



PayderBülten :34

Paylaşım Ekonomisi Derneği İletişim Bülteni

Yılbaşı 2026

Türkiye Otomotiv Sektörünün 2026 Yılından Beklentileri



2025 yılını bitiriyoruz. Kasım sonu tablo yurt içi satışlarda %10 luk artışla 1.177.000 satışa ulaşıldığını, 2025 yılının 1.400.000 civarı bir satış hacmi ile biteceğini gösteriyor. Diğer taraftan yıl sonunda toplam yerli üretimin geçen yıla göre %3 ün üzerinde, ihraç edilen motorlu taşıtların ise %5 e yakın arttığını göreceğiz. 2025 yılı ihracat gelirimiz ise 40 milyon \$ düzeyini bulacak.

Tüm bu gelişmeler karşısında ülkemize ait 2026 öngörülerine kısaca bakalım:

1. İhracat ve Üretimde Rekor Hedefler

Otomotiv sanayimiz, otomotiv endüstrisinin geleneksel güçlü olduğu üretim ve ihracat alanlarında 2026 yılında da çıtayı yükseltme niyetinde.

İhracat Rekoru: Sektörün 2026 yılı için belirlenen en önemli hedeflerinden biri 43,7 milyar dolarlık ihracat rakamına ulaşmak. Bu, sektörün bugüne kadarki en yüksek ihracat rekoru olmasının yanı sıra, imalat sanayii ihracatı içindeki payını %16,1 seviyesine çıkarmak demek olacak.

Küresel Entegrasyon: Mevcut küresel otomotiv devlerinin (OEM) Türkiye'deki üretim üslerini korumasını ve potansiyel yeni yabancı yatırımların üretim ve ihracat kapasitemizi artırmasını bekliyoruz. Örneğin, bazı Çinli markalarla ilgili doğrudan yatırım görüşmelerin sonuçlanması 2026 da mümkün olabilir.

Mobilite Yol Haritası: Cumhurbaşkanlığı 2026 Yıllık Programı kapsamındaki "Mobilite Araç ve Teknolojileri Yol Haritası" doğrultusunda yeşil ve dijital dönüşüme odaklanılması bekleniyor. Bu, kuşkusuz teknolojik bağımsızlığın güçlendirilmesi ve yerli üretim oranının artırılması anlamına gelecek.

2. Yeni Enerji taşıtları (NEV) ve Sürdürülebilirlik

Özellikle bataryadan elektrik enerjisiyle hareket eden taşıtlar (BEV) ve buna bağlı altyapı yatırımlarının, iç pazardaki en büyük büyüme katalizörü olacağını söyleyebiliriz.

BEV Pazar Payı: Bataryadan elektrikli otomobillerin (BEV) toplam otomobil satışları içindeki payı 2025 yılında önemli bir sıçrama yaparak %18 e ulaştı. 2026 da bu artışın sürmesini ve pazar payının %20 ye gelmesini bekliyoruz. Bu büyümede, yerli ve milli otomobilimiz Togg'un yeni modelleri ve artan üretim hacmi ile, ithal Çin ve Avrupa menşeli uygun fiyatlı BEV modellerinin pazara girmesi etkili olacak.

Şarj Altyapısı Standardizasyonu: BEV şarj istasyonlarının denetim ve saha muayeneleri hızlanacak. TSE koordinasyonunda ulusal standartların oluşturulması ve uluslararası sistemlere uyumun pekiştirilmesi 2026 hedefleri arasında yer alıyor.

Hidrojen Teknolojisi: Uzun vadeli bir yatırım olarak, hidrojen yakıt hücreli kamyon prototiplerinin pilot imalatının 2026'da tamamlanması ve yol testlerine başlanması bekleniyor.



3. Teknoloji ve Dijital Dönüşüm

Üretimden nihai ürüne kadar olan süreçte dijitalleşme ve ileri teknolojiler gelişmenin merkezinde olacak.

Otonom ve Bağlantılı taşıtlar: Otonom sürüş sistemlerinde güvenli veri iletişimi, sensör teknolojileri ve kontrol yazılımları gibi kritik alanlarda AR-GE faaliyetlerine ülkemizdeki girişimciler de hız verecek.



Batarya ve Geri Dönüşüm: Kritik bileşenler olan batarya, motor ve kontrol yazılımlarına yönelik yerli teknolojilerin geliştirilmesini bekliyoruz. Ayrıca, döngüsel ekonomi kapsamında lityum bataryaların geri dönüşüm projelerinin önemli bir kısmının 2027'ye kadar tamamlanması endüstrimizin hedefi.

Nitelikli İş Gücü: Sektörün yeşil ve dijital dönüşümüne ayak uydurmak amacıyla nitelikli iş gücünün yetiştirilmesi ve ileri teknoloji alanlarına yönelik uzman yetiştirme programlarının desteklenmesi öngörülüyor.

4. İç Pazar ve Tüketici Dinamikleri

Toplam Satış Hacmi: İç pazarın, ekonomik istikrar ve finansal koşullara bağlı olarak 1,5 milyon adet satış civarında seyretmesi bekleniyor.

Vergisel Düzenlemeler: 2026 yılı için belirlenen yeniden değerlendirme oranları, binek otomobillerde kira gideri, amortisman ve ÖTV/KDV gibi vergisel tutarları etkileyerek araç sahibi olma ve kiralama maliyetlerini belirleyecek. Örneğin, 2026'da gider kabul edilebilecek KDV ve ÖTV toplamı sınırının 1.200.000 TL'ye yükselmesi muhtemel. Elbette mevzuat ve ekonomik koşullara bağlı olarak bu rakamlar değişebilir.

Özetle, Türkiye otomotiv endüstrisi 2026 yılında ihracat rekoru ve bataryadan elektrikli otomobillerde pazar payının önemli ölçüde artırılması hedefleriyle, ülkemizdeki yeşil ve dijital dönüşüme liderlik etmeyi amaçlıyor.



5. AB'nin Sınırdaki Karbon Vergisi düzenlemesinin (CBAM) 2026 yılına muhtemel etkileri

Avrupa Birliği'nin uygulamaya koyduğu Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması (CBAM), Türkiye'nin en büyük ihracat pazarı olan AB ile ticarete önemli bir zorluk ve aynı zamanda bir fırsat yaratıyor. Kısaca detaylara bakalım:

CBAM'in kendisi, ilk etapta 2026'da yürürlüğe girecek ödeme dönemi itibarıyla otomotiv nihai ürünlerini doğrudan kapsamıyor. Bildiğiniz gibi otomotiv; demir-çelik, çimento, alüminyum, gübre ve elektrik gibi ilk etap sektörleri içinde yer almıyor.

Ancak, aşağıdaki nedenlerle otomotiv sektörünün dolaylı olarak etkileneceğini kabul etmek durumundayız:

Girdi Maliyetleri: Otomotiv üretiminde kullanılan demir-çelik ve alüminyum gibi temel girdiler, CBAM'in kapsamında yer alıyor. Bu maddeleri AB'ye ihraç eden yerli üreticiler, karbon

sertifikası maliyetleriyle karşılaşacak ve bu maliyetler, nihai otomotiv ürünlerinin tedarik zinciri boyunca fiyatlarına kaçınılmaz olarak yansıtacaktır. Dolayısıyla nihai ürünlerin rekabet gücünü etkileyebilir.

Rekabet Dezavantajı Riski: Türkiye, AB'ye en çok ihracat yapan ülkelerden biri olduğu için, CBAM'in kapsamına giren sektörlerde, dolayısıyla otomotiv tedarik zincirinde karbon yoğunluğu yüksek olan yerli üreticiler, AB'deki ve düşük karbonlu üretim yapan diğer ülkelerdeki rakiplerine kıyasla maliyet dezavantajı yaşayabilirler.

Öte yandan CBAM, ülkemiz için bir baskı unsuru olmasının yanı sıra yeşil dönüşümü hızlandırmak için de bir fırsat da olabilir.

Ülkemizin 2026 yılı başında bir Ulusal Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) veya Karbon Vergisi uygulamasını hayata geçirmesi bekleniyor. Gerçekleştiğinde, yerli üreticilerin AB'ye ödeyeceği karbon bedelinin AB'ye değil, ülke bütçesine girmesini sağlayacak bir uygulama olacak. Bu itibarla, ülkemizdeki otomotiv ana ve tedarik sanayisinin, üretim süreçlerinde düşük karbonlu teknolojilere ve yenilenebilir enerji kaynaklarına geçişini hızlandıracak teşviklerin ve desteklerin devreye alınması gerekiyor. Öte yandan karbon ayak izini düşürmeyi başaran yerli tedarikçiler, AB pazarında rakiplerine göre daha düşük karbon maliyeti ile avantaj sağlayabilir ve küresel tedarik zincirindeki konumlarını güçlendirebilir. Bu fırsatı değerlendirmek gerekiyor.

Özetle sektör, otomotiv pazarındaki ithalat artışını yerli sanayimiz önderliğinde e-mobilite teknolojilerini yerleştirerek dengelemeyi hedefliyor. CBAM ise kısa vadede girdi maliyeti baskısı yaratabilir. Ancak uzun vadede karbon fiyatlandırma mekanizmalarını kurarak ve yeşil üretimi teşvik ederek bir rekabet avantajına dönüştürme imkânı elbette var.

2026 öncesi gelişmelere bakarsak ülkemiz, 2026 yılında CBAM'in finansal yükümlülüklerinin başlamasından önce karbon emisyonlarını fiyatlandırma ve yönetme konusunda önemli adımlar attı. Bunlara değinmek gerekirse:



1. Ulusal Emisyon Ticaret Sistemi (ETS)

Ülkemizin öncelikli hedefi, karbon fiyatlandırması için bir Ulusal ETS kurmak olarak açıklanmıştı.

Pilot Uygulama: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı liderliğinde, 2024 ve 2025 yılları boyunca pilot ETS projeleri yürütüldü. Bu projeler, özellikle CBAM kapsamındaki çimento, demir-çelik, alüminyum gibi sektörlerin büyük tesislerini kapsadı. Bu pilot uygulamalar sistemin altyapısını, veri toplama yöntemlerini ve piyasa dinamiklerini test etmeyi amaçlıyordu.

Yasal Altyapı: Ulusal ETS'nin tam olarak hayata geçirilmesi için gerekli yasal ve ikincil düzenlemeler üzerinde çalışmalar henüz devam ediyor. 2026 başında tam işler hale gelmesi için mevzuatın hızla tamamlanması gerekiyor.

Hedef: ETS'nin amacı, AB'ye ihraç edilen ürünlerin karbon maliyetini Türkiye hazinesine yönlendirmek olarak tanımlanıyor. Hayata geçtiğinde ülkemiz yerel bir karbon fiyatı belirlerse ve bu AB'nin fiyatından düşük olmazsa, ihracatçımızın AB'ye ek bir CBAM maliyeti ödemesi gerekmeyecek.

2. Karbon Vergisi Çalışmaları

ETS genellikle sektör bazlı emisyonları kapsarken, daha geniş bir fiyatlandırma aracı olarak Karbon Vergisi üzerinde de çalışılıyor.

Mali Çalışmalar: Hazine ve Maliye Bakanlığı, ETS'nin tamamlayıcısı veya alternatifi olarak bir Karbon Vergisinin ekonomik etkileri ve uygulama modelleri üzerine fizibilite çalışmalarını sürdürüyor.

Uygulama Alanı: Eğer uygulanırsa bu verginin kapsamı, ETS'nin kapsamadığı sektörler veya yakıt türleri olabilir. Bu sayede, tüm ekonomide emisyon azaltımına yönelik bir fiyat sinyali verilmesi mümkün olabilir.

Amaç: Karbon Vergisi veya ETS, her ikisi de nihayetinde enerji yoğun sektörleri daha temiz üretime geçmeye teşvik edecek bir fiyat mekanizması yaratmayı amaçlıyor.

Otomotiv Sektörüne Etkisi ne olacak?



Dolaylı Maliyet Yönetimi: Karbon fiyatlandırma mekanizmalarının yürürlüğe girmesi, otomotiv sektöründeki ana üreticilerin (OEM) ve tedarikçilerin kullandığı çelik, alüminyum ve enerji gibi girdilerin maliyetini kaçınılmaz olarak etkileyecek.

Fırsat: Karbon maliyetlerinin iç pazarda fiyatlandırılması, düşük karbon ayak izine sahip yerli tedarikçileri teşvik edecek ve Türkiye'deki üretim süreçlerinin hızla karbondan arınmasını sağlayacak. Bu durum, uzun vadede ülkemizi AB için daha düşük riskli ve daha çevre dostu bir tedarik merkezi haline getirmeyi mümkün kılabilir.

Özetle, Türkiye 2026 yılı başında Ulusal ETS'yi işler hale getirmeyi başarsa, otomotiv sektörünün ihracat gücünü koruması için kritik bir eşik aşılmış olacak. Ulusal ETS'nin tam olarak ne zaman hayata geçeceği veya Karbon Vergisinin hangi tarihte uygulanacağı, tamamen yasal düzenleme çalışmalarının hızına bağlı.

Umarız 2026 yılı başından itibaren bu beklentileri karşılayan olumlu bir ortam gerçekleşir.

İbrahim AYBAR

ibrahim.aybar@vesiile.com

www.paylasimekonomisidernegi.org