

T.C.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

AVRUPA ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

AVRUPA BİRLİĞİ SİYASETİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER

ANABİLİM DALI

**ALMANYA'NIN ULAŞIMDA SIFIR  
KARBON EMİSYONU  
DÜZENLEMESİNE KARŞI TUTUMU  
VE AB'NİN SUPRANASYONEL  
YAPISINA ETKİSİ**

Yüksek Lisans Tezi

TOLGAHAN ŞİMŞEK

İSTANBUL, 2024

T.C.

MARMARA ÜNİVERSİTESİ

AVRUPA ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ

AVRUPA BİRLİĞİ SİYASETİ VE ULUSLARARASI İLİŞKİLER

ANABİLİM DALI

**ALMANYA'NIN ULAŞIMDA SIFIR  
KARBON EMİSYONU  
DÜZENLEMESİNE KARŞI TUTUMU  
VE AB'NİN SUPRANASYONEL  
YAPISINA ETKİSİ**

Yüksek Lisans Tezi

Danışman: PROF. DR. EMİRHAN GÖRAL

İSTANBUL, 2024

## ÖZET

İklim değışikliği küresel olarak günümüzün en büyük problemlerinden biridir. İklimdeki bu değışim supranasyonel bir tehdit olması nedeniyle supranasyonel bir yaklaşımla birlikte ülkeler arası iş birliğini gerekli kılmaktadır. Avrupa Birliği iklim değışiminde insan etkisini minimum seviyeye indirmek için birtakım düzenlemeler ve çalışmalar yapmaktadır. Karbon emisyonunu azaltmak bunlardan biridir. Karbon emisyonunu azaltmanın en etkili yollarından biri içten yanmalı motorların kullanımına son vermek ve ulaşımı tamamen elektrikli araçlara entegre etmektir. AB'nin gündeminde olan %100 elektrikli araçlara geçiş çalışması ve hedefi, başta AB'nin lokomotifi konumunda olan Almanya olmak üzere otomotiv üretiminde yer alan üye ülkelerin ekonomileri üzerinde önemli etkilere yol açacaktır. Bu çalışmada, karbon nötr olmayan araçların satışının 2035'ten itibaren yasaklanmasına yönelik 19 Nisan 2023 tarihli AB Tüzüğü'nden (2023/851) etkilenen ülkeler tespit edilecek, özellikle önemli ölçüde çekinceleri olan Almanya'nın tutumu değerlendirilecektir. AP'nin genel kurulda kararı oylaması sırasında Alman milletvekillerinin tutumları ile Konsey'de AB'nin en güçlü ekonomisinin yaklaşımı detaylı şekilde incelenecek ve Almanya'nın AB genel politikalarına ne derece uygun davrandığı analiz edilecektir.

Almanya Avrupa'nın en büyük otomobil üreticisi ve ihracatçısı bir ülke olarak otomotiv sanayisinin kârının korunması ve rekabet edebilir bir konumda olması birinci önceliğidir. Buna bağlı olarak özellikle yüksek performanslı spor araçların karbon nötr hale getirilmesi Alman otomotiv sanayisini olumsuz etkileyecek ve sonuç olarak Almanya'nın ekonomisini önemli ölçüde etkileyen bir durum ortaya çıkacaktır. 2035 yılına kadar karbon emisyonunun %100 azaltılması çalışması Avrupa Parlamentosu'na (AP) gelmiş ve 340 lehte, 279 aleyhte ve 21 çekimsiz oyla, AP üyeleri, AB'nin artan iklim hedefi doğrultusunda yeni otomobiller ve minibüsler için revize edilmiş Karbondioksit (CO<sub>2</sub>) emisyon standartları hakkında Konsey ile varılan anlaşmayı onaylamışlardır. Karbon nötr olmayan araçların satışının yasaklanmasına yönelik AP'de onaylanan düzenleme başta Almanya olmak üzere İtalya'nın da bulunduğu bir grup ülke tarafından olumsuz bir tutumla karşılanmıştır. Almanya ile birlikte İtalya ve Polonya'nın da itirazı neticesinde gerekli çoğunluğun sağlanamaması gerekçesiyle Bakanlar Konseyi yasama süreci ertelenmiştir. Almanya'nın teklifi üzerine düzenlemede esnemeye gidilmiştir. Tüzük, 28 Mart 2023

tarihinde Konsey tarafından onaylanmış ve 19 Nisan 2023 tarihinde regülasyon olarak yasalaşmıştır. Vaka incelemesi üzerinden AB'nin temel politika alanlarından biri olan çevre politikası ekseninde ulusal çıkarın uyuşmazlığının AB'nin supranasyonel yapısının işlevini nasıl etkilediğine ilişkin bir değerlendirme yapılmıştır. Almanya'nın itirazı sonucu tasarının güncellenerek yasalaşması ve bu süreçte ulusal tercihlerin belirleyici unsur olması AB'nin supranasyonel niteliğini zedelemiştir.

**Anahtar Kelimeler:** supranasyonel, hükümetlerarası, iklim değişikliği



## ABSTRACT

Climate change is one of the biggest problems of our time globally. Since this change in climate is a supranational threat, it requires cooperation between countries with a supranational approach. The European Union (EU) is making some regulations and studies to minimize the human impact on climate change. Reducing carbon emissions is one of them. One of the most effective ways to reduce carbon emissions is to end the use of internal combustion engines and integrate transportation into fully electric vehicles. The work and target of transition to 100% electric vehicles, which is on the agenda of the EU, will have significant effects on the economies of the member countries involved in automotive production especially Germany, which is the locomotive of the EU. In this study, countries affected by the EU Regulation (2023/851) of 19 April 2023 to ban the sale of non-carbon-neutral vehicles from 2035 will be identified, and the attitude of Germany, which has significant reservations, will be evaluated. During the voting of the European Parliament's (EP) resolution in the general assembly, the attitudes of the German deputies and the approach of the EU's strongest economy in the Council will be examined in detail and it will be analyzed to what extent Germany behaves in accordance with the EU general policies.

As Europe's largest automobile manufacturer and exporter, Germany's first priority of the automotive industry to protect its profits and be in a competitive position. Accordingly, carbon neutralization of high-performance sports vehicles will adversely affect the German automotive industry, and as a result, a situation will arise that will significantly affect Germany's economy. The study to reduce carbon emissions by 100% by 2035 came to the EP and revised CO<sub>2</sub> emission standards for new cars and minibuses were approved, with 340 votes in favour, 279 against and 21 abstentions, in line with the EU's increased climate target. The regulation approved by the EP regarding the prohibition of the sale of non-carbon-neutral vehicles was met with reservations by a group of countries, especially Germany and Italy, which are reactive in automotive production. The German transport minister, Volker Mitsing, criticized for this arrangement and the minister declared that he did not support this arrangement. As a result of the objections of Germany, Italy and Poland, the legislative process of the Council of Ministers was postponed on the grounds that the required majority could not be achieved. At the

proposal of Germany, the regulation was flexed and high-performance vehicles classified as super sports were excluded from the regulation, provided that they are used with a type of fuel called synthetic fuel, which is known to cause much less carbon emissions than fossil fuels. The regulation was approved by the Council on March 28, 2023 and enacted as a regulation on April 19, 2023. According to the regulation, it has been stated that the regulation will cover passenger car and light commercial vehicles. The fact that two big countries, such as Germany and Italy, which are the founders of the EU, prioritize international competition in the automotive sector and put the targets in line with climate and environmental policies into the background creates a contradiction in terms of the complete implementation of the EU's basic policies. Through the case study, an evaluation will be made on how the conflict of national interest in the axis of environmental policy, which is one of the main policy areas of the EU, affects the function of the supranational structure of the EU.

**KeyWords:** Supranational, Intergovernmental, Climate change

## Teşekkür

Çalışmanın her aşamasında desteğini esirgemeyen Sayın Prof. Dr. Emirhan Gör al'a, ayrıca değerli yorumları ve analizleriyle katkıda bulunan Sayın Prof. Dr. Muzaffer Dartan'a ve Sayın Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Cemal Ertürk'e teşekkür ederim.



## İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	i
ABSTRACT.....	iii
TEŞEKKÜR.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vi
TABLolar LİSTESİ.....	vii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR.....	10
GİRİŞ.....	12
<b>BİRİNCİ BÖLÜM</b>	
<b>AVRUPA BİRLİĞİ’NİN İKLİM POLİTİKASI VE ELEKTRİKLİ ARAÇLAR.....</b>	<b>16</b>
1.1. Avrupa Birliği için İklim Politikalarının Önemi ve Gelişimi.....	16
1.2. Avrupa Birliği’nin Ulaşımında Yeşil Dönüşüm Politikası ve Eylem Planları.....	18
1.3. Avrupa Birliği’nin Elektrikli Araç Politikaları.....	25
1.3.1. AB Üyesi Ülkelerin Elektrikli Araç Politikalarının Genel Görünümü.....	27
1.3.2. Almanya’nın Elektrikli Araç Politikalarına Karşı Genel Tutumu.....	30
<b>İKİNCİ BÖLÜM</b>	
<b>2035 SIFIR KARBON EMİSYONU TÜZÜK TASARISININ OLUŞUM VE ONAY SÜRECİ.....</b>	<b>36</b>
2.1 Genel Olarak Tasarı ve Gelişimi.....	36
2.2 Bakanlar Konseyi Süreci.....	41
2.3 Avrupa Parlamentosu Süreci.....	45
2.4 Ulaşımında %100 Yeşil Dönüşüm Sürecinde Menfaat Sahipleri.....	54
<b>ÜÇÜNCÜ BÖLÜM</b>	
<b>LİBERAL HÜKÜMETLERARASICILIK ÜZERİNE DEĞERLENDİRME .....</b>	<b>66</b>
3.1 Liberal Hükümetlerarasıcılığın Genel Varsayımları.....	66
3.2 Liberal Hükümetleraracılığa Getirilen Eleştiriler .....	68
3.3 2023/851 Tüzük Tasarısının Kabulü Sürecinin Liberal Hükümetlerarasıcılık Çerçevesinde Analizi.....	70
3.4 Liberal Hükümetlerarasıcılık Teorisi Çerçevesinde AB Kurumlarının Yasama Sürecinin Değerlendirilmesi .....	75
SONUÇ.....	79
KAYNAKÇA.....	83

## TABLÖLAR LİSTESİ

**Tablo 1:** 28 Mart 2023 Avrupa Bakanlar Konseyi oylama sonucu.

**Tablo 2:** 14 Şubat 2023 Parlamento oylaması sonuçları.



# ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1:IG METALL Broşürü



## KISALTMALAR

<b>AFD</b>	<b>Alternative für Deutschland</b>
<b>AHP</b>	<b>Avrupa Halkları Partisi</b>
<b>AKÇT</b>	<b>Avrupa Kömür ve Çelik Teşkilatı</b>
<b>AYM</b>	<b>Avrupa Yeşil Mutabakatı</b>
<b>AB</b>	<b>Avrupa Birliği</b>
<b>BM</b>	<b>Birleşmiş Milletler</b>
<b>CDU</b>	<b>Christlich Demokratische Union Deutschlands</b>
<b>CSU</b>	<b>Christlich Soziale Unionin Bayern</b>
<b>ECR</b>	<b>European Conservatives and Reformists Party</b>
<b>EFA</b>	<b>Greens/European Free Alliance</b>
<b>GREEN/EFT</b>	<b>Grüne/Europäische Freiheit Allianz</b>
<b>GUE/NGL</b>	<b>European United Left/Nordic Green Left</b>
<b>IPCI</b>	<b>Important Projects of Common European Interest</b>
<b>ID</b>	<b>Identity and Democracy Party</b>
<b>TEN-T</b>	<b>Trans European Transport Network</b>
<b>LH</b>	<b>Liberal Hükümetlerarasılık</b>
<b>NPE</b>	<b>Nationale Elektromobilitätsplattform</b>
<b>SPD</b>	<b>Sozialdemokratische Partei Deutschlands</b>
<b>S&amp;D</b>	<b>Progressive Bündnisse von Sozialisten und Demokraten</b>

## GİRİŞ

İkinci Dünya Savaşı Avrupa'da büyük yıkımlara neden olmuştur. Savaşın olumsuz sonuçlarından büyük yara alan Avrupalı devletler Avrupa'da bir daha savaşın mümkün olmaması için çözüm arayışlarına girişmişlerdir. Savaştan sonra uluslararası ilişkilerde özellikle Avrupa'da güvenlik anlayışı büyük bir değişim geçirmiştir. Siyasi elitler savaşın olanaksız kılmanın yegâne yolunun karşılıklı bağımlılık esasına dayalı iş birliği geliştirerek mümkün olabileceği stratejisi üzerine yoğunlaşmışlardır. Bu bağlamda 1952'de Avrupa Birliği'nin (AB) ilk adımı olarak değerlendirilen Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKÇT) kurulmuştur. Benelüks ülkeleri, Federal Almanya, Fransa ve İtalya'nın üyesi olduğu AKÇT, yıllarca Almanya ile Fransa arasında çatışmalara neden olan ve savaşın da ham maddesi olarak tabir edilen kömür ve çelik idaresinin supranasyonel bir oluşuma devrini ifade etmekteydi. Bu alanda olumlu sonuçlar veren iş birliği geçen yıllar içerisinde derinleşmiş, genişlemiş ve netice itibariyle bugünkü AB halini almıştır.

Ekonomik iş birliği ile başlayan entegrasyon serüveni siyasi, sosyal, kültürel, çevresel gibi birçok alana yayılmıştır. Karşılıklı bağımlılığa yönelik güvenlik stratejisi Kıta Avrupası'nda netice vermiş ve ikinci Dünya Savaşı sonrasında büyük bir savaş yaşanmamıştır. Birbirleri için tehdit unsuru olmaktan çıkan AB üyesi ülkeler Birlik çatısı altında ortak küresel tehditlere karşı birlikte adım atma yoluna gitmişlerdir. Supranasyonel kurumların varlığı, üye ülkelerin ulusal egemenliklerini bu kurumlara devretmeleri, kurumların sahip olduğu supranasyonel yapı ve etkili yönetim sistemi AB'yi uluslararası aktörlerden ayıran ve sui-generis bir yapı olarak nitelendirilmesini sağlayan en önemli etkenlerden biridir. İklim değişikliği küresel bir tehdit olarak Birliğin en önemli gündem maddeleri arasında yer almaktadır. İklim değişikliği ile mücadele ve bu mücadele için alınması gereken önlemler ülkelerin bütçelerini ve ekonomik sistemlerini sarsabilmektedir. Ülkeler zaman zaman ekonomik çıkarlarını korumaya yönelik Birliğin temel hedeflerine uymayacak politikalar izleyebilmekte veya iklim değişikliği ile mücadele için atılmaya çalışılan adımlara karşı gelebilmektedirler. Endüstri devriminden sonra üretim araçlarının ve üretim sürecinin neden olduğu sera gazı salınımı, çevresel atıklara yönelik sıkı tedbirler alınması gerekmektedir. Sanayi'nin beşiği olan, ekonomisi sanayi üretimine bağlı olan

Almanya gibi gelişmiş ülkeler iklim politikaları ile mevcut ekonomilerinin sarsılmaması arasında bir denge mekanizması kurmak istemektedirler. Ekonomik güç, rekabet edebilirlik ile iklim değişikliğini önleme amacıyla belirlenen uygulamalar ve sınırlandırmalar üreticiler, tüketiciler ve emek gücü açısından birtakım problemler yaratabilmektedir.

İklim değişikliği küresel olarak günümüzün en büyük problemlerinden biridir. İklimdeki bu değişim ulusal düzeyi aşan bir tehdit olması nedeniyle supranasyonel bir yaklaşımla birlikte ülkeler arası iş birliğini gerekli kılmaktadır. İklim değişikliğinde insan müdahalesinin etkisi sanayi devriminden sonra artış göstermiştir. Sanayileşme ile birlikte fosil yakıtların kullanımı ve bu yakıtların sera gazı salınımı atmosferdeki sera gazı dengesini bozmuştur ve bu bozulma devam etmektedir. İnsan müdahalesi neticesinde yaşanan iklim değişikliği yaklaşık son 50 yılda küresel kamuoyunun gündemi haline gelmeye başlamıştır. Sanayi açısından gelişmiş olan ülkeler doğal olarak sera gazı solunumundan daha fazla sorumlulardır. Birleşmiş Milletler (BM) bünyesinde organize olmaya çalışsan devletler bu soruna karşı ortak hareket etme adına sorumluluk üstlenecekleri taahhüdünde bulunarak çözüm arayışı içine girmişlerdir. Sera gazı salınımdan en çok sorumlu olan ülkeler Amerika Birleşik Devletleri (ABD) ve Batı Avrupa ülkeleridir. Söz konusu Avrupa ülkelerinin de içinde bulunduğu Avrupa Birliği bu nedenden dolayı iklim değişikliği ile mücadelede diğer aktör ve ülkelere kıyasla daha fazla sorumluluk duymaktadır. AB'nin iklim politikalarını diğer uluslararası örgütlere daha fazla önemsemesinin başka bir nedeni iklim değişikliğinden olumsuz olarak daha fazla etkilenen az gelişmiş Afrika ülkelerinden çok fazla göç alıyor oluşudur. Son zamanlarda artan düzensiz göç dalgası Avrupa'nın demografik yapısını değiştirmekte ve bu durum sosyal-kültürel, ekonomik ve siyasi problemleri beraberinde getirmektedir. Küresel bir aktör olmayı hedefleyen AB, bu noktada iklim değişikliği ile ilgili uluslararası anlaşmalarda aktif rol oynamaya çalışması, iklim değişikliği ile mücadele çerçevesinde uluslararası anlaşmaların belirlediği kriterlerin ötesinde hedefler koyması, Birliğin siyasi emelleriyle de açıklamaya müsaittir. Küresel bir aktör olmayı hedefleyen Birlik, iklim politikalarında da öncü olmak rolünü üstlenmek istemektedir.

AB iklim politikaları hususunda uluslararası üç önemli anlaşmaya imza atmıştır. Bunlardan ilki BM düzeyindeki iklim sözleşmesidir. 1992 yılında kabul edilen Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Sözleşmesi iklim değişikliği ile mücadeleye ilişkin temel uluslararası anlaşmadır. İkinci olarak 1997 yılında BM İklim sözleşmesini imzalayan 192 ülkenin onayladığı sera gazlarının azaltılmasına yönelik dünyanın yasal olarak bağlayıcı ilk anlaşması olan Kyoto Protokolü kabul edilmiştir. Sonuncusu ise BM İklim Değişikliği Sözleşmesi taraflarının kabul ettiği Paris Anlaşması'dır. 2015 yılında kabul edilen bu

anlaşma bu zamana kadar yapılan yasal olarak bağlayıcı ilk küresel iklim anlaşması özelliğini taşımaktadır. Bu anlaşmanın temel hedefi 2100 yılına kadar küresel ısınmayı 1,5 derece ile sınırlandırmayı ön görmektedir (European Commission , 2024).

AB ülkeleri uluslararası anlaşmalarla birlikte Avrupa Kıtası'nı iklim nötr haline getirmeyi hedefleyen Avrupa Yeşil Mutabakatı'nı imzalamışlardır. Bu mutabakat devamında uygulanacak iklim politikaları için çerçeve bir sözleşme olma özelliğine sahiptir. Anlaşmaya göre AB 2030 yılına kadar 1990 seviyesine kıyasla %55 azaltmayı hedeflemektedir. Paris İklim Anlaşması'nda ise 2030'a kadar sınırlanması gereken karbon emisyonu miktarı %43'tür (United Nations, 2024). Bu oranlara bakıldığında AB'nin diğer uluslararası aktörlere göre iklim değişikliği ile mücadelede daha hırslı olduğu görülmektedir.

Birliğin yakın gelecekte belirlediği hedefleri gerçekleştirebilmesi için birçok sektörü yenilenebilir enerji kaynaklarından enerji tedarik edecek şekilde dönüştürmesi gerekmektedir. Bu dönüşümün önde gelen alanlarından biri de ulaşım ve taşımacılık sektörüdür. Ulaşımında karbon emisyonunu azaltmanın en etkili yollarından biri içten yanmalı motorların kullanımına son vermek gibi görünmektedir.

Birlik belirlediği hedeflere ulaşmak için birçok alanda yeşil dönüşüm adımları atmaktadır. İnşaat, sanayi üretimi, kara, deniz ve hava yolu taşımacılığı gibi birçok alanda sürdürülebilir olmayı hedeflemektedir. Yapılan değerlendirmeler ve elde edilen raporlar AB'nin belirlediği "Karbon nötr bir Avrupa" yaratma hedefine doğru hızla yürüdüğünü göstermektedir. Üye ülkeler AB hedeflerini kendi ulusal politikalarına uygulamakta, bunu yaparken de üretici ve tüketicinin zarar görmemesi için önlemler almaktadır. Yeşil dönüşümün neden olduğu sektörel değişimler her alanda aynı hızda ve kolaylıkla ilerlememektedir.

Karayolu taşımacılığı dönüşümdeki en problemlilerden biridir. Karbon emisyonunu azaltan yöntemler olsa da sıfır emisyonlu bir araç üretmek oldukça tartışmalı bir konudur. Aracın kullanımı sırasındaki sera gazı salınımı kadar üretim ve dağıtım sürecindeki salınım da önemlidir. Bu açıdan bakıldığında araçların hammaddesinden, kullanacağı yakıt ve tahrik sistemlerine ve dağıtım sürecine kadar olan aşamalarda değişim yapılması gerekmektedir. Günümüzde kullanımı en az Karbon salınımına neden olan araçlar elektrikli araçlar olarak değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra fosil yakıt alternatif olarak geliştirilen sentetik yakıtlarda geliştirilmektedir. Sentetik yakıtların geliştirilmesi ve performans açısından istenilen verimi sunması içten yanmalı motorların

geleceği açısından da büyük önem taşımaktadır. Sudan hidroliz yoluyla elde edilen hidrojen ve havadan yakalama yoluyla elde edilen karbonun etil veya metil alkol ile tepkimesi ile üretilen sentetik yakıtların üretim süreçleri için gerekli enerjinin yenilenebilir enerjilerden sağlanması ile elde edilmesi karbon emisyonunu oldukça azaltmasına rağmen üretimde yenilenebilir enerjilerden faydalanmak maliyet açısından oldukça problemlidir.

Elektrikli araç teknolojileri günümüzde büyük bir hızla ilerlemekte performans açısından büyük gelişmeler kaydetmektedir. Dünya genelinde ünlü otomotiv üreticileri elektrikli araçlara yönelik AR-GE çalışmalarını arttırmakta ve bu alandaki rekabet her geçen gün artmaktadır. Elektrikli araçların sayısındaki artış ile birlikte elektrik şarj istasyonlarına karşı olan talep artmaktadır. Mevcut durumda birçok ülke ihtiyaç duyulan istasyon alt yapısına sahip değildir. Fiyat bazında kıyaslama yapıldığında elektrikli araçlar içten yanmalı motora sahip araçlara göre daha zor ulaşılabilir konumdadır. Ek olarak araçların bataryaları mesafe açısından istenilen verimi sağlama noktasında gelişmeye muhtaçtır. Tüm bu etmenler değerlendirildiğinde hükümetlerin ve üreticilerin elektrikli araçların kullanımını arttırmaya yönelik teşvik edici adımlar atması gerekmektedir. AB üyesi ülkeler elektrikli araçların kullanılmasına teşvik etmek adına sübvansiyonlar sağlamakta, vergi indirimi yapmakta, özel yol ve park alanları tahsis etmektedirler.

Liberal Hükümetlerarasıcılık (LH) her ne kadar bu çalışmada AB'nin ulaşımda yeşil dönüşüm alanındaki iş birliğini anlatmak anlamında geçerli olsa da günümüz dünyasında Çin'e uygulanan kotalar, vergi korumacılığı ve arttırmaları AB'nin liberal tarafını geri plana itmektedir. Dolayısıyla hükümetlerarasıcılık üzerinden de değerlendirme yapmak mümkündür. Bununla birlikte bu çalışma dış dünya ile olan ilişkileri bir kenara koyup, iktisat alanında kullanılan "ceteris paribus"<sup>1</sup> kavramı çerçevesinde düşünüldüğünde dış değişkenlerden ve etkenlerden bağımsız olarak LH üzerinden değerlendirilip, AB'nin kendi içerisindeki politika geliştirme yaklaşımı incelenecektir. LH'yi Avrupa dışı oluşan ekonomik koşullar ve buna bağlı geliştirilen politikalar dikkate alınmadığından teorinin analiz kapsamı AB içerisindeki ilişkilerle sınırlı tutulacaktır.

AB'nin gündeminde olan %100 elektrikli araçlara geçiş çalışması ve hedefi, başta AB'nin lokomotif konumunda olan Almanya olmak üzere bazı üye ülkelerin ekonomileri üzerinde önemli etkilere yol açacaktır. Avrupa'nın en büyük otomotiv üreticisi konumunda

---

<sup>1</sup> İktisadi analizlerde diğer koşullar sabitken veya diğer bütün değişkenler sabitken anlamına gelen Latince bir deyimdir.

olan Almanya'nın dönüşüm sürecindeki performansı ve dönüşüme dair uyguladığı politikaları analiz etmek oldukça önemlidir.

Bu çalışmada, karbon nötr olmayan araçların satışının 2035'ten itibaren yasaklanmasına yönelik 19 Nisan 2023 tarihli AB Tüzüğü'nün (2023/851) sonrasında özellikle önemli çekinceleri olan Almanya'nın tutumu değerlendirilecektir. Almanya'nın yasama sürecindeki itirazı ve sonrasında Komisyon ile Almanya arasında yapılan pazarlıklar neticesinde tasarının revizyona uğraması süreci LH çerçevesinde analiz edilecek ve durumun AB'nin supranasyonel yapısına etkisi incelenecektir. Özellikle, AP'nin genel kurulda kararı oylaması sırasında Alman milletvekillerin tutumları ile Konsey'de AB'nin en güçlü ekonomisinin yaklaşımı detaylı şekilde incelenecek ve Almanya'nın AB genel politikalarına ne derece uygun davrandığı analiz edilecektir. Çalışmanın sağladığı veriler AB'nin büyük ülkelerinin uluslararası yapının işlevselliğine yönelik katkı sağladığı veya zorluk çıkardığına yönelik literatüre katkı sağlayacaktır.

AB kurumlarının yanı sıra politika yapım sürecinde etkisi olduğu ön görülen kamuoyu, sendika ve üretici gibi baskı gruplarının Almanya'nın konuyla ilgili ulusal politikasının belirlenmesindeki rolü analiz edilecektir. Bu analiz için, yapılan güncel anketlerden, konuyla ilgili yapılmış çalışmalardan, yetkili kişilerin açıklamalarından ve sendikalar tarafından yayımlanan bildirimlerden yararlanılacaktır.

Çalışmanın sonucunda elde edilen veriler AB'nin kurumsal yapısını hükümetler üstü ve hükümetler arası olarak güncel ve somut bir örnek üzerinden incelememize olanak sağlayacaktır. Aynı zamanda güncel bir konunun liberal hükümetlerarasıcılık teorisi çerçevesinde analizi AB'nin mevcut durumunu spesifik bir örnek üzerinden değerlendirebilmemizi sağlayacaktır. Çalışmanın konusunun güncel bir vakayı incelemesi nedeniyle literatürde üzerine detaylı bir çalışma yapılmamıştır. Çalışmanın, konuda yaşanacak gelişmelerin ilerlemesi ile birlikte çeşitlenecek çalışmalara referans noktası olma niteliğini taşıması beklenmektedir. Çalışmada sıralama olarak AB'nin genel iklim politikalarına, elektrikli araç politikalarına, üye ülkelerin elektrikli araçlar ile ilgili politikalarına ve uygulamalarına, ilgili kararın detaylarına ve kronolojik gelişimine, baskı gruplarının tavır ve motivasyonlarına, teoriye ve olayın teori çerçevesinde değerlendirilmesine yer verilecektir.

Çalışmanın birinci bölümünde; Avrupa Birliği'nin genel iklim politikaları ve elektrikli araçların kullanımının yaygınlaşmasına yönelik uygulamaları, üye ülkelerin ve özellikle de Almanya'nın elektrikli araçlara yönelik programları incelenecektir. Bu bölümün amacı

AB'nin ve üye ülkelerin elektrikli araçlar ile ilgili konumu ve motivasyonlarının anlaşılmasıdır. İkinci bölümde; tüzüğün içeriği, gelişim süreci, yasama süreci ve bu süreçte ülkelerin ve menfaat sahiplerinin tutumuna yer verilecektir. İkinci bölüm politika oluşum aşamasında etkili olan faktörleri değerlendirme açısından önemlidir. Üçüncü bölümde; teori, teoriye getirilen eleştiriler yer alacak ve vakanın teori çerçevesinde değerlendirilmesi yapılacaktır. Bu bölüm elde edilen veriler ile birlikte vakanın teori açısından değerlendirilmesi yapılacaktır. AB'nin supranasyonel ve hükümetlerarası açısından analizi noktasında bu bölümde yapılacak değerlendirmeler genel bir sonuca varılmasını sağlayacaktır.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### AVRUPA BİRLİĞİ'NİN İKLİM POLİTİKALARI VE EKTRİKLİ ARAÇLAR

Çalışmanın araştırma konularından biri olan AB'nin karayolu ulaşımındaki emisyonla mücadelesi iklim politikası bünyesinde gerçekleşmektedir. Birliğin iklim politikasındaki performansı, bu politikadaki hedeflerin belirlenmesinde ve kaydedilen olumlu gelişmelerde temel motivasyon kaynağının analizi, ulaşımda sıfır emisyon kararının öncelik haline getirilmesinin nedenlerini de anlamamızda faydalı olacaktır. Bu başlık altında AB'nin geçmişten günümüze iklim politikalarındaki rolü ve tutumu incelenecektir.

#### 1.1. Avrupa Birliği İçin İklim Politikalarının Önemi ve Gelişimi

Sanayileşmeden sonra kömür, petrol, doğalgaz gibi fosil yakıtların kullanımı artmış ve bu durum insan müdahalesiyle iklim değişikliğinin hızlanmasına neden olmuştur. 19. Yüzyıldan günümüze kadar geçen süre içerisinde iklim değişiminin taşıdığı potansiyel risk ve yakın gelecekte bu değişimin doğuracağı sonuçlar 20. yüzyılın sonlarında tartışılmaya başlanmıştır. İklim değişimi ile mücadele tüm dünyanın ortak politikalar geliştirilmesi ile başa çıkılabilecek ortak bir tehdit unsuru haline gelmiş, bu doğrultuda uluslararası anlaşmalar imzalanmıştır.

Atmosferde bulunan sera gazlarının dengeli olması dünyadaki ekolojik yapının sağlıklı bir şekilde devam etmesini, sıcaklığın makul seviyelerde kalmasını sağlamaktadır. Su buharı, karbon dioksit, metan ve azot oksitten oluşan sera gazları dünya atmosferinde her zaman var olarak sıcaklığın dünyada yaşamın devam etmesini sağlayacak düzeyde tutarken sanayi devriminden sonra fosil yakıtların kullanımına bağlı olarak artan karbon salınımı atmosferde bulunan sera gazı miktarını artırarak su buharı miktarını geçmiş ve atmosferdeki sera gazı miktarında gerçekleşen bu dengesizlik yeryüzüne erişen güneş ışığı miktarının artmasına neden olurken, yeryüzünden yansıyan güneş ışınlarının çıkışına engel olmuştur (Seven, 2018, s. 704). Bu durum yeryüzü sıcaklığındaki olağan dışı yükselişin artan sera gazı salınımına bağlı olarak giderek daha ciddi düzeylere ulaşmasına neden olmaktadır. Antropolojik nedenlerle gerçekleşen iklim değişikliğinde insan müdahalesinin etkisi, iklim değişikliğinin günümüzdeki ve gelecekteki etkileri ve sıcaklık artışında yaşanan anomaliler ilk kez uluslararası düzeyde Rio Konferansı'nda dile getirilmiştir. Konferansta dünyanın önde gelen uzmanlarınca hazırlanmış rapora göre küresel olarak

ortalama yüzey sıcaklığı 1990'dan 2100'e kadar 2 ile 5 derece arasında artacağı tahmin edilmektedir (Climate Change: Impacts, Adaptation and Vulnerability, 2001, s. 31). Bununla birlikte deniz seviyelerinin aynı dönemde 9 ila 88 santimetre aralığında yükselmesi beklenmekte, bu durum eğer engel olunmazsa farklı türlerin ortaya çıkması veya bazı türlerin neslinin tükenmesine yol açacak coğrafi değişikliklere neden olacak, yağış şekillerindeki değişiklikler birçok bölgede su kaynakları üzerinde baskı oluşturacak ve bu da hem içme suyu kaynaklarını hem de tarımsal sulamayı etkileyecektir (Eren, 2021, s. 131). Aynı rapora göre, orta enlemlerde yer alan kıtaların iç kesimlerinin çoğunda sıcak mevsimler daha yağışsız hale gelerek kuraklaşacak, kuraklıkların ve arazi bozulmalarının sıklığı artacak, ayrıca tropikal hastalıkların coğrafi kapsamı genişleyecektir (Eren, 2021, s. 129). Raporlardan elde edilen veriler iklim değişikliğinin ekolojik ve biyolojik çevrede değişime neden olacağına, kuraklaşmanın yaşanacağına ve buna bağlı olarak beslenme kaynaklarının azalacağına sebep olacağını göstermektedir. Ayrıca 1990'ların 1861'den beri geçen en sıcak 10 yıl olarak kayda geçirilmesi iklim değişikliğinin çok net bir şekilde gözlemlenebilecek boyuta ulaştığını göstermektedir (Eren, 2021, s. 131).

İklim değişikliğinin somut etkilerinin ve gelecekte yaşanacak potansiyel sorunların net bir şekilde gözlemlenecek boyuta ulaşması bu küresel soruna karşı ülkelerin uluslararası düzeyde birlikte hareket etmelerini gerekli kılmıştır. Bu bağlamda iklim değişikliği ile küresel mücadele kapsamında uluslararası düzeyde BM bünyesinde yapılan ilk anlaşma Kyoto Protokolü adı altında 1997 yılında imzalanmıştır (United Nations Climate Change, 2024).

İklim değişikliği ile küresel çapta mücadele kapsamında Katar'ın Doha kentinde gerçekleştirilen iklim zirvesi, iklim değişikliğine yönelik çalışmalar neticesinde elde edilen kazanımların pekiştirilmesi ve daha önce bu alanda yapılmış uluslararası anlaşmaların sağlam bir zemine oturtulması açısından atılacak adımları somutlaştıracak önemli bir gelişme olmuştur. 2012'de gerçekleştirilen bu zirvede 2020 yılında yürürlüğe girmesi hedeflenen evrensel iklim anlaşmasını 2015 yılına kadar kabul etmek için bir zaman çizelgesi belirlenmiş, sera gazı azaltma hedeflerinin arttırılması ve savunmasız ülkelere yardım etmenin gerekliliği vurgulanmıştır (United Nations Climate Change, 2024).

Zirve aynı zamanda Kyoto Protokolü'nün sorunsuz bir şekilde devam edebilmesi için revize edilmiştir. Yapılan değişiklikler kapsamında protokolün sorunsuz devamını sağlayacak yasal gereklilikler üzerine anlaşmaya varılmış, protokol çerçevesinde başka taahhütler üstlenen ülkeler mevcut hedef düzeylerini arttırmak amacıyla emisyon azaltım taahhütlerini en geç 2014 yılına kadar gözden geçirmeyi kabul etmiştir (United Nations, 2024).

Ortak eylem planı çerçevesinde imzalanan diğer bir anlaşma Paris Anlaşması'dır. 2020 sonrası iklim değişikliği programının genel çerçevesini belirleyen bu anlaşma 2015'te Paris'te düzenlenen Milletler İklim Değişikliği Çevre Sözleşmesi'nin 21. Taraftarlar Konferansı'nda kabul edilmiştir (The Paris Agreement, 2024). Küresel olarak iklim değişikliğine karşı yürütülen mücadelede önemli bir aktör konumunda olan AB her iki sözleşmenin imzalanmasında da etkin bir rol oynamıştır (Seven, 2018, s. 705).

## **1.2. Avrupa Birliği'nin Ulaşımında Yeşil Dönüşüm Politikası ve Eylem Planları**

AB'nin çevre politikalarına dahil olması ilk defa 1987'de imzalanan Avrupa Tek Senedi ile birlikte olmuştur. Avrupa Tek Senedi ile entegrasyon boyutuna çevre politikalarını da resmi olarak eklemiştir. Bu anlaşma ile çevrenin korunması ve iklim değişikliğine karşı mücadele politikaları AB'nin temel hedef ve politikalarından biri haline gelmiş, aynı zamanda AB bu anlaşma ile küresel iklim mücadelesinde ön plana çıkmıştır (Seven, 2018, s. 709). 2000 yılında kabul edilen Avrupa İklim Değişikliği Programı ile Birliğin Kyoto Protokolü'ne uyum sağlamasına yönelik araçlar tanımlanmış ve geliştirilmiştir (Seven, 2018, s. 710). Kyoto Protokolünü uygulamak üzere 2005'te AB Emisyon Ticaret Sistemi kurulmuş ve bu sistemin AB'de harekete geçirilmesiyle dünyanın ilk en büyük emisyon ticaret sistemi mekanizması oluşmuştur (Climate Action, 2024). Bu sistemin temel amacı sera gazı salınımı azaltmak üzere, işletmelere dağıtılan emisyon kredilerinin alışverişine dayanan bir mekanizmasıdır. Sisteme göre resmi olarak belirlenmiş yıllık emisyon kotalarının altında kalmayı başaran işletmeler ellerinde fazla kalan emisyon kredilerini, yıllık kotalarını aşan işletmelere satabilmekte, bu yolla emisyon kotalarını aşmış olan işletmeler ekonomik yaptırımlardan kurtulmak için piyasadan emisyon kredileri satın alabilmekte ve bu krediler ile yıllık kotalarının üzerinde kalan salınımları sıfırlayabilmektedirler (Pamukçu, 2007, s. 18). Bu mekanizma ile birlikte AB ilk 2012'ye kadar %8 emisyon indirimi hedefini programları arasına dahil etmiştir. Bu sistemin işlevi sera gazı salınımı sınırlamasının etkisinden ekonomik açıdan minimum seviyede

etkilenecek gerekli yükümlülüğü yerine getirmektir. AB 2009'da 20-20-20 hedeflerini içeren yasal düzenlemeyi kabul etmiştir (Eren, 2021, s. 143). Bu bağlamda 2009 yılında 2020 yılı için bütünleşik enerji ve iklim hedefleri belirlenmiştir (AB Başkanlığı, 2023). 20-20-20 hedefleri kısaca AB'nin 2020 yılına kadar sera gazı emisyonlarının en az %20 azaltılmasını, enerji verimliliğinin en az %20 arttırılmasını ve enerji arzındaki yenilenebilir enerji kaynaklarının payının en az %20 ye çıkarılmasına ilişkin hedefleri ifade etmektedir (European Environment Agency, 2024). Kyoto Protokolü'nün sera gazı salınımı sınırlandırmayı öngören iki dönemi mevcuttur. 2008-2012 yıllarını kapsayan 1. Taahhüt Döneminde sözleşmenin EK-1 listesinde yer alan ülkelerin toplam salınımları 1990 yılı seviyesine kıyasla minimum yüzde 5 oranında azaltma yükümlülüğü bulunmaktadır (MFA, 2022). Protokolün 2. Taahhüt Dönemi ise 2013-2020 arası yılları kapsamaktadır. Bu dönemde ilk dönemdekinden farklı olarak 2020 yılında 1990 yılına göre en az %18 azaltılması kararlaştırılmıştır (MFA, 2022). AB'nin Kyoto Protokolü yükümlülüğü, sera gazı salınımını ilk periyotta 1990'daki seviyesinin %8 altına indirmektir (Türkeş, 2004, s. 22). AB'nin koyduğu %8'lik hedefle sera gazı salınımına karşı diğer ülkelerden daha yüksek bir standart belirlediğini ve bu hedef doğrultusunda daha çok çabalamak istediğini göstermektedir. AB'nin Kyoto hedefi olan %8 oranında salınım seviyesine ulaşmadaki sorumluluğu, AB üyesi olan ülkeleri de kapsadığından, Birlik daha çok kendisi için düzenlenmiş KP'nin 4. maddesinden yararlanmıştır (Türkeş, 2004, s. 3). Bu maddeye göre ortak amacın korunması koşuluyla üye ülkelerin sorumluluklarını kendi aralarında yeniden dağıtabilecektir. AB düzeyinde genel salınımın azaltılmasına yönelik eylem planlarının ve yükümlülüklerin Birlik ülkeleri arasında yeniden dağıtılması ülkelerin alt yapı koşullarının, sanayileşme ve genel olarak gelişmişlik oranlarının farklılığından kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte üye ülkelerin sahip oldukları kaynaklara göre ekonomik olarak fosil yakıtlara olan bağımlılıkları farklılık göstermektedir. İlk dönem için belirlenen yükümlülükler %8 salınım indirimini korumak üzere 1998'de, Konsey'de karar verilen AB yük paylaşım düzeneğine göre üye devletler arasında paylaştırılmıştır. İlerleyen süreçte Kyoto Protokolü'nün üye devletlerce onaylanması ile birlikte 31 Mayıs 2002 tarihinde AB, Protokolü onayladığını açıklamıştır (Türkeş, 2004, s. 3).

2020'den sonra iklim değişimine karşı uygulanacak ortak politikalar Paris Anlaşması ile belirlenmiştir. Paris Anlaşması, küresel ısınmayı 2 derecenin oldukça altına sınırlayarak ve 1,5 derece ile sınırlanma çabalarını sürdürerek iklim değişikliğini önlemek için küresel bir çerçeve ortaya koymaktadır (European Commission, Climate Change, Environment , 2023). Paris Anlaşması kabul edilen ilk evrensel yasal olarak bağlayıcı küresel iklim değişikliği anlaşması olma özelliğini taşımaktadır. Paris Anlaşması

AB üyesi ülkeler ile birlikte 196 ülke tarafından imzalanmış, AB anlaşmayı 5 Ekim 2016'da resmen onaylamış ve böylece 4 Kasım 2016'da yürürlüğe girmiştir (United Nations Climate Change, 2023). Üye ülkeler küresel seviyede ortalama sıcaklıktaki artışı sanayi öncesi dönemin 2 derece üzerinde tutma konusunda uzun vadeli bir hedef üzerinde, iklim değişikliği risklerini ve etkilerini önemli ölçüde azaltacağı için artışı 1,5 derece ile sınırlandırmayı hedeflemek için anlaşmıştır. Ayrıca, gelişmekte olan ülkeler için bunun daha uzun süreceğini kabul ederek, küresel emisyonların mümkün olan en kısa sürede zirveye ulaşması gereği üzerine, son olarak yüzyılın ikinci yarısında emisyonlar ve karbon azaltımı arasında bir denge sağlamak için en iyi bilimsel yöntemlerden faydalanarak çalışmaları hızlandırmak konularında da anlaşmışlardır (European Commission Climate Action, 2023). Bu doğrultuda ülkeler uzun vadeli hedeflere toplu ilerlemeyi değerlendirmek ve tarafların ulusal bazda belirlenmiş katkılarını güncellemek ve geliştirmek konusunda bilgilendirmek için her 5 yılda bir araya gelmeyi kabul etmişlerdir (United Nations Climate Change, 2023). Gelişmiş ülkeler, 2020 yılına kadar yıllık 100 milyar ABD dolarını kullanarak mevcut ortak hedeflerini sürdürmeyi ve bunu 2025'e kadar uzatmayı planlamaktadır. Bu dönemden sonra yeni ve daha yüksek bir hedef belirlenecektir (OECD, 2023).

AB, iklim değişikliği ile mücadele noktasında uluslararası arenada ön saflarda yer almıştır. AB ve üye devletler birbirleri koordinasyon içerisinde hareket ederek 1990'a kıyasla 2030'a kadar sera gazı emisyonlarında en az %55'lik net bir yerel azaltma hedefini taahhüt etmektedir (European Commission Climate Action, 2023). AB'nin Paris Anlaşması kapsamındaki ilk ulusal olarak belirlenmiş katkısı, 2030 yılına kadar 1990'a kıyasla sera gazı emisyonlarını en az % 40 azaltma taahhüdüydü. Bu hedefi uygulamaya yönelik tüm kilit AB mevzuatı 2018'in sonuna kadar kabul edilmiştir (European Commission Climate Action, 2023).

Avrupa Konseyi'nin Mart 2018'de yapmış olduğu görevlendirme ile Komisyon, 28 Kasım 2018 tarihinde 2050 yılına kadar refaha kavuşmuş, rekabetçi, modern ve sera gazı tüketimi açısından nötr bir ekonomi hedefine ulaşılmasını hedefleyen uzun vadeli stratejik bir vizyonu kabul etmiştir (European Commission, 2024). AB bu hedefine bir an önce ulaşmak için karbon salınımını kısıtlamaya yönelik adımları hızlandırma kararı almıştır. Yeşil Mutabakat Kapsamında Ulaşımında binek otomobillerde sıfır karbon emisyonunun hedeflenmesi ülkelerin alt yapıları, sanayi faaliyetleri ve enerji kaynaklarının kullanım oranı düşünülünce ekonomik denge ve rekabet edebilirlik açısından sorun oluşturmaktadır. 2050 hedefine ulaşmak için kısa vadeli hedef tarihi olarak 2030 yılı belirlenmiştir. Bu yıla kadar AB 1990 yılına göre toplam emisyon oranını en az % 55 azaltma taahhüdünde

bulunmuştur. Yeşil Mutabakata bağlı olarak ulaşımda karbon emisyonunun azaltılması kapsamında Komisyon düşük emisyonlu araçlar için pazarın büyümesini desteklemekte ve elektrikli araçlar için gereken alt yapıyı tamamlamayı amaçlamaktadır. Buna ek olarak karayolu taşımacılığında emisyon ticareti, kirliliğe fiyat biçilmesi, daha temiz yakıt kullanımının teşvik edilmesi ve temiz teknolojilere yeniden yatırım yapılması kapsamında karşılanacağı ifade edilmiştir. Ayrıca Komisyon şimdiye kadar bir istisnadan yararlanan havacılık sektörü için de karbon fiyatlandırması önerdiğini belirtmiştir (European Commission Climate Action, 2023). Aynı zamanda, uçakların AB havalimanlarından tüm kalkışlarında sürdürülebilir karışım yakıtları kullanma zorunluluğu ile birlikte, sürdürülebilir havacılık yakıtlarını teşvik etmeyi önermiştir (Sustainable & Smart Mobility Strategy, 2021, s. 6). Benzer şekilde, deniz taşımacılığında da karbondan arındırma hedefleri belirlenmiştir. Komisyon karbon fiyatlandırmasının da bu sektörü kapsayacak şekilde genişletilmesini önermiştir (Sustainable & Smart Mobility Strategy, 2021, s. 11). AB Mutabakat Kapsamında endüstri ve inşaat alanında karbon nötrleşme hedefi belirlemiştir. Bu süreçte dışarıdan gelen haksız rekabetin süreci baltalamasını önlemek amacıyla Komisyon Birliğe ithalat yapan şirketlerin de karbon bedeli ödemesini sağlayacak bir mekanizma önermiştir (European Commission Climate Action, 2023). Komisyon, AB'nin enerji karışımındaki yenilenebilir kaynakların bağlayıcı hedefini %40'a çıkarmayı hedeflemektedir. Bu bağlamda Komisyonun yaptığı teklif hedeflerle birlikte, sanayi ve ulaşımda hidrojen gibi yenilenebilir yakıtların alımını teşvik etmiştir.

Ayrıca, tüketiciler ve endüstri için hem emisyonları hem de enerji maliyetlerini düşürmek için enerji tüketimini azaltmak çok önemlidir. Komisyon, 2030 yılına kadar nihai ve birincil enerji tüketiminde genel olarak %36-39'luk bir azalma elde etmek için AB düzeyinde enerji verimliliği hedeflerini artırmayı ve bunları bağlayıcı hale getirmeyi teklif etmiştir (European Commission Climate Action, 2023). Enerji kullanımına bağlı olarak yeşil geçişi destekleyecek nitelikte teşvik edici vergilendirme sistemi kullanılacağı, geçişten dolayı yaşanan ekonomik mağduriyetlerin giderilmesi adına özel ve ya tüzel kişilere Sosyal İklim Fonu'ndan mali destek sağlanacağı ifade edilmiştir.

Kamu binalarının yeşil enerjiye geçişte yenilenmesi gerektiğinden söz edilmiştir. Öngörülen hedefe göre kamu binalarının 2030'a kadar % 30'u yenilenebilir enerji kullanır durumda olmalıdır (European Commission Climate Action, 2023). 11 Aralık 2019'da açıklanan Avrupa Yeşil Mutabakatı (AYM) AB'nin iklim politikalarının son evresini oluşturmaktadır. AYM, BM'nin 2030 yılına kadar ulaşmayı hedeflediği sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin de bir parçası olduğundan Birliğin tüm alanlardaki politika yapma, uygulama ve faaliyetlerinin merkezinde bu hedefler yer alacaktır. Çevreyi iklim

değişikliğine daha dirençli hale getirmek için orman, toprak ve sulak alanları eski haline getirmek ve biyo-çeşitliliği arttırıp korumanın hedeflendiği belirtilmiştir. Konseyin görevlendirmesi ile Komisyon tarafından hazırlanmış bu vizyonun oldukça kapsamlı olduğu görülmektedir.

Sanayi, inşaat, ulaşım ve biyolojik çeşitlilik gibi birçok alanı kapsayan bu strateji belgesi AB'nin iklim değişikliğine temel politikalar açısından verdiği önemi göstermektedir. Mutabakatın her ne kadar adil ve rekabetçi bir şekilde iklim hedeflerini ulaşmak için uygun olduğu ifade edilse bu hedeflerin hayata geçirilmesi noktasında pratikte birtakım sorunların yaşanması, bu ifadenin tekrar değerlendirilmesi gerektiğini göstermektedir.

AB 2050 yılına kadar Avrupa'yı iklim-nötr bir katı haline getirme hedefi doğrultusunda iddialı kararlar alma ve adımlar atma konusunda oldukça kararlı görünmektedir. Sera gazı salınımının en büyük nedenlerinden biri olan içten yanmalı motorlar Avrupa'nın yeşil dönüşümünde hayati bir öneme sahiptir. Birliğin 2035 yılında içten yanmalı motorların satışını yasaklama kararı oldukça radikal bir adım olarak değerlendirmeye müsait olsa bile 2050 hedeflerinin gerçekleştirilmesi noktasında bu kararın alınmasının nedenini de ortaya koymaktadır.

AB'deki sera gazı emisyonları, ulaşım hariç çoğu sektörde 1990'dan bu yana azalmıştır. 2021'de yurt içi ulaşım emisyonları, 1990'a göre yaklaşık yüzde 18 daha yüksek olarak gerçekleşmiştir (Statisca, 2023). Bu arada, enerji arzı emisyonları bu dönemde yaklaşık yüzde 44 düşmüş ve enerji arzı emisyonlarındaki azalma, AB yıllık sera gazı emisyonlarını 1990 seviyelerine göre kabaca yüzde 32 azaltmıştır (Statisca, 2023). AB'nin toplam sera gazı emisyonlarını azaltma hedefleri doğrultusunda uyguladığı politikaların başarılı olduğu görülmektedir. Ulaşımındaki sera gazı emisyonu AB'nin toplam sera gazı emisyonunun % 25'ini oluşturmaktadır (Eren, 2021, s. 162). 1990'dan günümüze kadar gelen süreçte kara yolu taşımacılığında kaynaklanan karbon emisyonu % 20'den fazla artış göstermiştir (Tiseo, 2023). AB her ne kadar karbon emisyonlarına karşı standardizasyon getirmeye çalışsa da binek araba satışlarındaki artışlar, artan ticaret hacmine bağlı olarak ağır vasıta ve hafif servis araçlarının kullanımındaki artışlar ulaşımdan kaynaklanan karbon emisyonlarının artmasına neden olmuştur. AB'nin AYM 2050 karbon nötr olma hedefleri kapsamında bu düzeye ulaşabilmesi için kara yolu ulaşımı dahil tüm ulaşım modlarını karbon nötr hale getirmesi gerekmektedir. AB' de ülke içi yük taşımacılığının % 75' i karayolu taşımacılığı ile gerçekleşmektedir (Eren, 2021, s. 165). Taşımacılık sektöründeki karbon emisyonu miktarına bakıldığında kara yolu ulaşımının karbon emisyonundaki payı % 70'den daha fazla bir paya sahiptir (European Commission, 2023). Yapılan tahminlere

göre AB'nin 2050 hedefine ulaşabilmesi için ulaştırma sektörünün yol açtığı salınımın % 90 oranında azaltılması gerekmektedir ve bu da kara, hava, demir yolları ile deniz ve nehir ulaşımı gibi tüm ulaşım alanlarını kapsayacak bir dönüşümün yapılmasıyla mümkün olacaktır (Eren, 2021, s. 162-163). Kara yolu taşımacılığındaki karbon emisyonlarının toplam taşımacılıktaki miktarı düşünüldüğünde AB'nin kara yollarındaki karbon salınımı hedeflerini ön planda tutması gayet anlaşılabilir bir gerektir.

AB Temmuz 2016'da ulaşımdaki hava, kara, demiryolu ve deniz yollarını kapsayan tüm ulaşım ağlarına yönelik karbon emisyonuz düzenlemesi programı içeren Sürdürülebilir ve Akıllı Mobilite Stratejisi'ni kabul etmiştir. Stratejinin amacı Avrupa'nın uluslararası rekabet gücünü korurken, Birlik içerisindeki insanların ve malların artan mobilite ihtiyaçlarının düşük karbonlu, döngüsel bir küresel ekonomiye geçişle birlikte sağlanmasıdır (Eren, 2021, s. 163). Bu strateji, AB ulaşım sisteminin yeşil ve dijital dönüşümünü nasıl gerçekleştirebileceğinin ve gelecekteki krizlere karşı nasıl daha dayanıklı hale gelebileceğinin temelini atmaktadır (European Commission, 2023). Komisyon 2025 yılına Avrupa yollarında olacak 13 milyon sıfır ve düşük emisyonlu araç için alt yapı çalışması yapmayı planlayarak 1 milyon şarj ve yakıt istasyonu açılmasını destekleyeceğini belirtmiştir. Strateji kapsamında 2030'a kadar Avrupa'da en az 30 milyon sıfır emisyonlu araç piyasada olacak, Avrupa çapında hızlı demir yolu trafiği ikiye katlanacak, geniş ölçüde otomatik mobilitelere geçilecek ve sıfır emisyonla deniz araçları taşımacılıkta kullanılmaya hazır olacaktır (European Commission, 2023).

2035 yılına kadar sıfır emisyonlu büyük uçaklar piyasada hazır olacak, 2050 yılına kadar ise; neredeyse tüm arabalar, minibüsler, otobüsler ve yeni ağır hizmet araçları sıfır emisyonlu olacak, demiryolu yük trafiği ikiye katlanacak, yüksek hızlı bağlantı ile sürdürülebilir ve akıllı ulaşım için tamamen işlevsel, çok modlu bir Trans-Avrupa Taşıma Ağı (TEN-T) tüzüğünü gözden geçirecektir. (European Commission, 2023). Komisyonun tüzüğü gözden geçirmesi sıfır veya düşük emisyonlu araçlara geçişi hızlandırma amacı taşımaktadır (Eren, 2021, s. 166). Taşımacılığın sürdürülebilir hale getirilmesi hedeflenmektedir. Bu hedefler doğrultusunda yapılacak çalışmalara örnekler verilmiştir. Sıfır emisyonlu karayolu taşıtlarının, gemilerin ve uçakların, yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların ve ilgili altyapının alımını arttırmak ve 2030 yılına kadar 3 milyon halka açık şarj noktası kurmak hedeflenmektedir (European Commission, 2023).

Yine hava ve deniz yolu kaynaklı emisyonları azaltmak amacıyla sürdürülebilir havacılık ve deniz yakıtlarını teşvik etmek için yeni girişimler yoluyla sıfır emisyonlu havaalanları ve limanlar yaratmak, şehirler arası ve şehir içi hareketliliği sağlıklı ve sürdürülebilir hale getirmek, yüksek hızlı demiryolu trafiğini ikiye katlayarak ve

önümüzdeki 10 yıl içinde ekstra bisiklet altyapısı geliştirmek, 2050 yılına kadar demiryolu yük trafiğini ikiye katlamak, karbonun fiyatlandırılması ve kullanıcılar için daha iyi teşvikler sağlanması, tüm ulaşımda adil ve verimli fiyatlandırma sağlamak için kapsamlı bir dizi önlem almak gibi hedefler de Sürdürülebilir ve Akıllı Mobilite Stratejisi'nin bir parçasıdır (European Commission, 2023). AB bu strateji ile birlikte belirlediği yeni karbon standartlarına uygun olarak ilgili konularla düzenlemelere gitmiştir. 1 Ocak 2020'de, yeni binek otomobiller ve kamyonetler için CO<sub>2</sub> emisyon performans standartlarını belirleyen Tüzük (AB) 2019/631 yürürlüğe girmiş ve eski (EC) 443/2009 (arabalar) ve (AB) 510/2011 (kamyonetler) Tüzüklerini değiştirmiş ve yürürlükten kaldırmıştır (European Commission, 2023). Tüzük, 2020, 2025 ve 2030'dan itibaren AB filosu genelinde CO<sub>2</sub> emisyon hedefleri belirlemekte ve sıfır ve düşük emisyonlu araçların alımını teşvik edecek bir mekanizma içermektedir (European Commission, 2023).

2020 yılında yeni hedef uygulanmaya başlanırken, Avrupa'da tescil edilen yeni binek otomobillerden kaynaklanan ortalama CO<sub>2</sub> emisyonları bir önceki yıla göre %12 azalmış ve elektrikli otomobillerin payı üç katına çıkmıştır (European Commission, 2023). AB bu regülasyonlarla birlikte binek ve hafif ticari araçlarda emisyonları azaltmayı ve kullanıcıları bu araçlara almayı teşvik edici düzenlemeler yapmak ile birlikte 2023/851 sayılı tüzük yakın vadede karayolu taşımacılığını tamamen değiştirecek ve içten yanmalı motorların yavaş yavaş tarihe karışmasını sağlayacak bir hedef koymuştur. 19 Nisan 2023'te Avrupa Parlamentosu ve Konsey, Avrupa Birliği'nin artan iklim hedeflerine uygun olarak yeni binek otomobiller ve yeni hafif ticari araçlar için CO<sub>2</sub> emisyon performans standartlarını güçlendirmek üzere 2019/631 sayılı Tüzüğü değiştiren 2023/851 sayılı Tüzüğü kabul etmiştir. Değişiklik, özellikle 2030'dan itibaren uygulanan emisyon hedeflerini güçlendirmekte ve 2035'ten itibaren %100'lük bir karbon salınımı azaltma hedefi belirlemektedir.

### 1.3. Avrupa Birliği'nin Elektrikli Araç Politikaları

AB %100 elektrikli araçlara geçiş sürecinde otomotiv şirketlerini ve KOBİ'leri destekleyecek stratejiler geliştirmektedir. 2012'de Avrupa Komisyonu, ikiz geçiş sürecinde (Sürdürülebilir ve Akıllı Mobilite) Avrupa otomotiv endüstrisinin rekabetçiliğini ve sürdürülebilirliğini hedefleyen, başta KOBİ'ler olmak üzere şirketlerin inovasyonu ve krediye erişimini destekleme amacı güden CARS 2020 Eylem Planı'nı başlatmıştır. Bu kapsamda yeşil ulaşıma geçiş sürecinin finanse edilmesini ve KOBİ'lerin krediye ulaşımını kolaylaştırmak için Avrupa Yatırım Bankası ile iş birliği güçlendirilmiştir (European Commission, 2012). Eylem Planı kapsamında otomotiv endüstrisindeki inovasyon ile CO<sub>2</sub> ve gürültü emisyonlarını azaltmaya, karayolu güvenliğindeki iyileştirmeleri teşvik etmeye ve teknolojik açıdan gelişmiş akıllı ulaşım sistemlerini geliştirmeye yönelik kapsamlı bir önlem paketi hedeflenmiştir (European Commission, 2012). Temiz araçlara yönelik ileri teknolojilere ve inovasyona yatırımın teşvik edilmesi, piyasa koşullarını iyileştirilmesi, küresel pazara erişimde sektörün desteklenmesi, yapısal değişime eşlik edecek ve istihdam ve beceri ihtiyaçlarını öngörecek beceri ve eğitime yatırımın teşvik edilmesi belirlenen diğer hedefler arasındadır (European Commission, 2012). Söz konusu eylem planının ardından 2018'de Komisyon bir dizi günlük cihazda kullanılan ve aynı zamanda elektrikli mobilite için de önemli olan bir projeyi hayata geçirmiştir. Fransa, Almanya, İtalya ve Birleşik Krallık tarafından 1,75 milyar avroyla finanse edilen ve mikroelektronik alanında araştırma ve yenilik için 6 milyar avroluk özel yatırım yaratması beklenen bir AB girişimi başlatılmıştır (European Commission, 2012).

Avrupa'daki otomobil firmalarının çoğu elektrikli araç bataryası üretmemektedir. Şirketler ürettikleri elektrikli araçlar için pillerin çoğunu Asyalı firmalardan özellikle Çin'den tedarik etmektedirler. Piller, Avrupa'nın yeşil ve dijital geçişlerinin stratejik bir parçasıdır ve özellikle Avrupa'nın otomotiv ve enerji sektörlerinin karbondan arındırılması için hayati öneme sahiptir. AB ulaşımda emisyonu adım adım sıfıra indirmek amacıyla eylem planları hazırlarken bir yandan da rekabeti korumak istemektedir. Bu noktada elektrikli araçların pazar payı artarken elektrikli araçların en önemli bileşenlerinden bir olan bataryaların temininde tamamen dışa bağımlılık ortadan kaldırılmak istenmektedir. Birlik kendi içinde araç bataryasını temin etmek için iş birliği yapma ve finansman sağlama yoluna gitmiştir. Aralık 2019'da Covid-19 krizinden kısa bir süre önce Komisyon, Batarya değer zincirinde Ortak Avrupa Çıkarının Önemli Projelerini başlatmış ve bu da Avrupa Batarya İttifakına AB'de bir bütün batarya değer zincirinin oluşturulması için araştırma ve yeniliğe yönelik finansman sağlamıştır (Mualla, 2023, s. 13).

Avrupa Batarya İttifakı, AB'de yenilikçi, sürdürülebilir ve küresel olarak rekabetçi bir pil değer zinciri oluşturmak amacıyla Ekim 2017'de Avrupa Komisyonu tarafından başlatılmıştır (European Commission, 2022). Avrupa Ortak Çıkarının Önemli Projeleri Avrupa Birliği Sanayi Stratejisinin uygulanmasına yönelik stratejik araçlardır. Avrupa Ortak Çıkarının Önemli Projeleri, AB'ye önemli ölçüde fayda sağlayan büyük ölçekli sınır ötesi projeleri kolaylaştırmakta ve Avrupa genelindeki hem kamusal hem de özel bilgi ve kaynakları birleştirmektedir. Projeler ilk etapta, Belçika, Finlandiya, Fransa, Almanya, İtalya, Polonya ve İsveç tarafından araştırma ve inovasyona yönelik 3,2 milyar avro'luk kamu fonuyla finanse edilmiştir (State aid: Commission approves €3.2 billion public support by seven Member States for a pan-European research and innovation project in all segments of the battery value chain, 2019).

AB Kovid-19'un etkisiyle yaşanan finansal krizlerin etkilerini azaltmak ve rekabet gücünü arttırmak amacıyla ek finansman programlarını uygulamaya koymuştur. Krizden kurtulmak ve uzun vadeli yatırım projelerini desteklemek için Üye Devletlere tahsis edilecek kredi ve hibelerden oluşan Kurtarma ve Dayanıklılık Tesisi<sup>2</sup> otomotiv sektörüyle ilgili olarak araştırma ve yenilik, yükleme altyapısı ve elektrikli mobiliteye yönelik dijital teknolojilerin daha birçok boyutu için finansman sunmaktadır (Recovery plan for Europe, 2021). Bunlara ek olarak, Avrupa Pil İttifakı'nın ikinci finansman turu, Avusturya, Belçika, Hırvatistan, Finlandiya, Fransa, Almanya, Yunanistan, İtalya, Polonya, Slovakya, İspanya ve İsveç'ten gelen 2,9 milyar euroluk finansmanla 2021'de başlatılmıştır (European Commission Press Release, 2021).

AB'nin elektrikli mobilite geçişi noktasında uyguladığı politikalar incelendiğinde sürdürülebilir ve akıllı teknolojiyle dijitalleşmeye yönelik AR-GE çalışmaları ile birlikte elektrikli araçlarda kullanılacak teknolojilerin geliştirilmesi çalışmaları küresel çapta rekabet edebilirliğin de sağlanmak istenmesini göstermektedir. Yeşil dönüşüm politika ve stratejileri ile birlikte dönüşüm sürecinde rekabet edebilirliğin zarar görmesini önlemek amacıyla Avrupa Ortak Çıkarına Yönelik Önemli Projeler ve bu başlık altında oluşturulan Batarya İttifakı AB'nin ulaşımda yeşil dönüşüm ile birlikte otomotiv sektöründeki güçlü konumunu korumak istediğini göstermektedir. Ulaşımda karbon nötr olmak için BM standartlarının üzerinde, iddialı hedefler belirleyen AB'nin 2035'e kadar inovasyon, alt yapı ve tedarik zinciri gibi alanlardaki yetersizlikleri ortadan kaldırarak hem iklim

---

<sup>2</sup> AB üyesi ülkelerin ekonomilerini dayanıklı, sürdürülebilir, yeşil geçişe ve dijitalleşmeye hazır hale getirmekte yardımcı olması amacıyla oluşturulan destek fonu.

değişikliği ile mücadele noktasında lider konumda olmak hem de geleceğin ulaşım türü olması ve içten yanmalı motorları domine etmesi öngörülen elektrikli-mobilite alanında ön planda olmak istediği somut bir şekilde görülmektedir.

### **1.3.1. Avrupa Birliği Üyesi Ülkelerin Elektrikli Araç Politikalarının Genel Görünümü**

Birlik ülkeleri elektrikli araçların kullanılmasının yaygınlaştırılması için tüketici ve satıcılara hitap eden bir dizi teşvik politikaları uygulamışlardır. Bu politikaların arasında vergi muafiyetleri, sübvansiyonlar, ücretli otoyolların ücretsiz hale getirilmesi, eski araçların elektrikli araçlarla takası sırasında hurda indirimi uygulanması gibi bir dizi teşvik politikaları uygulanırken aynı zamanda fosil yakıtlardan alınan özel tüketim vergileriyle caydırmaya yönelik uygulamalar da hayata geçirilmiştir.

Elektrikli araçların kullanımının arttırılmasına yönelik en başarılı politika Birlik üyesi ülkelerden İsveç tarafından uygulanmıştır. İsveç, Kuzey Avrupa'da da nüfus yoğunluğunun en yüksek olduğu bölgelerde hızlı şarj istasyonlarının sayısını yüzde 600 arttırmayı planladığını duyurmuştur (Gallina, 2023, s. 30). Aynı zamanda Almanya'da tüketiciye yönelik bol miktarda teşvik paketi çıkarmıştır. Almanya karbon emisyonlu araç sayısını arttırma amacıyla 2025-2030 yılı dönemi için toplam 3 milyar euroluk bir bütçe belirlemiştir. Teşvik paketi içerisinde elektrikli araç satın alacaklar için 9.000 Euro finansman sağlanması planlanırken, hibrit araç alacaklar için bu miktar 6.000 Euro'dur (Gallina, 2023, s. 30).

Elektrikli araçların yaygınlaştırılması için teşvik uygulayan bir başka ülke de Fransa'dır. Fransa, Avrupa Komisyonu'nun 2035'te fosil yakıtlı araçların satışının yasaklanması teklifinden önce binek otomobiller ve hafif ticari araçlar kapsamında içten yanmalı motorların satışının yasaklanmasına dair bir hedef belirlemiştir. Aralık 2019'da Fransız hükümeti fosil yakıtla çalışan yeni binek otomobil ve hafif ticari araç satışlarını sona erdirmek için 2040 yılını hedef yıl olarak belirlemiştir (Marie Rajon Bernard, 2021, s. 1). Fransa'nın fosil yakıtlı araçları azaltma noktasında koyduğu bu hedef ulaşımda karbon-nötr olma motivasyonunun ne kadar yüksek olduğunu göstermektedir.

Merkezi yönetimden bağımsız olarak yerel yönetimlerin de ulaşımda karbon-nötr olma hedefi bağlamında elektrikli mobiliteye yönelik çalışmaları bulunmaktadır. Paris Belediye Başkanı fosil yakıtla çalışan araçların aşamalı olarak 2030'a kadar kullanımdan kaldırılması gibi daha kısa vadeli ve iddialı bir hedef belirlemiş ayrıca Fransa Devlet Başkanı 2025 yılına kadar yollarda Fransa'da üretilecek 1 milyon akülü elektrikli ve şarj

edilebilir hibrit araç olmasını hedeflemiştir (Marie Rajon Bernard, 2021, s. 1). Elektrikli araçların benimsenmesindeki en büyük engel şarj istasyonlarının yetersiz olmasıdır. Yoğun kullanımlarda mevcut teknolojik pillerin menzil performansı da hesaba katıldığında elektrik şarj istasyonlarının sayısının çok daha fazla olması gerekmektedir. Fransa elektrikli araçların tercih edilmesindeki bu engeli kaldırmak için ihtiyaçları karşılayacak seviyede şarj istasyonu yapmayı hedeflemiştir. Fransa'nın Yeşil İyileştirme Planı doğrultusunda 2021 yılına kadar 100.000 kamu şarj istasyonunun konuşlandırılması planlanmıştır (Marie Rajon Bernard, 2021, s. 1). Fransa elektrikli araçlar için 7.000 Euro sübvansiyon uygularken, hibrit araçlar için 2.000 Euro teşvik vermiştir. Fransa hükümeti aynı zamanda 2020-2022 arasındaki kısa dönemde sıfır emisyonlu araç alımını teşvik finansmanı oluşturmuş, sonrasında ise 2023-2026 dönemi içerisinde ödenekleri kademeli olarak azaltacak bir plan oluşturmuştur. Fransa'nın 6 yıllık bu teşvik planı diğer ülkelerle mukayese edildiğinde uygulanması planlanan en yoğun teşvik programıdır.

İspanya dünyanın 9. Avrupa'nın Almanya'dan sonra ikinci büyük otomobil üreticisidir. Otomotiv sektörü tüm aktif nüfustaki istihdamın %9'unu oluşturmaktadır. Ayrıca araç ve aksam üretimi İspanya'nın toplam ihracatının %19'unu oluşturmaktadır. İspanya'daki Ulusal Entegre Enerji ve İklim Planı, 2030'da 5 milyon elektrikli aracın piyasada olmasını öngörmektedir. (Yolanda Bravo, 2023, s. 4) Bunun için bu araçların tanıtımına yönelik farklı teşvikler verilecek, ayrıca İçten Yanmalı Motorlu araçlara yönelik cezalar artırılacaktır. İspanya sübvansiyonların yanı sıra elektrikli araç alacak kullanıcılara hurda indirimi fırsatı tanımıştır. Hurda indirimi kapsamında en az yedi yaşında olan aracı olanlar istedikleri takdirde elektrikli araç aldıklarında 7.000 euro tutarında teşvikten faydalanabileceklerdir. Son olarak, İspanya Hükümeti, otuz ila doksan kilometre arasında elektrik menzili olan elektrikli araba satın alanlara beş bin avro (hurdaya çıkarılarak) ve iki bin beş yüz (hurdaya çıkarılmadan) finansman sağlayarak kentsel e-mobilite için özel bir destek önlemi sağlamıştır.

İtalyan hükümetinin elektrikli mobilitelere yönelik politikaları elektrikli otomobil alımına verilen desteği kabul ederek temiz teknolojileri teşvik etmeyi öneren 134/2012 sayılı yasa ile başlamıştır (Gallina, 2023, s. 32). Daha sonra, 7 Ağustos 2012 tarihli yasa, "genel olarak düşük emisyonlu araçlarla hareketliliğin geliştirilmesini teşvik eden bir dizi hüküm" getirmiştir. 26 Eylül 2014 tarihli Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile birlikte, "Elektrikle çalışan araçların şarj edilmesine yönelik ulusal altyapı planını" onaylanarak bir yandan, yeterli bir altyapı ağının oluşturulması diğer yandan elektrikle çalışan araçlar için şarj noktalarına olan talebin artması ve özellikle kentsel ortamlarda genel olarak düşük emisyonlu araçların kamu ve özel sektör tarafından satın alınmasının teşvik edilmesi

amaçlanmıştır. Bu amaçla, Ekonomik Kalkınma Bakanlığı tarafından bu tür araçların bireyler ve işletmeler tarafından satın alınmasını finanse etmek üzere bir fon kurulmuştur.

2018 yılı sonunda hükümet yetkilileri elektrikli otomobil alımını teşvik etmeyi amaçlayan bir destek tedbiri açıklamış, özellikle karbon nötr otomobil alıcılara yönelik imtiyazların getirilmesini ve karbon salınımı olduğu düşünülen araçların satın alınmasını caydırmayı amaçlayan vergi artışlarını öngörmüştür (Gallina, 2023, s. 33). Daha spesifik olarak, 2019 bütçe kanunuyla, üç tür müdahale yoluyla ulusal otomobil filosunun modernleştirilmesi, satın alma seçeneklerinin az kirletici araçlara (hibrit veya elektrikli araçlar) yönlendirilmesi ve içten yanmalı motorlu araçların (yenileri dahil) satın alınmasının caydırılması amaçlanmıştır. Fiyatta indirim stratejisiyle yapılan teşvikler ile birlikte, 1 Mart 2019'dan 31 Aralık 2021'e kadar fiyatı 50.000 euro'nun altında olan araçların satın alınması için 1.500 ila 6.000 Euro arasında bir sübvansiyon paketi uygulanmıştır (Gallina, 2023, s. 34). Diğer iki önlem, elektrikle çalışan araçlar için şarj altyapısının satın alınması ve inşası için vergi indirimleri ve çevreyi kirleten araçların tescili için vergi getirilmesiyle ilgilidir.

Bunların dışında ülkeler elektrikli araç kullanan sürücüler için küçük avantajlar yaratacak uygulamaları da yürürlüğe koymuşlardır. Sigortada % 50'ye varan indirimler, şehir içi otoparklarda indirimler, ücretsiz elektrikli şarj gibi ayrıcalıkları bu uygulamalara örnek olarak gösterebilir.

AB'nin önde gelen otomobil üreticilerine bakıldığında içten yanmalı motorlu araçların üretiminin ve satışının yüksek olduğu ülkelere olan İtalya, Fransa ve Almanya ulaşımında karbon nötr olma yolunda birtakım politikalar uyguladığı görülmektedir. Binek otomobillerin e-mobiliteye dönüşümü bu ülkelerin otomotiv ticaretindeki pazar payında daraltma yaratmamakta hatta ülkeler bu dönüşümü fırsata çevirip elektrikli araç konusunda zirve olarak kâr oranlarını arttırmayı hedeflemektedirler. Bunların yanı sıra önemli spor araçların üretim merkezi olan İtalya ve Almanya spor araçların e-mobiliteye geçiş sürecine dahil edilmesine olumlu bakmamaktadır. Bunun en önemli nedenleri arasında elektrikli araçların içten yanmalı yüksek performanslı araçların, performans açısından ikamesi olabilecek teknolojiyi henüz barındırmıyor olmasındandır.

### 1.3.2 Almanya'nın Elektrikli Araç Politikalarına Karşı Genel Tutumu

2021 The Observatory of Economic Complexity (OEC) verilerine göre Dünya'da ABD'den sonra 135 milyar dolarla en çok araba ihraç eden ülke Almanya'dır (OEC WORLD, 2021). Yine 2021 verilerine göre ABD'den sonra en çok içten yanmalı motor ihraç eden ülke 6.39 milyar dolar ile Almanya'dır. Elektrikli araç ihracatında ise 15.6 milyar dolarla lider konumundadır. Almanya'nın elektrikli araç satışında dış ticarete diğer ülkeleri domine ettiği görülmektedir. En yakın rakibi Çin'i ticaret hacmi açısından ikiye katlamıştır. Almanya'nın elektrikli araç pazarındaki başarılarına rağmen AB'nin iddialı iklim politikaları ve bu kapsamda ulaşımda getirilen sıkı karbon emisyonu önlemleri Alman otomotiv endüstrisi üzerinde güçlü bir baskı oluşturmaktadır. Bunun nedeni elektrikli araçlara yatırım yapılırken alternatif tahrik ve pil teknolojilerine yatırımın ihmal edilmesi ve içten yanmalı motorları optimize etmeye odaklanmasından kaynaklanmaktadır. Bu strateji 2015'te yaşanan karbon emisyon krizine kadar değişmemiştir. 18 Eylül 2015 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri Çevre Koruma Ajansı (EPA)'nın, Volkswagen'in dizel yakıtla çalışan TDI araçlarında egzoz emisyon değerini düşük gösteren bir yazılım kullandığını duyurması sonucu otomotiv sektöründe yaşanan en büyük kriz olarak değerlendirilen bu durum Dieseltate skandalı olarak tarihe geçmiştir (Gulpinar Kelemci, 2017, s. 425). Dieseltate skandalının ardından Almanya içten yanmalı motorları optimize etmenin etkili bir strateji olmadığını görmüş ve sektördeki teknolojik değişimin önünü açmıştır.

Almanya'nın elektrikli mobilite hedefleri mevzuat, program ve girişimlerden oluşan sağlam bir politika çerçevesine dayanmaktadır. Ülkenin elektrikli mobilite faaliyetleri, geniş kapsamlı bir çerçeve politikası ve finansman programları, AR-GE girişimleri ve dış ortak destek faaliyetleri ağı tarafından desteklenmektedir. 2007 yılında Alman Hükümeti, iklimi koruma hedefine ulaşmak için elektrikli araçların teşvikini Entegre Enerji ve İklim Programının önemli bir yapı taşı olarak ilan etmiştir (Electromobility in Germany: Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 26). Almanya'nın Yüksek Teknoloji Stratejisi, özel AG-GE yatırımlarını harekete geçirmek için kamu finansmanını kullanarak bilim ve endüstrinin güçlerini geleceğin önemli alanlarında birleştirme gayesi taşımaktadır. Bu paydaş temelli yaklaşım, Lityum İyon Pil İnovasyon İttifakının oluşturulmasına yol açmıştır. BASF, BOSCH, EVONIK, LiTec ve Volkswagen'in de aralarında bulunduğu şirketlerden oluşan bir konsorsiyum, önümüzdeki yıllarda lityum iyon pil araştırmalarına 360 milyon Euro yatırım yapma taahhüdünde bulunmuş olup bu tutarın 60 milyonu Federal Eğitim ve Araştırma Bakanlığı tarafından finanse edilecektir (Electromobility in Germany: Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 26). Almanya'daki pil geliştirme araştırmaları, pil bileşenlerinin tüm malzemelerini kapsayacak şekilde ve % 100 dışa bağımlı olmadan üretme hedefiyle

başlamıştır ve bu amaçla devam etmektedir. Kasım 2008'de düzenlenen Ulusal Elektrikli Mobilite Strateji Konferansı'nda endüstri, araştırma ve politika paydaşlarıyla görüşmeler yapılmış, yapılan görüşmeler Ulusal Elektrikli mobilite Geliştirme Planının oluşturulmasına giden yolu açmıştır (Electromobility in Germany:Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 27). Dört devlet kurumu bu amaçla (Federal Ekonomi ve Teknoloji Bakanlığı; Federal Ulaştırma, İnşaat ve Şehircilik Bakanlığı; Federal Eğitim ve Araştırma Bakanlığı ve Federal Çevre, Doğa Koruma ve Nükleer Güvenlik Bakanlığı) kapsamlı bir destek tedbirleri paketine dahil edilmiştir (Electromobility in Germany:Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 27).

Almanya elektrikli mobiliteyi arttırmak için 2009'dan günümüze etkin bir politika benimsemiştir. 2009'daki mevcut hükümet Almanya'yı elektrikli araç sektöründe lider konuma getirmek için pille çalışan araçların araştırma ve geliştirmesini, pazara hazırlığını ve pazara sunulmasını teşvik etmeyi amaçlayan Ulusal Geliştirme Planı'nı kabul etmiştir (Eikeland, 2013, s. 61). Bu plana göre hedef 2020'ye kadar bir milyon araç üretilmesidir. AR-GE için 2009' dan itibaren iki yılı kapsayacak şekilde 500 milyon euroluk bir finansman programı oluşturulmuş, 2010 yılında gelen yeni hükümet mevcut programı yeniden başlatarak devam ettirmiş ve 2030 yılına kadar 6 milyon elektrikli aracın Alman yollarında olması doğrultusunda uzun vadeli hedefler koymuştur (Eikeland, 2013, s. 61).

Yeni gelen hükümetin finansman programını devam ettirmesi ve hedefleri arttırarak güncellemesi elektrikli araç politikasının Almanya'da parti siyasetinin ötesinde sistemli bir temele oturmuş ülke politikası haline geldiğini göstermektedir. Elektrikli araçların kullanımına teşvik için vergi muafiyeti, ücretsiz otopark ve özel izne tabi olan bölgelerde otobüs şeridini kullanabilme gibi çeşitli haklar tanıyan düzenlemeler yapılmıştır (Eikeland, 2013, s. 54). Alman hükümeti elektrikli araçların satışı arttırmak için tüketiciye yönelik de bir takım maddi destek programları oluşturmuştur. Bu program satın alma sübvansiyonları yoluyla hibrit araçların ve elektrikli araçların alımını desteklemektedir (Leopold Peiseler, 2022, s. 6). Hurda ikramiyesi küresel durgunluğa karşı koymak amacıyla Ekonomik Teşvik Paketi'nin bir parçası olarak yeni araçlara olan talebin artırılmasına yardımcı olmak amacıyla Ocak 2009'da uygulamaya konulmuştur (Electromobility in Germany:Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 27). Bu faaliyetler Ulusal Elektrikli Mobilite Kalkınma Planı çerçevesinde daha da geliştirilecek ve uygulanacaktır. Bunun yanı sıra, mevcut hükümet teşvik araçları, sübvansiyon ve destek kapsamının bir parçası olarak elektrikli mobiliteyi içerecek şekilde ayarlanmıştır. Şubat 2010'da Federal Ekonomi ve Teknoloji Bakanlığı (BMWİ) tarafından federal hükümetin tüm elektrikli mobilite faaliyetlerini koordine etmek üzere Elektrikli Mobilite Ortak Ajansı (GGEMO) kurulmuştur (Electromobility in

Germany:Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 27). Ajans, Ulusal Elektrikli Mobilite Geliştirme Planının uygulanması ve daha da geliştirilmesi için hem federal hükümeti hem de Ulusal Elektrikli Mobilite Platformunu desteklemektedir.

Mayıs 2010'da Alman Federal Hükümeti siyaset, sanayi, bilim, yerel yönetimler ve tüketici temsilcilerinden oluşan Ulusal Elektrikli Mobilite Platformunu oluşturmuştur (Electromobility in Germany:Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 27). Platformun çalışma grubu, Ulusal Elektrikli Mobilite Gelişim Planı'nda ortaya konulan hedeflerin gerçekleştirilmesine yönelik yol haritasını yönlendirmekte ve şekillendirmektedir. Mayıs 2011'de Federal Ekonomi ve Teknoloji Bakanlığı (BMW<sub>1</sub>) ve Federal Ulaştırma, İnşaat ve Kentsel Gelişim Bakanlığı (BMVBS), Ulusal Elektrikli Mobilite Platformu'nun ikinci raporunun bulgularına yanıt olarak geniş kapsamlı bir AR-GE destek programını kabul etmiştir (Electromobility in Germany:Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 27). Eylül 2014'te Federal Kabine tarafından resmi olarak onaylanan elektrikli araçlara ayrıcalıklı muamele sağlayan yeni yasa, 2015 yılında 15 yıllık bir süre için yürürlüğe girmiştir (Electromobility in Germany:Vision 2020 and Beyond, 2020). Yasaya göre, Almanya'da onaylanan araçlar, onlara ayrıcalıklı muamele hakkı tanıyan özel plakalarla tanımlanabilecektir. Alman Federal Hükümeti bugüne kadar elektrikli mobilitenin geliştirilmesine 1,5 milyar avro civarında yatırım yapmıştır. Aynı şekilde bu dönemde otomotiv endüstrisi, geliştirme ve ticarileştirme faaliyetlerine 17 milyar Euro ayırmıştır.

Kovid19 krizi bağlamında Alman hükümeti teşvik programları sunarak sektörel inovasyon süreçlerine ve elektrikli araçlar için iç pazarın geliştirilmesine büyük destek sağlamaya karar vermiştir. Bu destek ile Alman otomotiv şirketleri elektrikli mobiliteye radikal ve hızlı bir geçiş başlatmışlardır. Pilot Bölgelerde Elektrikli Hareketlilik Programı kapsamında, akülü mobilitenin uygulanmasını test etmek için Almanya çapında toplam 130 milyon Euro tutarında sekiz model bölge seçilmiştir (Electromobility in Germany:Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 29). Ortaklar, otomobil üreticilerinden (BMW, Daimler ve Volkswagen dahil) enerji kuruluşlarına, ulusal ve federal eyalet bakanlıklarına ve tanınmış araştırma enstitülerine kadar çeşitlilik göstermektedir. Pilot projeler halihazırda bir şarj altyapısı oluşturmakta ve uygulamaları test etmektedir. Alman araştırmacılar, pil kapasitesi ve otomobil kaportaları için hafif malzemeler gibi alanları kapsayan çok çeşitli elektrikli mobilite konularını ele almaktadır. Almanya'nın elektrikli mobilite stratejisi, endüstri ve Alman hükümeti tarafından 3 Mayıs 2010 tarihinde yayınlanan ortak bildiriye uygun olarak tutarlı bir şekilde izlenecektir (Electromobility in Germany:Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 23). Elektrikli Mobilite için Ulusal Kalkınma Planı'nın parçası olarak, hükümet elektrikli mobilitenin istikrarlı bir şekilde genişletilmesi için baskı yapacak ve hızlı pazar geçişi için

koşullar yaratacaktır. Piller AR-GE feneri adındaki proje, Almanya'nın 2020 yılına kadar entegre yerli üretim kapasitesi ile hücre ve pil teknolojisinde küresel bir lider olma hedefini gerçekleştirmesine yardımcı olmak için oluşturulmuştur (Electromobility in Germany: Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 30). Üçüncü ve dördüncü nesil pillerin teknolojik gelişiminin bir parçası olarak 2025 yılına kadar 20'den fazla konsorsiyum oluşturulması planlanmıştır (Electromobility in Germany: Vision 2020 and Beyond, 2020, s. 30). Konsorsiyum, endüstri ve araştırma topluluklarından aktörlerden oluşmaktadır.

Akü AR-GE stratejisinin başarılı bir şekilde uygulanması, Almanya'da entegre hücre ve akü sistemi üretim kapasitesinin oluşturulması yönünde anlamlı ilerleme kaydedilmesini sağlayabilir. Almanya 2021'de Alman İyileşme ve Dayanıklılık adı altında AB hibeleriyle desteklenen 25, 6 milyar Euroluk programı kabul etmiştir ve Kovid-19 krizinin getirdiği ekonomik zorluklara karşı oluşturulmuş bu programın %19,4 lük bölümü iklim dostu ulaşımdan oluşmaktadır (Mualla, 2023, s. 14). Bununla birlikte Alman hükümeti akü yükleme istasyonları altyapısına yönelik yatırımlar, elektrikli araçlarda vergi muafiyetlerinin süresinin uzatılması gibi çeşitli yatırım ve reformlar planlamaktadır.

Vatandaşların elektrikli araçları satın almasını kolaylaştıracak destekler de devam etmektedir. 2021 yılı için 2,5 milyar Euroluk teşvik bütçesi oluşturulmuştur. Almanya Federal Ekonomik İşler ve İklim Eylemi Bakanlığı birkaç teknolojide uzmanlaşmak yerine, uzun vadeli rekabet gücü için bir dizi alternatif teknolojiye yatırım yapma ihtiyacını ele almış bu bağlamda piller, hidrojen veya sentetik enerji kaynakları gibi elektrikli mobilite dönüşümü için yeni teknolojilerin etkinleştirilmesi ve otonom sürüş teknolojisi gibi mobilitenin dijitalleşmenin teşvik edilmesi, endüstriyel stratejinin temel hedefleri olarak belirlemiştir (Mualla, 2023, s. 14).

Yeniliklere yatırım yapılması, yasal çerçevelerin kolaylaştırılması, şirketler arası iş birliklerinin kolaylaştırılması, norm ve standartların belirlenmesi ve yeni teknolojilerin gerçek laboratuvarlarda test edilmesinin sağlanması için çeşitli finansman programları uygulamaya konulmuştur. Almanya'nın otomotiv sektörüne yönelik mevcut bütçe programlarını üç grup altında değerlendirmek mümkündür. Birinci grup, şirketlerin geleceğe yönelik yatırımlarına yönelik finansman programlarıdır (175 IHK Siegen, 2024). Almanya tüketicilerin yanı sıra üretici ve tedarikçileri de destekleyen bir politika benimsemiştir. Kovid-19 krizinin olumsuz sonuçlarına karşı koymak için sosyal yardımların planlandığı, katma değer vergilerinin düşürüldüğü ve üreticiye yapılan

yardımları kapsayacak şekilde oluşturulan “Konjunktur Paket<sup>3</sup>”in bir parçası olarak Alman hükümeti, endüstrinin modernleşmesini, yenilikçiliğini ve verimliliğini desteklemek için otomobil üreticilerine ve tedarikçilerine yönelik bir milyar Euro'luk bir finansman programı başlatmış olup, ikinci grup ise , daha sonra bölgesel düzeye aktarılabilecek stratejik yapısal politikalarla, endüstrinin orta ve uzun vadeli zorluklarını federal düzeyde ele alan bir milyar avro'luk finansman programıdır (IHK, 2021). Yaklaşık 340 milyon Euro, özellikle KOBİ'lere yönelik olmak üzere otomotiv sektörünün bölgesel dönüşüm stratejilerinin ve değer zincirlerinin geliştirilmesine yönlendirilecektir (Mualla, 2023, s. 15).

İşletim sistemleri yazılım ve sistem mühendisliğinin yanı sıra dijital ikiz ve sanallaştırmaya odaklanan dijitalleştirme için 340 milyon Euro daha planlanmakta, nihai tutarın ise 320 milyon Euro olması, başta KOBİ'ler olmak üzere değer zincirlerinin sürdürülebilirliği ve elektrikli araç üretimi, tahrik sistemleri ve yakıt hücreleri konusundaki kabiliyetleri için oluşturulması hedeflenmektedir. Oluşturulan finansmanın destekleyeceği alanlar düşünüldüğünde elektrikli araçların pil, güç ve menzil performansı arttırılmak istenmekte aynı zamanda sürdürülebilir ve akıllı mobiliteye dönüşüm kapsamında söz konusu bu araçlar mevcut akıllı ve dijital teknolojilerle donatmak amaçlanmaktadır.

Almanya bu sayede elektrikli araçların cazibesini arttıracak ve kullanıcılar için tercih sebebi olmasını sağlayacaktır. Elektrikli araçların performans ve teknoloji açısından cazip hale gelmesi hem iç pazarda bu araçların yaygın bir şekilde kullanılmasını sağlayacak hem de dış pazardaki rekabet açısından önemli bir avantaj sağlayacaktır. Genel olarak, bu finansman programları elektrikli otomobillere geçiş, karbon emisyonunun azaltılması ve yeni mobilité biçimleri gibi otomotiv endüstrisi dönüşümünün birbiriyle yakından bağlantılı üç alanını hedeflemektedir. İlk alan olan elektrikli mobilitéde Almanya'da 2030 yılına kadar 15 milyon kişisel elektrikli otomobilin piyasada olması hedeflemektedir (Mualla, 2023, s. 15).

Almanya'nın 2030'da yollarda olmasını planladığı elektrikli araç sayısını 2010 yılında belirlenmiş olan 6 milyon araç sayısının iki katından fazlaya çıkarması, elektrikli mobilitéye dönüşümün öngörülenden hızlı olduğunu göstermektedir. Hedefler, araçlarda, tahriklerde ve bileşenlerde yenilikler yapılması ve bu araçların elektrik ve ulaşım ağlarına

---

<sup>3</sup> Kovid 19'un ekonomik etkisini azaltmak amacıyla oluşturulmuş; Alman vatandaşlara ve firmalara kamu destekli kredilere kolay erişim ve vergi indirimi gibi yardımları içeren bir istikrar ve teşvik paketi.

entegrasyonu; araştırma ve özellikle akü araştırmaları yoluyla yeni değer zincirlerini optimize etmek ve yeni tahrik teknolojileri geliştirmektir. İkinci dönüşüm alanı karbon emisyonunun azaltılmasıdır. Emisyon azaltma hedefleri, Almanya İklim Kanunu ve Avrupa Komisyonu'nun Fit For 55 paketi kapsamında belirlenmektedir. Güneş enerjisinden üretilen elektriği araba aküsüne besleyen güneş enerjili çatılar veya motor ısısını elektrik enerjisine dönüştürmeye yönelik önlemler gibi bazı ekolojik yeniliklerin de emisyon azaltımlarını desteklemesi öngörülmektedir (Mualla, 2023, s. 16). Üçüncü alan, otomatikleştirilmiş ve aę bağlantılı sürüş gibi yeni ulaşım biçimleridir. Bunun için AB'nin tamamında dijital altyapı ve özellikle otonom sürüşe yönelik yasal gereklilikler gibi diğer şartlar hâlâ gereklidir. Diğer konular arasında tip onay sürecinin modernizasyonu, veri erişimi ve veri kullanımı, araştırma ve test desteği, sosyal kabulün güçlendirilmesi ve yolda gerçek operasyonun teşvik edilmesi yer almaktadır (Mualla, 2023, s. 16).

Almanya'nın elektrikli araçların kullanılması ve otomobil endüstrisinin dönüşümü noktasında kayda değer politikalar izlediği gözlemlenmektedir. Almanya'nın elektrikli mobilitiyi destekleyici bir politika benimsemesinin birkaç nedeni vardır. Bunlardan ilk akla geleni ve en bilineni AB'nin de temel politika alanlarından biri olan iklim değişikliğinin azaltılması ve bu doğrultuda yenilenebilir enerji kaynaklarının daha yaygın kullanıldığı bir sistem yaratmaktır. Diğer önemli motivasyon kaynağı dış pazarda rekabet edebilmektir. Bu endüstrinin rekabet gücü, ortalamanın üzerinde karbon yayıcı olan üst düzey pazarlar için yüksek güçlü arabalarda yatmaktadır (Altenburg, 2014, s. 34). Almanya elektrikli araç endüstrisinde zirveyi korumak isterken özellikle yüksek performanslı araçların dış ticaretinde rekabeti sürdürmek ve mevcut konumunu rakiplerine kaptırmak istememektir.

## İKİNCİ BÖLÜM

### 2035 SIFIRKARBON EMİSYONUTÜZÜK TASARISININ OLUŞUMVE ONAY SÜRECİ

Bu bölümde 2023/851 sayılı tüzüğün gelişimi sürecinde revizyona uğrayan tüzükler ve yasalaşması sürecinde genel purosudur anlatılmıştır. Aynı zamanda tüzüğün içeriğine ve önemli ifadelere yer verilmiştir. Tüzüğün içerisinde yer alan ifadeler analiz edilerek Komisyonun süreçteki genel tutumu değerlendirilecek ve pozisyonu yorumlanacaktır.

#### 2.1.Genel olarak Tasarı ve Gelişim Süreci

2023/851 sayılı tüzük 2019/631 sayılı yönetmeliği tadil eden regülasyon olarak yasalaşmıştır. Yapılan revize ile birlikte 2030 ve 2035 hedefleri güncellenmiştir. 2019/631 sayılı tüzükte olan 2030'a kadar en az % 40 olarak konulan emisyon hedefi regülasyonla 2030-2034 yılları için % 55'e çıkarılmıştır. Aynı zamanda eski tüzükte olan binek ve hafif ticari araçların karbon nötr hedefleri daha da somutlaştırılarak 2035 yılında sıfır emisyonla geçiş hedefi belirlenmiştir(Regulation (EU) 2023/851, 2023).

Tüzüklerdeki revizyonlar değerlendirildiğinde AB'nin karbon nötr hedeflerini daha da hızlandırdığını ve bu doğrultuda radikal kararlar alabildiğini göstermektedir. Birliğin tüm Dünyanın ortak tehdidi olan iklim değişikliği meselesine karşı olan tutumu ve somut adımları ortak tehdiye karşı supranasyonel bir motivasyonla hareket edebilme kabiliyetinin var olduğunu göstermektedir.

İklim nötrlüğüne ulaşmak için 2050 yılına kadar ulaşım emisyonlarının % 90 azaltılması gerektiği ifade edilmiştir. Regülasyonda sosyal boyutun etkisine dikkat çekilmiştir. Topluma taşıma ve diğer mobilite araçlarına erişimi olmayan vatandaşlar için uygun fiyatlı ulaşım temin etmenin gerekliliğinden söz edilmiştir. Binek otomobiller ve hafif ticari araçlar için daha iddialı CO<sub>2</sub> standartlarının, sıfır emisyonlu araçların alımını hızlandırması, satın alınabilirliklerini artırması ve ayrıca düşük ve orta gelirli tüketiciler için daha fazla fayda sağlayarak tüm segmentlerde ikinci el pazarının karbondan arındırılmasını hızlandırması beklenmektedir (Regulation (EU) 2023/851, 2023). İçten yanmalı motorların yasaklanması ve buna bağlı olarak ithal fosil yakıtlara bağımlılığın azaltılmasının hem iklim politikasındaki hedeflere ulaşma açısından kaydedilen gelişmeler hem de enerjide dışa bağımlılığın azaltılması açısından çifte kazanç sağlanacağı ifade edilmiştir.

Komisyunun, sıfır ve düşük emisyonlu araçlar için ihtiyaç duyulan kritik hammaddelerdeki tedarik zincirini güvence altına almak için Üye Devletler ve endüstriyel paydaşlarla birlikte çalışmasının büyük önem taşıdığı vurgulanmıştır. Bu aynı zamanda Birlik sanayisinin rekabetçiliğini destekleyecek ve Birliğin stratejik özerkliğini güçlendirecektir. Burada AB'nin ulaşımda yeşil dönüşümü gerçekleştirirken aynı zamanda elektrikli araç pazarında rekabetçi bir politika izlemek istediği görülmektedir. Net sera gazı emisyonlarında 2030 yılına kadar 1990 seviyelerine göre en az % 55 azalma sağlamak için, hem binek otomobiller hem de hafif ticari araçlar için Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2019/631 sayılı Yönetmeliğinde (AB) belirtilen azaltma hedeflerinin artırılması gerekmektedir (Regulation (EU) 2023/851, 2023). 2050 yılına kadar iklim nötrlüğü hedefine ulaşılmasına katkıda bulunmak için 2030'un ötesinde daha fazla azalma için de net bir yol belirlenmesi gerekmektedir (Regulation (EU) 2023/851, 2023).

Karayolu taşımacılığında sera gazı emisyonlarının azaltılması konusunda iddialı bir eylem yapılmazsa, karbondan arındırmanın daha zor olduğu sektörler de dahil olmak üzere diğer sektörlerde daha yüksek emisyon azaltımlarına ihtiyaç duyulacaktır (Regulation (EU) 2023/851, 2023). Tüzükte geçen bu ifadeler değerlendirildiğinde 2050 hedefine ulaşılması doğrultusunda karbon emisyonuna neden olan diğer endüstri sektörlerine değil de ulaşımda yeşil dönüşüme öncelik verilmesi, bu alandaki karbon nötrleşmenin daha kolay olduğundan tercih sebebi olduğunu ortaya koymaktadır.

Arttırılmış karbon emisyonu hedeflerinin tüketici ve vatandaşlara hava kalitesi, enerji verimliliği, güvenliği ve tasarrufu sağlarken aynı zamanda Birliğin otomotiv pazarında sıfır emisyonlu araçların payının arttırılmasına teşvik edeceği belirtilmiştir. Küresel bağlamda Birliğin otomotiv değer zinciri, sıfır emisyonlu mobiliteye doğru devam eden geçişte lider bir aktör olması öngörülmüştür. Filo genelinde sıfır emisyon hedefine ulaşmak için farklı teknolojiler mevcuttur ve teknolojik inovasyonlar sürmektedir. Sıfır emisyonlu araçlar arasında halihazırda akülü elektrikli araçlar, yakıt hücreli araçlar ve diğer hidrojenle çalışan araçların yer aldığı ve teknolojik yeniliklerin devam etmekte olduğu ifade edilmiş aynı zamanda iyi performans gösteren plug-in hibrit elektrikli araçları da içeren sıfır ve düşük emisyonlu araçların, geçiş yolunda rol oynamaya devam edebileceği belirtilmiştir. Bu bağlamda, plug-in hibrit elektrikli araçların emisyon performansına ilişkin doğru ve eksiksiz verilerin sağlanmasının da önemi vurgulanmıştır (Regulation (EU) 2023/851, 2023). Paydaşlarla istişarenin ardından Komisyon, Birlik yasalarına uygun, filo standartlarının kapsamı dışında ve Birliğin iklim nötrlüğü hedefine uygun olarak yalnızca CO<sub>2</sub> nötr yakıtlarla çalışan araçların 2035'ten sonra tescili için bir teklifte bulunacaktır (Regulation (EU) 2023/851, 2023).

Karbon nötr araçlar olarak nitelendirilen araçlar sentetik yakıtla çalışan araçları ifade etmektedir. Almanya ve İtalya'nın yoğun itirazları üzerine Komisyon ile gerçekleştirilen görüşmede sentetik yakıtlı spor araçların da sıfır emisyonlu araç kategorinde değerlendirilmesi kararı alınmıştır. Komisyonun paydaşlarla yani sermayedarlarla istişare yaptıktan sonra sentetik yakıtla çalışan araçların karbon nötr olarak değerlendirilmesi yönünde teklifte bulunacağını taahhüt etmesi (Carroll, 2024)ve tüzükte bundan söz etmesi sermaye sahipleri yani şirketlerin regülasyona karşı olan tutumunu ve etkisini ortaya koymaktadır.

2030'dan itibaren hem yeni binek otomobiller hem de yeni hafif ticari araçlar için yeni güçlendirilmiş CO<sub>2</sub> emisyon azaltma hedefleri belirlenmelidir (Regulation (EU) 2023/851, 2023). Bu hedeflerin, Birlik pazarında sıfır emisyonlu araçların alımını hızlandırmak ve sıfır emisyon teknolojilerindeki yeniliği maliyet etkin bir şekilde teşvik etmek için güçlü bir sinyal verecek düzeyde belirlenmesi gerekmektedir (Regulation (EU) 2023/851, 2023). Birlik ve Üye Devletler, Avrupa Akü İttifakı gibi otomotiv sektöründe sinerjiyi teşvik eden girişimler de dahil olmak üzere, Avrupa otomotiv araştırma ve inovasyonuna kamu ve özel yatırımları destekleme çabalarını sürdürmelidir (Regulation (EU) 2023/851, 2023). Bu desteklerin sürdürülmesi ile birlikte üretici yatırım yapması noktasında teşvik edilecek ve AB elektrikli araçların pil üretimi sektöründeki lider konuma ulaşacak aynı zamanda uzun vadede sürdürülebilirliği ve rekabet gücünü koruyacaktır.

Revize edilen CO<sub>2</sub> performans standartlarındaki hedeflere; sıfır emisyonlu araçlar ile birlikte ilgili teknolojilerin üretiminin ölçeğinin büyütülmesinin yol açtığı zorlukların aşılması, Birlikteki otomotiv istihdam düzeylerini korurken, sektördeki işçilerin becerilerinin artırılması, yeniden vasıflandırılması, faaliyetlerin ekonomik olarak çeşitlendirilmesi hedeflerinin de dahil edilmesi ve aynı zamanda yeniden dönüştürülmesi için her Üye Devletin kendine özgü özelliklerinin yanı sıra ihtiyaçların da göz önünde bulundurulacağı bir Birlik stratejisinin eşlik etmesi gerektiği ifade edilmiştir. (Regulation (EU) 2023/851, 2023).

Ulaşımındaki yeşil dönüşüm otomotiv sektöründeki üretim sürecini ve doğal olarak istihdamı da etkileyecek yeni iş gücü şekilleri ortaya çıkacaktır. Bu durum özellikle üretici firmalar ve bu sektörde çalışan emekçiler için büyük soru işaretleri oluşturmaktadır. Tüzüğün 14. paragrafında istihdamdaki mevcut durumu korurken aynı zamanda yeni teknoloji ve üretim süreçlerine uyum sağlayacak seviyeye getirilmesine yönelik Birlik çapında bir strateji belirlenmesi gerekliliğinin vurgulanması oldukça önemlidir. Geçiş aşamasında otomotiv tedarik zincirindeki mikro, küçük ve orta ölçekli işletmeleri

(KOBİ'ler) ve yoğun otomotiv endüstrisinin varlığı nedeniyle daha savunmasız ve olumsuz etkilenmesi muhtemel olan bölgeler ve toplulukları desteklemek amacıyla çeşitli fonlar aracılığıyla Avrupa Yatırım Bankası'ndan mali destek sağlanması önerisinde bulunulmuştur.

Sıfır emisyonlu araçlara erişilebilirliği için Birlik ve Üye Devlet düzeyinde uygun eylem ve teşvikler de ele alınması gerektiği, mobilite ekosistemine yönelik bu kapsamlı geçiş yolunda kaydedilen ilerleme, Komisyon tarafından sunulacak bir ilerleme raporunun parçası olarak her iki yılda bir izlenmesi gerektiği belirtilmiştir. Tüzükte aynı zamanda İlerleme raporu içerisinde Üye Devletlerin alternatif yakıt altyapılarına ilişkin Tüzük kapsamında sunacakları iki yıllık ilerleme raporlarının da temel alınması gerektiğinden bahsedilmiştir (Regulation (EU) 2023/851, 2023, s. 16).

Sentetik yakıtların üretimi gibi yenilikçi teknolojiler, daha da geliştirilirse, uygun fiyatlı bir yakıt olarak iklim açısından nötr mobilite için umutlar sunabileceği ifade edilmiş ve Komisyonun ilerleme raporunun bir parçası olarak sektördeki yenilik durumundaki ilerlemeyi takip etmesi gerektiği vurgulanmıştır. Tüzükte e-yakıtların eğer geliştirilirse karbon-nötr ulaşım için alternatif olabileceği ifadesi resmi olarak da e-yakıtların elektrikli araçlara alternatif olarak gündemde tutulduğunu göstermektedir. Mevcut e-yakıt emisyonlarından metanol bazlı sentetik yakıt, karbon emisyonunun azaltılması açısından en başarılı olan yakıt olarak karbon salınımını azaltma noktasında yaklaşık %85 ila %90 arasında bir başarıya sahiptir. Üretim maliyeti açısından da muadillerine kıyasla uygun olan bu sentetik yakıt emisyon oranı olarak oldukça başarılı gibi görünse de sıfır emisyon hedefine uygun bir yakıt haline getirmek için AR-GE çalışmaları devam etmektedir. Bu çalışmaların başında Almanya ve Alman şirketleri gelmektedir.

Sıfır emisyonlu araçlara geçiş sürecinde üreticilerin rekabetçi durumlarını destekleyecek ve daha sonraki yeniliklere zemin hazırlayacak şekilde mali açıdan desteklenmesi ve üretilen araçların yeni sisteme uyarlanması için üreticilere zaman konusunda yeterli esneklik sağlanması gerekliliği ifade edilmiştir.

Tüzük incelendiğinde yeni karbon emisyonu standartları dışında Komisyonun bu standartların karşılanması için otomotiv sektöründe gerçekleşmesi gereken değişimlerin yaratabileceği olumsuz durumların neden olduğu kaygıları giderecek bir yol haritası belirlediği görülmektedir. Dönüşümün neden olacağı ifade edilen olumsuz sorunların başında işsizlik ve pil tedariki açısından dışa bağımlılık yaratacağı tartışmaları gelmektedir. Tüzükte sıfır emisyonlu mobiliteye doğru geçiş sürecinde Birliğin lider konumda olması

gerektiğinin vurgulanması Avrupa PİL İttifakı'nın da örnek göstererek bu gibi girişimler için yatırım yapılmasının gerekliliğinin ifade edilmesi dışa bağımlılık riski faktörünün göz ardı edilmediğinin bir göstergesidir. İnovasyon sürecinde kamu ve özel yatırımların desteklenmesi gerekliliğinin belirtilmiş olması sektördeki üreticilerin dönüşüm maliyeti açısından destek alabileceğini ortaya koymaktadır. Elektrikli araçların üretim maliyetleri ve bu maliyetler sonucunda oluşacak olan fahiş fiyatlar elektrikli mobilitelere karşı çıkanların temel gerekçelerinden biridir. Tüzükte üretim aşamalarının maliyetinin tüketici odaklı yürütülmesi gerektiği belirtilerek elektrikli araçların ulaşabilir hale getirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. İçten yanmalı motorlu araçların üretiminde AB önemli bir yere sahipken buna bağlı olarak Birlik içerisinde bu sektörde çalışan insan sayısı da oldukça fazladır. Tüzükte otomotiv sektöründeki istihdam düzeyini korunmasını sağlayacak ve işçilerin becerilerinin artırılıp yeniden vasıflandırılmasını sağlayacak Birlik stratejisi geliştirilmesi gerekliliğinden söz edilmiştir.

Ulaşımında karbon-nötr hedefine yönelik oluşturulacak tüzüğün temeli 2019'da Konseyin otomobil ve hafif ticari araçların karbon salınımını sınırlamaya yönelik kurallar üzerinde vardığı mutabakat ile atılmıştır. Temmuz 2021'de sunulan "Fit for 55" başlıklı paket kapsamında Komisyon, bu kuralların revize edilmesini ve emisyon azaltma hedefinin 2021 seviyelerine kıyasla otomobiller için % 55'e, kamyonetler için ise % 50'ye çıkarılmasını önermiştir. Bununla birlikte hem otomobiller hem de kamyonetler için 2035 yılı hedefinin % 100 olarak belirlenmesi önerilmiştir. Konsey, Avrupa Parlamentosu ile mutabakata vararak mevcut mevzuatın revize edilmesi amacıyla öneriyi tartışmaya açmıştır.

Komisyon, üçüncü temiz mobiliteler paketinin bir parçası olarak Kasım 2017'de yeni bir düzenleme önerisini sunmuştur (European Commission, 2018). Avrupa Parlamentosu pozisyonunu 3 Ekim 2018'de kabul etmiştir (European Parliament, 2018). Konsey ise pozisyonunu 9 Ekim 2018'de kabul etmiştir (European Council, 2018). Avrupa Parlamentosu ile müzakereler 10 Ekim 2018'de başlamış ve 17 Aralık'ta geçici bir anlaşmayla sonuçlanmış ve anlaşma, 16 Ocak 2019'da üye ülkelerin AB büyükelçileri tarafından onaylanmıştır (European Parliament, 2018). Yeni kuralların Konsey tarafından resmi olarak kabul edilmesi, prosedürdeki son adımdır.

Önerilen önlem ve hedefler, 2030 iklim ve enerji çerçevesine ve ulaşım emisyonları ile enerji tüketiminin azaltılmasını amaçlayan enerji birliği stratejisine dayanmaktadır. Fosil yakıtlara olan ihtiyacın azalması aynı zamanda AB'deki enerji arz güvenliğini de artıracak ve üçüncü ülkelere enerji ithalatına bağımlılığımızı azaltacaktır.

## 2.2. Konsey Süreci

2019/851 Tüzük taslağı, Fit for 55 yasama paketinin bir parçası olarak 14 Temmuz 2021'de Avrupa Komisyonu tarafından açıklanmıştır (European Source Online, 2023). Avrupa Parlamentosu müzakere pozisyonunu 8 Haziran 2022'de kabul etmiştir. (European Source Online, 2023). Avrupa Birliği Konseyi genel yaklaşımını 29 Haziran'da kabul etmiştir. Eş yasa koyucular arasında bu dosya için bir uzlaşma metni üzerinde 27 Ekim'de gayri resmi bir anlaşmaya varılmıştır (European Source Online, 2023). Taslak, 14 Şubat 2023'te 340 olumlu, 249 olumsuz ve 21 çekimser oy ile Parlamento tarafından onaylanmıştır. Almanya ve İtalya başta olmak üzere birkaç ülkenin bakanları tarafından olumsuz karşılanmıştır. Avrupa Komisyonu ile Almanya arasında gerçekleştirilen gizli görüşmeler neticesinde fosil yakıtlara kıyasla daha çevreci bir yakıt olan e-yakıtlar için geçici bir çözüm belirleyen ekstra teknik mevzuatın daha sonra yayımlanmasını sağlayacak bir anlaşma yapılmıştır (POSANER, 2022).

	Üyeler	% Nüfus
<b>Evet</b>	<b>21</b>	<b>%72,49</b>
<b>Hayır</b>	<b>1</b>	<b>8,41</b>
<b>Çekimser</b>	<b>3</b>	<b>19,1</b>
<b>Toplam</b>	<b>27</b>	

Anlaşmanın ardından 28 Mart 2023'te 27 üye devletten 23'ü tasarımı onaylarken 1'i olumsuz 3'ü ise çekimser oy kullanmıştır. Almanya'nın tasarımın onaylanmasından yana oy kullanması Komisyon ile yapılan görüşmelerin olumlu geçtiğini göstermektedir. Polonya olumsuz oy kullanırken, Bulgaristan, İtalya ve Romanya çekimser oy kullanmıştır (European Council, 2023). Tasarı 28 Mart'ta 2023 üye çoğunluğu ve %72,49 nüfus oranıyla Konsey tarafından resmen onaylanmıştır. Kanun, 19 Nisan 2023 tarihinde eş yasa koyucular tarafından imzalanmış ve 25 Nisan 2023 tarihinde resmî gazetede yayımlanmıştır (European Source Online, 2023).

Tüzüğün yasama sürecinde kurumlardaki oylama oranları ve kurum ile ülkeler arasındaki pazarlık çalışmanın devamında teori çerçevesinde supranasyonelliğe etkisi

açısından değerlendirilecektir. Bu bölüm kurumlar ve devletler arası ilişkilerin analizi açısından somut bir veri oluşturulması maksadıyla yazılmıştır.

**Tablo 1:** 28 Mart 2023 Avrupa Bakanlar Konseyi oylama sonucu.

Üye Ülkeler	Ağırlıkları	Oylamalar
 <b>BELÇİKA</b>	2,60	Olumlu
 <b>Bulgaristan</b>	1,53	Çekimser
 <b>Çekya</b>	2,36	Olumlu
 <b>Danimarka</b>	1,31	Olumlu
 <b>Almanya</b>	18,59	Olumlu
 <b>Estonya</b>	0,30	Olumlu
 <b>İrlanda</b>	1,13	Olumlu
 <b>Yunanistan</b>	2,37	Olumlu
 <b>İspanya</b>	10,60	Olumlu
 <b>Fransa</b>	15,16	Olumlu
 <b>Hırvatistan</b>	0,86	Çekimser
 <b>İtalya</b>	13,32	Olumlu
 <b>Kıbrıs<sup>4</sup></b>	0,20	Olumlu
 <b>Letonya</b>	0,42	Olumlu

<sup>4</sup> , Kıbrıs Cumhuriyeti adıyla AB üyeleri tarafından tanınan, Türkiye tarafından ise Güney Kıbrıs Rum Yönetimi adıyla anılmaktadır. Tez içinde pratik olması amacıyla sadece Kıbrıs olarak ifade edilmiştir.

 <b>Litvanya</b>	0,63	Olumlu
 <b>Lüksemburg</b>	0,14	Olumlu
 <b>Macaristan</b>	2,17	Olumlu
 <b>Malta</b>	0,12	Olumlu
 <b>Hollanda</b>	3,96	Olumlu
 <b>Avusturya</b>	2,00	Olumlu
 <b>Polonya</b>	8,41	Çekimsiz
 <b>Portekiz</b>	2,31	Olumlu
 <b>Romanya</b>	4,25	Olumsuz
 <b>Slovenya</b>	0,47	Olumlu
 <b>Slovakya</b>	1,21	Olumlu
 <b>Finlandiya</b>	1,23	Olumlu
 <b>İsveç</b>	2,33	Olumlu

**Kaynak:**European Council, 2023

Avrupa Komisyonu karbon emisyonu ile ilgili yeni bir tasarı teklifi hazırlamış ve bu teklifi Parlamente'ye sunmuştur. Teklifte karbon emisyonunun sıfırlanması, fosil yakıtların kullanımının mümkün olduğunca azaltılması ve böylelikle enerjide dışa bağımlılığın **azaltılması** hususunun altını çizildiği görülmektedir (EUR-Lex, 2023). Bu belge Rusya-Ukrayna savaşına atıfta bulunularak enerji bağımlılığının azaltılması gerekliliğinin

vurgulanması söz konusu savaşın AB'nin iklim politikası ile ilgili radikal kararlar almasında etkin rol oynayan unsurlardan biri olduğuna işaret etmektedir.

Avrupa Parlamentosu'nun 2035 yılından itibaren içten yanmalı motorların satışının yasaklanmasına yönelik teklifi kabul etmesi başta Almanya, olmak üzere İtalya ve Polonya tarafından tepkiyle karşılanmıştır. Alman ulaştırma bakanı Volker Missing'ten bu düzenlemeye karşı eleştiri gelmiş ve bakan bu düzenlemeyi desteklemediğini açıklamıştır (Euronews, 2023). Almanya ile birlikte İtalya ve Polonya'nın da itirazı neticesinde gerekli çoğunluğun sağlanamaması gerekçesiyle Bakanlar Konseyi yasama süreci ertelenmiştir. Alman otomotiv endüstrisinin üst düzey uluslararası rekabet gücünün korunması, ortalamanın üzerinde karbon salınımı yapan araçlar üretmesi ve bu endüstrinin korunmaya çalışılması ile karbon emisyonunun azaltılmaya çalışılmasına yönelik yapılan çalışmalar çelişkiler içermektedir.

Almanya karbon emisyonunun sıfırlanmasına yönelik alınan kararın esnetilmesi için baskı oluşturmuştur. Yapılan müzakereler neticesinde e-yakıt olarak bilinen sentetik yakıtlarında düzenlemeye dahil edilmesi kararı alınmıştır. En son anlaşma kapsamında Komisyon, yalnızca temiz enerji ile yapılan e-yakıtlarla çalışan arabaların Euro 6 araç tipi onay kuralları dahilinde kaydedilmesine izin veren bir teklifte bulunacaktır (Green Car Congress, 2023). Euro 6, otomobillerin, egzoz emisyonları sınırlandırılarak çok daha çevre dostu olmalarını amaçlayan Avrupa Mevzuatının bir parçasıdır. Komisyon ayrıca, yalnızca e-yakıt kullanan arabaların 2035'ten sonra tescil edilmesine izin verecek yasal yaklaşımı ortaya koyan bir bildiri sunacaktır (Green Car Congress, 2023).

Avrupa Konseyi Dönem Başkanlığı metninde “Sürdürülebilir bir Avrupa” adlı başlık altında 2030 sürdürülebilir kalkınma hedeflerinin Avrupa Konseyi Başkanlığı için yol gösterici nitelikte olduğu ifade edilmiştir. Bununla birlikte söz konusu 4. başlıkta Avrupa Komisyonu'nun, AB'nin sera gazı emisyonunu % 50 ile % 55'e yükseltmeye yönelik teklifini memnuniyetle karşılandığı belirtilmiştir (Programme for Germany's Presidency of the Council of the European Union, 2020, s. 16). Bu ifadelerle birlikte “ekonomik performansımızı ve küresel rekabet gücümüzü de dikkate alarak Avrupa Birliği'nin 2030 yılı için ulusal olarak belirlenmiş katkılarını ne ölçüde artırabileceği konusunda anlaşmak istiyoruz” cümlesi pazarlık için açık kapı bırakıldığını göstermektedir.

### 2.3. Avrupa Parlamentosu'ndaki Süreç

Almanya, Avrupa Parlamentosu'nda 96 milletvekili ile en çok temsilci sayısına sahip ülke konumundadır. Sıfır karbon emisyonuna bağlı elektrikli araçlar ile ilgili uygulanacak politikaya ilişkin tüzük tasarısına karşı Alman parlamenterlerin çoğunluğu teklifin kabul edilmemesinden yana oy kullanmışlardır. 96 vekilden 38'i tasarının kabulünden yana oy kullanırken, 44'ü reddetmiştir. Bununla birlikte bir vekil çekimser oy kullanırken 14 temsilci de oylamaya katılmamıştır.

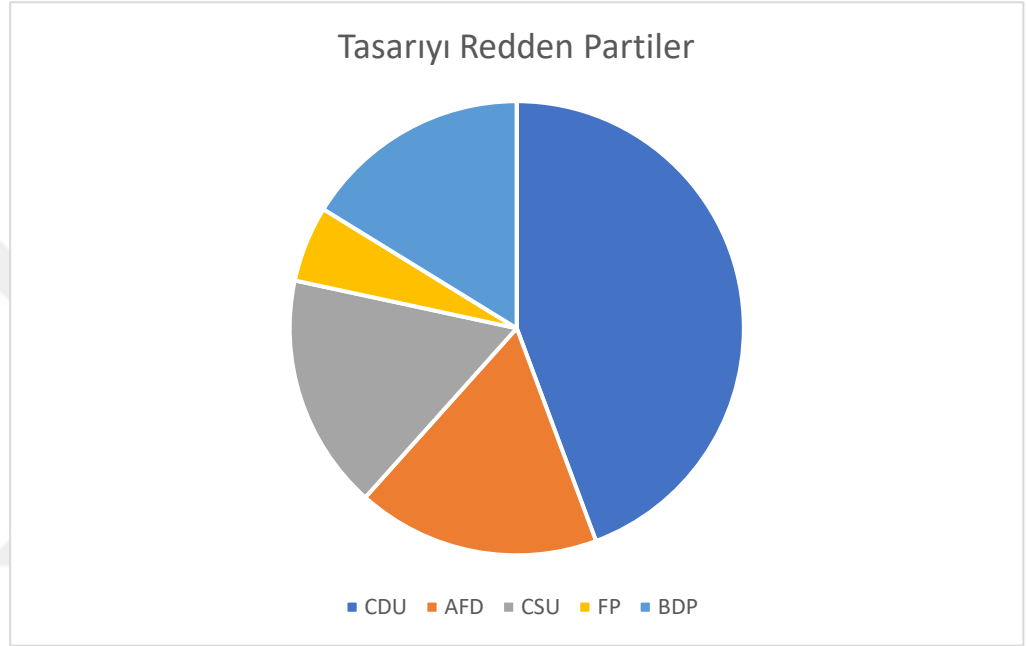
**Tablo 2: 14 Şubat 2023 Parlamento oylaması sonuçları.**



**Kaynak:** Europagruppe GRÜNE, 2022

Teklifi reddeden parlamenterlerden 7'si sağ popülist ve Avrupa Őüphecisi olduğu bilinen Almanya İçin Alternatif Partisi (AFD), 22'si Liberal Muhafazakar ve merkez sağ görüşte olan Alman Hristiyan Demokrat Birliği Partisi (CDU), yine 6'sı muhafazakar demokrat olan Hristiyan Demokrat Sosyal Birliği Partisi (CSU), 1'i Almanya Aile Partisi (Familien Party), 5'i liberal görüşü temsil eden Bağımsız Demokratik parti ve son olarak 3'ü de SPD'dendir.

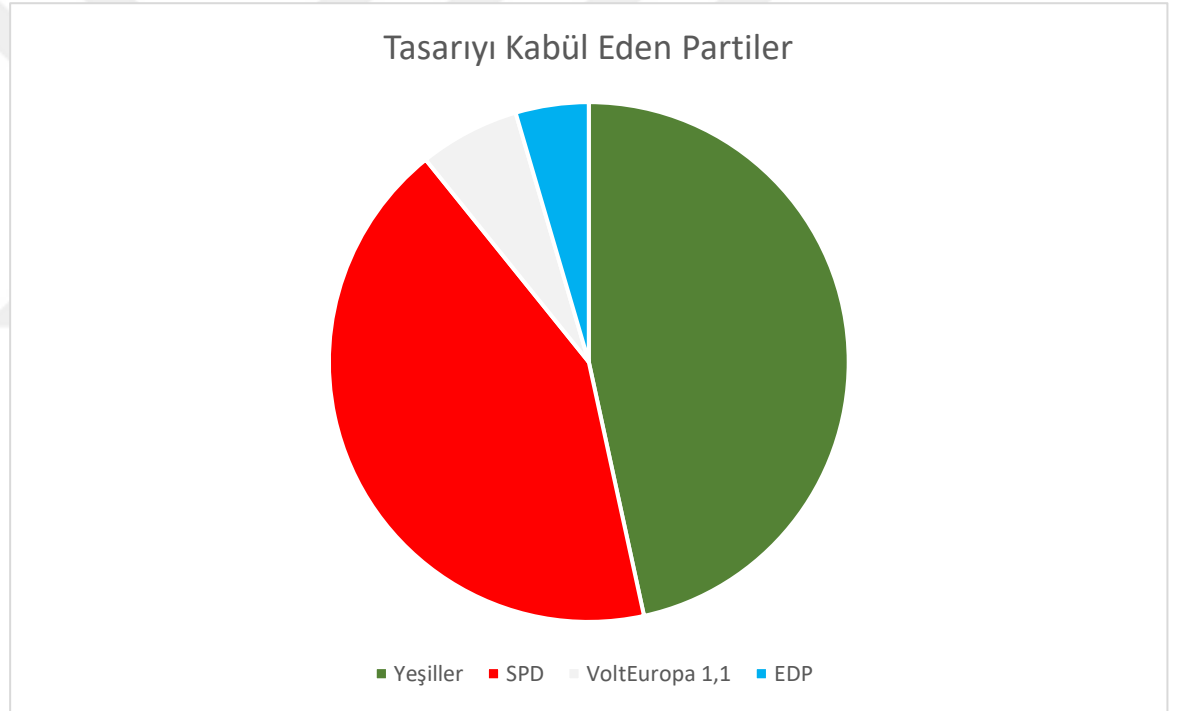
**Tablo 3: 14 Şubat 2023 Parlamento oylaması sonuçları.**



**Kaynak:** Europagruppe GRÜNE, 2022

Teklifi kabul eden milletvekillerden 20'si Yeşiller/Avrupa Özgürlük İttifakı (Green/EFT), 2'si Volt Europa, 1'i EcologicalDemocraticakParty'den, 12'si Sosyal Demokratlardan ve 3'ü demokratik sosyalist ve sol popülist bir parti olan DieLinke'dendir (Europagruppe GRÜNE, 2022).

**Tablo 4: 14 Şubat 2023 Parlamento oylaması sonuçları.**



**Kaynak:** Europagruppe GRÜNE, 2022

Avrupa Parlamentosu'ndaki Alman milletvekillerinin oy dağılımı incelendiğinde liberal muhafazakâr ve sağ popülist partilerin düzenlemeye karşı oldukları görülmektedir. 2035 sıfır karbon emisyonu teklifine olumsuz yönde oy kullanan partilerin ezici çoğunluğunun sağ partilerden oluşuyor olması ve sağ popülizm ile çevre politikaları arasındaki ilişkiyi incelemeyi gerekli kılmaktadır.

2023/851 sayılı tüzük Avrupa Parlamentosu'nda oylanmadan önce milletvekilleri söz konusu tasarının onaylanması veya onaylanmaması yönündeki görüşlerini gerekçeleriyle ifade etmişlerdir. Sosyalistler ve Demokratların İlerici İttifakları Partisi (S&D), Yeşiller (EFA) ve Sol Parti (GUE/NGL) milletvekillerinin geneli tasarımı desteklediklerine yönelik konuşmalar yaparken; Avrupa Halk Partisi Grubu (AHP), RenewEuropa (Renew), Avrupa Muhafazakârlar ve Reformcular Partisi (ECR) ve son olarak Kimlik ve Demokrasi Partisi (ID) milletvekilleri tasarımı onaylamayacakları yönünde beyanlarda bulunmuşlardır. Tasarının lehine oy kullanacak milletvekillerinin genel savları AB'nin koyulan yeni hedefler sayesinde hem iklim hedeflerini gerçekleştirme noktasında önemli bir mesafe kat edeceğini hem de gelecekte elektrikli araç pazarında liderlik rolünü oynayacağına yönelik ön görüşlere dayanmaktadır.

Yeşil Sol Parti Milletvekili Bas Eichout yaptığı konuşmasında Avrupa'nın elektrikli araç üretiminde ve satışında liderlik etmesi gerektiğine dikkat çekmiş ve ABD'nin Kaliforniya eyaletinde 2030 yılına kadar % 100 sıfır emisyonlu araçlara geçileceğini, Çin'inde büyük ilerleme kaydettiğini söyleyerek bu politikadaki rekabetin önemini vurgulamıştır. Eichout yeni düzenlemenin sadece otomobiller ve hafif ticari araçlar için olmasının yetersiz olduğunu düzenlemelerin kamyonları da kapsamı gerektiğini belirtmiştir (European Parliament, 2023).

S&D adına konuşan Tiemo Wölken yeni emisyon standartlarını belirleyen düzenlemelerin yasalaşmasının doğru bir karar olduğunu ifade etmiş, ABD'nin yeşil teknolojilere yoğun bir şekilde yatırım yaptığını belirtmiş, bu alandaki rekabeti kaybetmemek için üreticilerin güvenliğini sağlayacak ve destekleyecek yasal çerçevenin gerekliliğinden söz etmiştir. Wölken, AHP milletvekillerini de eleştiri de bulunmuştur. AHP milletvekillerinin ilgili tüzüğün yasalaşmasının yaratacağı problemler noktasında dönüşümün otomotiv sektöründe çalışan işçilerin işine son vereceği yönündeki itirazlarının samimi olmadığını dile getirmiştir. Yapılan müzakerelerde dönüşüme ayrılan fonların miktarının daha az olması yönünde oy kullananları eleştirmiştir. Sentetik yakıtların kullanımına karşı olduğu ifade eden Wölken'e göre sentetik yakıtlar karbon emisyonuna alternatif çözüm olmaktan uzaktır. Bu yakıtlar pahalı olduğu için kara yolu taşımacılığının haricinde başka sektörlerde kullanılmalıdır. Wölken AHP'nin milletvekillerinin ilgili tasarıya itiraz etmesindeki temel nedenin sentetik yakıt lobisi olduğunu savunmuştur (European Parliament, 2023).

Başka bir S&D millet vekili olan Christel Schaldemose'e göre AB'nin iklim hedeflerine ulaşması ve Paris İklim Anlaşması'na uyması için bu karar oldukça önemlidir. Yeşil

dönüşüm hem iklim politikaları açısından ilerlemeyi sağlarken hem de iş güvencesini garanti altına almanın yoludur. Schaldemose geleceğin yeşil dönüşümde yattığını ve bu dönüşüme ayak uydurulmadığı takdirde AHP milletvekillerinin ulaşımdaki yeşil dönüşüm hedeflerinin en büyük problemi olarak ileri sürdükleri potansiyel işsizlik durumunun gelecekte yaşanabileceğini ifade etmiştir. Bununla birlikte çevreyi kirleten içten yanmalı motorların otomotiv sektörü açısından modasının geçtiğini ve bu teknolojiyi üretmeyi sürdürmenin bir anlamı olmadığını belirtmiştir. Son olarak Schaldemose belirlenen 2035 tarihinin sektöre rekabet edilebilirlik açısından net bir mesaj verdiğini ileri sürmüş aynı zamanda değişim geçirecek olan sektörün yeni iş kolları yaratacağını savunmuştur (European Parliament, 2023).

Yeşil Parti Milletvekili Ciaran Cuffe göre elektrik, karayolu taşımacılığı için en temiz ve en verimli enerji kaynağıdır ve kamyonlar ve otobüsler için de aynı hedefler bir an önce hayata geçirilmelidir. Cuffe aynı zamanda elektrikli yakıtların karayolu taşımacılığında boş bir hayal olduğunu, gemiler ve uçaklar için ayrılması gerektiğini savunmuştur. Yollarda elektrifikasyonu teşvik etmenin, emisyonların ve hava kirliliğinin azaltılması açısından insanlara sağladığı faydalar gerçekten büyük olduğunu belirten Ciaran Cuffe bu dönüşüme, tüm arabaları e-araçlarla değiştirmeyi amaçlamayan, toplu taşıma ve aktif seyahate yönelik büyük yatırımlarla eşlik edilmesi gerektiğini ifade etmiştir. (European Parliament, 2023).

Yine başka bir Yeşil Parti üyesi Michael Bloss, yeni tasarımı iklimin korunması ile birlikte aynı zamanda ekonomi için de olumlu bir adım olarak değerlendirmiştir. Bloss'a göre 2035 ulaşımda yeşil dönüşüm hedeflerine ve bu hedeflerin getirdiği değişimlere otomotiv endüstrisi ve çalışanları uyum sağlayabilecektir. Bloss yaptığı konuşmada iklim dostu e-mobilitenin artık dünya çapında durdurulamaz konumda olduğunu, bu rekabete dahil olmak için; Avrupa'nın en uzun menzilli akülerinin, en modern arabalarının üretilmesi gerektiğini ve böylece istihdamın ve Avrupa'nın geleceğin otomotiv üreticisi merkezi olarak güvence altına alınacağını ifade etmiştir. Bloss konuşmasının devamında ulaşımda iklim hedeflerini tutturmada AB'nin her zaman başarısız olduğunu ifade ederken bunlardan muhafazakarların son 20 yıldaki politikalarını sorumlu tutmuştur. Son olarak-yakıtların verimsiz olduğunu, bu yakıtların her zaman elektrikli arabalardan daha pahalı olacaklarını dolayısıyla geleceğin olmadığını dile getirmiştir (European Parliament, 2023).

S&D Milletvekili Sara Cerdas tasarımın, sürdürülebilir seçeneklerin arzının artırılması, fiyatların düşürülmesi, teknolojik gelişme ve ikinci ve üçüncü el pazarının hızla yaratılması konularında pazarın gelişmesini kolaylaştıracağını savunmuştur. Cerdas'a göre Avrupa otomobil endüstrisi değişime ayak uydurabileceğinin sinyalini vermiştir. Avrupa Birliği'nin

emisyollarının sorumluluğunu üstlenmesinin ve iklim değışikliğiyle mücadelede küresel liderliği üstlenmesinin zamanı gelmiştir. 2035'ten itibaren Avrupa Birliği'ndeki tüm yeni otomobiller sıfır emisyonlu olacak, bu da tüm dünyaya örnek olması gereken bir önlemdir (European Parliament, 2023).

AHP adına konuşan Jens Gieseke'ye göre taşımacılık sektöründe emisyonlarda gerekli azalmayı sağlamak için yeniliğe ve akıllı fikirler için alana ihtiyaç vardır, ancak içten yanmalı motorların yasaklanması bu çok ihtiyaç duyulan özgürlüğü sınırlandırmaktadır. Gieseke açık ve katı bir çerçeve belirlenmesini ve ardından hedefe ulaşmak için hangi teknolojilerin gerekli olduğuna piyasanın karar vermesine izin verilmesi gerektiği önerisinde bulunmuştur. Yalnızca Almanya'da 600.000 kişi içten yanmalı motorlu araçların üretiminde çalışmaktadır ve onların işleri artık risk altındadır. Gieseke Liberallerin, Yeşillerin ve Sosyal Demokratların yeni istihdam yaratılacağına dair vaadinin gerçeği yansıtmadığını ve pil üreticilerinin genellikle Kanada veya Amerika'ya gittiklerini ifade etmiştir (European Parliament, 2023).

ECR Milletvekili Pietro Focchi parti grubu adına emisyonların azaltılmasından yana olduklarını belirtmekle birlikte elbette bazı sorunlarının olduğunu dile getirmiştir. Bu sorunların başında dönüşüm ile birlikte sona erecek üretim faaliyetleri ve buna karşı AB'nin alacağı tedbirlerin ne olacağıdır. Diğer bir soru; mikroçipler, lityum, kobalt ve benzeri konularda yabancı ülkelere, özellikle de Çin'e bağımlılık konusunda ne yapılacağıdır. Bağımsız milletvekillerinden Edina Toth karayolu taşımacılığında binek ve hafif ticari araçlar için belirlenen karbon emisyonu oranlarının 2035 yılı için hayata geçirilmesinin alt yapının hazırlanması açısından yeterli zamanı tanımadığı eleştirisinde bulunmuştur. Milletvekili elektrikli araçların fiyatlarına dikkat çekerek, düşük gelirli vatandaşların önemli bir kısmının yeni bir araba satın alamayacakları taktirde ortalama araç yaşının artmaya devam edeceğini vurgulamıştır. Ayrıca, gelişmiş sentetik yakıtların emisyon alanında değişim yaratabilmesi nedeniyle içten yanmalı motorların daha da gelişme fırsatlarına sahip olduğunu savunmuştur. Son olarak Toth; alternatif çözüm yolları bulunmadığı taktirde merkezinde elektrikli araçların bulunduğu bir düzenlemenin pratikte fayda sağlamayacağını söylemiştir (European Parliament, 2023).

ID Milletvekili Aurelia Beigneux oylamaya sunulan yeni tasarımı Avrupalı elitler ile AB vatandaşları arasındaki kopukluğun bir göstergesi olarak yorumlamıştır. Beigneux'e göre bu tasarı otomobil üreticilerinin yeni girişimlerini engellerken, tamamen elektrikli üretime odaklanması tüketicilere ve çevreye fayda sağlamamakla birlikte yeni standartlar iklim değişikliğini engellemeyecek, sadece egzoz çıkışlarındaki kirliliği ölçmekten ibaret olan ekolojik bir sahtekarlıktır. Beignuxpillerin yapımı için gereken nadir metallerin kirliliğe neden olduğunu, Kongo gibi ülkelerde bu metallerin çıkarılmasının çocuk işçiliğinin kitlesel kullanımıyla mümkün olduğunu, çocukların çoğunun toprak kayması ve sağlık koşulları nedeniyle öldüğünü ifade etmiştir. Düzenlemeleri kirliliğin üçüncü dünya ülkelerine taşınması olarak değerlendiren Aurelia Beigneux sentetik benzine ilişkin düzenlemelerin yeniden gözden geçirilmesi önerisinde bulunmuştur (European Parliament, 2023).

ECR Milletvekili Alexandr Vondra % 100 elektrikli araçlara geçişin özgürlüğe aykırı olduğunu, orta sınıfın yoksullaşacağını, işsizliğin artacağını ayrıca Çin'e pil ve yazılım açısından bağımlı olduğundan bu dönüşümün Çin'e yarayacağını savunmuştur. Vondra sentetik yakıtların geliştirilmesini de desteklediğini ifade etmiştir. Yine aynı partinin Milletvekili Robert Roos'da elektrikli araçların pillerinin maliyetine dikkat çekerek düşük geliri insanların elektrikli araç sahibi olamayacaklarını belirtmiştir (European Parliament, 2023).

Başka bir ECR Millet vekili Anna Zalewska düzenlemeyi mahremiyete ve mülkiyete, rekabet gücüne, serbest piyasaya sert bir müdahale olarak değerlendirmiştir. Ayrıca Zalewska üretilen pillerin tamamının karbon ayak izinden oluştuğundan ve pilin hammaddelerinden biri olan lityumun artan maliyetlerinin elektrikli araç pazarında oluşturacağı olumsuz durumdan söz etmiştir. Zalweska'ya göre lityumun çıkarılması tam bir ekolojik felakettir; bir ton lityum çıkarımı, birkaç ton karbondioksit üretir ve bu çıkarma için gereken su miktarı da oldukça fazladır (European Parliament, 2023).

ID Milletvekili Teuvo Hakkarainen yaptığı konuşmasında iklim değişikliği probleminin olmadığına yönelik bir açıklamada bulunmuştur. Konuşmasının devamında düzenlemelerin AB ekonomisini sarsacağını ileri sürmüştür. Hakkarainen elektrikli araçların karbon emisyonunu azaltmada fayda olamayacağını savunmuş ayrıca elektrikli otomobil emisyonlarının, tüm yaşam döngüsü dikkate alındığında içten yanmalı motorlara göre daha yüksek olduğunu iddia etmiştir (European Parliament, 2023). İçten yanmalı motorlardan ve petrolden vazgeçilebilmesi için hâlâ çok fazla gelişmeye ihtiyaç vardır.

Angelika Niebler Avrupa Halkları Partisi (AHP) içten yanmalı motorların yasaklanmasına karşı olduğunu ifade etmiştir. Niebler elektrikli otomobillerin geleceğinin olduğu düşündüğünü belirtmekle birlikte alt yapının daha da genişletilmesi gerektiğinden söz etmiştir. Konuşmasının devamında alternatif yakıtlar, sentetik yakıtlar ve hidrojen teknolojisinin de büyük bir potansiyele sahiptir olduğunu eklemiştir (European Parliament, 2023).

Liudmila Novak (AHP) 2035'te hedeflenen emisyon azaltımını destekliğini açıklamıştır. Trafik çevreyi büyük ölçüde kirletmekte ve iklim değişikliğine olumsuz katkıda bulunmaktadır. Novak teklifi çok iddialı ve uygulaması zor olarak değerlendirmiştir. Alternatif yakıtlarda sürekli gelişmeler yaşandığı belirterek içten yanmalı motorlara tamamen kapının kapatılmaması gerektiğini savunmuştur. Ivan Stefanec de (AHP) sentetik yakıtları referans göstererek elektrikli veya hibrit araçlara alternatif olarak içten yanmalı motorların geliştirilmesi gerektiğini savunmuştur (European Parliament, 2023).

Sol Parti adına konuşan Marina Measure içten yanmalı motorların yasaklanmasını savunan başka bir parlamenterdir. Measure belirlenen yeni hedeflerin iddialı ve aynı zamanda da gerekli olduğunu eklerken aynı zamanda bu hedeflerin belirli bir plan çerçevesinde takip edilmemesinin gerekliliğinden söz etmiş, özellikle % 100 elektrikli araçlara geçilmesi söz konusu olduğunda plansız hareket etmeyi sorumsuzluk olarak nitelendirmiştir. Measure yeni hedeflerin plansız bir şekilde belirlendiğini belirtirken bunun nedenlerini de sıralamıştır. Elektrikli araçların fiyatlarının çok pahalı olması tüketicileri ikinci el içten yanmalı motorlu araçlara yönlendirecektir. Elektrikli araçların üretim sürecinde kullanılan lityumun çıkarılmasının sebep olduğu çevre kirliliği de başka bir olumsuzluktur. Ayrıca lityum, kobalt ve nadir toprak elementlerinin şu anda Avrupa'da çıkarılıyor olmayışı tedarik açısından Avrupa'yı diğer kıtalara bağımlı kılmaktadır (European Parliament, 2023).

Measure Çin'in Avrupa otomotiv endüstrisi üzerindeki olumsuz etkisine de değinmiştir. Sektördeki korumacılık eksikliği nedeniyle pazara gelen Çin otomobillerinin iç pazarda Avrupalı üreticileri olumsuz etkileyecek, bunun sonucunda üreticiler küçülmeye gidecek ve işsizlik sorunu yaşanmaya başlayacaktır. Konuşmada ifade edilen son eleştiri olarak, daha fazla elektrikli otomobilin, daha fazla elektrik ihtiyacı anlamına geldiği, ancak enerji sektörünün serbestleşmesinden bu yana Avrupa'da elektrik üretimi durma noktasına geldiği

ifade edilmiştir. Marina Mesure'a göre 280 milyondan fazla elektrikli otomobilden oluşan bir Avrupa araç filosunun sonunda faaliyete geçmesi için yeni nükleer santral veya kömür santrali gerekecek ve sonuç olarak belirlenen hedefler amacına ulaşmayacaktır (European Parliament, 2023).

Son olarak sol parti adına konuşan Katerina Konecna AB'nin pil üretiminde hammadde tedariki açısından Çin'e ve Afrika'ya bağımlı hale geleceğini ifade etmiştir endüstrisinin olmaması ayrıca var olan pil teknolojisinin Çin'in gerisinde olması, elektrikli araç fiyatlarının uygun olmaması ve elektrik fiyatlarının da yüksek olması gibi nedenleri sıralayarak düzenlemeye karşı oy kullanacağını söyleyerek konuşmasını bitirmiştir (European Parliament, 2023).

Parlamentelerin düzenlemeyle ilgili konuşmaları incelendiğinde taslağın yasalaşmasını istemeyen milletvekillerinin genel olarak itirazlarını sektördeki değişimin yaratabileceği işsizlik sorunu, elektrikli araçların yaşam döngüsü hesaplandığında fosil yakıtlara kıyasla bir fark yaratmıyor düşüncesi, araçların pahalı olmasından dolayı düşük ve orta gelirli tüketicilerin bu araçlara ulaşamayacak olmaları, pil üretiminde AB ülkeleri genelindeki otomobil üreticilerinin pil veya pilin hammaddesini tedarik etmek için Çin'e bağımlı olması gibi nedenlerle gerekçelendirdikleri görülmektedir. 100 elektrikli araç tasarısına karşı çıkan milletvekillerinin birçoğu konuşmalarında sentetik yakıtların karbon emisyonunu azaltma amacıyla alternatif bir yol oynayabileceğini ifade etmişlerdir. % 100 elektrikli araç düzenlemesini savunan parlamenterler genel olarak AB'nin değişen otomotiv sektörüne ayak uydurmak ve gelecekte elektrikli araç pazarında lider konumda olmak bununla birlikte iklim hedeflerinde de uluslararası arenada ne kadar iddialı ve başarılı olduğunu göstermesi açısından oldukça başarılı olduğu görüşüne sahiptirler. AB söz konusu hedefleri gerçekleştirdiği takdirde hem rekabet edebilirlik açısından büyük bir avantaj sahibi olmuş olacak hem de iklim hedeflerini gerçekleştirerek çifte kazanç elde etmiş olacaktır. Taslağın onaylanmasını sağlayan milletvekillerinden bazıları sentetik yakıtların pahalı olmasından ve yüksek miktarda karbon ayak izi barındırdığından alternatif bir çözüm olamayacağından bahsetmiştir. AHP Milletvekili Wölken'in sentetik yakıt lobiciliğinden söz ederek milletvekillerinin kararından bu lobi faaliyetlerinin olduğunu iddia etmesi oldukça önemlidir.

## 2.4. Ulaşımında % 100 Yeşil Dönüşüm Sürecindeki Menfaat Sahipleri

Avrupa Birliği'nin 2050 iklim hedeflerine ulaşabilmesi için birçok sektörde üretim süreçlerine karbondan arındırması gerekmektedir. Birliğin ulaşımında sıfır emisyonu hedeflemesi ve bu hedefleri 2035 yılı gibi yakın bir tarih için planlamasının birkaç nedeni bulunmaktadır. Mevcut akıllı teknolojiler ve elektrikli motorlar üzerinde yapılan AR-GE'ler elektrikli mobilite ve dijital ve bu mobiliteye dijital entegrasyon açısından gelecek vaat etmektedir. Elektrikli araçları geliştirmeye yönelik uzun zamandır yapılan çalışmaların otomotiv sektöründeki geçişi rahatlatacağı düşünülmektedir. Büyük markaların hemen hemen hepsinin piyasada elektrikli araçlarının var olması ve akıllı dijital sistemlerin entegrasyonunun da başarılı bir şekilde sağlanmış olması AB'nin bu sektörde rekabet edebilirlik açısından kendine güvenmesini sağlamıştır. Birlik genelinde tüm sektörlerde yapılan karbon emisyonu ölçümü sonuçlarına göre bütün sektörlerde olumlu sonuçlara rastlanırken karayolu ulaşımında karbon emisyonu miktarının gittikçe arttığı gözlemlenmesi AB'nin sıfır emisyona geçiş sürecinde karayolu taşımacılığının karbon-nötr dönüşümünü ön plana alması başka bir gerekçe olarak değerlendirilebilir.

Ulaşımında % 100 elektrifikasyonu destekleyen veya karşı çıkan menfaat grupları incelenirken AB'nin söz konusu alan ile ilgili politikalarını etkileyebilecek menfaat sahipleri 3 grup altında değerlendirmek mümkündür. Bunlardan ilk akla geleni otomobil üreticileridir. Otomobil üreticileri kadar etkili ve önemli olan ikinci grup ise yedek parça üreticileridir. Son olarak otomotiv sektöründe çalışan mavi yakalılarının dönüşüm sonrasında iş kaybı riski ile karşı karşıya kalmaları sorunu bu denklemde değerlendirilmesi gereken grup olarak karşımıza çıkmaktadır. 2022 verilerine göre Almanya'da otomotiv sektöründe 774.339 kişi çalışmıştır (Statista, 2023). AB'nin ulaşımında getirdiği karbon standartları Birlikteki otomobil üreticileri üzerinde baskı oluşturmuştur. Şirketler düzenlemelere ayak uydurmak için yeni teknolojilere yatırım yapmış, eski üretimlere son vermiş ve bu durum yaşanan küçülmeler nedeniyle işten çıkarmaları beraberinde getirmiştir.

Dünyanın en büyük otomotiv tedarikçisi olan Bosch, firmanın yakıt enjeksiyon sistemleri pazarındaki hâkim konumu nedeniyle elektrikli mobiliteye geçişten büyük ölçüde etkilenecektir (Martin Krzywdzinski, 2022, s. 187). Şirket, yakın zamanda otonom sürüş sistemleri veya yenilikçi yarı iletken teknolojileri gibi elektrikli araçların üretiminde kritik öneme sahip olacak çeşitli yeni teknolojik yeteneklere yatırım yapmaya başlamıştır (Martin Krzywdzinski, 2022, s. 188). Bosch; elektrikli motorlar, piller ve elektronik bileşenler de dahil olmak üzere elektrikli mobilite için tüm kritik bileşenlerin tedarikçisi olmak istemektedir ve bu alanlar doğrultusunda yaptığı yatırımlarla teknolojik yeniden

yapılandırma programına gittiği için önemli istihdam azaltma önlemlerini uygulamaya başlamıştır. Bunun sonucunda firma dünya genelinde 6.800 Almanya’da ise 2.000 kişiyi işten çıkarmıştır.

Aynı durumun yaşandığı Almanya’nın başka bir önemli tedarikçi firması ZF Friedrichshafen’dir. ZF son birkaç yılda iş modelini, otonom sürüş çözümleri için donanım ve yazılım bileşenleri veya elektrikli otomobiller için aktarma organları bileşenleri gibi geleceğe daha uygun bileşen teknolojilerine kaydırmak için çalışmıştır (Martin Krzywdzinski, 2022, s. 187). Bu dönüşümlerin bir parçası olarak ZF, elektrikli mobilite için yeni bir bölüm kurmuş ve bununla birlikte şirket, 6500 kişinin işten çıkarılması da dahil olmak üzere istihdamı yeniden yapılandırma konusunda önemli önlemler de uygulamaya koymuştur.

Son olarak dönüşümden etkilenen başka bir Alman otomotiv tedarik şirketi Mahle’dir. Piston, silindir, valf kontrolleri gibi önemli içten yanmalı motor bileşenleri üreten Mahle Almanya’nın 6. dünyanın da 30. en büyük tedarikçisidir. Mahle elektrikli motor teknolojisini ayak uydurmak için bu alana yönelik AR-GE çalışmaları yürütmektedir. Şirket, devam eden teknolojik yeniden yapılandırma programının bir parçası olarak halihazırda önemli kemer sıkma önlemlerini ve istihdam azaltımlarını uygulamaya koymuş ve 2020’de Almanya’da 2.000 olmak üzere dünya çapında 7600 kişiyi işten çıkarmıştır (Martin Krzywdzinski, 2022, s. 188).

Ulaşımında elektrifikasyona geçiş ile bu geçiş sürecinin sebep olacağı iş kayıplarını ön gören çeşitli çalışmalar yapılmıştır. Üretim aşamasında pillerin ithal edilerek tedarik edildiği bir senaryoda Almanya otomotiv endüstrisindeki istihdam kayıplarının 50.000 ile 130.000 arasında olacağı sonucuna varılmıştır (Martin Krzywdzinski, 2022, s. 190-191). Otomobil üreticileri sektördeki değişim nedeniyle tedarikçi firmalarda olduğu gibi üretimde inovasyona gitmeye başlamışlardır. BMW 2026 yılına kadar 128.000 çalışanından 6.000’ini işine son vereceğini, Daimler 300.000 çalışanından 10.000-15.000, WV grubu ise bu sayıyı 2030 yılına kadar 14.000 kişi olarak açıklamıştır (Martin Krzywdzinski, 2022, s. 194).

Almanya’da otomotiv sektöründe yaşanan ve gelecekte de yaşanması beklenen iş kayıpları sendikaların da gündemine oturmuştur. Sendikalar genel olarak yüzde yüz elektrikli araçlara geçişi desteklemekle birlikte mevcut iş gücünün mağduriyetyaşamaması için işçilerin değişimin getirdiği yeni iş gücü alanına uyum sağlayabilecek şekilde eğitilmesi gerektiğini savunmuşlardır. Sendikaların hedefleri arasında, yeniden beceri

kazanma ve dolayısıyla eğitim programları da dahil olmak üzere uzun vadeli ileriye dönük stratejiler geliştirmeleri için hükümetle baskı uygulamak yer almaktadır (Szabo, 2023).Almanya’da otomotiv endüstrisinde hâkim sendikalardan bir olan IG Metall bu sendikaların başında gelmektedir. IG Metall altyapıya ve çalışanların niteliğine yatırım yapılması çağrısında bulunan endüstriyel modernizasyonun uzun süredir savunucusu olmuştur (Mualla, 2023, s. 17).

Sendika aynı zamanda otomotiv sektörü ile ilgili düzenleme yapılacağı durumlarda AB kurumları ile irtibat halindedir. Sendika, AB düzeyinde Avrupa Parlamentosu komitelerinde danışmanlık rolüne sahiptir (Mualla, 2023, s. 18). IG Metall’in elektrikli mobilitenin hızla yayılmasını açıkça destelemesiyle birlikte bu süreçte birtakım talepleri olmuştur. Dönüşüme bağlı olarak yeniden beceri kazandırma programları dışında, şarj altyapısının ve yenilenebilir enerjilerin genişletilmesi, pil üretimi ve hammadde tedarikinin Almanya veya Avrupa’da konumlandırılması, kısa süreli dönüşüm ödeneği yoluyla istihdamın güvenceye alınması gibi geçişi kolaylaştırmak için bir dizi önlem çağrısında bulunmuştur (IG Metall’s demands with regard to European regulation of CO2 levels for cars for the period after 2020, 2014, s. 9,12,19). Sendikanın pil üretimi ve hammadde tedarikinin Avrupa’da konumlandırılması istemesinin nedeni dönüşüm sonrası dışarıdan ithal edilecek pilin Avrupa otomotiv sektöründe yaratacağı iş gücü boşluğundan kaynaklanmaktadır. İçten yanmalı motor bileşenleri üreten iş gücünün elektrikli araçların en önemli bileşeni olan pil yapımına kaydırılması yaşanabilecek iş kaybı riskini ortadan kaldıracaktır. 2035 karbon standartları ile ilgili tüzüğün içerisinde geçiş sürecinde otomotiv sektöründeki istihdam düzeyini korurken, işçilerin becerilerinin artırılıp yeniden vasıflandırılması gerekliliğinin ifade edilmesi ve bu doğrultuda Birlik düzeyinde ortak strateji geliştirilmesi gerektiği önerisine yer verilmiş olması istihdam güvenliği açısından sendikanın AB ile ortak bir zeminde bulunduğunu göstermektedir.

Kovid-19 salgını sonrası dünyada ve dolayısıyla AB’de otomobil üretiminde ciddi düşüşler yaşanmıştır. 2020’de dünyada otomobil üretimi adet bazında %17,1 azalırken bu oran AB’de %23,5 olarak gözlemlenmiştir (The Automobile Industry Pocket Guide 2022/2023, 2022, s. 30). Almanya’daki BMW, MERCEDES ve Daimler Benz gibi büyük otomobil üreticileri otomobil ticaretinde yaşanan aksaklıklar neticesinde oluşan mali bu kaybı telafi etmek için büyük motorlu premium araç olarak nitelendirilen yüksek motorlu araçlarının satışını arttırmışlardır. Büyük motorları araçların satışı ulaşımdan kaynaklanan karbon salınımı oranını kayda değer seviyede etkilemiştir. Söz konusu otomobil şirketlerinin binek araç satışlarının yanı sıra içten yanmalı motora sahip yüksek performanslı araçların satışında da büyük oranda kar ediyor olması bu şirketlerin tamamen

ulaşımında % 100 yeşil dönüşümü desteklemelerini zorlaştırmaktadır. Almanya'nın spor araba üreticilerinden biri Porsche bu değişime karşı olan otomobil üreticilerinin başında gelmektedir. Porsche'nin CEO'su Oliver Blume e-mobilitenin kendileri için önceliğe sahip olduğunu ancak içten yanmalı motorların üretimine de devam edeceklerini belirtmiştir (newsroom.porsche, 2024). Blume ayrıca popüler spor araba modellerinin sentetik yakıtla kullanılmaya devam edeceğini ve Almanya'nın alternatif karbon-nötr stratejisi olarak sentetik yakıtların kullanımını ile ilgili müzakere sürecini desteklediğini ifade etmiştir.

Porsche'nin düşük maliyetli ve düşük karbon emisyonlu e-yakıt üretme çalışmaları da bulunmaktadır. Porsche bu çalışmalarda Avrupa'nın en büyük teknoloji şirketi olan Siemens ile iş birliği yapmıştır (Porsche, 2020). Bu iki büyük şirket yakıtın üretilmesi için gereken yenilebilir enerjiyi sağlamak amacıyla Şili'de rüzgâr tribünleri kurmuşlardır. Sentetik yakıtların içerisinde maliyeti ve karbon salınımı en az olan metanol bazlı yapay yakıt metil alkolün dönüştürülmesiyle oluşturulmaktadır. Karbondioksit ve Hidrojen tepkimeye sokulduğunda metil alkol ve su açığa çıkmaktadır. CO<sub>2</sub> havadan ayrıştırılıp, sudan elde edilen hidrojenle birleştirilmektedir. Şili'de kurulmuş olan rüzgâr türbinleri sayesinde Hidrojeni ayırmak için kullanılan elektrik enerjisi temiz bir yolla elde edilmektedir. CO<sub>2</sub>H bileşeni ile metanol elde edilmiş olur. Zeolit adlı katalizör kullanılarak metanol benzine çevrilir.

Porsche firması ortağı ile hem iklim politikası çerçevesinde karbon standartlarına uyacak bir yakıt üretmek ve bu sektörde pazar payı oluşturmak hem de içten yanmalı motorlu araçlarının geleceğini garanti altına almak istemektedir. Blume % 100 e-mobilitiye geçişin ardından da bir milyardan fazla içten yanmalı motorlara sahip araçların var olacağını ve bunların da karbon salınımından arındırılması için e-yakıtların etkili bir çözüm olduğunu savunmuştur. Almanya'nın en büyük spor araba üreticilerinden olan Porsche'nin % 100 elektrikli mobilitiye geçişe karşı olmasının en büyük nedeni firmanın rekabet edebilirliğini korumak istemesinden kaynaklanmaktadır. Rekabet gücünün muhafaza edilmesinin yanı sıra e-yakıtların da yapılan müzakereler sonucunda yeni emisyon standartları içine dahil edilmesi Porsche gibi bu yakıtların üretimine yatırım yapan sermayedarlar için geleceğe yönelik büyük kâr potansiyelleri yaratmaktadır. Sentetik yakıtların geliştirilmesine yönelik yapılan çalışmalar ve yatırımlar en az fosil yakıtların kadar güçlü lobicilik faaliyetlerinin de oluşması öngörüsünde bulunmak mümkündür. 2035 yılından itibaren fosil yakıtların yerine alternatif olarak sentetik yakıtların kullanılacak olması içten yanmalı motorlu araç sahibi olmak isteyenlerin kullanabileceği yegâne yakıt haline gelecektir.

Almanya'nın en büyük otomotiv üreticilerinden biri olan Volkswagen Grubu 2030 yılına kadar elektrikli araçların toplam satışların yaklaşık yüzde 50'sini bir pazar payı belirlemiştir. Yeni teknoloji geliştirme ve üretim kapasitelerine yatırım açısından VW Grubu, hammadde çıkarma yönteminden pil geri dönüşümüne kadar tüm pil tedarik zinciri boyunca önemli şirket içi yetenekler oluşturmak istemektedir (Martin Krzywdzinski, 2022, s. 184). Şirket kendi elektrikli araç üretimi için pil hücrelerinin tedarikini kendi bünyesinde gerçekleştirmek amacıyla Avrupa'nın çeşitli lokasyonlarına pil fabrikası kurmayı planlamaktadır.

İkinci en büyük Alman üreticisi olan Daimler de son zamanlarda elektrifikasyon çalışmalarına ağırlık vermiştir. Şirket elektrikli mobiliteye yönelik yatırımlarına devam ederken diğer yandan kâr marjının yüksek olduğu premium pazar segmentlerine odaklanma isteğini vurgulamıştır (Martin Krzywdzinski, 2022, s. 184). Almanya'da devam eden beceri kazandırma programlarının bir parçası olarak 2020 yılında yaklaşık 20.000 Daimler çalışanı elektrikli mobilité alanında eğitim almıştır (Martin Krzywdzinski, 2022, s. 185). Daimler firması teknoloji ve iş gücü açısından elektrikli mobilitéye yatırım yaparken içten yanmalı ve yüksek performanslı araç pazarındaki yüksek konumunu korumak istemektedir. Alman otomotiv üreticilerinden premium marka olan kabul edilen ve orta üstü tüketiciye hitap eden otomobil markası Mercedes-Benz de elektrifikasyon için yatırımlar yapmaktadır. Şirket ortaklarıyla birlikte Avrupa'da batarya hücreleri ve modülleri geliştirip üretmeyi planlamaktadır (Martin Krzywdzinski, 2022, s. 185). Mercedes CEO'su yüzde yüz elektrikli araçlara geçiş ile ilgili kendi stratejilerini aktarırken piyasa dinamiklerinin belirsizliğine dikkat çekerek içten yanmalı motorlardan vazgeçmeyeceklerini ifade etmiştir (MacKenzie, 2023). Mercedes de Daimler gibi içten yanmalı motorlu araçların üretimine devam ederken elektrikli araç piyasasındaki varlığını devam ettirmek istemektedir. Firma ortaklarıyla birlikte Avrupa batarya hücreleri ve modülleri geliştirip üretmeyi planlamaktadır.

BMW firması regülasyonu desteklemeyen başka bir önemli araba üreticisidir. Premium araç satışı pazarında önemli bir konumda olan firma yüksek performanslı ve büyük motorlu araç üretiminde ve satışında ilk sıralarda yer almaktadır. Şirket 2030 yılına kadar elektrikli araçların üretim payını yüzde 50 düzeyinde bir orana çıkarmayı hedeflese de yönetim yakın zamanda yeni içten yanmalı motorların geliştirilmesinden tamamen vazgeçme fikrini reddetmiştir (Martin Krzywdzinski, 2022, s. 186). BMW CEO'su Oliver Zipse bir gazeteye verdiği röportajda AB'nin 2035'ten itibaren yalnızca sıfır emisyonlu araçların satışına izin verme yönündeki kararının ertelenmesi gerektiğini çünkü bunun üçüncü ülkelerden hammadde ithalatına bağımlılığı arttıracığını söylemiştir. BMW'nin elektrikli mobilitéye

karşı tereddütlü duruşu yeni üretim kabiliyetlerinin geliştirilmesine ilişkin kararlarını da yansıtmıştır. Şirket uzun süre kendi tam ölçekli pil hücresi üretimine yatırım yapma konusunda tereddüt etmiştir. Bunun yerine, yalnızca bileşen gereksinimlerini belirlemek için birkaç Alman fabrikasında ilgili araştırmaları ve küçük ölçekli üretim faaliyetlerini yürüten harici pil hücresi tedarikçilerine güvenmiştir.

Elektrikli aracın en önemli parçalarından biri olan Lityum-İyon pillerin üretiminde kullanılan lityum, kobalt ve nikel gibi maddelerin yanı sıra yaklaşık % 90'ı Çin'den tedarik edilmektedir. Çin akıllı cihazlardan elektrikli otomobillere kadar tüm araçların pillerinin üretici üssü konumundadır. Çin'in otomobil üretimindeki payı artmakta özellikle elektrikli araç satışında dünyadaki diğer büyük elektrikli otomobil üreticilerine güçlü bir rakip olmaktadır. Hammadde ve pil üretimi konusunda bağımlılığı azaltacak veya bağımlılık olasılığını ortadan kaldıracak çalışmalar yapılmalıdır. Çin'in elektrikli otomobil üreticilerinin dünya piyasasını domine etme tehlikesine karşı Avrupalı otomobil üreticileri rekabet edebilirlik açısından kendilerine güvence altına almalıdırlar. AB Avrupalı üreticileri korumak adına sübvansiyon temin etmek gibi önlemler alma yoluna gitmiştir (Europe's Economic Security, 2024, s. 205).

Ocak 2022'de yayımlanan Avrupa Otomobil Üreticileri ve AB İklim Politikası Etki Değerlendirme Raporu da yapılan incelemelerde otomobil üreticileri arasında AB iklim politikalarının sıkılaştırılmasına yönelik farklı yaklaşımlar olduğunu göstermiştir. Volkswagen Grubu AB 2035 sıfır emisyonlu CO<sub>2</sub> hedefine giderek artan bir destek gösterirken, BMW bu politikaya karşı bir duruş sergilemekte ve bu hedeflere yönelik olumsuz lobi faaliyetlerine öncülük etmektedir (European Automotive Suppliers & EU Climate Policy An InfluenceMap Briefing, 2022).

Büyük otomobil üreticilerinin ve otomotiv sektöründeki emek gücünün haricinde AB iklim politikalarının sıkılaştırılması ve elektrikli mobiliteye geçiş, otomotiv sektörünün diğer bölümleri üzerinde de önemli bir etkiye sahip olacaktır. Buna, otomobil üreticileri için otomobil parçaları üreten ve AB otomobil tedarik zincirinin önemli bir bileşeni olan tedarikçi firmalar da dahildir. Elektrikli bir araçtaki yalnızca birkaç yüz parçaya kıyasla içten yanmalı motorda bulunan yaklaşık 12.000 bileşenle geleneksel otomobil parçası üreticilerini, otomotiv tedarik zincirlerinin yeniden yapılandırması durumunda önemli değişiklikler beklemektedir (European Automotive Suppliers & EU Climate Policy An InfluenceMap Briefing, 2022).

Otomotiv parçası üreticileri büyük otomotiv firmaları gibi büyük inovasyon imkanına sahip olmadıkları için pazardaki hakimiyetlerini elektrikli araç parçası üretmek için kurulmuş yeni şirketlere kaptırma riskleri bulunmaktadır. Söz konusu tedarikçilerin Avrupa Parlamentosu ve Konseyi üzerinde önemli etkileri olabilmektedir. Raporda Avrupa'nın önde gelen otomotiv tedarikçisi Bosch ile AB'nin otomobil parçaları üreticileri için birincil endüstri birliği Clepa'nın elektrikli araçlara geçişi yavaşlatmak için politikaya katılım stratejilerini nasıl değerlendirmeye çalıştıkları incelenmiştir.

Avrupa Otomobil Tedarikçisi Birliği Clepa 100'den fazla küresel otomobil parçaları, sistemleri ve modülleri tedarikçisini ve 20'den fazla ulusal Avrupa sektör birliğini temsil etmektedir (European Automotive Suppliers & EU Climate Policy An InfluenceMap Briefing, 2022). Aynı zamanda Clepa 3.000'den fazla şirketi temsil eden ve temsil ettiği şirketlerin bünyesinde 1,7 milyon kişinin istihdam edilmiş olduğu bir kuruluştur (CLEPA, 2023). Bu veriler ışığında Clepa'nın otomotiv sektörünü baştan aşağı etkileyecek düzenlemelere yönelik politika yapım süreçlerine dahil olması ve olası dönüşüme dair etki değerlendirme görüşmelerinin yapılması hem AB açısından hem de Clepa'nın temsil ettiği şirketler ve çalışanları tarafından oldukça faydalı olacaktır. Clepa karbon standartlarına yönelik pozisyon bildirisinde elektrikli mobiliteye ve hidrojene geçişin yeni bağımlılıklar yaratacağını, bu nedenle enerji yakıt verimliliği ve döngüsellik artırılmasının yanı sıra çeşitlendirilmesinin de önemini ifade etmiştir (CO2 Standards for Heavy-Duty Vehicles, 2022, s. 4). Bildiri de aynı zamanda bio gaz ve sentetik yakıtların iklim hedeflerine ulaşılması için oldukça önemli alternatifler olduğu belirtilmiştir (CO2 Standards for Heavy-Duty Vehicles, 2022, s. 6). Clepa Şubat 2021'de yayımladığı iklim nötr ulaşım standartlarına karşı pozisyon belgesinde içten yanmalı motorların yasaklanmasının verimsiz ve gereksiz olduğu ifade edilmiştir (CLEPA Mediaroom, 2021).

Clepa'nın verilerine göre sadece elektrikli araç temelindeki bir dönüşüm neticesinde içten yanmalı motor güç aktarma organına bağlı istihdamın % 84'ü geçerliliğini yitirecektir (Electric Vehicle Transition Impact Assessment, 2023). Elektrikli araçların güç aktarma aksamı üretiminin sağlayacağı yeni fırsatlar kaybedilen istihdam sayısını telafi edemeyecektir. Elektrikli araçların en önemli bileşenlerinden biri olan bataryanın gelecekteki elektrikli araç güç aktarma aksamı alanındaki katma değer büyük bir kısmını oluşturduğu (yaklaşık 70 milyar avro) ancak AB'nin pil üretimindeki performansının belirsizliğinin yarattığı olumsuzluktan duyulan kayıplar ifade edilmiştir. 2030-2035 yılları arasında içten yanmalı motorlara sahip istihdamda 359.000 kişinin işini kaybedeceği ve istihdamdaki ani kayıpların bölgesel ekonomiler ve çalışanların becerilerinin artırılması ve yeniden donatılması üzerinde baskı yaratabileceği belirtilmiştir. Bunların yanı sıra

otomobil tedarikçisi şirket ve kobilerin dönüşüme bağlı yenilikçi iş modellerine yatırım yapacak fonlarının olmadığı ifade edilmiştir (Electric Vehicle Transition Impact Assessment, 2023).

Bosch, dünyanın en büyük otomobil parçaları üreticisidir ve 1995'ten beri Clepa'nın önemli bir üyesidir. Şirket, elektrikli yakıt pompaları ve enjeksiyon valfleri de dahil olmak üzere içten yanmalı motorlarla çalışan araçlar için bileşenlerin yanı sıra hibritler ve elektrikli araçlar için parçalar üretmektedir. Bosch, karayolu taşımacılığını karbondan arındırmaya yönelik AB politikaları aleyhinde lobi çalışmalarında bulunmuştur (European Automotive Suppliers & EU Climate Policy An InfluenceMap Briefing, 2022, s. 8). Mevcut AB şeffaflık açıklamalarına göre Bosch, mobilite sektöründeki iklim politikasını tartışmak üzere 2021'de Avrupa Komisyonu ile üç kez bir araya gelmiştir (European Automotive Suppliers & EU Climate Policy An InfluenceMap Briefing, 2022, s. 8). Temmuz 2021'de Fit for 55 iklim paketinin yayınlanmasından kısa bir süre önce Bosch, haziran ayında otomobil ve kamyonetlere yönelik AB CO<sub>2</sub> standartlarına ilişkin bir toplantıya katılmıştır (European Automotive Suppliers & EU Climate Policy An InfluenceMap Briefing, 2022). Ayrıca Nisan 2021'de Brüksel'de İklim Eylemi Genel Direktörü (CLIMA) ile ve Ekim 2021'de Avrupa Parlamentosu'nda CO<sub>2</sub> emisyon standartları gölge raportörü ile bir araya gelmiştir (European Automotive Suppliers & EU Climate Policy An InfluenceMap Briefing, 2022, s. 8).

Clepa ve Bosch'un daha yüksek CO<sub>2</sub> hedeflerine ilişkin temel endişesi, elektrikli araçlara verilen önemin artması olmuştur. Clepa ve Bosch, elektrikli araçlara geçiş yerine AB'de içten yanmalı motorla çalışan araçların ömrünü uzatmak için e-yakıt kredilerinin CO<sub>2</sub> emisyon standartları mevzuatına dahil edilmesini sürekli olarak savunmuştur. Kasım 2020'de Clepa, AB politika yapıcılarını araçlara yönelik CO<sub>2</sub> standartlarının revizyonuna "sürdürülebilir yenilenebilir yakıtları" dahil etmeye çağıran ortak bir mektup imzalamıştır (Electric Vehicle Transition Impact Assessment, 2023). Şubat 2021'de AB istişare yanıtında Bosch, e-yakıtların karayolu taşımacılığında kullanılmasıyla AB'nin iklim hedeflerine daha hızlı ulaşacağını, ancak onlar olmadan AB'nin sınırlı CO<sub>2</sub> bütçesini aşacağını iddia etmiştir (Electric Vehicle Transition Impact Assessment, 2023). Hem Bosch CEO'su Stefan Hartung hem de Clepa Genel Sekreteri, Sigrid de Vries ayrıca iklim hedeflerine ulaşmada e-yakıtların rolünü sürekli olarak desteklemiştir (Electric Vehicle Transition Impact Assessment, 2023).

Clepa ve Bosch, taşımacılığın elektrifikasyonu yerine düşük emisyonlu araçlara geçişte sürekli olarak "teknolojiden bağımsız" bir yaklaşımı savunmuştur. Kasım 2020'de Bosch,

Birleşik Krallık'ın içten yanmalı motorlu araçların satışını 2030 yılına kadar sona erdirmeye beyanının ardından elektrikli araçların iklim açısından faydalarını tartışan bir raporun yayınlanmasına dahil olmuştur (European Automotive Suppliers & EU Climate Policy An InfluenceMap Briefing, 2022, s. 10).

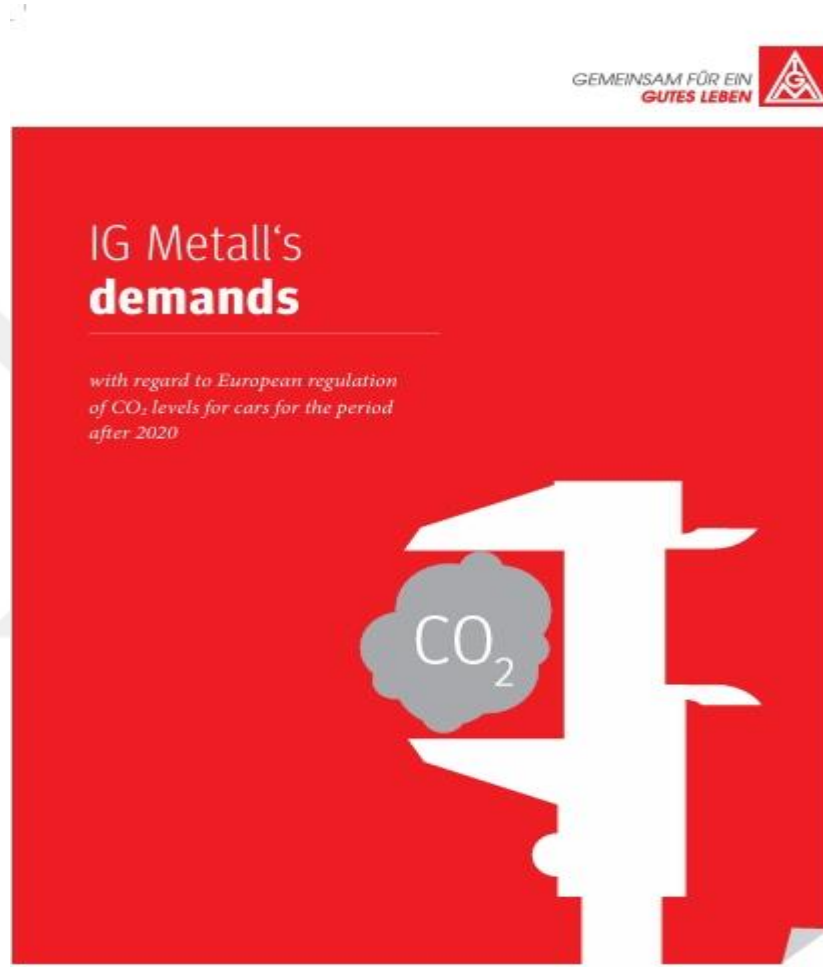
Hem Clepa hem de Bosch, AB'nin 2035 sıfır emisyonlu CO<sub>2</sub> hedefinin yarattığı iş kaybı tehdidini birçok yerde vurgulamıştır. Kasım 2020'deki istişare yanıtında Clepa, elektrikli mobiliteye daha hızlı geçişin endüstri üzerindeki önemli dönüşüm baskısını artıracak ve iş kayıplarına yol açacağını savunarak, daha yüksek AB CO<sub>2</sub> emisyon standartlarını desteklemediğini ortaya koymuştur. Nisan 2021 tarihli Financial Times makalesinde eski Bosch CEO'su Volkmar Denner, AB'yi içten yanmalı motorları ortadan kaldırmaya yönelik kısa vadeli hedefe odaklanmakla suçlarken bunun istihdam üzerinde yaratacağı sonuçlar hakkında konuşmaktan çekinmekle suçlamıştır (Financial Times, 2021). Aralık 2021'de Clepa ayrıca, 2035 sıfır emisyonlu CO<sub>2</sub> hedefinin, geçimleri "içten yanmalı motor teknolojilerine bağlı olan yaklaşık 600.000 kişiye yönelik oluşturduğu tehdidi vurgulayan bir rapor yayınlamıştır.

Almanya'daki büyük otomotiv firmalarının büyük bir kısmı otomotiv piyasasının dönüşümüne ayak uydurmak elektrikli mobiliteye yönelik yumuşak geçişin bir parçası olarak yatırım yapma stratejilerini uygulamaya koymuşlardır. Elektrikli araç teknolojisinin içten yanmalı araçlara kıyasla oldukça yeni bir teknoloji olması, otomobillerin maliyetlerinin geleneksel araçlara göre daha fazla oluşu ve tedarik zinciri noktasında yaşanan birtakım eksiklikler söz konusu bu araçların yakın gelecekteki pazar payı hususunda belirsizlikler yaratmaktadır. Elektrikli araçlara yatırım yapan büyük otomobil şirketleri uzun vadeli hedeflerini tamamen bu yeni teknolojiye bağlamaktan ziyade içten yanmalı motorlarla birlikte ürün çeşitliliğini arttırmak suretiyle elektrikli araçların pazar payı yarışında yer edinmek üzerine kurmuşlardır. Bu bağlamda ülkelerin dönüşümü kolaylaştırmak adına şirketlere sağladığı mali teşvik paketleri şirketlerin içten yanmalı motorlara yönelik stratejilerini değiştirmede yetersiz kalmaktadır. En büyük otomobil tedarikçilerinden biri olan BOSCH ve otomobil tedarikçileri birliği Clepa'nın elektrikli mobiliteye temelli dönüşüme karşı çıkmaları ve Komisyonla yapılan görüşmelerde olumsuz bir tutum sergilemeleri AB'nin ulaşımdaki radikal dönüşüm kararında önemli paydaşların büyük bir kısmının onayını almadığını göstermektedir.

Almanya'daki sendikaların dönüşüm aleyhinde net bir tavrı olmamakla birlikte yaşanabilecek iş kayıplarına karşı Alman hükümeti ve AB üzerinde baskı kurmaya çalışmaktadır. Avrupa'nın en büyük sanayi sendikası olan IG Metall, "IG Metall'm

Talepleri” adlı broşürde AB’nin karbon emisyonu azaltmadaki politikalarını desteklediğini açıklarken, bu politikalar belirlenirken sektördeki istihdamın üzerindeki etkilerinin de dikkate alınması gerektiğini ifade etmiştir.

Şekil 1: IG METALL Broşürü



Kaynak: [IG Metall's demands](#)

Paydaşların 2035 hedeflerine karşı genel pozisyonu incelendiğinde otomobil üreticileri ve tedarikçilerin bu dönüşüme hazır olmadıkları ve kara yolu taşımacılığında karbon nötr ulaşımı tesis etmek için alternatif bir yol olduğu ileri sürülen e-yakıtların yeni düzenlemenin kapsamında değerlendirilecek olmasını memnuniyetle karşıladıkları görülmüştür. E-yakıt ya da sentetik yakıt adı verilen bu suni yakıtların içten yanmalı motorları kurtaracağı düşünülse de fosil yakıtlara kıyasla çok daha maliyetli olması bu

yakıtla çalışacak olan içten yanmalı motorların kullanıcı tarafından tercih edilebilirliği açısından soru işaretleri yaratmaktadır. Sonuç olarak, sentetik yakıtların yeni karbon düzenlemesine dahil edilmesiyle paydaşlar ile AB arasında ortak bir zeminde buluşulmuştur.



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### LİBERAL HÜKÜMETLERARASICILIK TEORİSİ ÜZERİNDEN BİR DEĞERLENDİRME

Çalışmanın bu bölümünde mevcut veriler Avrupa bütünleşme sürecine özel geliştirilen liberal hükümetlerarasıcılık teorisi üzerinden değerlendirilecektir. Özellikle AB üye ülkeleri içinde ortaya çıkan talebin bütünleşmeye olan olumlu etkisi üzerine bir değerlendirme sağlayan teorinin, 2023/851 Numaralı Tüzük Tasarısı üzerinden vaka incelemesini tartışmak literatüre de önemli bir katkı sağlama amacındadır. Bu bölümde öncelikle liberal hükümetlerarasıcılık teorisi ele alınacak, teoriye yönelik eleştiriler değerlendirilecek ve sonunda vaka olarak değerlendirilen 2023/851 Numaralı Tüzük Tasarısı özelinde bir değerlendirme sunulacaktır.

#### 3.1. Liberal Hükümetlerarasıcılık Teorisi'nin Temel Varsayımları

Liberal Hükümetlerarasıcılık (LH) teorisi yeni işlevselcilik teorisinin eleştirisi üzerine oluşturulmuştur. Teorinin temsilcilerinden biri olan Andrew Moravcsik liberal hükümetlerarasıcılık teorisi ile Avrupa bütünleşmesi temelinde hükümetlerarası pazarlıklara yeni bir bakış açısı kazandırmıştır. Liberal teorilerle hükümetlerarası teorilerin birleşiminden oluşan bu teori hükümetlerin yanı sıra; bireyleri, çıkar ve baskı gruplarını da uluslararası pazarlıklarda önemli bir yere koymaktadır. Moravcsik devlet-toplum ilişkileri, hükümetlerarası pazarlıklar ve kurumların kapsamlı bir şekilde analizini kapsayan teorilerin Avrupa Bütünleşmesini açıklayabileceğini savunurken, tek nedensel teorilerin bütünleşmeyi açıklama noktasındaki yeterliliğini reddetmektedir (Engbers, Liberal Intergovernmentalism, 2014, s. 5)

Moravcsik'e göre siyasi iktidarının istikbalini düşünen hükümetler kamuoyunun tercihlerini dikkate almak ve tutumlarını ona göre şekillendirmek zorundadırlar. Ulusal düzeyde belirlenen önceliklerden, uluslararası pazarlık boyutuna geçilmekte ve pazarlıklar sonucunda yapılan anlaşmalarla süreç sona ermektedir (Trondal, The Palgrave Handbook of EU CRİSES, 2021, s. 62)

LH teorisi politika oluşumundan pazarlık süreci ve sonrasına devam eden süreçte üç temel faktör çerçevesinde değerlendirilmektedir. Devletler temel ve rasyonel aktörlerdir. Ulusal tercihlerin belirlenmesinde liberal teoriler kullanılırken, devletler arası pazarlıklarda

hükümetlerarası analizden faydalanılmaktadır. LH'de devlet çıkarları sürekli değişiklik göstermektedir. Devletin öncelikleri her devletin iç siyasetindeki farklı ekonomik yaklaşımları, partilerin siyasi duruşlarını, kurumları yansıtmakta ve iç siyasete yön vermektedir (Ünlü, 2018, s. 334).

Egemenliğin devredildiği ve sadece devletlerin kontrolünde olan hükümetlerarası pazarlıkların mümkün olduğu veya olmadığı iki farklı politika alanı sınıflandırılması olarak literatürde yer alan yüksek politika ("high politics") ve düşük politika ("low politics") alanları vardır. Yüksek politika alanlarında pazarlıklar söz konusu olamazken düşük politika alanlarında hükümetler arası pazarlıklar mümkündür. Moravcsik iş birliğinin imkânsız olarak görüldüğü yüksek politika alanlarının yaygın kanının aksine Avrupa bütünleşmesi açısından imkânsız olmadığını ileri sürmüş ve buna örnek olarak da derinleşmenin giderek artmakta olduğu savunma ve ekonomi politikalarını göstermiştir (Büyüktandır, 2015, s. 14). Ekonomik bağlamda karşılıklı bağımlılığın fayda ve maliyetleri ulusal çıkarların belirlenmesindeki temel unsurlardır (Çakır, 2001, s. 48).

Uluslararası alanda anarşinin hâkim olması görüşü Realizmin uluslararası ortamın analizi ile benzerlik göstermektedir. Kurumlar uluslararası pazarlıklar sonucu yapılan anlaşmaların güvenceye alınması açısından faydalıdır. Kurumların pazarlık aşaması ve sonrası katkılarına karşın devletlerin etkinliği kurumlardan çok daha fazladır. Devletler kurumların etki ve faaliyet alanlarını sürekli kontrol altında tutmaktadır. Ayrıca kurumlar pazarlıkların etkin bir şekilde yapılması ve işlemlerin ucuza mal olmasını sağlamalarının dışında hem egemenliğin devredildiği hem de egemenliklerin bir araya getirilip paylaşıldığı havuzlardır (Çakır, 2001, s. 49). Bu bağlamda LH teorisi kurumlara attığı görevler açısından hükümetler aracılık teorisinden ayrılmaktadır.

LH perspektifinden bakıldığında AB, çoğunluk oyu yoluyla ulusal egemenliği bir havuzda toplamak ve yetkiyi yarı özerk merkezi kurumlara devretmek için hükümetler tarafından birbirini izleyen anlaşmalarla kurulmuş dünyanın en başarılı uluslararası aktörüdür. (Mareike Kleine, 2018, s. 3). Roma ve Maastrich Anlaşmaları gibi AB'nin kurucu anlaşmaları olarak bilinen metinleri analiz eden Moravcsik, büyük entegrasyon adımlarının toplumsal çıkarların yönlendirdiği talepler doğrultusunda oluşturulduğunu, bu adımlara ilişkin hükümetler arası pazarlıkların devletin pazarlık gücünü takip ettiğini ve Avrupa hükümetlerinin AB kurumlarını anlaşmaların güvenliğini sağlayacak rasyonel bir şekilde tasarlandıklarını savunmaktadır (Mareike Kleine, 2018, s. 3, 4).

Liberal hükümetlerarasılığın hükümetlerarasıcılıkla temel farklarından biri devlet davranışın ana motivasyonu olarak güvenlik yerine ekonomik saiklere bağlamasıdır. Bununla birlikte Moravcsik'in araştırması, Avrupa'daki vakaların yarısında jeopolitik ve ideolojik nedenlerin de önceliklerin belirlenmesinde ve tercihlerin oluşumunda önemli rol oynadığını ortaya koymaktadır (Engbers, Liberal Intergovernmentalism, 2014, s. 4).

Moravcsik ülkeler arasındaki pazarlık sırasında onların görece güçlerine ve birinin diğerine ne kadar etkileyebileceğine odaklanmaktadır. Göreceli güç ülkeler arasındaki fayda- maliyet hesaplanmalarına dayanmaktadır. En az kazanma şansına sahip olanlar, en iyi müzakere pozisyonuna sahiplerdir (Engbers, Liberal Intergovernmentalism, 2014, s. 6). Moravcsik AB üyesi güçlü ülkeler olarak İngiltere, Almanya ve Fransa'yı ele almıştır. Küçük ülkeler için aynı durum söz konusu değildir, bu ülkeler yan kazançlarla ikna edilebilmektedir. Büyük devletlerin pazarlık sürecinde fiili veto yetkileri vardır ve onlar olmadan anlaşma oluşmaz. Bunun üstesinden gelmek için üç büyük devlet, diğerini ikna etmek için konuya özel koalisyonlar oluşturur, ancak sonuçta ortaya çıkan anlaşma en düşük ortak paydaya dayanmaya devam edecektir (Engbers, Liberal Intergovernmentalism, 2014, s. 8).

### **3.2. Liberal Hükümetlerarasıcılığa Getirilen Eleştiriler**

Liberal Hükümetlerarasıcılığın öncüsü Andrew Moravcsik Avrupa Birliği'ni ve Birliğin entegrasyon sürecini değerlendirirken kurumların etkinliğini yalnızca hükümetlerce alınan kararları uygulamakla ve denetimini sağlamakla yükümlü olarak değerlendirmiş ancak politika yapım sürecinin dışında bırakmıştır. Teorinin geliştirilmesinden sonra AB'nin dinamik yapısının doğal neticesi gereği kurumsal anlamda birçok değişiklik yaşanmıştır. Nice, Amsterdam ve Lizbon Antlaşmaları sonrası Komisyon ve Parlamentonun yetkileri revize edilmiş, kurumların denetlenebilirliği artırılmış, karar alma süreçlerinin hızlandırılması adına nitelikli oy çoğunluğunun kullanıldığı alanlar genişletilmiş, otonom yönetim ve kurumlararası yönetişim geliştirilmiştir. LH'nin supranasyonel kurumların karar alma ve hükümetlerarası görüşmelerden önce gerçekleşen uluslararası süreçlerin etkisini sınırlandırmış olması teoriyi eleştirenler tarafından bu teorinin AB'yi açıklamasında yetersiz bulunmuştur. Wincott'a göre Avrupa entegrasyonunda kurumların rolü hafife alınmıştır (Wincott, 1995, s. 598).

Ayrıca Moravcsik'in AB'nin entegrasyon sürecini incelerken analizlerini yalnızca kurucu anlaşmaları referans alarak yapmış olması, bu anlaşmaların nihai ve değiştirilemez

olmayan düzenlemelerinin değişen şartlara göre revize edilebileceğini öngörememiş olması nedeniyle eksik bulunmuştur. Komisyon, Parlamento ve Konseyin oylamasıyla düzenlenen ve değiştirilen tüzükler ve direktifler, kurumlar ve hükümetler arasında göz ardı edilemeyecek önemli pazarlıkların gerçekleşmesine neden olabilmektedir.

LH'ye getirilen diğer bir eleştiri çıkarların belirlenmesi aşamasında hükümetlerarası etkileşimin analize dahil edilmemesidir. Teori ulusal önceliklerin belirlenmesinde kamuoyu ve baskı gruplarının etkisinden söz ederken bu önceliklerin belirlenmesinde hükümetlerarası ilişkileri göz ardı etmiştir. Bu yoruma göre hükümetlerarası ilişkilerin bir sonraki aşama olan pazarlık sürecinde değerlendirilmesi teorinin eksik kalmasına neden olmuştur. Ulusal tercihlerle hükümetlerarasındaki görüşmelerde uzlaşılacak tercihlerin birbirinden nasıl ayırt edildiği ve aralarında ne gibi bir ilişki ve bağımlılığın olduğu veya olmadığı konusuna yönelik yapılan analizlerin eksikliği başka bir eleştiri konusudur. İki basamaklı yapının AB pratiğini açıklamak için yetersiz kaldığını savunan Smith ve Roy önemli kararların alındığı bu iki aşamalı çerçeveye 3 aşama daha ekleyerek genişletmişlerdir (Öraz, 2011, s. 1567). Bu çalışmaya göre önceliklerin belirlenmesi ve pazarlık sürecinden sonra kurumsal düzeyde hükümetlerarası görüşmeler, Birliğe üye veya üye olmayan devletlerin hükümetleri arasındaki görüşmeler ve son olarak ulusal görüşmeler eklenerek 5 aşamalı bir süreç ortaya konulmuştur.

Bunlara ek olarak Moravcsik'in teoriyi oluştururken veri analizini teoriyle açıklanabilecek vakarlarla sınırlandırdığına dair eleştiriler mevcuttur. Analizde kullanılan örnek olayların kısıtlılığına yönelik yapılan eleştirilerin merkezine daha çok ekonomik alternatiflerinin tartışıldığı ve oy birliği ile kararların alındığı anlaşmalar üzerinde durduğu, buna karşılık Komisyon ile birlikte yapılan anayasal değişikliklerin, Konsey kararlarının ve kurumlararası anlaşmaların analizine dahil edilmediği gibi nedenler yer verilmiştir (Öraz, 2011, s. 1568). Rasyonel seçimli kuramsalcılar, LH'nin başlangıçta pazarlık teorisi olarak tasarlandığı için günlük karar vermeyi açıklayamayacağı ve bu nedenle kurumların orantısız şekilde küçük bir rol oynadığı, AB politika yapımının yalnızca küçük bir kısmıyla sınırlı olduğu eleştirisinde bulunmuşlardır (Pollack, 2018, s. 7).

Kuramsalcıların teoriye en önemli eleştirisi Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın sahip olduğu otonomi, erk ve temin ettiği yeknesak yapıdır. Kuramsalcılar hükümetin iktidarını bütünleşmeci bir şekilde sağlayan ABAD'ın durumunu LH dahilinde sorgulamış ve analize tamamen ters düştüğünü belirtmişlerdir (Öraz, 2011, s. 1621). Bunun nedeni ABAD'ın ulusal mahkemeleri etkilemesi ve Komisyonun yetkilerini arttırmasıdır.

Tarihsel kuramsalcılar teorinin yalnızca antlaşmanın değiştirildiği anlarda bilinçli hükümetlerarası karar almaya odaklandığı, dolayısıyla anlaşma değişikliklerinin bir sonucu olarak ortaya çıkan birçok istenmeyen sonuçları gözden kaçırdığını ileri sürmektedirler ve bu nedenle LH'nin bir bütün olarak entegrasyon konusunda yanıltıcı bir izlenim verdiğini savulmaktadır (Pollack, 2018, s. 9).

Teoriye yönelik yapılan başka bir eleştiri ise kurumların zamanla değişerek görev ve sorumlulukları ile birlikte yetki alanlarını da arttırabileceği gerçeğidir. Kurumların politika yapma sürecindeki rolünün devletlerin birer enstrümanı olma durumuna indirgenmesi teorinin en zayıf kalan taraflarından biridir. Avrupa Birliği'nin kuruluş amaçlarından biri olan supranasyonel ortak hedefler doğrultusunda hareket etmek vazifesini icra etmekle yükümlü yasama ve yürütme sürecinde sorumlulukları olan Komisyonun rolü LH kapsamında göz ardı edilmiştir. Birlik kuruluşundan bugüne kadar geçen zaman zarfında kurumsal anlamda birçok revizyon geçirmiştir. Karar alma süreçlerinin hızlandırılması etkili yönetişimin geliştirilmesi, otonominin güçlendirilmesi, yetki ve sorumlulukların artırılması gibi kurumsal bazlı gelişmeler Birliğin daima ileriye, derin ve geniş bir entegrasyonu amaçladığını göstermektedir. Avrupa Komisyonu Birliğin temel değerlerine ve anlaşmalarla garanti altına alınmış hedefler kapsamında denetleme, yürütme ve tasarı hazırlamakla yükümlü bir kurumdur. Sahip olduğu nitelikleriyle AB'nin supranasyonel yapısını temsil eden en önemli kurumlardan biri olma özelliğine sahiptir. Kuruluş amacı gereği AB'nin supranasyonel çıkarları doğrultusunda tüzük tasarı hazırlama ve yürütmede bulunma ile vazifeli bu kurumun eylemleri üye ülkelerin ulusal çıkarları ile ters düşebilmektedir. LH üzerine yapılan eleştiriler değerlendirildiğinde teorinin AB'nin dinamik yapısını ön görmekte yetersiz olduğu ve supranasyonel yapısını göz ardı ettiği görülmektedir.

Çalışmanın temel analiz konularından biri olan 2035 yılından itibaren binek otomobillerde sıfır karbon emisyonunu hedefleyen tüzük tasarısı sürecinde Komisyon ile ülkeler arasında geçen görüşmeler ve bu görüşmeler neticesinde elde edilen sonuç LH'nin günümüzdeki AB'yi açıklamasında ne derece başarılı olduğu hususunda güncel ve somut bir örnek üzerinden iyi bir döne verecektir.

### **3.3.2023/851 Tüzük Tasarısının Kabulü Sürecinin Liberal Hükümetlerarasıcılık Çerçevesinde Analizi**

AB'nin ulaşımda % 100 elektrikli mobiliteye geçme hedefi doğrultusunda Komisyonun hazırladığı yeni karbon emisyonu standartları Almanya tarafından olumsuz karşılanmış ve Almanya'nın bu olumsuz tutumu yasama sürecinin sektöre uğramasına neden olmuştur.

Kısa süre içerisinde Komisyon ile Almanya arasında yaşanan pazarlık sonucu tasarı Almanya'nın kabul edebileceği şekilde güncellenmiş ve yasama süreci nihayete ermiştir. Teori kapsamında Almanya'nın Komisyon ile pazarlık yapmasına sebep olan uluslararası politika önceliklerine ve bu önceliklerin oluşmasında muhtemel olan aktörler değerlendirilecektir.

LH açısından değerlendirildiğinde hükümetlerin ulusal önceliklerinin belirlenmesinde kamuoyu, baskı grupları, sendikalar, üreticiler vb. grupların etkilerini analiz edilmelidir. Teorinin önde gelen temsilcisi Moravcsik'e göre hükümetler ticari avantajları üretici gruplar için güvence altına almak istemektedirler. Yapılan araştırmalar sonucu Almanya'nın büyük otomotiv temsilcilerinden BOSCH, BMW, MERCEDES ve VOLKSWAGEN yüzde yüz elektrikli mobilite hedefini olumsuz karşılamıştır. Almanya Şansölyesi Olaf Scholz 5 Eylül 2023'te katıldığı yıllık otomotiv endüstrisi konferansında Almanya'nın önde gelen otomobil ve tedarikçi firmaların stantlarını gezmiş ve sektörün kaygılarını yatıştıracak nitelikte açıklamalarda bulunmuştur. Scholz üreticilere "işlerinin tükenmeyeceği" taahhüdünde bulunmuştur (Euractiv, 2023).

2021'de yapılan bir ankete göre ankete katılan Almanların %40'ı elektrikli otomobillere yönelik tutumlarının olumlu olduğunu belirtirken, %35'i tarafsız kalmış %25'i ise olumsuz olduğunu belirtmiştir (Statista, 2023). 2022'de yapılan başka bir ankete göre elde edilen sonuçlar Almanya vatandaşlarının diğer Avrupalılara göre daha az istekli olduğunu göstermiştir. Avrupa Yatırım Bankası'nın insanların karbon ayak izini azaltmak için bireysel olarak neler yaptığını ölçen İklim Değişikliği Araştırması'na göre Almanların %52'si hibrit ve elektrikli araç alacağını söylerken yüzde 49'u benzinli ve dizel araçları tercih ettiklerini belirtmişlerdir (Bateman, 2022). Bununla birlikte anket sonuçlarına göre Almanya elektrikli araçların tercihinde AB ortalamasının 15 puan altında kalmıştır.

Trafik ışığı koalisyonu olarak adlandırılan Sosyal Demokrat Parti (SPD), Yeşiller ve Hür Demokrat Parti (FDP) koalisyonu Almanya'nın tarihinde ilk kez karşılaştığı üçlü koalisyonudur. Kurulan bu üçlü koalisyon yaşanması muhtemel hükümet krizlerini de beraberinde getirmiştir. Nitekim FDP'nin 27-28 Nisan 2024 tarihlerinde bütçeye yönelik verdiği önergenin koalisyon ortakları tarafından reddedilmesi ve yaşanan çıkmaz endişeleri haklı çıkarmıştır (EGA, 2024). 12 maddelik önergenin geneline bakıldığında menfaat sahiplerini ve serbest piyasadaki kayırmacı bir yaklaşım benimsediği görülmektedir. Sosyal yardımların azaltılması ile birlikte yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelik uygulanan sübvansiyonların ortadan kaldırılması gibi maddeler hem yeşillerin hem de SPD'nin politikaları ile taban tabana zıttır. Oldukça kritik alanlar olarak nitelendirilebilecek bu

alanlarda yapılan politika değişikliği önergesine FDP'nin yönetim ortakları tarafından şiddetle karşı çıkılmış ve bu durum koalisyon hükümetinin karşı karşıya kaldığı en büyük yönetim krizi olarak değerlendirilmiştir. Özellikle çalışmanın konusu kapsamında FDP'nin iklim korumacılığına karşı serbest piyasayı koruma isteği iklim politikaları açısından yaşanan anlaşmazlıkların bu politikaları olumsuz etkileyebileceğini göstermektedir.

SPD en son 2002'de Yeşiller ile hükümet koalisyonunun büyük ortağı olarak yönetime gelmiştir. 19 senenin ardından tekrar iktidara gelmesinde kamuoyunun ihtiyaçlarını iyi analiz etmesi, analizler doğrultusunda başarılı bir seçim programı ve kampanyası uygulamasının rolü vardır. Uzun süredir muhafazakâr ekonomi politikası tutumu yerine ekonomiyi istikrara kavuşturan yatırımcı devlet anlayışı talep görmeye başlamıştır. Küresel çapta ve aynı zamanda Almanya'da yeni bir ekonomik paradigma ortaya çıkmıştır. Kovid-19'un da etkisiyle yaşanan ekonomik krizler ve salgının çok daha öncesine dayanan gelir eşitsizliği, işçi sınıfının sosyal haklarına yönelik sürekli gündemde olan iyileştirmeler SPD'nin seçim programında yer almıştır. Programda daha yüksek asgari ücret vaadi ile birlikte emek piyasasındaki düzen hedefini de içermektedir. Bununla birlikte, yaklaşan iklim değişikliğine karşı güvenlik ihtiyacı seçimlerin ana teması olmuştur. Metnin birçok bölümünde inşaattan deniz yolu taşımacılığına kadar çeşitli sektörlerde karbon salınımının azaltılmasına yönelik çalışmaların yapılacağı ifade edilmesine rağmen elektrikli araçların karbon emisyonundaki rolüne yer verilmemiştir. Bunun yerine "temiz hidrojen ekonomisi" adıyla alternatif çevre dostu bir enerji geçiş politikası benimsenmiştir. Hidrojen temelli enerji geçişine yönelik stratejilere programın; "Geleceği garantiye almak, İklim nötr Almanya, Avrupa'nın en modern mobilite sistemi," başlıkları altında yer verilmiştir (The SPD's programme for the future, 2021, s. 2,5,7). "Avrupa'nın modern mobilite sistemi" başlığı altında 2030'a kadar 15 milyon elektrikli aracın yollarda olacağı belirtilmiş, aynı zamanda otomotiv sektörünün lider sektör olarak devam etmesinin ve çok sayıda küçük, orta ölçekli tedarikçinin geleceği olması nedeniyle bunların sağladığı işlerin güvence altına alınmasını sağlamak için aktif rol oynanacağına altı çizilmiştir (The SPD's programme for the future, 2021, s. 8). Ek olarak, kara yolu taşımacılığı sektöründe hidrojen bazlı yakıtın önemi de vurgulanmıştır.

SPD seçim programının yanı sıra Şansölye Olaf Scholz'un söylemleri de mevcut hükümet politikası hakkında ip ucu vermektedir. Scholz 5 Eylül 2023'de Münih'te yapılan otomotiv fuarında; BMW, Mercedes Benz, Volkswagen, Continental ve Bosch gibi ülkenin en büyük otomotiv şirketlerinden bazılarının sergi stantlarını gezmeden önce otomobil üreticilerine "işleriniz tükenmeyecek" mesajını verirken aynı zamanda gelecekte çevreye zarar vermeyecek şekilde hareket edilmesinin gerekliliğini ifade etmiştir (Packroff, 2023).

SPD'nin kazanmasının nedenlerinden biri olarak 2008 finansal krizi ve 2019'da yaşanan Kovid-19 salgınının etkilerinin yol açtığı krizin seçmenler üzerinde yarattığı olumsuz etkidir. Sosyal devlet faktörünün güçlenerek devam etmesi gereken bir atmosferde SPD, seçmenin ihtiyaçlarını analiz etmiş ve işçi sınıfının beklentilerine öncelik verecek stratejiler geliştirmiştir. Asgari ücret, emekli maaşları, düşük ve orta gelirli insanlara yönelik vergi indirimleri parti programının temel direkleri haline gelmiştir.

Seçmen davranışları incelendiğinde oy verme davranışlarını etkileyen faktörler seçmenlerin sosyal-kültürel yapısı, eğitim ve gelir durumuna göre değişiklik göstermektedir. Almanya'nın büyük bölümü orta gelir grubundan oluşmaktadır. Kısa ve orta vadeli ekonomik iyileştirmelere ilişkin vaatler sonuçlar değerlendirildiğinde, seçmen üzerinde olumlu bir etki yaratmıştır. Seçmenler iklim değişikliğini mevcut koşullara yönelik bir tehdit olarak görmekle birlikte kendi hayatlarında çok radikal değişiklikler yapmalarına gerek kalmayacak önlemler alınmasını beklemektedirler. SPD'nin seçim için hazırladığı parti programı analiz edildiğinde halkın istediği bu yumuşak geçişi sağlamak için alternatif enerji kaynağı olarak otomobil sektörü başta olmak üzere birçok sektörde hidrojen enerjisini kullanmayı planladığı görülmektedir. Ulaşımında % 100 elektrikli mobilite dönüşümü hem mevcut işgücünde değişim endişesi hem de var olan elektrikli araçların fiyat ve performanslarının beklentileri karşılamaması nedeniyle tüketiciler tarafından olumsuz ön yargılara neden olmaktadır. SPD'nin programında iklim değişikliğinden bahsederken 2035 elektrikli mobilite değişimine dair herhangi bir ifade bulunmayışı seçmenlerin olumsuz ön kabulleriyle açıklanabilir.

SPD gibi Yeşiller Partisi'nin'de koalisyon ortağı olarak parti politikalarının incelenmesi gerekmektedir. "Yeşiller'in kuruluş temeli iklime zarar vermeyen ve geleceğe yönelik adil, demokratik, ekolojik modernizasyona yapılan yatırımlar ile birlikte ekonomik başarıların da elde edildiği bir toplum inşa etmektir" (Bündnis 90 Die Grünen, 2024). Yeşillerin 2021'deki seçim öncesi parti programlarına bakıldığında iklim değişimi politikaları çerçevesinde sektörel değişim sürecinde yaşanabilecek iş kayıplarını önlemek için birtakım önlemler alınacağı ifade edilmiştir. İş gücünün değişen sisteme entegre olmasını sağlayacak kısa süreli ve işletmelerin akışını engelleyemeyecek şekilde eğitim programları söz konusu önlemler arasında yer almaktadır (GERMANY. EVERYTHING IS POSSIBLE Manifesto for the 2021 Parliamentary Elections, 2021, s. 14).

İçten yanmalı motorların kullanımının sınırlandırılması gerektiği vurgulanmış ve ulaşımında sıfır emisyon dönüşümü politikaları kapsamında 2030 yılından itibaren yalnızca sıfır emisyonlu otomobillere yeni kullanım lisansı verileceği, söz konusu tarihe kadar içten

yanmalı motorların elektrikli araçlarla değişmesi gerektiği ve bu oranın en az 15 milyon araca çıkması beklendiği belirtilmiştir (GERMANY. EVERYTHING IS POSSIBLE Manifesto for the 2021 Parliamentary Elections, 2021, s. 33). Bununla birlikte içten yanmalı motorlara alternatif olarak sentetik yakıtların kullanılabilmesi ile ilgili bir açıklamaya yer verilmemiştir. Sentetik ve hidrojen yakıtlarının deniz ve havacılık alanlarında kullanılabilmesi ifade edilmiştir (GERMANY. EVERYTHING IS POSSIBLE Manifesto for the 2021 Parliamentary Elections, 2021, s. 25). SPD'nin parti programı ile kıyaslandığında Yeşiller Partisi'nin alternatif enerji kullanımı ile ilgili beyanları benzerlik göstermektedir. Avrupa Parlamentosu'ndaki Yeşil Sol Partisi'nin temsilcilerinin karayolu taşımacılığı ile ilgili görüşlerine bakıldığında binek araçlarda sentetik yakıt kullanımına karşı olmak ile birlikte hava ve deniz yolu taşımacılığında bu yakıtların alternatif olabileceği görüşünün hâkim olduğu görülmektedir.

Parti politikalarının şekillenmesi açısından sendikaların da büyük bir payı vardır. Almanya'nın en büyük işçi sendikası olan IG Metall açıkça elektrikli mobilite dönüşümüne karşı bir tavır sergilemese de dönüşüm sürecindeki talepleri hükümeti ve otomobil şirketlerini zorlayacak niteliktedir. Pil üretimi ve hammadde tedarikinin Almanya ve Avrupa'da konumlandırılması, işçilere yeniden beceri kazandırılması, yeniden eğitim sürecinde kısa süreli dönüşüm ödeneği yoluyla istihdamın güvenceye alınması IG Metall'in talepleri arasındadır.

Otomobil ve yedek parça üreticilerinin 2035'e kadar gerçekleştirilmesi planlanan değişime karşı olumsuz bir duruş sergiledikleri gözlemlenmiştir. Bölgesel ve küresel pazarın taleplerine göre hareket etmek durumunda olan üreticilerin, karar alıcıların üzerinde baskı yaratmaları oldukça muhtemeldir.

LH açısından değerlendirildiğinde kamuoyu, üreticiler ve sendikaların hükümet politikalarının şekillenmesinde hayati bir öneme sahip oldukları söylenebilir. Ulaşımında sıfır emisyonun hedeflenmesi ve bu amaç doğrultusunda atılacak radikal adımların pazarlık sonucu Almanya hükümeti tarafından yumuşatılması, ulaştırma bakanının ve şansölyenin üreticilerin yanında olduklarını dile getirmeleri Movarick'in "hükümetler ticari avantajlarını üretici grup için güvenceye altına almak isterler" tezini desteklemektedir.

Sonuç olarak, teorinin ilk aşaması olan önceliklerin belirlenmesi aşamasında hükümet ulusal önceliklerini belirlerken siyasi iktidarını korumak için baskı gruplarının tercihlerini dikkate almak zorundadır. Uzun bir aranın ardından tekrar koalisyon ortağı olarak iktidara

gelen sosyal demokrat parti SPD'nin seçmenlerin acil ihtiyaçlarına cevap verecek ve kaygılarını giderecek politikalara yönelmiştir. Yeşiller Partisi'nin de koalisyon ortağı gibi hem refahı hem de iklim dostu politikalar izlemeye çalıştığı görülmektedir. Kamuoyunun, üreticilerin ve sendikaların ulaşımında sıfır emisyon yasasına karşı itidalli veya olumsuz yaklaşması hükümetin de politikalarını belirlemiş ve bunun sonucu olarak Komisyon ile yapılan pazarlık görüşmeleri sonucu tasarı güncellenerek onaylanmıştır. Moravsick hükümetler arası görüşmelerde Almanya'nın da aralarında bulunduğu üç büyük ülkenin çıkarları çerçevesinde birlik politikalarının şekilleneceğini küçük ülkelerin ise yan kazanımlarla yetineceğini savunmaktadır. Almanya'nın itirazı sonucu yasama sürecinin sekteye uğraması ve Komisyonla yapılan görüşmeler sonrasında Almanya'nın çıkarları doğrultusunda tasarının değiştirilerek tekrar oylamaya sunulması Moravsick'in Birliğin karar alma sürecinde büyük ve küçük ülkeler arasındaki ağırlığın asimetrik yapısını ortaya koyan öngörüsünü doğrulamaktadır. Aynı zamanda teori kapsamında AB kurumlarına yüklenen, hükümetlerarası görüşme maliyetlerini düşürme ve anlaşmazlık durumunda orta yolu bulacak şekilde arabuluculuk vazifesini üstlenme fonksiyonu bu vaka ile somutluk kazanmıştır.

#### 3.4. Liberal Hükümetlerarasıcılık Teorisi Çerçevesinde AB Kurumlarının Yasama Sürecinin Değerlendirilmesi

Bu başlık altında ilgili tüzüğün yasama sürecinde kurumların rolleri incelenecek ve Liberal Hükümetlerarasıcılık teorisi çerçevesinde supranasyonel kurumların politika yapım sürecindeki etkinleri analiz edilecektir. Elde edilen sonuçlar neticesinde örnek vaka üzerinden AB'nin hangi aşamalarda supranasyonel ve hangi aşamalarda hükümetler üstü kaldığı saptanacaktır.

AB'nin kurumsal yapısı ve kurumlar arası etkili yönetim sistemi Birliği diğer uluslararası aktörlerden ayıran en önemli özelliklerindedir. AB'nin sui-generis (kendine özgü) bir yapı olarak değerlendirilmesinde supranasyonel kurumların mevcudiyeti ve etkisinin büyük bir payı vardır. Kurucu antlaşmalarla kurumların hızlı karar almasını sağlayacak yapısal değişikliklerle birlikte Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Komisyonu gibi supranasyonel kurumların görev ve sorumlulukları arttırılmıştır. Bununla birlikte AB'deki tüm yapısal değişikliklere rağmen kurumların rollerinin hiçbir zaman beklenen seviyede etkinlik sağlayamayacağını ve bu kurumların hükümetlerin birer enstrümanı olmaktan ileri gidemeyeceğini savunan görüşler vardır. Bu görüşü destekleyen LH'nintemsilcilerinden biri olan Moravsick kurumların politika yapım sürecindeki etkinliğini hafife alması

nedeniyle eleştirilmiştir. Örnek vaka üzerinden bu tartışmalara katkı sağlaması açısından kurumların mevcut görev ve yetkileri değerlendirilecektir.

Avrupa Komisyonu, AB'nin siyasal açıdan bağımsız yürütme kolu olmakla birlikte, mevzuat ve tekliflerin hazırlanmasından tek başına sorumludur ve Avrupa Parlamentosu ile Avrupa Konseyi'nin kararlarını uygulamakla yükümlüdür (European Union Official Website, 2024). Komisyon aynı zamanda Parlamento ve Bakanlar Konseyi tarafından kabul edilmek üzere teklif sunma yetkisine sahiptir. Genel anlamda ulusal düzeyde etkili bir şekilde ele alınamayan konularda AB'nin ve vatandaşlarının çıkarlarını korumak maksadıyla öneri sunan tek AB kurumudur.

Komisyonun görevleri Konsey ve Parlamento ile birlikte AB harcama önceliklerini belirlemek, Parlamento ve Konsey tarafından onaylanmak üzere yıllık bütçeyi hazırlamak ve Sayıştay'ın yetkisi altında bütçenin nasıl harcadığını denetlemektir (European Union Official Website, 2024). Adalet Divanı ile birlikte AB hukukunun tüm üye ülkelerde gerektiği gibi uygulanmasını sağlayan Komisyon aynı zamanda uluslararası organlarda, özellikle ticaret politikası ve insani yardım alanlarında AB'yi temsil etmekte ve Birlik adına uluslararası anlaşmaları müzakere etmektedir (European Union Official Website, 2024).

Avrupa Parlamentosu, Avrupa Komisyonu gibi hükümetler üstü bir AB organıdır. Parlamentosunun yasama ve denetleme noktasında önemli yetki alanları mevcuttur. Yasama süreci kapsamında Avrupa Komisyonu önerilerine dayanarak AB Konseyi ile birlikte AB yasalarının kabul edilmesi, uluslararası anlaşmalara karar verilmesi, genişlemeye karar verilmesi, Komisyonun çalışma programının gözden geçirilmesi ve mevzuat teklif edilmesinin istenmesi Parlamentosunun görevleri arasından yer almaktadır (European Union Official Website, 2024).

Tüm AB kurumlarının demokratik denetimi, Komisyon Başkanı seçmek ve Komisyonu organ olarak onaylamak gibi yetkileri vardır. Gerekli koşullarda Komisyonu istifaya zorlayan gensoru önergesinin onaylanması imkanı, AB bütçelerinin kullanımının onaylanması, vatandaşların dilekçelerinin incelenmesi ve soruşturma yapılması, Avrupa Merkez Bankası ile para politikalarının görüşülmesi ve seçimlerin gözlenmesi gibi denetleme mekanizmasından tahsis edilmesine yönelik önemli görev ve sorumlulukları vardır (European Union Official Website, 2024). Parlamentosunun bütçe oluşumunda da sorumlulukları mevcuttur. Bütçe oluşturma aşamasında Parlamento Konsey ile birlikte hareket etmektedir.

AB Konseyi üye ülkelerin ilgi bakanlıklarının farklı alanlardaki gündemler ile bir araya gelmesiyle oluşan bir kurumdur ve hükümetlerarası bir nitelik taşıması nedeniyle Parlamento ve Komisyondan ayrılmaktadır. Her AB ülkesinin hükümet bakanları yasaları tartışmak, değiştirmek, kabul etmek ve politikaları koordine etmek için toplanmaktadır (European Union Official Website, 2024). Bakanlar, toplantılarda kararlaştırılan eylemler konusunda hükümetlerini temsil etme yetkisini sahiptir. Konsey, Avrupa Parlamentosu ile AB'nin ana karar alma organıdır (European Union Official Website, 2024).

Avrupa Komisyonu'nun önerilerine dayanarak Avrupa Parlamentosu ile birlikte AB yasalarını müzakere ederek kabul etmek, AB ülkelerinin politikalarını koordine etmek, Konsey yönergelerine dayanarak AB'nin dış ve güvenlik politikasını geliştirmek, AB ile diğer ülkeler veya uluslararası kuruluşlar arasında anlaşmalar yapmak ve Avrupa Parlamentosu ile birlikte yıllık AB bütçesini kabul etmek Avrupa Konseyi'nin görevleridir (European Union Official Website, 2024).

Avrupa Konseyi'nde kararların alınabilmesi için genellikle nitelikli oy çoğunluğu sağlanması gerekmektedir. Nitelikli oy çoğunluğu üye ülkelerin % 55'ini genel AB nüfusunun da en az % 65'ini ifade etmektedir. Bir kararın engellenmesi için en az 4 ülke ve toplam AB nüfusunun % 35'ini temsil eden bir orana ulaşmak gerekmektedir. Bununla birlikte dış politika ve vergilendirme gibi konularda oy birliği gerekirken, usul ve idari konularda basit çoğunluk gerekmektedir (European Union Official Website, 2024).

Kurumların işleyişini bakıldığında yönetim ve karşılıklı denetleme unsurların etrafında şekillenen bir yapının oluşturulduğu görülmektedir. Avrupa Komisyonu yürütmeden sorumlu iken Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi yasama yetkisini paylaşmaktadırlar. AB kurulduğu günden bu yana ulusal egemenliğin tamamen supranasyonel bir kuruma devredilmesi hususu içerisinde çeşitli kaygıların var olduğu bir mesele olmuştur. Birliğin kurumsal anlamda organlar arasında yetki ve sorumluluk alanları incelendiğinde Konseyin üye ülkelerin ilgili bakanlıklarından oluşan yapısı ve yasama sürecindeki ağırlığı AB'nin tamamen uluslararası bir yapı olarak değerlendirilemeyeceği gibi aynı zamanda tam olarak hükümetlerarası bir forma da sahip olmadığını göstermektedir. Konsey içerisindeki nitelikli oy çoğunluğu sistemi demokratik bir karar alma sistemi gibi görünse de Birlik içerisinde nüfusu daha fazla olan ülkelerin demokratik denge açısından problem teşkil edebileceği gerçeği de göz ardı edilmemelidir. Almanya ve Fransa gibi AB'nin ekonomik anlamda lokomotif olan ülkeler genel anlamda ulusal çıkarlardan bağımsız olarak uzun vadede başta Avrupa ve sonrasında küresel anlamda fayda sağlayacak düzenlemelerin yapılması aşamasında ulusal çıkarlarının zarar

görebileceği durumlarda süreci sekteye uğratacak adımlar atabilmektedirler. 2035'ten itibaren içten yanmalı motora sahip araçların kullanımını yasaklanmasını ön gören tüzük tasarısı Komisyonun AB'nin Yeşil Mutabakat çerçevesinde, yapılan ölçümler neticesinde 2050 nötr bir Avrupa yaratma misyonu doğrultusunda hazırlanmıştır. Komisyon büyük oranda AB'nin hedeflerini gerçekleştirmedi ve yasaların uygulanması noktasında ülkelerin ulusal çıkarlarının hesaba katmaksızın vazifesini ifa etme ve Birliğin uluslararası ilişkiler açısından da meşruiyetinin tanzimi ve temsili mahiyetinde kurucu değerleri ve resmiyet kazanmış hedefleri gerçekleştirmek ve korumak doğrultusunda hareket etme prensibine sahip bir kurumdur. Komisyon 2030 yılına kadar sera gazı emisyonlarını %55'e kadar azaltmayı hedefleyen Fit for 55 paketinin bir parçası olarak ulaşımda sera gazı emisyonunu içeren ve 14 Temmuz 2021'de açıklanan 2023/851 sayılı tüzük mevcut hedeflerin gerçekleştirilmesi açısından belirlenen ilk radikal adımdır. Tüzük açıklandıktan sonra Parlamento onayından geçmiş ve sonrasında Almanya, İtalya ve Polonya gibi üye ülkelerin bakanlıklarından gelen olumsuz açıklamalar neticesinde yasama sürecinin sekteye uğraması Birliğin supranasyonel niteliğinin kurumsal açıdan gözden geçirilmesini gerekli kılmıştır. Yapısı ve işleyişi yönünden hükümetler arası bir forma sahip olan Avrupa Konseyi yasama sürecinde ulusal çıkarlarını gözetmek zorunda olan ülkelerin yasama sürecindeki tasarımı kabul etmemeleri veya çıkarlarına uygun revizyonunun sağlanmasına zorlayacak erke sahip olmaları yasamanın tam anlamıyla hükümetler üstü bir niteliğe sahip olmadığını somut bir örnek üzerinden göstermektedir. Söz konusu ülkelerin ulaştırma bakanlıklarından yapılan sürece yönelik olumsuz açıklamalar sonucunda tüzüğün Konsey'de onaylanmak üzere yeterli çoğunluğa erişilemeyeceği endişesi Konsey'de yapılacak oylamanın ertelenmesine ve Komisyonun tasarımı revize etmesine neden olmuştur. Konseyin hükümetler arası kalışı haricinde Komisyonun süreci yönetme şekli oldukça ilgi çekicidir. Ülkeler arasında yapılan pazarlıklar uluslararası ilişkiler tarihi açısından aşına olunan bir hadise olurken supranasyonel bir yapının organının o yapının çıkarları uğruna üstelik o yapının kurucu güçleri ile pazarlık yapması AB tarihi açısından eşine az rastlanan bir olaydır. SPD'nin parti programının SPD milletvekillerinin elektrikli mobilite ile ilgili farklı fikirde olmaları Parlamentonun supranasyonel yapısını ortaya koymaktadır. Almanya'nın iktidar partisi SPD ulaşımda karbon emisyonu ile mücadele için içten yanmalı motorların yasaklanmasından ziyade içten yanmalı motorlar ile birlikte daha düşük karbon emisyonu sağlayacak hidrojen yakıtlarının alternatif olarak kullanılabilmesi bir çözümün taraftarıdır. SPD'nin parti programına bakıldığında hidrojen yakıtın kullanılabilmesini ön gören ifadelerle rastlamak mümkündür.

Parlamentodaki söz konusu düzenleme ile ilgili ayrışmalara bakıldığında partiler arasında net bir kutuplaşma olduğu görülmektedir. Sosyal demokrat partilerin ulaşımında %100 elektrikli araçları desteklerken sağ muhafazakâr partilerin bu düzenlemeye karşı çıkması partilerin ideolojilerinin ve ekonomik mülahazalarının tezahürü olarak değerlendirilebilir. Sağ muhafazakâr partiler, sol demokratlara göre daha çok sermaye yanlısı bir tutum sergilemektedirler. Parlamentodaki SPD'nin tutumu ile Almanya'da iktidar olan SPD'nin tutumu LH bakış açısıyla değerlendirildiğinde de bu durum teoriyi destekler niteliktedir. Teoriye göre yönetimde olan siyasi partiler her durumda ülkedeki üreticilerin menfaatlerini gözetmek durumundadırlar. SPD'nin ve Şansolye Olaf Schultz'un üreticilerin yanında oldukları ve değişime karşı herhangi olumsuz bir durumda onları destekleyeceklerine dair açıklaması aynı zamanda ulaştırma bakanlarının % 100 elektrikli araç geçişine karşı olan tutumu partilerin ideolojik tavırlarının pratikte değişebileceğini göstermektedir. Hem ülke menfaati hem de yönetimde olan siyasi partilerin menfaatleri için temel politika ve ideolojiler esnetilebilmektedir.

## SONUÇ

AB politikaları içerisinde iklim ve çevre politikaları temel politikalar arasında yer almaktadır. AB küresel bir aktör olma yolunda çaba sarfederken her alanda olduğu gibi iklim değişikliği alanında da öncü rol oynamak istemektedir. Birlik BM bünyesinde gerçekleştirilen tüm uluslararası anlaşmalarda yer almış ve uluslararası alanda ortak belirlenen iklim hedeflerinin çok daha ötesinde, iddialı hedefler belirlemiştir. Bu hedeflerin gerçekleştirilmesi çevresel sorumluluğun yanında siyasal prestij meselesidir. Pandemi sonrası önceliklerin değişmesi sonrası iklim hedeflerine ayrılacak fonların tehlikeye girmesi ihtimali karşısında özel bir fon oluşturulmuştur. AYM ile aynı zamana denk gelen pandemi süreci iklim politikalarını etkilememiş aksine yeşil enerjiye duyulan ihtiyacın önemini ortaya koymuş ve iklim politikalarının uygulanmasının hızlandırılması gerektiği kanaati oluşmuştur. Avrupa Otomobil Üreticileri Birliği karbondioksit emisyonuna dair düzenlemelerin uygulanmalarının ertelenmesini istese de AB tarafından bu talep reddedilmiştir

2023/851 sayılı tasarının yasalaşma sürecinde Komisyon ile Almanya arasında gerçekleşen görüşme ve sonrasında yapılan revizyonlar Birliğin supranasyonel yapısının tam olarak sağlam bir zemine oturmadığını göstermektedir. Aynı zamanda Komisyonun tasarımı hazırlarken sadece AB hedefleri doğrultusunda hareket etmiş, Birliğin en büyük ülkelerinden biri olan Almanya'nın ekonomisinin dönüşüm sonrasında yaşanacak muhtemel kayıplarını göz ardı etmiştir. Komisyon ulusal çıkarlardan bağımsız yalnızca Birlik menfaatine hareket eden bir kurum olduğunu bir kez daha kanıtlamıştır.

Çalışma ışığında elde edilen veriler ortaya koymaktadır ki devletlerin ulusal çıkarlarını koruma adına Birlik menfaatlerini ikinci plana atmaları veya pazarlık yaparak kendi lehlerine olacak şekilde hareket etmeleri kaçınılmaz bir durumdur. Büyük devletlerin sahip oldukları ekonomik güç pazarlık sürecinde onlara avantaj sağlamaktadır. Bakanlar Konseyi'nin karar alma mekanizması ve ülkelerin oy ağırlığının belirlenme biçimi değerlendirildiğinde büyük ve küçük ülkeler arasında asimetric bir ilişki vardır. Konseydeki oylamada yeterli çoğunluğun sağlanamayacağı endişesi yasama durumunu sekteye uğramıştır. Yapılan pazarlık neticesinde Almanya kârlı çıkmıştır. Almanya'nın üç büyük otomotiv şirketi BOSCH, SIEMENS ve VOLKSWAGEN Grubu altında yer alan PORSCHE hem sentetik yakıt üretiminde hem de elektrikli araç üretiminde faaliyette bulunmaktadırlar. Tüm bunlar hesaba katıldığında Almanya'nın çift taraflı kazanç sağladığını söylemek mümkündür.

Teorik çerçeveden bakıldığında baskı gurupları olarak otomotiv üreticilerinin genelinde tasarıya itiraz edilmiştir. Üreticiler hükümetlerin iktidarda kalmasında büyük bir öneme sahiptir. Bu açıdan değerlendirildiğinde Almanya'nın ilgili tasarı hususundaki tutumunda Alman otomotiv firmalarının etkileri olduğu varsayımında bulunmak mümkündür.

Kurumsal anlamda değerlendirilecek olursak Parlamento ve Komisyonun yasamadaki yetki alanı hükümetlerarası bir kurum olan Bakanlar Konseyi'nin karşısında etkisiz konumdadır. Konseyin hem Komisyona tüzük tasarısı yetkisi vermesi hem de oylama sırasında yeterli çoğunluğa ulaşması ile mevcut tasarımın yasamasının önünü tıkaması kurumların ülkelerin ulusal çıkarları noktasında politika yapım sürecinde etkili olmadığını göstermektedir. Bu durum kurumların etkisizliği açısından LH teorisinin ön görüşünü doğrular niteliktedir.

Teori temelinde AB'nin iç politikalarının değerlendirmesine ek olarak AB'nin hedeflediği ulaşımda yeşil dönüşüm politikalarının belirlenen süre içerisinde uygulayabilmesine engel olacak bir takım dış etkenler bulunmaktadır. Çin'in ihracatta yaşadığı atılımlar ve gelişmeler Çinli firmaların diğer çok uluslu şirketlerle rekabetinde büyük avantaj sağlamıştır. Çin'in teknoloji alanındaki başarıları ve dünya piyasasında artan etkinliği, rekabet açısından asimetric bir boyuta ulaşma tehlikesi oluşturduğundan Avrupa ülkeleri ve ABD Çin ürünlerine karşı ek vergi ve kotalar getirmiştir. Çinli firmaların fiyatlandırma açısından diğer firmalara göre daha ulaşılabilir olması üretim ve dağıtım aşamalarında devlet desteği ile açıklanabilmektedir. Çin'in elektrikli araçların batarya üretiminde yüksek maliyetlerini üreticiler bazında düşürmek amacıyla sağladığı sübvansiyonlar 2023 ve sonrası Çin yapımı elektrikli araç ithalatında artışlara neden olmuştur. Avrupa Komisyonu devlet destekli üretilen ve transferleri gerçekleştirilen ucuz Çin yapımı elektrikli araçların içeride yaratabileceği haksız rekabet ve bunun sonucunda Avrupalı üreticilerin yaşayabileceği mağduriyeti gidermek amacıyla ek gümrük vergisi düzenlemesi getirmiştir. Çin'in elektrikli araç piyasasını domine etmesi Alman otomobil üreticilerinin geleceğe yönelik üretim stratejileri hakkında tahminde bulunmamıza olanak sağlayabilir. Ekonomik açıdan Almanya'nın belkemiği olan otomotiv üreticilerinin rekabet edebilirliği devletin çıkarları haline gelmiştir. Bu gerçek göz önünde bulundurulduğunda firmaların hükümet politikalarına etki ettiğini söylemek mümkündür. Almanya'nın Çinli otomobil üreticilerinin araçlarına uyguladığı ek gümrük vergileri Alman elektrikli otomobil üreticisi firmaların rekabet edebilecek düzeyde olmadığını göstermektedir. Bu veriler doğrultusunda yakın vadede Alman otomobil üreticileri kâr durumlarını muhafaza etmek amacıyla en çok kâr edilen yüksek performanslı içten yanmalı motorlu araçların satışına odaklanarak pazardaki konumunu korumak isteyebilir.

Otomobil üreticilerinin iç ve dış piyasadaki konumu Almanya hükümetinin uygulayacağı politikaya yön verebilecek durumdadır. Elektrikli araç piyasasında rekabet edebilir konumda olmak isteyen Alman üreticilerinin bu noktada istenilen seviyeye gelememeleri Almanya'nın ulaşımda hedeflenen yeşil dönüşümü gerçekleştirmesini engelleyebilir. AB'nin ekonomik anlamda daha korumacı bir politika uygulamaya başlaması, Birliğin liberal özelliğini kaybedince hükümetlerarasıcılığa kayacağı şeklinde bir sorgulama yapılmasına neden olabilir. LH' nin öngördüğü şey sadece devlet birimlerinin, hükümetin, devletin kendi mekanizmasının değil aynı zamanda çok uluslu şirketler gibi ya da işçi-işveren sendikaları gibi, hükümet harici aktörlerin de karar alma da etkin bir rol oynayabileceğidir.

Rusya-Ukrayna savaşı Avrupalı devletleri alarma geçirmiş ve ülkelerin savunma harcamaları kısa sürede artmıştır. Güvenlik açısından NATO ve ABD'nin gölgesinde askeri olarak imkân ve kabiliyet açısından geri planda kalan Avrupa, artan Rus tehdidine karşı radikal kararlar almak mecburiyetinde kalmıştır. Askeri teçhizat ve insan gücü açısından yetersiz kalan Almanya askeri yatırımları artırmış ve GYSH'sinin yaklaşık % 2'sine tekabül eden 100 milyar euroluk bütçe ayırmıştır. NATO tarafından alınan kararlar doğrultusunda savunma bütçesindeki miktarın arttırımı ve gittikçe kötüleşen savaş ortamı Avrupa'nın ve dolayısıyla Almanya'nın savunma harcamalarını arttırabileceği ve bütçe konusunda öncelikleri gözden geçirebileceği ihtimalini akıllara getirmektedir. Almanya'nın iklim politikaları çerçevesinde yaptığı harcamalar son iki yılda düşüş göstermeye başlamıştır. 2022'den bugüne iki yıllık süreçteki bu düşüşü savunma harcamalarındaki artışla ve değişen önceliklerle ilişkilendirmek mümkündür.

Diğer bir önemli husus ABD'deki seçim sonrası değişecek transatlantik ilişkilerdir. Başkanlık seçimi sonrası olabilecek muhtemel değişimin Avrupa ve ABD arasındaki ilişkileri değiştirmesi söz konusudur. ABD Başkan adayı Trump'ın Avrupa'daki askeri varlığını azaltmak ve Avrupa ülkeleri dahil birçok ülkeye karşı en az % 10 vergi zammı yapacağı açıklaması olası bir yönetim değişikliğinde Avrupa'daki siyasi, askeri ve ekonomik dengeleri değiştirebileceğine işaret etmektedir. Savaşın getirdiği sıkıntılar, ABD'nin muhtemel politika değişikliği ve Avrupa'daki siyasi atmosferin aşırı sağın lehine değişmesi durumu AB'nin iklim politikalarına karşı tutumunu değiştirebilecek niteliktedir.

AP seçimleri sonucu aşırı sağın yükselişi ve sağ parti milletvekillerinin elektrikli araç ve iklim politikalarındaki görüşleri de söz konusu ulaşımda yeşil dönüşüm hedefinin geleceği hakkında ipucu vermektedir. İklim politikalarında sol liberal ve yeşillere göre daha

temkinli ve statükocu bir duruş benimseyen sağ partilerin söz konusu hedefin gerçekleşmesinde olumsuz etki yaratmaları kuvvetle muhtemeldir.

AB'nin koyduğu kuralları zaman zaman esnetebildiği görülmektedir. Yeşil mutabakat kapsamında tarım ilaçlarının zirai üretimde kullanımının yasaklanması Avrupalı çiftçiler tarafından tepkiyle karşılanmış ve yapılan eylemler sonucu AB verdiği kararı esnetmek zorunda kalmıştır. AB koyduğu kuralların kamuoyu veya menfaat sahipleri tarafından karşılık bulmadığı veya olumsuz tepkiyle karşılandığı durumlarda geri adım atabilmektedir. Otomobil üreticilerinin geçişe hazır olmaması AB'nin benzer şekilde 2025 hedeflerinden vazgeçmesine neden olabilir.

Uluslararası ilişkilerde aktörlerin politika yapım sürecinde ulusal önceliklerine karşı pozisyonları ve tutumları supranasyonel ve hükümetler arası kavramları etrafından dönen tartışmaları beraberinde getirmekle birlikte bunlar birbirinin ikamesi değildir. Bu kavramlar birbirini dışlayıcı değildir. Bir tarafa kayma yaşanabilir ve bu durumda diğer yönü zayıflayabilir.

Sonuç olarak AB çeşitli politika alanlarında devletlerin ulusal yetkilerini devrettiği kısmen supranasyonel bir kurum olsa da teorinin de ön gördüğü şekilde aslında yüksek politika olarak da nitelendirilen ekonomi ve güvenlik politikalarında yetki devri söz konusu değildir. AB yüksek politika alanlarında hükümetlerarası alçak politika alanlarında supranasyonel bir yapıya sahiptir. Bu doğrultuda AB'yi tamamen hükümetlerüstü veya hükümetlerarası şeklinde tanımlamamız doğru olmayacaktır.

## Kaynakça

AB Başkanlığı. (2023, 02 12). ab.gov.tr:

<https://www.ab.gov.tr/p.php?e=80#:~:text=AB'nin%2C%202020%20y%C4%B1l%C4%B1na%20kadar,%202F20%20hedefleri%20olarak%20bilinmektedir.> adresinden alındı

Altenburg, T. (2014). From combustion engines to electric vehicles,A study of technological path creation and disruption in Germany. *German Institute of Development and Sustainability (IDOS)*(29), 1-57. <https://www.econstor.eu/bitstream/10419/199442/1/die-dp-2014-29.pdf> adresinden alındı

Bateman, J. (2022, 02 01). *cleanenergywire*. cleanenergywire:

<https://www.cleanenergywire.org/news/germans-less-enthusiastic-about-electric-cars-other-europeans-survey> adresinden alındı

*Bündnis 90 Die Grünen*. (2024). <https://www.gruene.de/>: <https://www.gruene.de/wer-wir-sind> adresinden alındı

Büyüktandır, D. (2015). TOPLUMSAL İNŞACI YAKLAŞIM VE AVRUPA BÜTÜNLEŞMESİNİN AÇIKLANMASINA KATKILARI. *Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi* , s. 1-24.

Carroll, J. P. (2024, 02 1). *Euractiv*. Euractiv: <https://www.euractiv.com/section/road-transport/news/german-minister-e-fuels-row-did-europe-a-great-service/> adresinden alındı

CLEPA. (2023). clepa.eu: <https://clepa.eu/> adresinden alındı

CLEPA. *CO2 Standards for Heavy-Duty Vehicles*. (2022, 06). clepa.eu: <https://clepa.eu/wp-content/uploads/2022/07/2022-07-CO2-standards-HDV.pdf> adresinden alındı

*CLEPA Mediaroom*. (2021, 02 25). clepa.eu: <https://clepa.eu/mediaroom/clepa-position-paper-on-climate-neutral-transport-and-co2-emission-standards/> adresinden alındı

*Climate Action*.European Comission (2024)[https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/what-eu-ets\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/what-eu-ets_en) adresinden alındı

*Climate Change: Impacts, Adaptation and Vulnerability.* (2001).

<https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2001/04/doc3d.pdf> adresinden alındı

Çakır, A. E. (2001). *Avrupa Bütünleşmesinin Siyasal Kurumları.* BETA.

EGA. (2024, 04 29). EGA: <https://www.edelmanglobaladvisory.com/germany-divorce-papers-traffic-light-coalition> adresinden alındı

Eikeland, P. O. *Implementing the EU 2020 Energy and Climate Package in Germany.* (2013).

FRIDTJOF NANSEN INSTITUTE. [https://www.researchgate.net/profile/Per-Ove-Eikeland/publication/272141135\\_Implementing\\_the\\_EU\\_2020\\_Energy\\_and\\_Climate\\_Package\\_in\\_Germany\\_Green\\_Champion\\_Struggling\\_to\\_Adapt\\_FNI\\_Report\\_92014\\_Lysaker\\_FNI\\_2014\\_101\\_p/links/54db5b9c0cf2ba88a68feb04/Implementi](https://www.researchgate.net/profile/Per-Ove-Eikeland/publication/272141135_Implementing_the_EU_2020_Energy_and_Climate_Package_in_Germany_Green_Champion_Struggling_to_Adapt_FNI_Report_92014_Lysaker_FNI_2014_101_p/links/54db5b9c0cf2ba88a68feb04/Implementi) adresinden alındı

*Electric Vehicle Transition Impact Assessment.* (2023). clepa.eu: <https://clepa.eu/who-and-what-we-represent/ev-transition-impact-assessment/> adresinden alındı

Electromobility in Germany: Vision 2020 and Beyond. (2020). *GERMANY TRADE & INVEST*, s. 1-44.

<https://v2city-expertgroup.eu/wp-content/uploads/2016/02/electromobility-in-germany-vision-2020-and-beyond-en.pdf> adresinden alındı

Engbers, W. (2014, 01 9). *Liberal Intergovernmentalism.* Université du Luxembourg Master in European Governance.

[https://www.academia.edu/9737381/Does\\_Liberal\\_Intergovernmentalism\\_provide\\_as\\_Andrew\\_Moravcsik\\_claims\\_a\\_superior\\_explanation\\_for\\_the\\_principal\\_historic\\_step\\_changes\\_in\\_the\\_process\\_of\\_European\\_integration](https://www.academia.edu/9737381/Does_Liberal_Intergovernmentalism_provide_as_Andrew_Moravcsik_claims_a_superior_explanation_for_the_principal_historic_step_changes_in_the_process_of_European_integration) adresinden alındı

Eren, T. M. (2021). *AVRUPA EKONOMİK ENTEGRASYONU VE AVRUPA'NIN YEŞİL GELECEĞİ.*

İSTANBUL: İKTİSADİ KALKINMA VAKFI.

Euractiv.. Scholz praises individual mobility at German car show.(2023, 09 06) Euractiv:

<https://www.euractiv.com/section/road-transport/news/scholz-praises-individual-mobility-at-german-car-show/> adresinden alındı

EUR-Lex. (2023, 02 14). Belge 52023PC0088: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023PC0088>

adresinden alındı

*Euronews*. Almanya ve İtalya, AB'nin benzinli ve dizel otomobilleri yasaklama planına karşı çıktı. (2023, 03 1). <https://tr.euronews.com/2023/03/01/almanya-ve-italya-abnin-benzinli-ve-dizel-otomobilleri-yasaklama-planina-karsi-cikti> adresinden alındı

*Europagruppe GRÜNE*. (2022). <https://gruene-europa.de/de/> adresinden alındı

European Automotive Suppliers & EU Climate Policy An InfluenceMap Briefing. (2022, 01). <https://ca100.influencemap.org/report/European-Automotive-Suppliers-EU-Climate-Policy-17388> adresinden alındı

*European Comission* . (2024a). European Comission : [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/international-action-climate-change/global-climate-action\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/international-action-climate-change/global-climate-action_en) adresinden alındı

*European Comission*. (2018, 07 10). Mobility and Transport: [https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/europe-move-commission-completes-its-agenda-safe-clean-and-connected-mobility-2018-07-10\\_en](https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/europe-move-commission-completes-its-agenda-safe-clean-and-connected-mobility-2018-07-10_en) adresinden alındı

*European Comission*. (2022, 02 23). European Battery Alliance: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_en?wt-search=yes](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en?wt-search=yes) adresinden alındı

*European Comission*. (2024b). European Comission: [https://commission.europa.eu/energy-climate-change-environment/implementation-eu-countries/energy-and-climate-governance-and-reporting/national-long-term-strategies\\_en#:~:text=The%20Commission%20put%20forward%20its,line%20with%20the%20governance%20regulat](https://commission.europa.eu/energy-climate-change-environment/implementation-eu-countries/energy-and-climate-governance-and-reporting/national-long-term-strategies_en#:~:text=The%20Commission%20put%20forward%20its,line%20with%20the%20governance%20regulat) adresinden alındı

*European Comission Climate Action*. (2023). European Comission: [https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-efficiency/energy-efficiency-targets-directive-and-rules/energy-efficiency-targets\\_en](https://energy.ec.europa.eu/topics/energy-efficiency/energy-efficiency-targets-directive-and-rules/energy-efficiency-targets_en) adresinden alındı

*European Comission Press Relaease*. (2021, 01 26). [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_21\\_226](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_226) adresinden alındı

*European Commission.* (2012, 11). Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs:

[https://single-market-economy.ec.europa.eu/news/cars-2020-strong-competitive-and-sustainable-european-car-industry-2012-11-08\\_en](https://single-market-economy.ec.europa.eu/news/cars-2020-strong-competitive-and-sustainable-european-car-industry-2012-11-08_en) adresinden alındı

*European Commission.* (2023). European Commission: [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/mobility-strategy_en) adresinden alındı

European Commission - Press release. (2019). *Commission approves €3.2 billion public support by seven Member States for a pan-European research and innovation project in all segments of the battery value chain.*

[https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip\\_19\\_6705/IP\\_19\\_6705\\_EN.pdf](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/api/files/document/print/en/ip_19_6705/IP_19_6705_EN.pdf) adresinden alındı

*European Commission, Climate Change, Environment .* (2023).

[https://energy.ec.europa.eu/topics/international-cooperation/eu-external-energy-engagements\\_en](https://energy.ec.europa.eu/topics/international-cooperation/eu-external-energy-engagements_en) adresinden alındı

*European Council.* (2018). <https://www.consilium.europa.eu/en/meetings/env/2018/10/09/> adresinden alındı

*European Council.* (2023, 03 28). European Council:

<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-7944-2023-INIT/en/pdf> adresinden alındı

*European Environment Agency.* (2024). [eea.europa.eu: https://www.eea.europa.eu/policy-documents/the-eu-climate-and-energy-package](https://www.eea.europa.eu/policy-documents/the-eu-climate-and-energy-package) adresinden alındı

*European Investment Bank.* ( 2022, 06 01). [eib.org: https://www.eib.org/en/press/all/2022-041-germans-seem-less-inclined-to-buy-electric-or-hybrid-cars-than-their-european-neighbours-how-climate-considerations-affect-germans-daily-life-choices](https://www.eib.org/en/press/all/2022-041-germans-seem-less-inclined-to-buy-electric-or-hybrid-cars-than-their-european-neighbours-how-climate-considerations-affect-germans-daily-life-choices) adresinden alındı

*European Parliament.* (2018, 10 3). [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0373\\_EN.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2018-0373_EN.html) adresinden alındı

*European Parliament.* (2023, 02 14). European Parliament:

[https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/CRE-9-2023-02-14\\_EN.html#creitem19](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/CRE-9-2023-02-14_EN.html#creitem19) adresinden alındı

*European Union Official Website.* (2024). European Union: [https://european-](https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-commission_en)

[union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-commission\\_en](https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-commission_en) adresinden alındı

*Financial Times.* (2021, 04 22). Financial Times: [https://www.ft.com/content/e4b2a30f-0272-](https://www.ft.com/content/e4b2a30f-0272-40c6-8a55-72ebab48516c)

[40c6-8a55-72ebab48516c](https://www.ft.com/content/e4b2a30f-0272-40c6-8a55-72ebab48516c) adresinden alındı

Gallina, A. The transition to the electric car: timing and reasons.

(2023). <http://dspace.unive.it/bitstream/handle/10579/23069/861586-1266867.pdf?sequence=2> adresinden alındı

*Green Car Congress.* (2023, 03 26). [https://www.greencarcongress.com/2023/03/20230326-](https://www.greencarcongress.com/2023/03/20230326-germany.html)

[germany.html](https://www.greencarcongress.com/2023/03/20230326-germany.html) adresinden alındı

*Gruene.de.* (2021, 06 11-13). Wahlprogramm:

[https://cms.gruene.de/uploads/assets/Wahlprogramm\\_Englisch\\_DIE\\_GRUENEN\\_Bundestagswahl\\_2021.pdf](https://cms.gruene.de/uploads/assets/Wahlprogramm_Englisch_DIE_GRUENEN_Bundestagswahl_2021.pdf) adresinden alındı

Gulpinar Kelemci, E. Y. (2017, 05 24-26). VOLKSWAGEN EMISSIONS SCANDAL: AN EMPIRICAL STUDY ABOUT CUSTOMERS REACTION. *Journal of Management, Marketing and Logistics* , s. 423-434.

Huber, R. A. (2020). The role of populist attitudes in explaining climate change skepticism and support for environmental protection. *Environmental Politics*, 959-982.

*IG Metall's Demands.* IG Metall's demands with regard to European regulation of CO2 levels for cars for the period after 2020. (2014).

*IHK.* (2021) Expertenausschuss legt Förderempfehlungen zum Zukunftsfonds Automobilindustrie vor. IHK: <https://blog.ostwestfalen.ihk.de/innovation-technologie/expertenausschuss-legt-foerderempfehlungen-zum-zukunftsfonds-automobilindustrie-vor/> adresinden alındı

Leonard Knollenborg, S. S. (2022, 11). *Diverging Beliefs on Climate Change and Climate Policy: The Role of Political Orientation*. <https://link.springer.com/article/10.1007/s10640-022-00747-1> adresinden alındı

Leopold Peiseler, A. C. (2022). How can current German and EU policies be improved to enhance the reduction of CO2 emissions of road transport? Revising policies on electric vehicles informed by stakeholder and technical assessments. *ELSEVIER*, s. 1-10.  
<https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0301421522003494?token=FF8A9BE6934C5604FDAD3C175552F65F3EA1012B24BDB118DF09290702A8E07E3D4AE63CD608382CBC21D890A0618FC0&originRegion=eu-west-1&originCreation=20230408171830> adresinden alındı

MacKenzie, A. (2023, 07 26). *motortrend*. motortrend:  
<https://www.motortrend.com/features/mercedes-benz-ceo-ola-kallenius-2023-ev-interview/> adresinden alındı

MAHLE. MAHLE: <https://www.mahle.com/en/about-mahle/> adresinden alındı. (22.02.2023).

Mareike Kleine, M. P. (2018, 06). Liberal intergovernmentalism and its critics. *LSE Research Online*, s. 1-15.

Marie Rajon Bernard, D. H. (2021, 11). CHARGING INFRASTRUCTURE TO SUPPORT THE ELECTRIC MOBILITY TRANSITION IN FRANCE. *WHITE PAPER*, s. 1.  
[https://www.researchgate.net/profile/Nicholas-Lutsey/publication/357279426\\_Charging\\_infrastructure\\_to\\_support\\_the\\_electric\\_mobility\\_transition\\_in\\_France/links/61c477bcc99c4b37eb1931da/Charging-infrastructure-to-support-the-electric-mobility-transition-in-](https://www.researchgate.net/profile/Nicholas-Lutsey/publication/357279426_Charging_infrastructure_to_support_the_electric_mobility_transition_in_France/links/61c477bcc99c4b37eb1931da/Charging-infrastructure-to-support-the-electric-mobility-transition-in-) adresinden alındı

Martin Krzywdzinski, G. L. (2022). *The German path to electromobility and its impacts on automotive production and employment*. researchgate:  
[https://www.researchgate.net/profile/Martin-Krzywdzinski/publication/369800347\\_The\\_German\\_path\\_to\\_electromobility\\_and\\_its\\_impacts\\_on\\_automotive\\_production\\_and\\_employment/links/645085e24af7887352502bce/The-German-path-to-electromobility-and-its-impacts-on-](https://www.researchgate.net/profile/Martin-Krzywdzinski/publication/369800347_The_German_path_to_electromobility_and_its_impacts_on_automotive_production_and_employment/links/645085e24af7887352502bce/The-German-path-to-electromobility-and-its-impacts-on-) adresinden alındı

MFA. Kyoto Protokolü. (2022). mfa.gov.tr: <https://www.mfa.gov.tr/kyoto-protokolu.tr.mfa> adresinden alındı

Mualla, Z. (2023). Automotive industry transformation and industrial policy in the EU and Germany: A critical perspective. *ECONSTOR*, 1-22.

<https://www.econstor.eu/handle/10419/271001> adresinden alındı

*Newsroom.porsche*. (2024, 03 12). PORSCHE:

<https://newsroom.porsche.com/en/2024/company/porsche-oliver-blume-interview-strategy-targets-35569.html> adresinden alındı

*OECD*. (2023). OECD: <https://www.oecd.org/climate-change/finance-usd-100-billion-goal/> adresinden alındı

*OECD World*. (2021a). World: <https://oec.world/en/profile/hs/electric-motor-vehicles> adresinden alındı

*OECD World*. (2021b). OEC: <https://oec.world/en/profile/hs/cars> adresinden alındı

Öraz, S. (2011, 1 1). ANDREW MORAVCSİK VE LIBERAL HÜKÜMETLERARASI SİSTEM İLE AVRUPA BÜTÜNLEŞMESİ. *Turkish Studies*, s. 1612-1622.

<https://www.ajindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423934394.pdf> adresinden alındı

Packroff, J. (2023, 9 06). *euractiv*. euractiv: <https://www.euractiv.com/section/road-transport/news/scholz-praises-individual-mobility-at-german-car-show/> adresinden alındı

Pamukçu, K. (2007, EKİM). KÜRESEL EMİSYON TİCARETİ SİSTEMİ İÇİN BİR MODEL : AVRUPA BİRLİĞİ EMİSYON TİCARETİ PROGRAMI. *I.Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*(37), 18-39.

<https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/5338> adresinden alındı

Pollack, M. K. (2018, 6). Liberal intergovernmentalism and its critics. *LSE RESEARCH ONLINE*, s. 1-21. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/jcms.12803> adresinden alındı

*Porsche*. (2020, 12 2). [www.porsche.com](http://www.porsche.com):

<https://www.porsche.com/usa/aboutporsche/pressreleases/pag/?id=619733&pool=international-de> adresinden alındı

POSANER, J. (2022, 03 28). *POLITICO*. politico.eu: <https://www.politico.eu/article/eu-ministers-pass-2035-car-engine-ban-law/> adresinden alındı

*Programme for Germany's Presidency of the Council of the European Union.* (2020, 6 1).

<https://www.eu2020.de/blob/2360248/e0312c50f910931819ab67f630d15b2f/06-30-pdf-programm-en-data.pdf> adresinden alındı

*Recovery plan for Europe.* (2021). European Commission: [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/recovery-plan-europe\\_en](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/recovery-plan-europe_en) adresinden alındı

Regulation (EU) 2023/851 (04 2023). EUR-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/851> adresinden alındı

Schmit Roger. Programm zur Umsetzung von Ziffer 35c im Rahmen des Konjunkturpakets der Bundesregierung 175 IHK Siegen

Seven, E. (2018). İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNE KARŞI VERİLEN KÜRESEL MÜCADELE VE AVRUPA BİRLİĞİ.

*MANAS Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(4), s. 704-716.

<https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/639166> adresinden alındı

*Statista.* (2023, 04). statista: <https://www.statista.com/statistics/1171183/ghg-emissions-sector-european-union-eu/> adresinden alındı

*statista.* (2022, 11). statista.com: <https://www.statista.com/statistics/955992/share-votes-ruling-parties-federal-states-germany/> adresinden alındı

*Statista.* (2023, 06 27). Statista: <https://www.statista.com/statistics/1302204/electric-cars-views-germany/> adresinden alındı

*Statista.* (2023, 06 20). Statista: <https://www.statista.com/statistics/1284857/automobile-industry-employees-by-segment-germany/#:~:text=In%202022%2C%20around%20460%2C600%20employees,an%20increase%20compared%20to%202021.> adresinden alındı

*Sustainable & Smart Mobility Strategy.* (2021). *European Commission.*

[https://transport.ec.europa.eu/document/download/be22d311-4a07-4c29-8b72-d6d255846069\\_en?filename=2021-mobility-strategy-and-action-plan.pdf](https://transport.ec.europa.eu/document/download/be22d311-4a07-4c29-8b72-d6d255846069_en?filename=2021-mobility-strategy-and-action-plan.pdf) adresinden alındı

Szabo, J. (2023). *A Just Transition in the in the European Car Industry*.

[https://justtransition.eu/sites/justtransition.eu/files/documents/just\\_transition\\_in\\_the\\_european\\_car\\_industry\\_a\\_comparative\\_analysis\\_final.pdf](https://justtransition.eu/sites/justtransition.eu/files/documents/just_transition_in_the_european_car_industry_a_comparative_analysis_final.pdf) adresinden alındı

The Automobile Industry Pocket Guide 2022/2023. (2022). *acea*, s. 1-106.

[https://www.acea.auto/files/ACEA\\_Pocket\\_Guide\\_2022-2023.pdf](https://www.acea.auto/files/ACEA_Pocket_Guide_2022-2023.pdf) adresinden alındı

*The Paris Agreement*. (2024). United Nations Climate Change: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement> adresinden alındı

*The SPD's programme for the*

*future.SPF.(2021)*.[https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Regierungsprogramm/202105\\_Zukunftsprogramm\\_EN.pdf](https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Regierungsprogramm/202105_Zukunftsprogramm_EN.pdf) adresinden alındı

Tiseo, I. (2023, 02 08). *statista*. <https://www.statista.com/topics/7968/transportation-emissions-in-the-eu/#topicOverview> adresinden alındı

Trondal, M. R. (2021). The Palgrave Handbook of EU CRİSES. *Palgrave Macmillan*, s. 1-153.

Türkeş, M. (2004). AVRUPA BİRLİĞİ'NİN İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ POLİTİKALARI VE ÖNLEMLERİ. *Çevre, Bilim ve Teknoloji, Teknik Dergi*, 1-26.

<https://mgm.gov.tr/FILES/iklim/yayinlar/ABiklim.pdf> adresinden alındı

*United Nations*. (2024). unfccc: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement> adresinden alındı

*United Nations Climate Change*. (2023). United Nations: <https://unfccc.int/process-and-meetings/the-paris-agreement> adresinden alındı

*United Nations Climate Change*. (2024). unfccc.int: [https://unfccc.int/kyoto\\_protocol](https://unfccc.int/kyoto_protocol) adresinden alındı

Ünlü, A. D. (2018, 07). AVRUPA BÜTÜNLEŞMESİ TEORİLERİNDE EGEMENLİK PRENSİBİNİN YENİDEN ÜRETİMİ. *Asos Journal*, s. 326-335.

[https://www.researchgate.net/publication/326525298\\_AVRUPA\\_BUTUNLESMESI\\_TEORILERINDE\\_EGEMENLIK\\_PRENSIBININ\\_YENIDEN\\_URETIMI](https://www.researchgate.net/publication/326525298_AVRUPA_BUTUNLESMESI_TEORILERINDE_EGEMENLIK_PRENSIBININ_YENIDEN_URETIMI) adresinden alındı

Wincott, D. (1995, 12). Institutional Interaction and European Integration: Towards an Everyday Critique of Liberal Intergovernmentalism . *European Agenda, Journal of Common Market Studies*, s. 598-608.

Yolanda Bravo, R. D. (2023, 06 16). Economic and environmental impacts of the shifts to electromobility: Insights from a multiregional and multisectoral approach. s. 1-21.  
[https://www.researchgate.net/publication/367266147\\_Economic\\_and\\_Environmental\\_Impacts\\_of\\_the\\_Shifts\\_to\\_Electromobility\\_Insights\\_from\\_a\\_Multiregional\\_and\\_Multisectoral\\_Approach](https://www.researchgate.net/publication/367266147_Economic_and_Environmental_Impacts_of_the_Shifts_to_Electromobility_Insights_from_a_Multiregional_and_Multisectoral_Approach)adresinden alındı

