

“Made in Europe” ve Türkiye

**Avrupa Birliği’nin Yeni Sanayi Politikası,
Gümrük Birliği’nin Sınırları ve Türkiye için
Politika Seçenekleri**

Çiğdem Gizem Okkaoğlu



Yayın Hakları ©

Bu yayının tüm hakları Toplum Çalışmaları Enstitüsü'ne aittir. Toplum Çalışmaları Enstitüsü'nden izin alınmadan yayının tümünün ya da bir kısmının herhangi bir yöntem ile basımı, yayımı, çoğaltılması ve dağıtımı yapılamaz. Kaynak göstermek şartıyla alıntı yapılabilir.

Yayın No: 30-1

Yayın Tarihi: 20.10.2026



TOPLUM ÇALIŞMALARI ENSTİTÜSÜ

Adres : Cevizlidere Mah. Mevlana Bulv. No:123/305 Çankaya/Ankara
Telefon : 0312 939 93 00
E-posta : info@toplum.org.tr
Website : www.toplum.org.tr

HAKKIMIZDA

Toplum Çalışmaları Enstitüsü, Türkiye'nin nitelikli insan kaynağını ülkemizin kronik yahut güncel sorun alanlarına yönelterek politik karar alıcılara rafine çözüm önerileri sunmayı ana kuruluş amacı olarak benimser. Amacına uygun olarak gerçekleştirdiği çalışmalarda, toplumumuzun genel çıkarlarının öncelenmesini esas alır. Bu esas, Toplum Çalışmaları Enstitüsü'nün zaman ve zeminden bağımsız, değişmez ilkesidir. Türkiye'nin potansiyeline uygun atılımlar için yeni jenerasyon zihinleri, fikri üretime teşvik etmek ve bu üretimi ülke birikimimize anlamlı katkılar olarak sunmak ana motivasyon kaynağıdır.

YÖNETİM KURULU

Dr. Yavuz Selim Günay, Enstitü Başkanı

Dr. Halim Alperen Çıtak, Hukuk ve Adalet Programı Direktörü

İmran Gürakan, Dijital Dönüşüm ve Girişimcilik Programı Direktörü

Doç. Dr. Asmin Kavas, Şehircilik Programı Direktörü

Yağmur Uzunırmak, Araştırma ve Veri Analizi Programı Direktörü

Ercan Yüksel, Siyaset Programı Direktörü

Yasemin Satır Çilingir, Ekonomi Programı Direktörü

Berçin Yiğitaslan, Dış Politika Programı Direktörü

Çiğdem Gizem Okkaoğlu, Enstitü Genel Sekreteri

Aykutalp Arıcı, Yönetim Kurulu Üyesi

Ahmet Oğuz Atalay, Yönetim Kurulu Üyesi

Dr. Abdullah Çağır, Yönetim Kurulu Üyesi

Vasıf İnanç Duygulu, Yönetim Kurulu Üyesi

Gökhan Güler, Yönetim Kurulu Üyesi

Timuçin Koray Güzelderen, Yönetim Kurulu Üyesi

Nihat Yıldırım, Yönetim Kurulu Üyesi

Mustafa Gül, Yönetim Kurulu Üyesi

“Made in Europe” ve Türkiye

**Avrupa Birliği’nin Yeni Sanayi Politikası,
Gümrük Birliği’nin Sınırları ve Türkiye için
Politika Seçenekleri**

Çiğdem Gizem Okkaoğlu

20 Ekim 2026

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	7
1. Giriş: Bir Menşe Etiketinin Siyasi İktisadı	11
2. Küresel ve Avrupa Bağlamı.....	11
2.1. Yeni sanayi politikası ve AB’nin teşhisi.....	11
2.2. IMF’nin Ekim 2026 değerlendirmesi: eşitsiz büyüme	12
2.3. Hizmetler katmanı	13
3. Sanayi Hızlandırma Yasası ve “Made in Europe” Ölçütü.....	13
3.1. Teklifin yapısı.....	13
3.2. Bir sınıflandırma ölçütünün katılım şartına dönüşmesi	13
3.3. Mart teklifinde Türkiye’nin konumu	14
4. 15-16 Ekim 2026 Fransa-Almanya Uzlaşması	14
4.1. “1 Ocak 2020” ölçütünün anlamı	15
4.2. Uzlaşmanın hukuki niteliği	16
5. Fransa ve Almanya’nın Tutumunu Belirleyen Etkenler	16
5.1. Fransa’nın sanayisizleşme deneyimi	16
5.2. Almanya’nın istihdam krizi ve öncelik sıralaması	16
5.3. Çin sermayesinin Gümrük Birliği üzerinden AB’ye erişimi kaygısı	16
5.4. AB kuralları ve yargı denetimi dışında kalan ortak.....	17
5.5. Siyasi iklim ve kurumsal tikanıklıklar	17
5.6. Dış politika uyumu ve siyasi koşulluluk.....	17
5.7. Yatırımcı açısından öngörülebilirlik	18
6. Asimetrik Karşılıklı Bağımlılık.....	18
7. Otomotiv: Mevcut Dengeler, Aktörler ve Yasama Takvimi	20
7.1. Aktörlerin tutumları.....	21
7.2. Yasama takvimi	22
8. Sektörel Etki Haritası.....	22
9. İhracata Etki Mekanizmaları ve Türkiye’ye Maliyeti.....	23
9.1. Altı etki mekanizması	24
9.2. Eşzamanlı ticaret savunması: Çin menşeli hibrit araçlara kota.....	24
9.3. Maliyetin büyüklüğü	24
9.4. Dar tanımın AB’ye maliyeti.....	25
10. Fayda ve Maliyet Dengesi	25
10.1. Dışlamanın içerdiği çelişki	26
11. Tarihsel Arka Plan ve Yapısal Zaaflar	26
11.1. Eski bir asimetrinin yeni yüzü	26
11.2. Gümrük Birliği’nin güncellenmesi ile IAA metni arasındaki ilişki.....	27
11.3. DTÖ’deki DS629 uyuşmazlığı	27
11.4. DTÖ hukuku açısından değerlendirme.....	28
12. Türkiye İçin Politika Seçenekleri.....	28
12.1. Hukuki çerçeveye ilişkin seçenekler.....	28
12.2. Savunuculuğa ve diplomasiye ilişkin seçenekler	29
12.3. AB kurumlarına iletilebilecek temel mesajlar	30
13. Senaryolar ve İzleme Takvimi	30
14. Sonuç	31
Notlar	33
Kaynakça	41

Kısaltmalar

AB	Avrupa Birliği
ABD	Amerika Birleşik Devletleri
ACEA	Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği
AEA	Avrupa Ekonomik Alanı
AP	Avrupa Parlamentosu
CO₂	Karbondioksit
DEİK	Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu
DTÖ	Dünya Ticaret Örgütü
GATT	Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
GPA	Kamu Alımları Anlaşması (Government Procurement Agreement)
GSYH	Gayrisafi yurt içi hasıla
IAA	Sanayi Hızlandırma Yasası (Industrial Accelerator Act)
IMF	Uluslararası Para Fonu
IRA	Enflasyonu Düşürme Yasası (Inflation Reduction Act)
İKV	İktisadi Kalkınma Vakfı
MİB	Makina İmalatçıları Birliği
ODGP	Ortak Dış ve Güvenlik Politikası
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
OİB	Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği
OSD	Otomotiv Sanayii Derneği
PFA	Fransız Otomotiv Sanayii Platformu (Plateforme automobile)
SAFE	Avrupa için Güvenlik Eylemi (Security Action for Europe)
SCM	Sübvansiyonlar ve Telfi Edici Önlemler Anlaşması
STA	Serbest ticaret anlaşması
T&E	Ulaştırma ve Çevre Federasyonu (Transport & Environment)
TAYSAD	Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜRKBESD	Türkiye Beyaz Eşya Sanayicileri Derneği

ÖZET

Avrupa Komisyonu’nun (Komisyon) Mart 2026’da teklif ettiği Sanayi Hızlandırma Yasası (Industrial Accelerator Act, IAA), Avrupa Birliği’nde (AB) kamu alımlarını ve kamu desteklerini Avrupa’da üretilmiş ürünlere yönlendiren bir “Made in Europe” ölçütü öngörmektedir. Komisyon teklifi, AB ile gümrük birliği bulunan ülkelerden gelen içeriği belirli koşullarla Birlik menşesine eşdeğer saymaktadır. Fransa ile Almanya’nın 15-16 Ekim 2026’da vardığı otomotiv uzlaşması ise kapsamı, AB üyeleri ile 1 Ocak 2020 itibarıyla AB iç pazarının parçası olan Avrupalı ortaklarla sınırlamaktadır. Bu tanımda Birleşik Krallık ve Norveç koşullu olarak kapsamda yer alırken Türkiye kapsam dışında kalmaktadır.

Rapor, bu gelişmeyi üç düzlemde incelemektedir: AB’nin yeni sanayi politikası anlayışı, Türkiye ile AB arasındaki asimetrik karşılıklı bağımlılık ve Gümrük Birliği’nin kamu alımları ile hizmetleri kapsamayan yapısı. Çalışmanın temel savına göre Türkiye’nin dışlanması açıklayan asıl etken, AB sanayi politikasının araçlarının gümrük tarifesinden kamu alımına ve kamu desteğine kaymasıdır. Bu kayma, Gümrük Birliği’nin otuz yıldır taşıdığı kapsam boşluğunu stratejik bir zaafa dönüştürmüştür.

Fransa-Almanya uzlaşması, henüz hukuki bağlayıcılığı bulunmayan hükümetlerarası bir pozisyonudur. Nihai metin, Avrupa Parlamentosu (AP) ile AB Konseyi (Konsey) arasındaki müzakerelerde biçimlenecektir. Rapor, Türkiye’nin Birleşik Krallık için öngörülen koşulları karşılamaya hazır olduğunu gösteren bir eşdeğerlik paketi oluşturmasını ve tarihe dayalı ölçütün yerine koşula dayalı bir “güvenilir ortak” kategorisini savunmasını önermektedir.

Temel bulgular

Aşağıdaki bulgular, raporun argümanını sırasıyla özetlemektedir.

Ne oldu?

1. Komisyon, 4 Mart 2026’da sunduğu IAA teklifinde gümrük birliği ortaklarından gelen içeriği AB menşesine eşdeğer saymış ve Türkiye’yi bu çerçevede kapsama almıştır [1].
2. Fransa ile Almanya, 15-16 Ekim 2026’da vardıkları otomotiv uzlaşmasında kapsamı AB-27 ile 1 Ocak 2020’de AB iç pazarının parçası olan ortaklarla sınırlamıştır. Birleşik Krallık ve Norveç koşullu olarak kapsamda yer alırken Türkiye kapsam dışında kalmıştır [2].
3. Bu ölçüt Türkiye’yi adıyla anmamaktadır. Ancak tanımı gereği, 1996’dan beri gümrük birliği içinde bulunan fakat iç pazara dahil olmayan tek büyük ortağı, yani Türkiye’yi dışarıda bırakmaktadır.
4. Uzlaşma henüz bir siyasi pozisyonudur ve hukuki bağlayıcılığı yoktur. Nihai metin AP ile Konsey arasında yazılacaktır. AP’de komite oylaması 30 Kasım’da, genel kurul oylaması Aralık ortasında yapılacaktır [3].

Neden önemli?

5. AB, Türkiye’nin en büyük pazarıdır. İki taraf arasındaki mal ticareti 2025’te 217,6 milyar avro ile rekor kırmıştır. Türkiye’nin mal ihracatının %42,7’si AB’ye gitmektedir [4].
6. Bağımlılık asimetriktir. AB, Türkiye’nin ihracatının %42,7’sini alırken Türkiye, AB’nin dünya ile mal ticaretinin yalnızca %4,2’sini oluşturmaktadır [5]. Bu nedenle dışlanmanın görece maliyeti Türkiye için daha ağırdır ve müzakere dili bu gerçeği gözletmelidir.

“Made in Europe” ve Türkiye

7. Otomotiv, ilişkinin ağırlık merkezidir. Yıllık ikili ticaretin yaklaşık 55 milyar avroluk bölümü, yani yaklaşık %27’si otomotivdir [6]. Türkiye 2025’te 41,5 milyar dolarlık otomotiv ihracatı gerçekleştirmiş, bunun 30,1 milyar dolarlık bölümünü AB’ye yapmıştır [7].
8. Otomotivde ise bağımlılık iki yönlüdür. Türkiye’deki otomotiv üretiminin yaklaşık %75’i Avrupalı şirketlere aittir ve bu şirketlerin Türkiye ile bağlantılı faaliyetleri Avrupa’da yaklaşık 250 bin kişiye istihdam sağlamaktadır [8]. Dışlamanın ilk faturası Türkiye’de üreten Avrupalı şirketlere çıkacaktır.
9. AB, Türkiye ile ticaretinde 2025’te yaklaşık 11 milyar avro fazla vermiştir [9]. Türkiye, Avrupalı ihracatçılar için de büyük bir pazardır.

Etki nasıl gelecek?

10. Gümrük vergisi gelmeyecektir; Türkiye’de üretilen araçlar AB’ye gümrüksüz girmeye devam edecektir. Etki; kamu alımları, tüketici ve kurumsal filo destekleri ile CO₂ süper kredileri üzerinden ortaya çıkacaktır [10].
11. Elektrikli araçta kural açıktır: Kamu desteğinden yararlanmak için aracın AB’de monte edilmesi ve batarya hariç değerinin en az %70’inin AB menşeli olması gerekmektedir [11].
12. En büyük maliyet, yatırım kararlarında ortaya çıkacaktır. Yeni elektrikli platformlar ve batarya montajı önümüzdeki iki-üç yılda ülkelere dağıtılacaktır. BYD’nin bir milyar dolarlık Manisa projesini askıya alması bu riskin ilk görünür örneğidir [12].
13. Risk otomotivle sınırlı değildir. Fransa’nın aynı dar yaklaşımı çelik, çimento ve yeşil teknolojilere de taşımak istediği bildirilmektedir [13]. Otomotivde kabul edilen ölçüt, diğer sektörler için emsal olacaktır.
14. SAFE emsali bu riski somutlaştırmaktadır. AB’nin savunma sanayiini finanse etmek için kurduğu Avrupa için Güvenlik Eylemi (Security Action for Europe, SAFE) aracında Kanada, imzaladığı katılım anlaşmasıyla sözleşme değerinin %80’ine kadar katkı sağlayabilmektedir. Türkiye ise ancak üçüncü ülkelere açık %35’lik pay içinde tedarikçi olabilmektedir [14]. “Made in Europe”, aynı örüntünün sanayi politikasına yansımasıdır.
15. Türkiye’nin yeni büyüme kaynakları da risk altındadır. IMF, Ekim 2026’da küresel büyüme tahminini %3,1’e yükseltirken Türkiye’nin 2026 tahminini %2,9’dan %2,7’ye indirmiştir [15]. Büyüme, yapay zekâ altyapısına donanım tedarik eden ekonomilerde yoğunlaşmaktadır [16]. Türkiye’nin elektrik ekipmanı, kablo ve transformatör sanayisinin bu talepten pay alabileceği en büyük pazar AB’dir.

AB’nin kendi maliyeti

16. Dar tanım Avrupalı tüketiciye pahalıya mal olacaktır. Bruegel’in hesabına göre yalnızca batarya hücrelerine AB menşei şartı getirilmesi, tipik bir elektrikli otomobilin maliyetini yaklaşık 2.100 avro artıracaktır [17]. Bu maliyeti tüketiciler ve vergi mükellefleri üstlenecektir [18].
17. Avrupa sanayisi bu konuda bölünmüştür. Toyota ve Ford, Türkiye’nin kapsamda tutulmasını savunmaktadır [19]; Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği (ACEA) ise üreticilerin Türkiye’deki faaliyetlerinin korunmasını istemektedir [20]. Toyota’ya göre güvenilir or-

taklarla birlikte Avrupa’nın erişebildiği otomotiv pazarı yaklaşık 31 milyon araca ulaşmaktadır [21].

Fransa ve Almanya neden bu tutumu benimsiyor?

18. Fransa’nın gerekçesi üretim kaybıdır. Renault ve Stellantis’in Avrupa ve çevresindeki üretiminde Fransa’nın payı 2003’te %64 iken 2020’de %25’e düşmüştür. Fransa, 2008-2024 döneminde otomotiv imalatındaki istihdamının yaklaşık yarısını kaybetmiştir [22]. Fransa, kamu desteğinin Türkiye ve Fas’taki tesislere gitmesini istememektedir.
19. Almanya’nın önceliği farklıdır. Almanya pazarlıkta emisyon esnekliğini öne almış, Birleşik Krallık’ı kapsamda tutmuş, Türkiye için aynı ısrarı göstermemiştir [23]. Almanya nezdindeki sorun, öncelik sıralamasında geride kalmaktır ve bu sorun diplomatik araçlarla giderilebilir.
20. İki ülkenin ortak kaygısı Çin’dir. BYD’nin Manisa yatırımı, uluslararası basında Gümrük Birliği üzerinden AB pazarına ulaşmanın bir yolu olarak sunulmuştur [24]. Birleşik Krallık’a konan koşullar, yani AB’nin Çin’e yönelik ticaret savunması önlemleriyle uyum ve dolanma karşısı güvence, bu kaygıya yanıt vermektedir [25].
21. Dışlamanın siyasi bir boyutu da vardır. AB, ekonomik erişimi giderek dış politika uymuna bağlamaktadır. Türkiye’nin AB Ortak Dış ve Güvenlik Politikası (ODGP) ile uyum oranı 2000’lerde %80 civarındayken bugün %5’in altına inmiştir [26].
22. AB’nin elinde Türkiye’ye karşı kullanılabilecek bir argüman daha bulunmaktadır: Gümrük Birliği kamu alımlarını kapsamamaktadır [27] ve Türkiye’nin kamu ihale mevzuatı yerli mala fiyat avantajı tanımaktadır [28].

Türkiye’nin talebi ve dayanakları

23. Türkiye, Çin’e karşı AB ile aynı çizgidedir ve Çin menşeli elektrikli araçlara %40 oranında ek gümrük vergisi uygulamaktadır [29].
24. Türkiye bu konuda yalnız değildir. Fransa-Almanya taslağı Japonya ve Güney Kore’yi de kapsam dışında bırakmaktadır [30]. Türkiye’de üretim yapan Toyota ve Hyundai’nin bağlı olduğu bu iki ülke, Türkiye ile ortak bir savunuculuk zemini paylaşmaktadır.
25. Türkiye’nin talebi şu biçimde ifade edilebilir: Birleşik Krallık’a uygulanan koşullar Türkiye’ye de uygulanmalı ve tarihe dayalı ölçütün yerine koşula dayalı bir “güvenilir ortak” kategorisi metne eklenmelidir.
26. Türkiye bu koşulları karşılamaya hazır olduğunu beş adımla gösterebilir: AB ile ticaret savunmasında eşgüdüm; IAA sektörlerinde menşe doğrulama ve yatırım tarama; kamu alımlarında karşılıklılık; Dünya Ticaret Örgütündeki (DTÖ) DS629 uyuşmazlığında ayrımcı bulunan uygulamaların menşe bakımından tarafsız hâle getirilmesi; ve DTÖ Kamu Alımları Anlaşmasına (Government Procurement Agreement, GPA) katılım için bir yol haritası hazırlanması. IAA’nın eşdeğerlik hükmü GPA taraflarını da kapsadığından GPA’ya katılım, Gümrük Birliği’ne ek bir hukuki dayanak sağlayabilir [31].
27. DTÖ hukuku da Türkiye’ye bir argüman sunmaktadır. Elektrikli araç teşviklerinin AB menşeli içeriğe bağlanması, DTÖ Sübvansiyonlar ve Telafi Edici Önlemler Anlaşması’nın (SCM) yerli malların kullanımına bağlı sübvansiyonları yasaklayan 3.1(b) maddesiyle gerilim yaratabilir [32]. AB de 2022’de ABD’nin Enflasyon Düşürme Yasası’ndaki (Inflation

Reduction Act, IRA) yerli içerik şartlarını ayrımcı bularak değıştirilmesini talep etmiştir [33].

28. Çözümün yeri IAA’nın ve otomotiv düzenlemelerinin metnidir. Gümrük Birliği’nin güncellenmesi kalıcı çözüm olabilir; ancak Komisyon’un 2016’daki teklifi için Konsey bugüne kadar müzakere yetkisi vermemiştir [34].
29. Dışlama, AB’nin önlemek istediğı riski büyütecektir. Avrupa değeri zincirinden dışlanan bir üretim üssü için Çin yatırımı daha cazip, Avrupa standartlarına uyum ise daha az zorunlu hâle gelir. Türkiye’yi içeride tutmak, AB’nin kendi güvenlik hedefine hizmet etmektedir.

1. Giriş: Bir Menşe Etiketinin Siyasi İktisadı

Menşe etiketinin sanayi rekabetinde bir araç olarak kullanılmasının bilinen en eski örneklerinden biri, Birleşik Krallık’ın 1887 tarihli Ticari Mal İşaretleri Kanunu’dur (Merchandise Marks Act). Kanun, yabancı malların Britanya malı izlenimi verecek biçimde satılmasını yasaklamış ve üretim yerinin açıkça belirtilmesini zorunlu kılmıştır. Uygulamada kanunun başlıca hedefi Alman malları olmuştur [35]. Amaç, Britanyalı tüketiciciyi o dönemde daha düşük nitelikli kabul edilen Alman ürünlerinden uzaklaştırmaktır.

Kanunun sonucu ise beklenenin tersi olmuştur. Gazeteci Ernest Edwin Williams’ın 1896’da yayımlanan ve aynı yıl altı baskı yapan *Made in Germany* adlı incelemesi, Alman sanayisinin yükselişini Britanya kamuoyunun gündemine taşımıştır [36]. Bir Avusturya patent dergisinin 1902’de aktardığı değerlendirmeye göre etiket, zamanla Alman ürünleri için bir kalite işareti dönüşmüştür [37].

Bu tarihsel deneyim, bugünkü tartışma için iki ders içermektedir. Birincisi, menşe etiketi tek başına rekabet gücü yaratmaz; etiketin değerini, arkasındaki üretim kapasitesi belirler. İkincisi, menşe kurallarını yazan taraf rekabetin sınırlarını da çizer. AB’nin bugün tartıştığı “Made in Europe” ölçütü, bu iki dersin yeniden sınandığı bir alan açmaktadır. Ölçüt, Avrupa’da üretim kapasitesi kurulmasını hedeflerken hangi ülkelerin bu kapasitenin parçası sayılacağını da belirlemektedir.

AB’nin bu yöne evrilmesi, son on yılda gelişmiş ekonomilerin genelinde gözlenen sanayi politikası canlanmasının bir parçasıdır. IMF araştırmacılarının küresel bir veri setine dayanan çalışması, 2023’ten itibaren sanayi politikası müdahalelerinde belirgin bir artış saptamış ve bu müdahalelerin büyük bölümünün gelişmiş ekonomilerden kaynaklandığını göstermiştir [38]. Juhász, Lane ve Rodrik de iktisat yazınında uzun süre kuşkuyla karşılanan sanayi politikasının, yeni ampirik yöntemlerle yeniden araştırma gündeminin merkezine yerleştiğini vurgulamaktadır [39]. Mario Draghi’nin Eylül 2024’te Komisyon’a sunduğu rekabetçilik raporu ise bu genel eğilimi AB’ye özgü bir teşhise dönüştürmüş ve Avrupa’nın Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ile Çin karşısında açılan inovasyon ve üretim farkını kapatabilmesi için daha etkin bir sanayi politikası önermiştir [40].

Bu rapor şu soruya yanıt aramaktadır: AB’nin yeni sanayi politikasının merkezine yerleşen “Made in Europe” ölçütü, Türkiye’nin AB ile kurduğu ekonomik bütünleşmeyi nasıl etkilemektedir ve Türkiye’nin önünde hangi politika seçenekleri bulunmaktadır? Çalışma; AB’nin resmî belgelerine, AB kurumlarının ve araştırma merkezlerinin yayınlarına, Türk ve Avrupalı sektör kuruluşlarının açıklamalarına ve uluslararası basına dayanmaktadır. Veriler 19 Ekim 2026 itibarıyla derlenmiştir. Fransa-Almanya uzlaşmasına ilişkin bilgiler, taslak belgelerin basına yansıyan hâline dayandığından nihai metin kamuoyuyla paylaşıldığında yeniden değerlendirilmelidir.

2. Küresel ve Avrupa Bağlamı

2.1. Yeni sanayi politikası ve AB’nin teşhisi

Draghi Raporu’nun Avrupa için çizdiği tablo, ucuz enerji, dış güvenlik şemsiyesi ve sınırsız küreselleşme gibi geçmiş dönemin büyüme dayanaklarının zayıfladığı bir döneme işaret etmektedir [41]. Rapor, AB’nin bu koşullarda rekabet gücünü koruyabilmesi için yatay ve menşe bakımından tarafsız politikaların ötesine geçmesini ve stratejik sektörlerde

Avrupa üretimini açıkça destekleyen araçlar geliştirmesini önermiştir. İktisadi Kalkınma Vakfının (İKV) değerlendirmesine göre IAA, bu tavsiyelerin mevzuata en doğrudan biçimde aktarıldığı metindir [42].

Söz konusu yönelim, AB’nin otuz yıl boyunca savunduğu iç pazar anlayışından bilinçli bir ayrılmayı ifade etmektedir. Tek Pazar, malların menşesine bakılmaksızın eşit muamele ilkesi üzerine kurulmuştur. Yeni yaklaşımda ise kamu kaynağı, menşe ölçütüne bağlanarak bir sanayi politikası aracına dönüştürülmektedir. Bu dönüşüm, AB’nin üçüncü ülkelerle kurduğu bütünleşme biçimlerinin de yeniden sınıflandırılması sonucunu doğurmaktadır. İç pazarın parçası olan ortaklar, gümrük birliği ortakları ve serbest ticaret anlaşması (STA) ortakları artık aynı muameleyi görmeyebilecektir.

2.2. IMF’nin Ekim 2026 değerlendirmesi: eşitsiz büyüme

IMF’nin 13 Ekim 2026’da yayımladığı Dünya Ekonomik Görünüm raporu, 2026 küresel büyüme tahminini temmuzdaki %3,0’dan %3,1’e yükseltmiş, 2027 tahminini ise %3,4 düzeyinde korumuştur [43]. Fona göre iyileşmenin başlıca kaynağı yapay zekâ altyapısına yapılan yatırımlardır. En büyük yukarı yönlü revizyonlar da Güney Kore, Malezya, Meksika ve Tayland gibi yapay zekâ donanımı tedarik eden ekonomiler için yapılmıştır [44]. Raporda, yapay zekâ bilgi işlem donanımının net ticaretinin %62’sinin Tayvan ve Güney Kore kaynaklı olduğu belirtilmektedir [45]. IMF Araştırma Direktörü Silvana Tenreyro görünümün son derece eşitsiz olduğunu vurgulamıştır; rapora göre küresel büyümenin %95’i 32 ülkede yoğunlaşmaktadır [46].

Rapor, aşağı yönlü riskleri de ayrıntılı biçimde ele almaktadır. Fon, 2026 için varil başına ortalama 96 dolarlık bir petrol fiyatı varsaymaktadır [47]. Raporun piyasa düzeltmesi senaryosunda ise yapay zekâ yatırımlarındaki bir çözülmenin 2028’e kadar küresel üretimi doğrudan %0,4’e varan oranda azaltabileceği hesaplanmaktadır [48].

Tablo 1. IMF’nin 2026 büyüme tahminleri (%)

Ekonomi	Temmuz 2026 tahmini	Ekim 2026 tahmini
Dünya	3,0	3,1
Euro Bölgesi	0,9	1,1
Fransa	0,6	0,4
Türkiye	2,9	2,7

Kaynak: IMF, Dünya Ekonomik Görünüm, Ekim 2026; basına yansıyan rakamlar [49].

IMF’nin Ocak 2026’da %4,2 olarak açıkladığı Türkiye büyüme tahmini, yıl içinde üç kez aşağı yönlü revize edilmiştir [50]. Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) de Eylül 2026’da Türkiye’nin 2026 büyüme tahminini %3,1’den %2,7’ye indirmiştir [51]. IMF, Türkiye’de ortalama tüketici enflasyonunun 2026’da %31,2, cari işlemler açığının ise gayrisafi yurt içi hasılanın (GSYH) %2,9’u düzeyinde gerçekleşmesini beklemektedir [52]. Euro Bölgesi tahmininin yükseltilmesinde ise yapay zekâ yatırımları, Almanya’daki kimya üretimi gibi yapay zekâ değer zincirlerine katılım ve savunma harcamaları belirleyici olmuştur [53]. Ülke düzeyinde Almanya için %1,3, İtalya için %0,8 büyüme öngörülmektedir [54].

Bu tablodan Türkiye açısından iki sonuç çıkmaktadır. Birincisi, büyümeyi yeniden canlandırabilecek dış talep kaynaklarının başında yapay zekâ altyapısına bağlı donanım ve

enerji ekipmanı talebi gelmektedir. Türkiye’nin yarı iletken üretiminde kısa vadede rekabetçi bir konuma gelmesi güç görünse de ülkenin elektrik ekipmanı, kablo, transformatör, soğutma sistemleri ve enerji ekipmanında güçlü bir sanayi tabanı bulunmaktadır. Bu ürünlerin en yakın ve en büyük alıcısı AB’dir. “Made in Europe” tartışması bu nedenle otomotivin çok ötesine geçmekte ve Türkiye’nin yeni büyüme kaynaklarını da doğrudan ilgilendirmektedir.

İkincisi, AB’nin büyüme görünümü zayıf olmakla birlikte iyileşme eğilimi taşımaktadır. Fransa ve İtalya’da büyüme düşük seyretse de IMF, Euro Bölgesi tahminini yukarı yönlü revize etmiştir [55]. AB’nin ekonomik zayıflığına dayanan bir müzakere dili bu nedenle verilerle desteklenmemektedir. Türkiye’nin AB nezdindeki argümanının dayanağı, AB’nin kendi sanayi hedeflerine ulaşmak için ihtiyaç duyduğu üretim kapasitesi olmalıdır.

2.3. Hizmetler katmanı

Yapay zekâ ekonomisinin yazılım ve bulut hizmetleri katmanı, IAA’nın kapsamı dışında kalmaktadır. Gümrük Birliği de hizmetleri ve kamu alımlarını kapsamamaktadır [56]. Türkiye’nin bu katmanda AB pazarına erişimi, esas olarak hizmet ticaretine ve kişisel verilerin sınıır ötesi aktarımına ilişkin genel kurallara tabidir. Türkiye ile AB arasındaki hizmet ticareti 2024’te 42,1 milyar avroya ulaşmış olsa da bu tutar, AB’nin dünya ile hizmet ticaretinin yalnızca %1,4’üne karşılık gelmektedir [57]. Mal ticaretinde ulaşılan bütünleşme düzeyi, hizmetlerde aynı derinliğe erişmemiştir. Bu nedenle Türkiye’nin AB’nin yeni sanayi politikası içindeki konumu, kısa ve orta vadede büyük ölçüde fiziksel ürünler ve donanım üzerinden belirlenecektir.

3. Sanayi Hızlandırma Yasası ve “Made in Europe” Ölçütü

3.1. Teklifin yapısı

Komisyon’un 4 Mart 2026 tarihli teklifi (COM(2026) 100) üç unsurdan oluşmaktadır: kamu alımları ve kamu destekleri yoluyla Avrupa’da üretilmiş ve düşük karbonlu ürünler için öncü pazarlar yaratmak, stratejik sektörlerdeki yabancı yatırımları koşullara bağlamak ve izin süreçlerini hızlandırarak sanayi kümelenmesini kolaylaştırmak [58]. Yasanın üst hedefi, imalat sanayisinin AB GSYH’si içindeki payını %14,3’ten 2035’e kadar %20’ye çıkarmaktır [59]. Kapsam; çelik, çimento, alüminyum, temiz teknolojiler, elektrikli araçlar ve şarj edilebilir hibrit araçlarla sınırlandırılmıştır. Önceki tasarlarda yer alan yarı iletken, sensör, otonom sürüş ve bulut hizmetleri gibi alanlar son metinden çıkarılmıştır [60].

3.2. Bir sınıflandırma ölçütünün katılım şartına dönüşmesi

IAA’nın hukuki yeniliği, “AB menşei” kavramının işlevini değiştirmesidir. Bu kavram bugüne kadar esas olarak gümrük ve ticaret politikası amaçlı bir sınıflandırma ölçütü olarak kullanılmıştır. IAA ile aynı ölçüt, belirli kamu ihalelerine katılmanın, kamu fonlarına erişmenin ve bazı yatırımların onaylanmasının asgari şartı hâline gelmektedir. Kamu alımlarına ilişkin ana hükümlerin 1 Ocak 2029’dan itibaren uygulanması öngörülmektedir [61].

Teklifin Ek III’ü, otomotiv için ayrı ve daha katı bir rejim kurmaktadır. Kamu alımıyla edinilen ya da kamu destek programlarından ve kurumsal araç desteklerinden yararlanan tam elektrikli, şarj edilebilir hibrit ve yakıt hücreli araçlar için üç koşul aranmaktadır: aracın AB’de monte edilmesi, batarya hariç bileşenlerin fabrika çıkış değerinin en az %70’inin

AB menşeli olması ve bataryaya ilişkin ayrı menşe koşullarının karşılanması [62]. Küçük emisyonlu araçlara tanınan karbondioksit (CO₂) süper kredileri için de AB’de montaj şartı bulunmaktadır [63]. Bruegel’in teklife ilişkin hukuki okuması, metnin elektrikli araçlar bakımından yalnızca AB’de monte edilen araçları kapsadığını ve STA ortaklarını bu özel rejimin dışında bıraktığını göstermektedir. Aynı çalışma, menşe şartının maliyeti %20-30 aralığındaki bir eşiğin üzerine çıkardığı durumlarda uygulanabilecek orantısız maliyet istisnasına da dikkat çekmektedir [64].

3.3. Mart teklifinde Türkiye’nin konumu

Teklif, AB ile STA veya gümrük birliği bulunan ülkelerden gelen içeriği belirli koşullarla AB menşesine eşdeğer saymaktadır [65]. Bu eşdeğerlik Birleşik Krallık, Japonya, Güney Kore ve Türkiye dahil yaklaşık 40 ortağı kapsamaktadır [66]. Türkiye’deki ilk iyimser değerlendirmeler bu hükme dayanmıştır. Ancak teklifteki üç ayrıntı, Türkiye açısından baştan beri risk taşımaktadır:

- Parça ve araç ayrımı: Türkiye’de üretilen bir parça AB menşesine eşdeğer sayılabilirken Türkiye’de monte edilen bir elektrikli araç, Ek III’teki AB’de montaj şartına takılmaktadır [67]. EY Türkiye de teklifin Türkiye’de üretilen araçları AB menşeli saymadığına dikkat çekmiştir [68].
- Dışlama yetkisi: Komisyon, AB ürünlerine ulusal muamele tanımayan ya da kuralların dolanılmasına aracılık eden bir ülkeyi eşdeğerlik kapsamında çıkarma yetkisine sahip olacaktır [69].
- Uygulama düzeyi: Türkiye ana yasadan dışlanmasa da bir ek ya da uygulama kararıyla sonradan kapsam dışına itilebilir [70].

Teklif, AB içinde de eleştirilmiştir. Avrupa Parlamentosu Araştırma Servisi, çok sayıda üçüncü ülkeye erişim tanınmasının ölçütü pratikte zayıflatacağı yönündeki eleştirilere yer vermiştir. Avrupa Sendikalar Konfederasyonu ise ortaklık statüsünün karşılıklılık, Avrupa’da gerçek katma değer üretimi ve AB’nin sosyal ve çevresel normlarına uyum şartıyla, başvuru üzerine verilmesini önermiştir [71]. Basına sızan taslak belgeye göre teklifin etki analizi, Komisyon’un Düzenleyici İnceleme Kurulundan olumsuz görüş almıştır [72]. Bu iki nokta, ekimde görülen daralmanın AB içinde hâlihazırda var olan bir eğilimin otomotivdeki somut karşılığı olduğunu göstermektedir.

4. 15-16 Ekim 2026 Fransa-Almanya Uzlaşması

Fransa-Almanya taslağı, otomotivde “Made in Europe” kapsamını Komisyon teklifine göre belirgin biçimde daraltırken 2035 emisyon hedefini teklifin de ötesinde esnetmektedir. Süreç, 17 Temmuz 2026’daki ortak bakanlar toplantısında Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron ile Almanya Başbakanı Friedrich Merz’in bakanlarını kapsamlı bir otomotiv anlaşması hazırlamakla görevlendirmesiyle başlamıştır [73]. Pazarlığın özü başından beri bir takastır: Almanya emisyon kurallarında esneklik, Fransa ise kamu desteklerinde Avrupa tercihinin güçlendirilmesini istemiştir [74]. Fransa Cumhurbaşkanlığı, 9 Ekim’de Avrupa tercihinin 27 üye devletle sınırlı tutulması ve araçların yanı sıra bataryaları ve parçaları da kapsamı gerektiğini açıklamıştır [75].

Tablo 2. Komisyon teklifi ile Fransa-Almanya taslağının karşılaştırılması

Başlık	Komisyon teklifi (4 Mart 2026)	Fransa-Almanya taslağı (15-16 Ekim 2026)
Otomotivde kapsam	AB ile STA ve gümrük birliği ortaklarının içeriği belirli koşullarla eşdeğer [76]	AB-27 ile 1 Ocak 2020’de iç pazarın parçası olan Avrupalı ortaklar [77]
Türkiye	Gümrük Birliği ortağı olarak eşdeğerlik kapsamında [78]	Kapsam dışında [79]
Birleşik Krallık	STA ortağı olarak eşdeğerlik kapsamında [80]	Tam karşılıklılık ve AB ticaret savunması önlemlerine uyum koşuluyla kapsamda [81]
Diğer Avrupalı ortaklar	STA ve Avrupa Ekonomik Alanı (AEA) ortakları kapsamda	Norveç koşullu olarak kapsamda; bazı haberlerde İzlanda ve İsviçre de sayılıyor [82]
2035 CO ₂ hedefi	%90 azaltım, kalan %10’un kredilerle telafisi	%90 azaltım; telafi şartı kaldırıyor, süper kredi tüm araçlara genişliyor [83]
Hukuki çerçeve	IAA içinde	Otomotiv hükümlerinin IAA’dan Otomotiv Paketi’ne taşınması öneriliyor [84]

4.1. “1 Ocak 2020” ölçütünün anlamı

Tarihe dayalı bu ölçüt teknik bir görünüme sahip olmakla birlikte siyasi açıdan özenle seçilmiştir. Birleşik Krallık 1 Ocak 2020’de henüz AB üyesidir; 31 Ocak 2020’de Birlik’ten ayrılmış, 2020 sonuna kadar süren geçiş döneminde ise iç pazarda kalmıştır. Norveç ve İzlanda, AEA üyesi olarak iç pazarın parçasıdır. Türkiye ise 1996’dan bu yana gümrük birliği içinde yer almakla birlikte iç pazara dahil olmamıştır. İç pazar, malların yanı sıra hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımını ve rekabet ile devlet yardımları kurallarının ortak denetimini de içermektedir. Böylece ölçüt, Türkiye’yi adıyla anmadan kapsam dışında bırakmaktadır. Aynı ölçüt, Japonya ve Güney Kore’yi de dışarıda tutmaktadır [85].

İsviçre’nin kapsamda sayılıp sayılmadığı konusunda haberler arasında tutarsızlık bulunmaktadır. İsviçre AEA üyesi olmadığından, aktarılan tanım ile bazı haberlerdeki ülke listesi tam olarak örtüşmemektedir [86]. Bu ayrıntı, nihai metin görülmeden kesin kabul edilmemelidir.

Birleşik Krallık için öngörülen koşullar Türkiye açısından ayrıca öğreticidir. Financial Times’ın aktardığına göre Birleşik Krallık’ın kapsama girebilmesi, Çin menşeli elektrikli araçlara yönelik vergiler dahil AB’nin ticaret savunması önlemlerini benimsemesine bağlanmaktadır [87]. Kapsama alınan ortakların, üçüncü ülkelerin kendilerini AB kurallarını dolanmak için bir geçiş noktası olarak kullanmasını önlemekle de yükümlü olacağı belirtilmektedir [88]. Bu koşulların her biri, Bölüm 12’de ele alınan politika seçenekleri için doğrudan bir şablon sunmaktadır.

4.2. Uzlaşmanın hukuki niteliği

Uzlaşma tek başına hukuki sonuç doğurmamaktadır; AB düzeyindeki müzakerelere yön veren bir siyasi adımdır [89]. Bloomberg’in 16 Ekim tarihli haberine göre Almanya, otomobil üreticilerinden bağlayıcı yatırım ve istihdam taahhütleri alınmasına ilişkin koalisyon içi tartışma nedeniyle nihai onayı bekletmiştir [90]. Aynı gün iki hükümet ortak pozisyonu duyurmuş, Almanya Maliye Bakanı Lars Klingbeil de üreticilerin Almanya’daki tesislere yatırım yapma ve istihdamı koruma sorumluluğu taşıdığını vurgulamıştır [91]. Otomotiv hükümlerinin IAA’dan Otomotiv Paketi’ne taşınması önerisi usul bakımından da önem taşımaktadır. Türkiye bundan böyle iki ayrı yasama sürecini birlikte izlemek durumundadır [92].

5. Fransa ve Almanya’nın Tutumunu Belirleyen Etkenler

Dışlamanın arkasında Türkiye’ye yönelik tek bir siyasi karar aramak yanıltıcı olur. Birbirini besleyen yedi etken bulunmaktadır ve Türkiye’nin stratejisinin bu etkenlerin her birine ayrı bir yanıt vermesi gerekmektedir.

5.1. Fransa’nın sanayisizleşme deneyimi

Fransa açısından “Made in Europe”, yirmi yıllık bir üretim kaybını tersine çevirme aracıdır. Jacques Delors Merkezinin analizine göre Renault ve Stellantis (eski PSA), kârlılık baskısı altında özellikle küçük ve kompakt araç üretimini Orta ve Doğu Avrupa, Türkiye ve Kuzey Afrika’daki düşük maliyetli tesislere taşımıştır. Bu iki grubun AB ve komşu ülkelerdeki üretiminde Fransa’nın payı 2003’te %64 iken 2020’de %25’e gerilemiş; Fransa, 2008-2024 döneminde otomotiv imalatındaki istihdamının yaklaşık yarısını kaybetmiştir [93]. Türkiye ve Fas, Fransız üretiminin yöneldiği başlıca ülkeler arasındadır. Fransa’nın bakış açısından bu ülkelerdeki tesislerin kamu desteğinden yararlandırılması, düzeltilmek istenen üretim kaymasının sübvansede edilmesi anlamına gelmektedir. Fransız Otomotiv Sanayii Platformu’nun (Plateforme automobile, PFA) AB-27 ile sınırlı bir kapsamı savunması da bu okumayla tutarlıdır [94].

5.2. Almanya’nın istihdam krizi ve öncelik sıralaması

Almanya’nın sorunu farklı bir nitelik taşımaktadır. Volkswagen’in küresel ölçekte 100 bine varan bir iş kaybını değerlendirdiği bildirilmektedir [95]. Almanya için öncelik, 2035 emisyon kuralını esnetmek ve Almanya’daki tesislerde yatırım ile istihdam taahhüdü almaktır [96]. Almanya, müzakereler boyunca Birleşik Krallık’ın ve diğer güvenilir ortakların kapsama alınmasını savunmuş [97], uzlaşmada Birleşik Krallık’ı koşullu olarak kapsamda tutmuş ancak Türkiye için aynı ısrarı göstermemiştir. Bu tablo, Türkiye’nin Almanya nezdindeki asıl sorununun öncelik sıralamasında geride kalmak olduğunu düşündürmektedir. Bu sorun ise diplomatik araçlarla giderilebilir niteliktedir.

5.3. Çin sermayesinin Gümrük Birliği üzerinden AB’ye erişimi kaygısı

Bu kaygının somut bir geçmişi vardır. BYD’nin Temmuz 2024’te imzalanan bir milyar dolarlık Manisa yatırımı, uluslararası basında AB’nin Çin menşeli elektrikli araçlara uyguladığı vergileri Gümrük Birliği üzerinden aşmanın bir yolu olarak sunulmuştur. Aynı dönemde Chery’nin de benzer bir arayış içinde olduğu haberleri yayımlanmıştır [98]. Tesisin 5.000 kişiye doğrudan istihdam sağlaması ve yıllık üretiminin yaklaşık 75 binini AB’ye ihraç etmesi öngörülmüştür [99]. Türkiye’nin aynı dönemde Çin menşeli elektrikli araçlara %40 oranında ek gümrük vergisi uygulaması ve yatırım teşvik belgesine bağlı olarak bu vergiden

muafiyet tanınması, AB kamuoyunda Çin yatırımını çekmeye dönük bir araç olarak yorumlanmıştır [100].

BYD, Haziran 2026’da Manisa projesini askıya almış ve üretimini AB içinde yoğunlaştırma yoluna gitmiştir [101]. Sektör basını, bu kararda “Made in EU” kurallarının belirleyici olduğunu yazmıştır [102]. Kaygının bir bölümü geçmişe dönük olmakla birlikte, Birleşik Krallık için öngörülen ticaret savunması ve dolanma karşıtı koşullar kaygının hâlâ canlı olduğunu göstermektedir [103].

5.4. AB kuralları ve yargı denetimi dışında kalan ortak

1 Ocak 2020 ölçütünün hukuki mantığı, AB kurallarına ve bu kuralların denetim mekanizmalarına tabi olan ortak ile tabi olmayan ortak arasında ayırım yapmaktır. İç pazar ortakları, AB’nin rekabet ve devlet yardımları disiplinine, ürün mevzuatına ve belirli ölçüde AB’nin yargısal denetimine bağlıdır. Türkiye’nin Gümrük Birliği çerçevesinde devlet yardımlarının denetimine ilişkin yükümlülükleri bulunmakla birlikte AB, bu denetimin fiilen işlediği konusunda ikna olmuş değildir. Kamu alımları ise Gümrük Birliği’nin hiç kapsamadığı bir alandır [104]. Türkiye’nin kamu ihale mevzuatı, yerli istekliye ve yerli mala fiyat avantajı tanımaktadır [105]. Barçın Yinanç’ın aktardığına göre Kamu İhale Kanunu 2002’den bu yana 200’den fazla kez değiştirilmiştir ve AB, kamu alımlarında karşılıklılığın yanı sıra Türkiye’nin GPA’ya katılmasını da beklemektedir [106]. Yinanç, iki taraf arasında kamu alımlarına ilişkin bir anlaşmanın müzakere edildiğini de yazmaktadır; bu bilgi resmî kaynaklarca henüz doğrulanmamıştır. Bu durum AB’ye, kamu alımlarında Avrupa tercihindan yararlanmak isteyen bir ortağın kendi kamu alımlarını karşılıklı olarak açmadığı yönünde hazır bir argüman sağlamaktadır.

5.5. Siyasi iklim ve kurumsal tıkanıklıklar

Gümrük Birliği’nin güncellenmesi yıllardır siyasi engellere takılmaktadır. Dışişleri Bakanı Hakan Fidan, Temmuz 2026’da AB üyelerinin büyük çoğunluğunun güncellemeden yana olduğunu ancak Güney Kıbrıs Rum Yönetiminin tutumu nedeniyle adımların istenen hızda atılamadığını ifade etmiştir [107]. AP’deki ortak komite de “Made in Europe” kapsamının mümkün olduğunca dar tutulmasını savunmaktadır [108]. Bu iklimde Türkiye lehine bir düzenleme yapılması, hiçbir üye devletin iç kamuoyunda siyasi kazanç sağlayacak bir adım olarak görülmemektedir. Türkiye’nin dahil edilmesinin siyasi maliyetini hangi aktörün üstleneceği sorusu, bu nedenle stratejinin merkezinde yer almalıdır.

5.6. Dış politika uyumu ve siyasi koşulluluk

Dışlamayı yalnızca sanayi politikasıyla açıklamak eksik kalır. AB, son dönemde ekonomik erişimi dış politika uyumuna bağlayan bir yaklaşım geliştirmektedir. Barçın Yinanç’ın Politico’ya dayanarak aktardığına göre Komisyon Başkanı Ursula von der Leyen’in danışmanlarından birinin hazırladığı bir taslak, aday ve komşu ülkelere tek pazara kademeli erişim tanınmasını bu ülkelerin dış politikalarını AB ile uyumlu hâle getirmesine bağlamaktadır. Taslakta erişimin, kritik teknolojilerin Rusya ve Çin ile paylaşılmaması koşulu-na bağlanması da öngörülmektedir; teşvikten yararlanabilecek ülkeler arasında Türkiye de sayılmaktadır [109].

Bu ölçüt bakımından Türkiye’nin konumu zayıftır. Aday ülkelerin ODGP ile uyumu, AB Yüksek Temsilcisinin açıklamalarına ve Konsey’in yaptırım kararlarına katılım oranıyla öl-

çölmektedir. Türkiye’nin bu orandaki uyumu 2000’lerde %80 civarındayken bugün %5’in altına gerilemiştir [110]. Yinanç, bu ölçümün Türkiye’nin Ukrayna, Libya ve göç gibi alanlarda AB güvenliğine yaptığı fiilî katkıyı yansıtmadığını savunmakta ve AP Türkiye Raportörü Nacho Sánchez Amor’un girişimiyle daha kapsamlı bir ölçüm yöntemi üzerinde çalışıldığını aktarmaktadır [111].

Aynı örüntü savunma alanında da görülmüştür. SAFE aracında desteklenen ürünlerin maliyetinin en az %65’i AB’den, AEA’ya üye diğer ülkelerden veya Ukrayna’dan karşılanmaktadır. Türkiye ancak üçüncü ülkelere açık %35’lik pay içinde tedarikçi olabilmekte ve ana yüklenici rolü üstlenememektedir. Kanada ise Haziran 2026’da sonuçlandırılan katılım anlaşmasıyla sözleşme değerinin %80’ine kadar katkı sağlayabilmektedir [112]. “Made in Europe” tartışması, AB’nin güvenlik alanında yaptığı ortaklık ayrımının sanayi politikasına yansımalarıdır.

5.7. Yatırımcı açısından öngörülebilirlik

Üretim hatları uzun vadeli kararlara dayanır ve yön belirsizliğini kaldırmaz. Yinanç, Türkiye’nin AB ile ekonomik bütünleşmesini sürdürürken Çin ile de üretim ortaklığı aramasının bu bakımdan bir gerilim yarattığını vurgulamaktadır [113]. Çin’in Türkiye’deki iki büyük elektrikli araç yatırımının askıda olması, Çin’in yatırım yaptığı, Türkiye’nin ürettiği ve Avrupa’nın satın aldığı modelin artık işlemediğini göstermektedir [114].

Bu tablodan iki sonuç çıkmaktadır. Birincisi, Rusya ve Çin ile ilişkiler AB karşısında güçlü bir pazarlık kozu sağlamamaktadır. İkincisi, Türkiye’nin AB nezdindeki argümanının inandırıcılığı, AB ile uyumlu bir ticaret ve yatırım çizgisini öngörülebilir biçimde sürdürmesine bağlıdır.

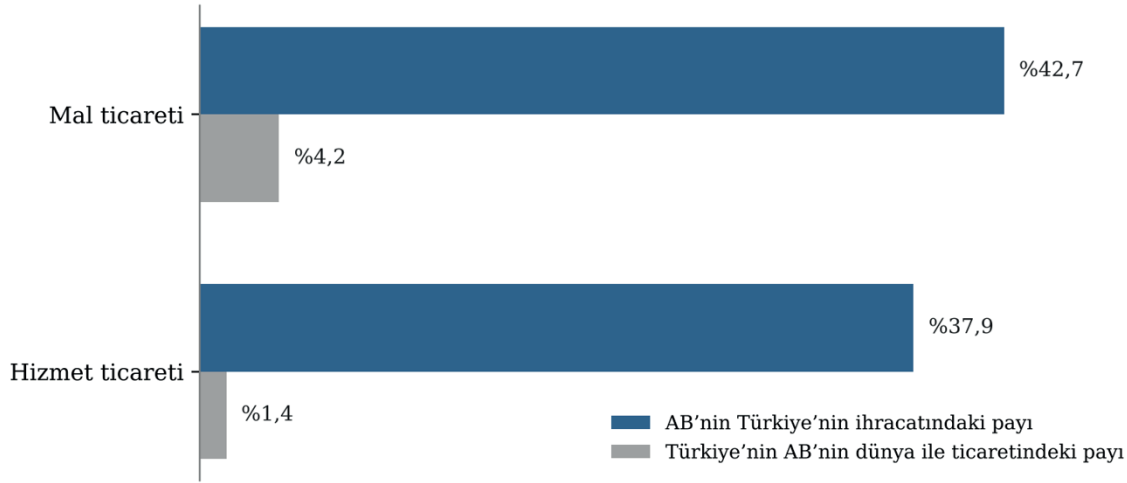
Yedi etkenin ortak sonucu şudur: Türkiye’nin kapsama alınması için Gümrük Birliği ortaklığına yapılan atıf yeterli olmamaktadır. AB’nin her bir kaygısına karşılık gelen ve doğrulanabilir güvenceler içeren bir paket gerekmektedir.

6. Asimetrik Karşılıklı Bağımlılık

Uluslararası ilişkiler ve uluslararası iktisat yazınında, karşılıklı bağımlılığın simetrik olmadığı durumlar güç ilişkilerinin kaynağı olarak ele alınmaktadır. Albert O. Hirschman, 1945’te yayımlanan çalışmasında ticaretin bir ülke için değerine kıyasla çok daha büyük önem taşıdığı ilişkilerde, ticaretin kesintiye uğrama ihtimalinin bir etki aracına dönüştüğünü göstermiştir [115]. Robert Keohane ve Joseph Nye ise karşılıklı bağımlılığı duyarlılık ve kırılabilirlik boyutlarıyla birbirinden ayırmış; bir tarafın ilişkideki bir bozulmaya uyum sağlama maliyeti yükseldikçe kırılabilirliğinin da arttığını ileri sürmüştür [116].

Türkiye-AB ticaret ilişkisi bu çerçevede açık bir asimetri sergilemektedir. Komisyon verilerine göre 2025’te ikili mal ticareti 217,6 milyar avro ile rekor düzeye ulaşmıştır. AB, Türkiye’ye 114,3 milyar avroluk mal ihraç etmiş ve Türkiye’den 103,3 milyar avroluk mal ithal etmiştir. İki yönde de motorlu taşıtlar, makine ve elektrikli ekipman ilk sıralarda yer almaktadır. Türkiye’nin mal ihracatının %42,7’si, mal ithalatının ise %35,3’ü AB ile gerçekleşmektedir. Buna karşılık Türkiye, AB’nin beşinci büyük ticaret ortağı olmakla birlikte AB’nin dünya ile mal ticaretinin %4,2’sini oluşturmaktadır [117]. Hizmetlerde asimetri daha da belirgindir. AB, Türkiye’nin seyahat dışındaki hizmet ihracatının %37,9’unu almaktadır [118]; Türkiye ise AB’nin dünya ile hizmet ticaretinin %1,4’ünü oluşturmaktadır [119].

Şekil 1. Türkiye-AB ticaretinde karşılıklı bağımlılığın asimetrisi



Kaynak: Mal ticaretinde 2025 verileri; hizmet ticaretinde AB tarafı için 2024, Türkiye tarafı için 2025 (seyahat hariç) verileri kullanılmıştır [120].

Tablo 3. Karşılıklı bağımlılığın göstergeleri

Gösterge	Türkiye açısından	AB açısından
Mal ticaretinde karşı tarafın ağırlığı	AB, Türkiye'nin mal ihracatının %42,7'sini alıyor	Türkiye, AB'nin mal ticaretinin %4,2'sini oluşturuyor
Hizmet ticaretinde karşı tarafın ağırlığı	AB, seyahat hariç hizmet ihracatının %37,9'unu alıyor	Türkiye, AB'nin hizmet ticaretinin %1,4'ünü oluşturuyor
İkili mal ticareti dengesi (2025)	11,0 milyar avro açık	11,0 milyar avro fazla
Otomotivde bağımlılık	Otomotiv ihracatının %72,5'i AB'ye yöneliyor (2025)	Türkiye'deki otomotiv üretiminin yaklaşık %75'i Avrupalı şirketlere ait

Kaynak: [121]. Ticaret dengesi, Komisyon'un ihracat ve ithalat verilerinden hesaplanmıştır.

Bu verilerden iki sonuç çıkmaktadır. Birincisi, “Made in Europe” kapsamından dışlanmanın görece maliyeti Türkiye için AB'ye kıyasla belirgin biçimde daha yüksektir. Kamuoyu tartışmalarında zaman zaman dile getirilen, dışlanmanın AB'ye Türkiye'den daha fazla zarar vereceği iddiası bu verilerle desteklenmemekte ve müzakere dilinde güvenilirliği zedelemektedir. Savunulabilir olan önerme, dışlanmanın iki tarafa da maliyet yükleyeceğidir. Ticaret Bakanı Ömer Bolat'ın AB kurumlarına yönelik açıklamaları da bu çizgidedir [122].

İkincisi, toplam ticaret verilerindeki asimetri otomotiv sektöründe kısmen dengelenmektedir. Türkiye'deki otomotiv üretiminin yaklaşık dörtte üçünün Avrupalı şirketlere ait olması, bu sektördeki karşılıklı bağımlılığın sermaye mülkiyeti üzerinden işlediğini göstermektedir [123]. Keohane ve Nye'nin kavramlarıyla ifade edilirse Türkiye'nin kırılganlığı ticaret akımlarında, AB'nin kırılganlığı ise Avrupalı şirketlerin Türkiye'deki üretim varlıklarında ve bu varlıklara bağlı Avrupa içi istihdamda yoğunlaşmaktadır. AB'nin Türkiye ile mal ticaretinde 11 milyar avroluk fazla vermesi de Türkiye pazarının Avrupalı ihracatçılar için

taşıdığı önemi göstermektedir. Türkiye’nin müzakere gücü, bu ikinci tür bağımlılığı görünür kılabilirdiği ölçüde artacaktır.

Asimetri, Gümrük Birliği’nin kurumsal yapısında da kendini göstermektedir. Türkiye, AB’nin Ortak Gümrük Tarifesi’ni ve ticaret politikasını uygulamakla yükümlüdür [124]. Buna karşılık AB’nin üçüncü ülkelerle imzaladığı STA’ların tarafı olmamakta ve uyum sağlamakla yükümlü olduğu AB mevzuatının hazırlanmasında oy hakkına sahip bulunmamaktadır [125]. Dünya Bankasının Komisyon’un talebiyle hazırladığı 2014 tarihli değerlendirme, Gümrük Birliği’nin iki taraf için de basit bir STA’dan daha yararlı olduğunu ortaya koymuştur. Çalışmaya göre bir STA altında Türkiye’nin AB’ye ihracatı %7,2’ye, AB’nin Türkiye’ye ihracatı ise %4,2’ye kadar daha düşük kalacaktır [126]. Aynı çalışma, karar alma süreçlerindeki ve STA’lardaki asimetriklerin giderilmesi için Gümrük Birliği’nin güncellenmesi gerektiğini de vurgulamıştır [127].

7. Otomotiv: Mevcut Dengeler, Aktörler ve Yasama Takvimi

Otomotiv, Türkiye-AB ekonomik ilişkisinin ağırlık merkezidir ve dışlama tartışmasının bu sektörde başlaması bu ağırlıkla açıklanabilir. Ticaret Bakanlığının verilerine göre yıllık 205 milyar avroluk ikili mal ticaretinin 55 milyar avroluk bölümü otomotiv ürünlerinden oluşmaktadır; bu da toplamın yaklaşık %27’sine karşılık gelmektedir [128]. Otomotiv, 2025’te Türkiye’nin en çok ihracat yapan sektörü olmuş ve son yirmi yılın on dokuzunda bu konumunu korumuştur [129].

Tablo 4. Türkiye otomotiv sektörünün AB ile bütünleşmesine ilişkin temel göstergeler

Gösterge	Değer	Kaynak
Otomotiv ihracatı (2025)	41,5 milyar dolar	[130]
Toplam ihracat içindeki payı (2025)	%15,2	[131]
AB’ye otomotiv ihracatı (2025)	30,1 milyar dolar	[132]
AB’nin sektör ihracatındaki payı (2025)	%72,5	[133]
En büyük tek pazar: Almanya (2025)	6,6 milyar dolar	[134]
Tedarik sanayii ihracatı (2025)	15,8 milyar dolar	[135]
Otomotiv ihracatı (Ocak-Eylül 2026)	31,1 milyar dolar	[136]
AB’nin payı (Ocak-Eylül 2026)	%73,7	[137]
Tedarik sanayii ihracatı (Ocak-Eylül 2026)	12,1 milyar dolar (sektör ihracatının %39’u)	[138]
Türkiye’deki üretimde Avrupalı şirketlerin payı	Yaklaşık %75	[139]
Bu şirketlerin Avrupa’daki bağlantılı istihdamı	Yaklaşık 250 bin kişi	[140]

Türkiye’nin otomotiv ihracatı, büyük ölçüde Avrupalı şirketlerin AB içi üretim ağının bir halkasıdır. Dışlamanın ilk maliyeti, Türk sanayicilerinin yanı sıra Türkiye’de üretim yapan Renault, Stellantis, Ford, Toyota, Hyundai, Mercedes-Benz ve bu şirketlerin tedarikçilerine yansımaktadır. Toyota’nın Sakarya’daki tesisi bu bütünleşmenin somut bir örneğidir. 308 milyon avroluk yatırımla C-HR modelinin hibrit ve şarj edilebilir hibrit versiyonlarının üretildiği tesis, Toyota’nın Avrupa’daki ilk şarj edilebilir hibrit üretim merkezidir ve yılda 75 bin batarya ünitesi monte edebilecek kapasiteye sahiptir [141].

7.1. Aktörlerin tutumları**Tablo 5. Başlıca aktörlerin tutumları**

Aktör	Tutum
Fransa Cumhurbaşkanlığı ve PFA	Kapsam AB-27 ile sınırlı tutulmalı; parçalar ve bataryalar da kapsanmalı [142]
Almanya	Başlangıçta geniş tanımı savundu; uzlaşmada Birleşik Krallık koşullu olarak kapsamda [143]
Volkswagen, Renault, Stellantis (Haziran 2026)	Araç değerinin en az %70'i üye devletlerde üretilmeli [144]
Stellantis	Uzlaşmayı olumlu karşıladı; Avrupa markalı araçlarının %86'sını AB'de üretiyor [145]
Renault	Uzlaşmayı olumlu buldu; Fas ve Türkiye'deki faaliyetlerine etkisini inceliyor [146]
Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği (ACEA)	Avrupa tercihi AB-27 ve Birleşik Krallık'a tanınmalı; üreticilerin Fas ve Türkiye'deki faaliyetleri korunmalı [147]
Toyota Motor Europe	“Made with Europe”: Birleşik Krallık, Türkiye ve Japonya gibi güvenilir ortaklar dahil edilmeli [148]
Ford of Europe	Kurallar Birleşik Krallık ve Türkiye gibi güvenilir ortaklara açık kalmalı [149]
Japonya ve Güney Kore	Fransa-Almanya taslağında kapsam dışında; Toyota ve Hyundai Türkiye'de üretim yapıyor [150]
AP ortak komitesi	Kapsam mümkün olduğunca dar tutulmalı; yalnızca son montajın AB'de yapılması yeterli sayılmamalı [151]
Bir grup AP üyesi	Fas'ın kapsama alınması için değişiklik önerileri hazırlıyor [152]
Türk sektör kuruluşları	Türkiye, Gümrük Birliği çerçevesinde kapsamda tutulmalı [153]
Türkiye hükümeti	Cumhurbaşkanı Erdoğan, Ocak 2026'da konuya ilişkin olarak von der Leyen'e mektup gönderdi; Ticaret Bakanı Bolat, dışlanmanın iki tarafa da zarar vereceğini vurguluyor [154]

Tablodaki en anlamlı bulgu, Avrupa sanayisinin bu konuda bölünmüş olmasıdır. Üretiminin büyük bölümü AB içinde bulunan Stellantis ve Fransız sanayi platformu dar tanımı desteklerken Türkiye'de ve Birleşik Krallık'ta büyük üretim üsleri bulunan Toyota ve Ford geniş tanımı savunmakta, ACEA ise üreticilerin Türkiye ve Fas'taki faaliyetlerinin korunmasını istemektedir. Bu bölünme, Türkiye'nin AB içinde doğal müttefiklere sahip olduğunu göstermektedir. Türk tarafında ise Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK), Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), Uludağ Otomotiv Endüstrisi İhracatçıları Birliği (OİB), Taşıt Araçları Tedarik Sanayicileri Derneği (TAYSAD), Makina İmalatçıları Birliği (MİB), Türkiye Beyaz Eşya Sanayicileri Derneği (TÜRKBESED) ve Dış Ticaret Profesyonelleri Derneği (Dışyönder) benzer yönde görüş bildirmiştir.

Özel sektörün etkisinin sınırları da görülmektedir. Ford Avrupa Başkanı Jim Baumbick, özel sektörün elinden geleni yaptığını ancak etkisinin sınırlı olduğunu belirtmiştir. Vahap Munyar’ın aktardığına göre Türk iş dünyası, hükümetten doğrudan adım beklemektedir [155].

7.2. Yasama takvimi

IAA, olağan yasama usulüne tabidir. AP ve Konsey kendi pozisyonlarını belirledikten sonra üç kurum arasında üçlü müzakereler (trilog) başlayacaktır [156]. AP’de dosya; sanayi, uluslararası ticaret ve iç pazar komitelerinden oluşan bir ortak komitede görüşülmektedir. Eş raportörler, 8 Eylül 2026’da 199 değişiklik önergesi içeren taslak raporu yayımlamıştır [157]. Komite oylaması 30 Kasım’a, genel kurul oylaması ise Aralık ortasına planlanmıştır [158]. Kabulün 2027’den önce gerçekleşmesi beklenmemektedir [159]. Otomotiv hükümleri Otomotiv Paketi’ne taşınırsa, AB liderlerinin bu paketi yıl sonuna kadar tamamlama hedefi nedeniyle otomotiv dosyası IAA’dan daha hızlı ilerleyebilir [160].

8. Sektörel Etki Haritası

Bugün doğrudan dışlanan alan otomotivdir. IAA’nın kapsadığı diğer sektörlerde ise Türkiye’nin konumu hâlâ Komisyon teklifindeki eşdeğerlik hükmüne bağlıdır. Fransa’nın dar yaklaşımını çelik, çimento ve yeşil teknolojiler gibi stratejik alanlara da taşımak istediği bildirilmektedir [161]. Aşağıdaki tabloda yer alan risk düzeyleri, yazarın niteliksel değerlendirmesine dayanmaktadır.

Tablo 6. Sektörlere göre etki kanalları ve risk düzeyi

Sektör	Etki kanalı ve maruziyet	Risk düzeyi
Elektrikli ve şarj edilebilir hibrit binek araçlar	Kamu alımı, kamu destekleri, kurumsal filo destekleri ve CO ₂ süper kredileri; AB’de montaj ve %70 içerik şartı. Yeni elektrikli model tahsisleri doğrudan etkilenir [162].	Yüksek
Otomotiv tedarik sanayii	Dar tanımda Türk parçaları %70 hesabında AB dışı sayılabilir. 2025’teki 15,8 milyar dolarlık ihracat, büyük ölçüde Avrupa’daki montaj hatlarına bağlıdır [163].	Orta-yüksek
Hafif ticari araç, otobüs, kamyon	Belediye ve kamu kurumlarının elektrikli araç alımları. 2025’te otobüs ihracatı %30, yük taşıyan araç ihracatı %28 artmıştır [164]. Kapsam nihai metinde netleşecektir.	Orta-yüksek
Elektrik ekipmanı, kablo, transformatör	Şebeke ve net-sıfır teknolojisi ihalelerinde menşe oranları; IMF’nin işaret ettiği yapay zekâ altyapısı talebiyle büyüyen bir pazar [165].	Orta-yüksek
Çelik, alüminyum, çimento	Kamu alımı ve desteklerde düşük karbon ve menşe şartı. Teklifteki eşdeğerlik, Türk çelik sanayisi için bir fırsat olarak görülmüştür [166].	Orta
Rüzgâr, güneş, batarya, ısı pompası	Yenilenebilir enerji destek mekanizmaları ve kamu ihalelerinde menşe oranları [167].	Orta-yüksek
Makine	Doğrudan kapsam sınırlıdır; etki, AB’li sanayi gruplarının değer zincirleri üzerinden ortaya çıkar [168].	Düşük-orta
Beyaz eşya	IAA’nın doğrudan kapsamı dışındadır; emsal ve çelik girdisi üzerinden dolaylı etki söz konusudur. Türkiye, yıllık 29 milyon adetlik üretimle Avrupa’nın en büyük üretim üssüdür [169].	Düşük

Otomotivde kabul edilecek dar tanım kalıcı hâle gelirse diğer sektörler için emsal olacaktır. AB düzenleme süreçlerinde bir kez kabul edilen ölçüt, sonraki düzenlemelerde üzerinde uzlaşmış bir başlangıç noktası olarak kullanılma eğilimindedir. Otomotiv dosyasında alınacak sonuç bu nedenle Türkiye’nin ihracatının çok daha geniş bir bölümünü etkileyecektir.

9. İhracata Etki Mekanizmaları ve Türkiye’ye Maliyeti

“Made in Europe” ölçütü bir gümrük vergisi getirmemektedir. Türkiye’de üretilen araçlar AB’ye bugün olduğu gibi gümrüksüz girmeye devam edecektir. Etki, aracın AB pazarındaki fiyat ve talep koşullarını değiştiren dolaylı kanallardan gelecektir. Bu ayrımın açıkça yapılması, kamuoyu tartışmasındaki abartılardan kaçınmak ve AB’deki muhataplar nezdinde güvenilirliği korumak için gereklidir. Destekten yararlanamamak, AB pazarına satış yapamamakla aynı anlama gelmemektedir [170].

9.1. Altı etki mekanizması

1. Kamu alımı kanalı: Belediye otobüsleri, kamu filoları ve kamu kurumlarının elektrikli araç alımları ölçütü karşılamayan ürünlere kapanacaktır. Türkiye’nin güçlü olduğu otobüs ve hafif ticari araç segmentlerinde kamu alımı, talebin başlıca kanallarından biridir.
2. Tüketici ve filo teşvikleri: Üye devletlerin elektrikli araç destekleri bu kurallara bağlandığında Türkiye’de monte edilen bir araç, rakibine göre destek tutarı kadar pahalılaşacaktır. Almanya, kurallar yürürlüğe girdiğinde mevcut elektrikli araç desteğini bunlara göre uyarlayacağını açıklamıştır [171]. Kurumsal filo destekleri de Ek III’ün kapsamında olduğundan şirket araçları pazarı doğrudan etkilenecektir [172].
3. CO₂ uyum değeri: Fransa-Almanya taslağı, süper kredileri tüm araçlara genişletmektedir [173]. Süper kredi AB’de montaja bağlı kaldığı ölçüde, AB’de üretilen her elektrikli araç üreticinin filo emisyon hesabında Türkiye’de üretilen aynı araçtan daha değerli hâle gelecektir. Bu fark fiyat etiketinde görünmez ancak model tahsis kararlarını belirler.
4. İçerik hesabı: Türk parçaları %70 hesabında AB dışı sayılırsa AB’deki montaj hatları için Türkiye’den parça tedarik etmek menşe bakımından maliyetli hâle gelecektir. Tedarik sanayiindeki etki bu nedenle araç ihracatından daha geniş bir alana yayılabilir.
5. Yatırım tahsisi: En büyük ve en geç fark edilecek maliyet budur. Küresel üreticiler, yeni nesil elektrikli platformları ve batarya montajını önümüzdeki iki-üç yıl içinde ülkelere dağıtacaktır. BYD’nin Manisa kararı bu mekanizmanın ilk görünür örneğidir [174]. 2035 emisyon kuralının esnetilmesi, içten yanmalı motorlu araç üretiminin ömrünü uzatarak Türkiye’ye kısa vadede zaman kazandırabilir. Ancak katma değer yöneldiği segmentte konum kaybı riski sürmektedir.
6. Emsal ve algı: Otomotivde kabul edilen ölçüt diğer sektörlerle taşınabilir. AB’nin sanayi çevresinin dışında kalan ülke algısı, yatırımcıların ve finansman kuruluşlarının risk değerlendirmesine de yansımayaacaktır. IMF’nin Türkiye için aşağı yönlü revize ettiği büyüme ve enflasyon görünümü, yatırım yeri seçiminde bu algıyı güçlendirebilecek ek bir etkenidir [175].

9.2. Eşzamanlı ticaret savunması: Çin menşeli hibrit araçlara kota

“Made in Europe” ölçütü, AB’nin otomotivde eşzamanlı olarak yürüttüğü tek düzenleme değildir. AB ile Çin, 8-9 Ekim 2026’daki görüşmelerin ardından Çin’den hibrit ve şarj edilebilir hibrit araç ihracatının sınırlandırılması konusunda uzlaşmıştır. Aktarılan bilgilere göre Çin için ilk yıl 350 bin araçlık bir kota öngörülmekte, kota her yıl %6 artırılacak ve dört yıl uygulanacaktır. AB’nin Çin’den hibrit araç ithalatı 2024’te 107 bin, 2025’te ise 302 bin adet olmuştur [176]. Agence Europe’un aktardığına göre üçüncü ülkelerde üretilen Çin markalı araçlar Çin kotasından düşülmeyecek, üretimin yapıldığı ülkenin kotasına tabi olacaktır. Bu durum, Türkiye’de üretilen Çin markalı hibrit araçların hangi kota rejimine tabi olacağı sorusunu gündeme getirmektedir. Nihai uygulama metni henüz yayımlanmadığından Türkiye’nin kota ya da muafiyet durumu doğrulanamamıştır [177].

9.3. Maliyetin büyüklüğü

Kamuoyunda, Türkiye’de üretilen araçların Avrupa’ya 5-7 bin avro daha pahalıya ihraç edilebileceği ileri sürülmüştür [178]. Bu rakamın hesaplama yöntemi açıklanmadığından

raporda doğrulanmış veri olarak kullanılmamıştır. Mekanizma bakımından böyle bir fark, kaybedilen destek tutarından ve CO₂ uyum değerinden doğar ve yalnızca desteklenen elektrikli araç segmentini ilgilendirir.

Bunun yerine şeffaf bir duyarlılık hesabı yapılabilir. Türkiye’nin AB’ye otomotiv ihracatı 2025’te 30,1 milyar dolardır [179]. Bu ihracatta oluşabilecek farklı kayıp oranlarının yıllık karşılığı Tablo 7’de gösterilmektedir.

Tablo 7. AB’ye otomotiv ihracatında kayıp oranlarına göre yıllık maliyet (duyarlılık hesabı)

Kayıp oranı	Yıllık yaklaşık kayıp
%1	0,3 milyar dolar
%5	1,5 milyar dolar
%10	3,0 milyar dolar

Not: 2025 yılı AB’ye otomotiv ihracatı (30,1 milyar dolar) esas alınarak yazar tarafından hesaplanmıştır [180].

Hangi senaryonun gerçekleşeceği, elektrikli araçların Türkiye’nin AB’ye otomotiv ihracatındaki payına ve üreticilerin model tahsis kararlarına bağlıdır. Bu iki veri, kamuya açık kaynaklarda ayrıştırılmış olarak bulunmamaktadır. Sektör kuruluşlarının bu verileri firma düzeyinde derlemesi, AB nezdinde kullanılacak argümanın en sağlam dayanağı olacaktır.

9.4. Dar tanımın AB’ye maliyeti

Dar tanımın maliyeti Türkiye ile sınırlı kalmamaktadır. Bruegel’in Eylül 2026 tarihli analizine göre batarya hücrelerine bağlayıcı bir AB menşei şartı getirilmesi, hücre maliyetini kilovatsaat başına 50 avrodan 85 avroya çıkaracak; bu da 60 kilovatsaatlık ortalama bir batarya paketi için araç başına yaklaşık 2.100 avroluk bir maliyet artışı anlamına gelecektir [181]. Bruegel, bu maliyetin giriş segmentinde ve daha düşük gelirli tüketicilerde daha ağır hissedileceğini belirtmektedir. Kuruluşa göre mevcut politika, üreticilerin dış rekabetten korunması karşılığında tedarik zincirlerini Avrupa’ya taşıdığı örtük bir anlaşmaya dayanmaktadır ve bu anlaşmanın maliyetini tüketiciler ile vergi mükellefleri üstlenecektir [182].

Ulaştırma ve Çevre Federasyonu (T&E) ise üretim ölçeğinin büyümesiyle AB ve Çin batarya hücreleri arasındaki maliyet farkının %90’dan yaklaşık %30’a inebileceğini öne sürmekte ve bu maliyeti ödenmeye değer bir egemenlik primi olarak nitelendirmektedir [183]. Bu senaryoda araç başına ek maliyet, 2030’a kadar yaklaşık 500 avroya gerileyebilecektir [184].

Bu tartışma Türkiye açısından anlamlı bir sonuç taşımaktadır. AB, menşe şartının maliyetini kabul etmeye hazırdır; tartışmanın konusu bu maliyetin büyüklüğü ve süresidir. Türkiye’nin rekabetçi üretim kapasitesini kapsam dışında bırakan bir tanım, aynı egemenlik hedefine daha yüksek maliyetle ve daha geç ulaşılmaması anlamına gelmektedir. Türkiye’nin AB nezdindeki en güçlü argümanı, AB’nin kendi maliyet hesabına dayanan bu argümandır.

10. Fayda ve Maliyet Dengesi

Türkiye’nin kapsamda tutulması iki taraf için de ölçek, maliyet ve tedarik güvenliği avantajı sağlayacaktır. Türkiye’nin dışlanması ise AB’nin Çin rekabetine karşı kurmak istediği savunma hattını zayıflatacaktır.

“Made in Europe” ve Türkiye

Tablo 8. Türkiye’nin kapsamda tutulmasının iki taraf için sonuçları

Boyut	AB açısından	Türkiye açısından
Ölçek	Toyota’nın hesabına göre güvenilir ortaklarla birlikte Avrupa’nın erişebildiği otomotiv pazarı yaklaşık 31 milyon araca ulaşıyor [185]	En büyük pazarında eşit koşullarda rekabet
Maliyet	Avrupalı üreticilerin Çin karşısındaki fiyat rekabetini destekleyen bir maliyet tabanı; menşe primini düşüren ek kapasite [186]	İhracatçı sanayinin kâr marjının korunması
Tedarik güvenliği	Kısa lojistik hatlar ve AB mevzuatına uyumlu üretim; MİB’e göre Türk sanayisi AB için bir bağımlılık riski oluşturmuyor [187]	Avrupa değer zincirindeki konumun kalıcılığı
Yatırım	Türkiye’deki Avrupalı üretim varlıklarının değerinin korunması [188]	Yeni elektrikli araç ve batarya yatırımlarının çekilmesi
İstihdam	Bu şirketlerin Avrupa’daki yaklaşık 250 bin kişilik bağlantılı istihdamı [189]	Otomotiv ve tedarik zincirindeki istihdamın korunması
Çin politikası	Çin menşeli elektrikli araçlara ek vergi uygulayan bir ortağın AB ile aynı çizgide tutulması [190]	AB ile ortak bir ticaret savunması çizgisine yerleşme

Dışlanma durumunda Türkiye açısından şu sonuçlar beklenmelidir: elektrikli araç segmentinde talep kaybı, tedarik sanayiinde menşe kaynaklı sipariş kayması, yeni model ve batarya yatırımlarının AB içine ya da Fas gibi rakip ülkelere yönelmesi, diğer IAA sektörleri için emsal oluşması ve Gümrük Birliği’nin değerine ilişkin algının zayıflaması. AB açısından ise Avrupalı üreticilerin maliyet tabanının yükselmesi, Türkiye’deki tesislerin yatırım değerinin düşmesi, Türkiye’den beslenen AB içi montaj hatlarında tedarik aksamaları yaşanması ve Çin karşısındaki ölçek avantajının küçülmesi beklenmelidir.

10.1. Dışlamanın içerdiği çelişki

AB’nin en belirgin kaygısı, Çin sermayesinin Türkiye üzerinden Avrupa pazarına erişmesidir. Türkiye’nin Avrupa’nın sanayi çevresinin dışına itilmesi ise Avrupalı yatırımcıdan kaybedilen payın başka kaynaklardan doldurulması güdüsünü güçlendirecektir. Avrupa değer zincirinden dışlanan bir üretim üssü için Çin yatırımı daha cazip, Avrupa standartlarına uyum ise daha az zorunlu hâle gelecektir. Dışlama, önlemeyi amaçladığı riski bu yoldan büyütebilir. AB’nin kendi çıkarları bakımından ifade edildiğinde bu argüman, AB kurumları nezdinde en fazla karşılık bulabilecek argümandır.

11. Tarihsel Arka Plan ve Yapısal Zaaflar

11.1. Eski bir asimetrinin yeni yüzü

Bugünkü tablo, Gümrük Birliği’nin kuruluşundan beri taşıdığı asimetrilerin yeni bir alana yayılmasıdır. Türkiye ile AB arasındaki ortaklık ilişkisi 1963 tarihli Ankara Anlaşması ile

kurulmuştur. 1970’te imzalanan Katma Protokol, sanayi ürünlerinde gümrük vergilerinin ve kotaların kaldırılmasına ilişkin takvimi belirlemiş; Gümrük Birliği ise 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ile 1 Ocak 1996’da tamamlanmıştır [191]. 1996’da yaklaşık 33 milyar dolar olan ikili ticaret hacmi, 2025’te 217,6 milyar avroya ulaşmıştır [192].

Bu başarı hikâyesi, kuruluşundan itibaren üç yapısal kusurla birlikte gelişmiştir:

1. Ticaret politikası asimetrisi: Türkiye, AB’nin Ortak Gümrük Tarifesi’ni uygulamakla birlikte AB’nin üçüncü ülkelerle yaptığı STA’ların tarafı olmamaktadır. AB’nin anlaşma yaptığı ülkelerin malları Türkiye pazarına AB üzerinden erişebilirken Türk malları aynı ülkelere aynı koşullarla erişememektedir [193].
2. Karar alma asimetrisi: Türkiye, uyum sağlamakla yükümlü olduğu AB mevzuatının hazırlanmasında oy hakkına sahip değildir ve sınırlı istişare kanallarıyla yetinmek durumundadır [194].
3. Kapsam asimetrisi: Gümrük Birliği sanayi ürünlerini kapsamaktadır. Kömür, çelik ve tarım ürünleri ayrı tercihli anlaşmalara tabidir; hizmetler ve kamu alımları ise kapsam dışında kalmaktadır [195].

“Made in Europe” tartışması, üçüncü asimetrinin sanayi politikası çağındaki karşılığıdır. AB 1990’larda menşe bakımından tarafsız bir iç pazar kurarken Gümrük Birliği’nin kamu alımlarını kapsamaması ikincil bir ayrıntı olarak görülmüştür. 2026’da kamu alımı ve kamu desteği AB sanayi politikasının ana aracına dönüştüğünde ise aynı boşluk stratejik bir zaafa dönüşmüştür.

11.2. Gümrük Birliği’nin güncellenmesi ile IAA metni arasındaki ilişki

Komisyon, Aralık 2016’da Gümrük Birliği’nin güncellenmesini ve ikili ilişkilerin hizmetler, kamu alımları ve sürdürülebilir kalkınma gibi alanlara genişletilmesini önermiştir. Konsey ise bu teklif için müzakere yetkisini bugüne kadar vermemiştir [196]. Ticaret Bakanlığı ile Komisyon arasındaki Yüksek Düzeyli Ticaret Diyalogu yeniden işlemektedir ve diyalogun üçüncü toplantısı 13 Ekim 2026’da yapılmıştır [197]. Siyasi düzeyde ise Kıbrıs meselesine bağlı tıkanıklık sürmektedir [198].

Bu durum, iki farklı zaman ölçeğinin birbirinden ayrılmasını gerektirmektedir. “Made in Europe” meselesi bugün IAA’nın ve otomotiv düzenlemelerinin metninde çözülecektir; gümrük birliği ortaklarının eşdeğer sayılmasını öngören hükmün nihai biçimi belirleyici olacaktır. Gümrük Birliği’nin güncellenmesi ise yıllar alabilecek, uzun vadeli ve ayrı bir gündemdir. Güncellenmenin kamu alımlarını da kapsamaması, aynı sorunun gelecekte yeniden ortaya çıkmasını önleyecek kalıcı bir çözüm olabilir. Ancak güncellenmenin kısa vadede bir çözüm aracı olarak sunulması gerçekçi değildir.

11.3. DTÖ’deki DS629 uyuşmazlığı

Çin, Türkiye’nin Çin menşeli elektrikli araçlara uyguladığı önlemleri Ekim 2024’te Dünya Ticaret Örgütüne (DTÖ) taşımıştır [199]. Temmuz 2026’da taraflara iletilen panel raporu önlemlerin bir bölümünü DTÖ kurallarıyla bağdaşmaz bulmuş, Ticaret Bakanlığı da bulgulara itiraz edileceğini açıklamıştır [200]. Bu uyuşmazlık Türkiye için iki yönlü bir risk taşımaktadır. Uluslararası bir mercinin Türkiye’nin uygulamalarını ayrımcı bulması, Komisyon’a IAA’daki dışlama yetkisini kullanması için hazır bir gerekçe sunabilir [201]. Yatırım

teşvik belgesine bağlanan seçici gümrük muafiyetleri ise korumanın Çin yatırımını çekmek için kullanıldığı izlenimini güçlendirmektedir [202]. Her iki risk de Türkiye’nin kendi elindeki araçlarla azaltılabilir.

11.4. DTÖ hukuku açısından değerlendirme

Kamuoyu tartışmasında, Türkiye’nin dışlanması DTÖ hukuku üzerinden itiraz edilip edilemeyeceği sorusu da gündeme gelmiştir. Bu sorunun yanıtı, IAA’nın iki farklı aracı için farklıdır.

Kamu alımları bakımından Türkiye’nin DTÖ hukukundaki konumu zayıftır. Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması’nın (GATT) III:8(a) maddesi, devletin kendi kullanımı için yaptığı alımları ulusal muamele yükümlülüğünün dışında tutmaktadır [203]. Kamu alımlarında ayrımcılık yasağı esas olarak GPA ile düzenlenmektedir ve Türkiye bu anlaşmanın tarafı değildir [204]. IAA’nın eşdeğerlik hükmü ise GPA taraflarını da kapsamaktadır [205]. GPA’ya katılım, bu nedenle Türkiye’ye hem DTÖ hukukunda hem IAA’da bir dayanak sağlayabilir.

Kamu destekleri bakımından tablo farklıdır. SCM Anlaşması’nın 3.1(b) maddesi, yerli malların ithal mallara tercih edilmesi koşuluna bağlı sübvansiyonları yasak sübvansiyon olarak tanımlamaktadır [206]. Elektrikli araç alımına yönelik tüketici ve kurumsal filo teşviklerinin AB menşeli içeriğe bağlanması bu hükümle gerilim yaratabilir. AB de 2022’de ABD’nin IRA’sındaki yerli içerik şartlarını ayrımcı bularak değiştirilmesini talep etmiştir [207]. Bu emsal, Türkiye’nin AB ile müzakerelerinde bir tutarlılık argümanı olarak kullanılabilir.

Bu argümanın pratik sınırları da göz önünde bulundurulmalıdır. DTÖ Temyiz Organı Aralık 2019’dan bu yana işlememektedir ve bir panel kararının temyiz edilmesi uyuşmazlığı fiilen askıda bırakabilmektedir. Gümrük Birliği’nin kendi uyuşmazlık çözüm mekanizması ise siyasi nitelikli Ortaklık Konseyine dayanmaktadır [208]. DTÖ hukuku bu nedenle hızlı sonuç vermesi beklenmeyen, ancak müzakerede kullanılabilecek bir hukuki çerçeve sunmaktadır.

12. Türkiye İçin Politika Seçenekleri

Türkiye’nin elindeki en güçlü imkân, AB’nin Birleşik Krallık için öngördüğü koşulların Türkiye tarafından da karşılanabilir olmasıdır. Bu nedenle stratejinin, Gümrük Birliği ortaklığına dayanan bir talepten Birleşik Krallık’a uygulanan koşulların Türkiye’ye de uygulanması talebine doğru genişletilmesi değerlendirilebilir. Aşağıdaki seçenekler mevcut mekanizmalar dikkate alınarak ve öncelik sırasına göre sıralanmıştır.

12.1. Hukuki çerçeveye ilişkin seçenekler

1. Koşula dayalı bir ortaklık kategorisi: 1 Ocak 2020 ölçütü Türkiye’yi tanıımı gereği kapsam dışında bırakmaktadır ve müzakereyle esnetilmesi güçtür. AP ve Konsey aşamalarında, belirli koşulları karşılayan ortaklara açık bir “güvenilir ortak” kategorisinin metne eklenmesi önerilebilir. Koşullar, Birleşik Krallık için öngörülenlerle aynı olabilir: karşılıklılık, AB ticaret savunması önlemleriyle uyum ve dolanma karşılığı güvence [209]. Bu yaklaşım, Fas’ın kapsama alınmasını savunan AP üyelerinin önerileriyle de doğal bir ittifak zemini oluşturabilir [210].

2. Ticaret savunmasında uyum: Türkiye, Çin menşeli elektrikli araçlara hâlihazırda %40 oranında ek gümrük vergisi uygulamaktadır [211]. AB’nin Çin’e yönelik telafi edici vergileri ile Türkiye’nin önlemleri arasında yapılandırılmış bir eşgüdüm mekanizması masaya getirilebilir. Böylece Türkiye’nin hâlihazırda uyguladığı politika, AB’nin hukuki çerçevesinde tanınan bir taahhüde dönüştürülmüş olur.
3. Dolanma karşıtı güvence ve yatırım tarama: AB’nin 2019/452 sayılı Tüzük ile kurduğu doğrudan yabancı yatırım tarama çerçevesine eşdeğer, stratejik sektörlerle odaklı genel bir mekanizmanın Türkiye’de bulunduğu kamuya açık kaynaklarda tespit edilememiştir. Bu tespitin ilgili kurumlarla teyit edilmesi gerekmektedir. IAA kapsamındaki sektörlerde menşe doğrulamaya ve sınırlı bir yatırım taramasına dayanan bir düzen değerlendirilebilir. Bu adım, Çin sermayesine ilişkin kaygıya verilebilecek en ikna edici yanıtıdır.
4. Kamu alımlarında karşılıklılık: 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu’nun 63. maddesi, yerli istekliler ve yerli mallar lehine fiyat avantajı öngörmektedir [212]. IAA kapsamındaki sektörlerle sınırlı olmak üzere AB menşeli ürünlerin Türkiye’deki kamu ihalelerinde yerli mal gibi değerlendirilmesi, karşılıklılık temelinde masaya getirilebilir. Bu adım, AB’nin en sağlam karşı argümanını ortadan kaldıracak ve Türkiye’nin talebini tek taraflı olmanın çıkaracaktır.
5. DS629 kaynaklı riskin azaltılması: Satış sonrası hizmet yükümlülükleri gibi menşeye göre farklılaşan şartların menşe bakımından tarafsız biçimde uygulanması ve yatırım teşvikine bağlı seçici muafiyetlerin nesnel ölçütlere bağlanması değerlendirilebilir. Bu adım, DTÖ sürecindeki ve IAA’daki dışlama gerekçesini aynı anda hafifletecektir.
6. GPA’ya katılım: Türkiye’nin GPA’ya taraf olması, IAA’daki eşdeğerlik hükmünde Gümrük Birliği’ne ek ve bağımsız bir dayanak oluşturabilir [213]. Bu adım, AB’nin beklentileri arasında yer almaktadır [214]. Katılım müzakereleri zaman alacağından kısa vadede bir niyet beyanı ve yol haritası masaya getirilebilir; bu adım kamu alımlarında karşılıklılık önerisiyle birlikte değerlendirilebilir.

12.2. Savunuculuğa ve diplomasiye ilişkin seçenekler

1. Takvime uygun çalışma: AP ortak komitesindeki değişiklik önerileri ve 30 Kasım’daki komite oylaması belirleyici eşiklerdir [215]. Eş raportörler ve gölge raportörlerle temasların bu tarihten önce yoğunlaştırılması yerinde olacaktır. Otomotiv hükümlerinin Otomotiv Paketi’ne taşınması ihtimali nedeniyle bu dosyanın raportörleri de ayrıca izlenmelidir [216].
2. Avrupalı yatırımcılarla ortak ses: Türkiye’nin AB kurumları nezdindeki argümanı, en etkili biçimde Türkiye’de üretim yapan Avrupalı ve küresel şirketler aracılığıyla duyurulabilir. Toyota’nın “Made with Europe” çerçevesi [217], Ford’un güvenilir ortak vurgusu [218], ACEA’nın Fas ve Türkiye’deki faaliyetlerin korunması talebi [219] ve Renault’nun etki incelemesi [220] ortak bir veri setine dayandırılabilir. Sektör kuruluşlarının elektrikli araç ihracatını ve model tahsis planlarını firma düzeyinde derleyerek Avrupa’daki istihdama etkileriyle birlikte sunması, maliyet tartışmasını somut verilere taşıyacaktır.
3. Mevcut kanalların kullanılması: Yüksek Düzeyli Ticaret Diyalogu [221] ve Yüksek Düzeyli Ekonomik Diyalog, bu başlığın teknik takibi için uygun kanallardır. Ticaret, Sanayi ve Teknoloji ile Dışişleri bakanlıkları ve sektör kuruluşları arasında bu dosyaya özgü bir

eşgüdüm yapısı oluşturulabilir.

4. Almanya ile ilişkide öncelik sıralamasının değiştirilmesi: Almanya’nın başlangıçtaki geniş tanım tercihi [222] ve Alman şirketlerinin Türkiye’deki üretim varlıkları, Almanya’yı yeniden kazanılabilir bir muhatap hâline getirmektedir. Türkiye’nin dahil edilmesi, Alman üreticiler ve tedarikçiler açısından bir maliyet ve rekabet gücü meselesi olarak anlatılabilir.
5. Gümrük Birliği’nin güncellenmesine sanayi politikası başlığı eklenmesi: Uzun vadede, AB’nin sanayi politikası araçlarında Türkiye’nin konumunu güvence altına alacak bir istişare ve eşdeğerlik başlığının güncelleme müzakerelerine eklenmesi önerilebilir.
6. Japonya ve Güney Kore ile eşgüdüm: Fransa-Almanya taslağı Japonya ve Güney Kore’yi de kapsam dışında bırakmaktadır [223]. Türkiye’de üretim yapan Toyota ve Hyundai’nin bağlı olduğu bu iki ülkeyle koşula dayalı ortaklık kategorisi talebinde eşgüdüm sağlanması, talebin Türkiye’ye özgü bir istisna arayışı olarak algılanmasını önleyebilir.

12.3. AB kurumlarına iletebilecek temel mesajlar

- Türkiye’deki otomotiv üretiminin yaklaşık dörtte üçü Avrupalı şirketlere aittir; dışlamanın maliyeti Avrupa sanayisine de yansıyacaktır [224].
- Türkiye, Çin menşeli elektrikli araçlar konusunda AB ile aynı çizgide yer almaktadır ve bu tutumu hukuki güvencelere bağlamaya hazırdır [225].
- Türkiye, Birleşik Krallık’a uygulanan koşulların kendisine de uygulanmasını talep etmektedir.
- AB’nin 2022’de ABD’nin IRA’sındaki yerli içerik şartlarına yönelttiği eleştiri, AB’nin kendi teşvik rejimi için de geçerlidir [226].
- Türkiye’nin dışlanması, AB’nin önlemeyi amaçladığı dolanma riskini artırabilir.
- Türkiye, IAA kapsamındaki sektörlerde kamu alımlarında karşılıklılığı müzakere etmeye hazırdır.

Son iki mesaj, siyasi karar gerektiren taahhütler içerdiğinden kamuoyuyla paylaşılma-
dan önce ilgili kurumlarla teyit edilmelidir.

13. Senaryolar ve İzleme Takvimi

En olası sonuç, dar tanımın otomotivde büyük ölçüde korunması ve Türkiye’nin ancak koşullu bir kategori aracılığıyla kapsama girebilmesidir. Bu kategorinin metne girip girmeyeceği, önümüzdeki haftalarda yürütülecek savunuculuğa bağlıdır. Olasılık değerlendirmeleri yazara aittir.

Tablo 9. Olası senaryolar

Senaryo	Türkiye’ye etkisi	Değerlendirme
A. Dar tanım kesinleşir	Elektrikli araç segmentinde talep ve yatırım kaybı; tedarik sanayiinde menşe baskısı	Olası
B. Koşula dayalı ortaklık kategorisi oluşturulur	Etki sınırlı kalır; karşılığında ticaret savunması, yatırım tarama ve kamu alımı alanlarında taahhüt gerekir	Savunuculukla ulaşılabilir
C. Komisyon teklifine dönülür	En lehte sonuç; Ek III’teki AB’de montaj şartı yine de sorun olarak kalır	Düşük olasılık
D. Dar tanım diğer sektörlerle yayılır	Etki çelik, çimento ve net-sıfır teknolojileri ihracatına genişler	Orta olasılık; otomotiv dosyasının sonucuna bağlı

Tablo 10. İzleme takvimi

Tarih	Gelişme
30 Kasım 2026	AP ortak komite oylaması; değişiklik önermeleri için son eşik [227]
Aralık 2026 başı	Çin menşeli hibrit araç ithalatına yönelik korunma önleminin uygulanmaya başlaması bekleniyor; Türkiye’de üretilen Çin markalı araçların tabi olacağı kota netleşmeli [228]
Aralık 2026 ortası	AP genel kurul oylaması; Parlamento pozisyonunun kesinleşmesi [229]
2026 sonu	AB liderlerinin otomotiv paketini tamamlama hedefi; otomotiv hükümleri pakete taşınırsa Türkiye için asıl son tarih [230]
2027	IAA’nın kabulü bekleniyor [231]
1 Ocak 2029	Kamu alımlarına ilişkin ana hükümlerin uygulanmaya başlaması öngörülüyor [232]

Not: Konsey genel yaklaşımının hedef tarihi kamuya açık kaynaklarda tespit edilememiştir.

14. Sonuç

AB’nin yeniden sanayileşme hamlesi, en az on yıla yayılacak yapısal bir politika eksenidir. Gümrük Birliği, otuz yıl boyunca Türkiye’ye bu ekseninde bir yer sağlamıştır. Ancak sanayi politikasının dili gümrük tarifesiyle kamu alımına ve kamu desteğine kaydırsa bu yerin hukuki dayanağı incelmıştır. Fransa ile Almanya’nın 15-16 Ekim uzlaşması bu incelmenin ilk somut sonucudur ve henüz son söz niteliği taşımamaktadır. AB’nin ekonomik erişimi dış politika uyumuna bağlama eğilimi ve savunma alanındaki SAFE emsali, meselenin teknik bir menşe kuralı tartışmasının ötesine geçtiğini göstermektedir.

Türkiye ile AB arasındaki karşılıklı bağımlılık asimetriktir. Ticaret akımları bakımından Türkiye daha kırılgandır; Türkiye’deki Avrupalı üretim varlıkları bakımından ise AB’nin

kaybedeceği değer yüksektir. Türkiye’nin müzakere gücü, bu ikinci bağımlılığı görünür kılmasına ve AB’nin kaygılarını kendi araçlarıyla gidermesine bağlıdır. Bunun yolu; Çin’e karşı korumanın menşe bakımından tarafsız ve AB ile uyumlu bir çerçeveye oturtulmasından, kamu alımlarında karşılıklılığın müzakereye açılmasından ve yatırım güvencelerinin doğrulanabilir kılınmasından geçmektedir.

1887’de Birleşik Krallık’ın yazdığı menşe etiketi, zamanla Alman sanayisinin gücünü görünür kılan bir işarete dönüşmüştür. Bugün AB’nin yazdığı etiket de benzer bir ilkeye tabidir: etiketin değerini, arkasındaki üretim kapasitesi belirleyecektir. Türkiye’nin önündeki görev, bu kapasitenin önemli bir bölümünün Türkiye’de bulunduğunu AB’nin kendi çıkarları bakımından kanıtlamak ve bunu güvenceye bağlayacak koşulları karşılamaya hazır olduğunu göstermektir.

Bu rapor, 19 Ekim 2026 itibarıyla kamuya açık kaynaklara dayanan bir politika değerlendirme-sidir ve hukuki mütalaa niteliği taşımamaktadır. Fransa-Almanya uzlaşmasının ayrıntıları, taslak belgelerin basına yansıyan hâline dayanmaktadır ve nihai metin değişebilir. Ticaret verileri farklı tarihlere ve kurumlara aittir; resmî güncel rakamlar için Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK), OİB ve AB İstatistik Ofisi (Eurostat) verileri esas alınmalıdır.

Notlar

- [1] Clifford Chance (2026). “The EU Industrial Accelerator Act: Made in Europe?”, Mart 2026; Endeks24 (2026). “Almanya ile Fransa’nın ‘Made in Europe’ taslağı Türkiye’yi kapsamıyor”, 15 Ekim 2026 (Reuters ve AFP aktarımıyla).
- [2] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [3] HKTDC Research (2026). “European Parliament Targets December Vote on Proposed Industrial Accelerator Act”, Ağustos 2026; Freshfields (2026). “Where next for EU Industrial Policy? European Commission’s IAA draft sparks criticism from all sides in European Parliament”, Ekim 2026.
- [4] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026). “EU trade relations with Türkiye: Facts, figures and latest developments”.
- [5] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4.
- [6] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [7] Ekonomi Gazetesi (2026). “Otomotiv endüstrisi 2025 yılını 41,5 milyar dolar ihracatla zirvede kapattı” (OİB verileri), Ocak 2026.
- [8] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [9] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4.
- [10] Avrupa Komisyonu (2026). “Annexes to the proposal for an Industrial Accelerator Act” (Ek III); Yeşil Haber (2026). “AB otomotivde surları yükseltiyor: Türkiye içeride mi, dışarıda mı?”, 16 Ekim 2026 (Journal de l’Automobile, AFP, Bloomberg, OİB, Ticaret Bakanlığı ve L’argus aktarımlarıyla).
- [11] Avrupa Komisyonu (2026), bkz. not 10.
- [12] AGBI (2026). “Chinese carmaker BYD suspends major project in Turkey”, Haziran 2026; electrive (2026). “BYD legt Pläne für Werk in der Türkei auf Eis – und sucht Alternative in Europa”, 11 Haziran 2026.
- [13] Sözcü (2026). “Türkiye’de otomotiv sektörünü uçarak hamleye Fransa engeli”, Ekim 2026.
- [14] SETA Vakfı (2026). “Beyond a Costly Exclusion: A SAFE Plus Arrangement for Türkiye and European Defence”, Temmuz 2026.
- [15] Hürriyet Daily News (2026). “IMF lowers Türkiye’s growth forecast for 2026”, 13 Ekim 2026.
- [16] Katar Haber Ajansı (2026). “IMF: Investing in AI boosts global growth”, 13 Ekim 2026.
- [17] Bruegel (2026). “The European Union’s automotive sector needs a plan, not undue protection”, Policy Brief, Eylül 2026.
- [18] Euronews (2026). “‘Made in Europe’ battery rules could add €2,100 to electric car prices, report says”, 22 Eylül 2026.
- [19] Complete Car (2026). “Toyota urges EU to include UK and Turkey in automotive legislation”, 16 Ekim 2026; Reuters (2026). “EU must push for ‘Made in Europe’ strategy, EU industry chief says”, 2 Şubat 2026.
- [20] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [21] Endeks24 (2026), bkz. not 1.

- [22] Jacques Delors Centre (2025). “Europe’s Car Industry in Transition: Stuck in Neutral or Shifting into Gear?”.
- [23] Just Auto (2026). “UK car sector could join EU’s ‘Made in Europe’ scheme under China condition”, 16 Ekim 2026 (Financial Times aktarımıyla); Reuters (2026). “Reactions to Germany-France car deal”, Devdiscourse, Ekim 2026.
- [24] AGBI (2024). “China files trade complaint against Turkey over EV tariffs”, 9 Ekim 2024.
- [25] Just Auto (2026), bkz. not 23; Euronews (2026). “France and Germany strike car-industry deal linking 2035 engine rules to ‘Made in Europe’ push”, 16 Ekim 2026.
- [26] Yinanç, B. (2026). “Türkiye’nin AB ile jeopolitik uyumu: Yüzdelerin ötesinde bir tartışma”, T24, 12 Ekim 2026.
- [27] AB Konseyi (2025). “EU-Türkiye trade relations” (infografik), son güncelleme 30 Ocak 2025.
- [28] 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu, Resmî Gazete, 22 Ocak 2002, Sayı 24648, md. 63.
- [29] AGBI (2024), bkz. not 24.
- [30] Just Auto (2026), bkz. not 23.
- [31] Clifford Chance (2026), bkz. not 1.
- [32] Dünya Ticaret Örgütü (1994). Sübvansiyonlar ve Telafi Edici Önlemler Anlaşması, md. 3.1(b).
- [33] Recharge (2022). “EU demands changes to ‘discriminatory’ IRA amid row over US flagship renewables law”, 8 Kasım 2022.
- [34] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4.
- [35] German History Intersections (t.y.). “‘Made in Germany’ was Made in Britain (1887)”. Kaynak metin: H. Payn, The Merchandise Marks Act of 1887.
- [36] Williams, E. E. (1896). Made in Germany. Londra: Heinemann. Seçme bölümler: German History in Documents and Images.
- [37] German History Intersections (t.y.). “Article from the Austrian Patent Office Journal (1902)”.
- [38] Evenett, S., Jakubik, A., Martín, F. ve Ruta, M. (2024). “The Return of Industrial Policy in Data”, IMF Working Paper WP/24/1. Washington, DC: Uluslararası Para Fonu.
- [39] Juhász, R., Lane, N. ve Rodrik, D. (2024). “The New Economics of Industrial Policy”, Annual Review of Economics, 16.
- [40] Draghi, M. (2024). The Future of European Competitiveness. Brüksel: Avrupa Komisyonu.
- [41] Draghi, M. (2024), bkz. not 40.
- [42] İktisadi Kalkınma Vakfı (2026). “AB Sanayi Hızlandırıcı Yasası Taslağı Yayımlandı: ‘Made in EU’ Kriteri Gümrük Birliği Ortaklarını da Kapsıyor”, Mart 2026.
- [43] Hürriyet Daily News (2026), bkz. not 15.
- [44] Katar Haber Ajansı (2026), bkz. not 16.
- [45] FourWeekMBA (2026). “IMF Holds 2026 Growth at 3.1% as AI Investment Props It Up” (IMF, World Economic Outlook, Ekim 2026, Kutu 1.2 özeti).

- [46] Associated Press (2026). “IMF raises its forecast for world growth this year but warns of risks from AI boom and debt”, ITV News, 13 Ekim 2026.
- [47] Reuters (2026). “AI investment props up global growth, but war and debt threaten outlook, IMF says”, The Morning, 13 Ekim 2026.
- [48] FourWeekMBA (2026), bkz. not 45.
- [49] Hürriyet Daily News (2026), bkz. not 15; Reuters (2026), bkz. not 47; Medyascope (2026). “IMF, Türkiye için büyüme tahminini yüzde 2,7’ye indirdi”, 13 Ekim 2026.
- [50] Dünya (2026). “IMF Türkiye’nin büyüme tahminini üçüncü kez düşürdü”, Ekim 2026.
- [51] Qatar Tribune (2026). “OECD sees slower Türkiye growth through 2027”, 24 Eylül 2026.
- [52] Hürriyet Daily News (2026), bkz. not 15.
- [53] Reuters (2026), bkz. not 47.
- [54] Dünya (2026), bkz. not 50.
- [55] Reuters (2026), bkz. not 47; Dünya (2026), bkz. not 50.
- [56] AB Konseyi (2025), bkz. not 27.
- [57] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4.
- [58] Avrupa Komisyonu (2026). “Industrial Accelerator Act”, COM(2026) 100, 4 Mart 2026.
- [59] tset (2026). ““Made in Europe’: What the Industrial Accelerator Act Means for Automotive Manufacturers”.
- [60] Holland & Knight (2026). “The European Union’s ‘Made in Europe’ Push”, Mayıs 2026.
- [61] İktisadi Kalkınma Vakfı (2026), bkz. not 42.
- [62] Avrupa Komisyonu (2026), bkz. not 10.
- [63] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [64] García Bercero, I., McWilliams, B. ve Tagliapietra, S. (2026). “The flaws in the European Union’s proposed Industrial Accelerator Act and how to fix them”, Bruegel Policy Brief 10/2026.
- [65] Clifford Chance (2026), bkz. not 1.
- [66] tset (2026), bkz. not 59.
- [67] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [68] EY Türkiye (2026). “AB’nin Made in Europe politikası: Türkiye için tehdit mi, fırsat mı?”.
- [69] Clifford Chance (2026), bkz. not 1.
- [70] Türkiye Today (2026). “Made in Europe: Alarm bells ring for Türkiye’s industrial sector”.
- [71] Avrupa Parlamentosu Araştırma Servisi (2026). “International dimension of the proposed Industrial Accelerator Act”, EPRS Briefing, Eylül 2026.
- [72] Table.Media (2026). Industrial Accelerator Act taslak teklif metni (basına sızan belge).
- [73] Il Foglio (2026). “Il motore franco-tedesco parte in auto”, 28 Temmuz 2026.
- [74] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [75] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [76] Clifford Chance (2026), bkz. not 1.
- [77] Endeks24 (2026), bkz. not 1.

- [78] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [79] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [80] tset (2026), bkz. not 59.
- [81] Endeks24 (2026), bkz. not 1; Just Auto (2026), bkz. not 23.
- [82] Endeks24 (2026), bkz. not 1; Euronews (2026), bkz. not 25.
- [83] Endeks24 (2026), bkz. not 1; France 24 (2026). “France and Germany agree to ease EU car emissions rules in new deal”, 16 Ekim 2026.
- [84] MLex (2026). “Car companies to see more detailed ‘made in Europe’ rules under French-German plan”, 16 Ekim 2026.
- [85] Just Auto (2026), bkz. not 23; Yeşilada, A. (2026). “‘Made in Europe’ Düzenlemesi: Türkiye Dev Sanayi Hamlesinin Dışında Kalma Riskiyle Karşı Karşıya”, ParaAnaliz, 19 Ekim 2026.
- [86] Endeks24 (2026), bkz. not 1; Euronews (2026), bkz. not 25.
- [87] Just Auto (2026), bkz. not 23.
- [88] Euronews (2026), bkz. not 25.
- [89] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [90] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [91] Euronews (2026), bkz. not 25; Reuters (2026), bkz. not 23.
- [92] MLex (2026), bkz. not 84.
- [93] Jacques Delors Centre (2025), bkz. not 22.
- [94] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [95] Semafor (2026). “France, Germany are hatching plans to revive auto industry”, 27 Temmuz 2026.
- [96] Reuters (2026), bkz. not 23.
- [97] Just Auto (2026), bkz. not 23.
- [98] AGBI (2024), bkz. not 24.
- [99] Gulf Times (2024). “China’s BYD signs \$1bn agreement to open electric vehicle plant in Türkiye”, Temmuz 2024.
- [100] AGBI (2024), bkz. not 24.
- [101] AGBI (2026), bkz. not 12.
- [102] electrive (2026), bkz. not 12.
- [103] Euronews (2026), bkz. not 25; Just Auto (2026), bkz. not 23.
- [104] AB Konseyi (2025), bkz. not 27.
- [105] 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu, bkz. not 28.
- [106] Yinanç, B. (2026). “Üretim hatları netlik istiyor; AB’ye karşı Rusya ve Çin kozu işler mi?”, T24, 7 Ekim 2026.
- [107] Milliyet (2026). “Dışişleri Bakanı Hakan Fidan: Gümrük Birliği’nin güncellenmesinde Kıbrıs Rum kesiminin blokajı var”, 1 Temmuz 2026.
- [108] HKTDC Research (2026), bkz. not 3.

- [109] Yinanç, B. (2026), bkz. not 106.
- [110] Yinanç, B. (2026), bkz. not 26.
- [111] Yinanç, B. (2026), bkz. not 26.
- [112] SETA Vakfı (2026), bkz. not 14.
- [113] Yinanç, B. (2026), bkz. not 106.
- [114] Yinanç, B. (2026), bkz. not 106.
- [115] Hirschman, A. O. (1945). National Power and the Structure of Foreign Trade. Berkeley: University of California Press.
- [116] Keohane, R. O. ve Nye, J. S. (1977). Power and Interdependence: World Politics in Transition. Boston: Little, Brown.
- [117] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4.
- [118] Ekonomi Gazetesi (2026). “2025’te 124,9 milyar dolarlık hizmet ihracatı yapıldı” (TÜİK uluslararası hizmet ticareti istatistikleri).
- [119] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4.
- [120] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4; Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 118.
- [121] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4; Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 118; Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 7; Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [122] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [123] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [124] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4.
- [125] Dünya Bankası (2014). Evaluation of the EU-Turkey Customs Union, Rapor No. 85830-TR. Washington, DC.
- [126] Dünya Bankası (2014). “World Bank Group Report: EU-Turkey Customs Union Boosts Trade, But Needs Strengthening”, basın bülteni, 8 Nisan 2014.
- [127] Dünya Bankası (2014), bkz. not 125.
- [128] Endeks24 (2026), bkz. not 1; Bloomberg HT (2025). “Bolat: Türkiye-AB yüksek düzeyli ticaret diyalogu sürecektir”.
- [129] Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 7.
- [130] Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 7.
- [131] Ekonomi Gazetesi (2026). “Otomotivde ihracatın şampiyonları ödül aldı”.
- [132] Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 7.
- [133] Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 7.
- [134] Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 7.
- [135] Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 7.
- [136] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [137] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [138] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [139] Endeks24 (2026), bkz. not 1.

- [140] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [141] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [142] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [143] Just Auto (2026), bkz. not 23.
- [144] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [145] Morocco World News (2026). “European Lawmakers Push to Include Morocco in ‘Made in Europe’ Industrial Benefits”, 18 Ekim 2026.
- [146] Briefs (2026). “France and Germany strike auto pact blending looser CO2 push with tougher ‘Made in Europe’ rules”, Ekim 2026; Morocco World News (2026), bkz. not 145.
- [147] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [148] Complete Car (2026), bkz. not 19; Habertürk (2026). “Toyota’dan AB’ye Türkiye çağrısı: Dışarıda bırakmayın”, 17 Ekim 2026.
- [149] Reuters (2026), bkz. not 19.
- [150] Just Auto (2026), bkz. not 23; Yeşilada, A. (2026), bkz. not 85.
- [151] HKTDC Research (2026), bkz. not 3; EU Perspectives (2026). “Do it right or not at all: Can ‘Made in Europe’ save EU industry?”, Eylül 2026.
- [152] Morocco World News (2026), bkz. not 145.
- [153] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10; Makina İmalatçıları Birliği (2026). “Our Views on the EU Industrial Accelerator Act Submitted to the European Commission”; Ekonomi Gazetesi (2026). “Beyaz eşya satışları 2025’te yüzde 3 azaldı” (TÜRKBEŞD açıklaması); Fuar Dergisi (2026). “Made in Europe tartışması: Türkiye Avrupa’nın tedarik zincirinde kalmalı” (Dışyönder açıklaması).
- [154] Yinanç, B. (2026). “Erdoğan’dan von der Leyen’e Made in Europe mektubu”, T24, 26 Ocak 2026; Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [155] Yinanç, B. (2026), bkz. not 106.
- [156] Avrupa Komisyonu (2026), bkz. not 58.
- [157] Freshfields (2026), bkz. not 3.
- [158] HKTDC Research (2026), bkz. not 3; Freshfields (2026), bkz. not 3.
- [159] Holland & Knight (2026), bkz. not 60.
- [160] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10; MLex (2026), bkz. not 84.
- [161] Sözcü (2026), bkz. not 13.
- [162] Avrupa Komisyonu (2026), bkz. not 10; Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [163] Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 7.
- [164] Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 7.
- [165] EY Türkiye (2026), bkz. not 68; Katar Haber Ajansı (2026), bkz. not 16.
- [166] GMK Center (2026). “The Made in Europe policy could strengthen the Turkish steel industry”, 9 Mart 2026.
- [167] EY Türkiye (2026), bkz. not 68.
- [168] Makina İmalatçıları Birliği (2026), bkz. not 153.
- [169] Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 153.

- [170] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [171] electrive (2026), bkz. not 12.
- [172] Avrupa Komisyonu (2026), bkz. not 10.
- [173] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [174] AGBI (2026), bkz. not 12; electrive (2026), bkz. not 12.
- [175] Hürriyet Daily News (2026), bkz. not 15.
- [176] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [177] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [178] ANKA Haber Ajansı (2026). “Gökhan Günaydın: Türkiye, ‘Made in Europe’ kapsamı dışında bırakılıyor”, Ekim 2026.
- [179] Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 7.
- [180] Ekonomi Gazetesi (2026), bkz. not 7.
- [181] Bruegel (2026), bkz. not 17.
- [182] Euronews (2026), bkz. not 18.
- [183] Reuters (2026). “EU can sharply cut local battery prices with Made in Europe plan, T&E report says”, 2 Mart 2026.
- [184] Electric Vehicles (2026). “EU-Made Battery Rule Would Add €2,100 to Cost of Typical EV, Bruegel Says”, Eylül 2026.
- [185] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [186] Bruegel (2026), bkz. not 17.
- [187] Makina İmalatçıları Birliği (2026), bkz. not 153.
- [188] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [189] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [190] AGBI (2024), bkz. not 24.
- [191] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4; İktisadi Kalkınma Vakfı (t.y.). “Gümrük Birliği”.
- [192] İktisadi Kalkınma Vakfı (t.y.), bkz. not 191; Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4.
- [193] Dünya Bankası (2014), bkz. not 125.
- [194] Dünya Bankası (2014), bkz. not 125.
- [195] AB Konseyi (2025), bkz. not 27.
- [196] Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026), bkz. not 4.
- [197] T.C. Ticaret Bakanlığı (2026). “Türkiye-AB 3. Yüksek Düzeyli Ticaret Diyalogu Toplantısı Brüksel’de gerçekleştirildi”, 15 Ekim 2026.
- [198] Milliyet (2026), bkz. not 107.
- [199] AGBI (2024), bkz. not 24; Dünya Ticaret Örgütü (t.y.). “DS629: Türkiye – Measures Concerning Electric Vehicles and Other Types of Vehicles from China”.
- [200] Dünya Ticaret Örgütü (t.y.), bkz. not 199.
- [201] Clifford Chance (2026), bkz. not 1.

- [202] AGBI (2024), bkz. not 24.
- [203] Dünya Ticaret Örgütü (1994). Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT), md. III:8(a).
- [204] Dünya Ticaret Örgütü (t.y.). “Agreement on Government Procurement: Parties, observers and accessions”.
- [205] Clifford Chance (2026), bkz. not 1.
- [206] Dünya Ticaret Örgütü (1994), bkz. not 32.
- [207] Recharge (2022), bkz. not 33.
- [208] Dünya Bankası (2014), bkz. not 125.
- [209] Endeks24 (2026), bkz. not 1; Euronews (2026), bkz. not 25; Just Auto (2026), bkz. not 23.
- [210] Morocco World News (2026), bkz. not 145.
- [211] AGBI (2024), bkz. not 24.
- [212] 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu, bkz. not 28.
- [213] Clifford Chance (2026), bkz. not 1.
- [214] Yinanç, B. (2026), bkz. not 106.
- [215] HKTDC Research (2026), bkz. not 3; Freshfields (2026), bkz. not 3.
- [216] MLex (2026), bkz. not 84.
- [217] Complete Car (2026), bkz. not 19.
- [218] Reuters (2026), bkz. not 19.
- [219] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [220] Briefs (2026), bkz. not 146.
- [221] T.C. Ticaret Bakanlığı (2026), bkz. not 197.
- [222] Just Auto (2026), bkz. not 23.
- [223] Just Auto (2026), bkz. not 23.
- [224] Endeks24 (2026), bkz. not 1.
- [225] AGBI (2024), bkz. not 24.
- [226] Recharge (2022), bkz. not 33.
- [227] HKTDC Research (2026), bkz. not 3; Freshfields (2026), bkz. not 3.
- [228] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10.
- [229] Freshfields (2026), bkz. not 3.
- [230] Yeşil Haber (2026), bkz. not 10; MLex (2026), bkz. not 84.
- [231] Holland & Knight (2026), bkz. not 60.
- [232] İktisadi Kalkınma Vakfı (2026), bkz. not 42.

Kaynakça

- 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu, Resmî Gazete, 22 Ocak 2002, Sayı 24648, md. 63.
- AB Konseyi (2025). “EU-Türkiye trade relations” (infografik), son güncelleme 30 Ocak 2025. <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/eu-turkey-trade-relations/>
- AGBI (2024). “China files trade complaint against Turkey over EV tariffs”, 9 Ekim 2024. <https://agbi.com/trade/2024/10/china-files-trade-complaint-against-turkey-over-ev-tariffs>
- AGBI (2026). “Chinese carmaker BYD suspends major project in Turkey”, Haziran 2026. <https://www.agbi.com/manufacturing/2026/06/chinese-carmaker-byd-suspends-major-project-in-turkey/>
- ANKA Haber Ajansı (2026). “Gökhan Günaydın: Türkiye, ‘Made in Europe’ kapsamı dışında bırakılıyor”, Ekim 2026. <https://ankahaber.net/haber/gokhan-gunaydin-turkiye-made-in-europe-kapsami-disinda-birakiliyor-e6a00bf8>
- Associated Press (2026). “IMF raises its forecast for world growth this year but warns of risks from AI boom and debt”, ITV News, 13 Ekim 2026. <https://www.itv.com/news/2026-10-13/imf-slightly-raises-its-outlook-for-the-world-economy>
- Avrupa Komisyonu (2026). “Annexes to the proposal for an Industrial Accelerator Act” (Ek III). https://single-market-economy.ec.europa.eu/document/download/99174b0d-bcda-4039-9157-62725439d010_en?filename=Annexes+to+the+proposal.pdf
- Avrupa Komisyonu (2026). “Industrial Accelerator Act”, COM(2026) 100, 4 Mart 2026. https://single-market-economy.ec.europa.eu/publications/industrial-accelerator-act_en
- Avrupa Komisyonu, Ticaret ve Ekonomik Güvenlik Genel Müdürlüğü (2026). “EU trade relations with Türkiye: Facts, figures and latest developments”. https://policy.trade.ec.europa.eu/eu-trade-relationships-country-and-region/countries-and-regions/turkiye_en
- Avrupa Parlamentosu Araştırma Servisi (2026). “International dimension of the proposed Industrial Accelerator Act”, EPRS Briefing, Eylül 2026. [https://eprs.europarl.europa.eu/contents/publications/EPRS/2026/09/EPRS_BRI\(2026\)791495.html](https://eprs.europarl.europa.eu/contents/publications/EPRS/2026/09/EPRS_BRI(2026)791495.html)
- Bloomberg HT (2025). “Bolat: Türkiye-AB yüksek düzeyli ticaret diyalogu sürecektir”. <https://www.bloomberght.com/bolat-turkiye-ab-yuksek-duzeyli-ticaret-diyalogu-surece-2356087>
- Briefs (2026). “France and Germany strike auto pact blending looser CO2 push with tougher ‘Made in Europe’ rules”, Ekim 2026. <https://www.briefs.co/news/france-and-germany-strike-auto-pact-blending-looser-co2-push/>
- Bruegel (2026). “The European Union’s automotive sector needs a plan, not undue protection”, Policy Brief, Eylül 2026. <https://www.bruegel.org/policy-brief/european-unions-automotive-sector-needs-plan-not-undue-protection>
- Clifford Chance (2026). “The EU Industrial Accelerator Act: Made in Europe?”, Mart 2026. <https://www.cliffordchance.com/content/dam/cliffordchance/briefings/2026/03/eu-industrial-accelerator-act-briefing.pdf>
- Complete Car (2026). “Toyota urges EU to include UK and Turkey in automotive legislation”, 16 Ekim 2026. <https://www.completecar.ie/industry-news/article/15390/Toyota-urges-EU-to-include-UK-and-Turkey-in-automotive-legislation>

- Draghi, M. (2024). The Future of European Competitiveness. Brüksel: Avrupa Komisyonu. https://commission.europa.eu/topics/competitiveness/draghi-report_en
- Dünya (2026). “IMF Türkiye’nin büyüme tahminini üçüncü kez düşürdü”, Ekim 2026. <https://www.dunya.com/foto-galeri/gundem/imf-turkiyenin-buyume-tahminini-ucuncu-kez-dusurdu-galeri-843615>
- Dünya Bankası (2014). “World Bank Group Report: EU-Turkey Customs Union Boosts Trade, But Needs Strengthening”, basın bülteni, 8 Nisan 2014. <https://www.worldbank.org/en/news/press-release/2014/04/08/world-bank-group-report-eu-turkey-customs-union-boosts-trade-but-needs-strengthening>
- Dünya Bankası (2014). Evaluation of the EU-Turkey Customs Union, Rapor No. 85830-TR. Washington, DC. <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/eca/turkey/tr-eu-customs-union-eng.pdf>
- Dünya Ticaret Örgütü (1994). Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması (GATT), md. III:8(a). https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/gatt47_01_e.htm
- Dünya Ticaret Örgütü (1994). Sübvansiyonlar ve Telif Edici Önlemler Anlaşması, md. 3.1(b). https://www.wto.org/english/docs_e/legal_e/24-scm_01_e.htm
- Dünya Ticaret Örgütü (t.y.). “Agreement on Government Procurement: Parties, observers and accessions”. https://www.wto.org/english/tratop_e/gproc_e/memobs_e.htm
- Dünya Ticaret Örgütü (t.y.). “DS629: Türkiye – Measures Concerning Electric Vehicles and Other Types of Vehicles from China”. https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/cases_e/ds629_e.htm
- Ekonomi Gazetesi (2026). “2025’te 124,9 milyar dolarlık hizmet ihracatı yapıldı” (TÜİK uluslararası hizmet ticareti istatistikleri). <https://www.ekonomigazetesi.com/ekonomi/2025te-1249-milyar-dolarlik-hizmet-ihracati-yapildi-86853>
- Ekonomi Gazetesi (2026). “Beyaz eşya satışları 2025’te yüzde 3 azaldı” (TÜRKBEŞD açıklaması). <https://www.ekonomigazetesi.com/sektor-haberleri/beyaz-esya-satislari-2025te-yuzde-3-azaldi-71009>
- Ekonomi Gazetesi (2026). “Otomotiv endüstrisi 2025 yılını 41,5 milyar dolar ihracatla zirvede kapattı” (OİB verileri), Ocak 2026. <https://www.ekonomigazetesi.com/otomotiv/otomotiv-endustrisi-2025-yilini-415-milyar-dolar-ihracatla-zirvede-kapatti-69155>
- Ekonomi Gazetesi (2026). “Otomotivde ihracatın şampiyonları ödül aldı”. <https://www.ekonomigazetesi.com/sehirler/otomotivde-ihracatin-sampiyonlari-odul-aldi-82958>
- Electric Vehicles (2026). “EU-Made Battery Rule Would Add €2,100 to Cost of Typical EV, Bruegel Says”, Eylül 2026. <https://electric-vehicles.com/general/eu-made-battery-rule-would-add-e2100-to-cost-of-typical-ev-bruegel-says/>
- electrive (2026). “BYD legt Pläne für Werk in der Türkei auf Eis – und sucht Alternative in Europa”, 11 Haziran 2026. <https://www.electrive.net/2026/06/11/byd-legt-plaene-fuer-werk-in-der-tuerkei-auf-eis-und-sucht-alternative-in-europa/>
- Endeks24 (2026). “Almanya ile Fransa’nın ‘Made in Europe’ taslağı Türkiye’yi kapsamıyor”, 15 Ekim 2026 (Reuters ve AFP aktarımıyla). <https://www.endeks24.com/made-in-europe-taslagi-turkiyeyi-kapsamiyor>

- EU Perspectives (2026). “‘Do it right or not at all’: Can ‘Made in Europe’ save EU industry?”, Eylül 2026. <https://euperspectives.eu/2026/09/made-in-europe-industrial-accelerator-act/>
- Euronews (2026). “‘Made in Europe’ battery rules could add €2,100 to electric car prices, report says”, 22 Eylül 2026. <https://www.euronews.com/2026/09/22/made-in-europe-battery-rules-could-add-2100-to-electric-car-prices-report-says>
- Euronews (2026). “France and Germany strike car-industry deal linking 2035 engine rules to ‘Made in Europe’ push”, 16 Ekim 2026. <https://www.euronews.com/2026/10/16/france-and-germany-strike-car-industry-deal-linking-2035-engine-rules-to-made-in-europe-pu>
- Evenett, S., Jakubik, A., Martín, F. ve Ruta, M. (2024). “The Return of Industrial Policy in Data”, IMF Working Paper WP/24/1. Washington, DC: Uluslararası Para Fonu. <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2023/12/23/The-Return-of-Industrial-Policy-in-Da-ta-542828>
- EY Türkiye (2026). “AB’nin Made in Europe politikası: Türkiye için tehdit mi, fırsat mı?”. https://www.ey.com/tr_tr/insights/tax/ab-made-in-europe-turkiye
- FourWeekMBA (2026). “IMF Holds 2026 Growth at 3.1% as AI Investment Props It Up” (IMF, World Economic Outlook, Ekim 2026, Kutu 1.2 özeti). <https://fourweekmba.com/ai-imf-holds-2026-growth-at-3-1-as-ai-investment-props-it-up/>
- France 24 (2026). “France and Germany agree to ease EU car emissions rules in new deal”, 16 Ekim 2026. <https://www.france24.com/en/europe/20261015-france-and-germany-agree-to-ease-eu-car-emissions-rules-in-new-deal>
- Freshfields (2026). “Where next for EU Industrial Policy? European Commission’s IAA draft sparks criticism from all sides in European Parliament”, Ekim 2026. <https://www.freshfields.com/en/our-thinking/blogs/risk-and-compliance/where-next-for-eu-industrial-policy-european-commissions-iaa-draft-sparks-criti-102o594>
- Fuar Dergisi (2026). “Made in Europe tartışması: Türkiye Avrupa’nın tedarik zincirinde kalmalı” (Dışyönder açıklaması). <https://www.fuartergisi.com.tr/made-in-europe-tartis-masi-turkiye-avrupanin-tedarik-zincirinde-kalmali>
- García Bercero, I., McWilliams, B. ve Tagliapietra, S. (2026). “The flaws in the European Union’s proposed Industrial Accelerator Act and how to fix them”, Bruegel Policy Brief 10/2026. <https://www.bruegel.org/sites/default/files/2026-05/PB%2010%202026.pdf>
- German History Intersections (t.y.). “‘Made in Germany’ was Made in Britain (1887)”. Kaynak metin: H. Payn, The Merchandise Marks Act of 1887. <https://germanhistory-intersections.org/en/germanness/ghis:document-230>
- German History Intersections (t.y.). “Article from the Austrian Patent Office Journal (1902)”. <https://germanhistory-intersections.org/en/germanness/ghis:document-231.pdf>
- GMK Center (2026). “The Made in Europe policy could strengthen the Turkish steel industry”, 9 Mart 2026. <https://gmk.center/en/news/the-made-in-europe-policy-could-strengt-hen-the-turkish-steel-industry/>
- Gulf Times (2024). “China’s BYD signs \$1bn agreement to open electric vehicle plant in Türkiye”, Temmuz 2024. <https://www.gulf-times.com/article/686282/business/china-byd-signs-1bn-agreement-to-open-electric-vehicle-plant-in-turkiye>

“Made in Europe” ve Türkiye

- Habertürk (2026). “Toyota’dan AB’ye Türkiye çağrısı: Dışarıda bırakmayın”, 17 Ekim 2026. <https://www.haberturk.com/ekonomi/toyota-dan-ab-ye-turkiye-cagrisi-made-in-europe-tartismasi-3920448>
- Hirschman, A. O. (1945). *National Power and the Structure of Foreign Trade*. Berkeley: University of California Press.
- HKTDC Research (2026). “European Parliament Targets December Vote on Proposed Industrial Accelerator Act”, Ağustos 2026. <https://research.hktdc.com/en/article/MjQwO-TA4MDg1NQ>
- Holland & Knight (2026). “The European Union’s ‘Made in Europe’ Push”, Mayıs 2026. <https://www.hklaw.com/en/insights/publications/2026/05/the-european-unions-made-in-europe-push>
- Hürriyet Daily News (2026). “IMF lowers Türkiye’s growth forecast for 2026”, 13 Ekim 2026. <https://www.hurriyetaailynews.com/imf-lowers-turkiyes-growth-forecast-for-2026-228062>
- Il Foglio (2026). “Il motore franco-tedesco parte in auto”, 28 Temmuz 2026. <https://www.il-foglio.it/economia/2026/07/28/news/il-motore-franco-tedesco-parte-in-auto--403353>
- İktisadi Kalkınma Vakfı (2026). “AB Sanayi Hızlandırıcı Yasası Taslağı Yayımlandı: ‘Made in EU’ Kriteri Gümrük Birliği Ortaklarını da Kapsıyor”, Mart 2026. <https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?id=9960>
- İktisadi Kalkınma Vakfı (t.y.). “Gümrük Birliği”. https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?lng=tr&ust_id=9351&id=38
- Jacques Delors Centre (2025). “Europe’s Car Industry in Transition: Stuck in Neutral or Shifting into Gear?”. <https://www.delorscentre.eu/en/publications/detail/publication/europes-car-industry-in-transition>
- Juhász, R., Lane, N. ve Rodrik, D. (2024). “The New Economics of Industrial Policy”, *Annual Review of Economics*, 16. <https://doi.org/10.1146/annurev-economics-081023-024638>
- Just Auto (2026). “UK car sector could join EU’s ‘Made in Europe’ scheme under China condition”, 16 Ekim 2026 (Financial Times aktarımıyla). <https://www.just-auto.com/news/uk-car-sector-made-in-europe/>
- Katar Haber Ajansı (2026). “IMF: Investing in AI boosts global growth”, 13 Ekim 2026. <https://qna.org.qa/en/News-Area/News/2026-10/13/imf-investing-in-ai-boosts-global-growth>
- Keohane, R. O. ve Nye, J. S. (1977). *Power and Interdependence: World Politics in Transition*. Boston: Little, Brown.
- Makina İmalatçıları Birliği (2026). “Our Views on the EU Industrial Accelerator Act Submitted to the European Commission”. <https://mib.org.tr/en/our-views-on-the-eu-industrial-accelerator-act-submitted-to-the-european-commission/>
- Medyascope (2026). “IMF, Türkiye için büyüme tahminini yüzde 2,7’ye indirdi”, 13 Ekim 2026. <https://medyascope.tv/2026/10/13/imf-turkiye-icin-buyume-tahminini-yuzde-27ye-dusurdu/>
- Milliyet (2026). “Dışişleri Bakanı Hakan Fidan: Gümrük Birliği’nin güncellenmesinde Kıbrıs Rum kesiminin blokajı var”, 1 Temmuz 2026. <https://www.milliyet.com.tr/gundem/disisleri-bakani-hakan-fidan-gumruk-birliginin-guncellenmesinde-kibris-rum-kesiminin-blokaji-var-7615934>

- MLex (2026). “Car companies to see more detailed ‘made in Europe’ rules under French-German plan”, 16 Ekim 2026. <https://www.mlex.com/mlex/trade/articles/2538829>
- Morocco World News (2026). “European Lawmakers Push to Include Morocco in ‘Made in Europe’ Industrial Benefits”, 18 Ekim 2026. <https://www.moroccoworldnews.com/2026/10/342653/european-lawmakers-push-to-include-morocco-in-made-in-europe-industrial-benefits/>
- Qatar Tribune (2026). “OECD sees slower Türkiye growth through 2027”, 24 Eylül 2026. <https://www.qatar-tribune.com/article/255633/business/oecd-sees-slower-turkiye-growth-through-2027>
- Recharge (2022). “EU demands changes to ‘discriminatory’ IRA amid row over US flagship renewables law”, 8 Kasım 2022. <https://www.rechargenews.com/energy-transition/eu-demands-changes-to-discriminatory-ira-amid-row-over-us-flagship-renewables-law/2-1-1348103>
- Reuters (2026). “AI investment props up global growth, but war and debt threaten outlook, IMF says”, The Morning, 13 Ekim 2026. <https://www.themorning.lk/articles/wq9QsVc1F-kTJCIFPJbVP>
- Reuters (2026). “EU can sharply cut local battery prices with Made in Europe plan, T&E report says”, 2 Mart 2026. <https://finance.yahoo.com/news/eu-sharply-cut-local-battery-060708133.html>
- Reuters (2026). “EU must push for ‘Made in Europe’ strategy, EU industry chief says”, 2 Şubat 2026. <https://finance.yahoo.com/news/eu-must-push-made-europe-223513858.html>
- Reuters (2026). “Reactions to Germany-France car deal”, Devdiscourse, Ekim 2026. <https://www.devdiscourse.com/article/international/3993668-quotes-a-good-day-for-motorists-and-for-jobs-reactions-to-germany-france-car-deal>
- Semafor (2026). “France, Germany are hatching plans to revive auto industry”, 27 Temmuz 2026. <https://www.semafor.com/article/07/27/2026/france-germany-are-hatching-plans-to-revive-auto-industry>
- SETA Vakfı (2026). “Beyond a Costly Exclusion: A SAFE Plus Arrangement for Türkiye and European Defence”, Temmuz 2026. <https://media.setav.org/en/file/2026/07/beyond-a-costly-exclusion-a-safe-plus-arrangement-for-turkiye-and-european-defence.pdf>
- Sözcü (2026). “Türkiye’de otomotiv sektörünü uçarak hamleye Fransa engeli”, Ekim 2026. <https://www.sozcu.com.tr/turkiye-de-otomotiv-sektorunu-ucarak-hamleye-fransa-engeli-p370052>
- T.C. Ticaret Bakanlığı (2026). “Türkiye-AB 3. Yüksek Düzeyli Ticaret Diyalogu Toplantısı Brüksel’de gerçekleştirildi”, 15 Ekim 2026. <https://ticaret.gov.tr/haberler/turkiye-ab-3-yuksek-duzeyli-ticaret-diyalogu-toplantisi-brukselde-gerceklestirildi-15-10-2026>
- Table.Media (2026). Industrial Accelerator Act taslak teklif metni (basına sızan belge). <https://table.media/assets/entwurf-iaa-proposal.pdf>
- tset (2026). “‘Made in Europe’: What the Industrial Accelerator Act Means for Automotive Manufacturers”. <https://tset.com/blog/what-the-industrial-accelerator-act-means-for-automotive-manufacturers>

“Made in Europe” ve Türkiye

- Türkiye Today (2026). “Made in Europe: Alarm bells ring for Türkiye’s industrial sector”. <https://www.turkiyetoday.com/opinion/made-in-europe-alarm-bells-ring-for-turkiyes-industrial-sector-3221033>
- Williams, E. E. (1896). Made in Germany. Londra: Heinemann. Seçme bölümler: German History in Documents and Images. <https://germanhistorydocs.org/en/wilhelmine-germany-and-the-first-world-war-1890-1918/ghdi:document-5468>
- Yeşil Haber (2026). “AB otomotivde surları yükseltiyor: Türkiye içeride mi, dışarıda mı?”, 16 Ekim 2026 (Journal de l’Automobile, AFP, Bloomberg, OİB, Ticaret Bakanlığı ve L’argus aktarımlarıyla). <https://yesilhaber.net/ab-otomotiv-kurallari-turkiye-montaj-sarti/>
- Yeşilada, A. (2026). “‘Made in Europe’ Düzenlemesi: Türkiye Dev Sanayi Hamlesinin Dışında Kalma Riskiyle Karşı Karşıya”, ParaAnaliz, 19 Ekim 2026. <https://www.paraanaliz.com/haberler/made-in-europe-duzenlemesi-turkiye-dev-sanayi-hamlesinin-disinda-kalma-riskiyle->
- Yinanç, B. (2026). “Erdoğan’dan von der Leyen’e Made in Europe mektubu”, T24, 26 Ocak 2026. <https://t24.com.tr/yazarlar/barcin-yinanc/erdogandan-von-der-leyene-made-in-europe-mektubu,53504>
- Yinanç, B. (2026). “Türkiye’nin AB ile jeopolitik uyumu: Yüzdelerin ötesinde bir tartışma”, T24, 12 Ekim 2026. <https://t24.com.tr/yazarlar/barcin-yinanc/turkiyenin-ab-ile-jeopolitik-uyumu-yuzdelerin-otesinde-bir-tartisma,59431>
- Yinanç, B. (2026). “Üretim hatları netlik istiyor; AB’ye karşı Rusya ve Çin kozu işler mi?”, T24, 7 Ekim 2026. <https://t24.com.tr/yazarlar/barcin-yinanc/uretim-hatlari-netlik-istiyor-ab-ye-karsi-rusya-ve-cin-kozu-isler-mi,59359>

YAZAR HAKKINDA

Çiğdem Gizem Okkaoğlu

1991 yılında doğan Okkaoğlu, 2015 yılında Bilkent Üniversitesi Endüstri Mühendisliği Bölümü'nden mezun oldu. Rekabet Kurumunda beş yıl çalıştı, ardından Balcıoğlu Selçuk Ardiyok Keki Avukatlık Ortaklığı'nda (Dentons Türkiye) Danışman, ELİG Gürkaynak Avukatlık Bürosu'nda Kıdemli Avukat, Günay Erdoğan Avukatlık Bürosu'nda Ortak Avukat olarak çalıştı. Okkaoğlu, ayrıca Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden 2019; Anadolu Üniversitesi İktisat Bölümü'nden 2018 ve Sosyal Hizmetler Bölümü'nden 2012 yılında mezun oldu. YYüksek lisansını Orta Doğu Teknik Üniversitesi Avrupa Çalışmaları Tezli Yüksek Lisans Programında tamamladı. Halihazırda uluslararası bir teknoloji şirketinin baş hukuk müşaviri olarak çalışmaktadır. Ayrıca Toplum Çalışmaları Enstitüsü Genel Sekreteri olarak görev yapmaktadır.



Cevizlidere Mah. Mevlana Bulv. No:123/305 ankaya/Ankara
0312 939 93 00 | info@toplum.org.tr | www.toplum.org.tr