

Ursula von der Leyen
Avrupa Komisyonu Başkanı

Stéphane Séjourné
Refah ve Sanayi Stratejisinden Sorumlu İcra Başkan Yardımcısı

Maroš Šefčovič
Ticaret ve Ekonomik Güvenlik ile Kurumlararası İlişkiler ve Şeffaflıktan Sorumlu Avrupa
Komisyonu Üyesi

Wopke Hoekstra
İklim, Net Sıfır ve Temiz Büyümeden Sorumlu Avrupa Komisyonu Üyesi

30 Eylül 2026

“Made in Europe” yaklaşımının gerçek sınavı

Sayın Başkan von der Leyen,
Sayın İcra Başkan Yardımcısı Séjourné,
Sayın Komiser Šefčovič,
Sayın Komiser Hoekstra,

2021 yılına gelindiğinde Avrupa, bir Avrupa batarya değer zinciri oluşturma hedefini ciddi biçimde ele almaya başladı. Avrupa şirketleri, AB liderlerinin kendi üretim tesislerinin Avrupa’nın gelecekteki dayanıklılığı ve refahı açısından vazgeçilmez olduğu yönündeki taahhütlerine dayanarak milyarlarca avroluk yatırım yaptı. Bu taahhütler, AB-Birleşik Krallık Ticaret ve İşbirliği Anlaşması (AB-BK TCA) aracılığıyla hukuki bir çerçeveye de kavuşturuldu.

AB-Birleşik Krallık Ticaret ve İşbirliği Anlaşması (TCA), yaklaşan Sanayi Hızlandırma Yasası (IAA) ile benzer bir talep taraflı yaklaşım izleyen, daha küçük ölçekli bir Sanayi Hızlandırma Yasası niteliğindedir. AB-BK TCA, elektrikli otomobillerin gümrük vergisinden muaf ithalat kapsamında değerlendirilebilmesi için Avrupa menşeli batarya ve katot kullanmasını şart koşarak, Avrupa’da üretilen batarya malzemelerinin tercih edilmesi ve AB ile Birleşik Krallık’taki üretimin artırılması yönünde ticari bir teşvik oluşturmuştur.

Ancak, Avrupalı otomobil üreticileri tedarik zincirine yönelik yatırımları desteklemekte yavaş kalmıştır. Üreticilerin talebi üzerine, Aralık 2023’te Noel öncesinde varılan bir anlaşmayla AB ve Birleşik Krallık, değer zincirine daha fazla zaman tanımak amacıyla söz konusu kuralların uygulanmasını istisnai olarak üç yıl ertelemiştir. Tarafların birlikte aldığı karar ise son derece açıktı: “Yürürlüğe girecek kuralların daha fazla ertelenmesi gündeme alınmamalıdır.” Anlaşma ayrıca, söz konusu kuralların 2032’den önce değiştirilmesi imkânını da sınırlandırmıştır.

O dönemde Komisyonun İcra Başkan Yardımcısı olan ve hâlihazırda Avrupa Komisyonunun Ticaretten Sorumlu Üyesi olarak görev yapan Maroš Šefčovič, “uygulanacak kurallara ilişkin hukuki belirlilik” sözü vermiştir. Şirketlere, bu uzatmanın tek seferlik olduğu yönünde güvence verilmiştir. Şirketler de bu taahhüde güvenerek hareket etmiş, yatırımcılar kararlarını söz konusu güvencelere dayanarak almıştır. Şimdi yanıtlanması gereken soru, politika yapıcılarının bu taahhütlerin arkasında durup durmayacağıdır. Konuşmalarda hukuki belirlilik vaat etmek kolaydır. Ancak hukuki belirliliğin yatırım kararlarını gerçekten etkileyebilmesi için, gerçek koşullarla karşı karşıya kaldığında da geçerliliğini koruması gerekir.

Avrupa otomotiv sektörü şimdi bir kez daha söz konusu kuralların uygulanmamasını talep etmektedir. Kuralların yürürlüğe girmesine yalnızca üç ay kala sektör, AB batarya tedarik zincirinin henüz hazır olmadığını ileri sürerek kuralların bir kez daha ertelenmesini istemektedir. Avrupalı otomobil üreticileri ise her iki avantajdan da aynı anda yararlanmak istemektedir: Daha ucuz Çin menşeli malzemeleri satın almaya devam ederken, Birleşik Krallık pazarına gümrük vergisinden muaf erişimlerini de korumak. Bu durumda ise Avrupalı tedarikçiler açısından yatırım ve üretimi ekonomik açıdan anlamlı kılan ticari gerekçe göz ardı edilmiş olacaktır.

Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği (ACEA), AB kurumlarına gönderdiği mektupta, sektörün Avrupa’da entegre bir batarya tedarik zincirinin oluşturulması konusunda iyi niyetle hareket etmemekle suçlanabileceğini kendisi de kabul etmektedir. Nitekim öyledir.

Ancak mesele, yalnızca iyi niyet tartışmasının çok ötesindedir. Bu, Avrupa’nın sanayi politikasının gerçekten ciddiye alınıp alınmayacağını gösterecek belirleyici bir sınavdır.

Avrupalı batarya malzemesi tedarikçileri, temel katot malzemelerinin üretimini hâlihazırda gerçekleştirmektedir. Avrupa batarya endüstrisi derneklerinden RECHARGE’a göre, 2027 yılında AB’deki katot malzemesi üretim kapasitesinin 121.000 tona ulaşması beklenmektedir. Buna karşılık, TCA gerekliliklerinin karşılanabilmesi için öngörülen talep 52.000 ila 75.000 ton düzeyindedir. Avrupalı tedarikçilerin ihtiyaç duyduğu şey, otomobil üreticilerinin bu malzemeleri satın almasıdır.

Avrupa Komisyonunun bu konuda geri adım atmaması gerekmektedir. Avrupa Komisyonunun AB-BK TCA kapsamındaki söz konusu kurallara yönelik tutumu, yaklaşan Sanayi Hızlandırma Yasası açısından doğrudan bir öncül teşkil etmektedir. Yeni bir erteleme, Brüksel’in “Made in Europe” hedeflerine ağır bir darbe vuracaktır.

Talebi destekleyen kurallar, tam da etkilerini göstermeye başladıkları sırada ortadan kalkarsa, yatırım komiteleri Avrupa’da yeni fabrikalar kurma konusunda **tereddüt edecektir**. 2027 yılı geldiğinde, TCA kapsamındaki kalıcı menşe kurallarının hiçbir istisna veya tereddüt olmaksızın uygulanması gerekmektedir. Bu yalnızca bir batarya değer zincirinin geleceği açısından değil, Avrupa imalat sanayisinin, istihdamının, refahının ve dayanıklılığının geleceği açısından da önem taşımaktadır. Böyle bir tutum, Avrupalı liderlerin stratejik dayanıklılık konusunda yalnızca konuşmalar yapmakla yetinmediğini, hedeflerini gerçekleştirme konusunda ciddi olduklarını da gösterecektir. Dünya bunu izliyor.

William Todts



Executive Director
Transport & Environment

James Watson



Director General
European Metals

Marco Mensink



Director General
Cefic