Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde

Sektör Rehberleri

Otomotiv Sanayii

6 9 0 4 1 2 5 4 2 8 5 7 6

Avrupa İşletmeler Ağı

İ S T A N B U L

enterprise europe network

Avrupa İş Desteği Yanımızda

İSTANBUL SANAYİ ODASI

2 4 1 0 8 7 6 0 0 2 4 7 2 7 8

Bu kitapçık Avrupa Komisyonu tarafından desteklenen Avrupa İşletmeler Ağı İstanbul Merkezi faaliyetleri çerçevesinde Eurohorizons Danışmanlık firmasına hazırlatılmıştır. Bu broşürde yer alan bilgiler firmaları bilgilendirme amacıyla derlenmiş olup, Avrupa Komisyonu ve İstanbul Sanayi Odası'nın görüşlerini yansıtmaz.

Haziran 2011, İstanbul
İstanbul Sanayi Odası Yayınları No: 2011/9
ISBN: 978-9944-60-913-5 (BASILI)
ISBN: 978-9944-60-914-2 (ELEKTRONİK)
Sertifika No: 19176

Avrupa İşletmeler Ağı İstanbul Merkezi
İstanbul Sanayi Odası
Meşrutiyet Cad. No:62 34430 Tepebaşı / İstanbul
Tel: 212 292 21 57
Faks: 212 293 55 65

Kapak ve iç sayfa grafik tasarım
Kertenkele
Karanfil Caddesi Mor Karanfil Sokak No: 6 Levent / İstanbul
Tel: 0212 324 18 78
Faks: 0212 324 68 63

Baskı
Akbasım Matbaacılık ve Ticaret Ltd. Şti.
Bağ Sok. Köşk Apt. No:11/22 Acıbadem Kadıköy / İstanbul
Tel: 0216 339 87 39
Faks: 0216 339 79 69

AVRUPA BİRLİĞİ'NE UYUM SÜRECİNDE SEKTÖR REHBERLERİ

OTOMOTİV SANAYİİ

Bu çalışma Avrupa İşletmeler Ağı Projesi kapsamında İstanbul Sanayi Odası için Eurohorizons Danışmanlık tarafından hazırlanmıştır.

Haziran 2011

İstanbul Sanayi Odası olarak Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne uyum sürecinde KOBİ'lerin öncelikli olarak desteklenmesi gerektiği düşüncesindeyiz. Odamız bünyesinde faaliyet gösteren Avrupa İşletmeler Ağı İstanbul Merkezi, çalışmalarını, KOBİ'lerimizi AB mevzuatına uyum kapsamında üretim süreçlerini etkileyebilecek değişiklikler konusunda bilgilendirme amacıyla yürütmektedir.

Bu çerçevede, Avrupa İşletmeler Ağı İstanbul Merkezimizin, "Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Sektör Rehberleri" başlığı altında hazırladığı kitapçıklar, firmalarımıza tüm AB mevzuatını anlatmaktan çok, doğru bilgiye ulaşmalarında ve Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde kaydettiği aşamaları takip edebilmelerinde bir kaynak olma amacını taşımaktadır. Avrupa İşletmeler Ağı İstanbul Merkezimizin internet sitesinde de (www.aia-istanbul.org) yayınlanacak ve düzenli olarak güncellenecek olan yayınlarımız, özellikle Avrupa Birliği'nde ve Türkiye'de gerçekleştirilen, sektöre ilişkin mevzuat değişikliklerinin takibinde firmalarımıza yol gösterecektir.

Sektörel rehberlerimizin sekizincisi olan "Otomotiv Sanayi" kitapçığımızı firmalarımızın bilgisine sunuyor ve AB'ye uyum sürecinde yürüttükleri çalışmalarında faydalı olmasını diliyoruz.

C. Tanıl KÜÇÜK
Yönetim Kurulu Başkanı
İstanbul Sanayi Odası

I. AB'DE VE TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SANAYİİ 09
1. OTOMOTİV SEKTÖRÜ NASIL TANIMLANIYOR? 09
2. SEKTÖRÜN AB'DEKİ YERİ NEDİR? 09
3. SEKTÖRÜN TÜRKİYE'DEKİ YERİ NEDİR? 11

II. AB MÜKTESEBATINDA OTOMOTİV SANAYİİ 14
4. SEKTÖR AB MÜKTESEBATININ HANGİ BAŞLIKLARI ALTINDA DÜZENLENİYOR? 14
5. HANGİ AB DÜZENLEMELERİ BAĞLAYICI? 15

II.1. OTOMOTİV SANAYİİNE İLİŞKİN TEMEL TEKNİK DÜZENLEMELER 15
6. AB'NİN ARAÇ TİP ONAYI SİSTEMİ NE GETİRİYOR? 15
7. TİP ONAYI SİSTEMİ NASIL UYGULANIYOR? 16
8. ARAÇLARIN KARŞILAMALARI GEREKEN TEKNİK ÖZELLİKLER NELER? 16
9. AB TİP ONAYI SİSTEMİ KÜRESEL DÜZENLEMELER İLE PARALELLİK GÖSTERİYOR MU? 17
10. TÜRKİYE AB'NİN TİP ONAYI SİSTEMİNE UYUMLU MU? 17

II.2. OTOMOTİV SANAYİİNİN ÇEVRESEL YÜKÜMLÜLÜKLERİ 17
11. AB TAŞIT ARAÇLARINDAN KAYNAKLANAN EMİSYONLARI NASIL DÜZENLİYOR? 17
12. HAFİF ARAÇLARIN EMİSYONLARI NASIL DÜZENLENİYOR? 18
13. HAFİF ARAÇ EMİSYONLARINA İLİŞKİN TÜRK MEVZUATI AB İLE UYUMLU MU? 20
14. AĞIR ARAÇLARIN EMİSYONLARI NASIL DÜZENLENİYOR? 20
15. AĞIR ARAÇLARIN EMİSYONLARI KONUSUNDA TÜRK MEVZUATI AB İLE UYUMLU MU? 21
16. KARAYOLU TAŞITLARININ CO_2 EMİSYONLARI NASIL DÜZENLENİYOR? 21
17. BİNEK OTOMOBİLLERİN CO_2 EMİSYONLARI NASIL DÜZENLENİYOR? 22
18. HAFİF TİCARİ ARAÇLARIN CO_2 EMİSYONLARINA İLİŞKİN TÜZÜK TEKLİFİ NE ÖNGÖRÜYOR? 23
19. TÜRKİYE ARAÇLARIN CO_2 EMİSYONLARI KONUSUNDA AB MEVZUATINA UYUMLU MU? 24
20.TÜKETİCİLER ARAÇLARIN CO_2 EMİSYONLARI HAKKINDA NASIL BİLGİLENDİRİLİYOR? 24
21. TÜRKİYE TÜKETİCİNİN BİLGİLENDİRİLMESİNE İLİŞKİN AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU? 24
22. AB MOTORLU ARAÇLARIN KLİMA SİSTEMLERİNDEN KAYNAKLANAN EMİSYONLARI NASIL DÜZENLİYOR? 25
23. TÜRKİYE KLİMA SİSTEMLERİNDEN KAYNAKLANAN EMİSYONLARA İLİŞKİN AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU? 25
24. ORGANİK ÇÖZÜCÜ EMİSYONU YARATAN İŞLETMELER HANGİ YÜKÜMLÜLÜKLERE TÂBİ? 25
25. TÜRKİYE ORGANİK ÇÖZÜCÜ EMİSYONUNA İLİŞKİN AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU? 26
26. ENTEGRE KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ VE KONTROLÜNDE İŞLETMELERİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ NELER? 27
27. TÜRKİYE ENTEGRE KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ VE KONTROLÜNE İLİŞKİN DÜZENLEMEYE NE KADAR UYUMLU? 28
28. ENDÜSTRİYEL EMİSYONLARA İLİŞKİN YENİ AB DÜZENLEMESİ NE GETİRİYOR? 28
29. EMİSYON TİCARET SİSTEMİ OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜ NASIL ETKİLİYOR? 29
30. TÜRKİYE EMİSYON TİCARET SİSTEMİ'Nİ UYGULUYOR MU? 30
31. AB ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ ARAÇLARDAN KAYNAKLANAN ATIKLARIN ÖNLENMESİNİ NASIL SAĞLIYOR? 30
32. ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ ARAÇLARIN TOPLANMASINDA SORUMLULUK KİME AİT? 30

33. ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ ARAÇLARA NE TÜR İŞLEMLER UYGULANIYOR? 31
34. TÜRKİYE, ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ ARAÇLARA İLİŞKİN AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU? 31
35. AB, MOTORLU ARAÇLARIN YENİDEN KULLANIM, GERİ DÖNÜŞÜM VE GERİ KAZANIMLARI KONUSUNDA ÜRETİCİLERE NE TÜR YÜKÜMLÜLÜKLER GETİRİYOR? 32
36. TÜRKİYE, MOTORLU ARAÇLARIN YENİDEN KULLANIM, GERİ DÖNÜŞÜM VE GERİ KAZANIMLARINA YÖNELİK AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU? 32
37. AB MOTORLU TAŞITLARDAN KAYNAKLANAN GÜRÜLTÜ KİRLİLİĞİNİ NASIL SINIRLANDIRIYOR? 32
38. TÜRKİYE, AB'NİN MOTORLU ARAÇLARA DAİR GÜRÜLTÜ KİRLİLİĞİ MEVZUATINA UYUMLU MU? 33
39. REACH TÜZÜĞÜ OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜ NASIL ETKİLİYOR? 33
40. TÜRKİYE REACH TÜZÜĞÜNE UYUMLU MU? 34

II.3. FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI VE OTOMOTİV SEKTÖRÜ 35
41. AB'DE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI NASIL KORUNUYOR? 35
42. OTOMOTİV SEKTÖRÜ AÇISINDAN FİKRİ MÜLKİYET NEDEN ÖNEMLİ? 36
43. TÜRKİYE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARININ KORUNMASINDA AB İLE UYUMLU MU? 36

II.4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE REKABET KURALLARI 37
44. OTOMOTİV SEKTÖRÜ BLOK MUAFİYETLERDEN NASIL ETKİLENİYOR? 37
45. DİKEY ANLAŞMALAR HANGİ KOŞULLARDA MUAFİYETTEN YARARLANIYOR? 38
46. YENİ BLOK MUAFİYET TÜZÜĞÜ NE GETİRİYOR? 39
47. TÜRKİYE BLOK MUAFİYETLER KONUSUNDA AB İLE NE KADAR UYUMLU? 40

II.5. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE VERGİLENDİRME 40
48. AB'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE İLİŞKİN VERGİLER NASIL DÜZENLENİYOR? 40
49. AB ÜYESİ ÜLKELERDE MOTORLU TAŞITLARA NE TÜR VERGİLER UYGULANIYOR? 41
50. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK VERGİLER AB ÜLKELERİNDEN FARKLI MI? 43

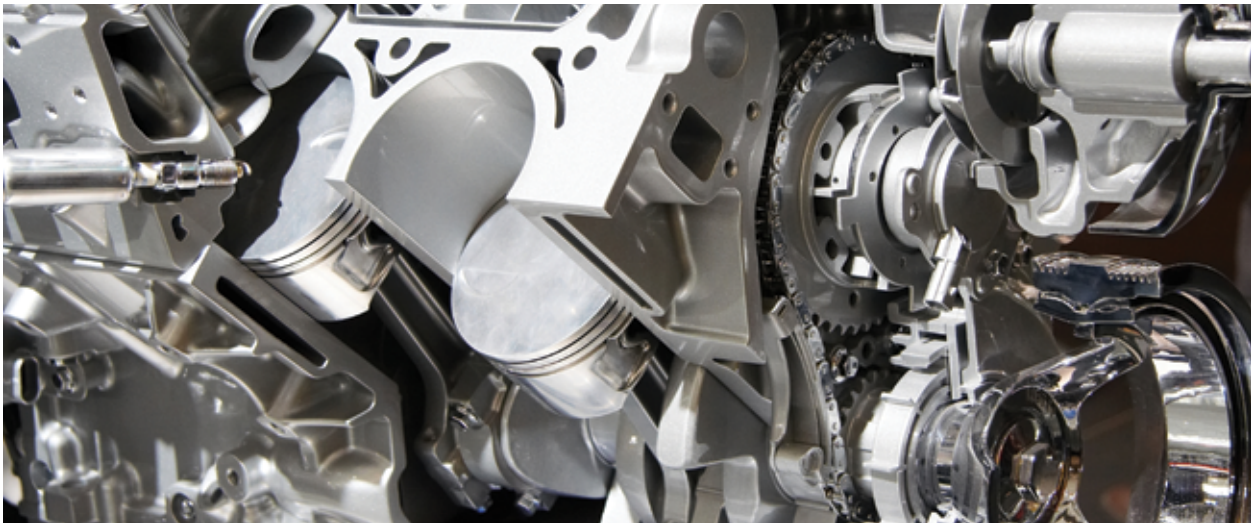
II.6. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE DIŞ TİCARET 44
51. SEKTÖRÜN TİCARİ FAALİYETLERİ NASIL DÜZENLENİYOR? 44
52. TÜRKİYE'NİN SEKTÖRDEKİ DIŞ TİCARET POLİTİKASI AB'YE UYUMLU MU? 44

II.7. KAMU ALIMLARI VE OTOMOTİV SEKTÖRÜ 45
53. KAMU ALIMLARINDA OTOMOTİV SEKTÖRÜNE DAİR ÖZEL BİR DÜZENLEME VAR MI? 45
54. TÜRKİYE ARAÇLARIN KAMU ALIMINA İLİŞKİN AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU? 45

III. KATILIM MÜZAKERELERİNDE GEÇİŞ SÜRELERİ 46
55. AB'NİN YENİ ÜYELERİ, SEKTÖRÜ İLGİLENDİREN DÜZENLEMELERDEGEÇİŞ SÜRELERİ ALDILAR MI? 46

EKLER 47

KAYNAKÇA 48



1. OTOMOTİV SEKTÖRÜ NASIL TANIMLANIYOR?

Otomotiv sanayii, karayolunda yük veya yolcu taşımak amacıyla üretilen, kapasite ve ağırlıklarına göre çeşitli kategoriler altında sınıflandırılan motorlu karayolu taşıtlarını kapsıyor. Söz konusu taşıtları üreten "ana sanayi"ye, imalat sürecinde ihtiyaç duyulan aksam ve parçaları tedarik eden veya ana sanayinin belirlediği şartlar çerçevesinde, karayolundaki taşıtların ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik aksam, parça, modül ve sistem üreten işletmeler ise, "otomotiv yan sanayii" kapsamında değerlendiriliyor. Otomotiv yan sanayiinin imalatı, komple motor ve motor parçalarından iç ve dış lastiklere, fren sistemlerinden emniyet aksamlarına, elektrik ekipmanları ve aydınlatma sistemlerinden akümülatörlere kadar birçok üretim kalemini kapsıyor.

AB, motorlu karayolu taşıtlarını, "M" ve "N" olmak üzere iki kategori altında sınıflandırıyor. Yolcu taşımak üzere tasarlanan ve en az dört tekerlekli taşıtlardan oluşan M kategorisi, kendi içinde, araçların yolcu kapasitesi ve kütlelerine göre üç sınıfa ayrılıyor. Aynı şekilde, yük taşıma amacıyla tasarlanan ve en az dört tekerlekli taşıtlardan oluşan N kategorisi de, araçların kütlelerine göre, kendi içinde 3 sınıfa ayrılıyor. Motorlu taşıtların römorkları ise, "O" kategorisi altında, kütlelerine göre 4 sınıfa ayrılıyor.[1] Söz konusu sınıflandırma, ilgili Türk mevzuatındaki[2] araç kategori tanımları ile bire bir örtüşüyor.

Bunun yanı sıra, gerek AB düzenlemelerinde, gerek otomotiv sanayiinin kendi içinde, karayolu taşıtlarının, "otomobil", "hafif ticari araç" veya "ağır ticari araç" şeklinde ele alındığı dikkat çekiyor. Bu şekilde sınıflandırılan araç türleri, karayolu taşıt kategorilerinden bir veya birden fazlasına karşılık gelebiliyor. Örneğin, binek otomobiller M1 sınıfına girerken, hafif ticari araçlar (minibüs, kamyonet vb.) M2 ve N1; ağır ticari araçlar ise (otobüs, kamyon vb.) N2, N3 ve M3 kategorilerini kapsıyor.

2. SEKTÖRÜN AB'DEKİ YERİ NEDİR?

Otomotiv sektörü, dünyanın bir numaralı "taşıt aracı"[3] üreticisi olan AB'nin ekonomik ve sosyal yapısı açısından büyük önem taşıyor. Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği'nin (ACEA)

(1) Araç kategorileri ve alt grupları, EK-I'de ayrıntılı olarak tanımlanıyor
(2) Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliği, 28 Haziran 2009 tarih 27272 sayılı Resmi Gazete
(3) Çalışmada, "taşıt aracı" (motor vehicle) ifadesi, binek otomobiller (M1), hafif ticari araçlar (M2, N1) ve ağır ticari araçlar (N2, N3, M3) dahil, tüm "karayolu motorlu taşıt araçlarını" kapsayacak şekilde kullanılıyor.

2009 yılı verilerine göre, dünyada üretilen 61,7 milyon taşıt aracının 15,2 milyonu, AB otomotiv sektörü tarafından üretiliyor. Bu araçların %91,5'i (13,9 milyon) binek otomobillerden, geriye kalanı ise, yük ya da yolcu taşıma amaçlı, hafif ve ağır ticari araçlardan oluşuyor. Bu rakamlarla AB, dünya taşıt aracı üretiminde %25, otomobil üretiminde ise %30'a yakın bir paya sahip. Dünya taşıt aracı üretiminde AB'yi, Çin, NAFTA[4] ve Japonya izliyor. Otomobil üretiminde ise, Japonya'nın NAFTA'nın önüne geçtiği dikkat çekiyor.

Sektörün 2010 yılına ait resmi üretim rakamları henüz açıklanmış değil. Ancak, 2010'un ilk 3 çeyreğindeki taşıt aracı üretiminin, 2009'un aynı dönemine kıyasla %15 daha fazla olması, ciddi bir artışa işaret ediyor. Aynı dönemde, otomobil üretiminin de %13 oranında arttığı görülüyor. Bununla birlikte, 2010 yılının ilk üç çeyreğine ait veriler, 2008 yılının aynı dönemi ile karşılaştırıldığında, toplam taşıt üretiminde %14, otomobil üretiminde ise %11'lik bir düşüş dikkat çekiyor. Bu da, sektörün, kriz öncesi üretim performansını henüz yakalayamadığını gösteriyor.

TABLO 1: DÜNYA MOTORLU TAŞIT ÜRETİMİ

DÜNYA MOTORLU TAŞIT ÜRETİMİ		DÜNYA OTOMOBİL ÜRETİMİ	
AB	%25	**AB**	%29,5
Çin	%22,6	**Çin**	%22
NAFTA	%14,4	**Japonya**	%14,5
Japonya	%13	**NAFTA**	%8,5
Güney Kore	%5,8	**Güney Kore**	%6,7
Brezilya	%5,2	**Brezilya**	%5,5
Hindistan	%4,3	**Hindistan**	%4,6
Asya-Diğer	%4,1	**Diğer**	%3,5
Diğer	%3,5	**Asya-Diğer**	%3,3
Avrupa-Diğer	%1,6	**Rusya**	%1,3
Rusya	%1,2	**Avrupa-Diğer**	%1,2

Kaynak: Uluslararası Motorlu Taşıt Aracı Üreticileri Derneği (OICA) – 2009 verileri

AB'nin, otomotiv satışlarındaki payı da benzer seviyelerde seyrediyor. Dünyada satılan taşıt araçlarının %26'sı, otomobillerin ise %28'i AB'de tescil ediliyor. Otomotiv satışları, AB ülkelerinin vergi gelirlerinde de oldukça önemli bir yere sahip. AB hükümetlerinin, araç vergilerinden elde ettiği yıllık gelir, yaklaşık 430 milyar Euro'yu buluyor.[5]

AB'de, 2,3 milyonu doğrudan, 10,3 milyonu dolaylı olmak üzere, yaklaşık 12,6 milyon kişinin istihdamı otomotiv sektörüne dayanıyor. Bu rakam, AB'deki toplam istihdamın %5,6'sına karşılık geliyor. Sektörün doğrudan sağladığı istihdam, motorlu kara taşıtı, karoser, römork, yarı römork ve kara taşıtlarının motorları ile ilgili parça ve aksesuar imalatını; dolaylı istihdam ise, sanayi ile yakından ilintili diğer imalat faaliyetlerini (lastiklere ilişkin işlemler, mil yatağı, dişli, dişli takımı, tahrik tertibatı, soğutma ve havalandırma donanımı, elektrik motoru, jeneratör, transformatör, elektrikli teçhizat vb. ekipmanların imalatı); satış, dağıtım, bakım ve tamir gibi kullanımdaki araç filosuna bağlı iş alanları ve karayolu taşımacılığını kapsıyor.[6]

AB otomotiv sektörü, ihracat performansı ile, Birliğin dış ticaret dengesine de büyük katkı sağlıyor. 2009 yılı verilerine göre, sektörün AB dışı ülkelerden ithalatı 25 milyar Euro değerindeyken, ihracatı, 53,5 milyar Euro'yu aşıyor. Bu rakamlarla, sektörün, 28,5 milyar Euro dış ticaret fazlası verdiği görülüyor. Ancak, bu rakamlar küresel ekonomik krizin etkilerinin en yoğun hissedildiği döneme ait olduğundan, sektörün gerçek performansını tam anlamıyla yansıtmıyor. Nitekim, 2008 yılında, sektörün 79,8 milyar Euro değerinde ihracat gerçekleştirdiği; dış ticaret fazlasının ise 44 milyar Euro'yu aştığı dikkat çekiyor.

AB'nin en fazla taşıt aracı ihraç ettiği ülkelerin başında, ABD, İran, İsviçre, Rusya ve Türkiye geliyor. AB'nin otomobil ihracatında ise, ilk dört ülkenin sıralaması değişmezken, Çin 5. sırayı

(4) ABD, Kanada ve Meksika'yı kapsayan "Kuzey Amerika Serbest Ticaret Anlaşması" (North American Free Trade Agreement)
(5) Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği (ACEA), "Otomotiv Sanayii Rehberi", Eylül 2010
(6) Sektördeki istihdama ilişkin bilgiler, Eurostat'ın 2007 yılı verilerine dayanıyor. "Dolaylı istihdam" verileri; çelik, alüminyum ve cam gibi hammadde sektörlerini, tekstil sektörünü, sürücü eğitimi, lisans faaliyetleri, araç testleri, araç sigorta ve finansmanını kapsamıyor.

alarak Türkiye'yi geride bırakıyor. AB'nin otomobil ihracatı, adet değil, değer cinsinden incelendiğinde ise, sıralamanın değiştiği ve ABD'yi Çin, İsviçre, Japonya, Rusya ve Türkiye'nin izlediği görülüyor.

TABLO 2: AB'NİN MOTORLU TAŞIT İHRACATININ ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI

MOTORLU TAŞIT ARAÇLARI			OTOMOBİL		
Ülkeler	**Birim**	**Pay**	**Ülkeler**	**Birim**	**Pay**
ABD	547.340	%14,4	ABD	544.506	%15,8
İran	350.611	%9,2	İran	350.131	%10,2
İsviçre	221.096	%5,8	İsviçre	200.328	%5,8
Rusya	192.820	%5,1	Rusya	177.550	%5,2
Türkiye	**187.133**	**%4,9**	Çin	173.135	%5
Çin	175.039	%4,6	**Türkiye**	**169.275**	**%4,9**
Norveç	123.735	%3,3	Japonya	112.448	%3,3
B.Rusya	119.430	%3,1	B.Rusya	111.852	%3,3
Japonya	112.527	%3	Norveç	111.329	%3,2
Meksika	109.030	%2,9	Meksika	104.900	%3,1

Kaynak: Eurostat 2009

AB'nin taşıt aracı ithalatında ise, Türkiye'nin, Japonya'nın ardından 2. sırayı aldığı dikkat çekiyor. Sıralamada, Türkiye'nin ardından, Güney Kore, Hindistan ve Çin geliyor. AB'nin en fazla otomobil ithal ettiği ülkeler arasında ise Türkiye, Japonya ve Güney Kore'yi takiben 3. sırada geliyor. Ancak, AB'nin otomobil ithal ettiği ülkeler, adet değil, değer cinsinden sıralandığında, Türkiye yaklaşık 3,2 milyar Euro ile ABD ve Güney Kore'yi geride bırakarak Japonya'nın ardından yine 2. sırayı alıyor.[7]

TABLO 3: AB'NİN MOTORLU TAŞIT İTHALATININ ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI

MOTORLU TAŞIT ARAÇLARI			OTOMOBİL		
Ülkeler	**Birim**	**Pay**	**Ülkeler**	**Birim**	**Pay**
Japonya	658.331	%25,5	Japonya	643.155	%28,3
Türkiye	**497.074**	**%19,3**	G. Kore	350.259	%15,4
G. Kore	352.540	%13,7	**Türkiye**	**313.660**	**%13,8**
Hindistan	266.958	%10,4	Hindistan	265.558	%11,7
Çin	227.019	%8,8	Çin	177.783	%7,8
ABD	179.546	%7	ABD	174.461	%7,7
Meksika	116.301	%4,5	Meksika	116.291	%5,1
Tayvan	73.855	%2,9	Tayvan	73.854	%3,2
Brezilya	49.594	%1,9	Brezilya	47.216	%2,1
G. Afrika	38.779	%1,5	G.Afrika	31.308	%1,4

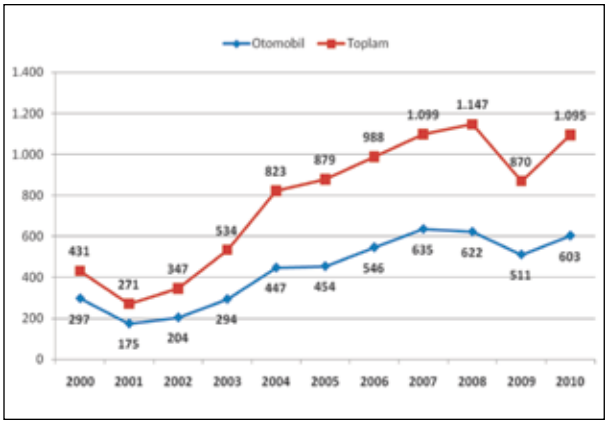
Kaynak: Eurostat 2009

3. SEKTÖRÜN TÜRKİYE'DEKİ YERİ NEDİR?

Türk otomotiv sektörü, 2001-2002 yıllarında yaşanan ekonomik krizden bu yana, gerek iç pazarda yaşanan büyüme, gerek dış ticaret performansı açısından, hızlı bir gelişim sürecine girmiş bulunuyor. 2008'in son çeyreğinde başlayan küresel mali ve ekonomik kriz, bu gelişimi olumsuz yönde etkilemiş olsa da, sektör, 2009 yılından beri, kriz öncesi performansını yakalama eğiliminde. Otomotiv sanayiinin üretim rakamlarının son 10 yıldaki gelişimi, bunun en somut göstergesini oluşturuyor.

(7) AB otomotiv sektörünün dış ticaretine ilişkin bilgiler, Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği'nin (ACEA), "Otomotiv Sanayii Rehberi"nde yer alan 2009 yılı Eurostat verilerine dayanıyor.

GRAFİK 1: TÜRKİYE'DE TAŞIT ARACI VE OTOMOBİL ÜRETİMİ (1000 Adet)



Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (OSD)

TABLO 4: TÜRKİYE'DE TOPLAM TAŞIT ARACI ÜRETİM, SATIŞ, İHRACAT VE İTHALATI

		2009	2010	2010/ 2009 (%)
Üretim	Toplam	869.605	1.094.557	26
	Otomobil	510.931	603.394	18
Pazar	Toplam	575.869	793.172	38
	Otomobil	369.819	509.784	38
İthalat	Toplam	313.921	465.408	48
	Otomobil	243.542	354.150	45
İhracat	Toplam	628.970	754.469	20
	Otomobil	388.994	439.999	13
İhracat ($)	Toplam	14.608.653.488	15.905.756.475	9
	Otomobil	6.092.414.843	6.200.089.720	2

Kaynak: Otomotiv Sanayii Derneği (OSD)

Otomotiv sektörünün toplam üretimi, 2009-2010 döneminde, %26'lık bir artışla, 1.095.000'e; otomobil üretimi ise, %18'lik bir artışla 603.000'e yükselmiş bulunuyor. Aynı dönemde, toplam araç satışlarının, %38'lik bir büyüme ile, 575.869 araçtan, 793.172 araca; otomobil satışlarının ise, yine %38'lik bir artışla, 369.819'dan 509.784'e yükseldiği görülüyor. Bu rakamlarla, otomobil satışları, toplam satışların yaklaşık %65'ine karşılık geliyor. Hafif ve ağır ticari araçların pazar payı ise, sırasıyla, %31 ve %4 düzeyinde.

Türkiye'de, otomotiv sanayiinde, yaklaşık 47.000 kişi istihdam ediliyor.[8] Aksam parça tedarikçileri de dikkate alındığında, bu rakam, 230.000'i aşıyor.[9] Ayrıca, otomotiv ile bağlantılı sektörler (demir-çelik, elektronik, tekstil, kimya vb.) sayesinde sanayi, bir o kadar iş imkânı daha (yaklaşık 250.000) yaratıyor.[10] Sonuçta, sektörün sağladığı toplam istihdam, yaklaşık 500.000 kişiyi buluyor.

Sektör, küresel ekonomik ve mali krizin ardından, eski ihracat performansını yakalama eğilimini sürdürüyor. Dış ticaret verileri, 2009-2010 döneminde, Türkiye'nin toplam taşıt aracı ihracatının %20 oranında artarak 754.469'a; otomobil ihracatının ise, %13'lük bir artışla yaklaşık 440.000'e yükseldiğini gösteriyor. Hafif ve ağır ticari araç ihracatının ise, %31 oranında artarak 314.470'e ulaştığı görülüyor.

Sektörün ihracatı, üretiminin yaklaşık %70'ine karşılık geliyor ve bunun %90'ına yakını AB ülkelerine gerçekleştiriliyor. İhracatın %58'i otomobil, %42'si ise hafif ve ağır ticari araçlardan oluşuyor. Otomotiv sanayii, bu rakamlarla Türkiye'nin toplam ihracatının %15,3'ünü gerçekleştirerek, ihracatın sektörel dağılımında 2006 yılından beri sahip olduğu lider konumunu sürdürüyor.

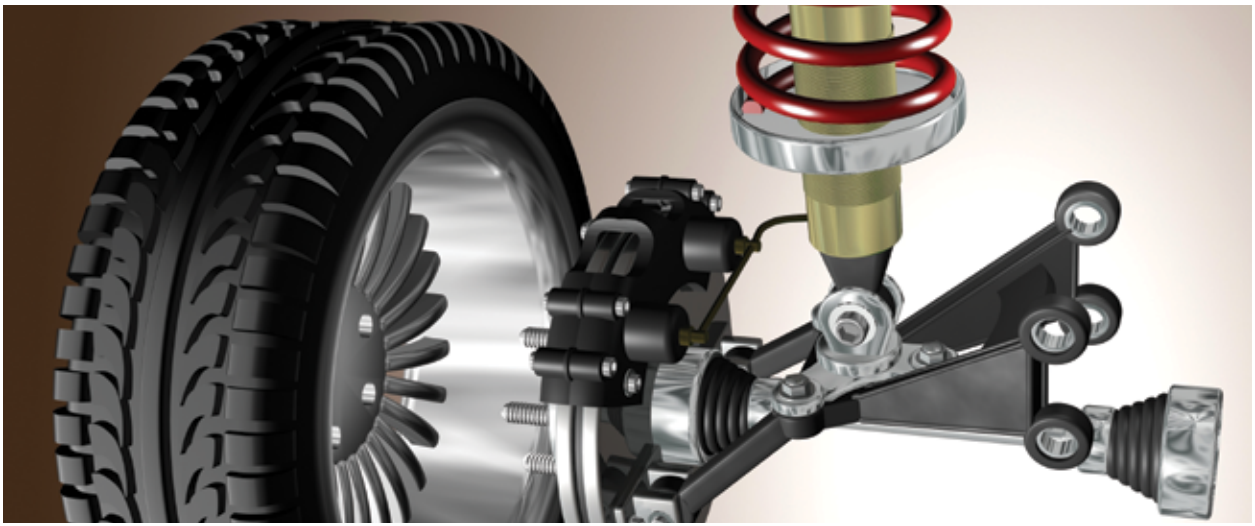
(8) T.C. Başbakanlık Dış Ticaret Müsteşarlığı, İhracatı Geliştirme Etüd Merkezi (İGEME), "Otomotiv Ana ve Yan Sanayi 2010 Raporu"
(9) Taşıt Araçları Yan Sanayicileri Derneği (TAYSAD), 30 Yılın Başarı Öyküsü, Nisan 2008, sf. 63
(10) İstihdama ilişkin değerlendirmeler, otomotiv sanayii temsil örgütlerinin (TAYSAD, OSD ve ODD), "aksam parça imalat sektörü" ile "otomotivle bağlantılı sektörler"de, istihdamın sırasıyla ana sanayidekinin 4 ve 5 katı olduğu varsayımına dayanıyor.

Otomotiv sanayiinde, ithalat da oldukça önemli bir yere sahip. 2010 yılı verileri, Türkiye'deki toplam taşıt aracı pazarının %58,7'sinin, otomobil pazarının ise %69,5'inin ithal araçlardan oluştuğunu gösteriyor. Sektörün ihracatında olduğu gibi, ithalatında da AB ülkeleri ön plana çıkıyor.

TABLO 5: TÜRKİYE'NİN TAŞIT ARACI İHRACAT VE İTHALATININ ÜLKELERE GÖRE DAĞILIMI ($)

İHRACAT		İTHALAT	
Fransa	2.638.204.514	**Almanya**	1.768.857.349
İtalya	1.414.115.311	**İspanya**	744.867.221
Almanya	812.822.454	**Fransa**	410.324.364
İngiltere	657.315.937	**Güney Kore**	354.868.441
ABD	473.879.233	**İngiltere**	265.725.388
Belçika	444.251.093	**Japonya**	254.918.274
Slovenya	433.121.523	**İtalya**	201.103.328
İspanya	300.573.093	**Polonya**	180.798.346
Cezayir	286.036.057	**Hollanda**	130.716.038
Rusya	186.572.069	**Tayland**	127.102.338

Kaynak: *İGEME Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Raporu 2010 (2009 yılı verileri)*



4. SEKTÖR AB MÜKTESEBATININ HANGİ BAŞLIKLARI ALTINDA DÜZENLENİYOR?

Müzakere sürecinde Türkiye, AB'nin tüm hukuk sistemini aşamalı olarak benimseme ve üyelikle birlikte uygulama yükümlülüğü taşıyor. "AB müktesebatı" olarak adlandırılan ve yaklaşık 125.000 sayfadan oluşan bu sistem; tüzük, karar ve direktif gibi düzenlemelerin yanı sıra, bunların kaynağı olan Antlaşmaları ve Avrupa Birliği Adalet Divanı kararlarını da kapsıyor. Oldukça teknik ve karmaşık bir yapıya sahip olan AB müktesebatı, aday ülkeler ile yürütülen üyelik müzakerelerini kolaylaştırmak amacıyla, 35 ayrı başlık altında inceleniyor. Müktesebat sürekli olarak güncellendiğinden, bu başlıklar altında sınıflandırılan düzenlemelerin gelişimini, müzakere süreci boyunca yakından izlemek gerekiyor.

Otomotiv sanayiini ilgilendiren tüm AB düzenlemeleri, tek bir müktesebat başlığı altında toplanmıyor. Sektörü doğrudan ve dolaylı olarak ilgilendiren düzenlemeler, farklı müktesebat başlıkları altında dağınık bir biçimde yer alıyor. Örneğin, motorlu taşıt araçlarının, aksam ve parçalarının tâbi oldukları teknik standartlara ilişkin tip onayı düzenlemeleri "Malların Serbest Dolaşımı"; ömrünü tamamlamış araçların geri dönüşümü, geri kazanımı ve yeniden kullanımına ilişkin düzenlemelerden, motorlu taşıt araçlarından kaynaklanan gürültü kirliliğine, araçların neden olduğu emisyonlardan entegre kirliliğin önlenmesine kadar sektörün uymakla yükümlü olduğu birçok düzenleme "Çevre"; blok muafiyetler konusu "Rekabet"; sektörde uygulanan yol, yakıt ve kayıt vergilerine ilişkin düzenlemeler "Vergilendirme"; tüketicilerin, araçların CO_2 emisyonları hakkında bilgilendirilmesine ilişkin hükümler "Tüketicinin ve Sağlığın Korunması", sektörün marka, buluş ve tasarımlarına ilişkin hakları ise "Fikri Mülkiyet Hukuku" başlıkları altında ele alınıyor.

Bunun yanı sıra, AB müktesebatında sektör ayrımı yapmaksızın tüm işletmeleri etkileyen yatay düzenlemeler de bulu-

nuyor. Diğer sektörlerle birlikte otomotiv sanayiini de ilgilendiren bu düzenlemeler, daha çok "Şirketler Hukuku", "Sosyal Politika ve İstihdam", "İşletme ve Sanayi Politikası", "Bilim ve Araştırma" gibi müktesebat başlıkları altında inceleniyor.[11]

5. HANGİ AB DÜZENLEMELERİ BAĞLAYICI?

AB müktesebatı; yasal bağlayıcılığı olmayan tebliğ, tavsiye kararı ve görüşlerden; iç hukuka aktarılmaksızın tüm üye devletlerde doğrudan uygulanması gereken tüzüklere kadar uzanan düzenleme türleri içeren, hiyerarşik bir yapıya sahip. Bu yapıda, yasal bağlayıcılığı olan düzenlemeler, tüzük, direktif ve kararlardan oluşuyor. Tüzükler, iç hukuka aktarım gerektirmeksizin, tüm üye devletlerde kanun hükmünde kabul edilerek doğrudan uygulanıyor. Direktiflerin ise, üye devletler tarafından iç hukuka aktarılması gerekiyor. Karşılanması gereken asgari standart ve hedefleri ortaya koyan direktifler, mevzuata aktarım ve uygulama yöntemlerini üye devletlerin tercihine bırakıyor.

Kararlar, yalnızca muhatap aldıkları üye devlet(ler), gerçek veya tüzel kişiler açısından bağlayıcılık taşıyor. Tavsiye kararı, görüş ve tebliğler ise, yasal açıdan bağlayıcı olmamakla birlikte, AB'nin çeşitli alanlardaki hedef, tutum ve önceliklerini ortaya koymak ve çoğu zaman, ileride alınması planlanan yasal önlemlere zemin hazırlamak açısından büyük önem taşıyor.

II.1. OTOMOTİV SANAYİİNE İLİŞKİN TEMEL TEKNİK DÜZENLEMELER

6. AB'NİN ARAÇ TİP ONAYI SİSTEMİ NE GETİRİYOR?

AB'de motorlu taşıt araçlarının tâbi oldukları teknik standartlara uygunlukları, yetkili kurumlardan (onay kuruluşları) aldıkları "tip onayı" ile belgeleniyor. Araçların piyasaya sürülebilmeleri için tip onayı almaları gerekiyor. Tip onayı sistemi kapsamında, AB'nin getirdiği teknik şartları karşılayan üreticiler, araca göre değişen tip onayını kendi ülkelerinde alabiliyor ve ek test ve kontrollere tâbi tutulmadan ürettikleri araçları diğer AB ülkelerinde piyasaya sürebiliyor.

Birliğin 2009'dan beri uygulanan tip onayına ilişkin çerçeve düzenlemesi, yalnızca M1 kategorisindeki araçlar için tip onayı getiren 70/156/EEC sayılı eski Direktif'in aksine, tüm taşıt aracı kategorilerini kapsıyor. AB çapında tip onayı prosedürünü uyumlaştıran düzenleme, araçlar ve römorklarının yanı sıra, araçların sistemleri, aksamları ve teknik ünitelerini de kapsıyor. Düzenlemenin uygulaması, 2009 öncesinde mevcut olan araç tiplerine zaman tanımak amacıyla, araç kategorisine bağlı olarak, 2014 yılına kadar aşamalı bir takvim çerçevesinde gerçekleştiriliyor.

Düzenleme uyarınca üreticiler, dört farklı tip onayı prosedüründen birini izleyebiliyor:

- Adım adım tip onayı: Araç sistemi, aksam ve teknik ünite onaylarının ayrı ayrı alınması yoluyla tüm araç için tip onayı alınması,
- Tek adımda tip onayı: Tek seferde aracın tümü için tip onayı alınması,
- Karma tip onayı: Ayrı ayrı tüm sistem, aksam ve teknik ünite onaylarının alınması sürecinde, üreticinin bazı sistem onaylarından muaf tutulması ve tüm araç için onay alınırken son aşamada, bu sistemlerin belgelendirme zorunluluğu olmadan onaylanması,
- Çok aşamalı tip onayı: İlk üreticinin şasi (motor, tekerlekler, amortisörler, frenler vb. dahil) için tip onayı almasının ardından ikinci üreticinin karoseri (bodywork) bir araya getirmesi ve aracın son hali için onay alması.

2007/46/EC sayılı, Motorlu taşıt araçlarının, römorklarının, sistemlerinin, aksamlarının ve ayrı teknik ünitelerinin onayına ilişkin çerçeveyi belirleyen Direktif

(11) Bu çalışmada ele alınan düzenlemeleri kapsayan müktesebat başlıklarından, "Tüketicinin ve Sağlığın Korunması" Aralık 2007, "Fikri Mülkiyet Hukuku" Haziran 2008, "Vergilendirme" Haziran 2009, "Çevre" Aralık 2009 tarihlerinde, AB ile müzakereye açıldı. Sektörü doğrudan ilgilendiren temel düzenlemeleri kapsayan "Malların Serbest Dolaşımı" faslı ise, AB'nin Aralık 2006'da siyasi nedenlerle askıya aldığı 8 başlık arasında yer alıyor.

7. TİP ONAYI SİSTEMİ NASIL UYGULANIYOR?

Tip onayı sistemi, üreticilere, ürettikleri her araç için, ilgili tip onayının getirdiği şartların karşılandığını garanti eden bir uygunluk sertifikası düzenleme şartı getiriyor. Söz konusu belge olmadan, araç kaydı yapılamıyor ve piyasaya sürülmesine izin verilmiyor. Aksam ve ayrı teknik ünite üreticileri için ise, ilgili spesifik düzenlemede belirtiliyorsa, onay verilen tipe uygun olarak üretilmiş her aksam veya ünitenin üzerine tip onayı işareti iliştirme yükümlülüğü getiriliyor.

Üreticiler, belli bir araç tipiyle ilgili olarak sadece bir üye ülkedeki onay kuruluşuna ve sadece bir başvuru yapıyor. Başvuru prosedürü sistem, aksam ve teknik üniteler için de aynı şekilde gerçekleşiyor. Başvuruda sunulacak bilgiler, seçilen onay prosedürüne göre farklılık gösteriyor. Bir aracın bir üye ülkede tip onayı almasının ardından, aynı tipteki tüm araçlar, yalnızca uygunluk sertifikalarını ibraz ederek, AB çapında kayıt olabiliyor.

Tip onayı sertifikası, onay kuruluşu tarafından yapılan testler sonucunda veriliyor ve verilen onay diğer üye ülkelerdeki ilgili kuruluşlara bildiriliyor. Onay kuruluşu, düzenlemenin şartlarını karşılamasına rağmen, yol güvenliği açısından ciddi risk taşıdığına ya da çevre veya kamu sağlığına ciddi şekilde zarar verdiğine kanaat getirdiği araç, sistem, aksam veya ayrı teknik ünite türlerine tip onayı vermeyebiliyor. Öte yandan, söz konusu risklerin oluşması halinde, üreticiler araçları piyasadan geri çekmek ve onay kuruluşunu bilgilendirmekle yükümlü tutuluyor.

Tip onayının kapsamının genişletilmesine ya da değiştirilmesine ilişkin başvurular, yalnızca ilk onayı veren üye ülkede yapılabiliyor. Tip onayı belgelerinde yapılacak değişiklikler, araç, aksam, sistem ya da teknik üniteye ilişkin yapılan işleme göre farklılık gösteriyor.

AB'de motorlu taşıt araçlarının tip onayına ilişkin çerçeve düzenlemenin yanı sıra, iki veya üç tekerlekli motorlu araçlar ile ormancılıkta veya tarımda kullanılan tekerlekli traktörler için tip onayına ilişkin ayrı düzenlemeler bulunuyor. Söz konusu direktifler kapsamında, düzenlemeye dahil olan tüm araç ve aksam tiplerinin onay alması gerekiyor. Buna ek olarak, tip onayına uygun şekilde üretilen tüm iki veya üç tekerlekli motorlu araçların tip onayı işareti taşımaları gerekiyor.

2007/46/EC sayılı, Motorlu taşıt araçlarının, römorklarının, sistemlerinin, aksamlarının ve ayrı teknik ünitelerinin onayına ilişkin çerçeveyi belirleyen Direktif, 2002/24/EC sayılı, İki ve üç tekerlekli motorlu araçların tip onayına ilişkin Direktif, 2003/37/EC sayılı, Tarım veya orman traktörleri, römorkları ve birbiriyle değiştirilebilir çekilen makinaları ile sistemleri, aksamları, ayrı teknik üniteleri ile ilgili tip onayına ilişkin Direktif

8. ARAÇLARIN KARŞILAMALARI GEREKEN TEKNİK ÖZELLİKLER NELER?

AB'nin araçların tip onayına ilişkin üç direktifi, tip onayı sisteminin işleyişini belirlemekle birlikte, araçların onay alabilmek için karşılamaları gereken teknik özellikleri ortaya koymuyor. Bu özellikler, direktiflerin eklerinde yer alan listelerde referans verilen, farklı alanlara yönelik tip onayı düzenlemeleri kapsamında son derece detaylı bir şekilde ele alınıyor. Üç direktifin ekinde toplam 100 civarında teknik düzenlemeye atıfta bulunuluyor.

Söz konusu spesifik düzenlemeler, motorlu taşıt araçlarının motor gücü, direksiyon donanımı, fren tertibatı, sinyal lambaları, park lambaları, ön sis lambaları, arka sis lambaları, uzun hüzme ve/veya kısa hüzme olarak çalışan farları, sıvı yakıt depoları ve arka koruma donanımları vb.; iki veya üç tekerlekli araçların aksam ve özellikleri, azami torku ve azami net motor gücü, aydınlatma ve ışıklı sinyal cihazları, sesli ikaz cihazları, kumandaları, ikazları ve göstergeleri vb.; ormancılıkta veya

tarımda kullanılan tekerlekli traktörlerin bazı aksamları ve karakteristikleri, frenleri, aydınlatma ve ışıklı sinyal cihazlarının yerleştirilmesi, çeki kancası ve geri hareket tertibatı, sürücü koltuğu, yolcu koltuğu, devrilmeye karşı koruma çerçevesi vb. özelliklerini ilgilendiriyor.

2007/46/EC sayılı, Motorlu taşıt araçlarının, römorklarının, sistemlerinin, aksamlarının ve ayrı teknik ünitelerinin onayına ilişkin çerçeveyi belirleyen Direktif, 2002/24/EC sayılı, İki ve üç tekerlekli motorlu araçların tip onayına ilişkin Direktif, 2003/37/EC sayılı, Tarım veya orman traktörleri, römorkları ve birbiriyle değiştirilebilir çekilen makinaları ile sistemleri, aksamları, ayrı teknik üniteleri ile ilgili tip onayına ilişkin Direktif

9. AB TİP ONAYI SİSTEMİ KÜRESEL DÜZENLEMELER İLE PARALELLİK GÖSTERİYOR MU?

Otomotiv sektörü faaliyetlerini küresel ölçekte gerçekleştirdiği için, başta binek otomobiller olmak üzere, taşıt araçlarının teknik özelliklerinin uluslararası düzeyde uyumlaştırılması gerekiyor. Bu nedenle AB, Birlik içinde oluşturduğu tip onayı sistemine ek olarak, uluslararası uyumlaştırma çalışmalarını da destekliyor.

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM-AEK) 1958 Cenevre Anlaşması'na taraf olan AB, tip onayına ilişkin düzenlemeleri ile bu alandaki BM-AEK yönetmeliklerinin uyumlu olmasını sağlıyor. Bu çerçevede, tip onayına ilişkin üç AB direktifi, araçların teknik özelliklerine ilişkin bazı direktiflere alternatif olarak kabul edilebilecek BM-AEK yönetmeliklerini de belirliyor.

10. TÜRKİYE AB'NİN TİP ONAYI SİSTEMİNE UYUMLU MU?

Türkiye ile AB arasındaki Gümrük Birliği, malların teknik özelliklerinin uyumlaştırılmasını gerektiriyor. Bu kapsamda, tip onayına ilişkin AB direktiflerinin tümü, yönetmelikler aracılığı ile Türk mevzuatına aktarılarak, yürürlüğe koyulmuş bulunuyor. AB'nin araç tip onayı işlemlerine ilişkin ana düzenlemeleri, 2009 yılında çıkarılan "Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliği", 2004'te yayımlanan "İki veya Üç Tekerlekli Motorlu Araçların Tip Onayı Yönetmeliği" ve 2008 tarihli "Tarım Veya Orman Traktörleri, Bunların Römorkları ve Birbiriyle Değiştirilebilir Çekilen Makinaları İle Sistemleri, Aksamları, Ayrı Teknik Üniteleri İle İlgili Tip Onayı Yönetmeliği" ile tam uyumlaştırılmış durumda.

Ana düzenlemelere bağlı olarak araçların teknik özelliklerini belirleyen özel düzenlemelere uyum da büyük ölçüde sağlanmış bulunuyor. Öte yandan, Türkiye, 126 adet BM-AEK yönetmeliğinin tümüne taraf konumunda. Türkiye'de tip onayları, Sanayi Bakanlığı'nın Sanayi Genel Müdürlüğü tarafından veriliyor.

II.2. OTOMOTİV SANAYİİNİN ÇEVRESEL YÜKÜMLÜLÜKLERİ

11. AB TAŞIT ARAÇLARINDAN KAYNAKLANAN EMİSYONLARI NASIL DÜZENLİYOR?

AB, 1970'li yıllardan beri, karayolu taşıt araçlarından kaynaklanan emisyonların çevre üzerindeki olumsuz etkilerini azaltmak amacıyla çeşitli önlemler alıyor. Bunların başında, araçların, azot oksit (NOx), parçacıklı madde (PMs - particulate matter) ve hidrokarbon (HC) gibi zararlı emisyonlarının sınırlandırılmasını öngören düzenlemeler geliyor. AB, söz konusu düzenlemeleri, çevre politikaları ve teknolojik gelişmeler doğrultusunda düzenli olarak gözden geçirerek, emisyonları giderek daha sıkı değerlerle sınırlandırıyor. "Euro" standartları olarak adlandırılan bu değerler, binek otomobil, hafif yolcu ve yük araçları için "Euro 1, 2, 3, 4, 5, 6..." şeklinde; ağır yolcu ve yük araçlarında ise, Romen rakamları ile, "Euro I, II, III, IV, V, VI..." olarak tanımlanıyor. Üye devletler, bu standartların öngörülenden daha erken karşılanması için, mali teşvik uygulamalarına başvurabiliyorlar. Ancak, bu tür uygulamaların, mevzuatta öngörülen belirli şartlarla uyumlu olması gerekiyor.

Euro emisyon standartları, araçların CO_2 emisyonlarını kapsamıyor. Bununla birlikte, Nisan 2009'da kabul edilen yeni bir Tüzük, binek otomobillerde, karbondioksit emisyonlarının da, belirli bir takvim çerçevesinde sınırlandırılmasını gerektiriyor. AB, halihazırda, hafif ticari araçları da benzer bir düzenlemeye tâbi tutmaya hazırlanıyor. Bunun yanı sıra, binek otomobiller ve hafif ticari araçlardaki havalandırma sistemlerinden kaynaklanan emisyonlar da, belirli önlemlere tâbi tutuluyor.

12. HAFİF ARAÇLARIN EMİSYONLARI NASIL DÜZENLENİYOR?

AB'de, binek otomobil ve hafif ticari araçlardan kaynaklanan emisyonlar, halihazırda, Euro 5 ve Euro 6 standartları ile düzenleniyor. Söz konusu standartlar, ilgili düzenleme kapsamına giren araçlardan[12] kaynaklanan karbon monoksit (CO), hidrokarbon (HC), metan dışı hidrokarbon (NMHC), azot oksit (NOx), hidrokarbon ve azot oksitlerin kombine kütlesi (THC+NOx) ve parçacıklı madde (PM-particulate matter) emisyonlarını sınırlandırıyor.

AB'nin, Euro 5 ve 6 standartlarının uygulanması için öngördüğü tarihler, araçların tip onayına sahip olup olmamalarına ve araç türlerine göre farklılık gösteriyor. Örneğin, Euro 5 standartları, yeni tip onayı alacak araçlarda, 1 Eylül 2009; tip onayı mevcut araçlarda ise, 1 Ocak 2011'den beri uygulanıyor. Ancak, N1 kategorisinin II. ve III. sınıf araçları[13] ile N2 kategorisindeki araçlar için, bu tarihlerin, bir yıl ertelenerek, 1 Eylül 2010 ve 1 Ocak 2012 olarak belirlendiği görülüyor. Euro 6 standartlarının ise, yeni tip onayı alacak araçlarda 1 Eylül 2014; tip onayı mevcut araçlarda, 1 Eylül 2015 itibariyle uygulanması öngörülüyor. N1 kategorisinin II. ve III. sınıf araçları ile N2 kategorisindeki araçlar için belirlenen uygulama tarihleri ise, Euro 5 standartlarında da olduğu gibi, bu tarihlerin tam bir yıl sonrasına (1 Eylül 2015 ve 1 Eylül 2016) denk geliyor.

Halihazırda uygulanmakta olan Euro 5 standartları, **dizel** araçlardan kaynaklanan parçacıklı madde emisyonlarına ilişkin sınır değeri, eski Euro 4 değerlerine kıyasla, %80 oranında azaltmış bulunuyor (25 mg/km'den 5 mg/km'ye). Euro 5'in, dizel araçlardan kaynaklanan azot oksit emisyonlarında sağladığı indirim ise, %28 oranında (250 mg/km'den 180 mg/km'ye). Euro 6 standartları ise, dizel araçlardan kaynaklanan azot oksit emisyonlarının, Euro 5'e kıyasla %55 oranında azaltılmasını (180 mg/km'den 80 mg/km'ye) öngörüyor.

Euro 5 ve 6 standartları, **benzinli** araçların emisyon değerlerini de düzenliyor. Benzinli araçların azot oksit emisyonlarına uygulanan 80 mg/km'lik Euro 4 standardı, Euro 5 ile birlikte, %25 azalarak, 60 mg/km'ye inmiş bulunuyor. Euro 6 standartları ise, benzinli araçlara yönelik Euro 5 değerlerini, hiçbir değişiklik yapmadan aynen muhafaza ediyor. Euro 6'nın emisyon değerleri için öngördüğü değişiklikler, dizel araçlar ile sınırlandırılıyor.

(12) Düzenleme kapsamına giren binek otomobil, hafif yolcu ve yük araçları, referans kütlesi 2.610 kg'ı aşmayan, M1, M2, N1 ve N2 kategorilerindeki araçlardan oluşuyor. Bu kategorilerin hangi araçları kapsadığı EK I'de belirtiliyor.
(13) N1 kategorisinin I, II ve III. sınıf araçları, Euro 5 ve 6 değerlerinin yer aldığı 6 ve 7 numaralı tablolarda tanımlanıyor.

TABLO 6: EURO 5 STANDARTLARI

BENZİNLİ ARAÇLAR									
		Referans Kütle (RK)	**CO**	**THC**	**NMHC**	**NOx**	**THC + NOx**	**PM*[14]**	**P***
M	**-**	**Tümü**	1000	100	68	60	-	5,0/4,5	-
N1	**I**	**RK ≤ 1305**	1000	100	68	60	-	5,0/4,5	-
	II	**1305 < RK ≤ 1760**	1810	130	90	75	-	5,0/4,5	-
	III	**1760 < RK**	2270	160	108	82	-	5,0/4,5	-
N2		**Tümü**	2270	160	108	82	-	5,0/4,5	-
DİZEL ARAÇLAR									
		Referans Kütle (RK)	**CO**	**THC**	**NMHC**	**NOx**	**THC + NOx**	**PM***	**P***
M	**-**	**Tümü**	500	-	-	180	230	5,0/4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$
N1	**I**	**RK ≤ 1305**	500	-	-	180	230	5,0/4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$
	II	**1305 < RK ≤ 1760**	630	-	-	235	295	5,0/4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$
	III	**1760 < RK**	740	-	-	280	350	5,0/4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$
N2		**Tümü**	740	-	-	280	350	5,0/4,5	$6{,}0 \times 10^{11}$

CO: Karbonmonoksit kütlesi (mg/km)
THC: Toplam hidrokarbon kütlesi (mg/km)
NMHC: Metan dışı hidrokarbon (mg/km)
NOx: Azot oksit (mg/km)
PM: Parçacıklı madde (mg/km)
P: Parçacık sayısı (#/km)

* Parçacıklı madde emisyonu için öngörülen 4,5 mg/km sınırı ile parçacık sayısı için öngörülen sınırlar uygulanmadan önce, yeni ölçüm prosedürlerinin uygulamaya koyulması öngörülüyor.

TABLO 7: EURO 6 İLE DEĞİŞECEK EMİSYON SINIR DEĞERLERİ*

DİZEL ARAÇLAR						
		Referans Kütle (RK)	**NOx**		**THC + NOx**	
			EURO 5	**EURO 6**	**EURO 5**	**EURO 6**
M	**-**	**Tümü**	180	80	230	170
N1	**I**	**RK ≤ 1305**	180	80	230	170
	II	**1305 < RK ≤ 1760**	235	105	295	195
	III	**1760 < RK**	280	125	350	215
N2		**Tümü**	280	125	350	215

THC: Toplam hidrokarbon kütlesi (mg/km)
NOx: Azot oksit (mg/km)

*Tabloda belirtilen değişiklikler dışında, Euro 6 standartları, bir önceki tablodaki Euro 5 standartlarını aynen muhafaza ediyor.

İlgili mevzuat, emisyon sınır değerlerinin yanı sıra, düzenleme kapsamındaki araçlara ilişkin teknik tamir ve bakım bilgilerine erişim esaslarını da belirliyor. Buna göre, üreticiler, bağımsız işletmelerin, araç tamir ve bakım bilgilerine erişebilmelerini sağlamakla yükümlü tutuluyor. İlgili eğitim materyallerinin, bağımsız işletmeler, dağıtım ağı ve yetkili servislerle paylaşılması da, üreticilerin sorumluluğunda.

715/2007/EC sayılı, motorlu taşıtların, hafif yolcu ve yük araçlarının emisyonları (Euro 5 ve Euro 6) ve araçların bakım ve onarımı hakkında bilgilendirme konularıyla ilgili tip onayına ilişkin Tüzük; 692/2008/EC sayılı, 715/2007/EC sayılı Tüzük'ü tadil eden ve uygulanmasına ilişkin hükümleri belirleyen Tüzük

(14) Benzinli araçların parçacıklı madde emisyonu standartları, sadece doğrudan püskürtme sistemli araçlara uygulanıyor.

13. HAFİF ARAÇ EMİSYONLARINA İLİŞKİN TÜRK MEVZUATI AB İLE UYUMLU MU?

Türkiye'de, Euro 5 ve 6 standartlarını belirleyen AB düzenlemesine paralel olarak hazırlanan Yönetmelik[15], Nisan 2009'dan beri yürürlükte. Yönetmeliğin uygulanması için belirlenen tarihler, AB'deki gibi, araçların tip onayına sahip olup olmamalarına ve araç türlerine göre değişiyor. Ancak, Euro 6 standartlarının uygulama tarihi henüz belirlenmiş değil. Euro 5 için öngörülen tarihlerin de, AB'dekinden farklı olduğu dikkat çekiyor.

Türkiye'de, Euro 5 standartlarının uygulaması, yeni tip onayı alacak araçlar için 1 Ocak 2010; tip onayı mevcut araçlar için ise 1 Ocak 2011'de başlamış bulunuyor. M2 kategorisi, N1 kategorisinin II. ve III. sınıfları ve N2 kategorisi için, bu tarihlerin, iki yıl ertelenerek, 1 Ocak 2012 ve 1 Ocak 2013 olarak belirlendiği görülüyor. Yönetmelik'te, daha ileri bir uygulama tarihi öngörülen araç türlerinin, AB mevzuatındakinden farklı olarak, N1 kategorisinin II. ve III. sınıfları ile N2 kategorisinin dışında, M2 kategorisini de kapsadığı dikkat çekiyor. Euro 6 standartlarının uygulama tarihinin ise, 1 Ocak 2012'ye kadar belirlenmesi öngörülüyor.

14. AĞIR ARAÇLARIN EMİSYONLARI NASIL DÜZENLENİYOR?

AB, ağır yolcu ve yük taşıma araçlarından kaynaklanan emisyonları, Euro V standartlarına tâbi tutuyor. AB'de, söz konusu standartlara ilişkin uygulama, yeni tip onayı alacak araçlar için 1 Ekim 2008, tip onayı mevcut araçlar için ise 1 Ekim 2009'da başlamış bulunuyor. Karbonmonoksit (CO), hidrokarbon (HC), metan dışı hidrokarbon (NMHC), metan (CH4), azot oksit (NOx) ve parçacıklı madde (PM) emisyonlarını sınırlandıran bu standartlar, M3 ve N3 kategorilerine giren ağır ticari araçların yanı sıra; M1, M2, N1 ve N2 kategorilerine giren ve referans kütlesi 2.610 kg'ı aşan araçları da kapsıyor.

Ancak, Ağustos 2009'da yürürlüğe giren yeni bir Tüzük, Euro V standartlarını getiren düzenlemenin, 31 Aralık 2013 itibariyle iptal edilmesini öngörüyor. Söz konusu Tüzük, yeni tip onayı alacak araçlar için 31 Aralık 2012, tip onayı mevcut araçlar için ise 31 Aralık 2013 itibariyle uygulanması öngörülen, yeni Euro VI standartlarını belirliyor. Tüzük kapsamına giren emisyon ve araç türleri, Euro V standartlarını içeren düzenleme ile aynı. Euro VI standartları, karbonmonoksit emisyonlarına ilişkin Euro V değerlerini muhafaza etmekle birlikte; azot oksit emisyonlarında %80, parçacıklı madde emisyonlarında %67, metan emisyonlarında %55, hidrokarbon ve metan dışı hidrokarbon emisyonlarında ise %70'in üzerinde indirimler öngörüyor.

TABLO 8: EURO V ve EURO VI EMİSYON SINIR DEĞERLERİ

	EURO V		EURO VI		
	ESC*	ETC**	ESC*	ETC** (Dizel)	ETC** (Benzinli)
	mg/kWh	mg/kWh	mg/kWh	mg/kWh	mg/kWh
CO	1.500	4.000	1.500	4.000	4.000
HC	460		130	160	
NMHC		550			160
CH4		1.100			500
NOx	2.000	2.000	400	400	400
PM	30	30	10	10	10
			(ppm / milyonda parça sayısı)		
NH3			10	10	10

- **CO:** Karbonmonoksit
- **HC:** Hidrokarbon
- **NMHC**: Metan dışı hidrokarbon
- **CH4**: Metan
- **NOx:** Azot oksit
- **PM:** Parçacıklı maddeler
- **NH3:** Hidrojen-azot bileşimi (amonyak)

*ESC (European Stationary Cycle): Emisyon ölçümü amacıyla uygulanan sabit durum testleri (steady-state testing)
**ETC (European Transient Cycle): Emisyon ölçümü amacıyla uygulanan ve gerçek araç kullanma koşullarını daha iyi yansıtan simülasyon test yöntemi

(15) Hafif Yolcu ve Ticari Araçlardan Çıkan Emisyonlar (Euro 5 ve euro 6) Bakımından ve Araç Tamir ve Bakım Bilgilerine Erişim Konusunda Motorlu Araçların Tip Onayına İlişkin Yönetmelik (715/2007/AT), 21 Nisan 2009 tarih ve 27207 sayılı Resmi Gazete

Euro VI standartlarını belirleyen AB düzenlemesinin getirdiği yükümlülükler, araçların tip onayı alabilmesi, tescil edilebilmesi ve satılabilmesi için karşılanması gereken emisyon kriterleri ile sınırlı değil. İlgili Tüzük, araç ve motorların kullanım sırasındaki uygunluğu, kirlilik kontrol cihazlarının dayanırlığı, "araç üzerinde teşhis" *(OBD-On Board Dagnostic)* sistemleri, yakıt tüketimi ve karbondioksit emisyonlarının ölçülmesi ve araçların OBD, tamir ve bakım bilgilerine erişim gibi konuları da düzenliyor.

2005/55/EC sayılı, üye devletlerin, ağır yolcu ve yük taşıtlarından kaynaklanan emisyonlar hakkındaki yasalarının yakınlaştırılmasına ilişkin Direktif; 595/2009/EC sayılı, motorlu taşıt ve motorların, ağır hizmet taşıtlarından kaynaklanan emisyonlar (Euro VI) ile ilgili olarak tip onayı alması ve taşıt tamir ve bakım bilgilerine erişime ilişkin Tüzük

15. AĞIR ARAÇLARIN EMİSYONLARI KONUSUNDA TÜRK MEVZUATI AB İLE UYUMLU MU?

Ağır yolcu ve yük araçlarından kaynaklanan emisyon değerlerini sınırlandıran Euro V standartları, Türk mevzuatına, Ekim 2007'de yayımlanan bir Yönetmelik[16] ile aktarılmış bulunuyor. Söz konusu yönetmelik uyarınca, yeni tip onayı alacak araçlara, 1 Ocak 2011'den beri, Euro V standartları uygulanıyor. Tip onayı mevcut araçlara ilişkin uygulamanın ise, 1 Ocak 2012'de başlaması öngörülüyor. Ancak, Euro VI standartlarına ilişkin AB düzenlemesi, henüz Türk mevzuatına aktarılmış değil. Avrupa Birliği Genel Sekreterliği (ABGS) tarafından hazırlanan ve Bakanlar Kurulu tarafından onaylanan "Türkiye'nin Katılım Süreci için AB Stratejisi 2010-2011 Eylem Planı" çerçevesinde, konuya ilişkin uyum çalışmalarından sorumlu olan Sanayi ve Ticaret Bakanlığı'nın, ilgili Yönetmeliği kısa vadede çıkarması bekleniyor.

16. KARAYOLU TAŞITLARININ CO_2 EMİSYONLARI NASIL DÜZENLENİYOR?

Karbondioksit (CO_2), küresel ısınmayı tetikleyen sera gazı emisyonlarının en önemli kaynaklarından birini oluşturuyor. CO_2 emisyonuna neden olan faaliyetlerin başında ise, karayolu taşımacılığı geliyor. Tek başına otomobiller, taşımacılık sektörüne bağlı CO_2 emisyonlarının yarısına yakınından, AB'deki toplam CO_2 emisyonunun ise %12'sinden sorumlu. Bu nedenle AB, karayolu taşımacılığından kaynaklanan CO_2 emisyonlarının azaltılmasına büyük önem veriyor.

Bununla birlikte, AB'nin, karayolu taşıtlarının CO_2 emisyonlarının somut önlemlerle sınırlandırılmasına yönelik yasal girişimleri, Euro emisyon standartlarına kıyasla, oldukça kısa bir geçmişe sahip. İlgili mevzuat, halihazırda, Haziran 2009'da yürürlüğe giren ve yalnızca M1 kategorisindeki binek otomobilleri kapsayan bir Tüzük'le sınırlı. Söz konusu Tüzük, aslında, AB'nin, hafif karayolu araçlarının CO_2 emisyonlarını azaltmak amacıyla geliştirdiği kapsamlı bir stratejinin ilk ayağını oluşturuyor. Aynı strateji doğrultusunda, hafif ticari araçların CO_2 emisyonlarının da sınırlandırılması öngörülüyor. Komisyon, bu konudaki düzenleme teklifini de Ekim 2009'da hazırlamış bulunuyor. Ancak, teklife ilişkin karar alma süreci henüz tamamlanmış değil.

Ağır ticari araçlarda ise, CO_2 emisyonlarının, binek otomobil ve hafif ticari araçlardakine benzer girişimlerle sınırlandırılması konusunda, gerek AB kurumları, gerek sektör temsilcilerinin, birtakım çekinceleri var. Bu çekincelerin ardında, ekonomik kaygılar kadar, ağır ticari araçların teknik özelliklerinden kaynaklanan güçlükler de bulunuyor. Bu nedenle AB, ağır ticari araçlarda, henüz, CO_2 emisyonlarının azaltılmasına yönelik alternatif politika seçeneklerini değerlendirme aşamasında.

(16) Araçlarda Kullanılan Sıkıştırma Ateşlemeli Motorlardan Yayılan Gaz ve Parçacık Halindeki Kirleticilerin Emisyonlarına ve Araçlarda Kullanılan Doğalgaz veya Sıvılaştırılmış Petrol Gazı ile Çalışan Pozitif Ateşlemeli Motorlardan Yayılan Gaz Kirleticilerin Emisyonlarına Karşı Alınacak Tedbirlerle İlgili Tip Onayı Yönetmeliği (2005/55/AT), 24 Ekim 2007 tarih ve 26680 sayılı Resmi Gazete

443/2009/EC sayılı, Topluluğun hafif araçların CO_2 emisyonunu azaltmaya yönelik entegre yaklaşımı kapsamında, yeni binek otomobiller için emisyon performans standartları belirleyen Tüzük; COM(2009)593 sayılı, Topluluğun hafif araçlardan kaynaklanan CO_2 emisyonlarının azaltılmasına yönelik entegre yaklaşımı kapsamında, yeni hafif ticari araçların emisyon performans standartlarını belirleyen Tüzük teklifi

17. BİNEK OTOMOBİLLERİN CO_2 EMİSYONLARI NASIL DÜZENLENİYOR?

Binek otomobillerin CO_2 emisyonlarına ilişkin AB düzenlemesi, imalatçılara, kullandıkları araç motor teknolojilerini iyileştirerek, üreticisi oldukları yeni otomobillerin toplam CO_2 emisyonlarının, kilometre başına ortalama 130 gramı geçmemesini sağlama zorunluluğu getiriyor. Bunun için, kademeli bir uyum takvimi öngörülüyor. İmalatçılar, 2012, 2013, 2014 ve 2015 yıllarında, ürettikleri otomobillerin, sırasıyla %65, %75, %80 ve %100'ünün, belirlenen hedefi karşılamasını sağlamakla yükümlü tutuluyor. İmalatçıların ortalama CO_2 değerleri hesaplanırken, emisyonu 50 g/km'den az olan her otomobilin, 2012 ve 2013'te 3,5; 2014'te 2,5; 2015'te ise 1,5 otomobil olarak sayılması öngörülüyor.

İlgili düzenleme, motor teknolojileri ile karşılanması gereken 130 g/km hedefinin yanı sıra, çeşitli ek önlemler ile, 10 g/km'lik bir indirim daha sağlanarak, AB'nin yeni otomobil filosunun ortalama CO_2 emisyon değerinin 120 g/km'e çekilmesini öngörüyor. Bunun için, daha iyi lastik kullanımından biyoyakıt kullanımının artırılmasına kadar, motor teknolojilerinden bağımsız birçok önleme başvurulabiliyor. Düzenlemede, 10 g/km'lik indirime ilişkin hedef bir tarih öngörülmüyor. Bunun için alınacak önlemlerin, yeni yasal düzenlemelerle belirlenmesi gerekiyor.

AB, her otomobilin karşılaması gereken tek bir CO_2 emisyon değeri yerine, imalatçıların araç filoları için ortalama bir değer belirleyerek, sektöre, önemli bir esneklik tanıyor. Bu sayede, araçların emisyon seviyeleri, üretilen ağır otomobillerde, belirlenen ortalama değerin üzerinde; hafif otomobillerde ise, ortalama değerin altında olabiliyor. Ayrıca, bir yıl içinde 10.000'den daha az sayıda otomobil satan imalatçılar, 5 yılı aşmamak kaydıyla, bu yükümlülükten muaf tutularak kendileri için belirlenen farklı bir sınıra tabi tutulabiliyorlar.

Düzenleme uyarınca, CO_2 emisyonları için belirlenen ortalama değeri aşan imalatçılar, para cezasına çarptırılıyor. Cezalar, emisyon sınırının ne kadar aşıldığı dikkate alınarak, araç başına belirlenen bir değer üzerinden ödeniyor. Örneğin, emisyon sınırını kilometre başına 1 gram aşan imalatçılar, araç başına 5 Euro ödemekle yükümlü. Bu ceza, 2 gramlık emisyon aşımlarında 15 Euro, 3 gramlık aşımlarda 25 Euro, 3 gram ve üzerindeki aşımlarda ise 95 Euro'ya yükseliyor. Bu oranlar yalnızca 7 yıl için geçerli. 2019 itibariyle, 1 gramlık ihlallerin dahi araç başına 95 Euro ile cezalandırılması ve emisyon aşım oranı yükseldikçe para cezasının artması öngörülüyor. Düzenlemeyi ihlal eden otomobil imalatçılarından toplanacak bu cezaların, AB'nin genel bütçesine gelir olarak aktırılması öngörülüyor.

Tüzük, imalatçıların, 130 g/km'lik ortalama emisyon değerini karşılamak için, kendi aralarında "havuz"lar oluşturmalarına da izin veriyor. Bu yönde bir anlaşma yapan üreticilerin, Komisyon'a belirli bilgiler sunmaları gerekiyor. Bunların başında; havuza dahil olan imalatçı işletmelerin isimleri, "havuz yöneticisi" olarak belirlenen ve emisyon aşımı halinde uygulanacak cezayı ödeyecek olan imalatçı firma ve belirlenen "havuz yöneticisi"nin, cezai yükümlülükleri yerine getirme kapasitesine sahip olduğunu ispatlayan bilgiler geliyor.

Geliştirilen birtakım yenilikçi teknolojiler, imalatçıların CO_2 emisyonlarını önemli ölçüde azaltmalarını sağlıyor. Ancak, kimi zaman, mevcut tip onayı testleri, bu tür teknolojilerin

etkilerini saptama konusunda yetersiz kalabiliyor. Teknik nedenlerden kaynaklanan bu haksızlığı ortadan kaldırmak için, düzenleme, bu tür yenilikçi yöntemlerle CO_2 emisyonunu azaltan, ancak bunu mevcut tip onayı testleri ile ispatlayamayan işletmelere, 7 g/km'e kadar çıkabilen emisyon kredileri tanınmasına izin veriyor. Bunun için, geliştirilen teknolojilerin CO_2 emisyonu üzerindeki etkisinin, bağımsız bir kuruluş tarafından onaylanmış olması gerekiyor. 2014 yılında, mevcut tip onayı testlerinin, araçların gerçek emisyon seviyelerini yansıtabilecek şekilde yenilenmesi ve bu uygulamanın son bulması öngörülüyor.

AB, 2020 yılında, ortalama CO_2 emisyon sınırını, 95 g/km'ye indirmeyi hedefliyor. Bu nedenle, Komisyon'un, 2013'e kadar gerekli çalışmaları yaparak, 2020 hedefini gerçekleştirmek için izlenecek yolu belirlemesi öngörülüyor.

443/2009/EC sayılı, Topluluğun hafif araçların CO_2 emisyonunu azaltmaya yönelik entegre yaklaşımı kapsamında, yeni binek otomobiller için emisyon performans standartları belirleyen Tüzük

18. HAFİF TİCARİ ARAÇLARIN CO_2 EMİSYONLARINA İLİŞKİN TÜZÜK TEKLİFİ NE ÖNGÖRÜYOR?

Avrupa Komisyonu'nun, hafif ticari araçların CO_2 emisyonlarını sınırlandırmak amacıyla sunduğu Tüzük teklifi, öngörülen oranlardaki farklılıklar dışında, düzenlenen konular açısından, binek otomobillerin CO_2 emisyonlarını sınırlandıran Tüzük ile aynı nitelikte.[17] Teklif, N1 kategorisine giren ve referans kütlesi 2.610 kg'ı aşmayan hafif ticari araçların CO_2 emisyonlarının, binek otomobillerde de olduğu gibi, araç başına belirlenen tek bir değerle değil, imalatçı başına ortalama bir değerle sınırlandırılmasını ve bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için imalatçılara kademeli bir geçiş süresi tanınmasını öngörüyor. Buna göre, her imalatçı, üreticisi olduğu hafif ticari araçların, 2014 yılı itibariyle %70'inin, 2015'te %75'inin, 2016'da %80'inin, 2017'de ise tamamının, ortalama CO_2 emisyonlarının 175 g/km'yi aşmamasını sağlamakla yükümlü tutuluyor.

İmalatçıların ortalama CO_2 emisyon değerlerinin hesaplanmasında, 50 g/km'nin altında olan araçların, 2014 ve 2015'te 3,5; 2016'da 2,5; 2017'de ise 1,5 araç olarak sayılması öngörülüyor. Teklifte, bu uygulama kapsamına girecek hafif ticari araç sayısının, imalatçı başına 25.000'i aşamayacağı belirtiliyor. Binek otomobillerde olduğu gibi, hafif ticari araç üreticileri de, ortalama CO_2 emisyon değerini karşılamak için, kendi aralarında "havuz" oluşturma yoluna gidebiliyorlar.

Emisyon sınır değerini ihlal eden imalatçıların, 2014-2018 döneminde, kilometre başına 1 grama kadar olan aşımlarda, araç başına 5 Euro, 1-2 gram arası aşımlarda 15 Euro, 2-3 gram arası aşımlarda 25 Euro, 3 gram üzeri aşımlarda ise 95 Euro para cezasına çarptırılması; 2019 itibariyle, 1 gramlık ihlallerin dahi araç başına 95 Euro ile cezalandırılması öngörülüyor. Hafif ticari araçlarda, derogasyon[18] hükmü, bir yıl içinde 22.000'den az araç üreten imalatçıları kapsıyor. Bu hükümden faydalanan imalatçılar, 5 yılı aşmamak kaydıyla, kendileri için belirlenen farklı bir emisyon sınırına tabi tutulabiliyorlar. Teklif, binek otomobillerde, CO_2 emisyonlarını yenilikçi yöntemlerle azaltan imalatçıların faydalanabildiği 7 g/km'lik emisyon kredisi uygulamasının, hafif ticari araçlar için de geçerli olmasını öngörüyor. 2020 yılı için belirlenecek ortalama CO_2 emisyon sınırı konusunda ise, Avrupa Parlamentosu ve Konsey'in üzerinde uzlaştığı son rakam 147 g/km. Ancak, bu hedefin muhafaza edilmesi, belirlenen sınırın fizibilitesinin onaylanması koşuluna bağlanıyor.

COM(2009)593 sayılı, Topluluğun hafif araçlardan kaynaklanan CO_2 emisyonlarının azaltılmasına yönelik entegre yaklaşımı kapsamında, yeni hafif ticari araçların emisyon performans standartlarını belirleyen Tüzük teklifi

(17) Teklifin, Komisyon tarafından sunulan orijinal hali ile, karar alma sürecinde yapılan ekleme ve değişiklikleri de içeren en güncel hali arasında önemli farklılıklar bulunuyor. Bu nedenle, çalışmada teklif hakkında verilen bilgiler, teklif metninin, Avrupa Parlamentosu tarafından Şubat 2011'de onaylanan ve Parlamento'nun Konsey ile varılan uzlaşmadan hareketle benimsediği değişiklik ve eklemeleri de içeren en güncel haline dayanıyor.

(18) Derogasyon ifadesi; herhangi bir düzenlemenin tamamı ya da bazı hükümlerinin; belirli bir ülke ya da grup, kuruluş veya kişiler için, farklı bir şekilde uygulanması ya da hiç uygulanmaması anlamına geliyor.

19. TÜRKİYE ARAÇLARIN CO_2 EMİSYONLARI KONUSUNDA AB MEVZUATINA UYUMLU MU?

Binek otomobillerin CO_2 emisyonlarını sınırlandıran AB Tüzüğü, henüz Türk mevzuatına aktarılmış değil. Ancak, bu konuda AB'ye uyum sağlamak amacıyla çıkarılması planlanan Yönetmelik, ABGS tarafından hazırlanan ve Bakanlar Kurulu tarafından onaylanan "Türkiye'nin Katılım Süreci için AB Stratejisi 2010-2011 Eylem Planı"nda öngörülen uyum çalışmaları arasında yer alıyor. Hafif ticari araçların CO_2 emisyonlarının sınırlandırılmasına ilişkin süreç ise, henüz AB'de de sonuçlandırılmış olmadığından, şimdilik Türkiye'nin uyum programı kapsamında yer almıyor.

20.TÜKETİCİLER ARAÇLARIN CO_2 EMİSYONLARI HAKKINDA NASIL BİLGİLENDİRİLİYOR?

AB, başta binek otomobiller olmak üzere, araçlardan kaynaklanan karbondioksit emisyonlarının azaltılmasına ilişkin stratejisi kapsamında, tüketicilerin araçların CO_2 emisyonlarına ilişkin farkındalık düzeylerinin artırılmasını hedefliyor. Bu doğrultuda 2000 yılında yürürlüğe giren AB direktifi, bayilere tüketicileri yeni binek otomobillerin karbondioksit emisyonları ve yakıt ekonomileri konusunda bilgilendirme yükümlülüğü getiriyor. Bu sayede tüketicilerin bilinçli tercih yaparak, yakıt tüketimi ve CO_2 emisyonu düşük olan araçlara yönelmeleri amaçlanıyor. Düzenleme, satışa sunulan araçların yanı sıra, kiralık binek otomobilleri de kapsıyor.

Direktif kapsamında, tüketicinin dört şekilde bilgilendirilmesi gerekiyor: satış ya da kiralama noktasında sergilenen araca yakıt tüketimi ve CO_2 emisyonuna ilişkin bir etiket iliştirilmesi; AB'de piyasaya sürülen tüm yeni binek otomobili modellerinin yakıt ekonomisi ve karbondioksit emisyonları hakkında bir kılavuz hazırlanması; satış noktalarında söz konusu bilgileri içeren posterler asılması ve yakıt ekonomisi ve karbondioksit emisyonlarına ilişkin bilgilerin üreticiler tarafından hazırlanan tanıtım materyallerine dahil edilmesi.

Yakıt tüketimi etiketinin ise, aracın ön camına iliştirilmesi gerekiyor. Etiketin okunaklı olması, yakıt tüketimi ve karbondioksit emisyonu tahminlerini (100 km'de x litre ya da litre başına x km şeklinde) içermesi gerekiyor. Araçların yakıt tüketimine ilişkin kılavuzun ise, her üye ülkede yetkili kurum tarafından üreticilerle istişare edilerek en az yılda bir kez hazırlanması, en az yakıt tüketen 10 yeni binek otomobil modelini yakıt tipine göre listelemesi şartı koşuluyor. Bu kılavuzların ücretsiz olarak bayilerde ve yetkili kurumlarda tüketiciye sunulması gerekiyor.

Bayiler, satış veya kiralama amacıyla sergilenen tüm araç modellerinin yakıt tüketimi ve karbondioksit emisyonu verilerini poster ya da elektronik bir gösterge ile tüketiciye sunmakla yükümlü. Bu verilerin yakıt tipine (benzin ya da dizel) göre gösterilmesi ve araçların yakıt tüketimi ve karbondioksit emisyonu değerlerinin sıralanması gerekiyor. Düzenleme, belirlenen bilgilendirme şekillerine uymayan ve tüketici açısından yanlış algı yaratabilecek her türlü pazarlama yöntemini yasaklıyor. Öte yandan, düzenleme hükümlerinin ihlali durumunda, üye devletler cezai yaptırımlar uygulayabiliyor.

1999/94/EC sayılı, Yeni binek otomobillerin yakıt tüketimi ve karbondioksit emisyonları konusunda tüketicinin bilgilendirilmesine ilişkin Direktif

21. TÜRKİYE TÜKETİCİNİN BİLGİLENDİRİLMESİNE İLİŞKİN AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU?

Türkiye, binek otomobillerin yakıt tüketimleri ve karbondioksit emisyonlarına ilişkin tüketicinin bilgilendirilmesine ilişkin direktife, 2005 yılında çıkarılan Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi ve CO_2 Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine ilişkin Yönetmelik ile uyum sağlamış bulunuyor. Yönetmelik, Ocak 2009'dan beri uygulanıyor.

22. AB MOTORLU ARAÇLARIN KLİMA SİSTEMLERİNDEN KAYNAKLANAN EMİSYONLARI NASIL DÜZENLİYOR?

Klima sistemlerinde bulunan ve "flüorlu sera gazları" olarak tanımlanan hidroflorokarbon, perflorokarbon ve sülfürhekzaflorür gazları, küresel ısınmaya neden olan sera gazı emisyonlarının önemli kaynaklarından birini oluşturuyor. Özellikle hareket halindeki araçlarda kullanılan klima sistemlerinden sızan hidroflorokarbon emisyonları, iklim değişikliği üzerinde önemli etki yaratıyor.

AB'nin, motorlu araçlardaki klima sistemlerinden kaynaklanan emisyonlara ilişkin düzenlemesi, M1 kategorisine giren binek otomobilleri ve N1 kategorisine giren hafif ticari araçları kapsıyor. Düzenleme, söz konusu araçlarda bulunan klimalardan kaynaklanan ve küresel ısınma potansiyeli 150'yi aşan flüorlu sera gazı sızıntılarının kontrolünü, belirli bir süre sonunda ise, tümüyle yasaklanmasını öngörüyor.

Üreticilere "sızıntı tespit testi" uygulama yükümlülüğü getiren Direktif, 21 Haziran 2009 itibariyle, daha önce tip onayı almış araçlar da dahil olmak üzere tüm yeni araçlara söz konusu testin uygulanmasını zorunlu kılıyor. Sızıntı oranları için, belirli sınır değerler belirleyen düzenleme, söz konusu araç türlerinde, flüorlu sera gazı sızıntılarının tek evoparatörlü klima sistemlerinde yılda 40 gramı, çift evoparatörlü klima sistemlerinde ise yılda 60 gramı aşmaması hükmünü içeriyor.

Düzenleme, 1 Ocak 2011'den itibaren tip onayı alacak araç türlerinde; 1 Ocak 2017 tarihi itibariyle ise tüm yeni araçlarda küresel ısınma potansiyeli 150'yi aşan flüorlu sera gazları içeren klima sistemlerini yasaklıyor. Düzenleme ayrıca, 1 Ocak 2017 tarihinden önce araçlara takılmış olan bu gazların bulunduğu klima sistemlerinin yeniden dolumu hariç, tüm araçlardaki klima sistemlerine, 150'nin üzerinde küresel ısınma potansiyeline sahip flüorlu sera gazı koyulmasına yasak getiriyor.

2006/40/EC sayılı, Motorlu taşıtlardaki klima sistemlerinden kaynaklanan emisyonlara ilişkin Direktif

23. TÜRKİYE KLİMA SİSTEMLERİNDEN KAYNAKLANAN EMİSYONLARA İLİŞKİN AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU?

Türkiye, 2009 yılında yayınlanan Motorlu Araçlarda İklimlendirme Sistemlerinden Çıkan Emisyonlarla İlgili Tip Onayı Yönetmeliği ile, AB'nin ilgili mevzuatına uyum sağlamış bulunuyor. Yönetmelik, AB düzenlemesinde olduğu gibi, onay kuruluşunun klima sistemlerinden kaynaklanan emisyonlar konusunda, sadece yönetmelik şartlarını karşılayan araçlara tip onayı veya ulusal tip onayı verilebileceğini hükme bağlıyor.

Araçlara uyumlaştırılmış sızma tespit testinin uygulanması zorunluluğu getiren yönetmelik, flüorlu sera gazlarının sızma oranlarının AB Direktifi'nde belirtilen takvime uygun olarak azami sınır değerleri aşmayacak şekilde kontrol altında tutulması ve 2017 yılı itibariyle tümüyle yasaklanması zorunluluğu getiriyor.

24. ORGANİK ÇÖZÜCÜ EMİSYONU YARATAN İŞLETMELER HANGİ YÜKÜMLÜLÜKLERE TÂBİ?

Organik çözücülerden kaynaklanan uçucu organik bileşen (VOC) emisyonlarının çevre ve insan sağlığı üzerindeki doğrudan ve dolaylı etkilerinin önlenmesini ya da azaltılmasını hedefleyen VOC Çözücü Emisyonları Direktifi, bu bileşenler için emisyon sınır değerleri belirliyor ve organik çözücü kullanan işletmelere bazı yükümlülükler getiriyor. Söz konusu endüstriyel faaliyetler arasında, otomotiv sanayiinde araçlara uygulanan kaplama (*coating*) işlemleri de yer alıyor.[19]

Direktif, otomotiv sanayiine yönelik olarak, aşağıdaki araç tiplerine uygulanan kaplama ve araç boyama (*vehicle refinishing*) işlemlerinin gerçekleştirildiği tesisleri kapsıyor:

- M1 kategorisine giren yeni binek araçları ve bu araçlarla aynı tesislerde üretilen N1 kategorisindeki yeni araçlar,

(19) Söz konusu faaliyetin emisyon azaltma önlemlerine ilişkin Avrupa Komisyonu'nun hazırladığı rehber: http://circa.europa.eu/Public/irc/env/voc/library?l=/guidance_documents/final_versions&vm=detailed&sb=Title

- N2 ve N3 kategorilerine giren araçlarda, kamyonların sürücü mahalleri ve teknik ekipmanlar için tasarlanan tüm entegre muhafaza bölümleri *(integrated housing)*,
- N1, N2 ve N3 kategorilerine giren kamyon ve kamyonetler (kamyon kabinleri hariç)
- M2 ve M3 kategorilerine giren otobüsler,
- O1, O1, 03 ve O3 kategorilerine giren römorklar

Söz konusu faaliyetleri gerçekleştiren işletmeler, düzenlemede belirlenen emisyon sınır değerlerine uymakla yükümlü tutuluyor. İşletmeler, ya atık gazlara getirilen sınır değerler ile kaçak emisyon değerlerini ya da toplam emisyon sınır değerlerini karşılamak zorundalar. Tablo 9'da yer alan toplam emisyon sınır değerleri, aynı tesiste gerçekleştirilen elektroforetik işlemlerden ya da herhangi bir yüzey işleme yönteminden, son kat cilalamaya ve proses ekipmanlarının temizlenmesine kadar, sürecin tüm aşamalarını kapsıyor.

TABLO 9 : TOPLAM EMİSYON SINIR DEĞERLERİ

Faaliyet (ton/yıl çözücü tüketim eşiği)	Üretim eşiği	Toplam emisyon sınır değeri	
		Yeni araçlar	Mevcut araçlar
Yeni binek araçlara uygulanan kaplama işlemleri (> 15)	> 5 000	45 g/m² veya 1,3 kg/gövde+33g/m²	60 g/m² veya 1,9 kg/gövde+41g/m²
	≤ 5 000 tek gövde veya >3500 şasi	90 g/m² veya 1,5 kg/gövde+70g/m²	90 g/m² veya 1,5 kg/ gövde+70g/m²
		Toplam emisyon sınırı (g/m²)	
Yeni kamyon kabinlerine uygulanan kaplama işlemleri (> 15)	≤ 5 000 > 5 000	65 55	85 75
Yeni kamyon ve kamyonetlere uygulanan kaplama işlemleri (> 15)	≤ 2 500 > 2 500	90 70	120 90
Yeni otobüslere uygulanan kaplama işlemleri (> 15)	≤ 2 000 > 2 000	210 150	290 225

**Yüzey işlemi uygulanan parçanın yıllık üretim miktarı temelinde*

(20) Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği (ACEA), "Otomotiv Sanayii Rehberi", Eylül 2010

Düzenleme ayrıca, işletmelere, bir emisyon azaltma planı uygulamak suretiyle, emisyon sınırlarına uyum ile aynı sonucu elde edecek şekilde, farklı yöntemler kullanma (çözücü içermeyen maddeler kullanmak ve çözücü içermeyen üretim süreçlerine geçmek vb.) seçeneği tanınıyor. Otomotiv sanayiinde uçucu organik bileşenlerden kaynaklanan emisyonların büyük bölümü boyama süreçlerinde gerçekleşiyor. Son yıllarda yeni teknolojilerin kullanımının artması ve su bazlı boyaların giderek solvent bazlı boyaların yerini alması sonucunda, üreticiler, araç başına emisyonları, %14,3 oranında azaltmış bulunuyor[20].

İnsan sağlığına önemli ölçüde zarar verme potansiyeline sahip maddeler veya karışımlar (kanserojen, mutajen, ya da yeniden üretim açısından zehirli maddeler) içeren çözücülerin, mümkün olan en kısa sürede, daha az zararlı maddeler ile değiştirilmesi gerekiyor. Ayrıca, zararlı maddeler için daha sıkı emisyon sınır değerleri uygulanıyor.

Düzenleme kapsamına giren faaliyetleri gerçekleştiren işletmelerin kayıt olmaları ya da izin almaları gerekiyor. Emisyon azaltma planı uygulamaya karar veren işletmeler, kayıt olmadan ya da izin almadan önce bu kararı yetkili otoritelere bildirmekle yükümlü. İşletmelerin ayrıca, faaliyete başlarken ve sonlandırırken emisyonları asgari seviyede tutmak için gerekli tüm önlemleri almaları gerekiyor. Direktif'e uyduklarını kanıtlayan verileri ise yılda bir kez yetkili kurumlara sunmak zorundalar. Düzenlemenin getirdiği yükümlülüklere uyulmaması ve insan sağlığı açısından tehlike oluşması durumunda, işletmenin faaliyetleri durdurulabiliyor.

1999/13/EC sayılı, Bazı faaliyetlerde ve tesislerde organik çözücü kullanılması sonucu oluşan uçucu organik bileşen emisyonlarının sınırlandırılmasına İlişkin Direktif

25. TÜRKİYE ORGANİK ÇÖZÜCÜ EMİSYONUNA İLİŞKİN AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU?

2009 yılında yayımlanan Sanayi Kaynaklı Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği, organik çözücü kullanan tesislere kapasitelerine göre emisyon izni alma yükümlülüğü getiriyor.

Ancak, endüstriyel tesislerden kaynaklanan emisyonlar için sınır değerler belirleyen yönetmelik, uçucu organik bileşen emisyonları için AB mevzuatına uygun sınır değerler ve emisyon azaltma planı şartları içermiyor. Bu alandaki uyum çalışmalarının sağlıklı bir şekilde yürütülebilmesi için, bir envanter çalışması yapılması gerekiyor.

AB Müktesebatı'nın Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı'nda, düzenlemeye uyum kapsamında hazırlanacak Uçucu Organik Bileşiklerden Kaynaklanan Kirliliğin Kontrolü Yönetmeliği'nin, 2011 sonrasında onaylanarak yürürlüğe koyulması hedefleniyor. Yönetmelik'te VOC emisyon sınır değerleri için kademeli geçiş süreleri belirlenmesi öngörülüyor.

26. ENTEGRE KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ VE KONTROLÜNDE İŞLETMELERİN YÜKÜMLÜLÜKLERİ NELER?

Sanayiden kaynaklanan kirliliğin kaynağında kontrol edilmesini amaçlayan Entegre Kirliliğin Önlenmesi ve Kontrolü (EKÖK) Direktifi, işletmelere çevre kirliliğini önleme konusunda ciddi sorumluluklar yüklüyor. EKÖK Direktifi'nde yer alan "entegre" kavramı, tesisin havaya, suya ve toprağa yönelik emisyonlarından atık oluşumuna, ham madde kullanımı ve enerji verimliliğinden gürültü ve kazaların önlenmesine kadar, tesisin çevresel performansının tüm boyutlarını kapsıyor.

İlgili Direktif, metal üretimi ve işlemesi, cam imalatı, organik çözücü kullanılarak yapılan yüzey işlemleri (boyama, kaplama vb.) gibi otomotiv sanayiini ilgilendiren çeşitli faaliyet alanlarını da kapsıyor. Düzenlemede öngörülen şartlar, bu tür faaliyetleri gerçekleştiren tüm işletmelerde değil, üretim kapasitesi ve randımanı belirli bir eşiğin üzerinde olan tesislerde (örneğin, organik çözücü kullanarak yüzey işlemleri yapan ve tüketim kapasitesi saatte 150 kg veya yılda 200 tonu aşan işletmeler) aranıyor.

Direktif uyarınca, düzenleme kapsamına giren işlemlerin yapıldığı ve yüksek oranda kirliliğe yol açma potansiyeline sahip işletmeler, izne tabi tutuluyor. Bu izin, ancak bazı çevresel yükümlülüklerin karşılanması halinde alınabiliyor. Bu yükümlülüklerin başında, "mevcut en iyi tekniklerin"[21] *(BAT-Best Available Techniques)* kullanımı yoluyla, kirlilik önleyici tüm önlemlerin alınması geliyor. Avrupa Komisyonu, izin işlemlerinden sorumlu otoritelere ve işletmelere, bu teknikleri belirleme konusunda destek olmak amacıyla, kısaca "BREFs" olarak adlandırılan, BAT referans dokümanları yayımlıyor. Bu dokümanların bir kısmı, otomotiv sanayiini yakından ilgilendiren belirli alanlarda uygulanabilecek en iyi tekniklere açıklık getiriyor. Örneğin, organik çözücü kullanılarak yapılan yüzey işlemlerine ilişkin BAT referans dokümanı, otomobil, kamyon, ticari araç ve otobüslerin boyanmasına ilişkin en iyi teknikleri içeriyor. Bunun yanı sıra, otomotiv sanayiini yakından ilgilendiren metal, cam ve döküm gibi sanayi kolları hakkında da referans dokümanlar bulunuyor.

Mevcut en iyi tekniklerin dışında, büyük ölçekli kirlilik yaratan faaliyetlerin engellenmesi, atıklarla ilgili işlemlerden kaynaklanan kirliliğin asgari düzeye çekilmesi, enerjinin etkin kullanılması, kazaların önlenmesi, hasarların sınırlandırılması ve kullanılan alanın, faaliyetlerin ardından eski haline dönüştürülmesi de, izin için karşılanması gereken yükümlülükler arasında. Düzenleme uyarınca, tesislere verilen izinlerin, kirletici maddeler için emisyon limit değerleri; toprak, su ve havanın korunmasına ilişkin önlemler; atık yönetimi önlemleri ve istisnai durumlarda alınacak tedbirleri de içermesi gerekiyor. Emisyon ticareti sistemi kapsamında olan işletmelere verilen izinlerde, emisyon sınır değerleri belirleme şartı aranmıyor.

EKÖK Direktifi, yetkili otoritelere yapılan izin başvurularının içermesi gereken bilgilere de açıklık getiriyor. Buna göre, başvurularda; işletmenin tanımı, faaliyetleri ve faaliyetlerin gerçekleşeceği tesis alanının koşulları; kullanılacak ya da üretilecek madde ve materyaller ile enerji miktarı; tesisin emisyon kaynakları ve öngörülen emisyon miktarları; emisyonların azaltılması ya da önlenmesi için kullanılacak teknoloji ve diğer teknikler; atıkların önlenmesi ve geri kazanılması için alınacak önlemler; emisyonların izlenmesi için planlanan önlemler ve olası alter-

(21) Avrupa Komisyonu Ortak Araştırma Merkezi'ne (JRC) bağlı Avrupa EKÖK Bürosu'nun hazırladığı referans belgeler, düzenleme kapsamındaki her sektör için mevcut en iyi teknikleri belirliyor: http://eippcb.jrc.es/reference/

natif çözümlerin belirtilmesi gerekiyor. İşletmeler, bu bilgiler ile birlikte, lisanslandırma prosedürü, izni veren otoritenin iletişim bilgileri ve lisanslandırma sürecine katılım konusunda kamuoyunu bilgilendirmekle yükümlü tutuluyor. Ayrıca, sınır ötesi etki yaratma potansiyeline sahip sanayi faaliyetlerinde, komşu üye devletlerin de bilgilendirilmesi gerekiyor.

İşletmeler izin alarak yürüttükleri faaliyetlerde yetkili otoriteye bilgi vermeden değişiklik yapamıyor. Yapılacak önemli değişiklikler için yeniden izin alınması gerekiyor. Yetkili otoriteler, izinleri düzenli olarak gözden geçiriyor ve gerekirse izin koşullarını değiştirebiliyor.

EKÖK Direktifi kapsamına giren faaliyetleri gerçekleştiren sanayi tesisleri, faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonlara ilişkin bilgileri, ülkelerindeki yetkili otoritelere düzenli olarak iletmekle yükümlü. Üye devletler tarafından Komisyon'a iletilen bu bilgiler, elektronik bir veritabanında[22] toplanıyor. Söz konusu veritabanı sayesinde, AB çapında sanayiden kaynaklanan kirliliğe ilişkin bilgilere, tesis bazında ulaşılabiliyor.

2008/1/EC sayılı, Entegre kirliliğin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin Direktif; 166/2006/EC sayılı, Avrupa Kirletici Salım ve Taşınım Kayıt Sistemi'nin oluşturulmasına ilişkin Tüzük

27. TÜRKİYE ENTEGRE KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİ VE KONTROLÜNE İLİŞKİN DÜZENLEMEYE NE KADAR UYUMLU?

Türkiye EKÖK Direktifi'ne henüz uyum sağlamış değil. Ancak, uyum çalışmalarında belli bir aşama kaydedilmiş durumda. 96/61/EC sayılı eski EKÖK Direktifi'ne uyum çalışmaları çerçevesinde, 2003-2004 döneminde Hollanda hükümeti desteği ile yürütülen "Entegre Kirlilik Önleme ve Kontrol Direktifi'nin İç Mevzuata Kazandırılmasında İnsan Kaynakları Açısından Kapasite Artırımı" Projesi kapsamında, Türkiye'de EKÖK uygulamaları ve çevresel izinler için gerekli yasal ve kurumsal çerçevenin belirlenmesine yönelik bir çalışma yapıldı ve EKÖK Stratejisi'nin oluşturulması için start verildi.

96/61/EC sayılı Direktifi iptal ederek 2008 yılında yürürlüğe giren yeni EKÖK Direktifi'ne uygun bir yapının oluşturulması için, yürütülen uyum çalışmaları gözden geçirilerek, "Entegre Kirlilik Önleme ve Kontrol Direktifi'nin Türkiye'de Uygulanması Projesi" hazırlandı. Yine Hollanda Hükümeti finansmanı ile yürütülen proje, halen devam ediyor. Proje kapsamında, Türkiye EKÖK Uygulama Stratejisi oluşturulması ve taslak Entegre Kirlilik Önleme ve Kontrol (Entegre Çevre İzni) Yönetmeliği'nin hazırlanması öngörülüyor. 2008 yılında yayınlanan AB Müktesebatının Üstlenilmesine ilişkin Ulusal Program'da, Yönetmelik'in uyum ve uygulama takvimlerinin, proje sonuçları çerçevesinde belirlenmesi öngörülüyor.

28. ENDÜSTRİYEL EMİSYONLARA İLİŞKİN YENİ AB DÜZENLEMESİ NE GETİRİYOR?

Ocak 2011'de yürürlüğe giren endüstriyel emisyonlara ilişkin yeni AB direktifi, aralarında otomotiv sanayiini de ilgilendiren Entegre Kirliliğin Önlenmesi ve Kontrolü ve VOC Çözücü Emisyonları direktiflerinin de bulunduğu, bu alandaki mevcut yedi AB direktifini tek bir yasal düzenlemede topluyor. Söz konusu düzenleme, endüstriyel hava kirliliğinin önlenmesinde uygulama bütünlüğünü sağlamayı, izin sistemini basitleştirmeyi ve işletmelerin raporlama yükümlülüklerini hafifletmeyi hedefliyor. Ayrıca, düzenlemenin uygulamayı basitleştirmesi sayesinde, idari maliyetlerde yılda 105 ila 255 milyon Euro arasında bir düşüş yaşanması bekleniyor.

Direktif, özellikle EKÖK Direktifi kapsamındaki mevcut en iyi tekniklerin geliştirilmesini ve daha iyi uygulanmasını sağlayarak, endüstriyel emisyonların çevre ve insan sağlığı üzerindeki zararlı etkilerini büyük ölçüde azaltmayı öngörüyor. İşletmelerin çevresel denetimleri, izin alma koşulları, uyumun raporlanması gibi konularda daha sıkı kurallar getiren düzenleme, mevcut direktiflerde yer almayan aşağıdaki faaliyetleri de EKÖK kapsamına alıyor:

- Ömrünü tamamlamış araç ve aksamlarının atıkları dahil, metal atıkların parçalama işlemlerinin gerçekleştirildi-

(22) Avrupa Kirletici Salım ve Taşınım Kayıt Sistemi (E-PRTR): http://prtr.ec.europa.eu/

ği, günlük kapasitesi 50 tonu aşan tehlikeli olmayan atık işleme tesisleri
- Ömrünü tamamlamış araç ve aksamlarının atıkları dahil, metal atıkların parçalama işlemlerinin gerçekleştirildiği, günlük kapasitesi 75 tonu aşan, tehlikeli olmayan atıkların geri kazanım veya geri kazanım ve bertaraf işlemlerinin bir arada gerçekleştirildiği tesisler.

Yeni düzenleme, ayrıca, üye devletlere mevcut en iyi teknikleri temel alarak bağlayıcı genel kurallar oluşturma yükümlülüğü getiriyor. Endüstriyel Emisyonlar Direktifi, Ocak 2013'e kadar üye devletler tarafından iç hukuka aktarılacak. Düzenlemenin mevcut direktifleri yürürlükten kaldırarak yerlerini alması için öngörülen tarih ise Ocak 2014.

2010/75/EU sayılı, Endüstriyel emisyonlara (entegre kirliliğin önlenmesi ve kontrolü) ilişkin Direktif

29. EMİSYON TİCARET SİSTEMİ OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜ NASIL ETKİLİYOR?

AB, Kyoto Protolü çerçevesindeki emisyon indirim hedeflerine ulaşabilmek için, 2005 yılından beri Emisyon Ticareti Planı (ETS) adlı bir sistem uyguluyor. Dünyada, sera gazı emisyonları için oluşturulan ilk ticaret sistemi olan ETS, enerji-yoğun sektörlerde faaliyet gösteren ve AB'nin toplam karbondioksit emisyonunun yaklaşık %50'sine neden olan 12 bin kadar işletmenin sera gazı emisyonlarına sınırlamalar getiriyor.

Düzenleme kapsamına giren işletmelerin, emisyonları için yetkili otoritelerden izin almaları ve üye devletler tarafından belirlenen emisyon sınırlarını aşmamaları gerekiyor. Söz konusu izni alabilmek için, işletmeler, yetkili otoriteleri, emisyonlarını izleme ve raporlama kapasitesine sahip oldukları konusunda ikna etmekle yükümlü. En az 5 yılda bir gözden geçirilen izinler, işletmenin faaliyetleri, emisyonları, emisyonlarını izleme yöntemi ve sıklığı, raporlama yükümlülükleri vb. konulara ilişkin detayları içeriyor. Üye devletlerin izin vererek kayıt altına aldıkları işletmeler, AB düzeyinde tek bir elektronik kayıt sistemi altında toplanıyor ve ilgili işlemler bu sistem üzerinden denetleniyor.[23]

Belirlenen sınırlardan daha az emisyon gerçekleştiren işletmeler, emisyon kotalarını daha fazla emisyon üreten işletmelere satabiliyorlar. Emisyon kotalarını aşan işletmeler, daha az emisyon gerçekleştiren işletmelerin kotalarını satın almayı reddetmeleri halinde, ağır para cezaları ödüyorlar. 2008-2012 döneminde bu ceza, bir ton karbondioksit emisyonu için 100 Euro olarak belirlenmiş bulunuyor. İşletmelerin ceza ödememek için emisyonlarını azaltmaları ya da kotanın altında emisyon gerçekleştiren işletmelerden izin satın almaları gerekiyor.

Otomotiv sanayii; enerji, demir-çelik, kâğıt ve karton, demir dışı metal ve cam sanayii gibi, düzenlemede öngörülen kapasite seviyelerinin aşılması halinde, ETS'ye doğrudan katılan sektörler arasında yer almıyor. Bu nedenle, ETS'nin sektör üzerindeki etkisi, otomotiv yan sanayiinin belirli alanlarında faaliyet gösteren işletmelerle sınırlı. Bununla birlikte, sektörün önde gelen temsil örgütleri, ETS'nin otomotiv sanayiini de kapsayacak şekilde genişletilmesinin, sektörün neden olduğu emisyonların araç teknolojileri ile azaltılmasından daha az maliyetli ve etkin bir çözüm olabileceği görüşünde. Örneğin, ACEA, sektörün ETS'ye katılması seçeneğinin şeffaf etki analizleri ile değerlendirilmesi gerektiğini savunuyor. Sektörün bir sonraki uygulama döneminde (2013-2020) ETS'ye dahil edilmesini destekleyen kesimler arasında, Alman hükümetine çevre politikaları konusunda danışmanlık yapan Alman Çevre Danışma Konseyi gibi, ulusal düzeyde faaliyet gösteren önemli kuruluşlar da bulunuyor.[24]

2003/87/EC sayılı, Sera gazı emisyonu ticaretine izin veren bir sistem oluşturulmasına ilişkin Direktif

(23) AB emisyon ticareti kayıt sistemi http://ec.europa.eu/environment/ets/
(24) Freshfields Bruckhaus Deringer, "Etkin CO_2 indirimi yolları: Avrupalı Otomobil Üreticilerinin Emisyon Hakkı Ticaretine Katılımına ilişkin Değerlendirmeler", Ekim 2010

30. TÜRKİYE EMİSYON TİCARET SİSTEMİ'Nİ UYGULUYOR MU?

Türkiye, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi kapsamında EK-1[25] listesinde yer alması ve Kyoto Protokolü kapsamında EK-B[26] listesinde yer almaması nedeniyle, halihazırda emisyon ticareti kapsamında yer almıyor. Türkiye'de emisyon ticareti sisteminin oluşturulabilmesi için, öncelikle sera gazı emisyonlarının izlenmesini, raporlanmasını, sistemde ticarete konu olacak unsurların tanımlanmasını sağlayacak teknik ve kurumsal altyapının tesis edilmesi gerekiyor. Sistemin uygulanması durumunda, sanayi üzerinde yaratacağı etkilerin ölçülebilmesini sağlamak üzere 1990-2008 dönemini kapsayan Sera Gazı Emisyon Envanteri ise hazırlanmış bulunuyor.

Ayrıca, emisyon azaltımının sanayi üzerindeki etkilerinin belirlenmesine yönelik olarak Devlet Planlama Teşkilatı tarafından Ocak 2009'dan bu yana, "Sektörel Sera Gazı Azaltım Potansiyelleri ve Maliyetleri Projesi" yürütülüyor. Türkiye'nin AB müktesebatına uyum taahhütlerini içeren 2008 yılı Ulusal Programı'nda ise, Emisyon Ticareti Direktifi'nin iç hukuka aktarımının 2011 sonrasında gerçekleştirilmesi öngörülüyor.

31. AB ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ ARAÇLARDAN KAYNAKLANAN ATIKLARIN ÖNLENMESİNİ NASIL SAĞLIYOR?

Ömrünü tamamlamış araçlar (ÖTA) ve aksam parçaları, çevre açısından en fazla risk oluşturan atıklar arasında yer alıyor. AB, bu tespitten hareketle, ömrünü tamamlamış araçların zararlı etkilerini asgari düzeye indirmek amacıyla, tüm üye ülkelerin uymakla yükümlü olduğu kapsamlı önlemler getiriyor. Konuya ilişkin AB düzenlemesi, çevre ve insan sağlığının korunması için araçlardan kaynaklanan atıkların tasarım aşamasından itibaren oluşumunun engellenmesini; ömrünü tamamlamış araçlar ve bunlara ait aksam parçalarının yeniden kullanım, geri dönüşüm ve geri kazanım işlemleri ile bertaraf edilecek atık miktarının azaltılmasını; araçların yaşam döngüsü sürecinde ve özellikle ÖTA'ların işlenmesinde yer alan ekonomik operatörlerin çevresel performanslarının artırılmasını hedefliyor. Düzenleme, söz konusu hedeflerin hayata geçirilmesinde temel sorumluluğu üretici ve ithalatçılara vermekle birlikte, ilgili kamu kurumlarına da önemli yükümlülükler getiriyor.

Direktif kapsamına, M1 ve N1 kategorisine giren araçların yanı sıra, üç tekerlekli motorlu araçlar da dahil ediliyor. Ancak, üç tekerli motosikletler kapsam dışı tutuluyor. Söz konusu araçların üreticilerinin, atıkların önlenmesi için aşağıdaki koşulları yerine getirmeleri gerekiyor:

- Araçlarda çevreye zarar verebilecek tehlikeli maddelerin kullanımının, asgari seviyede tutulacak şekilde sınırlandırılması;
- Yeni araçların tasarım ve üretimlerinin; özellikle araçların, aksam parçaları ve malzemelerinin ömürlerini tamamladıklarında sökülmelerini, yeniden kullanılmalarını, geri kazanım ve geri dönüşüm işlemlerini kolaylaştıracak şekilde gerçekleştirilmesi,
- Geri dönüşüm sonucu elde edilen malzemelerin pazarını geliştirmek amacıyla, araçlarda ve aksam parçalarında bu malzemelerin kullanımının artırılması;
- İstisnai durumlar dışında, piyasaya sürülen araç malzemeleri ve aksam parçalarında kurşun, cıva, kadmiyum veya "hexavalent" krom kullanılmaması.

2000/53/EC sayılı, Ömrünü tamamlamış araçlara ilişkin Direktif

32. ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ ARAÇLARIN TOPLANMASINDA SORUMLULUK KİME AİT?

Düzenleme, ömrünü tamamlamış araçların toplanmasında, sorumluluğu, üretici ve ithalatçıya yüklüyor. Buna göre, ilgili ekonomik operatörler ÖTA toplama sistemlerini kurmak ve teknik açıdan mümkün olduğu durumlarda, araçların tamir sırasında çıkarılan aksam parça atıklarını da toplamakla yü-

(25) EK-1 listesinde bulunan taraf ülkelerin, Kyoto Protokolü kapsamında sera gazı azaltım hedefleri belirlemeleri gerekiyor. Kyoto Protokolü kabul edildiğinde Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ne taraf olmayan Türkiye ise, bu kapsama girmiyor.
(26) EK-B listesi, sera gazı salım azaltım taahhüdünde bulunan Kyoto Protokolü'ne taraf ülkeleri ve bu ülkelerin hedeflerini içeriyor.

kümlü tutuluyor. Üye devletlerin ise, ülke sınırları içinde yeterli sayıda kolay ulaşılabilir toplama noktası tesis edilmesini ve tüm ÖTA'ların, yetkili işleme tesislerine aktarılmasını güvence altına almaları gerekiyor.

ÖTA'ların, söz konusu tesislere ulaştırılması dışında, kullanıcılara ve/veya araç sahiplerine herhangi bir maliyet getirmemesini öngören düzenleme, hurda araçlara uygulanacak geri dönüşüm ve bertaraf gibi işlemlerin masraflarının tamamını veya önemli bir bölümünü üretici ve ithalatçıların karşılaması hükmünü getiriyor.

Üye ülkeler, ayrıca ÖTA'ların işleme tesislerine bırakılmalarının ardından, araçların trafik sicilinden silinebilmeleri için, kullanıcı ve/veya sahibine "imha sertifikası" verilmesini sağlayacak bir sistem oluşturmakla yükümlü tutuluyor. Bu sertifikalar, yetkili işleme tesisleri veya bu tesisler adına üreticiler, ithalatçılar, bayiler ve toplayıcılar tarafından verilebiliyor.

2000/53/EC sayılı, Ömrünü tamamlamış araçlara ilişkin Direktif

33. ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ ARAÇLARA NE TÜR İŞLEMLER UYGULANIYOR?

ÖTA'ların depolanması ve işlenmesini gerçekleştirecek tesislere sıkı kurallar getiren Direktif, söz konusu tesislerinin uymakla yükümlü olduğu teknik şartlar ve uygulama koşullarını detaylı olarak düzenliyor. Tesislerin, yetkili merciye kayıt yaptırmak ve işletme izni almak için bu koşulları yerine getirmeleri gerekiyor.

Araçların sökülmesi, tehlikeli aksam parçaları ve malzemelerinden ayırılması, tehlikeli atıkların diğer atıklarla karışmasının engellenmesi gibi yükümlülüklere tâbi olan tesisler, söküm ve depolama işlemlerini, aksam parçalarının daha sonra yeniden kullanımına, geri kazanımına ve geri dönüşümüne imkan verecek şekilde gerçekleştirme zorunluluğu taşıyor. Tesislerin, özellikle söküm işlemlerini, araç üreticisinin sağlamakla yükümlü olduğu söküm bilgilerine uygun olarak yapmaları ve tehlikeli madde ihtiva eden atıkları ayrı yerlerde toplamaları gerekiyor. Düzenleme, üreticiler tarafından temin edilen bilgilerin, yeniden kullanım, geri dönüşüm ve geri kazanıma uygun aksam parçaları ve malzemelerinin tanımlanmasını sağlayacak şekilde, belirli kodlama standartları içermesini de şart koşuyor.

ÖTA'lardan çıkarılan aksam parçalar, araç güvenliği, emisyonlar ve gürültü kirliliği kontrolü gibi çevre standartlarını karşılamaları durumunda yeniden kullanılabiliyor. Söz konusu standartları karşılamamaları, ancak çevresel açıdan uygun olmaları halinde ise, geri dönüştürme ya da geri kazanma işlemlerine tâbi tutuluyor.

Kademeli bir takvim öngören düzenlemeye göre, 1 Ocak 2006- 1 Ocak 2015 döneminde ÖTA'larda, yeniden kullanım ve geri kazanım oranlarının, yılda, ortalama araç ağırlığının en az %85'i; yeniden kullanım ve geri dönüşüm oranlarının ise en az % 80'i olması gerekiyor. 1 Ocak 2015 itibariyle söz konusu oranların, sırasıyla en az %95 ve en az %85'e yükseltilmesi yükümlülüğü getiriliyor.

2000/53/EC sayılı, Ömrünü tamamlamış araçlara ilişkin Direktif

34. TÜRKİYE, ÖMRÜNÜ TAMAMLAMIŞ ARAÇLARA İLİŞKİN AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU?

Türkiye, Aralık 2009'da yayımlanan Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkında Yönetmelik ve Aralık 2010'da söz konusu yönetmelikte yapılan değişiklikler ile, AB mevzuatına büyük ölçüde uyum sağlamış bulunuyor. Araçlarda çevreye zarar verebilecek tehlikeli maddelerin kullanımının sınırlandırılmasından, ömrünü tamamlayan araçların aksam parçaları ve malzemelerinin yeniden kullanım, geri kazanım ve geri

dönüşümüne; üreticilerin ve ithalatçıların yükümlülüklerinden, işleme tesislerinin uymak zorunda oldukları koşullara; yeniden kullanım, geri kazanım ve geri dönüşüm hedefleri için belirlenen oranlardan imha sertifika sistemi oluşturulmasına kadar, AB Direktifi ile uyum içinde olan Yönetmelik, uygulama takvimini ise, daha ileri bir tarihe öteliyor.

AB düzenlemesinde, ÖTA'larda, yeniden kullanım ve geri kazanım oranları 1 Ocak 2015 itibariyle, yılda, ortalama araç ağırlığının en az %95'i; yeniden kullanım ve geri dönüşüm oranları ise yılda, ortalama araç ağırlığının en az % 85'i olarak belirlenirken, Yönetmelik, söz konusu hedeflerin 1 Ocak 2020 tarihi itibariyle gerçekleştirilmesini öngörüyor.

35. AB, MOTORLU ARAÇLARIN YENİDEN KULLANIM, GERİ DÖNÜŞÜM VE GERİ KAZANIMLARI KONUSUNDA ÜRETİCİLERE NE TÜR YÜKÜMLÜLÜKLER GETİRİYOR?

Ömrünü tamamlamış araçlarla ilgili AB düzenlemesinde yer alan hedeflerin uygulanmasını kolaylaştırmak amacıyla, 2005 yılında kabul edilen ve günümüze kadar birkaç kez tadil edilerek, son halini 2009'da alan, motorlu araçlara yeniden kullanım, geri dönüşüm ve geri kazanımları ile ilgili tip onayı verilmesine ilişkin Direktif, üreticilere çeşitli yükümlülükler getiriyor. M1 ve N1 kategorisindeki araçların ve bunların yeni ya da yeniden kullanılan aksam parçalarının taşıması gereken özellikleri tanımlayan düzenleme, söz konusu araçların kütle olarak en az %95'inin yeniden kullanılabilir ve/veya geri kazanılabilir; en az %85'inin ise yeniden kullanılabilir ve/veya geri dönüştürülebilir şekilde üretilmesi yükümlülüğü getiriyor.

Söz konusu yükümlülüklerin, tasarım aşamasından başlayarak yerine getirilmesi şartı koşan Direktif, bazı aksam parçalarının, yeni araçların üretiminde tekrar kullanımını da yasaklıyor. Bunlar arasında hava yastıkları, otomatik veya otomatik olmayan emniyet kemeri takımları, üzerinde emniyet kemeri veya hava yastığı bulunan koltuklar, direksiyon kilidi düzenekleri, egzoz susturucuları, emisyon iyileştirme sistemleri, motor blokaj cihazı gibi aksam parçaları geliyor.

2005/64/EC sayılı, Motorlu araçlara yeniden kullanım, geri dönüşüm ve geri kazanımları ile ilgili tip onayı verilmesine ilişkin Direktif

36. TÜRKİYE, MOTORLU ARAÇLARIN YENİDEN KULLANIM, GERİ DÖNÜŞÜM VE GERİ KAZANIMLARINA YÖNELİK AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU?

Türkiye, Haziran 2010 tarihinde yayımladığı, Motorlu Araçların Yeniden Kullanılabilirliği, Geri Dönüştürülebilirliği ve Geri Kazanılabilirliği Hakkında Tip Onayı Yönetmeliği ile, AB'nin ilgili düzenlemesini mevzuatına aktarmış bulunuyor.

Motorlu araçların, aksam parçalarının ve malzemelerinin AB Direktifi'nde belirtilen asgari yüzdelerde yeniden kullanılabilmesini, geri dönüştürülebilmesini ve geri kazanılabilmesini sağlamayı hedefleyen Yönetmelik, M1 ve N2 kategorisinde yera alan araçların tip onayı ile ilgili idari ve teknik hükümlerin yanı sıra, aksam parçalarının yeniden kullanımının güvenlik veya çevre açısından tehlikeye yol açmamasını sağlayacak özel hükümleri ve bu hükümlerin uygulanmasına dair usul ve esasları belirliyor.

37. AB MOTORLU TAŞITLARDAN KAYNAKLANAN GÜRÜLTÜ KİRLİLİĞİNİ NASIL SINIRLANDIRIYOR?

AB, gürültü kirliliği konusunu çevre mevzuatı kapsamında ele alıyor. Motorlu taşıtlardan kaynaklanan gürültü kirliliğinin önlenmesi amacıyla 1970 yılında çıkarılan ve günümüze kadar defalarca tadil edilen Direktif, bu alandaki temel düzenlemeyi oluşturuyor. Motorlu araçların izin verilen gürültü seviyesi ve egzoz sistemine ilişkin üye devletlerin mevzuatlarının yakınlaştırılmasınını hedefleyen düzenleme, en son 2007 yılında güncellenmiş bulunuyor.

Düzenleme kapsamına, karayollarında kullanılmak üzere tasarlanmış, en az dört tekerlekli ve saatte 25 km'den fazla hız yapan tüm motorlu araçlar giriyor. Söz konusu araçların kategorilerini, motor güçlerini ve ağırlıklarını dikkate alarak, egzoz sistemlerine ve mekanik parçalarına farklı oranlarda gürültü sınır değerleri getiren Direktif, ray üzerinde giden araçlar, tarım ve orman traktörleri ile diğer hareketli makinelere uygulanmıyor.

1970'ten bu yana geçen süre içinde, ölçüm yöntemlerinin teknolojik gelişmelere uyarlanması, gürültü sınır değerlerinin azaltılması, daha sessiz araçların üretiminin teşvik edilmesi vb. hedefler doğrultusunda güncellenen Direktif, üye ülkelerin, düzenlemenin ekinde yer alan koşulları karşıladığı ve gürültü sınır değerlerini aşmadığı sürece, bir motorlu araç tipine, bir egzoz sistemine veya ayrı bir teknik ünite formundaki sistemin aksam parçasına, AB düzeyinde ya da ulusal tip onayı belgesi vermeyi reddedemeyeceklerini; bunların satışını, tescilini, piyasaya girişini, pazarlanmasını ve kullanımını yasaklayamayacaklarını hükme bağlıyor.

TABLO 10 : AB'DE ARAÇ KATEGORİLERİNE GÖRE GÜRÜLTÜ SINIR DEĞERLERİ

Araç kategorileri	Gürültü sınır değerleri dB (A)
1.Sürücü koltuğu dahil en fazla 9 oturma yeri olan, yolcu taşıma araçları	74
2.Sürücü koltuğu dahil 9'dan fazla oturma yeri olan ve izin verilen azami ağırlığı 3,5 tonun üzerinde olan yolcu taşıma araçları: 2.1.Motor gücü 150/ kW'ın altında olan araçlar 2.2.Motor gücü 150/kW ya da üzerinde olan araçlar	 78 80
3. Sürücü koltuğu dahil 9'dan fazla oturma yeri olan yolcu taşıma araçları ve yük taşıtları: 3.1.İzin verilen azami ağırlığı 2 tonu aşmayan araçlar 3.2.İzin verilen azami ağırlığı 2 tondan fazla, 3,5 tondan az olan araçlar	 76 77
4.İzin verilen azami ağırlığı 3,5 tonun üzerinde olan yük araçları: 4.1.Motor gücü 75 kW'nin altında olan araçlar 4.2.Motor gücü en az 75 kW üstünde ve 150 kW altında olan araçlar 4.3.Motor gücü 150 kW ya da üzerinde olan araçlar	 77 78 80

Tabloda yer alan sınır değerler, bazı kategorilerdeki araçların ağırlıkları, motor güçleri, doğrudan enjeksiyonlu dizel motorlu olmaları, arazi aracı olmaları, vites kutusunun manuel olması, yük kütle oranı vb. koşullara bağlı olarak 1-2 dB (A) oranında artabiliyor.

70/157/EEC sayılı, Motorlu araçların izin verilen gürültü seviyesi ve egzoz sistemine ilişkin üye devletlerin mevzuatlarının yakınlaştırılmasına ilişkin Direktif

38. TÜRKİYE, AB'NİN MOTORLU ARAÇLARA DAİR GÜRÜLTÜ KİRLİLİĞİ MEVZUATINA UYUMLU MU?

Türkiye, 2000 yılında yürürlüğe giren Motorlu Araçların Dış Gürültü Emisyonları ve Egzoz Sistemleri Tip Onayı Yönetmeliği ile 70/157/EEC sayılı Direktif'e uyum sağlamış bulunuyor. AB'nin, süreç içinde ilgili Direktif'te gerçekleştirdiği güncellemelere paralel olarak, söz konusu Tip Onayı Yönetmeliği'ni günümüze kadar birkaç kez revize eden Türkiye, son olarak AB'nin 2007 yılında gerçekleştirdiği güncellemeyi takiben, 2008 yılında yapılan değişiklikler ile ilgili AB mevzuatına uyum sağlamış durumda.

39. REACH TÜZÜĞÜ OTOMOTİV SEKTÖRÜNÜ NASIL ETKİLİYOR?

Kimyasalların kayıt altına alınması, değerlendirilmesi, izne tâbi tutulması ve sınırlandırılmasını kapsayan REACH Tüzüğü, kimyasal maddelerden kaynaklanan riskleri kontrol altına alarak, çevre ve insan sağlığının üst düzeyde korunmasını hedefliyor. Bu çerçevede sanayiye, kimyasalların güvenli kullanımını temin edecek verilerin toplanması ve üretilmesi yükümlülüğü getiriliyor. Kimyasal maddeler ve müstahzarlara yönelik hükümler içeren Tüzük, söz konusu maddelerin üretilmeleri, piyasaya sürülmeleri, kendi başlarına, müstahzarların ya da eşyaların içerisinde kullanılmaları ile piyasaya sürülmelerine ilişkin hükümleri düzenliyor. Düzenleme, yüksek risk unsuru taşıyan kimyasallar için de özel düzenlemeler getiriyor.

REACH, gerek üretim sürecinde kullandığı kimyasallar, gerek tedarik zincirindeki diğer üreticilerin kullandığı kimyasallar nedeniyle, otomotiv sanayiini yakından ilgilendiriyor. Sektördeki üreticiler, üretimde kullandıkları tüm kimyasal maddelerin, ürünün yaşam döngüsü (üretimden atığa dönüşme aşamasına kadar) boyunca, REACH Tüzüğü'ne uygunluğunu kontrol etme yükümlülüğü taşıyor. Üreticilerin sorumlulukları, müstahzar formülasyonu yapanlar, madde/müstahzar kullananlar, eşya üretenler ve/veya ithal edenler gibi sınıflandırmalar çerçevesinde değişiyor.

REACH çerçevesinde, motorlu taşıt araçları ile aksam ve parçaları, "eşya"[27] olarak nitelendiriliyor. Eşya üreticisi ve ithalatçılarının iki koşulun yerine gelmesi halinde Avrupa Kimyasallar Ajansı'na (ECHA) kayıt yaptırmaları gerekiyor:

- Ürünlerin içinde bulunan kimyasal madde miktarının üretici veya ithalatçı başına yılda 1 tondan fazla olması,
- Eşyada bulunan maddenin öngörülen normal kullanma koşulları altında salınımının tasarlanmış olması.

Salınımın tasarlanmış olması, ürünün normal kullanımı sırasında işlevini yerine getirebilmek için madde/müstahzar salınımının planlanmış ve ürünün ana işlevi dışında özel bir işlevini yerine getiriyor olması anlamına geliyor. Dolayısıyla, sektörde faaliyet gösteren üreticilerinin bu maddeleri, kaydettirmeleri ya da söz konusu kimyasalları ECHA'ya kaydettirmiş bir tedarikçiden satın almaları gerekiyor. Otomotiv sanayiinde, koku vericiler, yangın söndürme sistemleri, aracın ön camını temizleyici sıvı rezervuarları, araca koyulduğunda "salınan madde içeren eşyalar" olarak tanımlanıyor.

Buna karşılık, üretimde kullanılan kimyasal maddelerin salınımı tasarlanmamışsa, yani bitmiş ürünün işlevinde ek bir katma değer yaratmak amacıyla salınmıyorlarsa, kayıt yükümlülükleri bulunmuyor. Bir başka ifadeyle, ürünün kullanımı veya bakımı sırasında, ürünün kalitesini büyük ölçüde geliştiren ancak ürünün işlevine, özel bir değer katmayan kimyasalların kayıt yükümlülüğü bulunmuyor.

Otomotiv sektöründe, fren, direksiyon sıvıları, yağlar ve yağlayıcılar gibi araçta kullanılan eşyaların içinde veya üzerinde bulunan müstahzarlar ise, bu eşyaların ayrılmaz bir parçası olarak değerlendiriliyor ve eşyanın içinde ve üzerinde tedarik/ithal edilmeleri halinde kayıt gerektirmiyor. Ancak bu madde ve müstahzarların eşyadan bağımsız tedarik/ithal edilmeleri halinde kayıt zorunluluğu bulunuyor.

Otomotiv sanayiinde, REACH Tüzüğü'nde "yüksek tehlike arz eden madde" (SVHC) olarak tanımlanan birçok kimyasal kullanılıyor. Çevre ve insan sağlığı açısından ciddi risk yaratan kanserojen, mutajen, toksik vb. maddelerin miktarının, üretici veya ithalatçı başına yılda 1 tondan fazla olması ve eşyadaki maddenin konsantrasyonunun, ağırlık olarak %0,1'den yüksek olması halinde, ECHA'ya bildirim yükümlülüğü bulunuyor. Bunun yanı sıra, sektörün kullandığı bazı tehlikeli kimyasallar da, REACH kapsamında, izin sistemine tabi tutuluyor.

REACH'in getirdiği bu yükümlülüklerin yanı sıra, otomotiv sanayiinin üretimde kullandığı maddeler için risk değerlendirme ve test prosedürleri uygulaması gereği, sektörün üretim maliyetlerini artırıyor. Ayrıca, kimyasal maddelerin bir kısmının yasaklanması nedeniyle, kullanılan parça özelliklerinin değişmesi ve yasaklanan maddeleri ikame edecek yeni maddeler temin etme gereği de, sektörün yaşadığı güçlükler arasında yer alıyor.

1907/2006/EC sayılı, Kimyasalların Kayıt Altına Alınması, Değerlendirilmesi, İzne Tabi Tutulması ve Sınırlandırılmasına İlişkin Tüzük

40. TÜRKİYE REACH TÜZÜĞÜNE UYUMLU MU?

Türkiye, henüz REACH Tüzüğü'ne uyum sağlamış değil. Türkiye'nin AB Müktesebatının Üstlenilmesine ilişkin 2008

(27) REACH Tüzüğü'nde "eşya", üretim sırasında kimyasal yapısına oranla daha geniş anlamda işlevini belirlemek üzere özel bir şekil, yüzey ve tasarım verilen bir nesne olarak tanımlanıyor.

yılı Ulusal Programı'nda, Tüzüğün ulusal mevzuata aktarımını sağlayacak düzenlemelerin uyum ve uygulama takviminin ve gerekli kurumsal yapılanmanın, uyum çalışmaları kapsamında yürütülen REACH projesinin sonuçlarına göre belirlenmesi öngörülüyor.

Türkiye henüz AB üyesi olmadığından REACH sistemi, ülke içi üretimde ve AB dışı ülkelere ihracatta kısa vadede doğrudan bir etki yaratmıyor. Bir başka ifadeyle, iç piyasaya ve üçüncü ülkelere yönelik üretim yapan işletmelerin Tüzüğün getirdiği koşullara uyum sağlaması gerekmiyor. Ancak AB ülkelerine ihracat yapan üreticilerin ve ürünleri, Tüzük kapsamında yer alan yüksek riskli maddeler barındıran işletmelerin, kayıt ve/veya bildirimde bulunmaları gerekiyor.

II.3. FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI VE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

41. AB'DE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI NASIL KORUNUYOR?

AB'nin fikri mülkiyet hukuku alanındaki düzenlemeleri, ticari marka, endüstriyel tasarım ve belirli buluşların korunmasına ilişkin üye devlet yasalarını AB düzeyinde uyumlaştıran ortak kurallar getiriyor. Bu kurallar daha çok marka, tasarım ya da buluş sahibine tanınması gereken haklar, bu hakların sınırları ve sağlanan yasal korumanın süresi gibi konuları düzenliyor. Ayrıca, fikri mülkiyet haklarının uygulanış yöntemleri de, AB düzeyinde uyumlaştırılmış bulunuyor.

Bunun yanı sıra, ticari marka ve tasarımların, tek bir başvuru ile, tüm üye devletlerde, aynı şartlar altında korunmasını sağlayan "Topluluk markası" ve "Topluluk tasarımı" sistemlerini tesis eden yasal düzenlemeler de bulunuyor. Otomotiv sanayiine yönelik özel hükümler içermemekle birlikte, söz konusu düzenlemeler, sektörü genel bir çerçeve içinde koruma altına alıyor. Ancak, tasarımların korunmasına ilişkin yasal düzenlemeler, sadece "birincil piyasa" olarak adlandırılan ve imalat aşamasında yeni araçlara entegre edilen parçaların tasarımlarını kapsarken, "ikincil piyasa" olarak tanımlanan ve araç piyasaya sürüldükten sonra tüketici tarafından ihtiyaç duyulan yedek parçaları içermiyor. AB'nin bu yaklaşımının temelinde, farklı şekillerde üretilebilecek ürünlerin özgün tasarımlarının korunması gerektiği, alternatif tasarım seçeneği olmayan yedek parçaların koruma kapsamına alınmasının ise, tekelciliğe yol açtığı görüşü yatıyor.

Sektör açısından büyük önem taşıyan yedek parçalar konusunda AB düzeyinde bir uyumlaştırma sağlanmaması, üye ülkeler arasında farklı uygulamalara yol açıyor. Bazı üye ülkeler, tasarımların korunmasını birincil piyasa ile sınırlı tutarak, bağımsız yedek parça imalatçılarının ürünlerinin kullanımını serbest bırakırken, üye devletlerin büyük çoğunluğu yedek parçaları da fikri mülkiyet hukukunun koruması altında değerlendiriyor. Bu durumun, ülkeler arasında ciddi fiyat farkları yarattığını ve Tek Pazar'ın işleyişini olumsuz yönde etkilediğini tespit eden Avrupa Komisyonu, 2004 yılında 98/71/EC sayılı, Tasarımlara Yönelik Yasal Koruma Direktifi'ni tadil etmek üzere bir Direktif teklifi sunmuş bulunuyor[28]. Ancak, ikincil piyasaya, yani motorlu araçlar gibi "kompleks ürünlerde"[29] kullanılan yedek parçalara yönelik tasarım korumasının tüm üye devletlerde kaldırılmasını öngören söz konusu teklif halen kabul edilmiş değil.

Ticari marka ve tasarımlarda olduğu gibi, tek bir başvuru ile, patentlerin de tüm üye devletlerde, aynı şartlar altında korunmasını amaçlayan Tüzük taslağı[30] da 2000 yılından beri kabul edilmeyi bekliyor. Bununla birlikte, Avrupa Komisyonu'nun, Aralık 2010'da, 12 üye devletin[31] çağrısı üzerine sunduğu konuya ilişkin Karar Teklifi'nin[32], süreç içinde 13 üye devlet[33] tarafından daha desteklenmesinin ardından, Konsey'ce Mart 2011'de kabul edilmesi ile birlikte, AB Patent Sistemi'nin, AB Antlaşması ve AB'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma'da öngörülen "güçlendirilmiş işbirliği" mekanizması uyarınca, Komisyon'a çağrıda bulunan 25 AB ülkesi arasında tesis edilmesinin önü açılmış bulunuyor.

(28) COM(2004)582 sayılı, Tasarımların yasal korunmasına ilişkin 98/71/EC sayılı Direktif'i tadil eden Direktifi Teklifi
(29) Kompleks ürünler, herhangi bir hasar halinde, yedek parçalarla onarılabilen veya değiştirilebilen çeşitli parçalardan oluşan ürünleri ifade ediyor.
(30) COM(2000)412 sayılı, Topluluk Patenti'ne ilişkin Tüzük Teklifi
(31) Almanya, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İngiltere, İsveç, Litvanya, Lüksemburg, Polonya, Slovenya.
(32) COM(2010)790 sayılı, Tek bir patent koruma sistemi oluşturulması alanında güçlendirilmiş işbirliğine izin veren Konsey Kararı Teklifi
(33) Belçika, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, İrlanda, Yunanistan, G.Kıbrıs, Letonya, Macaristan, Malta, Avusturya, Portekiz, Romanya, Slovakya

207/2009/EC sayılı, Topluluk Markası Tüzüğü; 89/104/EEC sayılı, Ticari markalar hakkındaki üye devlet yasalarının yakınlaştırılmasına ilişkin Direktif; 6/2002/EC sayılı, Topluluk Tasarımları Tüzüğü; 98/71/EC sayılı, Tasarımlara yönelik yasal koruma Direktifi; 2004/48/EC sayılı, Fikri mülkiyet haklarının uygulanmasına ilişkin Direktif; COM(2000)412 sayılı, Topluluk Patenti'ne ilişkin Tüzük Teklifi; 2011/167/EU sayılı, Tek bir patent koruma sistemi oluşturulması alanında güçlendirilmiş işbirliğine izin veren Konsey Kararı; COM(2004)582 sayılı, Tasarımların yasal korumasına ilişkin 98/71/EC sayılı Direktif'i tadil eden Direktif Teklifi

42. OTOMOTİV SEKTÖRÜ AÇISINDAN FİKRİ MÜLKİYET NEDEN ÖNEMLİ?

Otomotiv sanayii, AB'de ar-ge alanında en fazla yatırım yapan sektör konumunda olduğundan, ticari marka, buluş ve endüstriyel tasarımlara ilişkin fikri mülkiyet haklarının, etkin bir şekilde korunması, sektör açısından büyük önem taşıyor. Sadece Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği (ACEA) üyeleri, her yıl, cirolarının %5'ine denk gelen 26 milyar Euro'nun üzerinde ar-ge yatırımı yapıyor. Buna, otomobil yedek parça-aksam ve ticari araçlar eklendiğinde sektörün ar-ge yatırımları 32,8 milyar Euro'ya ulaşıyor.[34] Tedarikçi sektörlerin ar-ge yatırımlarının da ilave edilmesiyle çok daha yüksek meblağlara varan söz konusu yatırımların boyutu düşünüldüğünde, fikri mülkiyet haklarının korunmasının, sektörün rekabet gücü açısından taşıdığı önem ortaya çıkıyor.

Ar-ge yatırımları, ağırlıklı olarak çevre, yol güvenliği ve üretim etkinliği üzerine yoğunlaşan otomotiv sanayiinin her yıl yaptığı patent başvurusu sayısı da, sektörün yenilikçi kimliğini ortaya koyuyor. 2008 yılında Avrupa otomotiv sanayiinin, Avrupa Patent Ofisi'ne (EPO) yaptığı 6.300 başvuru, aynı yıl EPO'ya gerçekleştirilen otomotiv sektöründeki tüm patent başvurularının %55'ini oluşturuyor. Avrupalı otomotivcileri, %23'lük bir oran ile Japonya, %16 ile ABD, %1 ile Çin/Tayvan ve %1 ile G.Kore izliyor.[35]

(34) Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği (ACEA), Otomobil Sanayii Rehberi, 2010
(35) A.g.e.

Fikri mülkiyet haklarının korunmasının sektör açısından çok önemli oluşunun bir başka nedeni de, özellikle otomobillerin son derece karmaşık ve inovatif ürünler olmaları. Bir otomobilin tasarımından üretimine kadar geçen süre 5 yıldan fazla bir zaman dilimini oluşturuyor. Motor tasarımı ise çok daha uzun bir süre gerektirdiğinden, yeni bir otomobilin üretimine geçilebilmesi için 7 yılı aşan bir süreye ihtiyaç duyuluyor. Değişen tüketici tercihleri, gelişen teknolojiler, AB düzeyinde giderek sıkılaşan çevre kuralları, rekabet baskısı gibi faktörler, sektörü sürekli olarak daha gelişmiş, daha az yakıt harcayan, çevre dostu, yenilikçi modeller geliştirmeye zorluyor. Yüksek meblağlı ar-ge yatırımlarının geri dönüşünün, diğer bir çok sektöre oranla daha uzun vadeye yayılması, otomotiv sanayinin fikri mülkiyet haklarının etkin bir şekilde korunmasını kaçınılmaz kılıyor.

43. TÜRKİYE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARININ KORUNMASINDA AB İLE UYUMLU MU?

Ticari markaların korunmasını, "Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ile düzenleyen Türk mevzuatı, ilgili AB mevzuatı ile büyük ölçüde uyumlu. AB'nin Topluluk Markası Tüzüğü'nün marka sahiplerine sağladığı koruma, yalnızca üye devletleri kapsamakla birlikte, Türkiye'nin de taraf olduğu Paris Sözleşmesi gereği, Türk vatandaşları da, markalarına tek bir başvuru ile tüm AB ülkelerinde koruma sağlamak için, Topluluk Markası tescil ettirebiliyorlar.

Türkiye'de, **buluşların korunması** ise, "Patent Haklarının Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ve ilgili uygulama yönetmeliği ile düzenleniyor. Kararname; patent verilebilecek buluşlarda olması gereken özellikleri, Kasım 2001'den beri Türkiye'nin de dahil olduğu Avrupa Patent Sözleşmesi'ne (EPC) uygun bir şekilde tanımlıyor. "Avrupa Patent Sözleşmesi'nin Türkiye'de Uygulama Şeklini Gösteren Yönetmelik" uyarınca, Türkiye'deki buluş sahipleri de, buluşlarını sözleşmeye taraf olan Avrupa ülkelerinde yasal güven-

ce altına almak amacıyla, doğrudan veya temsilcileri aracılığı ile Avrupa Patent Ofisi'ne (EPO) başvurabiliyorlar. Başvuru dilekçesinde, buluşun ilgili alanda uzman bir kişinin anlayabileceği açıklıkta tarif edilmesi, patent koruması talebinin netleştirilmesi, talebin dayandığı teknik resimlere yer verilmesi ve koruma talep edilen ülke veya ülkelerin belirtilmesi gerekiyor. Halihazırda, başvuru sahibinden, koruma talebinde bulunduğu her devlet için, ayrı bir ücret ödemesi talep ediliyor.

Tasarımların korunmasını, "Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname" ile düzenleyen Türkiye'de, sağlanan korumanın kapsamı, süresi ve tasarım sahibine tanınan haklar gibi temel konular, ilgili AB düzenlemesi ile uyumlu. Ancak, başta hukuki başvuru yolları ve yaptırımlar olmak üzere, ilgili mevzuatın her anlamda AB ile uyumlaştırılması amacıyla, konunun yeni bir yasa ile düzenlenmesi planlanıyor. Bu amaçla hazırlanan ve Şubat 2009'da TBMM Başkanlığı'na sunulan kanun tasarısının kabul edilmesi halinde, uygulamada karşılaşılan sorunların da giderilmesi bekleniyor. Bunun yanı sıra Türkiye, AB'nin "Topluluk Tasarım Sistemi"nden de faydalanabiliyor. Sistem sayesinde, üreticiler, tek bir başvuru ile tasarımlarına AB düzeyinde yasal koruma sağlayabiliyor.

Endüstriyel tasarımların korunmasına ilişkin Kanun Hükmünde Kararname, AB mevzuatında bulunmayan yedek parça konusuna ise, "onarım amaçlı kullanım" başlığı altında yer veriyor. Düzenlemenin ilgili maddesi, tasarlanan veya tasarımın uygulandığı ürünün piyasaya ilk sürüldüğü tarihten üç yıl sonra belirli koşullar altında kullanımının, tasarım hakkının ihlali sayılmayacağını hükme bağlıyor. Bu koşullar: tasarlanan ürünün, bileşik bir ürünün parçası ve görünümünün bu bileşik ürüne bağımlı olması; bileşik ürüne orijinal görünümünü yeniden kazandırmak üzere onarımında kullanılması ve onarım için kullanılan ürünün kaynağı konusunda kamuoyunun yanıltılmaması koşullarının sağlanması olarak tanımlanıyor.

II.4. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE REKABET KURALLARI

44. OTOMOTİV SEKTÖRÜ BLOK MUAFİYETLERDEN NASIL ETKİLENİYOR?

Rekabet ihlallerinin engellenmesini ve bu sayede Tek Pazar'ın sorunsuz işleyişinin temin edilmesini hedefleyen AB, Birliğin İşleyişine ilişkin Antlaşma'nın 101(1). Maddesi ile, işletmeler arasında yapılan, üye devletler arasındaki ticareti ve İç Pazar'da rekabeti olumsuz etkileyen anlaşmaları ve uyumlu eylemleri yasaklıyor. Bu çerçevede, fiyatların doğrudan ya da dolaylı olarak belirlenmesine neden olan yatay ve dikey anlaşmalara AB çapında izin verilmiyor. Yatay anlaşmalar, üretim ya da dağıtım zincirinin aynı seviyesinde yer alan, aktif ve potansiyel işletmeler arasında gerçekleştirilen anlaşmaları ve uyumlu eylemleri; dikey anlaşmalar ise, üretim ve dağıtım zincirinin farklı aşamalarında faaliyet gösteren işletmeler (örneğin üreticiler ve bayiler) arasında yapılan anlaşmaları ve uyumlu eylemleri ifade ediyor. Bu anlaşmalarla ürün ve hizmetlerin alımı, satışı, yeniden satışı, dağıtım koşulları ve diğer bazı ek yükümlülükler belirleniyor.

Öte yandan, Antlaşma'nın 101. Maddesi'nin 3. fıkrasına göre, tüketiciler için avantajlı bir durum yaratması, malların üretim ve dağıtımının iyileştirilmesine katkıda bulunması, teknik ya da ekonomik gelişimi teşvik etmesi halinde, işletmeler arası anlaşmalara muafiyet tanınabiliyor. Bir başka deyişle, sağladığı yararın rekabeti bozan etkilerinden daha fazla olduğu durumlarda, bu tür anlaşmalara izin verilebiliyor. Bu doğrultuda, AB'de bazı yatay ve dikey anlaşma kategorilerine çeşitli düzenlemeler aracılığıyla blok muafiyetler tanınıyor.

AB'nin otomotiv sektörüne yönelik blok muafiyetlerinden yalnızca yeni motorlu taşıt araçlarına ilişkin dikey anlaşmalar faydalanabiliyor. Söz konusu anlaşmalar, bir blok muafiyet tüzüğü ile düzenleniyor. Tüzük, yeni motorlu taşıt araçlarının alımı, satışı veya yeniden satışına ilişkin dikey anlaşmalar ile bu araçların tamir ve bakım hizmetleri ve yedek parçaların

alımı, satışı ve yeniden satışına ilişkin dikey anlaşmaları kapsıyor. Bu anlaşmaların muafiyetten faydalanabilmeleri için rekabeti ciddi şekilde kısıtlayacak hükümler içermemeleri gerekiyor.

Blok muafiyet uygulaması, yalnızca Tüzük'te belirlenen süre boyunca geçerliliğini koruyor. Bu doğrultuda, 1 Haziran 2010'da yürürlüğe giren tüzük, 31 Mayıs 2023'e kadar geçerli olacak. Ancak, yeni motorlu taşıt araçlarının alımı, satışı veya yeniden satışına ilişkin dikey anlaşmaları ilgilendiren hükümler, işletmelere yeni sisteme adapte olabilmek için zaman tanımak amacıyla, 31 Mayıs 2013 tarihine kadar 1400/2002/EC sayılı eski Tüzük ile düzenleniyor.

Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma, Başlık VII, Bölüm I, Kesim I, Madde 101 ; 461/2010/EU sayılı, Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma'nın 101. Maddesi 3. Fıkrasının motorlu taşıt araçları sektöründeki dikey anlaşmalara ve uyumlu eylem kategorilerine uygulanmasına ilişkin Tüzük

45. DİKEY ANLAŞMALAR HANGİ KOŞULLARDA MUAFİYETTEN YARARLANIYOR?

1400/2002/EC sayılı eski Tüzük kapsamında, niteliksel seçici dağıtım sistemi oluşturan anlaşmalar hariç, yeni motorlu araçlara ilişkin dikey anlaşmalar, sadece belirli pazar payı eşik değerleri aşılmadığı takdirde blok muafiyet uygulamasından yararlanabiliyor. Buna göre, tedarikçinin araç veya yedek parça sattığı ya da tamir ve bakım hizmetleri sunduğu pazardaki payının %30'u geçmemesi gerekiyor. Bu oran, yeni motorlu araçların dağıtımı için niceliksel seçici dağıtım sistemi oluşturan dikey anlaşmalar için %40 olarak belirleniyor. Bir işletmenin pazar payı hesaplanırken, işletmenin bağlı kuruluşları da dikkate alınıyor.

Bunun yanı sıra, işletme ya da bağlı kuruluşları aynı ürün pazarına ait farklı markaları tedarik ediyorsa, pazar payı tüm markaları içerecek şekilde hesaplanıyor. Aksi taktirde, tek bir markanın pazar payı eşik değerini aşmasa dahi, hiçbir dağıtım sözleşmesi blok muafiyetten yararlanamıyor. Motorlu araç ve yedek parçaların dağıtımı ya da tamir ve bakım hizmetlerinin birden fazla pazarda gerçekleştirildiği durumlarda ise, muafiyet yalnızca eşik değerlerin aşılmadığı pazarlardaki dikey anlaşmaları kapsıyor.

Dikey anlaşmaların muafiyetten yararlanabilmeleri için, tedarikçinin, anlaşmadan doğan hak ve yükümlülüklerin anlaşmaya taraf olan bayi ya da tamirci tarafından seçilen başka bir bayi ya da tamirciye devredilebileceğini kabul etmesi gerekiyor. Öte yandan, yeni motorlu araçların tedarikçileri ve bayi ya da yetkili tamirciler arasında gerçekleştirilen dikey anlaşmaların en az 5 yıl süreli olması koşulu getiriliyor. Anlaşmanın, tarafları, anlaşmayı yenilememe isteklerini en az 6 ay önce birbirlerine bildirmekle yükümlü tutması, belirsiz bir süre için düzenlenen anlaşmalarda ise, karşılıklı fesih bildirim süresinin en az 2 yıl olması gerekiyor.

Tüzük'ün getirdiği muafiyet, normal şartlarda, rakip işletmeler arasındaki dikey anlaşmalara uygulanmıyor. Ancak rakip işletmeler, karşılıklı olmayan bir anlaşma yapmış olmaları ve dağıtıcının ya da servisin yıllık toplam cirosunun 100 milyon Euro'yu geçmemesi; ya da tedarikçinin malların üreticisi ve dağıtıcısı, dağıtıcı ya da tamircinin ise söz konusu mallarla rekabet eden mallar üretmeyen bir dağıtıcı olması; ya da tedarikçinin ticaretin çeşitli aşamalarında hizmet sunması, alıcının ise anlaşmaya tâbi olan aşamada rekabet eden hizmetler sunmaması hallerinde muafiyetten yararlanabiliyor.

Düzenleme gereği, dikey anlaşmaların muafiyetten yararlanabilmeleri için rekabeti koruyucu bazı kısıtlamalar getiriliyor. Örneğin, anlaşma ile bayi ya da tamircinin satış fiyatını sabitlemesinin engellenmesi, bayi ya da tamircinin araç ve yedek parça satabileceği ya da bakım ve onarım hizmeti ve-

rebileceği bölgenin sınırlanması, bayilerin aktif ya da pasif satışlarının dolaylı olarak kısıtlanmasına ilişkin düzenleme hükümleri bulunuyor.

1400/2002/EC sayılı, Kurucu Antlaşma'nın 81. Maddesi 3. Fıkrasının motorlu taşıt araçları sektöründeki dikey anlaşmalara ve uyumlu eylem kategorilerine uygulanmasına ilişkin Tüzük

46. YENİ BLOK MUAFİYET TÜZÜĞÜ NE GETİRİYOR?

Yeni motorlu taşıtlara ilişkin anlaşmaların blok muafiyetine ilişkin yeni Tüzük uyarınca, Haziran 2010 itibariyle araçların tamir ve bakım hizmetlerine ve yedek parçaların alımı, satışı ve yeniden satışına ilişkin dikey anlaşmaların, Haziran 2013 itibariyle ise, araçların alımı, satışı veya yeniden satışına ilişkin dikey anlaşmaların, dikey tedarik ve dağıtım anlaşmalarındaki muafiyete ilişkin koşulları belirleyen 330/2010/EU sayılı Tüzük'e (Blok Muafiyet Tüzüğü) uymaları gerekiyor.

Blok Muafiyet Tüzüğü, dikey anlaşmaların muafiyetten yararlanabilmeleri için iki kriter belirliyor: anlaşmanın düzenlemede belirtilen kısıtlamaları içermemesi ve anlaşmaya taraf tedarikçi ve alıcıların pazar payının %30'u aşmaması. Düzenleme uyarınca, pazar payları %30'u aşmasa dahi, dikey anlaşmalar, aşağıdaki beş kısıtlamayı içerdikleri takdirde muafiyetten yararlanamıyor:

- Tedarikçilerin, bayilerin ürünlerini yeniden satacakları minimum fiyatı sabitlemeleri,
- Bayilerin satış yapacakları bölgenin kısıtlanması,
- Seçilen bayilerin, satış yapacakları son kullanıcıların kısıtlanması,
- Bayilerin anlaşma kapsamındaki ürünleri ağdaki diğer bayilerden alıp satmalarının kısıtlanması,
- Yedek parça üreticisi ile bu parçaları araçta kullanmak üzere alan alıcı arasında yapılan anlaşmaların, yedek parça üreticisinin son kullanıcılara, bağımsız tamircilere ve servis sağlayıcılara satış yapmasının kısıtlanması ya da önlenmesi.

Bu kısıtlamalar tüketicilere olası olumsuz etkileri nedeniyle, rekabeti ciddi şekilde ihlal eden koşullar olarak kabul ediliyor. Bunun yanı sıra, dikey anlaşmalardaki bazı yükümlülükler de muafiyet dışında tutuluyor: beş yıldan fazla süreyle ya da belirsiz bir süre için doğrudan ya da dolaylı olarak rekabeti sınırlayan yükümlülükler; anlaşma süresi dolduktan sonra alıcının üretim, alım satım faaliyetlerini doğrudan ya da dolaylı olarak engelleyen yükümlülükler; seçici dağıtım sistemi üyelerinin rakip tedarikçilerin markalarını satmalarını doğrudan ya da dolaylı olarak engelleyen yükümlülükler. Bu yükümlülükler blok muafiyet dışında tutulurken, düzenleme dikey anlaşmanın diğer bölümlerine uygulanabiliyor.

Buna ek olarak, araçların tamir ve bakım hizmetlerine ve yedek parçaların alımı, satışı ve yeniden satışına ilişkin dikey anlaşmaların blok muafiyetten yararlanabilmeleri için, muafiyetin getirdiği faydayı ortadan kaldıran bazı kısıtlamaları içermemeleri gerekiyor:

- Yedek parçaların seçiçi dağıtım sistemi üyeleri tarafından bağımsız tamircilere satışının kısıtlanması,
- Yedek parça ya da tamir ekipmanı tedarikçisinin, araç üreticisi ile varılan uzlaşma sonucunda, yetkili ya da bağımsız bayi, tamirci ve son kullanıcılara ürün satmasının kısıtlanması,
- Aksam tedarikçisinin, aksamları aracı bir araya getirmek için kullanan üretici ile varılan uzlaşma sonucunda, tedarik ettiği aksamlara ticari ünvanı ya da logosunu görünür biçimde koymasının kısıtlanması.

Benzer dikey anlaşmalarla oluşturulan paralel ağların ilgili pazarın %50'sinden fazlasını oluşturması durumunda, Komisyon söz konusu anlaşmaların blok muafiyetini kaldırabiliyor. Yeni tüzüğün yetkili ve bağımsız tamirciler arasındaki rekabeti artırması ve tamircilerin alternatif yedek parçalara erişimini kolaylaştırması öngörülüyor.

461/2010/EU sayılı, Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma'nın 101. Maddesi 3. Fıkrasının motorlu taşıt araçları sektöründeki dikey anlaşmalara ve uyumlu eylem kategorilerine uygulanmasına ilişkin Tüzük; 330/2010/EU sayılı, Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma'nın 101. Maddesi 3. Fıkrasının dikey anlaşmalar ve uyumlu eylem kategorilerine uygulanışına ilişkin Tüzük

47. TÜRKİYE BLOK MUAFİYETLER KONUSUNDA AB İLE NE KADAR UYUMLU?

Türkiye, Ocak 2006'da yürürlüğe giren 2005/4 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyet Tebliği ile, motorlu araçlara ilişkin dikey anlaşmalara blok muafiyet getiren 1400/2002/EC sayılı eski AB düzenlemesine uyum sağlamış durumda.

AB'de araçların alımı, satışı veya yeniden satışına ilişkin dikey anlaşmalar Haziran 2013'e kadar bu tüzük ile düzenlenirken, araçların tamir ve bakım hizmetlerine ve yedek parçaların alımı, satışı ve yeniden satışına ilişkin dikey anlaşmalar Haziran 2010'dan beri yeni tüzük ile düzenleniyor. Ancak, Türkiye'de yeni tüzük ile uyumlu bir düzenleme henüz yürürlüğe girmiş değil.

II.5. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE VERGİLENDİRME

48. AB'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE İLİŞKİN VERGİLER NASIL DÜZENLENİYOR?

AB'de, otomotiv sektörünün vergilendirilmesine ilişkin olarak, tüm üye devletlerin uymakla yükümlü olduğu ortak bir düzenleme bulunmuyor. AB ülkeleri ulusal vergi düzenlemeleri çerçevesinde motorlu taşıt araçlarına kayıt, yol vergisi[36] ve yakıt vergileri uyguluyor. Ancak 27 üye ülkede farklı vergi sistemleri uygulanması, çifte vergilendirmeden araçların sınır-ötesi transferlerinde ortaya çıkan ek vergilere kadar, İç Pazar'ın işleyişini verimsiz kılan pek çok soruna yol açıyor. Gerek otomotiv sektörünü, gerek tüketicileri olumsuz yönde etkileyen bu durum, araçların vergi öncesi fiyatları ve satış fiyatlarında da üye ülkeler arasında ciddi farklılıklara yol açıyor.

Bunun yanı sıra, Birliğin, karayolu taşıt araçlarından kaynaklanan CO_2 emisyonlarının azaltılmasını hedefleyen stratejisinin 3 bileşeninden birini mali önlemler oluşturmasına karşın, bu alanda ortak bir vergi sistemi uygulanamaması, AB'nin Kyoto Protokolü kapsamındaki çevresel yükümlülüklerini yerine getirmesini de zorlaştırıyor. Bu saptamalardan hareketle Avrupa Komisyonu tarafından, AB düzeyinde binek otomobillere ilişkin vergi sistemlerinin uyumlaştırılması amacıyla 2005 yılında bir Direktif Teklifi hazırlanmış bulunuyor. Halen onaylanmamış olan söz konusu teklif:

- Binek otomobillere yönelik vergilerin hesaplanmasında, otomobillerin CO_2 emisyonlarını dikkate alan kurallar,
- Kayıt vergilerini kaldıran ve bazı koşullarda ödenmiş kayıt vergilerinin iadesini sağlayan bir sistem ve
- Yıllık yol vergilerinin belirli durumlarda iadesine yönelik bir sistem içeriyor.

Yol vergisinin hesaplanmasında, her binek otomobilin kilometre başına CO_2 emisyon oranının esas alınmasını öngören Teklif, söz konusu verginin aracın kayıtlı olduğu AB ülkesinde 12 aylık bir süre için uygulanmasını, aracın daha sonra başka bir üye devlete ihraç edilmesi ya da kalıcı olarak bir başka üye devlette kullanılması halinde çifte vergi ödenmesini önlemek üzere, bakiyenin iadesini hükme bağlıyor.

1 Ocak 2016'ya kadar sürecek kademeli bir geçiş döneminin ardından kayıt vergisinin tümüyle kaldırılmasını öngören Teklif'e göre, üye devletlerin, bu tarihe kadar vergilerin hesaplanmasında her binek otomobilin kilometre başına

(36) Yol vergisi, Türkiye'deki Motorlu Taşıtlar Vergisi'ne karşılık geliyor.

CO_2 emisyon oranını dikkate alması gerekiyor. 31 Aralık 2008 itibariyle toplam kayıt vergisi gelirlerinin %25'inin, 31 Aralık 2010 itibariyle %50'sinin CO_2 emisyonlarına dayalı olmasını getiren Teklif, ayrıca bir kayıt vergisi iade sistemi oluşturulmasını da içeriyor. Herhangi bir üye devlete kayıtlı olan ve daha sonra başka bir üye devlete ihraç edilen ya da kalıcı olarak söz konusu ülkede kullanılan binek otomobillerini kapsayacak bu sistem ile, kayıt vergisinin iki kez ödenmesinin önlenmesi hedefleniyor.

COM(2005)261 sayılı, Binek otomobillere ilişkin vergiler hakkında Direktif Teklifi

49. AB ÜYESİ ÜLKELERDE MOTORLU TAŞITLARA NE TÜR VERGİLER UYGULANIYOR?

Motorlu taşıtların vergilendirmesine ilişkin spesifik bir AB düzenlemesi bulunmadığından, üye ülkeler kendi vergi sistemleri doğrultusunda, motorlu taşıtlara farklı kriterleri temel alarak çeşitli vergiler uyguluyorlar. Bununla birlikte, KDV konusunda AB düzeyinde belirli bir oranda uyumlaştırma sağlanmış bulunuyor[37]. Topluluk genelinde standart bir KDV oranı uygulanmıyor ancak üye devletler, asgari eşik olarak belirlenen %15'in altında bir KDV oranı belirleyemiyor. Motorlu taşıtlara uygulanan KDV oranları, AB ülkelerinde %15 ile %25 arasında seyrediyor.

Kayıt vergilerinin hesaplanmasında ise, üye ülkeler, CO_2 emisyonlarından benzin tüketimine, aracın fiyatından yaşına, ağırlığından motor silindir hacmine kadar birçok farklı kriteri ya da kriterler bileşenini dikkate alıyor. Almanya, İngiltere, Çek Cumhuriyeti, Bulgaristan, İsveç, Estonya, Slovakya ve Lüksemburg gibi bazı üye ülkelerde ise kayıt vergisi uygulanmıyor.

TABLO 11: AB ÜLKELERİNDE ARAÇ SATIN ALMA AŞAMASINDA ÖDENEN VERGİLER

Ülke	KDV	Kayıt Vergisi	Ülke	KDV	Kayıt Vergisi
Avusturya	%20	Benzin tüketimine göre azami %16+b/m	**Danimarka**	%25	Fiyat : 79.000 DKK'ya kadar%105, üzerine %180
Belçika	%21	CC+yaş; Valonya'da CO_2 emisyonu	**Yunanistan**	%23	CC+yaş %5-%50; Lüks tüketim vergisi %0-%40
Bulgaristan	%20	Yok	**İrlanda**	%21	CO_2 emisyonu %14-%36
G.Kıbrıs	%15	CC+CO_2 emisyonu	**İtalya**	%20	kw, ağırlık, koltuk sayısı
Çek Cumh.	%20	Yok	**Litvanya**	%21	LTL 50
Almanya	%19	Yok	**Lüksemburg**	%15	Yok
Macaristan	%25	CC+CO_2 emisyonu	**Letonya**	%21	CO_2 emisyonu
Estonya	%20	Yok	**Hollanda**	%19	Fiyat+CO_2 emisyonu
İspanya	%18	CO_2 emisyonu- %4,75'den (121-159g/km), %14,75'e (200g/km ve üzeri) kadar	**Malta**	%18	Fiyat+CO_2 emisyonu+araç boyu
Finlandiya	%23	Fiyat+CO2 emisyonu Vergi%=4,88+(0,122x CO2) min:%12,2; max:%48,8	**Fransa**	%19,6	CO_2 emisyonu- 200 €'dan (151-155g/km), 2600 €'ya (240g/km üzeri) kadar
Polonya	%23	CC – %3,1-%18,6	**Portekiz**	%23	CC+CO_2 emisyonu
Romanya	%24	CC+CO_2 emisyonu	**İsveç**	%25	Yok
Slovenya	%20	Fiyat+CO_2 emisyonu	**Slovakya**	%19	Yok
İngiltere	%20	Yok			

Kaynak: ACEA Vergi Rehberi, 2011

(37) 1 Ocak 2007'den beri, bu konu, 2006/112/EC sayılı KDV Direktifi ile düzenleniyor.

Avrupa Birliği ülkelerinde uygulanan yol vergisi ise, Türkiye'deki Motorlu Taşıt Vergisi'ne karşılık geliyor. Binek otomobiller ile ticari araçlara ülkeden ülkeye değişen farklı kriterlere göre hesaplanan yol vergileri uygulanıyor. AB genelinde binek otomobillerin tabi olduğu yol vergileri, esas olarak kilometre başına CO2 emisyonu temelinde hesaplanıyor. Üye ülkelerin büyük çoğunluğunda geçerli olan bu kriterin yanı sıra, bazı ülkeler silindir kapasitesi, ağırlık gibi faktörleri de dikkate alıyor. Fransa, Slovenya, Slovakya, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Litvanya gibi bazı üye ülkeler ise binek otomobillere yol vergisi uygulamıyor.

Ticari araçlara uygulanan yol vergilerinde ağırlık, akslar, egzoz emisyonları, benzin tüketimi gibi unsurların esas alındığı AB ülkeleri arasında, ticari araçlara yol vergisi uygulamayan ülke bulunmuyor.

TABLO 12: AB ÜLKELERİNDE UYGULANAN YOL VERGİLERİ (MTV)

Ülke	Binek otomobiller	Ticari araçlar	Ülke	Binek otomobiller	Ticari araçlar
Avusturya	kw	Ağırlık	**Macaristan**	kw	Ağırlık
Belçika	Silindir kapasitesi	Ağırlık	**Litvanya**	Yok	Ağırlık, akslar süspansiyon
Estonya	Yok	Ağırlık,akslar süspansiyon	**İrlanda**	CO_2 emisyonu/ silindir kapasitesi	Ağırlık
G.Kıbrıs	CO_2 emisyonu, silindir kapasitesi	-	**Finlandiya**	CO_2 emisyonu/ ağırlık x gün	Ağırlık x gün
Çek Cumh.	Yok	Ağırlık, akslar	**Lüksemburg**	CO_2 emisyonu	Ağırlık, akslar
Almanya	CO_2 emisyonu	Ağırlık, gürültü, egzoz emisyonu	**Danimarka**	Ağırlık, benzin tüketimi	Ağırlık, benzin tüketimi
Yunanistan	CO_2 emisyonu	Ağırlık	**Letonya**	Ağırlık	Ağırlık
Bulgaristan	kw	Ağırlık, akslar	**Hollanda**	Ağırlık, bölge	Ağırlık
İspanya	Beygir gücü	Araç yükü	**Malta**	Silindir kapasitesi	-
İtalya	Kilowatt, egzoz emisyonu	Ağırlık, süspansiyon akslar	**Fransa**	Yok	Ağırlık, akslar süspansiyon
İsveç	CO_2 emisyonu/ ağırlık	Ağırlık, akslar, egzoz emisyonu	**Portekiz**	Silindir kapasitesi, CO_2 emisyonu	Ağırlık, akslar süspansiyon
İngiltere	CO_2 emisyonu/ silindir kapasitesi	Ağırlık, akslar, egzoz emisyonu	**Romanya**	Silindir kapasitesi	Ağırlık, akslar
Slovenya	Yok	-	**Slovakya**	Yok	Ağırlık, akslar
Polonya	Yok	Ağırlık, akslar			

Kaynak: ACEA Vergi Rehberi, 2011

AB mevzuatında, motorlu araçlar, Özel Tüketim Vergisi kapsamında yer almıyor. ÖTV'nin yapısı, uygulama alanı ve yöntemlerini AB düzeyinde uyumlaştıran Direktif[38], sadece madeni yağlar, alkollü içecekler ve tütün mamülleri gibi belirli ürünlerde, tüm üye ülkelerin uymakla yükümlü olduğu asgari oranlar getiriyor. Bu kapsama, motor yakıtları da giriyor. Kurşunsuz benzinde AB'nin belirlediği asgari oran litre başına 0,359 €, dizelde ise litre başına 0,330 €.

Üye ülkeler, motor yakıtlarına bu eşiğin altında kalmamak kaydıyla farklı vergiler uygulayabiliyor. Halihazırda AB ülkeleri arasında kurşunsuz benzine en yüksek vergi Lt/0,714 € ile Hollanda'da uygulanırken, en düşük vergi Lt/0,350 € ile Bulgaristan'da uygulanıyor. Dizelde ise Lt/0,617 € ile en yüksek vergi uygulaması İngiltere'de, en düşük vergi uygulaması Lt/0,274 € ile Letonya'da bulunuyor.

(38) 2008/118/EC sayılı, Özel Tüketim Vergisi'ne ilişkin genel düzenlemelere dair Direktif

TABLO 13: AB ÜLKELERİNDE MOTOR YAKITLARINA UYGULANAN VERGİLER

Benzine uygulanan ÖTV: €/ Lt			Benzine uygulanan ÖTV: €/ Lt		
Ülke	**Kurşunsuz benzin**	**Dizel**	**Ülke**	**Kurşunsuz benzin**	**Dizel**
Minimum AB oranı	0,359	0,330	**Macaristan**	0,444	0,360
Avusturya	0,442	0,347	**Litvanya**	0,434	0,330
Belçika	0,614	0,335	**İrlanda**	0,543	0,449
Estonya	0,423	0,393	**Finlandiya**	0,627	0,364
G.Kıbrıs	0,359	0,330	**Lüksemburg**	0,462	0,302
Çek Cumh.	0,505	0,431	**Danimarka**	0,571	0,386
Almanya	0,655	0,470	**Letonya**	0,380	0,274
Yunanistan	0,610	0,382	**Hollanda**	0,714	0,421
Bulgaristan	0,350	0,307	**Malta**	0,459	0,352
İspanya	0,425	0,331	**Fransa**	0,607	0,428
İtalya	0,564	0,423	**Portekiz**	0,583	0,364
İsveç	0,542	0,425	**Romanya**	0,348	0,293
İngiltere	0,617	0,617	**Slovakya**	0,514	0,368
Slovenya	0,514	0,425	**Polonya**	0,390	0,302

Kaynak: ACEA Vergi Rehberi, 2011

2008/118/EC sayılı, Özel Tüketim Vergisi'ne ilişkin genel düzenlemelere dair Direktif; 2006/112/EC sayılı, Ortak Katma Değer Vergisi sistemine ilişkin Direktif

50. TÜRKİYE'DE OTOMOTİV SEKTÖRÜNE YÖNELİK VERGİLER AB ÜLKELERİNDEN FARKLI MI?

Türkiye, KDV alanındaki mevzuatını, AB müktesebatı ile kısmen uyumlaştırmış bulunuyor. KDV'nin yapısı, uygulanan muafiyetler, özel uygulamalar ve indirimli oranlarda uyum seviyesi yeterli olmamakla birlikte, %18 oranında uygulanan KDV, AB'nin asgari eşik kriterini karşılıyor.

Bununla birlikte, Türkiye'de, motorlu taşıtlar, ÖTV kapsamında yer alıyor. ÖTV Kanunu uyarınca, binek otomobillerine uygulanan ÖTV miktarlarında motor silindir hacmi; ticari araçlarda koltuk sayısı, ağırlık ve motor silindir hacmi gibi unsurlar esas alınıyor. Motorlu taşıtlara uygulanan KDV ise, aracın değerine ÖTV eklendikten sonra hesaplanıyor. Bu durumda, binek otomobiller için ÖTV ve KDV toplamı, %61.7 ile %117; hafif ticari araçlar için %22.7 ile %28.6, ağır ticari araçlar için %19.2 ile %22.7 arasında değişen[39] oldukça yüksek oranlara denk geliyor.

Akaryakıt vergilerinde ise, kurşunsuz benzinde oktanına göre değişen oranlarda litre başına 1,8500 TL ile 2,0135 TL arasında değişen ÖTV miktarları uygulanırken, dizelde bu miktar litre başına 1,3045 TL. Söz konusu rakamlar AB ülkeleri ile kıyaslandığında, Türkiye'nin motorlu taşıtlara yönelik akaryakıt vergilerine uyguladığı ÖTV'nin oldukça yüksek olduğu görülüyor.

Tüketicilerin kullanıma bağlı olarak ödedikleri Motorlu Taşıt Vergisi ise, AB ülkelerinde Yol Vergisi'ne uygulanan kriterlerden tamamen farklı bir biçimde hesaplanıyor. Tüm kategori-

(39) Eurohorizons Danışmanlık, AB'den Türkiye'ye kullanılmış motorlu karayolu taşıt aracı ithalatının serbestleştirilmesine ilişkin etki analizi, Ekim 2008

lerde, aracın yaşına göre saptanan ve araç yaşı arttıkça vergi miktarı azalan bir hesaplama yöntemi uygulanıyor. 16 yaş ve üzerindeki tüm araç kategorilerinde ise vergi oranı sabitleniyor. MTV'nin hesaplama yönteminde ayrıca, araç kategorisine göre motor hacmi, koltuk kapasitesi ve azami toplam ağırlık gibi kriterler de göz önünde bulunduruluyor. Ancak AB ülkelerinin aksine, çevre faktörü vergi oranlarının belirlenmesinde dikkate alınmıyor.

II.6. OTOMOTİV SEKTÖRÜNDE DIŞ TİCARET

51. SEKTÖRÜN TİCARİ FAALİYETLERİ NASIL DÜZENLENİYOR?

AB'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma uyarınca, üye devletler arasında, ihracat ve ithalatta uygulanan gümrük vergileri, miktar kısıtlamaları ve bunlarla aynı etkiyi yaratan vergi ve önlemler kaldırıldığından, sektörün İç Pazar dahilindeki ticari faaliyetleri önünde hiçbir engel bulunmuyor. Ayrıca, AB'nin tip onayı sistemi sayesinde, gerekli teknik yükümlülükleri karşılayarak, herhangi bir üye devlette tip onayı alan araçlar, yeni test ve denetimlere gerek duyulmaksızın, diğer tüm üye devletlerde de pazarlanabiliyor.

Bunun yanı sıra, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (UNECE) çerçevesinde, uluslararası düzeyde yürütülen teknik uyumlaştırma çalışmaları da, AB otomotiv sektörüne, Avrupa sınırları dışında ciddi pazar fırsatları sunuyor. Bu bağlamda, AB'nin sektöre yönelik ticaret politikası, otomotiv sanayiinin ihracatı ve üçüncü ülkelerdeki yatırımları için daha uygun koşullar yaratılmasını hedefliyor. AB, bu amaçla, sektörün ihracatı önündeki engellerin kaldırılmasına büyük önem veriyor. Birliğin bu yöndeki çabaları, hem Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) bünyesinde çok taraflı olarak, hem de AB'nin önde gelen ticari ortakları ile iki taraflı olarak yürütülüyor.

AB otomotiv sanayiinin üçüncü ülkelerdeki piyasalara erişimi önündeki en ciddi engellerin başında, yüksek gümrük tarifelerinin yanı sıra, AB'den taşıt ithalatı yapılmasının yasaklanmasına kadar giden tarife dışı engeller geliyor. Külfetli ve ayrımcı sertifikasyon şartları, ek test ve denetim yükümlülükleri veya araçların satış fiyatını artıran ÖTV ya da lüks ürün vergileri gibi uygulamalar, halihazırda, AB otomotiv sanayiinin Güney Doğu Asya, Çin ve Güney Amerika pazarlarına erişimini olumsuz yönde etkiliyor. AB'li ihracatçılar, üçüncü ülkelerdeki "yerli katkı" uygulamaları ve yerel üreticilere özel vergi teşviklerinden de zarar görüyor. Bu nedenle, Avrupa Komisyonu'nun, AB otomotiv sektörünün ticaret koşullarını iyileştirmeye yönelik girişimleri, daha çok, tarife dışı engellerle mücadeleye yoğunlaşıyor.

AB'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma, Kısım Üç: Birlik Politikaları ve İç Eylemler; Başlık II: "Malların Serbest Dolaşımı"

52. TÜRKİYE'NİN SEKTÖRDEKİ DIŞ TİCARET POLİTİKASI AB'YE UYUMLU MU?

AB'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma'nın, üye devletlere getirdiği, ihracat ve ithalattaki gümrük vergileri, miktar kısıtlamaları ve bunlarla aynı etkiyi yaratan vergi ve önlemlerin kaldırılması yükümlülükleri, "AT-Türkiye Ortaklık Konseyi'nin, Gümrük Birliği'nin son döneminin uygulamaya koyulmasına ilişkin 1/95 sayılı Kararı" (OKK) uyarınca, işlenmemiş tarım ürünleri dışında, tüm sanayi malları için, Türkiye ile AB arasında da geçerli. Bu çerçevede, AB ile Türkiye arasındaki motorlu karayolu taşıt ihracat ve ithalatı da, Gümrük Birliği'nden bu yana, taraflar arasındaki serbest dolaşımdan faydalanıyor.

Bununla birlikte, Türkiye, 1/95 sayılı OKK'ye paralel olarak yaptığı ek bir bildirim doğrultusunda, ithalat rejimi kararının "kullanılmış araçlara" ilişkin hükümlerini muhafaza ederek, bu ürünlerin AB'den ithalatını ön izne tâbi tutmaya devam ediyor. Türkiye'nin yaptığı bildirimde, söz konusu uygulamanın "belli bir süre" için muhafaza edileceği belirtiliyor. Ancak, uygulama henüz son bulmuş değil. Bu nedenle, AB, konuyu ilgili tüm mecralarda gündeme getirerek, Türkiye'den, kullanılmış araç ithalatına yönelik sınırlamaların kaldırılmasına yönelik bir takvim sunmasını talep ediyor.

Ayrıca, Ekim 2005'te, Türkiye ile AB arasında katılım müzakerelerinin başlamasının ardından, konu, "Malların Serbest Dolaşımı" müktesebat başlığı için bir "açılış kriteri" haline gelmiş bulunuyor. İlgili tarama raporunda[40], AB, "kullanılmış araçlar, eski, kullanılmış ve yenilenmiş mallarda ithalat izinleri uygulanmasının malların serbest dolaşımına engel oluşturduğunu ve 1/95 nolu Karar'ı ihlal ettiğini" ve "ithalattaki lisans/izinlerin idareye keyfi davranma gücü verdiğini" belirtiyor. Rapor, aynı zamanda, "kullanılmış araçlara uygulanan sınırlamaların belirli bir süre için geçerli olacağının açıklanmasına rağmen, kaldırılmasına yönelik harhangi bir takvim sunulmamasının 1/95 sayılı Karar'a aykırı olduğunu" vurguluyor. Bununla birlikte, AB'nin, "Malların Serbest Dolaşımı" başlığı için belirlediği açılış kriterinin, "kullanılmış araç ithalatının serbesleştirilmesi" değil, "serbestleştirilmesine yönelik makul bir takvim" sunulması olduğunun altını çizmek gerekiyor.

Bunun yanı sıra, Avrupa Komisyonu'nun 2010 yılı Türkiye İlerleme Raporu'nda da, "Türkiye'nin, 1/95 sayılı Kararı uygulaması, devam eden ithalat lisansı uygulamasına son vermesi ve başta motorlu araçlar olmak üzere, kullanılmış ürünlerin ithalatındaki kısıtlamaları yürürlükten kaldırması gerektiği" belirtiliyor. Ayrıca, Şubat 2008 tarihli Katılım Ortaklığı Belgesi de, "kullanılmış araçlardaki ithalat izinlerinin kaldırılması konusunda Avrupa Komisyonu'na bir plan sunulmasına", Türkiye'nin kısa vadeli öncelikleri arasında yer veriyor.

II.7. KAMU ALIMLARI VE OTOMOTİV SEKTÖRÜ

53. KAMU ALIMLARINDA OTOMOTİV SEKTÖRÜNE DAİR ÖZEL BİR DÜZENLEME VAR MI?

Temiz ve enerji verimli araçların teşvikine ilişkin AB düzenlemesi, kamu alımlarında enerji tüketimi, karbondioksit emisyonları gibi çevresel etkilerin göz önünde bulundurulması yükümlülüğünü getiriyor. Buna göre, ihale yoluyla karayolu aracı alan devlet kurumlarının söz konusu etkileri dikkate alarak, AB'nin temiz ve enerji verimli araçları teşvik etme hedefine katkıda bulunmaları gerekiyor. Tip onayına tabi olmayan araçların alımına ilişkin sözleşmeler, bu yükümlülükten muaf tutulabiliyor.

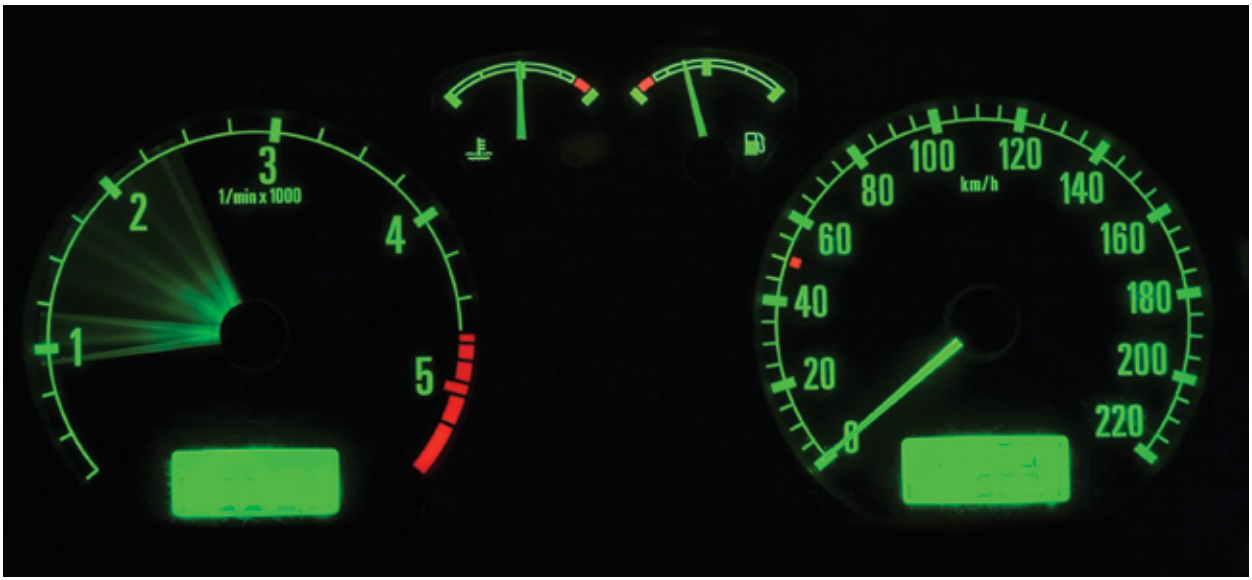
Aralık 2010'da yürürlüğe giren düzenleme gereği, ihalelerde en az üç çevresel etkinin dikkate alınması gerekiyor: enerji tüketimi; karbondioksit emisyonları; NOx, NMHC ve parçacıklı madde emisyonları. Bu doğrultuda, alım yapan kurumların ya ihaleye ilişkin belgelerde çevre performasına ilişkin teknik spesifikasyonlar belirlemeleri ya da bu etkileri satın alma kararında göz önünde bulundurmaları gerekiyor. Düzenleme, ihale açan kurumlara satın alma kararında kullanmak üzere, aracın yaşam döngüsü boyunca oluşan maliyetlerinin hesaplanmasına ilişkin bir metodoloji sunuyor.

2009/33/EC sayılı, Temiz ve enerji verimli karayolu araçlarının teşvikine ilişkin Direktif

54. TÜRKİYE ARAÇLARIN KAMU ALIMINA İLİŞKİN AB DÜZENLEMESİNE UYUMLU MU?

Türkiye'de kamu alımlarında temiz ve enerji verimli araçların teşvikine ilişkin AB Direktifi'ne uyum amacıyla henüz bir düzenleme hazırlanmış değil.

(40) Türkiye Tarama Raporu, "Başlık 1- Malların Serbest Dolaşımı", 18.06.2007, sf. 18



55. AB'NİN YENİ ÜYELERİ, SEKTÖRÜ İLGİLENDİREN DÜZENLEMELERDEGEÇİŞ SÜRELERİ ALDILAR MI?

Geçiş süreleri, AB'ye yeni katılan ülkelerin veya bu ülkelerde faaliyet gösteren belirli sektör ya da işletmelerin; üyelik tarihinde uyum sağlamakta zorlanacaklarını somut gerekçelerle ortaya koydukları düzenleme veya düzenleme hükümlerine, kademeli bir takvim doğrultusunda, üyelik sonrasında uyum sağlamalarına imkân veriyor. AB'ye 2004 ve 2007 yıllarında katılan 12 ülkenin müzakere deneyimleri incelendiğinde, spesifik olarak otomotiv sanayiine yönelik olmamakla birlikte, sektörün faaliyetlerini de ilgilendiren ve bu çalışma kapsamında ele alınan bazı düzenlemelerde, yeni üyelere, AB tarafından geçiş süreleri tanındığı görülüyor.

Bunlardan biri de, 96/61/EC sayılı **Entegre Kirliliğin Önlenmesi ve Kontrolü (EKÖK)** Direktifi ile 2008 yılında bu düzenlemenin yerini alan 2008/1/EC sayılı yeni EKÖK Direktifi. Bu düzenlemeye uyum konusunda, 1997 yılından önce hizmete giren tesisler için, Letonya ve Polonya'ya 2011; Slovenya, Slovakya ve Bulgaristan'a 2012, Romanya'ya ise 2016'ya kadar geçiş süresi tanındığı görülüyor. 1997'den sonra faaliyete geçen tesislere ise, katılım tarihi ile birlikte Direktif'e tam uyum yükümlülüğü getirilmiş bulunuyor.

Vergilendirme alanında ise, **ortak KDV sistemi**ne ilişkin 77/388/EEC sayılı Direktif ile bu düzenlemenin yerini alan 2006/112/EC sayılı Direktif için tüm yeni üyelere 8 aydan 5 yıla kadar değişen geçiş süreleri tanındığı görülüyor. Söz konusu geçiş süreleri, yeni üyelere, çeşitli sektörlerde farklı/daha düşük KDV oranları tahsil etme ya da muafiyet uygulama imkânı tanıyor.

ARAÇ KATEGORİLERİNİN TANIMI[41]

1. M Kategorisi : En Az Dört Tekerlekli, Motorlu Yolcu Taşıma Amaçlı Araçlar

M1 Kategorisi: Sürücü koltuğu dışında en fazla sekiz kişilik oturma yeri olan, yolcu taşımaya yönelik motorlu araçlar.
M2 Kategorisi: Sürücü koltuğu dışında sekizden fazla oturma yeri olan, yolcu taşımaya yönelik ve azami kütlesi 5 tonu aşmayan motorlu araçlar.
M3 Kategorisi: Sürücü koltuğu dışında sekizden fazla oturma yeri olan, yolcu taşımaya yönelik ve azami kütlesi 5 tonu aşan motorlu araçlar.

2. N Kategorisi : En Az Dört Tekerlekli, Motorlu Yük Taşıma Araçları

N1 Kategorisi: Azami kütlesi 3,5 tonu aşmayan motorlu yük taşıma araçları.
N2 Kategorisi: Azami kütlesi 3,5 tonu aşan, 12 tonu aşmayan motorlu yük taşıma araçları.
N3 Kategorisi: Azami kütlesi 12 tonu aşan motorlu yük taşıma araçları.

3. O Kategorisi : Römorklar (Yarı Römorklar Dahil)

O1 Kategorisi: Azami kütlesi 0,75 tonu aşmayan römorklar.
O2 Kategorisi: Azami kütlesi 0,75 tonu aşan, 3,5 tonu aşmayan römorklar.
O3 Kategorisi: Azami kütlesi 3,5 tonu aşan, 10 tonu aşmayan römorklar.
O4 Kategorisi: Azami kütlesi 10 tonu aşan römorklar.

(41) 2007/46/EC sayılı, Motorlu taşıt araçlarının, römorklarının, sistemlerinin, aksamlarının ve ayrı teknik ünitelerinin onayına ilişkin çerçeveyi belirleyen Direktif, EK II

AB MEVZUATI

- Avrupa Birliği Antlaşması ve Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma
- 461/2010/EU sayılı, Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma'nın 101. Maddesi 3. Fıkrasının motorlu taşıt araçları sektöründeki dikey anlaşmalara ve uyumlu eylem kategorilerine uygulanmasına ilişkin Tüzük
- 1400/2002/EC sayılı, Kurucu Antlaşma'nın 81. Maddesi 3. Fıkrasının motorlu taşıt araçları sektöründeki dikey anlaşmalara ve uyumlu eylem kategorilerine uygulanmasına ilişkin Tüzük
- 330/2010/EU sayılı, Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma'nın 101. Maddesi 3. Fıkrasının dikey anlaşmalar ve uyumlu eylem kategorilerine uygulanışına ilişkin Tüzük
- 2007/46/EC sayılı, Motorlu taşıt araçlarının, römorklarının, sistemlerinin, aksamlarının ve ayrı teknik ünitelerinin onayına ilişkin çerçeveyi belirleyen Direktif
- 2002/24/EC sayılı, İki ve üç tekerlekli motorlu araçların tip onayına ilişkin Direktif
- 2003/37/EC sayılı, Tarım veya orman traktörleri, römorkları ve birbiriyle değiştirilebilir çekilen makinaları ile sistemleri, aksamları, ayrı teknik üniteleri ile ilgili tip onayına ilişkin Direktif
- 715/2007/EC sayılı, motorlu taşıtların, hafif yolcu ve yük araçlarının emisyonları (Euro 5 ve Euro 6) ve araçların bakım ve onarımı hakkında bilgilendirme konularıyla ilgili tip onayına ilişkin Tüzük
- 692/2008/EC sayılı, 715/2007/EC sayılı Tüzük'ü tadil eden ve uygulanmasına ilişkin hükümleri belirleyen Tüzük
- 2005/55/EC sayılı, üye devletlerin, ağır yolcu ve yük taşıtlarından kaynaklanan emisyonlar hakkındaki yasalarının yakınlaştırılmasına ilişkin Direktif
- 595/2009/EC sayılı, motorlu taşıt ve motorların, ağır hizmet taşıtlarından kaynaklanan emisyonlar (Euro VI) ile ilgili olarak tip onayı alması ve taşıt tamir ve bakım bilgilerine erişime ilişkin Tüzük
- 443/2009/EC sayılı, Topluluğun hafif araçların CO_2 emisyonunu azaltmaya yönelik entegre yaklaşımı kapsamında, yeni binek otomobiller için emisyon performans standartları belirleyen Tüzük
- 1999/94/EC sayılı, Yeni binek otomobillerin yakıt tüketimi ve karbondioksit emisyonları konusunda tüketicinin bilgilendirilmesine ilişkin Direktif
- 1999/13/EC sayılı, Bazı faaliyetlerde ve tesislerde organik çözücü kullanılması sonucu oluşan uçucu organik bileşen emisyonlarının sınırlandırılmasına ilişkin Direktif
- 2008/1/EC sayılı, Entegre kirliliğin önlenmesi ve kontrolüne ilişkin Direktif
- 2010/75/EU sayılı, Endüstriyel emisyonlara (entegre kirliliğin önlenmesi ve kontrolü) ilişkin Direktif
- 2003/87/EC sayılı, Sera gazı emisyonu ticaretine izin veren bir sistem oluşturulmasına ilişkin Direktif
- 166/2006/EC sayılı, Avrupa Kirletici Salım ve Taşınım Kayıt Sistemi'nin oluşturulmasına ilişkin Tüzük
- 2000/53/EC sayılı, Ömrünü tamamlamış araçlara ilişkin Direktif
- 2005/64/EC sayılı, Motorlu araçlara yeniden kullanım, geri dönüşüm ve geri kazanımları ile ilgili tip onayı verilmesine ilişkin Direktif
- 70/157/EEC sayılı, Motorlu araçların izin verilen gürültü seviyesi ve egzoz sistemine ilişkin üye devletlerin mevzuatlarının yakınlaştırılmasına ilişkin Direktif
- 2006/40/EC sayılı, Motorlu taşıtlardaki klima sistemlerinden kaynaklanan emisyonlara ilişkin Direktif
- 1907/2006/EC sayılı, Kimyasalların Kayıt Altına Alınması, Değerlendirilmesi, İzne Tabi Tutulması ve Sınırlandırılmasına İlişkin Tüzük
- 207/2009/EC sayılı, Topluluk Markası Tüzüğü
- 89/104/EEC sayılı, Ticari Markalar Hakkındaki Üye Devlet Yasalarının Yakınlaştırılmasına İlişkin Direktif
- 6/2002/EC sayılı, Topluluk Tasarımları Tüzüğü
- 98/71/EC sayılı, Tasarımlara Yönelik Yasal Koruma Direktifi
- 2004/48/EC sayılı, Fikri Mülkiyet Haklarının Uygulanmasına İlişkin Direktif
- 2011/167/EU sayılı, Tek bir patent koruma sistemi oluşturulması alanında güçlendirilmiş işbirliğine izin veren Konsey Kararı
- 2008/118/EC sayılı, Özel Tüketim Vergisi'ne ilişkin genel

düzenlemelere dair Direktif
- 2006/112/EC sayılı, Ortak Katma Değer Vergisi sistemine ilişkin Direktif
- 2009/33/EC sayılı, Temiz ve enerji verimli karayolu araçlarının teşvikine ilişkin Direktif
- 2008/157/EC sayılı, Türkiye ile Katılım Ortaklığı çerçevesindeki ilkeler, öncelikler ve koşullara ilişkin Konsey Kararı (Katılım Ortaklığı Belgesi)
- AT-Türkiye Ortaklık Konseyi'nin Gümrük Birliği'nin son döneminin uygulamaya koyulmasına ilişkin 22 Aralık 1995 tarih ve 1/95 sayılı Kararı
- COM(2009)593 sayılı, Topluluğun hafif araçlardan kaynaklanan CO_2 emisyonlarının azaltılmasına yönelik entegre yaklaşımı kapsamında, yeni hafif ticari araçların emisyon performans standartlarını belirleyen Tüzük teklifi
- COM(2000)412 sayılı, Topluluk Patenti'ne İlişkin Tüzük Teklifi
- COM(2004)582 sayılı, Tasarımların yasal korumasına ilişkin 98/71/EC sayılı Direktif'i tadil eden Direktif Teklifi
- COM(2010)508 sayılı, Motorlu araçların izin verilen gürültü seviyesi ve egzoz sistemine ilişkin Direktif Teklifi
- Çek Cumhuriyeti, Estonya, Kıbrıs, Letonya, Litvanya, Macaristan, Malta, Polonya, Slovenya ve Slovakya'nın AB'ye Katılım Koşullarına ilişkin Belge (Act), 23 Eylül 2003
- Bulgaristan ve Romanya'nın AB'ye Kabulü ile ilgili Koşul ve Düzenlemelere İlişkin Protokol, 21 Haziran 2005

TÜRK MEVZUATI
- Motorlu Araçlar ve Römorkları Tip Onayı Yönetmeliği, 28 Haziran 2009 tarih ve 27272 sayılı Resmi Gazete
- İki veya Üç Tekerlekli Motorlu Araçların Tip Onayı Yönetmeliği, 23 Aralık 2004 tarih ve 25679 sayılı Resmi Gazete
- Tarım Veya Orman Traktörleri, Bunların Römorkları Ve Birbiriyle Değiştirilebilir Çekilen Makinaları İle Sistemleri, Aksamları, Ayrı Teknik Üniteleri İle İlgili Tip Onayı Yönetmeliği, 8 Haziran 2008 tarih ve 26900 sayılı Resmi Gazete
- 2009/1 sayılı, Tekerlekli Araçlar Ve Bu Araçlara Takılan Ve/Veya Araçlarda Kullanılan Aksam Ve Parçalar İle İlgili Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Teknik Düzenlemelerinin Uygulamaya Konulmasına Ve Bazı Tebliğlerin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Tebliğ, 13 Şubat 2009 tarih ve 27140 sayılı Resmi Gazete
- Hafif Yolcu ve Ticari Araçlardan Çıkan Emisyonlar (Euro 5 ve euro 6) Bakımından ve Araç Tamir ve Bakım Bilgilerine Erişim Konusunda Motorlu Araçların Tip Onayına İlişkin Yönetmelik (715/2007/AT), 21 Nisan 2009 tarih ve 27207 sayılı Resmi Gazete
- Araçlarda Kullanılan Sıkıştırma Ateşlemeli Motorlardan Yayılan Gaz ve Parçacık Halindeki Kirleticilerin Emisyonlarına ve Araçlarda Kullanılan Doğalgaz veya Sıvılaştırılmış Petrol Gazı ile Çalışan Pozitif Ateşlemeli Motorlardan Yayılan Gaz Kirleticilerin Emisyonlarına Karşı Alınacak Tedbirlerle İlgili Tip Onayı Yönetmeliği (2005/55/AT), 24 Ekim 2007 tarih ve 26680 sayılı Resmi Gazete
- Yeni Binek Otomobillerin Yakıt Ekonomisi ve CO_2 Emisyonu Konusunda Tüketicilerin Bilgilendirilmesine ilişkin Yönetmelik, 28 Aralık 2005 tarih ve 25330 sayılı Resmi Gazete
- Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkında Yönetmelik, 30 Aralık 2009 tarih ve 27448 sayılı Resmi Gazete
- Ömrünü Tamamlamış Araçların Kontrolü Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, 21 Aralık 2010 tarih ve 27792 sayılı Resmi Gazete
- Motorlu Araçların Yeniden Kullanılabilirliği, Geri Dönüştürülebilirliği ve Geri Kazanılabilirliği Hakkında Tip Onayı Yönetmeliği, 4 Haziran 2010 tarih ve 27601 sayılı Resmi Gazete
- 556 sayılı, Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 27 Haziran 1995 tarih ve 22326 sayılı Resmi Gazete
- 5833 sayılı, Markaların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'de Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 28 Ocak 2009 tarih ve 27124 sayılı Resmi Gazete
- 551 sayılı, Patent Haklarının Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, 27 Haziran 1995 tarih ve 22326 sayılı Resmi Gazete
- 554 sayılı, Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında

Kanun Hükmünde Kararname, 27 Haziran 1995 tarih ve 22326 sayılı Resmi Gazete
- Motorlu Araçların Dış Gürültü Emisyonları ve Egzoz Sistemleri ile ilgili Tip Onayı Yönetmeliği, 30 Kasım 2000 tarih ve 24246 sayılı Resmi Gazete
- Motorlu Araçların Dış Gürültü Emisyonları ve Egzoz Sistemleri ile ilgili Tip Onayı Yönetmeliği'nde (70/157/AT) Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, 20 Ekim 2008 tarih ve 27030 sayılı Resmi Gazete
- Motorlu Araçlarda İklimlendirme Sistemlerinden Çıkan Emisyonlarla İlgili Tip Onayı Yönetmeliği, 27 Nisan 2009 tarih ve 27212 sayılı Resmi Gazete
- 4760 sayılı, Özel Tüketim Vergisi Kanunu, 12 Haziran 2002 tarih ve 24783 sayılı Resmi Gazete
- 4760 sayılı, Özel Tüketim Vergisi Kanununa Ekli (I), (II) ve (III) Sayılı Listelerde Yer Alan Mallarda Uygulanan Özel Tüketim Vergisi Tutarlarının Belirlenmesi ile Bazı Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Bakanlar Kurulu Kararı, 25 Şubat 2011 tarih ve 27857 (2.Mükerrer) sayılı Resmi Gazete
- 197 sayılı, Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu, 23 Şubat 1963 tarih ve 11342 sayılı Resmi Gazete
- Motorlu Taşıtlar Vergisi Genel Tebliği, 30 Aralık 2010 tarih ve 27800 (6. Mükerrer) sayılı Resmi Gazete
- 2005/4 sayılı Motorlu Taşıtlar Sektöründeki Dikey Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere İlişkin Grup Muafiyet Tebliği, 12 Kasım 2005 tarih ve 25991 sayılı Resmi Gazete
- 27 Nisan 2009 tarihli, Patent Haklarının Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname, Endüstriyel Tasarımların Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ve Coğrafi İşaretlerin Korunması Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'de Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi

DİĞER BELGELER
- Avrupa Komisyonu, "Motorlu Araç Sektörüne İlişkin Yeni Rekabet Kuralları : Soru-Cevap dokümanı, Mayıs 2010
- Avrupa Komisyonu, "Motorlu Araçların Satışı ve Tamiri ile Yedek Parça Dağıtımına Dair Anlaşmalardaki Dikey Kısıtlamalara İlişkin Kılavuz İlkeler", Mayıs 2010
- Avrupa Komisyonu, "Organik Solventlerin Kullanımı ile Yapılan Yüzey İşlemlerdeki Mevcut En İyi Teknikler Referans Dokümanı", 2007
- Avrupa Komisyonu, "1999/13/EC sayılı VOC Direktifi Kapsamındaki Faaliyetlerin Azaltılmasına İlişkin Rehber"
- Avrupa Komisyonu, Türkiye 2010 yılı İlerleme Raporu, 9 Kasım 2010
- Avrupa Komisyonu, Endüstriyel Emisyonlara ilişkin taslak AB Direktifi hakkında Soru-Cevap Dokümanı, Aralık 2007
- Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, Türkiye'nin Katılım Süreci İçin AB Stratejisi, 2010-2011 Eylem Planı, Mart 2010
- Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı, Aralık 2008
- Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği (ACEA), "Otomotiv Sanayii Rehberi", Eylül 2010
- Avrupa Otomobil Üreticileri Derneği (ACEA), "Vergi Rehberi", 2011
- Eurohorizons Danışmanlık, "AB'den Türkiye'ye Kullanılmış Motorlu Karayolu Taşıt Aracı İthalatının Serbestleştirilmesine İlişkin Etki Analizi", Ekim 2008
- Eurohorizons Danışmanlık, "Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Otomotiv Sektör Rehberi", İTO yayınları, 2008
- Freshfields Bruckhaus Deringer, "Etkin CO_2 indirimi yolları: Avrupalı Otomobil Üreticilerinin Emisyon Hakkı Ticaretine Katılımına ilişkin Değerlendirmeler", Ekim 2010
- İGEME, "Otomotiv Ana ve Yan Sanayii Raporu", 2010
- İstanbul Maden ve Metaller İhracatçı Birlikleri (İMMİB), "REACH ve Otomotiv Sektörü"
- Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), "Aylık Rapor-Aralık 2010"
- Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), "Otomotiv Sanayii 2010 Yılı Değerlendirme Raporu", Mart 2011
- Otomotiv Sanayii Derneği (OSD), "Otomotiv Sanayiinde Dış Ticaret 1992-2009", Aralık 2010
- Türkiye Tarama Raporu, "Başlık 1- Malların Serbest Dolaşımı", 18 Haziran 2007

Avrupa İşletmeler Ağı İstanbul

Avrupa İşletmeler Ağı Avrupa Komisyonu tarafından işletmelere AB mevzuatı, dış ticaret ve teknoloji alanında hizmet vermek üzere kurulan merkezlerde oluşuyor. **48 ülkede, 580 kuruluş** bünyesinde faaliyet gösteren merkezlerde **3000'e yakın uzman;** AB mevzuatı, politikaları, hibeleri, kredileri ve ihalelerine ilişkin bilgi sağlıyor, firmalara yeni pazarlar ve ticari işbirliği fırsatları bulmalarına yardımcı oluyor ve yeni teknolojilere ulaşmaları ve kendi teknolojilerini geliştirmeleri konusunda destek veriyor.

İstanbul Sanayi Odası bünyesinde faaliyet gösteren **Avrupa İşletmeler Ağı İstanbul Merkezi,** KOSGEB Boğaziçi Hizmet Merkezi, KOSGEB İstanbul Anadolu Yakası Hizmet Merkezi ve Sabancı Üniversitesi ortaklığı ve Trakya Bölgesi'nde bulunan 4 irtibat ofisi ile İstanbul ve Trakya Bölgesi'ndeki firmalara hizmet veriyor.

Avrupa İşletmeler Ağı İstanbul Merkezi işletmeleri, AB mevzuatı, mali yardım ve kredileri, AB'ye ihracatta uyulması gereken kurallar ve merkezlerin faaliyet gösterdiği 48 ülkede ortak arayışı konusunda bilgilendirirken, diğer yandan AB'nin AR-GE destekleri, 7. Çerçeve Programı ve teknoloji transferi konularında işletmelere destek sağlıyor.

Avrupa İşletmeler Ağı İstanbul Merkezi'nin ücretsiz danışmanlık hizmetlerinden faydalanmak ve etkinliklerinde yer almak için www.aia-istanbul.org adresine üye olabilirsiniz.

6 9 0 4 1 2 4 2 5 8 8 5 7 6 2 4 1 5 8 7 6 0 0 2 4 7 8 2 8

www.aia-istanbul.org

KOSGEB Boğaziçi Hizmet Merkezi
Boğaziçi Üniversitesi Kuzey Kampüsü
B Kapısı - R.Hisarüstü - 34342 İstanbul
T : +90 212 287 45 86
F : +90 212 287 45 93
www.tekmer.boun.edu.tr

KOSGEB İstanbul Anadolu Yakası Hizmet Merkezi
İMES San. Sit. C Blok 308. Sok. No. 46
Y.Dudullu - 34776 İstanbul
T : +90 216 313 10 91
F : +90 216 364 81 54
www.imes.kosgeb.gov.tr

İSTANBUL SANAYİ ODASI
Meşrutiyet Caddesi No. 62
Tepebaşı - 34430 İstanbul
T : +90 212 292 21 57
F : +90 212 293 55 65
www.iso.org.tr

SABANCI ÜNİVERSİTESİ
Orhanlı Tuzla
34956 İstanbul
T : +90 216 483 96 48
F : +90 216 483 91 18
www.sabanciuniv.edu

Elektronik ISBN 978-9944-60-914-2
ISBN 978-9944-60-913-5