

AB SANAYİ HIZLANDIRMA YASASI: MADE IN EU VE TÜRKİYE BOYUTU

Ahmet Emre Usta
İKV Uzmanı



AB Sanayi Hızlandırma Yasası: Made in EU ve Türkiye Boyutu

Ahmet Emre Usta, İKV Uzmanı

AB, giderek sertleşen küresel rekabet, sanayi üretimindeki gerileme, kritik teknolojilerde derinleşen dışa bağımlılık ve yeşil dönüşüm yatırımlarındaki tıkanıklıklar nedeniyle sanayi politikasında köklü bir yön değişikliğine gitmektedir. İmalat sanayisinin AB GSYH'si içindeki payının 2000 yılında %17,4'ken 2024 itibarıyla %14,3'e gerilemesi, bu dönüşüm ihtiyacını daha da görünür kılmıştır. Yüksek enerji fiyatları, Çin'in devlet destekli aşırı üretim kapasitesi, batarya ve güneş fotovoltaik gibi kritik alanlarda yoğunlaşan dış bağımlılık, otomotiv değer zincirindeki çözülme ve Rusya-Ukrayna savaşı ile COVID-19 salgınının açığa çıkardığı jeopolitik kırılmalıklar, AB açısından sanayi kapasitesini doğrudan ekonomik güvenlik meselesi hâline getirmiştir. Bu yapısal sorunlara ve giderek korumacılığın arttığı küresel konjonktüre karşı Avrupa Komisyonu, kıtanın sanayi altyapısını dönüştürmek ve stratejik özerkliğini artırmak amacıyla 4 Mart 2026 tarihinde Sanayi Hızlandırma Yasası (Industrial Accelerator Act-IAA) teklifini kabul etmiştir. Bir tüzük teklifi olarak hazırlanan Yasa'nın temel hedefi, 2035 yılına kadar imalat sanayisinin AB GSYH'si içindeki payını %20'ye çıkarmaktır.

Sanayi Hızlandırma Yasası, bu iddialı hedefe ulaşmak için dört ana mekanizma üzerine inşa edilmiştir. İzin süreçlerinin dijitalleştirilmesi ve bürokratik engellerin aşılması amaçlanırken, sanayi imalat hızlandırma alanları ile yatırımların stratejik bölgelerde kümelenmesi hedeflenmektedir. Yasanın en dikkat çekici unsurlarından olan "Made in EU" ve düşük karbon gereklilikleri, kamu alımları ve destek programları aracılığıyla yerli üretime garantili talep yaratmayı öngörmektedir. Eş zamanlı olarak, yabancı doğrudan yatırımlara getirilen zorunlu ortak girişim, teknoloji transferi ve yerel istihdam gibi katı koşulluluk çerçevesi, bu yatırımların AB değer zincirine gerçek anlamda entegre olmasını zorunlu kılmaktadır.

Türkiye açısından bakıldığında, Gümrük Birliği ilişkisi nedeniyle Türk menşeli parçaların birçok durumda AB menşeli içerik olarak kabul edilecek olması, özellikle otomotiv tedarik sanayisi, çelik, alüminyum ve bazı net-sıfır teknoloji bileşenleri bakımından önemli bir avantaj sağlamaktadır. Buna karşın, Türkiye'de monte edilen elektrikli araçların mevcut teklif çerçevesinde "Birlik'te monte edilmiş" sayılmaması, bu araçların AB kamu alımları, teşvik programları, kurumsal filo destekleri ve CO₂ süper kredileri dışında kalmasına yol açabilecek kritik bir risk oluşturmaktadır. Bu durum yalnızca TOGG gibi yerli üreticileri değil, Türkiye'nin Avrupa'ya entegre üretim üssü konumunu ve BYD gibi yatırımların geleceğini de doğrudan etkileyebilecek niteliktedir.

Bu İKV Değerlendirme Notu'nda, AB'nin Sanayi Hızlandırma Yasası ile sanayi politikasında yöneldiği yeni müdahaleci çerçeve ayrıntılı biçimde ele alınmış, söz konusu düzenlemenin Türkiye-AB ticari ilişkilerine, özellikle de stratejik öneme sahip otomotiv sektörüne olası etkileri değerlendirilmiştir.

GİRİŞ

Giderek sertleşen küresel rekabet ortamında AB, sanayi üretimindeki yapısal daralmayı, kritik teknolojilerde artan dışa bağımlılığı ve yeşil dönüşüm yatırımlarını yavaşlatan tıkanıklıkları acilen çözmesi gereken kritik bir dönemeçtedir. İmalat sanayisinin AB GSYH'si içindeki payı 2000 yılında %17,4 düzeyindeyken, 2024 itibarıyla %14,3'e gerilemiştir. Bu gerileme aynı zamanda Avrupa'nın refah düzeyini, istihdam kapasitesini ve stratejik özerkliğini doğrudan tehdit etmektedir.

Söz konusu erozyonun ardında birbiriyle iç içe geçmiş birden fazla dinamik yatmaktadır. Küresel ölçekte yükselen enerji fiyatları, enerji yoğun sanayilerin rekabet gücünü zayıflatmaktadır. Çin'in devlet destekli sanayi politikalarıyla yarattığı aşırı üretim kapasitesi ve agresif ihracat stratejisi, AB pazarında fiyat rekabetini keskinleştirmekte ve yerli üreticilerin kârlılığını baskılamaktadır. Batarya imalat kapasitesinin ve güneş fotovoltaik üretiminin %80'inden fazlasının Çin'de yoğunlaşmış olması, Avrupa'nın kendi yeşil dönüşümü için ihtiyaç duyduğu teknolojileri bile dışarıdan temin etmek zorunda kalma riskini doğurmuştur. Otomotiv sektöründe ise elektrikli otomobillere geçiş sürecinin değer zincirlerini köklü biçimde yeniden şekillendirmesi, AB'de üretilen otomobillerde AB menşeli bileşen oranının giderek azalmasına yol açmakta, tahminler Avrupalı otomotiv tedarikçilerinin yarısının önümüzdeki yıllarda AB'deki üretim kapasitesini azaltmayı planladığını göstermektedir. Bütün bu gelişmelerin yanında, Rusya-Ukrayna savaşının ortaya çıkardığı enerji bağımlılığı gerçeği, ekonomik bağımlılıkların silah olarak kullanılması, tedarik zincirlerinin COVID-19 salgını sonrasında ne denli savunmasız olduğunun gözler önüne serilmesi gibi jeopolitik kırılmalıklar, AB'nin ekonomik güvenliği ile sanayi kapasitesi arasındaki bağı artık ciddi bir güvenlik meselesi hâline getirmiştir.

Karbonsuzlaşma cephesinde de tablo iç açıcı değildir. Enerji yoğun sanayilerdeki üretim hacimleri 2021'den bu yana belirgin biçimde gerilemiş, kapasite kullanım oranları sürdürülebilir olmayan seviyelere inmiştir. Daha da kaygı verici olan husus, duyurulan karbonsuzlaşma projelerinin yarısından fazlasının 2023'ten bu yana hayata geçirilememiş olmasıdır. Uzun ve öngörülemeyen izin süreçleri, yüksek yatırım maliyetleri, düşük karbonlu ürünlere yönelik yetersiz talep ve alt sektörlerin çevreci üretimin getirdiği ek maliyetleri üstlenme konusundaki isteksizliği, bu projeleri yapısal bir çıkmaza sürüklemektedir.¹ Nitekim bir sanayi tesisinin dekarbonizasyon yatırımı yapması hâlinde daha yüksek maliyetle ürettiği düşük karbonlu ürünü piyasada farklılaştıramaması, yani yüksek karbonlu eş değerinden ayırt edilememesi, bu yatırımların iş modelini temelden sorgulanır hâle getirmektedir.

¹ European Commission, "Proposal for a Regulation on establishing a framework of measures for accelerating industrial capacity and decarbonisation in strategic sectors (Industrial Accelerator Act)", 04.03.2026, https://single-market-economy.ec.europa.eu/document/download/9bc8eb85-4d43-4025-be7b-c86b9f3648ec_en?filename=Proposal%20establishing%20measures%20for%20industrial%20capacity%20and%20decarbonisation%20in%20strategic%20sectors%20.pdf

İşte tam bu arka plan karşısında Avrupa Komisyonu, 4 Mart 2026 tarihinde kıtanın sanayi altyapısını dönüştürecek ve ekonomik güvenliğini artıracak kritik bir adım atarak Sanayi Hızlandırma Yasası (*Industrial Accelerator Act-IAA*)² teklifini kabul etmiştir. Bir tüzük teklifi olarak yayımlanan bu Yasa, Komisyon Başkanı von der Leyen'in 2025 Birliğin Durumu konuşmasında duyurduğu siyasi taahhüdün yasal karşılığıdır. Ayrıca Yasa, Temiz Sanayi Mutabakatı'nda (*Clean Industrial Deal*) ortaya koyulan politika vizyonunu somut hukuki normlara dönüştürmektedir ve AB'nin Avrupa Ekonomik Güvenlik Stratejisi, Rekabetçilik Pusulası ve Avrupa Otomotiv Sektörü Eylem Planı ile de doğrudan bağlantılıdır. Sanayi Hızlandırma Yasası'nın en temel hedefi, 2035 yılına kadar imalat sanayisinin AB GSYH'sindeki payını %20'ye çıkarmaktır. Bu hedefe ulaşmak için Yasa, birbirini tamamlayan dört ana mekanizma üzerine inşa edilmiştir.

Avrupa Komisyonu tarafından tüzük teklifiyle birlikte yayımlanan Etki Değerlendirmesi Raporu'na³ göre, Sanayi Hızlandırma Yasası 2030 yılında AB ekonomisine yaklaşık 8 milyar avro net fayda sağlayacak; 148.352 istihdamın yaratılmasına veya korunmasına katkıda bulunacak; 30,58 milyon ton CO₂ eş değeri emisyon azaltımı gerçekleştirecek ve izin süreçlerinin dijitalleştirilmesinden yaklaşık 240 milyon avro maliyet tasarrufu yaratacaktır. Öte yandan bu faydalar, alt sektörlerde belirli uyum maliyetleriyle birlikte gelecektir. Nitekim otomotiv sektöründe bir aracın fiyatı batarya gereklilikleri nedeniyle ortalama 630 avro artabilecek, inşaat sektöründe bina maliyeti yaklaşık %0,45 oranında yükselebilecektir. Ancak söz konusu maliyetlerin, üretimde ölçek ekonomisinin sağlanmasıyla birlikte, yani üretim hacminin artmasına paralel olarak birim başına düşen maliyetlerin gerilemesiyle orta vadede azalacağı ve ekonomik güvenlik, tedarik zinciri dayanıklılığı ile istihdam yaratma gibi uzun vadeli faydalarla dengeleneceği öngörülmektedir.

Nihayetinde Sanayi Hızlandırma Yasası, AB'nin birden fazla makro-stratejik hedefe eş zamanlı olarak ulaşmayı amaçladığı bütüncül bir sanayi politikası adımıdır. Düzenleme, izin süreçlerindeki bürokratik tıkanıklıkların aşılmasını sağlayarak yatırım iklimini iyileştirecek, Tek Pazar'ın satın alma gücünü stratejik bir kaldıraç olarak kullanıp AB menşeli üretime garantili talep yaratacak ve yabancı yatırımları koşulluluk ilkesine bağlayarak teknoloji transferini mümkün hâle getirecektir.

1. İzin Süreçlerinin Hızlandırılması ve Dijitalleşmesi

Sanayi Hızlandırma Yasası'nın belki de en somut ve en hızlı etki yaratması beklenen ayağı, sanayi projelerinin izin süreçlerine ilişkin getirdiği köklü dönüşümdür. Yasa, Avrupa genelinde imalat yatırımlarının önündeki bürokratik engelleri sistematik biçimde kaldırmayı hedeflemektedir.

Bugün Avrupa'da bir sanayi tesisi kurmak, genişletmek veya mevcut bir tesisi karbonsuzlaşma amacıyla dönüştürmek isteyen yatırımcılar, birbirinden bağımsız çok

² A.g.e.

³ Etki Değerlendirmesi Raporu'na ulaşmak için: https://single-market-economy.ec.europa.eu/document/download/ef967653-d886-4c14-a68a-65ea6ef25bce_en?filename=Impact%20assessment%20report.pdf

sayıda makama ayrı ayrı başvurmak, farklı izin ve yetkilendirme süreçlerini tek tek tamamlamak durumundadır. İnşaat izinlerinden çevresel değerlendirmelere, kimyasal madde ruhsatlarından şebeke bağlantı izinlerine kadar uzanan bu çok katmanlı süreçler, üye ülkeler arasında büyük farklılıklar göstermekte, proje sahiplerini yıllar sürebilen belirsiz bir bekleme dönemine mahkûm etmektedir. Bu durum özellikle sınırlı idari kaynağa sahip KOBİ'ler açısından çok daha ağır sonuçlar doğurmaktadır. Sanayi Hızlandırma Yasası, bu yapısal soruna üç ana mekanizma aracılığıyla çözüm getirmektedir.

1.1. Dijital Tek Pencere Sistemi

Tüzük uyarınca her üye ülke, ulusal düzeyde dijital bir tek erişim noktası (*single access point*) kurmakla yükümlü kılınacaktır. Bu erişim noktası, Avrupa İşletme Cüzdanları (*European Business Wallets*) altyapısı üzerine inşa edilecektir ve proje sahiplerinin tüm izin başvurularını tek bir dijital platformdan yapmasını, ilgili belge ve verilerin yetkili makamlar arasında otomatik olarak paylaşılmasını ve sürecin her aşamasının şeffaf biçimde takip edilmesini sağlayacaktır. Sistemin en kritik yeniliklerinden biri, daha önce kamu kurumlarına sunulmuş veri ve belgelerin tekrar istenmesini engelleyen “veri tekrar kullanımı” ilkesidir. “Bir kez bildir” (*once-only*) prensibiyle uyumlu biçimde tasarlanan bu mekanizma, işletmelerin aynı bilgiyi farklı makamlara defalarca sunmak zorunda kalmasının önüne geçecektir. Dahası, sistemin birlikte çalışabilirlik ilkesi çerçevesinde kurgulanması, yetkili makamlar arasındaki otomatik veri akışını mümkün kılacak, böylece hem idari yükü azaltacak hem de karar alma süreçlerini hızlandıracaktır.

1.2. Tek Başvuruya Dayalı Birleşik İzin Prosedürü

Tüzük, tütün sektörü hariç olmak üzere tüm imalat projeleri için tek bir başvuruya dayalı birleşik bir izin verme prosedürü öngörmektedir. Bu düzenlemeyle birlikte proje sahipleri, bir sanayi tesisinin inşası, genişletilmesi, dönüştürülmesi veya işletilmesi için gereken tüm izinleri tek bir başvuruyla talep edebilecektir. Her üye ülke, bu birleşik prosedürü koordine etmek ve geçerli süre limitleri içinde kapsamlı bir karar çıkarmak üzere yetkili bir makam tayin edecektir.

Tüzük, sürecin zamanlamasına ilişkin katı sınırlar belirlemiştir. Yetkili makam, başvurunun alınmasından itibaren 45 gün içinde başvurunun tam olduğunu onaylamak veya eksik bilgileri talep etmek zorunda olacaktır. Eksik bilgi talebi en fazla iki kez yapılabilecektir ve ikinci talep, yalnızca ilk talepte kapsamamış konulara ilişkin olabilecektir. İkinci talep için ise 30 günlük bir süre sınırı öngörülmüştür.

Öte yandan, belirli sanayi sektörleri için başka bir AB mevzuatında hâlihazırda özel izin prosedürleri öngörülmüşse, bu sektörler bahse konu izin prosedürü kapsamı dışında tutulacaktır. Net Sıfır Sanayi Yasası veya Kritik Ham Maddeler Yasası kapsamındaki projeler ile ilaç ve tıbbi cihaz sektörleri bu istisna kapsamında yer almaktadır.

1.3. Enerji Yoğun Sanayi Karbonsuzlaşma Projelerine Stratejik Statü

Tüzüğün getirdiği en önemli yapısal yeniliklerden biri, enerji yoğun sanayilerin karbonsuzlaşma projelerinin izin süreçlerindeki konumunu köklü biçimde

değiştirmesidir. Tüzük uyarınca, daha önce yalnızca net sıfır teknoloji imalat projelerine uygulanan Net Sıfır Sanayi Yasası'nın hızlandırılmış izin hükümleri, bundan böyle tüm enerji yoğun sanayi karbonsuzlaşma projelerine de uygulanacaktır. Bu düzenlemenin önemi, mevcut sistemdeki ciddi bir eşitsizliği gidermesinde yatmaktadır. Nitekim bugüne kadar net sıfır teknoloji tedarik zincirinde yer alan enerji yoğun tesisler hızlandırılmış izin süreçlerinden yararlanabilirken, aynı sektörde faaliyet gösteren ancak doğrudan net sıfır teknoloji bileşeni üretmeyen tesisler bu kapsamın dışında kalmaktaydı. Bir çelik fabrikasının net sıfır teknoloji bileşeni üretmesi hâlinde hızlandırılmış izin sürecinden yararlanabildiği, ancak aynı fabrikanın kendi üretim süreçlerini karbonsuzlaştırmak amacıyla karbon yakalama sistemi kurması hâlinde bu süreçten faydalanamadığı bir yapı, enerji yoğun sanayiler arasında dengesiz koşullar yaratmakta ve sektörün bütüncül karbonsuzlaşmasını yavaşlatmaktaydı. Bu bağlamda Tüzük, bu dengesizliği ortadan kaldırarak tüm enerji yoğun sanayi karbonsuzlaşma projelerini aynı hızlandırılmış çerçeveye dâhil edecektir.

Bunun yanı sıra, söz konusu projelerin tamamı Çevresel Değerlendirmelerin Hızlandırılması Tüzüğü kapsamında "stratejik proje" statüsü kazanacaktır. Bu statü, projelerin çevresel değerlendirme süreçlerinde hızlandırılmış bir araç setinden yararlanmasına olanak tanıyacaktır. Dolayısıyla bir çelik fabrikasının karbon yakalama sistemi kurması, bir çimento tesisinin üretim hattını düşük karbonlu teknolojiye dönüştürmesi veya bir alüminyum tesisinin elektrifikasyon yatırımı gerçekleştirilmesi gibi projeler, artık net sıfır teknoloji projelerine tanınan hızlandırılmış çevresel değerlendirme prosedürlerinden yararlanabilecektir.

2. AB'nin Stratejik Değer Zincirlerinin Güçlendirilmesi: *Made in EU* ve Düşük Karbonlu Gereklilikler

Kamu alımları AB GSYH'sinin yaklaşık %15'ini oluşturmaktadır ve bu devasa satın alma kapasitesinin stratejik biçimde yönlendirilmesi, Avrupa sanayisinin hem karbonsuzlaşmasını hızlandırma hem de dışa bağımlılığını azaltma potansiyeli taşımaktadır. Bu doğrultuda Sanayi Hızlandırma Yasası söz konusu potansiyeli iki temel mekanizma aracılığıyla kullanmayı amaçlamaktadır: AB menşe gereklilikleri (*Made in EU*) ve düşük karbonlu ürün gereklilikleri. Bu iki mekanizma kamu alımları, destek programları ve ihaleler aracılığıyla Avrupa'da üretilmiş ve düşük karbon ayak izine sahip ürünlere garantili bir talep yaratarak, karbonsuzlaşma yatırımlarını temelden artırmayı hedeflemektedir.

2.1. *Made in EU*: Kavram ve Hukuki Çerçeve

"*Made in EU*" ifadesi, ilk bakışta bir ürünün üzerine basılan basit bir menşe etiketi gibi algılanabilir. Ancak Sanayi Hızlandırma Yasası kapsamında bu kavram, çok daha kapsamlı ve katmanlı bir yapıya sahiptir. Bir ürünün "AB menşeli" sayılabilmesi için, o ürünün AB Gümrük Mevzuatı'nda tanımlanan tercihsiz menşe kurallarını karşılaması gerekmektedir. Pratikte bu, ürünün son esaslı dönüşümünün, yani ürünü nihai hâline getiren temel üretim aşamasının, Birlik topraklarında gerçekleşmiş olması anlamına gelmektedir. Ancak Tüzük,

bu temel ilkenin ötesine geçerek her ürün kategorisi için farklı derinlikte spesifik eşikler öngörmektedir. Öyle ki, basit bir sanayi ürünü için gümrük menşe kuralı yeterli olabilirken; bir elektrikli otomobil söz konusu olduğunda montaj yeri, bileşen bazında fiyat oranları ve belirli kritik bileşenlerin tek tek AB menşeli olma zorunluluğu birlikte aranmaktadır. Dolayısıyla *Made in EU*, bir ürünün üzerine basılan tek tip bir damga değil, ürünün stratejik önemine ve tedarik zincirinin karmaşıklığına göre kademeli biçimde derinleşen bir menşe kanıtlama mekanizmasıdır. Bu gerekliliklerin tamamı bir anda değil, farklılaşan kademeli takvimlerle devreye girecektir.

2.2. Eş Değer Menşe Sistemi

Tüzüğün getirdiği menşe gereklilikleri, Avrupa'yı tamamen kapalı bir sistem hâline getirmemektedir. Kamu alımlarında AB ile serbest ticaret anlaşması veya gümrük birliği kurmuş ülkelerin ya da DTÖ Kamu Alımları Anlaşması'na (GPA) taraf olan ülkelerin içeriği AB menşeli olarak kabul edilecektir, ancak bu eş değerlik, GPA çerçevesinde AB'ye düşen yükümlülüklerin mevcut olduğu hâllerle sınırlıdır. Destek programları ve ihalelerde ise kapsam daha dardır. Yalnızca serbest ticaret anlaşması veya gümrük birliği ülkelerinin içeriği eş değer sayılacak, GPA kapsamı buraya uygulanmamaktadır. Öte yandan Komisyon, herhangi bir üçüncü ülkeyi yetki devrine dayanan tasarruf (*delegated act*) yoluyla eş değerlik kapsamından çıkarma yetkisine sahip olacaktır. Bu yetki söz konusu ülkenin AB ürünlerine ulusal muamele sağlamaması, tedarik güvenliğinin tehdit altında olması veya ilgili anlaşma kapsamındaki bir istisnanın gerekli görülmesi hâllerinde kullanılabilir.

2.3. Düşük Karbonlu Ürün Tanımı ve Sınıflandırma Sistemi

Made in EU gerekliliklerinin yanı sıra Tüzük, belirli ürünlerin "düşük karbonlu" sayılabilmesi için de standartlar getirmektedir. Bir sanayi ürününün "düşük karbonlu" statüsü kazanması, ilgili mevzuat kapsamında yayımlanacak yetki devrine dayanan tasarruflardaki (*delegated acts*) teknik kriterlere tam uyum sağlama şartına bağlanmıştır. İnşaat Ürünleri Tüzüğü (2024/3110) kapsamındaki ürünler için bu tüzüğe göre, diğer ürünler için ise Sürdürülebilir Ürünler İçin Eko-Tasarım Tüzüğü'ne (2024/1781) göre düşük karbonlu tanımı belirlenecektir.

Buna ek olarak Komisyona, AB ETS'si kapsamındaki faaliyetlerle üretilen sanayi ürünleri için sera gazı yoğunluğuna dayalı gönüllü sınıflandırma sistemleri kurma yetkisi verilmiştir. Bu sınıflandırma sistemleri, düşük karbonlu ürünlerin piyasadaki görünürlüğünü artırarak yatırım kararlarını karbonsuzlaşma lehine yönlendirmeyi amaçlamaktadır. Sınıflandırmaların tasarımında birincil ve ikincil çelik üretimi gibi farklı üretim yöntemlerinin karbonsuzlaşma özelliklerinin dikkate alınacağı ve geri dönüştürülmüş içeriğin ödüllendirileceği açıkça hükme bağlanmıştır.

2.4. Enerji Yoğun Sanayi Ürünleri: Çelik, Beton ve Alüminyum

Enerji yoğun sanayiler, AB ekonomisinin temel taşıyıcı sütunlarından birini oluşturmakta; inşaattan otomotive, enerjiden savunmaya kadar çok sayıda sanayi ekosistemine girdi

sağlayan ve geniş bir alt sektör yelpazesini besleyen stratejik bir konumda bulunmaktadır. Ancak bu sektörler AB'nin toplam sera gazı emisyonlarının yaklaşık %22,3'ünden sorumludur ve yüksek enerji fiyatları, büyük ölçekli karbonsuzlaşma yatırımı ihtiyacı ve adil olmayan küresel rekabetin bileşik etkisi altında rekabet gücünü kaybetmektedir. İlgili sektörlerdeki üretim hacmi 2021'den bu yana belirgin biçimde gerilemiş, diğer aktörlerle aradaki maliyet uçurumu genişlemiş ve özellikle ana metaller ve kimyasallar alanında ithalat payları artmıştır. Bu bağlamda Tüzük, çelik, beton/harç ve alüminyum gibi temel sanayi ürünleri için kamu alımları ve destek programlarında düşük karbonlu gereklilikler, Birlik menşeli gereklilikleri veya her ikisini birden getirecektir.

Başta inşaat ve otomotiv olmak üzere bu üç ürünün ve kullandıkları alt sektörlerin hedef alınmasının ardında bazı somut gerekçeler yatmaktadır. Söz konusu alt sektörler, kamu alımlarına ve destek programlarına önemli ölçüde tabidir ve enerji yoğun girdilerin toplam üretim değeri içindeki payı görece düşük kaldığından, düşük karbonlu veya AB menşeli ürünlerin kullanılmasının alt sektörlerle yansıyacak ek maliyet yükü sınırlı kalmaktadır.

2.4.1. Kamu Alımlarında Gereklilikler

1 Ocak 2029'dan itibaren geçerli olmak üzere, AB'nin genel kamu ihaleleri (2014/24/EU), altyapı alımları (2014/25/EU) ve imtiyaz süreçleri (2014/23/EU) kapsamında başlatılan, söz konusu düzenlemelerin öngördüğü eşik değerleri aşan ve sözleşme konusunun enerji yoğun sanayi ürünlerinin tedarikini içerdiği alımlarda, aşağıdaki asgari yüzdeler teknik şartnamelerin zorunlu bir parçası hâline gelecektir:

- **Çelik Sektörü:** Binalar, altyapı ve sivil amaçlı motorlu taşıtlarda kullanılmak üzere çelik ve performansı esas olarak çeliğe bağlı olan ürünlerde, toplam çelik hacminin en az %25'inin düşük karbonlu olması gerekecektir. Dikkat çekici husus, çelik için AB menşeli şartı getirilmemiş olmasıdır. Bunun temel nedeni, küresel aşırı kapasitenin AB çelik piyasası üzerindeki olumsuz etkilerine yönelik ayrı bir ticaret önleminin hâlihazırda teklif edilmiş olmasıdır.
- **Beton ve Harç:** Beton ve harç ile performansı esas olarak beton ve harca bağlı olan ürünlerde ise iki gereklilik bir arada aranmaktadır. Üretimde kullanılan klinker ve çimento dâhil binalar ve sivil amaçlı altyapı projelerinde kullanılan beton ve harcın toplam hacminin en az %5'inin hem düşük karbonlu hem de Birlik menşeli olması zorunlu kılınacaktır. Bu oranın %5 gibi görece mütevazı bir düzeyde tutulması, sektörün mevcut üretim kapasitesi ve teknolojik hazırlık seviyesiyle orantılı bir başlangıç noktası belirleme amacı taşımaktadır.
- **Alüminyum:** Alüminyum ve performansı esas olarak alüminyuma bağlı olan ürünlerde ise çita daha yüksek tutulmuştur. Binalar, altyapı ve sivil amaçlı motorlu taşıtlarda kullanılan alüminyumun toplam hacminin en az %25'inin hem düşük karbonlu hem de Birlik menşeli olması gerekmektedir. Alüminyumun son derece elektro-yoğun bir sanayi ürünü olması ve stratejik bir ham madde olarak tanınması bu gerekliliğin gerekçesini oluşturmaktadır.

2.4.2. Destek Programlarındaki Gereklilikler

Tüzük, kamu alımları için kurgulanan bu kotaları aynı oranlarla üye ülkelerin devlet destek programlarına da taşımaktadır. 1 Ocak 2029 tarihinden itibaren hayata geçirilecek veya güncellenecek teşvik mekanizmalarında, konut ve ticari bina inşaatları, renovasyon projeleri, altyapı yatırımları ile sivil amaçlı motorlu taşıt alım/kiralama destekleri doğrudan kapsama alınacaktır. Bu programlar çerçevesinde çelikte %25 düşük karbon; beton/harçta %5 ve alüminyumda ise %25 oranında hem düşük karbon hem de Birlik menşei şartı aranacaktır. Düzenlemenin getirdiği en stratejik kural ise bütçe tahsisinde karışımın çıkmaktadır. Üye ülkeler, söz konusu destek programlarına ayırdıkları toplam ulusal bütçenin en az %45'ini bu katı gerekliliklere tabi kılmakla yükümlü olacaktır. Belirlenen bu %45'lik eşik, bir yandan üye ülkelere kendi teşvik mekanizmalarını tasarlarırken belirli bir esneklik alanı tanımakta, diğer yandan yeşil ve yerli üretim zorunluluğunun kritik bir seviyenin altına düşürülmesini yapısal olarak engellemektedir.

2.4.3. Kimya Sanayisi için İleri Tarihli Yetki Devri

Tüzük, enerji yoğun sanayilerin bir diğer kritik sektörü olan kimya sanayisi için doğrudan eşik veya oran belirlememekle birlikte, Komisyona bu alanda yetki devrine dayanan tasarruf (*delegated act*) yoluyla gerekli önlemleri alma yetkisi vermiştir. Söz konusu önlemler, sürdürülebilir karbon kaynaklarından elde edilen ve Birlik menşeli olan madde ve karışımların üretimini, satışını ve piyasaya arz edilen ürünlerde kullanımını teşvik etmeye yönelik olacaktır. Komisyonun bu yetkiyi kullanırken Kritik Kimyasallar İttifakı'nın (*Critical Chemicals Alliance*) tavsiyelerini de dikkate alması öngörülmüştür.

2.5. Otomobiller: Kapsamlı *Made in EU* Gereklilikleri

Otomotiv sanayisi, AB ekonomisinin en önde gelen sektörlerinden biri olmasının ötesinde, elektrifikasyon sürecinin en yoğun biçimde yaşandığı ve tedarik zincirinin köklü biçimde yeniden şekillendiği bir alan olarak öne çıkmaktadır. Ancak bu dönüşüm, Avrupa otomotiv sanayisi açısından ciddi kırılma noktaları da beraberinde getirmektedir. Geleneksel içten yanmalı motorlu otomobillerde Avrupa'nın 10 yıllardır süregelen teknolojik üstünlüğü, elektrikli otomobillerde batarya, e-güç aktarma organları (*e-powertrain*) ve elektronik sistemler gibi yeni değer bileşenlerinin ağırlık kazanmasıyla birlikte erozyona uğramaktadır. Nitekim AB'de üretilen otomobillerdeki AB içeriği giderek azalmaktadır. Avrupalı otomotiv tedarikçilerinin ortalama kârlılığı 2017'de %7,4'ken bu oran 2023'te %5'e kadar gerilemiştir. Dahası otomotiv sektöründe, 2024-2025 döneminde 100.000'den fazla işten çıkarma vakası kayıtlara geçmiştir. Bu tablo karşısında Sanayi Hızlandırma Yasası, otomobillere yönelik kapsamlı ve detaylı *Made in EU* gerekliliklerini getirmektedir.

2.5.1. Kamu Alımlarındaki Gereklilikler

Kamu alımlarına yönelik yeni kurallar uyarınca, Tüzüğün yürürlüğe girmesinden altı ay sonra, AB'nin genel kamu ihalelerini düzenleyen 2014/24/EU sayılı Yönerge ile su, enerji ve ulaştırma gibi altyapı sektörlerindeki alımları kapsayan 2014/25/EU sayılı Yönerge

çerçevesinde yepyeni bir dönem başlayacaktır. Bu doğrultuda bahse konu düzenlemeler kapsamına giren kamu alımlarında satın alınan, kiralanan veya hizmet kapsamında kullanılan yeni elektrikli otomobiller, dışarıdan şarj edilebilir hibrit otomobiller ve yakıt hücreli otomobiller çok katmanlı bir menşe doğrulama sistemine tabi olacaktır.

İlk ve tartışmasız ön şart, aracın AB topraklarında monte edilmiş olmasıdır. Bunun yanı sıra, batarya hesaba katılmadığında, aracı oluşturan tüm parçaların toplam üretim değerinin en az %70'inin AB menşeli olması gerekmektedir. Bu oran, aracın ana gövdesinin, mekanik aksamının ve iç donanımının ağırlıklı olarak Avrupa tedarik zincirinde üretilmesini zorunlu kılmaktadır. Çekiş bataryası (*traction battery*) tarafında ise batarya hücreleri dâhil olmak üzere en az üç ana spesifik bileşenin AB menşeli olması şart koşulmaktadır. Söz konusu gereklilikler, Tüzüğün yürürlüğe girmesinden altı ay sonra derhâl uygulamaya girecektir.

Üç yıl sonra ise gereklilikler önemli ölçüde ağırlaşacaktır. Batarya tarafında aranan AB menşeli bileşen sayısı beşe yükselecek, batarya hücrelerinin yanı sıra bataryanın en maliyetli ve en stratejik bileşenlerinden biri olan katot aktif malzemesi ve batarya yönetim sistemi de zorunlu AB menşeli bileşenler arasına girecektir. Ayrıca, elektrikli güç aktarma organlarında (*e-powertrain*) yer alan güç elektroniği, elektrikli tahrik motorları, e-akslar, rotor ve statorlar gibi bileşenlerin saf parça maliyetinin en az %50'sinin AB menşeli olması gerekecektir. Benzer şekilde ileri sürücü destek sistemleri, merkezi bilgi işlem üniteleri, kablosuz erişim sistemleri, araç içi bilgi-eğlence donanımları ve şasi elektroniği gibi ana elektronik sistemlerin de toplam üretim değerinin asgari %50'si Avrupa içinden tedarik edilmek zorundadır.

2.5.2. Küçük Elektrikli Otomobillere Yönelik Hafifletilmiş Gereklilikler

Tüzük, küçük elektrikli otomobiller (M1E alt kategorisi) için daha esnek bir kriter öngörmektedir. Bu otomobillerde AB'de montaj zorunlu olmakla birlikte, iki alternatif koşuldan yalnızca birinin karşılanması yeterli kabul edilecektir. Bunlar, batarya hariç bileşenlerin saf üretim maliyetinin en az %70'inin AB menşeli olması veya çekiş bataryasında batarya hücreleri dâhil en az üç ana spesifik bileşenin AB menşeli olmasıdır. Bu esneklik, küçük ve uygun fiyatlı elektrikli otomobillerin AB pazarında erişilebilir olmasını sağlayacakken, bu stratejik segmentte pazar hâkimiyetinin ithal markaların eline geçmesinin engellenmesi hedeflenmektedir. Nitekim küçük ve uygun fiyatlı segment, Çinli üreticilerin en agresif biçimde rekabet ettiği alan olarak öne çıkmaktadır.

2.5.3. Üretici Bazlı Esneklik Mekanizması

Tüzük, üreticilerin toplam üretim hacmi üzerinden değerlendirilmesine olanak tanıyan pragmatik bir esneklik mekanizması da içermektedir. Bir araç üreticisi, önceki takvim yılında AB'de monte ettiği tüm elektrikli otomobil, dışarıdan şarj edilebilir hibrit otomobil ve yakıt hücreli otomobillerin en az %85'inin Birlik menşe gerekliliklerini karşıladığını kanıtlarsa, o üreticinin sonraki 12 aylık dönemde satışa sunduğu tüm otomobiller uyumlu kabul edilecektir.

2.5.4. Destek Programları ve Kurumsal Araçlar

Tüzüğün yürürlüğe girmesinden altı ay sonra, yeni elektrikli otomobil, dışarıdan şarj edilebilir hibrit otomobil veya yakıt hücreli otomobil alımını ya da kiralanmasını destekleyen programlara, kamu alımlarıyla aynı çok katmanlı menşe gereklilikleri getirilecektir. Bu doğrultuda aracın AB'de monte edilmesi, batarya hariç bileşenlerin toplam üretim değerinin en az %70'inin AB menşeli olması ve çekiş bataryasında batarya hücreleri dâhil en az üç ana bileşenin AB menşeli olması zorunlu kılınmıştır. Üç yıl sonra devreye girecek ikinci aşamada ise bataryada aranan AB menşeli bileşen sayısı beşe yükselecek, bunlara katot aktif malzemesi ve batarya yönetim sistemi de eklenecek, ayrıca e-güç aktarma organları ile ana elektronik sistemlerde de en az %50 AB menşe oranı aranacaktır. Küçük elektrikli otomobillere yönelik hafifletilmiş gereklilikler ve üretici bazlı %85 esneklik mekanizması destek programlarında da aynen geçerli olacaktır. Üye ülkeler, destek programlarının toplam ulusal bütçesinin %100'ünü bu gerekliliklere tabi kılmak zorundadır.

Düzenlemenin bir diğer önemli boyutu, 16 Aralık 2025 tarihli Temiz Kurumsal Araçlar Tüzüğü teklifiyle kurulan doğrudan bağlantıdır. Söz konusu teklif, kurumsal otomobil ve hafif ticari araçlara sağlanan mali desteği sıfır ve düşük emisyonlu araçlarla sınırlandırmakta, bu desteğin "Avrupa'da üretilmiş" kriterini karşılayan araçlara yönlendirilmesini öngörmektedir. Sanayi Hızlandırma Yasası kapsamında, kurumsal araç teşviklerinden yararlanmak isteyen şirketlerin aynı montaj, bileşen menşei ve batarya gerekliliklerini karşılaması gerekmektedir.

2.5.5. Süper Krediler ve CO₂ Emisyon Performans Standartları

Düzenlemenin getirdiği bir diğer önemli yenilik, AB'nin binek ve hafif ticari araçlara yönelik CO₂ emisyon standartlarını belirleyen mevcut mevzuatı (2019/631 sayılı Tüzük) kapsamında uygulanan "süper kredi" mekanizmasına ilişkindir. Bu mekanizmada kullanılacak *Made in EU* tanımı netleştirilmektedir. Bu doğrultuda küçük sınıf sıfır emisyonlu otomobillerin bu tanıma dâhil edilebilmesi için AB'de montaj şartına ek olarak iki alternatiften birini sağlaması aranacaktır. Bunlar batarya dışındaki bileşenlerin saf üretim maliyetinin en az %70'inin AB menşeli olması ya da ana bataryada (hücreler dâhil) en az üç temel bileşenin Avrupa'dan tedarik edilmesidir. Bu çerçevede, küçük elektrikli otomobillere yönelik sağlanan esnekliklerle tam bir uyum içindedir. Öte yandan düzenleme, 2035 emisyon azaltım hedeflerinin telafisinde kullanılacak "AB'de üretilmiş düşük karbonlu çelik" kavramının da sınırlarını çizmekte; çeliğin hem emisyon yoğunluğu hem de üretim menşei için net standartlar getirmektedir.

2.6. Net-Sıfır Teknolojiler: Kademeli AB Menşe Gereklilikleri

Sanayi Hızlandırma Yasası'nın *Made in EU* mimarisinin üçüncü ayağı, net-sıfır teknolojilere ilişkin getirilen Birlik menşe gereklilikleridir. Net-sıfır teknolojiler, AB'nin enerji ve iklim hedeflerine ulaşmasında önemli bir rol oynamakta, ancak AB bu teknolojilerin imalat kapasitesi bakımından ciddi bir dışa bağımlılıkla karşı karşıya kalmaktadır. Batarya imalat kapasitesinin ve güneş fotovoltaik üretiminin %80'inden

fazlası Çin’de yoğunlaşmıştır. Isı pompaları ve jeotermal teknolojilerde AB üretimi büyük ölçüde AB dışı tedarikçilerin bileşenlerine bağımlıdır. Rüzgâr teknolojilerinde ise düşük fiyatlı Çin ithalatından kaynaklanan maliyet baskısı giderek yoğunlaşmaktadır. Bu tablo, Avrupa’nın kendi yeşil dönüşümü için ihtiyaç duyduğu teknolojileri bile üretmez hâle geldiğini açıkça göstermektedir.

Tüzük kapsamında Net-Sıfır Sanayi Yasası’na (Tüzük 2024/1735) eklenen yeni hükümler, bu riski bertaraf etmek üzere kamu alımları, ihaleler, destek programları ve üye ülke destekli inşaat/imalat projelerinde teknoloji bazında kademeli AB menşe gereklilikleri getirmektedir.

2.6.1. Kamu Alımlarında Gereklilikler

Batarya enerji depolama sistemlerinde Tüzüğün yürürlüğe girmesinden bir yıl sonra başlayan ilk aşamada, sistemin kendisinin AB menşeli olması ve 1 MWh üzerindeki projelerde batarya yönetim sisteminin de AB menşeli olması gerekecektir. Üç yıl sonra başlayacak ikinci aşamada ise 1 MWh sınırı kaldırılacak, batarya yönetim sistemi tüm projeler için zorunlu tutulacak ve aranan şartlara batarya hücreleri ile bir ek ana spesifik bileşen daha dâhil edilecektir. Güneş fotovoltaik (PV) teknolojilerinde ise Tüzüğün yürürlüğe girmesinden üç yıl sonra, PV inverterlerin ve PV hücrelerinin (veya eş değer bileşenlerin) AB menşeli olması zorunlu olacaktır. Hidronik ısı pompalarında yine Tüzüğün yürürlüğe girmesinden üç yıl sonra ürünün tamamının AB menşeli olması gerekecektir. Kara ve açık deniz rüzgâr teknolojilerinde, Tüzüğün yürürlüğe girmesinden bir yıl sonra başlayacak ilk aşamada en az bir ana spesifik bileşenin, üç yıl sonra ise iki ana spesifik bileşenin AB menşeli olması şart koşulacaktır. Nükleer fisyon teknolojilerinde ise Tüzüğün yürürlüğe girmesinden dört yıl sonra, küçük modüler reaktörler (SMR) dâhil olmak üzere yeni nükleer santral projelerinde en az iki, altı yıl sonra ise en az üç ana spesifik bileşenin AB menşeli olması gerekecektir. Nükleer gerekliliklerin mevcut santrallerin yenilenmesine ve ömür uzatmasına uygulanmayacağı, ayrıca Ar-Ge ve ilk endüstriyel devreye alma projelerinin de kapsam dışında tutulacağı açıkça belirtilmiştir.

2.6.2. İhalelerde Gereklilikler

Yenilenebilir enerji ihalelerinde AB menşe gereklilikleri, kamu alımlarıyla paralel bir yapıda ancak ihalelerin kendine özgü karakteristiğini yansıtacak biçimde düzenlenmiştir. Batarya enerji depolama sistemleri ve rüzgâr teknolojilerinde kamu alımlarıyla aynı kademeli gereklilikler uygulanacaktır. Güneş fotovoltaik teknolojilerinde Tüzüğün yürürlüğe girmesinden üç yıl sonra PV inverter ve PV hücreleri için AB menşe zorunluluğu getirilecektir. Hidrojen sektöründe ise ihalelere özgü detaylı bir yapı kurgulanmıştır. Tüzüğün yürürlüğe girmesinden bir yıl sonra hidrojen üretiminde kullanılan elektrolizörün AB menşeli olması ile hücre yığınının (*stack*) ve bir ek ana bileşenin AB menşeli olması gerekecek, üç yıl sonra ek bileşen sayısı ikiye çıkacaktır.

İhalelerin kapsam genişliği bakımından Tüzük, mevcut düzenlemeyi önemli ölçüde güçlendirmektedir. Buna göre söz konusu menşe gerekliliklerinin, ihalelerin yıllık toplam hacminin en az %40’ına veya alternatif olarak üye ülke başına yıllık en az 8 GW’lık

kapasiteye uygulanması zorunlu kılınmıştır. Bu oran, mevcut Net-Sıfır Sanayi Yasası'ndaki %30'luk eşiğin belirgin biçimde üzerine çıkmakta ve muafiyetlerin aşırı kullanımını engelleyerek AB menşeli yenilenebilir enerji teknolojileri üretimini teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

2.6.3. Destek Programlarında Gereklilikler

Hane halkı ve şirketlere yönelik net-sıfır teknoloji destek programlarında batarya enerji depolama sistemleri ve güneş fotovoltaik teknolojileri için kamu alımlarıyla aynı kademeli gereklilikler uygulanacaktır. Hidronik ısı pompalarında üç yıl sonra ürünün tamamının AB menşeli olması gerekecektir. Ancak AB menşeli ürün zorunluluğunun tüketiciye yansıyacak olası maliyet artışını dengelemek amacıyla, üye ülkelerin sağlayabileceği "ek mali tazminat" mekanizmasına Tüzük tarafından net bir üst sınır getirilmektedir. Devletin yerli üretimi desteklemek amacıyla vatandaşa ödeyeceği bu ek teşvik, nihai ürün maliyetinin %15'ini aşamayacaktır. Enerji yoksulluğu çeken dar gelirli vatandaşlara yönelik programlarda ise bu sınır %20 olacaktır.

2.6.4. Üye Ülke Destekli İnşaat ve İmalat Projeleri

Üye ülkelerin doğrudan desteklediği net-sıfır teknoloji inşaat ve imalat projelerinde iki spesifik alan düzenlenmiştir. Hidrojen elektrolizör imalat kapasitesi desteklerinde, ilk yılda elektrolizörün, hücre yığınının (stack) ve bir ek bileşenin AB menşeli olması gerekecek, üç yıl sonra ise bu ek bileşen sayısı ikiye çıkacaktır. Yeni nükleer santral inşaat desteklerinde dört yıl sonra en az iki, altı yıl sonra en az üç ana bileşenin AB menşeli olması zorunlu olacaktır.

3. Yabancı Doğrudan Yatırımlarda Koşulluluk Çerçevesi

Son yıllarda özellikle stratejik sektörlerdeki büyük ölçekli yabancı yatırımların Avrupa'ya beklenen katma değeri sağlamadığına ilişkin kaygılar giderek yoğunlaşmıştır. Bazı yatırımlar, teknoloji transferi olmaksızın, sınırlı istihdam yaratarak ve AB değer zincirleriyle yeterli düzeyde bütünleşmeden gerçekleşmektedir. Bu durum yatırımın getirdiği katma değer in Birlik sınırları dışında kalmasına yol açmaktadır. Dahası, küresel imalat kapasitesinin çok büyük bir bölümünü elinde tutan ülkelerden gelen koşulsuz büyük yatırımlar, AB'nin gelişmekte olan stratejik sektörlerinde arz güvenliğini bozma ve teknolojik ilerlemeyi zayıflatma potansiyeli taşımaktadır. Üye ülkelerin bu tür yatırımlara birbirinden farklı koşullar uygulaması ise Tek Pazar'ı bölmekte, yatırımcılar arasında eşitsiz koşullar yaratmakta ve en düşük standardı sunan üye ülkeye yönelme güdüsü doğurmaktadır. Sanayi Hızlandırma Yasası, bu yapısal sorunu uyumlaştırılmış bir koşulluluk çerçevesiyle çözmeyi hedeflemektedir.

3.1. Kapsam ve Eşikler

Tüzük, yabancı yatırım koşullarının hangi yatırımlara uygulanacağını üç temel parametre üzerinden belirlemektedir.

- **Yatırım Değeri Eřięi:** Yalnızca 100 milyon avroyu aşan yatırımlar kapsama girecektir. Yani bu eşiğ, Tek Pazar'ın işleyişini potansiyel olarak etkileyebilecek büyüklükteki yatırımları hedef almaktadır.
- **Küresel Kapasite Eřięi:** Koşullar yalnızca, yabancı yatırımcının ülkesinin ilgili sektördeki küresel imalat kapasitesinin %40'ından fazlasını elinde tutması hâlinde uygulanacaktır. Bu kriter pratikte özellikle batarya, güneş fotovoltaik ve elektrikli otomobil üretiminde baskın konumda bulunan ülkelerden gelen yatırımları kapsamaktadır.
- **Bildirim Eřięi:** Yabancı yatırımcının AB merkezli bir şirkette %30 veya üzeri pay, oy hakkı veya kontrol elde edecek yatırımlar, ilgili üye ülkenin Yatırım Otoritesine önceden bildirilmek zorundadır. Birden fazla yabancı yatırımcının eş güdümlü hareket etmesi veya yatırımların bağlı kuruluşlar ya da karmaşık sahiplik yapıları aracılığıyla yapılması hâlinde, ilgili payların toplulaştırılması (*aggregation*) gerekmektedir.

3.2. Kapsanan Sektörler

Tüzük, yabancı yatırım koşullarının uygulanacağı gelişmekte olan stratejik imalat sektörlerini sınırlı bir listeye belirlemiştir. Bunlar batarya teknolojileri ve batarya enerji depolama sistemleri değer zinciri; elektrikli, dışarıdan şarj edilebilir hibrit ve yakıt hücreli otomobiller ile elektrifikasyon ve dijitalleşme bileşenleri; güneş fotovoltaik teknolojileri ve kritik ham maddelerin çıkarılması, işlenmesi ve geri dönüşümü ile ilgili sektörlerdir. Bu sektörlerin ortak özelliği, yenilikçi potansiyele sahip olmaları, AB'nin henüz küresel inovasyon sınırında veya yakınında bulunmadığı alanlar olmaları ve yeterli Birlik kapasitesinin güvence altına alınmasının stratejik açıdan zorunlu görülmesidir.

Öte yandan, bu ülkelerin AB'deki iştirakleri dâhil, AB ile ekonomik ortaklık veya serbest ticaret anlaşması yürürlükte olan ya da geçici olarak uygulanan ülkelerden gelen yatırımlar kapsam dışında tutulmuştur. Ayrıca hizmet yatırımları ve portföy yatırımları da bu düzenlemenin kapsamına girmemektedir.

3.3. Altı Katma Değer Koşulu

Yeni yabancı yatırım mimarisinin kalbinde yer alan koşulluluk çerçevesi, Tüzüğün yürürlüğe girmesinden bir yıl sonra tüm üye ülkelerde bağlayıcı hâle gelecektir. Bu yeni mekanizma uyarınca Yatırım Otoriteleri, masaya gelen yabancı doğrudan yatırımlara ancak aşağıdaki altı stratejik kriterden en az dördünün sağlanması koşuluyla onay verebilecektir.

- **Sermaye ve Sahiplik Sınırı:** Yabancı yatırımcı, AB merkezli bir şirkette %49'u aşan sermaye payı, oy hakkı veya eş değer kontrol hakkı elde edemeyecektir. Bu sınır, yabancı sermayenin Avrupa'ya girişini engellemeden, AB ortaklarının şirket yönetiminde etkin söz sahibi olmasını yapısal olarak güvence altına alacaktır.

- **Ortak Girişim (JV) Şartı:** Yabancı yatırımcının, yatırımı bir veya daha fazla AB kuruluşuyla ortak girişim (*joint venture*) yoluyla gerçekleştirmesi ve bu ortak girişimde %49'u aşan pay veya kontrol hakkı edinmemesi gerekecektir. Ortak girişimin, AB ortaklarının yönetim, teknoloji transferi ve kapasite geliştirme süreçlerine etkin katılımını sağlayacak biçimde yapılandırılması şart koşulmaktadır. Bu koşul, yabancı yatırımın Avrupa sanayi ekosistemine gerçek anlamda entegre olmasını ve bilgi birikiminin Birlik sınırları içinde kalmasını amaçlamaktadır.
- **Fikrî Mülkiyet ve Lisanslama:** Yabancı yatırımcı, ekonomik faaliyetin yürütülmesi için gerekli fikrî mülkiyet haklarını ve *know-how*'u AB merkezli bir şirkete, ortak girişime veya Birlik varlığını edinen tüzel kişiliğe lisanslamak durumundadır. Bu koşulun en dikkat çekici unsuru, fikrî mülkiyetin korunmasına ilişkin detaylı güvencelerdir. Yatırım öncesinde AB merkezli şirkete veya ilgili tüzel kişiliğe ait olan fikrî mülkiyet hakları, tam ve münhasır biçimde bu kuruluşun mülkiyetinde kalacaktır. Yabancı yatırımcı bu haklar üzerinde herhangi bir talepte bulunamayacak veya söz konusu hakların kullanımını kısıtlayacak bir faaliyette bulunmayacaktır. Yatırım sonrasında ortak çalışma sonucu geliştirilen fikrî mülkiyet hakları ise yabancı yatırımcı ile AB merkezli şirket veya ortak girişim tarafından müştereken sahiplenilecektir. Ortak mülkiyetin koşulları yatırımın onaylanmasından önce mümkün olduğunca netleştirilecek ve Yatırım Otoritesine bildirilecektir.
- **Ar-Ge ve İnovasyon Taahhüdü:** Yabancı yatırımcı, AB merkezli şirketin yıllık brüt gelirinin en az %1'i kadar Ar-Ge harcamasını her yıl Birlik topraklarında gerçekleştirmek zorundadır. Bu oran, yabancı yatırımcının kontrol payıyla orantılı olarak uygulanacaktır. Söz konusu yatırımlar, AB'de yerleşik araştırma kurumlarına yönlendirilebileceği gibi AB merkezli şirket, ortak girişim veya Birlik varlığı bünyesinde yürütülen spesifik Ar-Ge faaliyetlerine, AB işçilerinin eğitimine veya Birlik içindeki araştırma projelerine doğrudan ya da dolaylı mali destek biçiminde de gerçekleştirilebilecektir.
- **Zorunlu İstihdam Kotası:** Yabancı doğrudan yatırım kapsamında istihdam edilen iş gücünün en az %50'sinin AB işçilerinden oluşması zorunlu olacaktır. Bu, altı koşul arasında tek zorunlu olanıdır ve bir yatırımın Yatırım Otoritesi tarafından onaylanabilmesi için bu koşulun mutlaka karşılanması gerekecektir. Söz konusu istihdamın yeterli eğitim ve kapasite geliştirme önlemleriyle desteklenmesi de şart koşulmaktadır. Yatırım öncesinde hâlihazırda imalat faaliyeti yürüten bir AB şirketinin veya Birlik varlığının devralınması hâlinde, mevcut iş gücünün korunması veya eski iş gücünün yeniden istihdam edilmesi öncelikli tutulacaktır.
- **Yerel Değer Zincirine Katkı:** Yabancı yatırımcı, yatırım kapsamında AB pazarına sunulan ürünler için kullanılan girdilerin en az %30'unu AB'den temin etmeye çalışacak ve bu hedefe yönelik bir strateji hazırlayarak bunu yayımlayacaktır. "Çalışacak" (*endeavours*) ifadesinin kullanılması, bu koşulun diğerlerine kıyasla

daha yumuşak bir yükümlülük içerdiğini göstermekte, ancak stratejinin kamuya açık biçimde yayımlanması zorunluluğu, yatırımcıyı bu taahhüdün takibi konusunda hesap verebilir kılmaktadır.

Özetle, altı koşuldan en az dördünün karşılanması gerekmekte, ancak beşinci koşul (istihdam) her koşulda zorunlu tutulmaktadır. Dolayısıyla pratikte yatırımcı, istihdam koşulunu mutlaka sağlamak ve kalan beş koşuldan en az üçünü daha karşılamak durumundadır.

3.4. Yabancı Yatırımcının AB İştiraklerinin Durumu

Tüzük, yalnızca doğrudan yabancı yatırımcılar tarafından yapılan yatırımları değil, belirli koşullar altında yabancı yatırımcının AB'de kurulu iştiraki tarafından yapılan yatırımları da kapsamaktadır. Yatırım Otoriteleri, Tüzüğün amaçlarına ulaşılması için zorunlu olması hâlinde, yabancı yatırımcının Birlik iştiraki tarafından yapılan yatırımlara da koşulların bir kısmını veya tamamını uygulayabilecektir. Ancak bu yetkinin kullanımı oldukça sıkı iki şarta bağlanmıştır. Otoritelerin bu kuralı iştiraklere uygulayabilmesi için ya Tüzüğün etrafından dolanılmasını engellemek adına kesin bir zorunluluk doğmalı ya da yatırımcının ve iştirakinin sunduğu taahhütler de dâhil olmak üzere, aynı amaca hizmet edecek daha az kısıtlayıcı hiçbir alternatif kalmamış olmalıdır.

3.5. İnceleme Süreci ve Karar Mekanizması

Tüzük, yabancı yatırım bildirimlerinin incelenmesi için çok aşamalı ve katı süre sınırlarıyla çerçelenmiş bir prosedür öngörmektedir. Her üye ülke, Tüzüğün yürürlüğe girmesinden itibaren bir ay içinde bir Yatırım Otoritesi belirleyecek ve bu otorite, yabancı doğrudan yatırımların incelenmesi ve Tüzüğün uygulanmasından sorumlu olacaktır.

Sürecin ilk aşamasında Yatırım Otoritesi, bildirim kabul edilebilirliğini 30 gün içinde değerlendirecektir. Bu süre gerekçelendirilmiş koşullarda 15 gün daha uzatılabilecektir. Bildirim kabul edilebilir bulunması hâlinde, tam bildirim derhâl Komisyona iletilecektir. İkinci aşamada Komisyon, bildirim aldıktan sonra 30 gün içinde yatırımın kapsama girip girmediğine, koşulları karşılayıp karşılamadığına ve onaylanıp onaylanmayacağına ilişkin yazılı bir görüş sunabilecektir. Komisyon bu görüşü diğer üye ülkelerin Yatırım Otoriteleriyle paylaşabilecek veya resmî internet sitesinde yayımlayabilecektir. Üçüncü ve nihai aşamada bildirimden itibaren en geç 60 ila 75 gün içinde Yatırım Otoritesi, Komisyon görüşünü aldıktan veya görüş süresi dolduktan sonra gerekçeli bir karar verecektir. Bu süre, karmaşık durumlarda 30 gün daha uzatılabilecektir.

Karar mekanizmasının en dikkat çekici unsurlarından biri, Komisyon görüşüyle ilişkisidir. Yatırım Otoritesinin, Komisyon görüşünden ayrılan bir karar vermesi hâlinde ek iki aylık bir değerlendirme süresi başlayacak ve karar ancak bu sürenin dolmasından sonra yürürlüğe girecektir. Yatırım Otoritesi, gerekçeli kararında Komisyon görüşünü nasıl dikkate aldığını açıklamak zorundadır. Bu mekanizma, ulusal karar alma yetkisini korurken, Komisyonun Tek Pazar'ın bütünlüğünü gözetme işlevini güçlendirmektedir.

Birden fazla üye ülkeyi ilgilendiren yatırımlarda ise yabancı yatırımcı, ilgili tüm üye ülkelerin Yatırım Otoritelerine ve Komisyona aynı gün bildirim yapmak zorundadır. İlgili üye ülkeler bildirimlerin incelenmesini koordine edecek ve uygulanacak koşullar üzerinde uzlaşmaya varacaktır. Uzlaşma sağlanamaması hâlinde Komisyon, hangi koşulların uygulanacağına karar verecektir.

Bütün bunlara ek olarak Tüzük, Komisyona belirli durumlarda yabancı doğrudan yatırımları doğrudan inceleme yetkisi tanımaktadır. Komisyon kendi inisiyatifiyle, bir bildirim inceleyen Yatırım Otoritesinin veya yatırımdan etkilenen başka bir üye ülkenin Yatırım Otoritesinin talebi üzerine ya da yatırım değerinin 1 milyar avroyu aşması hâlinde inceleme başlatabilecektir.

Bir yatırımın Tek Pazar'da katma değer yaratma potansiyelini önemli ölçüde etkileyeceğinin kabul edilebilmesi için Tüzük beş kriter belirlemiştir:

- Yatırımın Tek Pazar için özel stratejik öneme sahip olması;
- Birden fazla üye ülkede kayda değer ekonomik etkiye sahip olması;
- İlgili stratejik sektörde veya bağlantılı değer zincirlerinde arz güvenliğini bozma potansiyeli taşıması;
- Birden fazla üye ülkede olumsuz çevresel etkiye sahip olma potansiyeli bulunması;
- Aynı sektördeki diğer yatırımlarla karşılaştırıldığında özellikle yüksek bir değere sahip olması.

Komisyon, yabancı yatırımcının Birlik iştiraki tarafından yapılan yatırımları da inceleyebilecek ve değerlendirmesine dayanarak Yatırım Otoritesine koşulların orantılı biçimde uygulanmasını veya uygulanmamasını isteyebilecektir.

Yatırım koşullarının etkinliği, yalnızca onay aşamasındaki değerlendirmeye değil, yatırımın faaliyeti boyunca süren izleme mekanizmasına da bağlıdır. Tüzük uyarınca Yatırım Otoritesi, yabancı doğrudan yatırımın gerekli koşulları karşılamaya devam edip etmediğini düzenli olarak izleyecektir. Yabancı yatırımcı, bu amaçla Yatırım Otoritesine periyodik uyumluluk raporları sunmak zorundadır. Komisyonun talebi hâlinde Yatırım Otoritesi, bu raporları kendi değerlendirmesiyle birlikte Komisyona iletacaktır.

Yatırım rejimi ise caydırıcı olacak biçimde tasarlanmıştır. Bildirim yükümlülüğünü ihlal eden yabancı yatırımcı tüzel kişiliğe, günlük ortalama cirosunun en az %5'i oranında ceza uygulanacaktır. Yabancı yatırımcının gerçek kişi olması hâlinde ise ceza, yatırım değerinin en az %5'i düzeyinde belirlenecektir. Komisyon da yanıltıcı veya eksik bilgi sunulması hâlinde benzer düzeyde ceza uygulama yetkisine sahiptir.

4. Sanayi İmalat Hızlandırma Alanları

İzin süreçlerinin hızlandırılması tüm imalat projelerine yönelik yatay bir müdahale, *Made in EU* gereklilikleri talep tarafına yönelik stratejik bir yönlendirme, yabancı yatırım koşulluluğu ise sermaye girişine yönelik yapısal bir çerçeve niteliği taşıırken, Sanayi Hızlandırma Yasası'nın öngördüğü sanayi imalat hızlandırma alanları, bu araçların tamamını belirli coğrafi bölgelerde yoğunlaştırarak sinerjik bir etki yaratmayı hedeflemektedir. Sanayi faaliyetlerinin coğrafi kümelenmesinin verimlilik, inovasyon ve tedarik zinciri entegrasyonu açısından sağladığı yapısal avantajlar uzun süredir bilinmekle birlikte bu Tüzük, söz konusu kümelenmeyi AB düzeyinde sistematik ve zorunlu bir politika aracına dönüştürmesi bakımından önemli bir yenilik getirmektedir.

4.1. Belirleme Yükümlülüğü ve Kriterleri

Tüzük uyarınca her üye ülke, Tüzüğün yürürlüğe girmesinden itibaren 12 ay içinde kendi topraklarında en az bir sanayi imalat hızlandırma alanı belirlemek zorunda olacaktır. Bu zorunluluk, hızlandırma alanlarının üye ülkelerin inisiyatifine bırakılan gönüllü bir uygulama değil, Tüzükle öngörülen bağlayıcı bir yükümlülük olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Belirleme süreci, dört temel kriter üzerine inşa edilmiştir:

- Hızlandırma alanının üretiminin AB'nin enerji yoğun sanayiler, otomotiv ve net-sıfır teknolojiler gibi stratejik sektörlerinin arz güvenliğine katkısı.
- Alanın söz konusu stratejik sektörlerde üretim kapasitesi geliştirme, AB değer zincirlerini güçlendirme, inovasyon potansiyelini artırma ve karbonsuzlaşma ile döngüsel iş uygulamalarını hızlandırma potansiyeli.
- Alan içinde Tüzüğün hükümlerinden yararlanacak KOBİ ve küçük orta ölçekli şirket sayısı.
- Üye ülkenin ilgili bölgesinin gelişmişlik düzeyi. (Az gelişmiş bölgeler, geçiş sürecindeki bölgeler ve sanayi dönüşümü yaşayan bölgeler öncelikli olarak değerlendirilecektir.)

4.2. Coğrafi Kapsam ve Çevresel Güvenceler

Üye ülkeler, hızlandırma alanlarını belirlerken net bir coğrafi kapsam tanımlamak ve çevresel açıdan hassas bölgelerden uzak konumları önceliklendirmek zorundadır. Tüzük bu çerçevede açık bir hiyerarşi ortaya koymaktadır. Natura 2000 alanları ve ulusal doğa koruma mevzuatı kapsamındaki bölgeler ile hassasiyet haritaları temelinde belirlenen alanlar ve Su Çerçeve Yönergesi (2000/60/EC) kapsamındaki koruma alanları dışında kalınması gerekmektedir. Yapay ve inşa edilmiş yüzeyler, mevcut sanayi alanları, kullanım dışı kalmış eski tesis arazileri ile diğer AB mevzuatı kapsamında hâlihazırda tanımlanmış stratejik projeler öncelikli konumlar olarak belirlenmiştir. Ayrıca iklim risklerinin de belirleme sürecinde dikkate alınması zorunlu kılınmıştır.

Çevresel güvencelerin en kritik unsuru ise hızlandırma alanlarının belirlenmesine ilişkin plan ve programların, Stratejik Çevresel Değerlendirme Yönergesi (2001/42/EC) kapsamında çevresel değerlendirmeye tabi tutulmasının zorunlu kılınmasıdır. Söz konusu plan ve programların Natura 2000 alanlarını önemli ölçüde etkileme olasılığı bulunması hâlinde, Habitat Yönergesi (92/43/EEC) uyarınca uygun değerlendirme yapılması gerekmektedir. Su Çerçeve Yönergesi kapsamındaki yükümlülükler de geçerliliğini korumaktadır.

4.3. Kolaylaştırıcı Mekanizmalar

Sanayi imalat hızlandırma alanlarının yalnızca coğrafi olarak belirlenmesi tek başına yeterli değildir, bu alanların işlevsel hâle gelebilmesi için üye ülkelerin bir dizi kolaylaştırıcı mekanizmayı hayata geçirmesi gerekmektedir. Finansman boyutunda üye ülkeler, hızlandırma alanlarındaki projelerin finansmanını kolaylaştırmak amacıyla yetkililer arası koordinasyonu sağlamak ve iç prosedürleri sadeleştirmekle yükümlüdür. Bu süreçte AB programlarıyla sinerji gözetilecek ve mevcut devlet yardımı kurallarına uyum sağlanacaktır.

Enerji altyapısı boyutu, hızlandırma alanlarının tam anlamıyla işlerlik kazanabilmesi için belki de en belirleyici unsuru oluşturmaktadır. Üye ülkeler, her hızlandırma alanı için kapsamlı bir enerji ihtiyaç analizi hazırlamak ve bu analizi en az üç yılda bir gözden geçirmek zorundadır.

Kritik ham madde tedariki boyutunda üye ülkeler, Avrupa Kritik Ham Maddeler Kurulu (*European Critical Raw Materials Board*) çerçevesinde ilgili tedarik zincirleri hakkında bilgi paylaşımı yapmak, potansiyel sorunları tespit etmek ve hızlandırma alanları arasında koordinasyon sağlamakla yükümlüdür. Ayrıca özellikle KOBİ ve küçük orta ölçekli şirketlerin bulunduğu alanlar başta olmak üzere hızlandırma alanlarındaki kuruluşların Kritik Ham Maddeler Yasası kapsamında kurulan ortak satın alma mekanizmasına katılımının teşvik edilmesi ve bu konuda rehberlik, destek ve bilgi sağlanması gerekmektedir.

İş gücü ve beceri geliştirme boyutunda üye ülkeler, hızlandırma alanlarında nitelikli iş gücünün geliştirilmesini ve yeterli eğitim ile çıraklık fırsatlarının sunulmasını desteklemekle yükümlüdür. Gerekli becerilere, potansiyel beceri açıklarına ve en iyi uygulamalara ilişkin bilgi paylaşımının Sanayi Forumu uzman grubu çerçevesinde gerçekleştirilmesi öngörülmüştür. Ayrıca Beceri Paketi kapsamındaki ortaklıklardan hızlandırma alanlarındaki kuruluşların yararlanmasının teşvik edilmesi gerekmektedir.

Bunların yanı sıra üye ülkeler, hızlandırma alanlarında araştırma ve inovasyon yatırımlarını teşvik etmek, gerekli durumlarda alanların kirlilikten arındırılmasını kolaylaştırmak ve sanayi tarafından kamuya açık biçimde paylaşılan kurumsal iklim geçiş planları, yatırım ihtiyaçları ve gerekli politika çerçevelerine ilişkin konuma özgü bilgileri dikkate almakla da yükümlü kılınmıştır.

4.4. Toplu Temel İzin ve Hızlandırılmış İzin Süreçleri

Hızlandırma alanlarının izin süreçlerine etkisi, genel izin hükümlerinden ayrı olarak değerlendirilmelidir. Nitekim bu alanlarda izin sadeleştirilmesi çok daha ileri bir düzeye taşınmaktadır. Tüzük uyarınca her üye ülke, belirlediği hızlandırma alanları için toplu bir temel izin (*aggregated baseline permit*) hazırlayacak ve yayımlayacaktır. Bu toplu izin, ilgili alandaki sanayi faaliyetleri için genel olarak gereken izin ve idari yetkilendirmeleri önceden kapsayacak, ancak Endüstriyel Emisyonlar Yönergesi (2010/75/EU) kapsamındaki tesise özgü izinler ve şebeke bağlantı izni bu toplu iznin dışında kalacaktır.

Toplu iznin hazırlanmasından önce üye ülkeler, alan düzeyinde gerekli tüm çevresel değerlendirmeleri, planlama prosedürlerini ve uygunluk incelemelerini tamamlamak zorundadır. Bu ön değerlendirme, Tüzük kapsamında hızlandırma alanının belirlenmesi aşamasında yapılan çevresel değerlendirmeyle birlikte ele alınacaktır. Dolayısıyla alana gelen bireysel projeler, alan düzeyinde zaten tamamlanmış olan bu süreçleri yeniden yaşamak durumunda kalmayacak, yalnızca toplu iznin kapsamı dışında kalan tesise özgü ek izinleri edinmek zorunda kalacaktır. Bu yaklaşım, özellikle yeni fabrika yatırımlarında izin süresini ay hatta yıl olarak kısaltma potansiyeli taşımaktadır.

Hızlandırma alanlarındaki tüm sanayi imalat projeleri, ayrıca Çevresel Değerlendirmelerin Hızlandırılması Tüzüğü kapsamında “stratejik proje” statüsü kazanacaktır. Bu statü, enerji yoğun sanayi karbonsuzlaşma projelerine tanınan statüyle aynı niteliktedir ve hızlandırma alanlarındaki projelerin çevresel değerlendirme süreçlerinde ek hızlandırma araçlarından yararlanmasını mümkün kılmaktadır.

5. Sanayi Hızlandırma Yasası'nın Türkiye Boyutu

Türkiye, Gümrük Birliği ilişkisi nedeniyle Sanayi Hızlandırma Yasası'nın eş değer menşe hükümlerinden yararlanan nadir AB dışı ülkelere biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Ancak Tüzüğün hukuki mimarisi, Türk menşeli bileşenlere AB menşeli statüsü tanımakla birlikte, Türkiye'de monte edilen araçları “Birlik'te monte edilmiş” saymamaktadır.

Tüzüğün 8 ve 9'uncu maddesinde yer alan hükümler, AB'nin STA veya gümrük birliği akdettiği ülkelere kaynaklanan içeriğin Birlik menşeli sayılacağını düzenlemektedir. Burada 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı bu hükümlerle bağlantılıdır ve Türk menşeli otomotiv parçaları, çelik, alüminyum ve net-sıfır teknoloji bileşenleri AB kamu alımlarındaki ve destek programlarındaki menşe eşiklerinin hesaplanmasında AB menşeli olarak değerlendirilecektir. Somut bir örnek vermek gerekirse, elektrikli araçlarda batarya dışı bileşenler için öngörülen %70 AB menşe oranı hesaplanırken, AB'de monte edilen bir aracın bünyesindeki Türk menşeli parçalar bu orana dâhil edilecektir. Bu durum, 2025 yılında 15 milyar doların üzerinde ihracat gerçekleştiren ve otomotiv sektörü ihracatının %38'inden pay alan Türk otomotiv tedarik endüstrisi için anlamlı bir güvence oluşturacaktır.⁴

⁴ “Otomotiv Sektöründen İhracat Rekoru”, *TRT Haber*, 06.01.2026, <https://www.trthaber.com/haber/ekonomi/otomotiv-sektorunden-ihracat-rekoru-930712.html>

Buna karşın teklif, Türkiye’de üretilen ürünleri tamamen “*Made in EU*” kapsamına almamaktadır. Nitekim Tüzük metni Gümrük Birliği ortaklarının “Birlik’te montaj” koşulundan da yararlanacağı hususunda sessiz kalmaktadır. Ayrıca Türk mallarının AB menşeli içerik olarak nitelendirileceği açık olmakla birlikte, Türk firmalarının mevcut hâliyle AB kamu ihalelerine doğrudan ihale tarafı olarak katılmadığını da hatırlatmakta fayda vardır.⁵ Bu sınırlamanın arkasında Türkiye’nin DTÖ Kamu Alımları Anlaşması’na (GPA) taraf olmaması ve Gümrük Birliği’nin kamu alımlarını kapsamaması yatmaktadır. Dahası Tüzüğün karşılıklılık mekanizması, Türkiye’nin kamu alımları pazarını AB firmalarına açmasını fiilen bir ön koşul hâline getirme potansiyeline sahiptir.⁶

Türkiye’nin AB’ye yönelik otomotiv ihracatının büyüklüğü ve yapısı dikkate alındığında, “Birlik’te monte edilmiş olma” koşulunun kritik önemi daha da belirgin hâle gelmektedir. Türkiye, yıllık yaklaşık 2 milyon araç üretim kapasitesiyle Avrupa’nın dördüncü büyük otomotiv üretim üssüdür. 2025 yılında 1,42 milyon araç üreterek bunun 1,06 milyonunu ihraç etmiş ve toplam otomotiv ihracatında 41,5 milyar dolarla tarihî rekor kırmıştır. Bu ihracatın 30,1 milyar dolarlık bölümü doğrudan AB üye ülkelere yöneliktir.^{7,8} *Ford Otosan’ın* Kocaeli’ndeki Gölcük ve Yeniköy tesisleri, *Tofaş’ın* Bursa fabrikası, *Oyak-Renault’nun* Bursa tesisleri, *Toyota’nın* Sakarya’daki fabrikası ve *Hyundai Motor Türkiye’nin* İzmit tesisi, Türkiye’den AB’ye ihraç edilen araçların üretildiği başlıca tesisler arasında yer almakta, bu tesisler AB otomotiv değer zinciriyle derin biçimde entegre şekilde faaliyet göstermektedir.

Şu anda bahse konu fabrikalardan çıkan araçların büyük çoğunluğu içten yanmalı motor veya standart hibrit teknolojisiyle üretilmektedir. Buna karşın Tüzüğün araç montaj yeri koşulları yalnızca elektrikli araçlar, şarj edilebilir hibrit araçlar ve yakıt hücreli araçlar için geçerlidir. Bu doğrultuda Tüzüğün ilgili hükümlerinin yürürlüğe gireceği tarihe kadar ve hatta sonrasındaki birkaç yıl boyunca, Türkiye’de monte edilen konvansiyonel araçların AB’ye ihracatının herhangi bir gümrük engeline takılmayacağını söylemek mümkündür. Dolayısıyla kısa vadede Gümrük Birliği kapsamındaki serbest dolaşım hakkı aynen devam edecek ve bu araçların AB pazarındaki satışları sürecektir. Ancak asıl sorun, bu araçların AB kamu alımları ihalelerinden, ulusal destek programlarından, kurumsal araç teşviklerinden ve CO₂ süper kredilerinden yararlanıp yararlanamayacağı konularında ortaya çıkmaktadır. Tüzükte yer alan “Birlik’te monte edilmiş” koşulu, bir menşe içeriği gerekliliği değil bir üretim yeri gerekliliği niteliği taşımakta, dolayısıyla eş değer menşe rejiminin kapsamı dışında kalmaktadır. Bu durumda, mevcut teklifte herhangi bir

⁵ Ata Ufuk Şeker, “EU Counts Turkish Goods, Components as ‘Made in EU’ under Proposed Industrial Policy”, *Anadolu Ajansı*, 06.03.2026, <https://www.aa.com.tr/en/economy/eu-counts-turkish-goods-components-as-made-in-eu-under-proposed-industrial-policy/3852317>

⁶ Levent Kenez, “Access to ‘Made in EU’ Comes with a Price for Turkey”, *Nordic Monitor*, 06.03.2026, <https://nordicmonitor.com/2026/03/access-to-eus-made-in-europe-comes-with-a-price-for-turkey/>

⁷ “Otomotiv Endüstrisi 2025 Yılıni 41,5 Milyar Dolar İhracatla Zirvede Kapattı”, *Uludağ İhracatçı Birlikleri*, 08.01.2026, <https://uib.org.tr/tr/otomotiv-endustrisi-2025-yilini-41-5-milyar-dolar-ihracatla-zirvede-kapatti>

⁸ “Automotive Sector Leads Türkiye Exports with \$41.5 Billion in 2025”, *Türkiye Today*, 03.01.2026, <https://www.turkiyetoday.com/business/automotive-sector-leads-turkiye-exports-with-415-billion-in-2025-3212359?s=2>

değişiklik olmadığı takdirde Türkiye’de monte edilen bir elektrikli araç AB kamu ihaleleri ve destek programları kapsamında “Avrupa’da üretilmiş araç” sayılmayacaktır.

Meselenin Türkiye açısından ne kadar hayati bir konu olduğunu kavramak için AB otomobil pazarının yapısına bakmak yeterlidir. AB’deki yeni otomobil kayıtlarının yaklaşık %60’ı, hafif ticari araçlarda ise %90’ı kurumsal araç alımlarından oluşmaktadır. Dolayısıyla yakın tarihte gelmesi beklenen *Made in EU* gereklilikleri, 2035 yılından itibaren tüm yeni araçlara yönelik %90 emisyon azaltımı hedefiyle birleştiğinde fiilen pazarın büyük bölümünü kapsama potansiyeline sahiptir.

TOGG açısından tablo daha da karmaşıktır. Gemlik tesisinde 175.000 araç kapasitesiyle T10X ve T10F modellerini üreten Türkiye’nin yerli elektrikli araç üreticisi *TOGG*, Eylül 2025’te Almanya’da Avrupa lansmanını gerçekleştirmiştir. Ancak Türkiye’de monte edilmesi nedeniyle “Birlik’te montaj” koşulunu karşılayamayacak olan *TOGG*, AB kamu alımları ve destek programlarına erişememe riskiyle karşı karşıyadır. *TOGG* CEO’su Mehmet Gürcan Karakaş’ın Türk pazarının “yeterli büyüklükte olmadığını” açıkça ifade etmesi ve sektör analistlerinin kârlılık eşiğini yıllık yaklaşık 200.000 araç satışı olarak öngörmesi,⁹ AB pazar erişiminin şirketin sürdürülebilirliği açısından ne denli hayati olduğunu göstermektedir.

Bütün bunlara ek olarak Tüzüğün getireceği yeni kuralların Türkiye’ye gelen yabancı yatırımları da etkileme potansiyeli bulunmaktadır. Örneğin BYD, Temmuz 2024’te imzalanan anlaşmayla Manisa’da 1 milyar dolarlık, yıllık 150.000 araç kapasiteli bir fabrika kurmayı taahhüt etmiştir. Ancak imza töreninden sonra yatırım sahasında beklenen ilerleme görülmemiş, sahadaki gecikme tartışmaları kamuoyuna yansımış ve yatırımın akıbetine ilişkin iptal iddiaları gündeme gelmiştir. Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır, “Çinliler fabrika inşaatlarını çok hızlı yapıyor. 2026 sonuna kadar tamamlayacaklarını düşünüyorum.” açıklamasında bulunmuştur.¹⁰ Buna karşılık BYD’nin Macaristan’ın Szeged kentindeki fabrikasında Ocak 2026 sonunda deneme üretimine başlanmış, seri üretime ise 2026’nın ikinci çeyreğinde geçilmesinin beklendiği belirtilmiştir.¹¹ Macaristan fabrikası AB sınırları içinde olduğundan *Made in EU* statüsü kesindir. Buna karşın Türkiye fabrikasının bu statüden yararlanıp yararlanamayacağı, montaj yeri sorusunun yasama sürecindeki kaderine bağlıdır. Bu doğrultuda Sanayi Hızlandırma Yasası’nın kurguladığı katı menşe ve montaj mimarisi, yalnızca spesifik bir yatırımın geleceğini değil, Türkiye’nin küresel sermaye nezdindeki genel üretim üssü konumunu da doğrudan tehdit etme potansiyeline sahiptir. Gümrük Birliği’nin sanayi ürünlerinde sağladığı serbest dolaşım avantajının, AB’nin yeni dönemdeki yeşil ve korumacı teşvik mekanizmalarına erişim için tek başına yeterli olmaması, Türkiye’nin

⁹ Rachel More ve Can Sezer, “Turkish EV Maker Togg Launches Sedan in Germany in Bid for Sales, Profit”, *Reuters*, 08.09.2025, <https://www.reuters.com/business/retail-consumer/turkish-ev-maker-togg-launches-sedan-germany-bid-sales-profit-2025-09-08/>

¹⁰ Vahap Munyar, “BYD’nin 1 Milyar Dolarlık Yatırımı 2026 Sonunda Biter”, *Ekonomim*, 25 Eylül 2025, <https://www.ekonomim.com/kose-yazisi/bydnin-1-milyar-dolarlik-yatirimi-2026-sonunda-biter/845076>

¹¹ Cora Werwitzke, “BYD Begins Passenger Car Trial Production in Hungary”, *electrive*, 02.02.2026, <https://www.electrive.com/2026/02/02/byd-begins-trial-production-of-passenger-cars-in-hungary/>

Avrupa pazarına entegre olmak isteyen Çinli veya diğer AB dışı aktörler için sunduğu cazibeyi kaybetmesine neden olabilecektir. Dahası montaj yeri sorusunun Türkiye aleyhine çözümlenmesi durumunda, AB'nin kamusal destekle şekillenen elektrikli araç talebinin giderek büyüyen payı yalnızca AB sınırları içindeki tesislere yönelecek, bu durum mevcut Avrupa üreticilerinin de Türkiye'deki yeni elektrikli araç yatırım planlarını yeniden değerlendirmelerine yol açabilecektir.

6. Sonuç ve Değerlendirme

Sanayi Hızlandırma Yasası, AB'nin sanayi politikasında tarihî bir dönüm noktasını temsil etmektedir. Nitekim bu Tüzük, onlarca yıldır AB'nin ekonomik yönetişiminin temel taşı oluşturulan rekabet öncelikli açık pazar politikasından bilinçli ve sistematik bir kopuşu gözler önüne sermektedir. Tek Pazar'ın inşasından bu yana AB, endüstriyel başarıyı adil rekabetin, açık ticaretin ve düzenleyici uyumlaştırmanın doğal bir çıktısı olarak tanımlamış, devletin piyasaya doğrudan müdahalesini istisnai bir araç olarak sınırlı tutmuştur. Sanayi Hızlandırma Yasası, bu denklemi tersine çevirmektedir. Sanayinin yönlendirilmesi artık Tek Pazar'ın korunmasının ve Avrupa'nın rekabet gücünün sürdürülmesinin yapısal bir ön koşulu olarak görülmektedir.

Bu paradigma değişikliğini tetikleyen asıl unsur, giderek korumacılığın attığı küresel konjonktürün AB'yi kural koyucu konforundan çıkararak reaktif ve müdahaleci bir sanayi politikası izlemeye mecbur bırakmış olmasıdır. Çin'in sanayiye yönelik kamusal desteğinin GSYH'nin %4-4,5'ine ulaştığı, ABD'nin Enflasyon Azaltma Yasası kapsamında ciddi vergi teşvikleri verdiği, AB imalat sanayisinin GSYH içindeki payının %17,4'ten %14,3'e gerilediği ve Avrupalı otomotiv tedarikçilerinin önemli bir bölümünün önümüzdeki yıllarda AB'deki üretim kapasitesini azaltmayı planladığı bir ortamda, "hiçbir şey yapmama" seçeneğinin maliyeti giderek artmıştır.

Bu arada altını çizmek gerekir ki Sanayi Hızlandırma Yasası ciddi tartışmaları da beraberinde getirmiştir. Bu tartışmaların başında, AB'nin kendi inşa ettiği ve onlarca yıldır savunuculuğunu yaptığı kurallara dayalı uluslararası ticaret düzeniyle çatışma paradoksu gelmektedir. Zorunlu ortak girişim gereklilikleri, %49 sahiplik tavanı, fikrî mülkiyet lisanslama koşulları ve yerel istihdam şartları, AB'nin yıllardır özellikle Çin'de karşı çıktığı pazar erişimi kısıtlamalarını birebir yansıtmaktadır. Birliğin kendi araçlarına uyguladığı "Birlik'te monte edilmiş olma" koşulu ise bileşen menşeyinden farklı bir kategori olan üretim yeri gerekliliği niteliği taşımakta, bu durum eş değer menşe rejiminin kapsamını aşarak müttefik ülkelerin dahi araç ihracatını AB kamu alımlarından fiilen dışlama potansiyeli barındırmaktadır. Dolayısıyla Tüzük, AB'yi paradoksal bir konuma yerleştirmektedir: AB, kurallara dayalı çok taraflı düzenin en güçlü savunucularından biri olmayı sürdürürken, aynı zamanda bu düzenin sınırlarını zorlayan araçlara yönelmektedir.

İkinci tartışma konusu, Tüzüğün öngördüğü gerekliliklerin mevcut tedarik zinciri gerçeklikleriyle uyumluluğunda ortaya çıkmaktadır. Güneş fotovoltaik modüllerinin

%90'ından fazlasının Çin'den ithal edildiği,¹² batarya hücre değer zincirinde Asyalı üreticilerin hâkim konumda olduğu¹³ ve AB batarya hücre kapasitesinin beşte dördünün Koreli şirketler tarafından inşa edildiği¹⁴ bir ortamda, kademeli AB menşe gerekliliklerinin sahadaki tedarik zinciri gerçeklikleriyle örtüşmesi kolay değildir. Burada kritik soru, Tüzüğün öngördüğü kademeli takvimin tedarik zincirinin yeniden yapılandırılması için yeterli zamanı sağlayıp sağlayamayacağıdır.

Üçüncü tartışma konusu, üye ülkeler arasındaki derin siyasi ayrışmadır. Fransa'nın katı AB-içi menşe gerekliliklerini savunması ile Almanya'nın güvenilir ortakları da kapsayan "Made with EU" yaklaşımını desteklemesi¹⁵ arasındaki mesafe, Tüzüğün yasama sürecindeki en belirleyici fay hattını oluşturmaktadır. Öte yandan İspanya ve İtalya'nın çelik sektörlerinin menşe tanımını "aşırı zayıf" bulması,^{16,17} aynı metnin farklı üye ülkelerce nasıl zıt yönlerden eleştirilebildiğini somut biçimde ortaya koymaktadır. Bu çok yönlü siyasi baskı, yasama sürecinde esaslı değişikliklerin kaçınılmaz olduğunu göstermektedir.

Tüm bu gerilim noktalarına karşın, Sanayi Hızlandırma Yasası'nın belirli boyutlarını göz ardı etmek de mümkün değildir. Özellikle izin süreçlerinin dijitalleştirilmesi ve sadeleştirilmesi, Avrupa sanayisinin kronik sorunu olan bürokratik ataleti doğrudan hedef alan yapısal reformlar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Son söz olarak bu korumacı tedbirler bütünü, Avrupa değer zincirine derinden entegre olmuş Türkiye için aşılması zorlu yeni bariyerler inşa etmektedir. Türkiye'nin AB ile olan ticari entegrasyonunun temelini oluşturan Gümrük Birliği'nin güncellenmemesi hâlihazırda yapısal bir sorun teşkil ederken, Sanayi Hızlandırma Yasası gibi yeni nesil politikalar bu durumu çok daha karmaşık ve kırılğan bir hâle getirmektedir. Gümrük Birliği'nin hizmetleri, tarımı ve en önemlisi kamu alımlarını kapsamaması, Türkiye'nin AB'nin devlet destekli yeni sanayi mimarisine entegrasyonunu hukuken sınırlamaktadır.

¹² Ben McWilliams, Simone Tagliapietra ve Cecilia Trasi, "Smarter European Union Industrial Policy for Solar Panels", *Bruegel*, 08.02.2024, <https://www.bruegel.org/policy-brief/smarter-european-union-industrial-policy-solar-panels>

¹³ Marie Jugé, Ugnė Keliuskaitė, Kate Larsen, Charlotte McClintock, Ben McWilliams, Hannah Pitt, Simone Tagliapietra, Harold Tavarez ve Cecilia Trasi, "Transatlantic Clean Investment Monitor 3: Battery Manufacturing", *Bruegel*, 06.03.2025, <https://www.bruegel.org/analysis/transatlantic-clean-investment-monitor-3-battery-manufacturing>

¹⁴ Marie Jugé, Ugnė Keliuskaitė, Ben McWilliams ve Simone Tagliapietra, "Europe Has a Solid Basis for Battery and Electric Vehicle Manufacturing Growth", *Bruegel*, 16.12.2025, <https://www.bruegel.org/analysis/europe-has-solid-basis-battery-and-electric-vehicle-manufacturing-growth>

¹⁵ "Industrial Accelerator Act: EU Focuses on Industrial Revival", *GMK Center*, 18.02.2026, <https://gmk.center/en/posts/industrial-accelerator-act-eu-focuses-on-industrial-revival/>

¹⁶ "Steelmakers Insist on Clearer Requirements for Steel in the Industrial Accelerator Law", *GMK Center*, 05.03.2026, <https://gmk.center/en/news/steelmakers-insist-on-clearer-requirements-for-steel-in-the-industrial-accelerator-law/>

¹⁷ "Industrial Accelerator Act: How the New Industrial Policy Will Affect the EU Steel Market", *GMK Center*, 13.03.2026, <https://gmk.center/en/posts/industrial-accelerator-act-how-the-new-industrial-policy-will-affect-the-eu-steel-market/>

Özellikle otomotiv sektörü, bu karmaşıklığın en somutlaştığı alandır. Gümrük Birliği sayesinde Türk menşeli bileşenlerin Birlik menşeli sayılarak “*Made in EU*” kotalarına dâhil edilmesi, Türkiye’nin güçlü tedarik sanayisi için olumlu bir adımdır. Ancak Tüzük’te elektrikli araçlar için getirilen “Birlik’te monte edilmiş olma” coğrafi şartı, montajın Türkiye’de yapılması hâlinde tamamlanmış araçları kamu alımlarından, filo teşviklerinden ve CO₂ süper kredilerinden fiilen dışlama potansiyeli taşımaktadır. İhracatının %72,5’ini (30,1 milyar dolar) doğrudan AB pazarına yapan bir otomotiv sektörü için bu ayırım, yalnızca mevcut üretim hatlarını değil, gelecekteki doğrudan yabancı yatırımlarını da Türkiye’den ziyade AB sınırları içine çekebilecek bir tehdittir.

Siyasi nedenlerden dolayı yıllardır sürüncemede kalmış olan Gümrük Birliği’nin güncellenmesi meselesinin çözülmesi, AB’nin bu dönüşümü karşısında Türkiye’nin dış çeperde kalmaması ve artan riskleri bertaraf edebilmesi için hayati önemdedir. Sanayi Hızlandırma Yasası özelinde, Yasa teklifinin sunulmasını takiben, AP ve AB Konseyi arasındaki üçlü müzakere (*trilog*) aşamasına geçilmiştir. Türkiye bu kritik süreci değerlendirerek, Almanya gibi maliyet kontrolünü ve tedarik zinciri entegrasyonunu savunan ülkelerle yakın çalışmalı, katı “*Made in EU*” anlayışı yerine “*Made with EU*” yaklaşımının benimsenmesi için proaktif bir lobi faaliyeti yürütmelidir. Özellikle “Birlik’te montaj” şartının Gümrük Birliği ülkelerini kapsayacak şekilde genişletilmesi en hayati hedef olmalıdır.