Fintables

Avrupa’nın Otomotivde Yeni Kuralları Türkiye’yi Nasıl Etkiler?

25.11.2026

Avrupa’nın yerli üretimi destekleme politikası, kamu alımlarını ve araç satın alma teşviklerini de içeriyor. “Made in Europe” yaklaşımıyla hazırlanan yeni kurallar, bu desteklerden yararlanmayı üretimin nerede yapıldığına bağlıyor. Türkiye açısından hibrit kotası ihracatın büyüme alanını sınırlarken, destek koşulları elektrikli araçlara geçişte fabrikaların rekabet gücünü ve yeni yatırımların yerini etkiliyor.

Türkiye’nin Kotası Ne Kadar Yeterli?

Komisyon verilerine göre Temmuz 2025–Haziran 2026 döneminde Türkiye’den AB’ye 207.454 adet kapsamdaki hibrit araç gönderildi. Bu dönemdeki günlük ortalamayı 200 güne taşıdığımızda yaklaşık 113.700 araçlık sevkiyat hesaplıyoruz. Açıklanan kota, bu miktarın yaklaşık %11 üzerinde bulunuyor.

Geçmiş sevkiyat temposunun korunması halinde kotada yaklaşık 12.600 araçlık alan kalıyor. İhracatın %10 artması durumunda ise bu alan 1.300 araca kadar geriliyor. Mevcut üreticilerin hibrit satışlarını artırması veya yeni modellerin devreye girmesi, kalan kotayı hızla tüketebilecek.

Kotanın dönemlere dağılımı da önemli. Aralık–Şubat için 56.844, Mart–Mayıs için 58.107, haziranın ilk 18 günü için 11.369 araç ayrılıyor. Kullanılmayan kota sonraki döneme aktarılıyor. Ancak sonraki dönemin kotası önden kullanılamadığı için, özellikle aralık–şubat sevkiyatlarının 56.844 adedi aşması teslimatların bir bölümünü marta öteleyebilir. Türkiye’nin kapsamdaki ihracatının 2025’in üçüncü çeyreğinde 38,7 bin, son çeyreğinde 69,1 bin adet olması bu değişkenliği gösteriyor. Dönemsel aşımı hesaplamak için sevkiyatların kota takvimine göre dağılımına ihtiyaç var.

Çin’in Sınırlanması Türkiye’ye Alan Açar mı?

Çin’e tanınan kotanın yıllık karşılığı yaklaşık 350 bin araç olarak belirlendi. Temmuz 2025–Haziran 2026 dönemindeki sevkiyatlara baktığımızda ise 486,6 bin adet. Böylece Çin’in kotası, geçmiş sevkiyat temposunun yaklaşık %28 altında kalıyor. Türkiye için aynı karşılaştırmada yaklaşık %11 büyüme alanı bulunuyor. Çinli üreticilerin Avrupa’ya satışlarının sınırlanması, Türkiye’de üretilen araçların pazar payı ve fiyatlama koşulları açısından destekleyici. Bu fırsatın üretime katkısını ise Türkiye’nin kendi kotası belirleyecek.

“Made in Europe” Marjları ve Yatırımları Nasıl Etkiler?

Komisyonun mart ayında sunduğu Sanayi Hızlandırma Yasası teklifi, kapsamdaki elektrikli ve şarj edilebilir hibrit araçların kamu alımlarından ve satın alma desteklerinden yararlanmasını Avrupa’da üretim koşullarına bağlıyor. Teklifte AB içinde montaj, batarya hariç bileşen değerinin en az %70’inin uygun menşeden gelmesi ve bataryaya ilişkin ilave şartlar bulunuyor.

Türkiye açısından hem parçaların menşei hem de aracın monte edildiği ülke önem taşıyor. Teklifin 8 ve 9. maddelerinde, ilgili koşullar altında Gümrük Birliği ortaklarından gelen içeriğin AB menşeine eşdeğer sayılması öngörülüyor. Bu hüküm Türk parçalarının menşe hesabına dahil edilmesine imkân sağlıyor. Türkiye’de üretilen nihai aracın desteklere erişimi için ise AB içinde montaj koşuluna yönelik bir çözüm gerekiyor.

Tam elektrikli üretime yönelmek, ihracatın hibrit kotasına bağlılığını azaltıyor. Ancak satın alma desteklerine erişim önem kazanıyor. Desteğin azalması müşterinin motivasyonu etkileyebilecek bir değişken. Ford Avrupa

Başkanı Jim Baumbick de 17 Kasım'daki açıklamasında, Transit'in Türkiye'de monte edilmesi nedeniyle mevcut planlar altında destek koşullarını karşılayamayacağını ve değişen kuralların yeni yatırımları zorlaştırdığını belirtiyor.

Müzakerelerde bu etkiyi hafifletebilecek seçenekler bulunuyor. Komisyon teklifinde üretici genelindeki uyuma bağlı esneklikler yer alırken, Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği ACEA Türkiye ve Fas'taki mevcut yatırımların hedefli biçimde korunmasını istiyor. Türkiye açısından bu korumanın yeni modelleri ve kapasite artışlarını da kapsaması önem taşıyor.

BIST Şirketlerinde Nasıl Bir Etki Beklemeliyiz?

Ford Otosan'ın ilk dokuz aylık üretiminin %34'ü Romanya'dan geliyor. 113,6 bin adetlik Puma üretiminin de burada olması, binek araç tarafında Türkiye'ye uygulanan kotaya karşı önemli bir koruma sağlıyor. Türkiye üretiminin ise %67'si Custom ve Volkswagen'in bir tonluk ticari araçlarının üretildiği Yeniköy'de yoğunlaşıyor. Bu hattın üretimi üçüncü çeyrekte %14 büyüdü ve ihracattaki toparlanmanın sebebi oldu. Ford açısından kritik konu, büyümeyi sürükleyen bu araçların elektrikli ve şarj edilebilir hibrit versiyonlarının Avrupa desteklerine erişimi. Türkiye'nin kapsamda tutulması büyümeyi desteklerken; dışarıda kalması, destekli alımlarda AB'de üretilen rakip araçlara fiyat avantajı yaratabilir.

Tofaş'ın mevcut ürün karması hibrit kotasına karşı daha avantajlı. İlk dokuz aylık 57 bin adetlik ihracatın neredeyse tamamı hafif ticari araçlardan oluşuyor. K0 üretimi de 34,6 binden 72,1 bin adede yükseldi. Bu ailedeki Scudo ve Ulysse'nin dizel ve tam elektrikli seçenekleri hibrit kotasının dışında kalıyor. Dolayısıyla mevcut ihracat büyümesi üzerinde doğrudan kota baskısı sınırlı görünüyor. Ayrıca 2024–2032 döneminde planlanan 1 milyon K0 aracın 230 bini Kuzey Amerika'ya ayrılmış durumda. Bu programın devreye girmesi, büyümenin Avrupa'ya bağımlılığını azaltacak. Daha uzun vadede Bursa'ya gelecek elektrikli modellerin desteklere erişimi, yeni yatırımların getirisini ve üretim hacmini etkileyecek.

Karsan, söz konusu düzenlemelerin önemli olduğu bir şirket. İlk dokuz ayda elektrikli araç satışları %53 artarak 406 adede çıktı. Bu araçların cirodaki payı yaklaşık %55'ten %70'e yükseldi. Bu oran şirketin dünya genelindeki satışlarını kapsıyor. Avrupa'daki kamu alımlarında Türkiye üretimine erişimin korunması, bu büyümenin devamı açısından önemli. IAA teklifindeki AB'de montaj şartı korunur ve Türkiye'ye eşdeğer erişim sağlanmazsa, belediye ve toplu taşıma ihalelerinde Karsan'ın hareket alanı daralabilir.

Otokar için Avrupa'daki elektrikli otobüs ihalelerine erişimin yanında yeni Daimler üretim programı da önem taşıyor. Sakarya'da Mercedes-Benz Conecto üretimi eylülde başlarken, Almanya teslimatları 2027 ortasında planlanıyor. Dizel ve hafif hibrit seçenekleri bulunan otobüs, hibrit binek araç kotasının dışında kalıyor. Daimler'in Avrupa talebini karşılamak için Türkiye'ye üretim getirmesi, maliyet ve üretim kabiliyetinin yeni iş kazanımındaki önemini gösteriyor. Elektrikli otobüslerde destek ve kamu alımı koşulları belirleyici olurken, Conecto programı fabrikanın kapasite kullanımını ve üretim gelirlerini destekleyecek.

Anadolu Isuzu'da Avrupa dışındaki faaliyetlerin ağırlığı öne çıkıyor. İlk dokuz ayda satılan 7.869 aracın 3.866'sı Özbekistan'daki SamAuto operasyonundan geldi. Türkiye operasyonunun ihracatı ise 539 adet oldu. Elektrikli otobüslerin Avrupa'daki ihalelere erişimi yeni siparişler açısından önemli. Bununla birlikte, satış adedinin yaklaşık yarısını oluşturan Özbekistan operasyonu, büyümenin Avrupa'ya bağımlılığını azaltıyor.

Yeni Yatırımlarda Neye Bakılmalı?

Türkiye'de kurulacak yeni bir fabrikanın hibrit araçları Türk menşei kazanırsa, mevcut düzenleme altında Türkiye kotasını kullanacak. Böylece yeni kapasitenin AB'ye yönelik sevkiyatı da mevcut üreticilerle aynı sınırlı ihracat alanını paylaşacak. Tam elektrikli üretimde ise Avrupa'daki desteklere erişim yatırımın getirisini etkileyecek. Bu nedenle yatırımları değerlendirirken iç pazarın, AB dışı ihracatın ve Avrupa satışlarının toplam üretimdeki paylarına bakmak gerekiyor.

25 Kasım itibarıyla IAA, Avrupa Parlamentosu'nda komite kararı bekliyor. 14 Aralık, gösterge niteliğindeki genel kurul tarihi. Müzakerelerde mevcut üretime sağlanacak korumanın yeni modelleri ve kapasite artışlarını ne ölçüde kapsayacağı önem taşıyor. Korumanın yalnız mevcut projelerle sınırlanması halinde etki, sonraki model tahsislerinde belirginleşecek. Türkiye'nin otomotivdeki konumunu koruması, bugünkü ihracatın devamlılığıyla birlikte bir sonraki yatırımın da burada yapılmasına bağlı.

Bu raporda yer alan her türlü bilgi, değerlendirme, yorum, istatistiki şekil ve bilgiler hazırlandığı tarih itibari ile mevcut piyasa koşulları ve güvenilirliğine inanılan kaynaklardan elde edilerek derlenmiştir. Fintables Bilişim Teknolojileri A.Ş. tarafından genel bilgilendirme amacı ile hazırlanmıştır. Sunulan bilgilerin doğruluğu ve bunların yatırım kararlarına uygunluğu tarafımızca garanti edilmemektedir. Bu bilgiler belli bir getirinin sağlanmasına yönelik olarak verilmemektedir. Alım satım kararını destekleyebilecek yeterli bilgiler burada bulunmayabilir. Burada yer alan yorum ve tavsiyeler, yorum ve tavsiyede bulunanların kişisel görüşlerine dayanmaktadır. Herhangi bir yatırım aracının alım-satım önerisi ya da getiri vaadi olarak yorumlanmamalıdır. Bu görüşler mali durumunuz ile risk ve getiri tercihlerinize uygun olmayabilir. Sadece burada yer alan bilgilere dayanarak yatırım kararı verilmesi beklentilerinize uygun sonuçlar doğurmayabilir. Bu nedenle bu sayfalarda yer alan bilgilerdeki hatalardan, eksikliklerden ya da bu bilgilere dayanılarak yapılan işlemlerden, yorum ve bilgilerin kullanılmasından doğacak her türlü maddi/manevi zararlardan ve her ne şekilde olursa olsun üçüncü kişilerin uğrayabileceği her türlü doğrudan ve/veya dolaylı zararlardan dolayı Fintables Bilişim Teknolojileri A.Ş. ile bağlı kuruluşları, çalışanları, yöneticileri ve ortakları sorumlu tutulamaz. Burada yer alan yatırım bilgi, yorum ve tavsiyeleri yatırım danışmanlığı kapsamında değildir.