



TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

TURKISH SHIPOWNERS' ASSOCIATION

2026 AB ETS REVİZYONU

SEKTÖREL DEĞERLENDİRME RAPORU

*COM(2026) 616 final, SWD(2026) 616 final ve COM(2026) 620 final
Kapsamında Değerlendirme ve Öneriler*

Eylül 2026

İstanbul

Bu rapor, Avrupa Komisyonu'nun 17 Temmuz 2026 tarihli AB Emisyon Ticaret Sistemi (EU ETS) revizyon teklifindeki bulguları ortaya koymak, kısmen Türk deniz taşımacılığı sektörüne muhtemel etkilerini değerlendirmek amacıyla Türk Armatörler Birliği tarafından hazırlanmıştır. Teklif, henüz Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi'nin onayından geçmemiş olup olağan yasama sürecine tabidir.

1. YÖNETİCİ ÖZETİ

Avrupa Komisyonu, EU ETS'nin 2026 gözden geçirmesi için 15 Nisan–8 Temmuz 2025 arasında 12 haftalık kamu istişaresi yürütmüş, paydaşlardan görüş ve kanıt sunmalarını istemiştir. Ayrıca 12 Mayıs 2026'da, yani tekliften yaklaşık iki ay önce, yaklaşık 60 sektör temsilcisinin katıldığı yüksek düzeyli bir “EU ETS stakeholder roundtable” düzenlemiştir.

Bu süreç sonunda da 17 Temmuz 2026 tarihinde AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin (EU ETS) kapsamlı bir revizyonunu içeren COM(2026) 616 final sayılı teklifi yayımlamıştır. Teklif; 2003/87/EC sayılı Direktif ile Piyasa İstikrar Rezervi'ne ilişkin 2015/1814 sayılı Kararı değiştirmekte olup, AB'nin 2040 yılına kadar net %90 emisyon azaltım hedefiyle sanayi rekabet gücünü dengelemeyi amaçlamaktadır. Teklife eşlik eden SWD(2026) 616 final sayılı Etki Değerlendirmesi (5 bölüm) ve ayrı bir hukuki araç olarak sunulan COM(2026) 620 final sayılı MRV Denizcilik Tüzüğü (2015/757) değişiklik teklifi, denizcilik sektörü açısından paketin teknik omurgasını oluşturmaktadır.

Teklif henüz yasalaşmamıştır; Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi'nin ortak karar (olağan yasama) sürecinden geçmesi gerekmektedir. Müzakerelerin 2026 sonbaharında başlaması, 2027'nin ilk çeyreğinde siyasi mutabakata varılması ve düzenlemenin 2028'den itibaren yürürlüğe girmesi öngörülmektedir. **Bu nedenle rapor boyunca aktarılan hükümler, mevcut haliyle bir “teklif” statüsündedir ve yasama süreci içinde değişikliğe uğrayabilir.**

TÜRK ARMATÖRLERİ AÇISINDAN ÖNE ÇIKAN BAŞLICA DEĞİŞİKLİKLER

- **Kapsam genişlemesi:** Mevcut 5.000 GT eşiğinin altında, 400 GT'ye kadar inen belirli gemi kategorileri (genel kargo, tanker, gaz taşıyıcı, ro-pax, yolcu gemisi ve offshore gemileri) kademeli olarak MRV ve -daha sonraki bir tarihte- ETS kapsamına alınmaktadır.
- **Konteyner transshipment/kaçınma kurallarının sıkılaştırılması:** Komşu transshipment limanı eşiği %65'ten %50'ye indirilmekte, listeye yeni bir 150 deniz mili altyapı kriteri eklenmekte ve liste yıllık olarak güncellenmektedir.
- Offshore faaliyetlerin ETS mimarisine dahil edilmesi ve “offshore worksite”¹ kavramının tanımlanması.
- IMO'nun küresel bir GHG önlemi kabul etmesi halinde çifte ödemeyi önlemeye yönelik bir gözden geçirme/mahsuplaştırma mekanizması öngörülmesi (18 aylık değerlendirme süresi).
- **SMAP (Sustainable Maritime Alternative Propulsion Mechanism - Sürdürülebilir Denizcilik Alternatif Tahrik Mekanizması)** adıyla, 2028-2040 döneminde sürdürülebilir yakıt ve sıfır emisyonlu tahrik teknolojilerini desteklemek üzere 110 milyona kadar tahsisatın ayrılması. **Bu konu rekabet açısından önemli bir konudur.** Müteakip maddelerde detayları ile açıklanmıştır.
- MRV, EU ETS ve FuelEU Maritime raporlama süreçlerinin “tek seferde raporlama” (report once) mantığıyla birleştirilmesi ve sorumlu tarafın (“shipping company”) tüm rejimlerde tekleştirilmesi.
- Buz sınıfı gemiler ve benzer yapısal/coğrafi kısıtlara sahip seferler için mevcut derogasyonların 31 Aralık 2035'e kadar uzatılması.
- **ETS as a service:** Üçüncü ülkelere emisyon fiyatlandırması konusunda teknik ve idari destek sağlanmasını öngören yeni bir mekanizma getirilmektedir. Denizcilik bakımından bunun kalan %50'lik emisyonlar üzerindeki olası etkileri ve Türkiye açısından uygulanabilirliği izlenmelidir.

MALİYET ARTIRICI VE OLUMLU UNSURLAR

Maliyet açısından risk taşıyan başlıklar arasında; küçük ve orta ölçekli gemilerin kapsama girmesi, konteyner limanı rekabetinde belirsizlik, IMO ile çifte ödeme riski ve üçüncü ülkeler açısından devreye girebilecek ‘ETS as a service’ mekanizmasının oluşturabileceği potansiyel ilave karbon maliyeti riskinin henüz kesin biçimde çözülmemiş olması yer almaktadır. **Buna karşılık SMAP mekanizması,** buz sınıfı derogasyonunun uzatılması ve MRV/FuelEU/ETS

¹ Liman uğrağı (port of call) tanımı, açık deniz faaliyetlerinin yürütüldüğü çalışma sahalarını (offshore worksites) da kapsayacak şekilde genişletilmektedir.

raporlama sadeleştirilmesi -gerçek anlamda basitleştirme sağlanabildiği ölçüde- sektör için olumlu gelişmeler olarak değerlendirilmektedir.

Not: Çifte ödemenin önlenmesi, SMAP'a ayrımcılık yapılmaksızın erişim, kademeli/orantılı uygulama ve liman rekabetçiliğinin korunması başlıklarında net bir pozisyon geliştirmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir

2. GİRİŞ, KAPSAM VE METODOLOJİ

Bu rapor, Avrupa Komisyonu'nun 2026 AB ETS revizyon paketinin denizcilik taşımacılığına ilişkin hükümlerinin, Türk deniz taşımacılığı sektörü ve TAB üyeleri açısından bulgularını ortaya koymak ve kısmi değerlendirmek amacıyla hazırlanmıştır. Rapor, aşağıdaki resmî kaynaklara dayanmaktadır:

- COM(2026) 616 final – Avrupa Komisyonu'nun 17 Temmuz 2026 tarihli, 2003/87/EC sayılı Direktif ile 2015/1814 sayılı Kararı değiştiren ana teklifi (rekabet gücü ve maliyet etkin dekarbonizasyon).
- SWD(2026) 616 final – Ana teklife eşlik eden, 5 bölümden oluşan Etki Değerlendirmesi (Impact Assessment) çalışma belgesi.
- COM(2026) 620 final – MRV Denizcilik Tüzüğü'nü (Regulation (EU) 2015/757) değiştiren, salt hukuki biçim gereği ana tekliften ayrı sunulan ancak onunla birlikte değerlendirilmesi gereken ikincil teklif.
- EU ETS Maritime'ın ilk tam uygulama yılına (2024 emisyonları / 2025 teslim dönemi) ilişkin uygulama sonuçları ve sektörel değerlendirmeler.

Teklif metinleri; Avrupa Komisyonu İklim Eylemi Genel Müdürlüğü'nün (DG CLIMA) resmî yayın kanalları, AB Konseyi belgeleri ve teklifin kamuya açık istişare (Open Public Consultation) sürecine ilişkin kayıtlar üzerinden derlenmiş; ayrıca ECSA (European Community Shipowners' Associations), World Shipping Council, IMCA gibi uluslararası sektör kuruluşlarının ilk değerlendirmeleri karşılaştırmalı olarak dikkate alınmıştır.

Not: Aşağıda aktarılan tüm hükümler Avrupa Komisyonu'nun teklifinde yer alan düzenlemelerdir. Teklif, olağan yasama sürecinde Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi tarafından değiştirilebilir; bu nedenle maddeler ve tarihler nihai hükümler olarak değil, mevcut müzakere pozisyonu olarak okunmalıdır.

3. MEVCUT AB ETS DENİZCİLİK ÇERÇEVESİ (2024–2027)

2026 revizyon teklifini değerlendirebilmek için öncelikle yürürlükteki çerçevenin hatırlanması gerekmektedir. EU ETS, 2024 yılından itibaren 5.000 GT ve üzeri gemileri kapsama almış; yükümlülükler kademeli olarak artırılmıştır:

Dönem	Teslim Oranı	Kapsanan Sera Gazları
2024 emisyonu / 2025 teslimi	%40	CO ₂
2025 emisyonu / 2026 teslimi	%70	CO ₂
2026 emisyonu / 2027 teslimi	%100	CO ₂ + CH ₄ + N ₂ O
2027 ve sonrası	%100	CO ₂ + CH ₄ + N ₂ O

Kapsam; AB/AEA içi seferlerde ve AB limanlarındaki faaliyetlerde emisyonların %100'ünü, AB/AEA–AB/AEA dışı seferlerde ise %50'sini içermektedir. Bununla birlikte, 2026 teklifinin yeni 25b maddesiyle, bu seferlerde EU ETS kapsamında fiyatlandırılmayan kalan %50'lik emisyonların üçüncü ülkelerle kurulacak “ETS as a service” mekanizması kapsamında ayrıca fiyatlandırılabilmesinin önü açılmaktadır.

2026 yılı itibarıyla metan (CH₄) ve diazot monoksit (N₂O) de mali yükümlülük kapsamına dahil olmuş; 2027'den itibaren ise 5.000 GT ve üzeri offshore gemileri de kapsama girecektir. Bu noktada önemli bir açıklık getirilmelidir:

CH₄ ve N₂O'nun ETS kapsamına girişi 2026 revizyonunun bir sonucu değil, 2023 revizyonu ile belirlenmiş ve zaten yürürlükte olan bir takvimin sonucudur. 2026 teklifi bu mevcut uygulamayı değiştirmemekte, kapsam genişlemeleri bağlamında üzerine inşa etmektedir.

İlk tam uygulama yılında (2024 emisyonları için 30 Eylül 2025 teslim tarihi) uyum oranı yüksek gerçekleşmiş; gemi işletmecileri yükümlülüklerinin %99'undan fazlasını zamanında karşılamıştır. Bu sonuç, THETIS-MRV altyapısının ve sektörün raporlama kapasitesinin büyük ölçüde işlevsel olduğunu göstermekle birlikte, aşağıda ele alınan kaçınma (evasion) ve idari yük sorunlarının 2026 revizyonunun temel gerekçelerinden biri olmaya devam ettiğine işaret etmektedir.

4. 17 TEMMUZ 2026 TEKLİFİNİN ARKA PLANI VE GEREKÇESİ

Komisyon, 2026 revizyonunu yalnızca bir iklim politikası aracı olarak değil; Avrupa'nın sanayi rekabet gücü, enerji maliyetleri, karbon fiyatı oynaklığı ve yatırım ortamıyla doğrudan ilişkili bir sanayi politikası girişimi olarak sunmaktadır. Teklif, 2040 iklim hedefine yönelik daha geniş bir paketin ilk ayağı olarak tasarlanmış olup; Sanayi Dekarbonizasyon Bankası (Industrial Decarbonisation Bank (IDB)), Yatırım Hızlandırıcısı, İnovasyon ve Modernizasyon Fonları gibi finansman mekanizmalarıyla birlikte değerlendirilmektedir. Komisyon'a göre paketin tüm bileşenleri ortak bir modelleme ve varsayımlar bütünü üzerine kurulmuştur ve birbirine bağımlıdır.

2023 ETS revizyonu, havacılık, denizcilik ve sabit tesisler için 2026 yılında olası ayarlamaların değerlendirilmesini öngören gözden geçirme hükümleri (review clauses) içermektedir; 2026 teklifi bu hükümlerin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Teklif metninin hazırlık sürecinde Komisyon; ulusal, bölgesel ve yerel kamu otoritelerini, özel sektör paydaşlarını (bireysel şirketler ve iş dünyası dernekleri dahil), sivil toplum ve çevre örgütlerini, akademik kuruluşları, sendikaları ve bireyleri kapsayan geniş bir istişare süreci yürütmüştür. Bu kapsamda 15 Nisan – 8 Temmuz 2026 tarihleri arasında 12 hafta süren bir kamuya açık çevrim içi istişare (Open Public Consultation) gerçekleştirilmiş; ayrıca Düzenleyici Denetim Kurulu (Regulatory Scrutiny Board) 23 Mart 2026 tarihinde teklife ilişkin görüşünü bildirmiştir.

YASAMA SÜRECİ VE ZAMAN ÇİZELGESİ

Teklif, olağan yasama prosedürüne tabi olup Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi'nin ortak onayını gerektirmektedir. Sektör kaynaklarına göre müzakerelerin 2026 sonbaharından itibaren yoğunlaşması, 2027'nin ilk çeyreğinde siyasi mutabakata varılması ve düzenlemenin 2028'den itibaren (bazı hükümler için yürürlüğe girişten sonraki ilk veya ikinci yıldan itibaren) uygulanmaya başlanması hedeflenmektedir. Bu takvim, AB kurumları arasındaki müzakere dinamiklerine bağlı olarak değişebilir.

Not: Sektörümüz açısından önem taşıyan bir başka gelişme de teklifle eşzamanlı seyretmektedir: IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC), Ekim 2025'te bir yıl ertelediği "IMO Net-Sıfır Çerçevesi" oylamasının 2026'da yeniden gündeme gelmesi beklenmektedir. EU ETS revizyonu ile IMO'daki küresel önlem sürecinin zamanlaması, müteakip maddelerde ele alınan "çifte ödeme" tartışmasını doğrudan etkileyecek niteliktedir. Bu hususun KASIM'daki IMO toplantısında dile getirilmesi uygun olacaktır.

5. DENİZCİLİK AÇISINDAN ANA DÜZENLEME DEĞİŞİKLİKLERİ

Bu bölümde, teklifin denizcilik sektörünü doğrudan ilgilendiren dokuz ana değişiklik alanı; ilgili hukuki dayanaklar ve zamanlama unsurlarıyla birlikte aktarılmaktadır.

5.1 400–4.999 GT Gemilerin Kapsama Alınması

Teklif, mevcut 5.000 GT eşliğinin altında ancak 400 GT'nin üzerinde kalan gemi kategorilerini, tek seferde değil kademeli bir yaklaşımla düzenleme kapsamına almaktadır. Süreç iki ayrı katmanda ilerlemektedir: önce ilgili gemi

kategorileri MRV Tüzüğü kapsamına girmekte; ardından ETS Direktifi'nin Ek I'i, bu MRV kapsamındaki faaliyetlerden hangilerinin ve ne zamandan itibaren teslim (surrender) yükümlülüğüne tabi olacağını ayrıca belirlemektedir.

- **Genel kargo gemileri (400–4.999 GT):** MRV Tüzüğü'nün 2. maddesine göre, 1 Ocak 2025 itibarıyla zaten MRV kapsamına girmiş durumdadır; AB üyesi devlet limanlarına/limanlarından yapılan ticari kargo seferleri ve liman içi faaliyetler için geçerlidir.
- **Petrol tankeri, kimyasal tanker, gaz taşıyıcı ve LNG taşıyıcı gemiler (400–4.999 GT):** Yeni Madde 2(1d) ile 2029 yılından itibaren MRV kapsamına alınması öngörülmektedir.
- **Ro-pax ve yolcu gemileri (400–4.999 GT):** Aynı şekilde 2029'dan itibaren MRV kapsamına girmesi öngörülmekte, ancak bu kategori ETS teslim yükümlülüğünün dışında tutulmaktadır; Komisyon'un bu kategorinin ETS'ye dahil edilmesinin fizibilitesini 31 Aralık 2031'e kadar ayrıca incelemesi öngörülmektedir.
- **Offshore faaliyet gösteren veya bu faaliyetleri destekleyen gemiler (400 GT ve üzeri, 5.000 GT eşliğinden bağımsız olarak):** ayrı bir offshore kategorisi olarak MRV kapsamına alınmaktadır (bkz. Bölüm 5.5).

ETS teslim yükümlülüğü tarafında ise teklif daha temkinli bir takvim öngörmektedir: Ek I metni, genel kargo gemileri, offshore faaliyetler ile petrol/kimyasal/gaz/LNG tankerlerine ilişkin faaliyetleri 31 Aralık 2030'a kadar geçici olarak ETS kapsamı dışında tutmakta; 1 Ocak 2031'den itibaren ise bu faaliyetleri Ek I kapsamına dahil etmektedir. Başka bir ifadeyle, **söz konusu segmentteki gemiler 2025 veya 2029'dan itibaren raporlama (MRV) yükümlülüğüne tabi olacak, ancak tahsisat teslimi anlamında mali yükümlülükleri fiilen 2031'den itibaren başlayacaktır.**

Not: Türk filosunun 400–4.999 GT segmentindeki büyüklüğünün (gemi tipi, yaş, bayrak, AB seferi sıklığı bazında) belirlenecek bir veritabanı üzerinden çıkarılması ve bu veri setinin, teklifin kademeli takvimiyle eşleştirilerek 2029 ve 2031 dönüm noktalarına yönelik bir hazırlık planına dönüştürülmesi önerilmektedir.

5.2 Metan (CH₄) ve Diazot Monoksit (N₂O)

Yukarıda belirtildiği üzere, CH₄ ve N₂O'nun EU ETS kapsamındaki mali yükümlülüğü 2026 itibarıyla zaten başlamıştır; bu, 2023 revizyonunun bir sonucudur. 2026 teklifinde bu iki gazla ilgili yeni bir kapsam genişlemesi bulunmamakta, mevcut uygulamanın sürdürülmesi ve kapsam genişlemeleriyle (400–4.999 GT segmenti, offshore) birlikte uygulanması öngörülmektedir.

Not: Özellikle LNG yakıtlı gemiler için metan kaçağı (methane slip) kaynaklı maliyet etkisinin, filosunda LNG'li gemi bulunan üyeler açısından ayrıca izlenmesi tarafımızca önerilmektedir.

5.3 IMO Küresel Önlem ile Etkileşim: Çifte Ödeme Riski

Teklifin denizcilik açısından stratejik önem taşıyan bölümlerinden biri, IMO bünyesinde müzakere edilen küresel bir ekonomik GHG önleminin AB ETS ile eşzamanlı işlemesi halinde ortaya çıkabilecek çifte ödeme (double payment) riskidir. Komisyon, IMO'nun küresel bir önlem kabul etmesi durumunda, kabulden itibaren 18 ay içinde çifte ödeme riskinin değerlendirilmesini ve gerekli görülmesi halinde özel bir mahsuplaştırma (deduction) mekanizması oluşturulmasını öngören bir gözden geçirme hükmü getirmektedir.

Bu konu, raporun hazırlandığı tarih itibarıyla son derece güncel bir gelişmeyle iç içe geçmiş durumdadır: IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC) Nisan 2025'te onayladığı “IMO Net-Sıfır Çerçevesi” (Net-Zero Framework), Ekim 2025'teki olağanüstü oturumda resmi kabul için oylamaya sunulmuş, ancak üye devletler arasındaki görüş ayrılıkları nedeniyle oylama bir yıl ertelenmiştir. Konu 30 Kasım-3 Aralık 2026'da yapılacak olan Deniz Çevre Koruma Komitesi Toplantısı (MEPC 85) ve 4 Aralık 2026 tarihinde yapılacak olan 2. olağanüstü oturumda (MEPC/ES.2)'da yeniden ele alınacaktır. Bu durum, EU ETS ile IMO çerçevesinin ne zaman ve nasıl eşzamanlı işleyeceği konusunda önemli bir belirsizlik yaratmaktadır.

Avrupa Armatörler Birliği (ECSA), Komisyon'un önerdiği 18 aylık “gözden geçirme” yaklaşımını yetersiz bulmakta; IMO'da bir anlaşmaya varılması halinde AB düzenlemesinin gözden geçirilmesi ve gerekirse geri çekilmesi yönünde daha bağlayıcı bir hükmün teklife eklenmesini talep etmektedir.

Not: ECSA'nın yaptığı bu önerinin tarafımızca desteklenmesi, aynı emisyonun iki farklı rejim altında mükerrer olarak fiyatlandırılmaması ilkesinin net ve bağlayıcı biçimde güvence altına alınması hususunun savunulmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

5.4 ETS as a Service – Üçüncü Ülkelerde Karbon Fiyatlandırmasının Desteklenmesi

COM(2026) 616 sayılı teklifin yeni 25b maddesi, “ETS as a Service” adı altında üçüncü ülkelere sera gazı emisyonlarının fiyatlandırılmasını kolaylaştırmak amacıyla idari ve teknik destek ve koordinasyon sağlanmasını öngörmektedir. Denizcilik bakımından mekanizma, bir Üye Devletin yetki alanındaki liman ile üçüncü ülkenin yetki alanındaki liman arasındaki seferlerde, mevcut EU ETS kapsamında fiyatlandırılmayan kalan %50'lik emisyonları hedeflemektedir. Mekanizmanın denizcilik bakımından en erken 2029 raporlama yılından itibaren uygulanması öngörülmektedir.

Mekanizmanın uygulanması halinde, söz konusu emisyonlar mutlak bir emisyon tavanı altında fiyatlandırılıyorsa, üçüncü ülkenin elde edilen gelirlerden iklim değişikliğiyle mücadele amacıyla yararlanması öngörülmektedir. Üçüncü ülkede ulusal tahsisat ihalesi bulunmaması halinde, ilgili tahsisatlar AB'nin ortak ihale platformunda satılabilecek ve elde edilen gelir üçüncü ülkeye aktarılabilir. Teklif ayrıca, ilgili üçüncü ülkelerde ulusal idari yapı kuruluncaya kadar, söz konusu şirketlerin idari işlemlerinin belirli durumlarda ilgili Üye Devletler tarafından yürütülmesini ve Komisyonun EMSA desteğiyle gerekli araç ve rehberliği sağlamasını öngörmektedir.

Bu düzenleme, mevcut EU ETS'nin AB–üçüncü ülke seferlerindeki %50'lik kapsamının fiilen genişlemesi anlamına gelmemektedir; bunun yerine, hâlihazırda EU ETS kapsamında fiyatlandırılmayan emisyonların üçüncü ülke ile işbirliği içinde ayrıca fiyatlandırılabilmesine imkân veren bir çerçeve oluşturmaktadır. Bununla birlikte, bir üçüncü ülkenin bu mekanizmaya dahil olması halinde, AB ile söz konusu ülke arasındaki seferlerde faaliyet gösteren armatörlerin mevcut EU ETS yükümlülüklerine ilave bir karbon maliyetiyle karşılaşması mümkün olabilecektir.

Not: Türkiye açısından mekanizmanın uygulanıp uygulanmayacağı veya hangi koşullarda uygulanabileceği teklif metninden bugün itibarıyla kesin olarak çıkarılamamaktadır. Komisyonun, ETS as a service'in işleyişine ilişkin ayrıntılı kuralları ayrıca belirlemesi öngörüldüğünden, Türkiye'nin potansiyel konumu ve Türk filosu üzerindeki mali etkiler uygulama kuralları şekillendikçe ayrıca değerlendirilmelidir.

5.5 Konteyner Transshipment / Kaçınma (Evasion) Kurallarının Sıkılaştırılması

Mevcut çerçevede, 2003/87/EC sayılı Direktifin 3ga(2) maddesi uyarınca, bir konteyner gemisinin AB dışındaki “komşu transshipment limanı” olarak tanımlanan bir limana uğraması, “liman uğrağı” (port of call) tanımından hariç tutulabilmektedir. Bu istisnanın amacı, işletmecilerin AB limanı ile asıl uluslararası sefer arasına yakın bir AB-dışı aktarma durağı ekleyerek ETS maruziyetini azaltmasının önüne geçmektir. Hâlihazırda bu kritere uyan yalnızca iki liman bulunmaktadır: Mısır'daki East Port Said ve Fas'taki Tanger Med (Uygulama Tüzüğü (EU) 2023/2297).

17 Temmuz 2026 teklifi bu mekanizmayı üç yönde sıkılaştırmaktadır:

1. Güncelleme sıklığı: Komisyon'un komşu transshipment limanları listesi, mevcut iki yıllık döngü yerine her yıl 31 Aralık'a kadar gözden geçirilecek ve gerekirse güncellenecektir.

2. Eşik değerin düşürülmesi: Bir limanın “komşu transshipment limanı” sayılabilmesi için gereken transshipment payı eşiği %65'ten %50'ye indirilmektedir.

Mevcut durumda AB dışındaki bir limanın “neighbouring container transshipment port” olarak kabul edilmesi için, limandaki konteyner trafiğinin %65'inden fazlasının transshipment olması gerekiyordu. Ayrıca limanın bir AB limanına 300 deniz milinden daha yakın olması şartı vardı. Şu anda bu yüzde %50'ye düşürülmüştür.

3. Yeni altyapı temelli kriter: AB'ye 150 deniz milinden daha yakın olan ve belirli transshipment altyapısına sahip (11 metreden fazla su derinliği, 250 metreden uzun rıhtım, uygun sahil vinçleri) AB dışı limanlar, transshipment payından bağımsız olarak listeye eklenebilecektir. Ayrı olarak, %50 transshipment payı testi AB üyesi devlet limanına 300 deniz milinden daha yakın limanlara uygulanacaktır.

Yani yeni sistem kabaca:

Kriter 1:

AB limanına <150 nm + büyük konteyner gemilerine uygun altyapı

VEYA

Kriter 2:

AB limanına <300 nm + transshipment oranı >%50 şeklinde çalışacak.

Teklif ayrıca, AB ETS'ye eşdeğer önlemler uygulayan (ETS bağlantı anlaşması bulunan ülkeler dahil) üçüncü ülke limanlarının listeye dahil edilmeyeceğini teyit etmekte; buna karşılık 10.000 TEU ve üzeri konteyner gemilerinin, 300 deniz milinden uzun mesafeli AB-dışı-AB seferlerinde, 31 Aralık 2035'e kadar geçerli olacak indirimli bir teslim mekanizmasından (yeni Madde 12(3-g)) yararlanabilmesini öngörmektedir. **World Shipping Council gibi kuruluşlar, salt altyapıya dayalı 150 deniz mili kriterinin, fiilî transshipment faaliyeti bulunmayan limanları da haksız biçimde etkileyebileceği yönünde çekince bildirmiştir.**

Türkiye açısından kritik değerlendirme alanı: Hâlihazırda hiçbir Türk limanı komşu transshipment limanı listesinde yer almamaktadır. Ancak Ege kıyısındaki limanlarımız (İzmir/Alsancak, Aliğa) Yunanistan'a ait AB üyesi ada limanlarına 150 deniz mili kriterinin çok altında mesafede bulunmaktadır; ayrıca Tekirdağ'daki Asyaport, doğrudan transshipment hub limanı olarak tasarlanmış ve önemli bir aktarma trafiğine sahiptir. Eşiğin %65'ten %50'ye indirilmesi ve yeni altyapı kriterinin eklenmesiyle birlikte, ilgili limanlarımızın transshipment paylarının yıllık bazda izlenmesi ve gerekirse Komisyon nezdinde önceden bilgilendirme/pozisyon geliştirilmesi önem kazanmaktadır. Öte yandan, Türkiye'nin kendi Emisyon Ticaret Sistemi'ni (TR-ETS) hayata geçirmesi ve bu sistemin AB tarafından ilgili mekanizma bakımından eşdeğer kabul edilmesi halinde, Türk limanlarının 'neighbouring container transshipment port' listesine alınmaması yönünde önemli bir avantaj oluşabilecektir.

5.6 Offshore Faaliyetlerin ETS Kapsamına Alınması

Teklif, offshore faaliyetleri ilk kez EU ETS'nin denizcilik mimarisine dahil etmektedir. Bu amaçla "offshore operations" (offshore faaliyetler) ve "offshore worksite" (offshore çalışma sahası) kavramları getirilmekte; ETS maruziyeti yalnızca limanlar arası bir seferle değil, **bir üye devletin karasuları, münhasır ekonomik bölgesi veya kıta sahanlığı ile bağlantılı bir offshore çalışma sahasıyla da ilişkilendirilebilmektedir.** Bu düzenleme; offshore destek gemileri, inşa gemileri, rüzgâr enerjisi destek gemileri, kablo döşeme gemileri, kurulum/bakım faaliyeti yürüten gemiler gibi özel nitelikli operasyonları kapsamaktadır.

Offshore şirketlerinin; bir geminin offshore faaliyet yürütüp yürütmediğini, ilgili çalışma sahasının nerede bulunduğunu, bu sahanın gerekli AB yargı bağlantısına sahip olup olmadığını ve bu verilerin MRV raporlamasına ve ETS hesaplamalarına nasıl yansıtılacağını belirlemesi gerekecektir. ETS teslim yükümlülüğü bakımından offshore faaliyetler de, genel kargo segmentiyle aynı şekilde, 31 Aralık 2030'a kadar geçici istisna kapsamında tutulmakta ve fiilen 2031'den itibaren ETS'ye dahil olmaktadır. Türk offshore destek gemisi işletmecileri açısından bu düzenleme, özellikle Baltık ve Kuzey Denizi'ndeki rüzgâr enerjisi projelerine hizmet veren filo için orta vadeli bir uyum gündemi oluşturmaktadır; Türkiye'nin kendi Karadeniz offshore doğal gaz sahaları (Sakarya Gaz Sahası vb.) ise AB üyesi devlet yargı alanına girmediğinden bu kapsamın doğrudan dışında kalmaktadır.

5.7 Derogasyonların Uzatılması

Komisyon, belirli operasyonel ve coğrafi kısıtlara sahip gemi kategorileri için mevcut derogasyonların sınırlı süreyle uzatılmasını önermektedir. Bunların başında buz sınıfı gemiler gelmektedir: teknik ve operasyonel zorlukların devam ettiği gerekçesiyle mevcut derogasyonun 31 Aralık 2035'e kadar uzatılması önerilmektedir. Benzer şekilde en uzak bölgeler (outermost regions), sabit kara bağlantısı bulunmayan küçük adalar ve kamu hizmeti yükümlülüğü/sözleşmesi kapsamındaki seferler için de derogasyonların uzatılması öngörülmektedir.

² Geminin veya diğer araçların bu yapıların kurulum, bakım, işletme, araştırma, söküm vb. faaliyetlerini gerçekleştirdiği çalışma sahası.

Akademik değerlendirmelerde dikkat çekilen bir risk, bu derogasyonların IMO tarafında eşdeğeri bulunmamasıdır: **IMO Net-Sıfır Çerçevesi taslağı, benzer bir istisna öngörmemekte olup, ilgili seferler AB ETS'den muaf tutulsa dahi IMO'nun küresel yakıt yoğunluğu hesaplamasına (GFI) dahil olmaya devam edebilecektir.** Bu durum, iki rejim arasında asimetrik bir düzenleyici maruziyet yaratma potansiyeli taşımaktadır.

5.8 SMAP – Sürdürülebilir Denizcilik Alternatif Tahrik Mekanizması

Teklifin denizcilik açısından en olumlu unsurlarından biri, ETS Direktifi'ne eklenmesi öngörülen yeni Madde 3gaa ile oluşturulan SMAP (Sustainable Maritime Alternative Propulsion) mekanizmasıdır. Mekanizma; **1 Ocak 2028** (veya yürürlüğe girdikten sonraki ilk yıl) ile **31 Aralık 2040 arasında**, sürdürülebilir denizcilik yakıtları ile fosil yakıtlar arasındaki fiyat farkını ve sıfır emisyonlu tahrik teknolojilerinin ek maliyetlerini desteklemek üzere en fazla 110 milyon tahsisatın (**yaklaşık 10 milyar avro değerinde; bazı değerlendirmelerde bu rakam 15 milyar avroya kadar ifade edilmektedir**) ayrılmasını öngörmektedir.

Önerilen destek oranları önemli düzeydedir:

- Biyogaz ve ileri biyoyakıtlar için kalan fiyat farkının %55'i,
- Yenilenebilir kökenli olmayan biyolojik olmayan yakıtlar (RFNBO) için %90'ı,
- Düşük karbonlu hidrojen ve düşük karbonlu yakıtlar için %80'i;
- Sıfır emisyonlu tahrik teknolojilerinin (elektrikli ve rüzgâr destekli sistemler dahil) ek maliyetinin ise %90'ı desteklenebilecektir.

Belirli ada seferleri, uygun menşeli yakıtlar ve AB tersanelerinde monte edilen teknolojiler için ilave teşvik (uplift) mekanizmaları da öngörülmüştür. Şirketler, bir önceki takvim yılındaki uygun yakıt kullanımı ve doğrulanmış emisyon azaltımlarına dayanarak yıllık başvuru yapabilecek; talebin ayrılan rezervi aşması halinde tahsisler orantılı olarak azaltılacaktır.

- Menşe kısıtı: Desteklenebilir yenilenebilir yakıt üretiminin AB ve AB ETS'ye bağlı ülkelerle sınırlı tutulması, **mekanizmayı Türkiye dahil AB dışı üretici/tedarikçi ülkeler açısından dezavantajlı kılabilir.**
- RFNBO'lara özel ayrılmış bir kota bulunmaması ve havacılık tarafında öngörülen uzun vadeli tedarik (offtake) yükümlülüğünün denizcilik tarafında karşılığının olmaması, sektör kuruluşlarınca eksiklik olarak değerlendirilmektedir.
- Sözleşmesel risk: Tahsisatı alacak taraf (ETS'den sorumlu “shipping company”), yakıt/teknoloji bedelini fiilen ödeyen taraftan (örn. time charter'da charterer) farklı olabilir. Teklif, tahsis edilen tahsisatların ETS maliyet aktarım mekanizması kapsamında dikkate alınmasını ve sözleşmelerde tahsisat devrine ilişkin hüküm konulabilmesini öngörmekte; bu husus time charter sözleşmelerinin ETS maddelerinin gözden geçirilmesini gerekli kılmaktadır.

Not: SMAP, AB nezdinde aktif politika geliştirilmesi gereken önemli bir fırsat alanıdır. Mekanizmanın uygunluk kriterlerinin, AB deniz ticaretiyle doğrudan bağlantılı faaliyet gerçekleştiren üçüncü ülke merkezli şirketleri ve Türk sahipli filoyu, yalnızca şirketin AB'de kurulu olmaması veya geminin AB bayraklı olmaması gerekçeleriyle otomatik olarak dışlamayacak şekilde tasarlanması önem taşımaktadır.

Bu kapsamda, AB limanlarına yapılan seferler, geminin AB deniz ticaretine katkısı ve gerçekleştirilecek yatırımın AB'nin karbonsuzlaşma hedeflerine sağlayacağı katkının uygunluk kriterlerinde dikkate alınması yönünde girişimlerde bulunulması önerilmektedir. Benzer şekilde, gerekli sürdürülebilirlik ve emisyon kriterlerini karşılayan üçüncü ülke menşeli sürdürülebilir denizcilik yakıtlarının, yalnızca üretim yeri nedeniyle destek kapsamı dışında bırakılmaması yönünde de AB nezdinde görüş oluşturulması uygun olacaktır.

5.9 Industrial Decarbonisation Bank (IDB)

Avrupa Komisyonu, EU ETS gelirlerini ve diğer AB finansman kaynaklarını kullanarak sanayinin karbonsuzlaştırılmasını hızlandırmak amacıyla Industrial Decarbonisation Bank kurulmasını öngörmektedir. 2026 EU ETS revizyonu teklifinde IDB'nin 2028'den itibaren iki aşamalı olarak işletilmesi planlanmaktadır. İlk aşamada 400

milyon EU ETS tahsisatının Investment Booster³ kapsamında sabit karbon primleri yoluyla sanayi karbonsuzlaştırma projelerine tahsis edilmesi; 2031'den itibaren ise Carbon Contracts for Difference (CCfD)⁴ ve rekabetçi ihale mekanizmalarıyla daha uzun vadeli yatırım desteği sağlanması öngörülmektedir. Komisyonun daha önce açıkladığı çerçevede IDB aracılığıyla yaklaşık 100 milyar € tutarında kamu ve özel finansmanın mobilize edilmesi hedeflenmektedir.

IDB'nin mevcut tasarımının AB içindeki sanayi yatırımlarına odaklanması nedeniyle Türkiye'deki sanayi, yakıt üretimi ve tersane yatırımlarının bu finansman mekanizmasına otomatik olarak erişmesi beklenmemelidir. Bu durum, AB ETS kapsamında Türk şirketlerinin üstlendiği karbon maliyetleri ile AB içinde aynı karbon gelirleri üzerinden sağlanan yatırım destekleri arasında asimetrik bir yapı oluşturma potansiyeline sahiptir. Özellikle yeşil yakıtlar, elektrifikasyon, sıfır/ düşük karbonlu teknolojiler ve denizcilik tedarik zincirinin karbonsuzlaştırılması açısından bu hususun rekabetçilik boyutuyla değerlendirilmesi önem taşımaktadır.

5.10 MRV – ETS – FuelEU Entegrasyonu ve Raporlama Sadeleştirilmesi

COM(2026) 620 final ile önerilen MRV Tüzüğü değişikliği, üyeler için günlük operasyon açısından en somut etkiyi yaratacak başlıktır. Teklif; MRV, ETS ve FuelEU Maritime için “tek seferde raporlama” (report once) modelini hedeflemekte, MRV raporunu üç rejim için de ortak veri temeli haline getirmektedir. Bu kapsamda:

- **Raporlama takvimi değişmektedir:** MRV raporu ve FuelEU Uyum bilançosu (FuelEU Compliance Balance)'nun doğrulayıcıya sunulma tarihi 28 Şubat'a çekilmekte (mevcut FuelEU takviminde bu tarih 31 Ocak idi); doğrulanmış raporların ve uyum bilançosunun sisteme kaydedilmesi için son tarih ise 31 Mart olarak belirlenmektedir.
- **İzleme planları merkezi bir belge haline gelmektedir:** İzleme planı artık yalnızca MRV emisyon raporlamasının değil; ETS emisyonları, FuelEU hesaplamaları, alternatif yakıt kullanımı, kıyı elektriği, sıfır emisyon teknolojileri ve rüzgâr destekli tahrik gibi enerjiyle ilgili verilerin de temelini oluşturmaktadır. *Mevcut kapsamdaki gemiler için izleme planlarının, yeni MRV hükümlerinin yürürlüğe girmesinden önce (1 Ocak 2029 veya yürürlüğe girdikten sonraki ikinci yıl) gözden geçirilmesi gerekecektir.*
- **Sorumlu taraf tekleştirilmektedir:** FuelEU'nun kendine özgü “company” tanımı kaldırılarak, ETS Direktifi'ndeki “shipping company” (Madde 3(w)) tanımına atıf yapılmaktadır. Bu, mevcut ETS yetkilendirme/mandate düzenlemelerinin (Uygulama Tüzüğü (EU) 2023/2599 uyarınca) FuelEU'yu da kapsayacak şekilde gözden geçirilmesini gerektirebilir.

Etki Değerlendirmesi'ne göre bu sadeleştirme, şirketlerin yıllık MRV idari uyum maliyetlerinde %10-20 arasında tasarruf sağlayabilir. Ancak burada dikkatli bir okuma gereklidir: COM(2026) 620, aynı zamanda MRV'nin kapsamını enerji kullanım verilerini de içerecek şekilde genişletmektedir. Dolayısıyla “tek sistem = daha az yük” varsayımı otomatik olarak kabul edilmemeli; gerçek sadeleştirmenin sağlanıp sağlanmadığı, yeni veri noktalarının getirdiği ilave yükü birlikte değerlendirilmelidir.

6. İLK UYGULAMA YILINDAN ÇIKARILAN DERSLER

EU ETS'nin denizcilik boyutunun ilk tam uygulama döneminde (2024 emisyonları, 30 Eylül 2025 teslim tarihi) elde edilen sonuçlar, 2026 revizyonunun gerekçelerini değerlendirmek açısından önemli bir referans noktası oluşturmaktadır. Sektör genelinde uyum oranının %99'un üzerinde gerçekleşmesi, THETIS-MRV altyapısının ve işletmecilerin raporlama kapasitesinin operasyonel açıdan büyük ölçüde hazır olduğunu göstermiştir. Bu sonuç, ESG

³ EU ETS gelirlerinden ayrılan kaynakların, düşük karbonlu teknolojilere yönelik yatırımları hızlandırmak amacıyla proje bazlı olarak sağlanan ön yatırım desteği mekanizmasıdır.

⁴ Carbon Contracts for Difference (CCfD), düşük karbonlu yatırımlarda karbon fiyatındaki belirsizliği azaltmak amacıyla, belirlenen karbon fiyatı ile piyasa fiyatı arasındaki farkın belirli koşullar altında kamu tarafından karşılanmasını sağlayan uzun vadeli destek mekanizmasıdır.

raporlaması nedeniyle emisyon verilerini zaten takip eden büyük ölçekli işletmeciler için MRV çerçevesinin nispeten tanıdık ve yönetilebilir bulunduğu işaret etmektedir.

Buna karşılık, aynı dönemde paralel yürütülen FuelEU Maritime'in ilk raporlama yılına ilişkin bağımsız değerlendirmeler (Mærsk Mc-Kinney Møller Sıfır Karbon Denizcilik Merkezi tarafından yayımlanan analiz), gelecekteki küresel düzenlemeler -IMO dahil- için de geçerli olabilecek üç genel ders ortaya koymaktadır: (i) denizcilik için bir yakıt standardının işleyebileceği, (ii) düzenlemelerin daha geniş bir enerji kaynağı çeşitliliğini destekleyecek mekanizmalar içermesi gerektiği -zira rüzgâr destekli tahrik, e-yakıtlar ve kıyı elektriği gibi düşük olgunluktaki alternatiflerin payının sınırlı kaldığı- ve (iii) politika istikrarı ile net azaltım yörüngelerinin, şirketler için belirsizliği azaltarak yatırım kararlarını desteklediği.

Bu deneyimler, 2026 revizyonunun iki temel motivasyonunu doğrulamaktadır: bir yandan mevcut sistemin operasyonel olarak işlediğini teyit ederek kapsam genişletme kararına meşruiyet kazandırmakta; diğer yandan idari yük ve kaçınma (evasion) risklerinin -konteyner transshipment kuralları ve MRV/FuelEU/ETS entegrasyonu üzerinden- doğrudan ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır.

7. TÜRK DENİZ TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNE ETKİ

7.1 Filo Maruziyeti ve Segment Analizi

TAB'ın Temmuz 2025 tarihli “Türk Deniz Taşımacılığı Sektörünün AB Emisyon Ticaret Sistemi (EU ETS) Kapsamındaki Emisyon Analizi – 2024” başlıklı çalışması, Türk armatörlerinin EU ETS kapsamındaki 3 yıllık (2024-2026 dönemi) toplam teslim yükümlülüğünün AB genelindeki toplam yükümlülüğün yaklaşık %2,7'sini oluşturduğunu ortaya koymuştur. Bu oran, Türk filosunun AB içi seferlerdeki (EU Intra) yoğunluğuna ve AB limanlarındaki kalış sürelerine göre şirket bazında farklılaşmaktadır; AB içi seferlerde daha fazla yer alan ve/veya AB limanlarında daha uzun süre kalan şirketler EU ETS'den orantılı olarak daha fazla etkilenmektedir.

2026 revizyon teklifinin getirdiği 400–4.999 GT segment genişlemesi, bu tabloyu önemli ölçüde değiştirme potansiyeli taşımaktadır. Türk filosunun büyük bölümü -özellikle kuru yük, genel kargo ve kısa mesafeli tanker segmentlerinde- bu GT aralığında yoğunlaşmaktadır. Bu nedenle tarafımızca 2024 emisyon analizi, aşağıdaki segment kırılımına göre güncellenecektir:

- 400–999 GT, 1.000–2.499 GT, 2.500–4.999 GT (yeni kapsama giren segmentler)
- 5.000–9.999 GT, 10.000–24.999 GT, 25.000+ GT (mevcut kapsamdaki segmentler)

Her segment için gemi tipi, yakıt tipi, yıllık AB liman uğrağı sayısı, AB içi/AB dışı sefer oranı ve buna bağlı yıllık CO₂/CH₄/N₂O emisyonu verilerinin derlenmesi, 2026 revizyonunun Türk sahipli filoya olası mali etkisinin somut biçimde ortaya konmasını sağlayacaktır.

7.2 Liman ve Transshipment Rekabetçiliği

Bölüm 5.4'te aktarılan konteyner transshipment kurallarının sıkılaştırılması, Türk limanları için hem risk hem de gözetilmesi gereken bir rekabet unsuru oluşturmaktadır. Türkiye'nin konteyner limanları -Ambarlı, Mersin, Asyaport, İzmir/Alsancak, Aliğa, İskenderun ve Gemlik- çoğunlukla ithalat/ihracat odaklı “gateway” limanları niteliğindedir; ancak Tekirdağ'daki Asyaport, doğrudan aktarma (hub) limanı olarak inşa edilmiş olup önemli bir transshipment trafiğine sahiptir. Eşiğin %65'ten %50'ye indirilmesi ve 150 deniz mili altyapı kriterinin eklenmesiyle, coğrafi olarak AB'ye (özellikle Yunan ada limanlarına) çok yakın olan Ege limanlarımızın izlenmesi önem kazanmaktadır.

Not: Aynı zamanda, mevcut listede yer alan East Port Said ve Tanger Med'in daha sıkı kurallara tabi olması, bu limanlar üzerinden aktarma yapan hatların güzergah tercihlerini değiştirebileceğinden, Doğu Akdeniz ve Ege'de alternatif aktarma noktası arayışının Türk limanları lehine bir fırsat da yaratabileceği değerlendirilmelidir. Bu ikili etkinin (risk + fırsat) liman işletmecileri tarafından ayrıca ele alınması önerilir.

7.3 Maliyet Etkisi

2026 itibarıyla EU ETS'nin denizcilikte tam kapsamlı hale gelmesiyle (teslim oranının %100'e ulaşmasıyla) birlikte, AB hatlarında düzenli sefer yapan Türk gemi işletmecilerinin toplamda yıllık yüz milyonlarca avro düzeyinde karbon maliyetiyle karşılaşması beklenmektedir. Piyasa göstergesi olarak, AB Emisyon Tahsisatı (EUA) fiyatı Temmuz 2026 sonu itibarıyla yaklaşık 80 avro/tCO₂e seviyesinde seyretmektedir. Örnek vermek gerekirse, yıllık 10.000 ton CO₂ salımı yapan bir gemi için bu fiyat seviyesinde teorik maliyet yaklaşık 800.000 avroya ulaşabilmekte; 20.000 DWT'lik bir dökme yük gemisi için ise yıllık sefer profiline bağlı olarak 100.000-150.000 avro aralığında bir karbon maliyeti söz konusu olabilmektedir.

Bu maliyetler doğrudan navlun hesaplamalarına ve sözleşme müzakerelerine yansımaktadır; spot navlunlarda artış, time charter sözleşmelerinde revizyon ve sözleşmelere ETS maddesi eklenmesi gibi ticari sonuçlar doğurmaktadır.

400–4.999 GT segmentinin 2031'den itibaren ETS'ye dahil olacak olması, bugüne kadar bu maliyetle karşılaşmamış olan kısa mesafeli ve bölgesel taşımacılık yapan işletmecileri de aynı dinamiklerle karşı karşıya bırakacaktır.

Buna ek olarak, “ETS as a service” mekanizması gelecekte üçüncü ülkelerin EU ETS kapsamında hâlihazırda fiyatlandırılmayan kalan %50'lik emisyonları kendi ülkeleri adına fiyatlandırmalarına imkân verebilecek yeni bir maliyet unsuru oluşturabilir. Örneğin Türkiye'nin bu mekanizma kapsamında yer alması halinde, AB–Türkiye seferlerinde mevcut EU ETS kapsamında fiyatlandırılan %50'lik emisyonu ilave olarak kalan %50'lik emisyon için de bir karbon fiyatlandırma yükümlülüğü ortaya çıkması ihtimali bulunmaktadır. Bu nedenle mekanizma, **Türk armatörleri açısından yalnızca düzenleyici bir işbirliği aracı değil, potansiyel bir ilave operasyonel maliyet unsuru olarak da izlenmelidir.** Bununla birlikte, bu etkinin gerçekleşmesi Türkiye'nin mekanizma kapsamına girip girmeyeceğine, uygulanacak karbon fiyatına ve ilgili uygulama kurallarına bağlı olacaktır.

Sektörel hesaplamalar, EU ETS ve FuelEU Maritime kapsamında Türk denizcilik filosu üzerindeki mali yükün önemli bir ekonomik boyuta ulaştığını göstermektedir. Prof.Dr.Mustafa İnel tarafından yapılan tahmini hesaplamalara göre, 2025 yılı için 80 €/ton CO₂e karbon fiyatı varsayımı altında Türk bayraklı gemilerin EU ETS maliyeti yaklaşık 59,8 milyon €, Türk sahipli filonun toplam EU ETS maliyeti ise yaklaşık 227 milyon € düzeyindedir. FuelEU Maritime kapsamında pooling uygulanmadığı varsayımında ise Türk sahipli filonun 2025 yılı için karşılaşılabileceği maliyet yaklaşık 68 milyon € olarak hesaplanmakta; bu tutarın 2030 yılında yaklaşık 205 milyon € seviyesine ulaşabileceği öngörülmektedir.

Bu maliyetlerin karşılıklılık perspektifinden değerlendirilmesi de önem taşımaktadır. Aynı hesaplama yaklaşımına göre, Türkiye'nin benzer bir emisyon fiyatlandırma mekanizması uygulaması halinde, **AB kontrolündeki filonun Türkiye'ye yönelik potansiyel karbon maliyeti yaklaşık 217 milyon € seviyesinde olacaktır.** Bu karşılaştırma, denizcilikte **karbon fiyatlandırmasının yalnızca bir çevre politikası aracı olmadığını; aynı zamanda önemli bir uluslararası ekonomik transfer ve rekabet unsuru oluşturduğunu göstermektedir.**

Not: EU ETS'nin denizcilikte tam kapsamlı hale gelmesiyle birlikte karbon maliyeti, Türk gemi işletmecileri açısından önemli bir operasyonel ve ticari maliyet unsuru haline gelmektedir. Bu maliyetin navlun ve sözleşme koşullarına yansımalarının yanı sıra, 400–4.999 GT segmentinin 2031'den itibaren sisteme dahil olmasıyla maliyet baskısının daha geniş bir filo kesimine yayılması beklenmektedir. Sektörel hesaplamalara göre 80 €/ton CO₂e varsayımında Türk sahipli filonun 2025 yılı EU ETS maliyeti yaklaşık 227 milyon €, FuelEU Maritime maliyeti ise pooling uygulanmaması halinde yaklaşık 68 milyon € olup, bu tutarın 2030'da 205 milyon € seviyesine ulaşabileceği hesaplanmaktadır. Ayrıca, “ETS as a service” mekanizmasının uygulanması halinde AB–Türkiye seferlerinde mevcut %50'lik kapsamin dışında kalan emisyonlar bakımından ilave bir karbon maliyeti oluşması söz konusu olabilecektir.

7.4 Sanayi ve Rekabetçilik Etkisi

2026 EU ETS revizyonu, yalnızca gemilerin emisyon maliyetini artıran bir sistem olarak kalmıyor; EU ETS gelirlerini kullanarak temiz yakıtları ve sıfır emisyonlu gemi teknolojilerini destekleyen bir finansman mekanizması da getiriyor.

AB'nin yeni mekanizmasında yakıtın destekten yararlanabilmesi için belirli menşe/üretim koşulları bulunuyor. Teklif, yakıtın AB'de veya EU ETS ile bağlantılı bir ETS'ye sahip ya da Article 25b kapsamında AB desteği alan bir üçüncü ülkede üretilmiş olmasını bazı destek koşullarına bağlıyor. Bununla birlikte, belirli üçüncü ülke limanlarına yapılan uygun seferler için menşe şartından istisna da öngörülüyor.

AB Komisyonu aynı zamanda Avrupa'nın shipbuilding, repair, conversion ve retrofitting kapasitesini stratejik olarak desteklemek istediğini açıkça ortaya koyuyor. Komisyonun 2026 Maritime Industrial Strategy'sinde EU ETS/Innovation Fund kaynaklarından denizcilik sektörüne önemli destekler öngörülüyor; 2030'a kadar denizcilik sektörüne 20 milyon ETS tahsisatı ayrılması ve 2027'de özel bir maritime call açılması planlanıyor. EU ETS 3gaa kapsamında da sıfır emisyonlu tahrik sistemlerinin AB tersanelerinde gemilere monte edilmesi halinde ek %5 destek öngörülüyor

Not: Prof.Dr. Mustafa İnel ile yaptığımız görüşmeye istinaden; Türkiye'nin kendi karbon fiyatlandırma mekanizmasını oluşturmaması veya oluşturacağı sistemin AB tarafından ilgili mekanizmalar bakımından eşdeğer kabul edilmemesi halinde, Türk yakıt üreticileri ve tersanelerinin AB'nin EU ETS gelirleriyle ve SMAP üzerinden finanse edilen sürdürülebilir yakıt, sıfır emisyonlu tahrik ve retrofit desteklerinden yararlanma imkânı bakımından dezavantajlı bir konuma gelmesi söz konusu olabilir. Bu durum, AB'deki desteklerden yararlanan üreticiler karşısında Türk denizcilik sanayisinin maliyet rekabetçiliğini zayıflatır.

7.5 Fırsatlar

Maliyet artırıcı unsurların yanında, teklif Türk armatörleri için de değerlendirilmesi gereken fırsatlar barındırmaktadır. SMAP mekanizması -erişim koşulları netleştirildiği ve Türkiye kaynaklı yakıt/teknoloji tedarikinin kapsam dışında bırakılmaması sağlandığı takdirde- filo yenileme ve alternatif yakıta geçiş yatırımları için önemli bir destek kaynağı olabilir.

Ayrıca, Türkiye'nin AB ETS'ye üç yıllık katkı oranı (%2,7) dikkate alındığında, TAB üyelerinin ve ilgili ulusal kurumların bu katkı oranıyla orantılı biçimde AB İnovasyon Fonu ve benzeri finansman mekanizmalarından yararlanma girişimlerini sürdürmesi tutarlı bir strateji olacaktır. Alternatif yakıt geçişi, retrofit projeleri ve yeşil liman teşvikleri gibi kalemlerde finansal destek imkanlarının sistematik biçimde araştırılması önerilmektedir.

8. YASAMA SÜRECİ VE ZAMAN ÇİZELGESİ

Teklifin izleyeceği süreç ve TAB'ın takip etmesi gereken temel dönüm noktaları aşağıda özetlenmektedir. Tarihler, teklifin mevcut aşamasındaki beklentileri yansıtmakta olup yasama süreci boyunca değişebilir.

Tarih / Dönem	Aşama
23 Mart 2026	Düzenleyici Denetim Kurulu (RSB) görüşü
15 Nisan – 8 Temmuz 2026	Kamuya açık istişare (Open Public Consultation)
17 Temmuz 2026	COM(2026) 616, SWD(2026) 616 ve COM(2026) 620'nin yayımlanması
30 Kasım-3ve 4 Aralık 2026	IMO MEPC – Net-Sıfır Çerçevesi'nin yeniden oylamaya sunulması
2026 sonbaharı itibarıyla	Avrupa Parlamentosu ve AB Konseyi'nde müzakerelerin yoğunlaşması
2027 – 1. çeyrek (hedeflenen)	Parlamento–Konsey siyasi mutabakatı
2028 (hedeflenen)	Revizyonun yürürlüğe girmesi ve kademeli uygulamanın başlaması
2029	Bazı MRV kapsam genişlemelerinin (tanker/gaz taşıyıcı, ro-pax, yolcu gemisi) başlaması
31 Aralık 2030	Yeni segmentler için geçici ETS istisnasının sona ermesi

Tarih / Dönem	Aşama
1 Ocak 2031	Genel kargo, offshore ve tanker/gaz taşıyıcı segmentlerinin ETS teslim yükümlülüğüne girmesi
31 Aralık 2035	Buz sınıfı derogasyonu ve büyük konteyner gemileri için transshipment indirim mekanizmasının sona ermesi
31 Aralık 2040	SMAP tahsisat rezervinin sona ermesi

IMO MEPC'nin 30 Kasım-3 Aralık 2026'daki oturumu ile AB'deki yasama müzakerelerinin eşzamanlı ilerlemesi, çifte ödeme tartışmasının (Bölüm 5.3) önümüzdeki aylarda somutlaşabileceği anlamına gelmektedir. Tarafımızca bu iki sürecin paralel olarak izlenmesi ve gerektiğinde ilgili uluslararası platformlar (ICS, ECSA temas noktaları) üzerinden pozisyonumuzun iletilmesi uygun olacaktır.

9. TAB DEĞERLENDİRMESİ VE ÖNERİLERİ

Yukarıdaki analiz ışığında, AB kurumları ve ilgili ulusal otoriteler nezdinde aşağıdaki başlıklarda pozisyon geliştirilmesi önerilmektedir:

- Çifte ödemenin önlenmesi:** IMO'da bir küresel önlem kabul edilmesi halinde, aynı emisyonun EU ETS ve IMO mekanizması altında mükerrer olarak fiyatlandırılmaması ilkesi net ve bağlayıcı biçimde güvence altına alınmalı; mevcut 18 aylık gözden geçirme hükmünün yeterliliği izlenmelidir.
- 400–4.999 GT kapsam genişlemesi:** Yeni yükümlülüklerin, teklifte öngörüldüğü şekliyle orantılı ve kademeli (2029 MRV / 2031 ETS) uygulanması konusunda Türk Sahipli Gemiler için bir etki analizi çalışması yapılmalıdır.
- SMAP'a erişim:** Türk-kontrollü filonun ayrımcılığa uğramadan SMAP mekanizmasından yararlanabilmesi için AB nezdinde pozisyon geliştirilebilir mi; yakıt/teknoloji menşe kısıtının genişletilmesi talep edilebilir mi hususu araştırılmalı ve bir sonuç geliştirilmelidir. Aksi takdirde yoğunluklu olarak Türk şirketlerin AB ülkelerine ve/veya AB bayraklarına geçiş olasılığı artabilir.
- Konteyner transshipment kuralları:** Yeni eşik ve altyapı kriterlerinin, Türk limanlarının (özellikle Ege limanları ve Asyaport) rekabet pozisyonunu bozacak şekilde uygulanmaması sağlanmalı; bu limanların transshipment payı yıllık bazda izlenmelidir. Bu konu ilgili STK'ya iletilmelidir.
- Offshore faaliyetler:** Faaliyet bazlı ve açık tanımlara dayalı bir sistem Türk sektörü açısından dikkatle takip edilmeli; EU offshore projelerine hizmet veren Türk offshore destek gemisi filosu sahipleri önceden uyum takvimini planlanmalıdır.
- MRV/FuelEU/ETS sadeleştirilmesi:** "Report once, use multiple times" yaklaşımının uygulamada gerçek bir idari sadeleşme sağlayıp sağlamadığı, TAB üyelerinden gemi bazında toplanacak karşılaştırılabilir verilerle izlenmelidir. Bu kapsamda aynı operasyonel verinin MRV, EU ETS ve FuelEU Maritime kapsamında kaç kez toplandığı, raporlandığı ve sisteme yeniden girildiği; ayrıca her bir yükümlülük için harcanan personel zamanı ve raporlama maliyeti takip edilmelidir.
- Derogasyonlar:** Benzer operasyonel/coğrafi kısıtlara sahip ancak mevcut derogasyon kategorilerine girmeyen Türk sahipli gemiler bulunup bulunmadığı ayrıca ele alınmalı ve sonuçları değerlendirilmelidir.
- Veri tabanlı karar alma:** 2024 emisyon analizimiz, 2026 teklifinin yeni segment tanımlarına göre güncellenmeli; THETIS-MRV verilerinin düzenli analizi yoluyla sektörel eğilimler ve şirket bazlı risk değerlendirmeleri sürdürülmelidir.
- Süreç takibi:** Avrupa Parlamentosu–Konsey müzakereleri ile IMO MEPC sürecinin eşzamanlı izlenmesi; Türkiye'nin AB üyesi olmamakla birlikte önemli bir ticaret ortağı ve filo sahibi ülke olarak, ICS ve ECSA gibi uluslararası kanallar üzerinden görüş iletilme imkanlarının değerlendirilmesi önerilmektedir.

10. **ETS as a Service:** Üçüncü ülkelerde karbon fiyatlandırmasını desteklemeye yönelik ETS as a service mekanizmasının uygulanma koşulları yakından takip edilmelidir. Özellikle Türkiye'nin bu mekanizma kapsamındaki potansiyel konumu, AB–Türkiye seferlerinde mevcut %50'lik EU ETS kapsamı dışında kalan emisyonlar bakımından oluşabilecek ilave karbon maliyeti ve elde edilen gelirlerin kullanımına ilişkin model incelenmelidir. Komisyon tarafından hazırlanacak uygulama kuralları ve delegated acts sürecinin Türk denizcilik sektörü açısından izlenmesi uygun olacaktır.

10. SONUÇ

17 Temmuz 2026 tarihli AB ETS revizyon teklifi, denizcilik sektörü açısından hem kapsam genişletici hem de belirli alanlarda destekleyici nitelikte kapsamlı bir düzenleme paketidir. Teklif; küçük ve orta ölçekli gemileri kademeli biçimde sisteme dahil ederken, offshore faaliyetleri kapsama almakta, konteyner transshipment kurallarını sıkılaştırmakta ve IMO ile olası çifte ödeme riskine yönelik bir çerçeve öngörmektedir. Buna karşılık SMAP mekanizması ve MRV/FuelEU/ETS entegrasyonu, doğru uygulandığı takdirde sektöre gerçek bir maliyet desteği ve idari sadeleştirme sağlama potansiyeli taşımaktadır.

Teklifin henüz yasalaşmamış olması, bu aşamada sektörümüze AB kurumları nezdinde etkili bir pozisyon geliştirme fırsatı sunmaktadır. Raporda ortaya konan dokuz öneri başlığının, önümüzdeki dönemde TAB'ın hem üyeleriyle hem de ilgili ulusal ve uluslararası paydaşlarla yürüteceği çalışmaların temelini oluşturması önerilmektedir. IMO MEPC'nin 2026'daki 85. oturumu ile AB'deki yasama sürecinin eşzamanlı seyri, önümüzdeki aylarda bu başlıkların büyük bölümünde somut gelişmeler yaşanacağına işaret etmektedir.

11. KAYNAKÇA

- Avrupa Komisyonu, COM(2026) 616 final, Brüksel, 17.7.2026 – 2003/87/EC sayılı Direktif ile (EU) 2015/1814 sayılı Kararı değiştiren Direktif teklifi.
- Avrupa Komisyonu, SWD(2026) 616 final (5 bölüm), Brüksel, 17.7.2026 – Etki Değerlendirmesi çalışma belgesi.
- Avrupa Komisyonu, COM(2026) 620 final, Brüksel, 17.7.2026 – (EU) 2015/757 sayılı MRV Denizcilik Tüzüğü'nü değiştiren teklif.
- Avrupa Komisyonu, Climate Action DG – “Reducing emissions from the shipping sector”, güncelleme: 17.7.2026.
- Avrupa Komisyonu, EU ETS Revizyonu Soru-Cevap Metni (Q&A), Temmuz 2026.
- Uygulama Tüzüğü (EU) 2023/2297 – Komşu konteyner transshipment limanlarının belirlenmesi.
- Türk Armatörler Birliği, “Türk Deniz Taşımacılığı Sektörünün AB Emisyon Ticaret Sistemi (EU ETS) Kapsamındaki Emisyon Analizi – 2024”, Temmuz 2025.
- International Carbon Action Partnership (ICAP), “EU Commission publishes EU ETS review proposal”, Temmuz 2026.
- European Community Shipowners' Associations (ECSA) açıklamaları, Temmuz 2026.
- World Shipping Council / IMCA değerlendirmeleri, Temmuz 2026.
- BetterSea, “EU ETS revision for shipping: the key changes for maritime compliance”, 19.7.2026.
- SAFETY4SEA, “New EU ETS rules take effect from January 2026”, Ocak 2026.
- Mærsk Mc-Kinney Møller Sıfır Karbon Denizcilik Merkezi, FuelEU Maritime ilk yıl değerlendirmesi, 2026.
- IMO, MEPC Olağanüstü Oturumu (MEPC/ES.2) kararları, Ekim 2025; Global Maritime Forum, “A guide to the IMO's Net-Zero Framework”, 2026.

- Frontiers in Marine Science, “Navigating regulatory overlap in shipping decarbonization: coordinating the EU Maritime ETS and the IMO Net-Zero Framework”, 2026.
- Bu raporun hazırlanmasında yapay zeka uygulamalarından destek alınmıştır.