kapsanan ithalatın gömülü emisyonlarına yükümlülük getiriyor. Üretim teknolojisi, enerji verimliliği ve ilgili sektörlerde elektriğin karbon yoğunluğu böylece rekabet maliyetini etkilemekte ve dolaylı emisyonların kapsamı sektörlere göre değişmektedir.

Türkiye'deki enerji yoğun üreticiler hem dönüşüm yatırımını finanse etmek hem de Avrupa'nın düşük karbon ve uygunluk koşullarını karşılamak zorundadır. Temiz enerjiye erişim ve emisyonların güvenilir biçimde ölçülmesi, sanayi ve ihracat politikasının parçası olarak ele alınmalıdır.

Bu çerçevede, Türk girdilerinin menşe eşdeğerliği korunması, Türkiye'deki nihai araç üretiminin kapsama alınmasının açık hükümlere bağlanması, ürün uygunluğu ile şirketlerin kamu ihalelerine erişimi ayrı ayrı müzakere edilmesi, Türkiye'yi dışlamanın maliyet ve istihdam etkilerinin somutlaştırılması ve karşılıklılık, mevcut yükümlülüklerle uyumlu ele alınması; fiyat istikrarı ve öngörülebilir düzenlemeler ile bağımsız yargı ve sözleşme güvenliği temelli yatırım politikasının oluşturulması; enerji verimliliği ve düşük karbonlu üretime geçiş için uzun vadeli finansman geliştirilmesi ile Gümrük Birliğinin güncellenmesinin; üretim, teknoloji ve istihdamı birlikte güvenceye alacak bir müzakere olarak yürütülmesi gibi hususların bütünlüklü ve çok taraflı olarak araştırılması ve ivedi olarak bir uyum ve entegrasyon paketinin oluşturulması gerekçesiyle Anayasamızın 98'nci, Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'nci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ve teklif ederim.16.11.2026

Cem AVŞAR
Tekirdağ Milletvekili

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

..... Sayılı Meclis Araştırma Önergesinin İmza Çizelgesi

Adı Soyadı	Seçim Bölgesi	İmza
Nermin Yıldırım Kara	Hatay	[illegible]
Gülcan KIŞ	Mersin	[illegible]
Deniz Demir	Ankara	[illegible]
Engin ALTAY	İstanbul	[illegible]
Ali ÖZTUNÇ	Kahramanmaraş	[illegible]
Vecdi Gündoğdu	Kırklareli	[illegible]
R. Lat T. NALBANTOĞLU	İZMİR	[illegible]
Mehir Polat	İZMİR	[illegible]
Jale Nur Süllü	Eskişehir	[illegible]
Türkan Aşeş	Bolu	[illegible]
Ali KARAOBA	Uşak Mu	[illegible]
Semra Dinçer	Ankara Mu	[illegible]
Barış BEKRAŞ	Konya MU	[illegible]
Mehmet Güzelmansur	Hatay Mu	[illegible]
Orhan Sarıbal	Bursa MU.	[illegible]
Aysu BANKOĞLU	Bartın Mu	[illegible]
Ediz ÜN	Edirne Mu	[illegible]
Dr. İllemi Özcan Ateşin	Tekirdağ Mu.	[illegible]
Hasan Öztürkmen	Gaziantep Mu.	[illegible]
Kadim Durmaz	Tokat	[illegible]