

T.C. TİCARET BAKANLIĞI
Uluslararası Anlaşmalar ve AB Genel Müdürlüğü
AB Tek Pazarı ve Yeşil Mutabakat Dairesi

OTOMOTİV OMNİBUS DÜZENLEMELERİ HAKKINDA BİLGİ NOTU

AB ekonomisinin önemli bir dayanağı olan otomotiv değer zinciri, 589.3 milyar avroluk büyüklüğüyle Avrupa GSYH'sinin toplam katma değerinin %3.7'sini oluşturmakta ve 10.6 milyon kişiye doğrudan istihdam sağlamaktadır.

Avrupa Komisyonunun sunduğu Omnibus teklifleri ile otomotiv düzenlemelerinde önemli ölçüde **basitleştirme** ve **uyumlaştırma** amaçlanmaktadır. Bu değişiklikler, sanayinin üzerindeki idari yükü azaltmayı, elektrikli araçların yaygınlaşmasını hızlandırmayı ve sektörün rekabet gücünü artırmayı hedeflemektedir.

AB için stratejik özerkliğin ve küresel ekonomik konumun sürdürülmesi bakımından güçlü ve rekabetçi bir otomotiv sanayisinin korunması kritik önem arz etmektedir. Bu çerçevede, Enrico Letta ve Mario Draghi tarafından hazırlanan raporlar, idari yüklerin azaltılması ve AB mevzuatının sadeleştirilmesini öncelikli alanlar arasında konumlandırmaktadır. Aynı yaklaşım, Komisyon Başkanı von der Leyen'in rekabetçilik vizyonu doğrultusunda; Ocak 2025 Rekabetçilik Pusulası, Şubat 2025 Temiz Sanayi Mutabakatı ve uygulama ile sadeleştirmeye odaklanan "Daha Basit ve Daha Hızlı Bir Avrupa" Bildirisi ile daha da somutlaşmıştır. Bu belgelerde, idari yükü azaltılmış ve daha yalın bir düzenleyici çerçeve, yeni rekabetçilik yol haritasının temel sütunlarından biri olarak ele alınmaktadır.

Mart 2025'te kabul edilen Otomotiv Eylem Planı, Komisyonun otomotiv sanayisi için sadeleştirme paketi geliştireceğini; farklı düzenleyici gereklilikler arasındaki uyumu ve tutarlılığı artıracığını belirtmiştir. Bu kapsamda getirilen yeni düzenlemeler aşağıda yer almaktadır:

1. Hafif Ticari Elektrikli Araçlara Yönelik Basitleştirmeler

Batarya kaynaklı ağırlık artışı nedeniyle 3,5 ton eşiğini aşan elektrikli hafif ticari araçların, içten yanmalı eşdeğerleriyle aynı taşıma kapasitesi ve kullanım amacına sahip olmalarına rağmen daha ağır bir düzenleyici rejime (orantısız maliyetler ve yükümlülöklere) tabi tutulmasından kaynaklanan dezavantajı giderme amacıyla 561/2006 sayılı Tüzükte iki temel değişiklik öngörülmektedir.

- **Yalnızca yurt içi taşımacılıkta** kullanılan ve azami kütlesi **3,5 tonu aşan ancak 4,25 tonu geçmeyen** N2 kategorisindeki elektrikli hafif ticari araçlar, akıllı takograf takma ve kullanma yükümlölüğünden muaf tutulabilecektir. Bu muafiyet, başta **KOBİ'ler** olmak üzere kullanıcılar için önemli ölçüde maliyet (takograf kurulumu ve veri indirme) ve idari yük azalması sağlayarak, bu tür elektrikli araçların benimsenmesini teşvik edecektir.
- **Azami kütlesi 7,5 tonu aşan ve ticari olmayan amaçlarla** kullanılan motokaravanlar, sürüş süreleri ve dinlenme kurallarından ve takograf kullanma zorunluluğundan muaf tutulabilecektir.

Yine, 2019/2144 sayılı Tüzükte (Genel Güvenlik Tüzüğü) öngörülen değişiklikle, azami kütlesi **3,5 tonu aşan ancak 4,25 tonun altında kalan N2 sınıfı elektrikli hafif ticari araçların hız sınırlama cihazı ile donatılma yükümlülüğünden muaf tutulması** amaçlanmaktadır. Düzenlemenin, bu araçların başlıca kullanıcıları olan **KOBİ'ler** açısından hız sınırlama cihazının kurulumuna ilişkin maliyetleri ortadan kaldırması ve ayrıca otoyolda daha yüksek hızlarda kullanım imkânı sayesinde işletme esnekliğini artırması beklenmektedir.

2. Euro 7 Düzenlemeleri

Euro 7 Tüzüğü (2024/1257) kapsamında öngörülen değişikliklerle **-7°C'de düşük sıcaklık laboratuvar emisyon testinin (Tip 6) kaldırılması** hedeflenmektedir. Zira -7 °C koşullarında emisyon uygunluğunun gösterilmesi, Gerçek Sürüş Emisyonları (RDE) testinin -7 °C ile 38 °C aralığını kapsamaması nedeniyle zaten sağlanmakta; dolayısıyla ayrıca bir düşük sıcaklık laboratuvar testinin aranması gereksiz görülmektedir.

İkinci olarak, **ağır vasıta motorlarının Euro 7 tip onayında, “araç tipleri” yerine “araç kategorileri” esas alınarak;** onayın verildiği yakıtlar bakımından gerekli testlerin araç kategorisi düzeyinde yapılması öngörülmektedir. Bu değişiklik, **aynı teknolojiyi kullanan motorların, farklı araç modellerinde tekrarlayan testlere tabi tutulmasını önleyerek,** idari ve test yükünü kayda değer ölçüde azaltmayı amaçlamaktadır.

Önerilen bir diğer tedbirle, Euro 7 araç tiplerinin gerçek sürüş koşullarındaki performansının izlenmesi amacıyla **OBM (araç üstü izleme) ve OBFCM (araç üstü yakıt/elektrik enerjisi tüketimi izleme) verilerinin uyumlaştırılmış biçimde alınması, derlenmesi, işlenmesi** ve saklanmasını sağlayacak düzenlemeleri geliştirme konusunda **Komisyonu yetki** verilecektir. AB düzeyinde uyumlu bir OBM/OBFCM veri altyapısının, her üye devletin ayrı sistem kurup işletmesine kıyasla ölçek ekonomisi, mükemmeliğin azaltılması ve uyum süreçlerinin standardizasyonu sayesinde maliyet tasarrufu yaratması beklenmektedir.

3. Gürültü Yönetmeliğinin Yürürlükten Kaldırılması

540/2014 sayılı Tüzük, farklı araç kategorileri için zorunlu gürültü sınır değerlerini ve elektrikli araçlar için AVAS (akustik araç uyarı sistemi) geliştirilmesine ilişkin kuralları belirlemektedir. Ancak aynı zamanda, AB'nin araç tip onayı çerçevesi, gürültü ve AVAS konusunda BM/UNECE (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu) Regülasyonlarına uyumu da alternatif bir yol olarak kabul etmektedir.

540/2014 sayılı Tüzük, BM/UNECE düzenlemelerindeki gelişmeleri düzenli biçimde mevzuata yansıtacak bir güncelleme mekanizması içermediğinden, zaman içinde motorlu taşıt tip onayı süreçlerinde birbiriyle tam uyumlu olmayan iki paralel kural seti ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla, **540/2014 No'lu Tüzüğün 1 Temmuz 2027 tarihinden itibaren yürürlükten kaldırılması,** bunun yerine 2018/858 sayılı Tüzükte gürültü ve AVAS alanında **yalnızca BM/UNECE Regülasyonlarına** (No 51: M ve N kategorisi araç gürültüsü; No 59: yedek susturucu sistemleri; No 138: sessiz karayolu taşıtları/AVAS) referans verilmesi öngörülmüştür.

Bu değişiklikle, **AB üreticilerinin aynı konuda iki ayrı kural setine uymak zorunda kalmasının önüne geçilerek eşit rekabet koşulları sağlanması,** tip onay ve piyasa gözetimi süreçleri için daha basit ve tutarlı bir çerçeve oluşturulması hedeflenmektedir.

4. Piyasa Bütünlüğünün Korunması

Komisyon'a, **tam elektrikli araçlar (PEV) ve şarj edilebilen hibrit elektrikli araçlar (OVC-HEV) bakımından; şarj altyapısı, elektrik şebekesi ve akıllı/çift yönlü şarjı destekleyen sabit güç sistemleriyle iletişim ve donanım arayüzlerine ilişkin teknik gereklilikleri belirlemek üzere** yetki verilmiştir. Bu yetkilendirme, araçtan şebekeye (V2G) hizmetleri gibi yeni hizmetlerin geliştirilmesini hızlandırmak ve **uyumlaştırılmış** bir yaklaşım sağlayarak piyasa farklılıklarını önlemek amacıyla yapılmaktadır.

5. Küçük ve Uygun Fiyatlı Elektrikli Araçların Yaygınlaştırılması

Avrupa pazarında hâlihazırda küçük ve erişilebilir fiyatlı elektrikli araçların (BEV) yetersiz olduğu belirtilmektedir. A ve B segmentleri, 2019'a kıyasla toplamda 1,6 milyon adet satış hacmi kaybetmiş; 2024'te ise yeni BEV satışlarının %70'i büyük otomobiller (E ve F segmentleri) ile SUV'lardan oluşmuştur.

Küçük ve uygun fiyatlı elektrikli araçların yaygınlaştırılması amacıyla 2018/858 sayılı Tüzüğün Ek I'ine **4,2 metreye kadar uzunluktaki elektrikli araçları kapsayan “küçük elektrikli araç” için yeni bir alt kategori tanımı eklenerek**, bu araç grubuna yönelik hedefli düzenleyici tedbirlerin ve teşviklerin uygulanabilmesi için hukuki zemin oluşturulmaktadır. Örneğin, CO₂ emisyon standartları kapsamında **süper-kredi mekanizmasıyla**, üreticilerin, küçük elektrikli araçların CO₂ emisyon hedeflerine katkısından daha fazla yararlanması sağlanarak bu araçların daha yüksek hacimlerde üretilmesi ve ticarileştirilmesi teşvik edilecektir.

Arz olunur.