

FIGIEFA'NIN GÖRÜŞÜ VE POZİSYON BELGESİ

FIGIEFA Pozisyon Belgesi

**Avrupa Komisyonu'nun Kurumsal Filoları Karbonsuzlaştırmaya Yönelik Yasal Teklifi
8 Temmuz 2025**

FIGIEFA, Avrupa Otomotiv Satış Sonrası Distribütörleri Federasyonu olarak, Avrupa Komisyonu'nu 2025 sonuna kadar sunulması beklenen kurumsal filoları karbonsuzlaştırmaya yönelik yasal teklifin, mobilite ekosistemindeki mevcut iş modelleri ve tedarik zincirlerini yansıtacak şekilde tasarlanması konusunda çağrıda bulunmaktadır. FIGIEFA ve üyeleri, AB'nin iklim nötrlüğü hedeflerini güçlü bir şekilde desteklemektedir; ancak, sıfır emisyonlu araçların (ZEV) kurumsal filolarda hızla benimsenmesi sektörümüz için önemli zorluklar yaratabilir. Bu tür bir teklifin başarısı, otomotiv satış sonrası sektörünün rekabetçiliğini korumaya yönelik gerekli destekleyici koşulların oluşturulmasına büyük ölçüde bağlıdır.

1. FIGIEFA'nın Mobilite Ekosistemindeki Rolü

Bağımsız yedek parça perakendecilerinin, toptancılarının ve bunlara bağlı onarım ağlarının ortak siyasi sesi olarak FIGIEFA, otomotiv endüstrisinin değer zincirinde hayati öneme sahip bir sektörü temsil etmektedir. Avrupa genelinde her gün 300.000'den fazla bağımsız ve yetkili servise yedek parça, çok markalı ekipmanlar, eğitim ve teknik bilgi sağlayan 20.000 toptancı şirketi, 32.000 satış noktası ve 330.000 çalışanı bünyesinde barındırmaktadır.

Bağımsız yedek parça toptancıları, hizmetlerinin bir parçası olarak kapsamlı satış ve dağıtım filoları işletmektedir. Bu filolar, müşterinin aracını hızlı bir şekilde geri almasını sağlamak amacıyla servislere günde birçok kez yedek parça teslimatını gerçekleştirmektedir. Bu da günlük yüzlerce, yıllık ise binlerce kilometre yol kat edilmesini gerektirmektedir. Bu filolar, FIGIEFA üyelerinin günlük operasyonlarının belkemiğini oluşturmakta ve AB yollarındaki 280 milyon aracın bakım, onarım ve güvenliğini sağlamada kilit rol oynamaktadır.

Bağımsız parça dağıtıcıları, karayolu ulaşımı ve çok markalı servis ağlarının devamlılığını sağlayarak Avrupa otomotiv endüstrisinin rekabetçiliğine katkı sunan temel bir rol üstlenmektedir. Örneğin, AB'deki 24 milyon ticari aracın hizmet süresini uzatarak yılda 230 milyon saatlik servis süresinden tasarruf sağlıyoruz. Hızlı ve uygun maliyetli bakım-onarım hizmetleri sayesinde AB genelinde daha erişilebilir ve sürdürülebilir ulaşım katkı sağlıyoruz.

2. Kurumsal Filoların Karbonsuzlaştırılmasının FIGIEFA Üzerindeki Etkisi

Bu bağlamda, Komisyon'un kurumsal filoları yeşilleştirme girişimi ve bazı paydaşlar tarafından önerilen zorunlu elektrikli araç (EV) kotaları, üyelerimizin iş faaliyetlerini önemli ölçüde etkileyebilir.

Üyelerimizin filoları genellikle satış personeli için binek araçlar veya hafif ticari araçlar (HTA), lojistik ve taşımacılık için hem hafif hem de ağır ticari araçlar (ATA) gibi çeşitli araç tiplerini içermektedir. Uzun mesafeli, yoğun yüklü ve yüksek frekanslı taşımalarda ZEV kullanımı mevcut koşullarda mümkün değildir. Sabit oranlarla zorunlu EV kullanımı, operasyonel gerçeklikleri göz ardı ederek işletmeler için uygulanamaz sınırlamalar getirebilir. Ayrıca, daha pahalı olan elektrikli araçların (BEV panelvan, BEV binek) satın alınması ve mümkünse şarj altyapısına yatırım yapılması, önemli ek sermaye harcamaları gerektirmektedir. Diğer tüm özel şirketler gibi, parça toptancı şirketleri de bu yatırımların geri dönüşünü dikkatle değerlendirmelidir; bu geri dönüş bugün için fazlasıyla belirsizdir.

Komisyon tarafından başlatılacak herhangi bir girişim, filolardaki farklı araç türlerini ve iş modellerini dikkatle değerlendirmelidir. Tek tip kriterlerin uygulanması, bazı işletmelerin operasyonlarını sektöre ugratabilir. Bu nedenle, ZEV kullanımına dair zorunlu kota uygulamalarından HTA ve ATA araçları muaf tutan esnek ve hedefe yönelik düzenlemeler öneriyoruz. Uygun araçların sınırlı bulunabilirliği ve altyapı eksikliği dikkate alınarak böyle bir muafiyet, sektörün rekabetçiliği için hayati önemdedir.

Dağıtım sektöründe faaliyet gösteren FIGIEFA üyeleri, ZEV dönüşümünde aşağıdaki zorluklara dikkat çekmektedir:

- **Şarj altyapısının yetersizliği:** Kırsal veya yarı kentsel bölgelerde şarj istasyonlarının azlığı, özellikle aracı eve götüren satış personeli için EV kullanımını pratik olmaktan çıkarmaktadır. Bazı şirketlerde şarj istasyonu kuracak alan dahi bulunmamaktadır.
- **Uzun şarj süreleri ve artan duruş süreleri:** 2-3 saatlik şarj süreleri, operasyonel verimliliği ciddi şekilde azaltmaktadır. Bu da günlük kat edilen mesafeleri sınırlamakta ve verim kaybına yol açmaktadır.
- **Yetersiz menzil ve taşıma kapasitesi:** Özellikle elektrikli HTA araçları, dağıtım rotalarının günlük yük ve mesafe gerekliliklerini karşılayamamaktadır. 12 saate kadar sürebilen vardiyalar, sık şarj ihtiyacı ve güzergâh değişikliklerini zorunlu kılmaktadır.
- **KOBİ'ler için yüksek maliyet:** Elektrikli araçların satın alma maliyeti ve şarj altyapısına yapılacak yatırım, özellikle KOBİ'ler için büyük bir mali yük oluşturmaktadır.

Bu zorluklar çözülmeden, Komisyon'un ZEV hedeflerine zorlayıcı biçimde ulaşmaya çalışması, mobilite ve taşımacılık ekosisteminde ciddi bozulmalara yol açabilir. Sonuç olarak, bu durum otomotiv satış sonrası değer zincirini, tüketicileri ve Avrupa iş dünyasının rekabetçiliğini olumsuz etkileyebilir.

3. EV Talebini Arttırmak İçin Onarılabilirlik Güvencesi

ZEV'lerin yaygınlaşmasını sağlamak için yalnızca altyapı ve teşvik değil, aynı zamanda otomotiv satış sonrası sektörünün tüketici güvenini artırıcı rolü de dikkate alınmalıdır. Bugün satın alma kararları birçok "güven unsuru"na bağlıdır. Tüketiciler ve işletmeler, elektrikli araçların içten yanmalı motorlu araçlar kadar uygun maliyetli ve güvenilir olduğuna dair güvenceye ihtiyaç duymaktadır.

Ancak EV'lerin ikinci el değer kaybı, yani satın alma ile yeniden satış fiyatı arasındaki büyük fark, birçok tüketici ve işletme için caydırıcıdır. Bu durumun temel nedeni, EV'lerin onarılabilirliğine duyulan güvensizliktir. EV onarımı, içten yanmalı motorlu araçlara kıyasla %25'e kadar daha pahalı olabilmektedir. Bu maliyet farkı; kazalarda batarya değişimi yerine onarımın tercih edilmemesi, hafif yapı için kullanılan alüminyum ve karbon fiber malzemelerin yüksek maliyeti ve onarım zorluğu gibi nedenlerden kaynaklanmaktadır. Ayrıca EV'lerin onarım süresi daha uzundur: ortalama 3,04 saat, içten yanmalı araçlarda ise 1,66 saat. Bunun temel sebepleri arasında, yeterli donanım, eğitimli personel, yedek parça ve teknik bilgilere erişim eksikliği yer almaktadır.

Uzun vadeli ve uygun maliyetli onarılabilirliğin sağlanması, EV'lerin düşük ikinci el değerini telafi edebilir ve EV'leri daha cazip yatırımlar haline getirebilir. Bu aynı zamanda sağlıklı bir ikinci el pazarının oluşmasına da katkı sağlayacaktır. Ancak satış sonrası sektörü, EV parçaları sağlama ve bakım/onarım konusunda potansiyelini tam olarak kullanamamaktadır; çünkü onarılabilirliği garanti altına alan yasal çerçeve henüz oluşturulmamıştır.

Bu nedenle FIGIEFA, EV'lerin yaygınlaşmasını sağlayacak en önemli koşullardan birinin onarılabilirliği garanti altına alan sağlam bir düzenleyici çerçevenin oluşturulması olduğuna inanmaktadır. Bu; bakım ve onarım için teknik bilgilere erişimi ve batarya kaynaklı verilere tanılama ve onarım amacıyla erişimi içermelidir.

4. Öneriler

FIGIEFA, kurumsal filoların yeşil dönüşümüne katkı sağlayacak gerçekçi ve uygulanabilir bir geçiş süreci için Avrupa Komisyonu'nun aşağıdaki önerileri dikkate almasını talep etmektedir:

- **HTA ve ATA araçları zorunlu ZEV kotalarından muaf tutun:** Bu araçlar için getirilecek zorunlu kotalar, operasyonel gereksinimlere uygun araçların yetersizliği nedeniyle işletmeleri ciddi şekilde olumsuz etkiler. Bu nedenle hedefe yönelik bir muafiyet gereklidir.
- **Gönüllü geçişi teşvik edecek destekleyici koşulları oluşturun:** Halka açık ve özel şarj altyapısına erişim artırılmalı, AB enerji şebekesinin hazırlığı güçlendirilmelidir. Özellikle KOBİ'ler için mali teşvikler sunulmalı ve uzun vadeli öngörülebilirlik sağlanmalıdır.
- **EV'lerin onarılabilirliğini güvence altına alın:** Yasal çerçeve, EV'lerin kapsamlı ve uygun maliyetli şekilde onarılabilirliğini teminat altına almalı; bu, hem birincil pazarın hem de ikinci el pazarının gelişmesini sağlayacaktır.
- **Pazar araştırması ve etki analizi yapın:** Komisyon, "Daha İyi Mevzuat" ilkelerine uygun olarak, özellikle KOBİ'leri göz önünde bulundurarak, teklifin uygulanabilirliğini ve piyasa etkilerini içeren kapsamlı bir analiz gerçekleştirmelidir.
- **Teknoloji tarafsız yaklaşım benimseyin:** Mevzuat yalnızca elektrikli araçlara değil, hidrojen ve sürdürülebilir yakıtlar gibi tüm düşük ve sıfır emisyon teknolojilerine açık olmalıdır. Bu yaklaşım, farklı operasyonel ihtiyaçları ve altyapı düzeylerini dikkate alacaktır.

FIGIEFA, Avrupa'da mobilitenin daha sürdürülebilir ve dögüsel hale gelmesi konusunda karardır. Ancak bu hedef, işletmeler, tedarik zincirleri ve temel hizmetler pahasına gerçekleştirilmemelidir. Bu girişime bütüncül bir yaklaşım getirilmemesi, nihayetinde AB sanayisinin rekabetçiliğini tehlikeye atabilir.