



Prof. Dr. Metin Ergun
Muğla Milletvekili
Dışışleri Komisyonu Üyesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Avrupa Birliği'nin 4 Mart 2026 tarihli Sanayi Hızlandırma Yasası teklifiyle gündeme gelen "Made in EU / Made in Europe" yaklaşımının, başta otomotiv ana ve tedarik sanayii olmak üzere; imalat sanayimiz, ihracatımız, istihdamımız, yatırımlarımız ve 1996'dan beri yürürlükte olan Gümrük Birliği'nin işleyişi üzerindeki muhtemel etkilerinin araştırılması, ülkemizin bu düzenlemenin kapsamı dışında bırakılması riskinin giderilmesi ve alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98'inci, Türkiye Büyük Millet Meclisi İktüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.


Prof. Dr. Metin Ergun
Muğla Milletvekili

GEREKÇE

Avrupa Komisyonu, 4 Mart 2026 tarihinde, stratejik sektörlerde sanayi kapasitesinin ve karbonsuzlaşmanın hızlandırılmasına ilişkin bir tüzük teklifini kabul etmiştir. “Sanayi Hızlandırma Yasası” (Industrial Accelerator Act) olarak adlandırılan söz konusu teklif; çelik, çimento, alüminyum, otomotiv ve net-sıfır teknolojileri gibi stratejik sektörlerde kamu alımları ile kamu desteklerinin belirli “AB menşeli” ve düşük karbon koşullarına bağlanmasını öngörmektedir. Teklifin 2’nci maddesinde, imalat sanayisinin Avrupa Birliği gayrisafi yurt içi hasılasındaki payının 2035 yılına kadar en az yüzde 20’ye çıkarılması hedeflenmektedir.

Teklifte elektrikli ve şarj edilebilir hibrit araçlar bakımından nihai montajın AB içerisinde gerçekleştirilmesi ve araçta kullanılan belirli bileşenlerin değer bakımından en az yüzde 70’inin AB menşeli olması öngörülmektedir. Bunun yanında batarya bakımından da belirli ana bileşenlerin ve batarya hücrelerinin AB menşeli olması yönünde şartlar getirilmektedir. Avrupa Parlamentosu’nda ise söz konusu menşe oranının yüzde 75’e yükseltilmesi ve “Made in Europe” kriterlerinin daha da sıkılaştırılması yönünde değişiklikler tartışılmaktadır.

Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği (ACEA), 28 Eylül 2026 tarihli pozisyon belgesinde, düzenlemenin Avrupa sanayiinin rekabet gücünü artırma hedefini desteklediğini belirtmekle birlikte, mevcut değer zincirlerinin ve Avrupa’da gerçekleştirilen yerleşik yatırımların zarar görmemesi gerektiği uyarısında bulunmuştur.

Söz konusu teklifte, gümrük birliği veya serbest ticaret anlaşması ortaklarından gelen belirli girdilerin, öngörülen şartların karşılanması hâlinde AB menşeli girdilerle eşdeğer kabul edilebilmesine yönelik hükümler yer almaktadır. Bu düzenleme, Türkiye açısından özellikle önem taşımaktadır. Zira Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki Gümrük Birliği kapsamında Türkiye’de üretilen ve AB pazarına sunulan çok sayıda sanayi girdisi Avrupa değer zincirlerine yüksek ölçüde entegre durumdadır.

Bununla birlikte, Türkiye menşeli otomotiv bileşenlerinin belirli koşullarda AB menşeli içerikle eşdeğer kabul edilmesi, Türkiye’de üretilen tamamlanmış araçların AB içerisinde monte edilmiş olma şartını tek başına karşılamamaktadır. Bu nedenle, Türkiye’de üretilen tamamlanmış araçların kamu alımları, filo teşvikleri ve benzeri kamu desteklerinden yararlanmasının sınırlandırılması veya engellenmesi riski bulunmaktadır. İktisadi Kalkınma Vakfı’nın değerlendirmeleri de Türkiye’nin tedarik zincirindeki konumu ile nihai araç üretimine ilişkin “AB içerisinde montaj” şartı arasında ortaya çıkabilecek bu farklılığa dikkat çekmektedir. Mevcut Gümrük Birliği çerçevesinin kamu alımlarını kapsamaması da söz konusu riski artırmaktadır.

Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki Gümrük Birliği, 1 Ocak 1996 tarihinde yürürlüğe girmiş ve Türkiye imalat sanayisinin Avrupa değer zincirleriyle bütünleşmesinde önemli bir rol oynamıştır. Özellikle otomotiv sektörü, bu bütünleşmenin en belirgin örneklerinden biridir. Türkiye’de faaliyet gösteren otomotiv ana ve tedarik sanayisi kuruluşlarının önemli bir bölümü üretim, ihracat ve yatırım kararlarını Avrupa pazarındaki değer zincirleriyle bütünleşik biçimde gerçekleştirmektedir.

Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) tarafından Haziran 2026'da yapılan değerlendirmelerde de bazı Avrupalı üreticilerin yüzde 70 eşiğinin Türkiye'deki üretim ve tedarik zincirleri bakımından yaratabileceği risklere dikkat çekilmiştir. Nitekim sektör temsilcileri tarafından yapılan açıklamalarda da "Made in Europe" tanımının dar tutulmasının Türkiye otomotiv sanayisi açısından önemli bir risk oluşturabileceği; düzenlemenin kapsamına ilişkin belirsizliğin uzun vadeli üretim ve yatırım planlarını etkileyebileceği ifade edilmiştir.

Türkiye otomotiv sanayisinin toplam üretim kapasitesi yaklaşık 2 milyon adet düzeyindedir. Sektör, Türkiye'nin ihracatında da stratejik bir konuma sahiptir. 2025 yılında otomotiv ihracatı 41,5 milyar dolar seviyesine ulaşmış ve toplam Türkiye ihracatının yaklaşık yüzde 15,2'sini oluşturmuştur. Otomotiv sektörü, ihracatın yanı sıra doğrudan ve dolaylı istihdam bakımından da Türkiye imalat sanayisinin stratejik sektörlerinden biridir.

Bursa, Kocaeli, Sakarya ve Eskişehir başta olmak üzere Türkiye'deki önemli otomotiv üretim havzaları, yaklaşık otuz yıldır Avrupa değer zincirleriyle bütünleşmiş durumdadır. Bu nedenle, Türkiye'nin "Made in EU / Made in Europe" düzenlemesinin kapsamı dışında kalması; otomotiv sektörümüzde model tahsisi, kapasite kullanımı, tedarik sanayisi siparişleri ve yeni yatırımlar bakımından önemli kayıplara yol açma riski taşımaktadır.

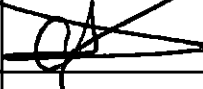
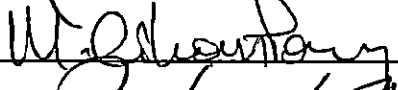
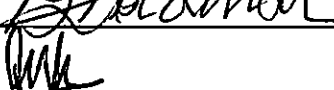
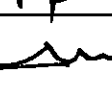
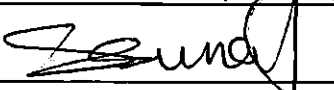
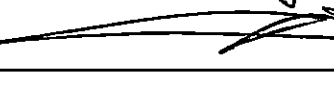
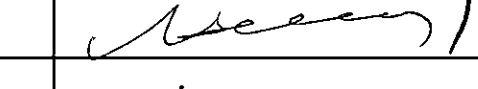
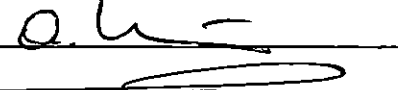
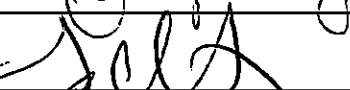
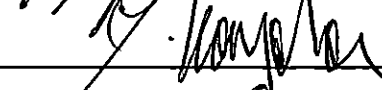
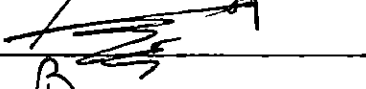
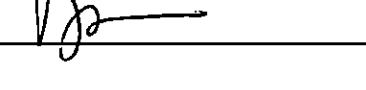
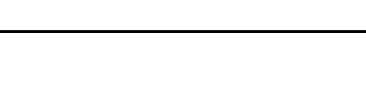
Öte yandan, Avrupa Parlamentosu'nda yürütülen yasama sürecinde "Made in Europe" kriterlerinin daha dar ve korumacı biçimde tanımlanmasına yönelik değişikliklerin gündeme gelmesi, Türkiye açısından belirsizliği artırmaktadır. Komisyon teklifinde Türkiye gibi Gümrük Birliği ortakları bakımından öngörülen eşdeğerlik mekanizmasının nihai düzenlemede hangi kapsam ve şartlarla korunacağı, Türkiye'nin otomotiv sanayisinin Avrupa pazarındaki rekabet gücü bakımından kritik önem taşımaktadır.

Bu çerçevede, Türkiye'nin düzenlemeye dahil olma, kısmi kapsama alınma veya kapsam dışında bırakılma senaryolarının ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu senaryoların otomotiv ana ve tedarik sanayisinin üretim hacmi, ihracat, istihdam, kapasite kullanımı, model tahsisi, yeni yatırım kararları ve Türkiye'nin Avrupa değer zincirlerindeki konumu üzerindeki etkilerinin somut verilerle ortaya konulması önem arz etmektedir.

Bu sebeple; Türkiye Büyük Millet Meclisi bünyesinde bir araştırma komisyonu kurularak ilgili kamu kurumları, meslek kuruluşları, sektör temsilcileri ve uzmanlardan bilgi alınması; düzenlemenin Türkiye açısından doğurabileceği ekonomik ve stratejik sonuçların kapsamlı biçimde araştırılması gerekmektedir.

Ayrıca, Türkiye'nin Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği ilişkisi çerçevesinde AB menşeli içerikle eşdeğerliğinin açık ve bağlayıcı biçimde korunması, Türkiye'de üretilen araçların ilgili kamu alımı ve kamu destek mekanizmalarına erişiminin güvence altına alınması, mevcut Gümrük Birliği'nin güncellenmesi ve karşılıklılık ilkesinin korunması için atılması gereken adımların belirlenmesi gerekmektedir.

Bu nedenlerle, "Made in EU / Made in Europe" yaklaşımının Türkiye ekonomisi, otomotiv ana ve tedarik sanayisi, ihracat, istihdam, yatırımlar ve Gümrük Birliği üzerindeki muhtemel etkilerinin bütün boyutlarıyla incelenmesi ve ülkemizin menfaatlerinin korunması için alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Anayasa'nın 98'inci, Türkiye Büyük Millet Meclisi İçtüzüğü'nün 104 ve 105'inci maddeleri uyarınca bir Meclis araştırması açılmasını arz ve teklif ederiz.

ADI VE SOYADI	SEÇİM BÖLGESİ	İMZASI
İlhan Türkkan	Kocaeli Mu	
Cihan Paçacı	İST	
Pidun 217.	QANAKKALE	
Hasan Toktaş	Bursa	
Burhanettin Kocaman	Merlin	
Turan Yaldr	Akroy	
Hüsmen KIRKPINAR	izmir	
Senol Senol	Meriuse	
Selcan Paşci	Telirdip	
Mehmet Akalin	Edirne	
Ahmet TÜRKES AS	Adro	
Selale Toklu	Besa	
Yavuz Akın	Trabzon	
Yamartxell	Denizli	
Erhan Usta	İzmir	
Ali Akın	İstanbul	
Lütfiye KODALAR	YOZGAT	
ÖZGÜR ARSLAN	ANKARA	
BURAK BALAN	BALIKESİR	