

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
AVRUPA ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
AVRUPA BİRLİĞİ İKTİSADI ANABİLİM DALI

**AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNİN TÜRK
KARAYOLU TAŞIMACILIĞINA UYGULADIĞI
TAŞIMA KOTALARI**

Yüksek Lisans Tezi

GİZEM NAMLI

İstanbul-2019

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
AVRUPA ARAŞTIRMALARI ENSTİTÜSÜ
AVRUPA BİRLİĞİ İKTİSADI ANABİLİM DALI

**AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNİN TÜRK
KARAYOLU TAŞIMACILIĞINA UYGULADIĞI
TAŞIMA KOTALARI**

Yüksek Lisans Tezi

GİZEM NAMLI

Danışman: Prof. Dr. Muzaffer DARTAN

İstanbul-2019



TEZ ONAY SAYFASI

Marmara Üniversitesi Avrupa Araştırmaları Enstitüsü Müdürlüğüne

Enstitünüz, Avrupa Birliği İktisadı Anabilim Dalı Türkçe / İngilizce Yüksek Lisans Programı öğrencisi **Gizem NAMLI**, tarafından hazırlanan, “**AB Ülkelerinin Karayolu Taşımacılığına Uyguladığı Taşıma Kotaları**” başlıklı bu çalışma, **25.11.2019** tarihin de yapılan savunma sınavı sonucunda **OY BİRLİĞİ / OY ÇOKLUĞUYLA BAŞARILI** bulunarak aşağıda isimleri yazılı jüri üyeleri tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri:

Prof.Dr.Muzaffer DARTAN

Danışman

Doç. Dr. Mesut EREN

Jüri Üyesi

Doç.Dr. Erginbay UĞURLU

Jüri Üyesi

Prof. Dr. Muzaffer Dartan

Müdür



27/11/2019...tarih ve 2019/30...sayılı Enstitü Yönetim Kurulu kararı ile onaylanmıştır.

GENEL BİLGİLER

Ad ve Soyad	: Gizem NAMLI
Anabilim Dalı	: Avrupa Birliği İktisadı
Programı	: Tezli Yüksek Lisans
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Muzaffer DARTAN
Tez Türü ve Tarihi	: Yüksek Lisans - Kasım 2019
Anahtar Kelimeler	: Gümrük Birliği, Avrupa Birliği, Taşıma Kotaları, Karayolu Taşımacılığı

ÖZET

AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNİN TÜRK KARAYOLU TAŞIMACILIĞINA UYGULADIĞI TAŞIMA KOTALARI

Türkiye'ye Gümrük Birliği'ne rağmen Avrupa Birliği ülkelerinin taşıma kotalarına maruz kalmaktadır. AB üye ülkeleri tarafından Türk karayolu taşımacılığına uygulanan bu kota sorunu Türkiye ve AB arasındaki malların serbest dolaşımına engel olmaktadır. Türkiye ve AB üye devletleri arasında yapılan ikili anlaşmalar sonucu kota miktarları belirlenmektedir. AB ülkelerinin Türkiye için belirledikleri kota miktarları yetersiz kalmaktadır. Yetersiz ve haksız olan bu kotalar nedeniyle Türk Karayolu Taşımacılığı önemli sorunlarla karşı karşıyadır. Türkiye ihracatı için yetersiz kalan kotalar Türkiye ekonomisini olumsuz etkilemektedir.

GENERAL KNOWLEDGE

Name and Surname	: Gizem NAMLI
Fields	: European Union Economics
Programme	: Master with Thesis
Supervisor	: Prof. Dr. Muzaffer DARTAN
Degree Awarded and Date	: Master - November 2019
Keywords	: Customs Union, European Union, Transportation Quotas, Road Transport

ABSTRACT

TRANSPORT QUOTAS APPLIED BY EUROPEAN UNION COUNTRIES TO TURKISH ROAD TRANSPORT

Although Turkey is a member of Customs Union, it is exposed to transport quotas in European Union member states. Quotas which have been applied to Turkish road transportation by European Union member states hampers the free movement of the goods between Turkey and the European Union. Quotas, which are not enough for Turkey, are determined by the bilateral agreements signed by between Turkey and European Union. Due to these inadequate and unfair quotas, Turkish Road Transport faces significant problems. Inadequate quotas applied to exports of Turkey affect Turkey's economy in a negative way.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No

ÖZET	I
ABSTRACT.....	II
İÇİNDEKİLER	III
TABLO LİSTESİ.....	VIII
ŞEKİL LİSTESİ.....	X
KISALTMALAR	XII
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE ARASINDAKİ GÜMRÜK BİRLİĞİ

1.1. GÜMRÜK BİRLİĞİ'NİN OLUŞUM SÜRECİ	3
1.1.1. Ankara Anlaşması	3
1.1.1.1. Ankara Anlaşması'nın Amacı ve İlkeleri.....	3
1.1.1.2. Ankara Anlaşması'nın Kapsamı.....	4
1.1.1.3. Ankara Anlaşmasının Dönemleri	5
1.1.1.3.1. Hazırlık Dönemi	6
1.1.1.3.2. Geçiş Dönemi	6
1.1.1.3.3. Son Dönem.....	7
1.1.2. Katma Protokol	7
1.1.3. Gümrük Birliği'nin Tamamlanması ve Kapsamı	8
1.2. GÜMRÜK BİRLİĞİ'NDE YAŞANAN GÜNCEL SORUNLAR	9
1.2.1. Danışma ve Karar Alma Mekanizması	9
1.2.2. Serbest Ticaret Anlaşmaları	10
1.2.3. Vize Sorunu.....	11
1.2.4. Kota Sorunu	11

İKİNCİ BÖLÜM
GÜMRÜK BİRLİĞİ’NİN GÜNCEL SORUNLARINDAN TAŞIMA
KOTALARI, TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE TÜRK TIRLARINA
UYGULANAN KOTALAR

2.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI	13
2.2. TÜRKİYE VE AVRUPA’DA KARAYOLU TAŞIMACILIĞI	13
2.2.1. Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı	13
2.2.2. Türkiye Uluslararası Karayolu Taşımacılığı	14
2.2.3. Avrupa Birliği’nde Karayolu Taşımacılığı	16
2.2.4. Türkiye'deki Karayolu Taşımacılığı Mevzuat Çerçevesi ve Bunun AB Karayolu Taşımacılığı Müktesebatına Uyumu	17
2.3. TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE ULUSLARARASI ANLAŞMALAR	18
2.3.1. AB Üye Devletleri ve Türkiye Arasındaki İkili Karayolu Taşımacılık Anlaşmaları	18
2.3.2. İkili Kotalar	20
2.3.3. ITF Çok Tarafli Kota Sistemi	21
2.4. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNİN TÜRKİYE’YE UYGULADIKLARI KOTA MİKTARLARI	23
2.4.1. Almanya	23
2.4.2. Avusturya	23
2.4.3. Belçika.....	24
2.4.4. Bulgaristan	25
2.4.5. Çek Cumhuriyeti	25
2.4.6. Danimarka	26
2.4.7. Estonya	27
2.4.8. Finlandiya.....	27
2.4.9. Fransa	28
2.4.10. Hırvatistan	28
2.4.11. Hollanda	29
2.4.12. İngiltere	29
2.4.13. İspanya	30
2.4.14. İsveç	30

2.4.15. İtalya.....	31
2.4.16. Letonya.....	32
2.4.17. Litvanya.....	33
2.4.18. Lüksemburg.....	33
2.4.19. Macaristan	34
2.4.20. Polonya.....	34
2.4.21. Portekiz	35
2.4.22. Romanya	35
2.4.23. Slovakya	36
2.4.24. Slovenya.....	36
2.4.25. Yunanistan.....	37
2.5. TAŞIMA KOTALARININ GÜMRÜK BİRLİĞİNE UYUMLULUĞU ÜZERİNE VERİLMİŞ ABAD KARARLARI VE DÜNYA RAPORU	40
2.5.1. ABAD Kararları	40
2.5.2. Dünya Bankası “Türkiye-AB Gümrük Birliği Değerlendirmesi” Raporu	42

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE VE AVRUPA BİRLİĞİ ULUSLARARASI KARAYOLU

TAŞIMA KOTALARI SORUNU

3.1. AVUSTURYA KOTA SORUNU	45
3.1.1. Türk Taşımacılarının Nickelsdorf Sınır Eylemi.....	47
3.1.2. Avusturya Kota Davası	48
3.1.3. Türkiye'nin Talepleri	49
3.2. MACARİSTAN KOTA SORUNU	49
3.2.1. Macaristan Davası.....	50
3.2.2. Türkiye'nin Talepleri	52
3.3. İTALYA KOTA SORUNU.....	52
3.4. BULGARİSTAN KOTA SORUNU	53
3.5. ROMANYA KOTA SORUNU	54
3.6. TÜRK TIR ŞOFÖRLERİNİN VİZE SORUNU.....	55

3.7. AB’NİN TÜRK KARAYOLU TAŞIMACILIĞINA UYGULADIĞI TAŞIMA KOTALARININ TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ	57
3.7.1. Türkiye Karayolu Taşımacılığı Güncel İstatistikleri.....	60
3.7.2. AB ve TR Arasındaki Taşımacılık Kotalarının Kaldırılması Üzerine Serbestleştirme Senaryoları.....	67

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ANKET ÇALIŞMASI

4.1. ANKET ÇALIŞMASININ AMACI VE İÇERİĞİ	71
4.2. ANKET UYGULAMASINDA ELDE EDİLEN SONUÇLARIN İRDELENMESİ	71
4.2.1. Firmaların Taşıma Modları ve Taşımacılık Yaptığı AB Ülkeleri.....	72
4.2.2. AB ve TR arasındaki Gümrük Birliği’nin İşleyişi	74
4.2.3. AB ve Türk Taşımacılar Eşit Koşullar Altında mı Faaliyet Gösteriyor mu?	74
4.2.4. Türkiye ve AB Arasındaki Uluslararası Karayolu Taşımacılığını En Temel Sorunu	75
4.2.5. Taşıma Kotalarının Gümrük Birliği’ne Aykırı Olması	76
4.2.6. Taşıma Kotalarının Türkiye ile AB Arasındaki Malların Serbest Dolaşımını Engellemesi	76
4.2.7. Tarife Dışı Kısıtlamaların Maliyetleri Arttırması ve Haksız Rekabete Neden Olması.....	77
4.2.8. Haksız Rekabet Sonucunda Yabancı Plakalı Taşıtların Ülkemiz İhracatındaki Payının Artması ve Türkiye’de Kayıtlı Taşımacılık Firmalarının Pazar Kaybı Yaşaması.....	78
4.2.9. Kota Miktarlarının Türkiye İhracat Potansiyelini Karşulamakta Yetersiz Olması	78
4.2.10. Taşıma Kotalarının Türkiye Ekonomisini Olumsuz Etkilemesi	79
4.2.11. Karayolu Taşımacılığı Gümrük Birliği Kapsamına Alınarak Serbestleştirildiği Taktirde Maliyetlerin Düşmesi	80
4.2.12. Karayolu Taşımacılığı Gümrük Birliği Kapsamına Alınarak Serbestleştirildiği Takdirde Transit Sürenin Kısılması	80

4.2.13. Karayolu Taşımacılığı Gümrük Birliği Kapsamına Alınarak Serbestleştirildiği Takdirde Araç Verimliliğinin Artması.....	81
4.2.14. Karayolu Taşımacılığı Gümrük Birliği Kapsamına Alınarak Serbestleştirildiği Takdirde Haksız Rekabetin Sona Ermesi.....	82
4.3. ANKET DEĞERLENDİRMESİ.....	82
SONUÇ	84
KAYNAKÇA.....	88



TABLO LİSTESİ

Sayfa No

Tablo 2.1	Türkiye'nin Karayolu Taşımacılığı Anlaşması Yaptığı AB Ülkeleri.....	19
Tablo 2.2	2019 Yılı UBAK Belgelerinin Dağılımı.....	22
Tablo 2.3	Almanya Geçiş Belgesi Kotaları	23
Tablo 2.4	Avusturya Geçiş Belgesi Kotaları	24
Tablo 2.5	Belçika Geçiş Belgesi Kotaları.....	24
Tablo 2.6	Bulgaristan Geçiş Kotaları.....	25
Tablo 2.7	Çek Cumhuriyeti Geçiş Belgesi Kotaları	26
Tablo 2.8	Danimarka Geçiş Belgesi Kotaları	26
Tablo 2.9	Estonya Geçiş Belgesi Kotaları	27
Tablo 2.10	Finlandiya Geçiş Belgesi Kotaları.....	27
Tablo 2.11	Fransa Geçiş Belgesi Kotaları	28
Tablo 2.12	Hırvatistan Geçiş Belgesi Kotaları	29
Tablo 2.13	Hollanda Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı	29
Tablo 2.14	İngiltere Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı	30
Tablo 2.15	İsveç Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı.....	31
Tablo 2.16	İtalya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı	32
Tablo 2.17	Letonya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı.....	33
Tablo 2.18	Litvanya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı.....	33
Tablo 2.19	Macaristan Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı	34
Tablo 2.20	Polonya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı.....	35
Tablo 2.21	Portekiz Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı.....	35
Tablo 2.22	Romanya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı.....	36
Tablo 2.23	Slovenya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı	37
Tablo 2.24	Yunanistan Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı.....	37
Tablo 2.25	AB Ülkelerine Göre 2018 Yılı Geçiş Şartları.....	38
Tablo 3.1	Avrupa Birliği'ne Yapılan İhracat ve Tahsis Edilen Geçiş Belgesi Sayısı	58
Tablo 3.2	Taşıma Modlarına Göre İhracat Değerleri.....	62

Tablo 3.3	Taşıma Modlarına Göre İhracat Değerleri (Karayolu Anlaşması Yapılan Ülkeler)	63
Tablo 3.4	Türk Araçlarının İhracat Taşıma Sayıları	63
Tablo 3.5	Türk Araçlarının Yükleme Ülkelerine Göre İthal Taşımaları	66
Tablo 3.6	Serbestleşme Senaryolarının AB ile Türkiye Ekonomilerine Olacak Olan Olası Etkileri	68
Tablo 4.1	Firmaların Taşıma Modları ve Taşımacılık Yaptığı AB Ülkeleri	72



ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa No

Şekil 2.1:	AB ile Türkiye arasında karayolu taşımacılık hareketleri için en yoğun sınır geçişlerinin yapıldığı yer Bulgaristan-Türkiye sınırındır. AB ile Türkiye arasındaki kara sınırlarında kamyon hareketleri (2013)	16
Şekil 2.2:	2019 UBAK Belgeleri Dağılımı	22
Şekil 2.3:	Yıllar İtibariyle Türkiye UBAK Kotası ve Belge Sayısı	39
Şekil 3.1:	Türk İhraç Mallarında Yerli ve Yabancı Taşımacıların Payı (2004-2014)	59
Şekil 3.2:	Üç Büyük Yabancı Taşıma Ülkesinin, Yabancı Pazarındaki Paydalarının Gelişimi	60
Şekil 3.3:	2018 İhracat ve İthalat Verileri	61
Şekil 4.1:	Ankete Katılan Kişilerin Şirketteki Pozisyonları	71
Şekil 4.2:	Firmaların Gümrük Birliği İşleyişi Hakkındaki Görüşleri	74
Şekil 4.3:	Firmaların AB ve Türk Taşımacılarının Eşit Koşulda Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşü	75
Şekil 4.4:	“AB ve TR Arasındaki Karayolu Taşımacılığının En Temel Sorunu Taşıma Kotalarıdır” Hakkında Firmaların Görüşü	75
Şekil 4.5:	Taşıma Kotalarının Gümrük Birliğine Aykırılığı Hakkında Firmaların Görüşü	76
Şekil 4.6:	Taşıma Kotalarının TR ile AB Arasındaki Malların Serbest Dolaşımını Engellemesi Hakkında Firmaların Görüşü	77
Şekil 4.7:	Tarife Dışı Kısıtlamaların Maliyetleri Arttırması ve Haksız Rekabete Neden Olması Hakkında Firmaların Görüşleri	77
Şekil 4.8:	Haksız Rekabet Sonucu Yabancı Taşıtların TR İhracatında Payının Artması ve TR Firmalarının Pazar Kaybı Yaşaması Hakkında Firmaların Görüşü	78
Şekil 4.9:	Kota Miktarlarının TR İhracatını Karşulamakta Yetersiz Kalması Hakkında Firmaların Görüşleri	79

Şekil 4.10:	Taşıma Kotalarının Türkiye Ekonomisini Olumsuz Etkilemesi Hakkında Firmaların Görüşü.....	79
Şekil 4.11:	Karayolu Taşımacılığı GB Kapsamına Alınıp Serbestleştirildiği Taktirde Maliyetlerin Düşmesi Hakkında Firmaların Görüşü.....	80
Şekil 4.12:	Karayolu Taşımacılığı GB Kapsamına Alınıp Serbestleştirildiği Taktirde Transit Sürenin Kısalması Hakkında Firmaların Görüşü.....	81
Şekil 4.13:	Karayolu Taşımacılığı GB Kapsamına Alınıp Serbestleştirildiği Taktirde Araç Verimliliğinin Artması Hakkında Firmaların Görüşü.....	81
Şekil 4.14:	Karayolu Taşımacılığı GB Kapsamına Alınıp Serbestleştirildiği Taktirde Haksız Rekabetin Sona Ermesi Hakkında Firmaların Görüşü....	82

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
TR	: Türkiye
GB	: Gümrük Birliği
AET	: Avrupa Ekonomik Topluluğu
AKTÇ	: Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu
OGT	: Ortak Gümrük Tarifesi
OKK	: Ortaklık Konseyi Kararı
STA	: Serbest Ticaret Anlaşması
GBOK	: Gümrük Birliği Ortak Komitesi
UBAK	: Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı
Ro-La	: Rollende Landstrasse
Ro-Ro	: Roll on ve Roll off
ITF	: Uluslararası Ulaştırma Forumu
KUKK	: Kara Ulaştırması Karma Komisyon
SIOT	: Societa Italiana per l'Oleodotto Transalpino
UND	: Uluslararası Nakliyeciler Derneği
GATT	: Gümrük Tarifeleri ve Ticaret Genel Anlaşması
ABAD	: Avrupa Birliği Adalet Divanı
HUF	: Macar Para Birimi

GİRİŞ

6 Mart 1995 tarihinde Ankara Anlaşması ile kurulan Avrupa Ekonomik Topluluğu-Türkiye Ortaklık Konseyi'nin uygulama kararı almasıyla 1 Ocak 1996 tarihinde Avrupa Birliği-Türkiye arasındaki Gümrük Birliği yürürlüğe girmiştir. "1/95 sayılı OKK"nin 4., 5. ve 6. maddeleri gereğince taraflar arasında yapılacak ithalat ve ihracatta gümrük vergisi ile eş etkili vergiler ve miktar kısıtlamaları ile eş etkili tüm önlemler yasaklanmıştır.

Türkiye, Gümrük Birliği'ne rağmen taşıma kotalarına maruz kalmakta ve bu sorun Türkiye ve AB arasında malların serbest dolaşımına engel olmaktadır. Türkiye ve Avrupa Birliği arasındaki Gümrük Birliği'nin uygulanmasını güçleştiren ve en önemli güncel sorunlardan olan taşımacılık sektöründeki karayolu taşıma kotaları nedeniyle Türk karayolu taşımacılığı sorunlar yaşamaktadır.

AB ülkelerinin Türk nakliyecilerine uyguladığı taşıma kotaları, yıl sona ermeden tükenmekte ve AB ülkelerinin ilgili makamları, Türk mallarını taşıyan araçlara, serbest giriş izni vermemektedir. Bazı ülkeler ise, girişleri ücrete tabi tutarak, taşımaların maliyetini artırmaktadır. Zaman zaman da karayolundan diğer taşıma modlarına zorunlu bırakılan aktarmalar, hem zaman hem para kaybına neden olmaktadır. Türk nakliyecilerine tahsis edilen geçiş belgesi kotalarının kısıtlı olması nedeniyle, özellikle AB ülkelerine yönelik ihraç taşımalarında kaydedilen artış, son yıllarda Türkiye'nin ihracatta sağladığı yükselişin gerisinde kalmaktadır.

Bu çalışmanın birinci bölümünde Türkiye ve Avrupa Birliği arasındaki Gümrük Birliği'nin oluşum süreci ve tamamlanmasına yer verilecektir. Ayrıca Gümrük Birliği'nin taşıma kotaları ile birlikte güncel sorunlarından olan danışma ve karar alma mekanizması, vize sorunu ve serbest ticaret anlaşmalarına kısaca değinilecektir.

Çalışmanın ikinci bölümünde ilk olarak Türkiye ve Avrupa'daki karayolu taşımacılığı, sonrasında Türkiye ve AB üye devletleri arasında yapılan ikili karayolu taşımacılığı anlaşmalarıyla belirlenen taşıma kota miktarları incelenecektir. Bunlarla birlikte taşıma kotalarının Gümrük Birliği'ne aykırılığı mahkeme kararları yoluyla belirtilecektir.

Çalışmanın son bölümünde ise Türkiye'nin taşıma kotası konusunda en fazla problem yaşadığı ülkelerde karşılaştığı sorunlar ve bunun sonucunda açılmış bazı davalar detaylı bir şekilde irdelenecektir. Beraberinde Türk karayolu taşımacılığına uygulanan bu kotaların Türkiye ekonomisine etkileri ve eğer serbestleşme olursa serbestleşmenin olası etkileri incelenecektir. En son olarak ise Türkiye'de kayıtlı olan 10 lojistik firması ile taşıma kotaları hakkında yapılan anket çalışmasına yer verilecektir.



BİRİNCİ BÖLÜM

AVRUPA BİRLİĞİ VE TÜRKİYE ARASINDAKİ

GÜMRÜK BİRLİĞİ

1.1. GÜMRÜK BİRLİĞİ’NİN OLUŞUM SÜRECİ

1.1.1. Ankara Anlaşması

Türkiye’yi, Avrupa Ekonomik Topluluğu’nun ortak üyesi yapan Ankara Anlaşması, AET ile Türkiye arasında gümrük birliği oluşturmaya dayanmaktadır. İleride Türkiye’nin AET’ye tam üyeliğini hedefleyen Ortaklık Anlaşması 12 Eylül 1963’te Ankara’da imzalanmıştır.¹

Avrupa entegrasyonunun temelinde yer alan bütün temel antlaşmalar gibi, Ankara Anlaşması da bir çerçeve metin niteliğindedir. Yani bazı amaçların belirlenmesi ve tanımlanması, bu amaçlara yönelik kurumları oluşturmak, amaçlara erişmek için kurumların birbirleri ile olan ilişkilerinin tanımlanması ve yetkilendirilmeleri, nihayet bir program dahilinde bu amaçlara erişilmesi için sürecin başlatılmasıdır.²

1.1.1.1. Ankara Anlaşması’nın Amacı ve İlkeleri

Ankara Anlaşması, Türkiye ve Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında zaman geçtikçe genişleyen bir gümrük birliği oluşturmasını gerekli görmektedir. Anlaşma’nın 2. maddesi, anlaşmanın amacını şu şekilde ortaya koymaktadır: “Anlaşmanın amacı Türkiye ekonomisinin hızlandırılmış kalkınmasını ve Türk halkının çalışma düzeyinin ve hayat şartlarının yükseltilmesini sağlama gereğini tümü ile göz önünde bulundurarak taraflar arasındaki ticari ve ekonomik ilişkileri aralıksız ve dengeli olarak güçlendirmeyi teşvik etmektir. Yukarıda fıkrada belirtilen amaçların gerçekleştirilmesi için 3, 4 ve 5. maddelerde gösterilen şartlara ve usullere göre bir gümrük birliğinin gittikçe gelişen

¹ Rıdvan Karluk, **Avrupa Birliği ve Türkiye**, 8. Basım, İstanbul: Beta, 2005, s. 673.

² Can Baydarol, **AB ile Tam Üyelik Yolunda AT ile Gümrük Birliği**, İstanbul: Otomotiv Sanayi Derneği, 1995, s. 13.

şekilde kurulması öngörülmüştür. Ortaklığın; bir hazırlık, bir geçiş ve bir son dönemi vardır.”³

Anlaşmanın ilkeleri ise şu şekilde belirtilebilir.⁴

- Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında bir gümrük birliği tesis etmek,
- Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu arasında sosyal bağların geliştirmesine yardımcı olmak,
- Türk ekonomisinin kalkınmasına yönelik olarak ekonomik yardımda bulunmak,
- Hızlandırılmış bir ekonomik kalkınma ve ticaretin artırılmasıyla gelişmişlik düzeyleri arasındaki farkı kapatmak,
- Türk halkının refah düzeyinin yükseltilmesi sürecini desteleyerek nihai hedef olan tam üyeliğin gerçekleştirilmesini kolaylaştırmak,
- Barış ve özgürlük güvencesini pekiştirmek.

1.1.1.2. Ankara Anlaşması'nın Kapsamı

Türkiye'nin tam üyelik şartlarını belirleyen Ankara Antlaşması; 33 maddeli Esas Antlaşma, Mali Protokol, Geçici Protokol, karşılıklı mektuplar ve Son Senetten oluşmaktadır. Karşılıklı mektuplar ile taraflar işgücü sorununu çözüme kavuşturmaktadırlar. Antlaşma aynı zamanda sermaye, kişiler, mal ve hizmetlerin serbest dolaşımı, ortaklık organlarının esasları, ortaklığın amaçları, tarım, ulaştırma, rekabet alanlarında ekonomik ve ticari politikalarının uyumlaştırılması ve Gümrük Birliği sürecinin esaslarını belirleyerek tanımlamaktadır. Ortaklıkta çıkabilecek problemleri

³ *Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu Arasında Bir Ortaklık Yaratan Anlaşma (Ankara Anlaşması)*, 1963, https://www.tbmm.gov.tr/kutuphane/AB/ankara_antalasmasi.pdf, (5 Mart 2018)

⁴ M. Akif Özer, *Avrupa Birliği Yolunda Türk Kamu Yönetimi*, Platin Yayınları, Ankara, 2006, s. 60

çözmeyi amaçlayan Antlaşma metnine Federal Alman Hükümeti'ne ait iki adet bildiri, iki Yorum Bildirisi ve bir Niyet Bildirisi eklenmiştir.⁵

Anlaşma'nın 2. maddesi, belirtilen amaçlara erişebilmeyi sağlamak için tarafların arasındaki Gümrük Birliği'nin zaman geçtikçe gelişen bir biçimde oluşturmasını öngörmektedir. Bu çerçeveye bağlı olarak GB'nin gerçekleştirilmesi üç basamaklı bir takvimden oluşmaktadır. Anlaşmada yer alan 10. maddede, tarafların arasında kurulacak GB'nin tüm mal alışverişini kapsadığı belirtilmiş ve GB'nin tanımına yer verilmiştir. Bu maddeye göre Gümrük Birliği'ni oluşturan Türkiye ve topluluk üyesi ülkeler arasındaki ihracat ve ithalatta koyulan gümrük vergileri ve eş etkili vergiler ile üçüncü ülkelerle kurulan ilişkilerde topluluğun oluşturduğu Ortak Gümrük Tarifesi kabul edilmelidir. Madde 11'de ortaklığın, Topluluk ülkelerinin Ortak Tarım Politikasını dikkate alan usuller bağlamında tarım ürünleri ve tarım ticaretini de kapsadığı hususu düzenlenmiştir. 26. Madde ise Anlaşma hükümlerinin, AKÇT'nin yetki alanına giren maddelere uygulanmadığı vurgulanmıştır.⁶

1.1.1.3. Ankara Anlaşmasının Dönemleri

Ankara Anlaşması'nın programa dayalı niteliğini kanıtlayan maddesi, kuşkuya mahal bırakmaz şekilde 2. maddesidir. Soyut ve genel tam üyelik hedefinin dışında, somut olarak Türkiye ekonomisinin hızlı bir şekilde kalkınması ile Türk halkının yaşama ve istihdam seviyesini yükseltme gayesi ile, Türkiye ile AET arasındaki ekonomik ve ticari ilişkileri dengeli ve aralıksız olarak güçlendirmeyi hedeflemiştir. Bu madde, devamında bu amaca ulaşabilmesi için araç olarak, Gümrük Birliğinin kurulması gereğine daha 1964 yılında işaret etmiş, bu hedefine ulaşabilmesi için de üç dönem düzenlemiştir. 2. maddenin 3.fıkrası uyarınca: “Ortaklığın: a. bir hazırlık dönemi, b. geçiş dönemli, c. bir son dönemi vardır.”⁷

⁵ Mircan Yıldız Tokathoğlu, “Türkiye’de Dış Ticaretin Vergilenmesi ve Avrupa Birliği”, **Akdeniz İ.İ.B.F Dergisi**, Cilt:5, Sayı:10, 2005, s. 53.

⁶ Dış Ticaret Müsteşarlığı, **Avrupa Birliği ve Türkiye**, Eylül, Ankara, 2007, s. 289.

⁷ Baydarol, s. 14.

1.1.1.3.1. Hazırlık Dönemi

Ankara Anlaşmasıyla içeriği düzenlenen hazırlık dönemi 5 yıllık süreden oluşmasına rağmen Türkiye'nin talebiyle 10 yıla kadar uzayabilecekti. Hazırlık dönemi içinde AET tarafı Türkiye için iki çeşit yükümlülüğü yerine getirmeyi üstlenmişti. İlk olarak tütün, kuru incir, fındık ve kuru üzüm olan dört tarım ürününe belirlenmiş kotaları aşmamak şartıyla tarife indirimi ve gümrüksüz ihracat olanağı tanınmıştır. Bu liste daha sonra özellikle kimi deniz ürünlerini, turunçgilleri ve kalite şarapları da kapsayacak şekilde genişletilmiştir.⁸

Türkiye için tek taraflı olarak tarife kotalarının açılmış olması, Hazırlık Döneminin en önemli yanıdır. Tarife kotalarında, belirlenen kota limiti için tercihli gümrük vergisi uygulanmış, kota miktarını aşma durumunda ise normal tarifeler uygulanmıştır.⁹

Bütün bu tarife kontenjanlarına rağmen, AET'ye yönelik ihracat 1963-1969 yılları arasında ortalama %9 oranında artış göstermiştir. Aynı dönemdeki ortalama ihracat artışı ise %7.6'dır. Bu oranlar topluluğa yönelik ihracatta önemli bir gelişmenin ortaya çıkmadığını göstermektedir. Bunda, fındık dışında kalan üç üründe kotaların doldurulamayışı, arz yetersizliği ile ürünlere yönelik talep esnekliğinin düşük olmasının da etkisi vardır. Bu dönem süresince ithalat, ihracata oranla hızlıca gelişmiş ve bundan dolayı Türkiye'nin ithalatında AET'ye ait pay artmıştır.¹⁰

1.1.1.3.2. Geçiş Dönemi

Katma Protokol, 1 Ocak 1973 tarihinde uygulanmaya başlanmıştır. Protokolü imzalayan taraflar, dengeli olarak ve karşılıklı bir biçimde yükümlülükler temeline dayalı olarak, sanayi ürünlerinin ticareti için Gümrük Birliği'nin oluşturulmasını amaçlamıştır. Türkiye'de elde edilen sanayi ürünleri için gümrük kısıtlamaları ve gümrük vergileri hemen kaldırılmış ve beraberinde bir takım tarım ürününün ithalatında kolaylıklar gerçekleştirilmiştir. Rafine petrol ürünleri, pamuk ipliği ve pamuklu dokuma ürünleri bu

⁸ Haluk Günüşur, **Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri**, Ankara: Avrupa Ekonomik Danışma Merkezi, 2008, s. 29-30.

⁹ Karluk, s. 171.

¹⁰ A.g.e., s. 680.

uygulamalara dahil değildir. AET tarafından üretilen sanayi ürünlerine, Türkiye tarafından uygulanan gümrükler ise aşamalı bir şekilde 12 yılda kaldırılması öngörülmüştür. Korunması gerekli hassas sanayi ürünleri için gümrük vergilerinin 22 yıllık bir süreçte kaldırılması amaçlanmıştır. ¹¹

1.1.1.3.3. Son Dönem

TR- AB ilişkilerinde, 6 Mart 1995 tarihinde, malların serbest dolaşımını ve Gümrük Birliği'nin tamamlayan ilkeleri kararlaştıran 1/95 ile 2/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı verilmiş ve 1 Ocak 1996 yılında uygulanmaya başlanmıştır. Malların serbest dolaşımı ve AB politikalarına Türkiye'nin uyum sağlamasıyla geçecek olan ve Türkiye'nin AB'ye tam üyeliğine gidecek olan bu süreç tam üyeliğin gerçekleştiği zaman sona erecektir. ¹²

1.1.2. Katma Protokol

Ankara Anlaşması'nda bulunan hükümleri, Türkiye'deki mevcut ekonomik vaziyete uyan biçimde yürürlüğe girmesini temin edecek anlaşma, 1 Ocak 1973'te uygulanmaya başlayan Katma Protokol'dür. Katma Protokol'ün en önemli ilkeleri şunlardır: ¹³

- TR ve AET ilişkilerinde, mütekabil ve istikrarlı yükümlülükler temel olmalı,
- TR ve AET arasında Gümrük Birliği'nin kurulması gittikçe yerleşmeli,

TR ve AET ortaklığının uygun işlemesi gayesiyle taraflar, ekonomi politikalarını yakınlaştırmalı ve ortak faaliyetleri geliştirmeyi sağlamalıdır.

Katma Protokol'de yer alan 7. ve 35. maddelerde, “gümrük vergileri ile eş etkili vergi” ve “miktar kısıtlaması” uygulamalarının kaldırılması, Türkiye'nin AET'nin Ortak Gümrük Tarifesi'ne uyumu hazırlanmıştır. Katma Protokol gereğince, geçiş döneminden itibaren topluluk tarafından Türkiye'deki sanayi ürünlerine uygulanan tüm “miktar

¹¹ Ceren Usal, “Türkiye- Avrupa Birliği İlişkilerinin Tarihsel Süreci ve Son Gelişmeler”, **Akdeniz İ.İ.B.F Dergisi**, Cilt: 1, 2001, s. 143.

¹² Günöğür, s. 48.

¹³ Karluk, s. 678.

kısıtlamaları ve eş etkili tedbirler” kaldırılmalıdır. Topluluk tarafından, Türkiye ihracatı üzerindeki tüm miktar kısıtlamaları kaldırılacak ve diğer yandan Türkiye, Katma Protokol’ün uygulanmaya başlamasının üstünden 22 yıl geçmeden, AET’nin ithal ettiği ürünlere uyguladığı miktar kısıtlamasını aşamalı bir biçimde kaldıracaktı.¹⁴

1.1.3. Gümrük Birliği’nin Tamamlanması ve Kapsamı

Ankara Anlaşması’nda bulunan 5. madde gereğince, Anlaşmanın son dönemi Gümrük Birliği’nin oluşmasına dayanıyor. Türkiye 1978 senesinde askıya aldığı yükümlülükleri 1988 senesinden sonra tekrardan yerine getirmeyi sağlamıştır. Bunun sebebi, 1978’de yok olan Gümrük Birliği amacının 1995’te uygulamaya konulmasını sağlamaktır. 9 Aralık 1992’de toplanan Ortaklık Konseyi’nde, tarafların arasında Gümrük Birliği oluşturulması amacıyla görüşmelere başlanması için karar verilmiştir. Taraflar arasında oluşacak problemleri ortadan kaldırmak ve tarafların önerilerini değerlendirmek amacıyla 18 Mart 1993’te “Gümrük Yönlendirme Komitesi” oluşturulmuştur. 6 Mart 1995’te Türkiye ve Topluluk arasındaki Gümrük Birliği’ni kuran “1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı” verilmiştir. 13 Aralık 1995’te Avrupa Parlamentosu oylamasında 343 kabul oyuyla onaylanmıştır. Gümrük Birliği 1 Ocak 1996’da yürürlüğe girerek uygulanmaya başlamıştır.¹⁵

AB ve Türkiye arasında oluşturulan Gümrük Birliği bağının modelini yaratan “1/95 sayılı OKK”; Avrupa Birliği’nin İç Pazar düzenlemeleri doğrultusunda oluşturulmuştur. TR –AB Gümrük Birliği geleneksel manadaki GB’den daha fazla hedefi olan yükümlülükler içermektedir. Yükümlülüklerin bir bölümü Gümrük Birliği’nin resmi olarak oluşturulduğu 1 Ocak 1996’da, bir bölümünün ise belirlenmiş geçiş süreleri içinde tamamlaması kararlaştırılmıştır. 1/95 sayılı OKK’nin içerdiği en önemli yerler aşağıdaki şekilde özetlenmiştir:¹⁶

¹⁴ Ayşegül Kakıcı, “Avrupa Birliği’nde Gümrük Birliği ve Türkiye Uygulaması, Türkiye’ye Etkileri”, **Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006, s. 35-36.

¹⁵ Çınar Özen, **Türkiye- Avrupa Topluluğu Gümrük Birliği ve Tam Üyelik Süreci Üzerine Etkileri**, İzmir: Ceylan Kitabevi, 2002, s. 18.

¹⁶ İktisadi Kalkınma Vakfı, Türkiye-AB Gümrük Birliği, https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=4&id=38 (07 Şubat 2018).

- **Malların serbest dolaşımı:** Malların serbest dolaşımı Avrupa Birliği müktesebatının temel bir bölümünü oluşturmaktadır. 1 Ocak 1996'dan beri Türkiye AB'den ithal ettiği sanayi ürünleri için uyguladığı bütün "gümrük vergileri ve eş etkili tedbirleri" kaldırmıştır. Üçüncü ülkelere uygulanan miktar kısıtlamasını AB ile uyumlu bir duruma getirmiştir. Ayrıca, beş yıllık geçiş dönemi tanınan hassas ürünler haricinde üçüncü ülkelere karşı Birliğin OGT'sini uygulamaya başlamıştır. 1/95 sayılı OKK'nin Ek 1'inde yer alan işlenmiş tarım ürünlerinin de sanayi ve tarım payları hesaplanmış, bir kısmı için sanayi payı hemen sıfırlanmış, bir kısmının sanayi paylarının da aşamalı olarak sıfırlanması hükme bağlanmıştır..
- **Ortak Ticaret Politikası:** Ortak Gümrük Tarifesi'ne (OGT) uyum, tercihli ticaret anlaşmaları, otonom rejimler; Ticarete teknik engellerin kaldırılması; Teknik mevzuat uyumu;
- **Yasal düzenlemeler:** Rekabet hakları, kamu alımları, Fikri ve sınai mülkiyet hakları;
- **Kurumsal işbirliği:** Ortaklık kurumlarının oluşturulması.

1.2. GÜMRÜK BİRLİĞİ'NDE YAŞANAN GÜNCEL SORUNLAR

Günümüzde Gümrük Birliği uygulamasının Türkiye'yi olumsuz etkileyen sorunları bulunmaktadır.

1.2.1. Danışma ve Karar Alma Mekanizması

Avrupa Birliği'ne tam üye olmamış olan Türkiye, karar alma mekanizmalarının neden olduğu problemler yaşamaktadır. Türkiye'nin, Gümrük Birliği ile, içinde ticaret politikasının da bulunduğu bazı ortak politikaları uygulama zorunluluğu mevcuttur. Fakat ortak bir ticaret politikasının içinde bulunmak, ortak karar alma mekanizmasına dahil olmayı gerektirmektedir. Avrupa Birliği tam üyesi olmayan Türkiye, ortak ticaret politikasındaki karar alma mekanizmasında değildir. Bundan dolayı, Türkiye dış ticaret ilişkilerindeki konuları, Türkiye'nin dahil olmadığı bir komite belirlemektedir. 1/95 sayılı

kararın Gümrük Birliği'nin işleyişiyle ilgili konularda “karar alma ve danışma usulleri”ne bazı değişiklikler getirmiştir. Komisyonun Avrupa Birliği Konseyi'ne teklif sunması durumunda, tekliflerin bir kopyasını Türkiye'ye aktaracak, böylece bilgilendirme ve danışma işlemleri iyi niyet çerçevesinde ve Gümrük Birliği Ortak Komitesi yapısında gerçekleşecektir. Ama Komisyon, 55.madde gereğince AB üyesi ülkelerinin uzmanlarına danışılma durumunda, gayriresmi olarak Türk uzmanlarına da danışma yükümlülüğünü yerine getirmemektedir. GBOK toplantıları ile sürekli dile getirilen bu konuda hiçbir düzenleme yapılmamaktadır. Gümrük Birliği danışma ve karar alma mekanizması Türkiye aleyhine bir durum oluşturmaktadır.¹⁷

1.2.2. Serbest Ticaret Anlaşmaları

TR-AB Gümrük Birliği'nde acilen çözümlenmesi gerekli sorunlardan bir diğer de Avrupa Birliği'nin üçüncü ülkeler ile gerçekleştirdiği Serbest Ticaret Anlaşmaları'dır. Türkiye çıkarlarının gözetilmediği ortamlarda imzalanılan Serbest Ticaret Anlaşmaları'nın, Türkiye'ye doğrudan bir etkisi vardır. Türkiye, Serbest Ticaret Anlaşmaları'na doğrudan doğruya taraf değildir. Anlaşmanın metinleri, üçüncü ülkelerin AB ile imzaladığı STA'ya benzer bir anlaşmayı, TR ile de imzalamaları hakkında uyulması zorunlu bir hüküm içermemektedir. Bu nedenle, “1/95 sayılı OKK” gereği Türkiye pazarı, üçüncü ülkelere gümrüksüz bir şekilde açılmaktadır. Bu gümrük avantajını yakalayan üçüncü ülkeler, Türkiye ile anlaşma imzalamamaktadır. Bu vaziyet Türkiye ekonomisinin üzerinde olumsuz sonuçlara neden olmaktadır. Çünkü Avrupa Birliği ile STA imzalamış üçüncü ülkeler ürünlerini Türkiye'ye gümrüksüz sokarken, Türkiye üçüncü ülkelere yaptığı ihracatta yüksek gümrük vergileriyle karşı karşıyadır. Diğer taraftan da üçüncü ülkelerin pazarına gümrüksüz bir şekilde erişim sağlayan AB ülkeleri karşısında Türkiye için haksız rekabet oluşturmaktadır. Bu durumda “1/95 sayılı OKK”daki hükümlerin yerine getirilmesi ve Gümrük Birliği'nin doğru bir şekilde işlemesi amacıyla; üçüncü ülkeler ve AB arasındaki STA'ların TR için ticaret saptırıcı

¹⁷ Cihangir Cengiz ve Ömer Kurtbağ, “Türkiye-AB Gümrük Birliği'nde Yaşanan Güncel Sorunlar ve Bunlara Olası Çözüm Önerileri”, *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, Cilt:6, No:2, 2015, s. 5-6.

etki oluşturma ihtimali ortadan kaldırılmalı ve STA oluşturma sürecinde Türkiye'nin ekonomik çıkarları hesaba katılmalıdır.¹⁸

1.2.3. Vize Sorunu

Türkiye'nin Avrupa'ya vizesiz veya vizeli giriş problemi 1980'lerde Avrupa Konseyi ile ilişkilerin bozulması sebebiyle ortaya çıkmıştır ve hala devam etmektedir. "1/95 sayılı Ortaklık Konseyi kararı" gereği gümrük birliğine girmiş olan Türkiye Avrupa Birliği ülkelerine mal ihraç ve ithal etmektedir. Türk girişimcilerinin malları AB ülkelerinde serbest bir şekilde dolaşmalıdır. Türk iş adamları ithalat ve ihracat edilen mallarını tanıtabilmeleri, fuarlara katılabilmeleri, malların piyasa için hazırlanması ve görüşmeler nedeniyle Avrupa ülkelerine gitmek zorundadırlar. Gümrük Birliği kapsamında vize sorunundan en çok etkilenenler iş adamları ve TIR şoförleridir. Vize sorunu ve benzeri engellemelerin mallarında serbest dolaşımını engellemektedir. Türk TIR şoförleri için uygulanmakta olan vizeler eş etkili tedbir olarak malların serbest dolaşımını için engel oluşturmaktadır.¹⁹

1.2.4. Kota Sorunu

Gümrük Birliği alanında en önemli ve sorun teşkil eden konulardan biri taşıma kotalarıdır. Türkiye'nin gerçekleştirdiği ihracatın %50'sini Avrupa Birliği pazarı oluşturmaktadır. Türkiye'nin AB pazarına karayolu taşımacılığı ile taşıdığı ürünler kota engeli ile karşılaşmaktadır. AB üye ülkelerinin ikili ve transit geçiş kotası uygulamaları Avrupa'ya taşıma yapan Türk karayolu taşımacılığını olumsuz etkilemektedir. Kota uygulamaları ile birlikte farklı mod dayatmaları ve transit ücretler, Türk plakalı araçların AB'li rakipleri karşısında haksız rekabete uğramasına neden olmaktadır. Malların serbest dolaşımına aykırı olan taşıma kotaları Gümrük Birliği işleyişini bozan bir uygulamadır.

¹⁸ A.g.e., s. 26.

¹⁹ Işık Özkan, "Türk Vatandaşlarının Avrupa Ülkelerine Giriş Hakkı ve Vize Sorunu", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 9, 2007, s. 440.

İkili anlaşmalar sonucu belirlenen yetersiz kotalar sadece taşımacılık sektörü için değil, ihracat yapan bütün sektörler için ortak sorundur.²⁰



²⁰ Rumeysa Ataseven ve Hakan Tunahan, “Gümrük Birliği Anlaşmasının Önemli Bir Asimetrisi Olarak Karayolu Taşıma Kotaları”, **Journal Of Management, Marketing and Logistic**, Cilt:2, No:2, 2015, s. 92.

İKİNCİ BÖLÜM

GÜMRÜK BİRLİĞİ’NİN GÜNCEL SORUNLARINDAN TAŞIMA KOTALARI, TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE TÜRK TIRLARINA UYGULANAN KOTALAR

2.1. KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

Son yıllarda dünyadaki transit yolların miktarının artması ve ulaştırma ağlarının geniş olması nedeniyle en sık kullanılan taşıma modu karayolu taşımacılığı olmaktadır. Karayolu taşımacılığı, teslim süresinin esnek olmadığı ve birim değerinin yüksek olduğu ürünlerin ulaştırılmasını sağlamaktadır. Enerji tüketimi bakımından maliyeti en yüksek ulaştırma türüdür. Boşaltma ve yüklemelerin rahatlıkla yapılması, kısa sevk sürelerinin olması, kapıdan kapıya hizmet verebilmesi gibi özellikleri olan bu taşıma modu aktarmasız ulaşım olanağını sunmaktadır. Aktarmalı taşımanın söz konusu olduğu taşıma modlarına oranla çok hızlı gelişim göstermektedir.²¹

2.2. TÜRKİYE VE AVRUPA’DA KARAYOLU TAŞIMACILIĞI

2.2.1. Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı

Ülkemizde ve batı ülkelerinde demiryolu ve havayoluna oranla karayoluna yönelim yükselmektedir. Avrupa Birliği ülkeleri genelinde yapılan bir araştırmaya göre, 1990 ve 1998 arasında demiryoluyla yük taşımacılığı %43,5 oranında azalırken, aynı dönemde karayolu taşımacılığı %19,4 artmıştır. Benzer bir eğilim ülkemizde de gözlemlenmiştir. 2004 yılı itibarıyla 2001 yılına oranla Türk araçlarının yurtdışı toplam ihraç taşımalarında %150, ithal taşımalarında da %100 artış meydana gelmiştir. Deniz aşırı ülkelerle yapılan ticaret hariç, dış ticaretimizin önemli bir bölümü karayolu ile yapılmaktadır. Karayolu ile yapılan taşımanın payı ve miktarı dış ticaretteki artışa paralel

²¹ Buket Fulser, “Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2015, s. 3.

olarak her geçen sene artmaktadır. Ülkemizde yük taşımacılığı alanında karayolu kullanımını %76.1 oranındadır.²²

Her ülke, kendi ülkesine veya kendi ülkesi üzerinden üçüncü ülkelere yapılan transit geçişlerde ulusal taşımacılık sektörünün payının artmasını istemektedir. Türkiye'deki karayolu taşımacıları, artan ticaret karşısında diğer ülkelere geçişler için serbest geçiş hakkı tanınmasını veya tanınan geçiş kotalarının artırılmasını istemektedir. Bugünkü mevcut koşullarda gerçekleşmesi zor bir durumdur. Uluslararası taşımacılıkta daha çok pay almak, ulusal taşımacılık sektörünü korumak, çevre koruması ve karayolu alt yapısının yıpranmasını önlemek isteyen ülkeler yabancı taşıyıcıların geçişleri için bir takım seri kıstaslar getirmektedir. Dış ticaretimizin önemli bir bölümü karayolu üzerinden yapılmaktadır. Bundan dolayı karayolu taşımacılığında meydana gelen tıkanmalar ticaretimizi ve ülke ekonomisi olumsuz etkilemektedir. Geçiş güzergahı üzerinde bulunan ülke yetkilileri tutumundan kaynaklanan nedenlerden dolayı Türkiye sorunlarla karşılaşmaktadır. Uluslararası karayolu taşımacılığı yapan taşıyıcılarımız birçok ülkede bu durumla mücadele etmek zorunda kalmıştır.²³

2.2.2. Türkiye Uluslararası Karayolu Taşımacılığı

Türkiye'de ulusal ve uluslararası yük taşımacılığında kullanılan, 3.5 tondan fazla yük kapasitesine sahip 600.000 civarında araç mevcuttur. Uluslararası Nakliyeciler Derneğine göre 2014 tarihi itibarı ile Türk uluslararası karayolu yük taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren 2087 işletme, 60.878 çekici, 15.149 kamyon ve 71.219 yarı römorktan oluşan bir filoya sahiptir. Bu sektörde yaklaşık olarak 500,000 kişi istihdam etmektedir. Bu işletmelerden %34'ü (700 şirket) AB pazarında 53,000 araçla (21,000 çekici, 2,000 kamyon ve 30,000 yarı römork) faaliyet göstermektedir. Türk filosunun motorları Euro III, IV ya da V emisyon standartlarındadır. Bu durum kısmen Avrupa Birliği mevzuatına uyumun sonucu ortaya çıkmıştır. Kısmen de kullanılan çevre dostu araçlara verilen ek geçiş iznini öngören Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) sistemin sonucudur. Karayolu taşımacılık sektöründeki 569 yabancı sermayeli şirket

²² Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, "Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı", http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa (18 Ekim 2018).

²³ Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, "Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı", http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa (18 Ekim 2018).

Türkiye'ye yerleşmiştir. Türkiye'deki uluslararası karayolu yük taşımacılığı sektöründeki toplam şirketlerin %25'ini temsil etmektedirler. Bunlara taşımacılar, araçlar ve acenteler dahildir.²⁴

Yurtdışı taşımalardaki önemli güzergahlar ve çıkış noktaları:²⁵

- Avrupa ve Kuzeye yönelik güzergahlar – Batı kapıları
- Kapıkule-Bulgaristan-Sırbistan-Karadağ-Hırvatistan-Avusturya
- Kapıkule-Bulgaristan-Romanya-Macaristan-Avusturya-Ukranya-Rusya
- İstanbul Limanı-İtalya (Ro-Ro²⁶ gemileri), (Trieste Limanı)-Avrupa
- İpsala-Yunanistan-İtalya(Ro-Ro gemileri) (Brindizi/Trieste)-Avrupa
- Çeşme-İtalya(Ro-Ro gemileri)-Avrupa
- Doğuya yönelik güzergahlar – Doğu kapılar
- Gürbulak Sınır Kapısı-İran-Türkmenistan-Kazakistan
- Sarp Sınır Kapısı-Gürcistan-Rusya
- Trabzon/Samsun/Zonguldak Limanları-Rusya Limanları(Ro-Ro gemileri)

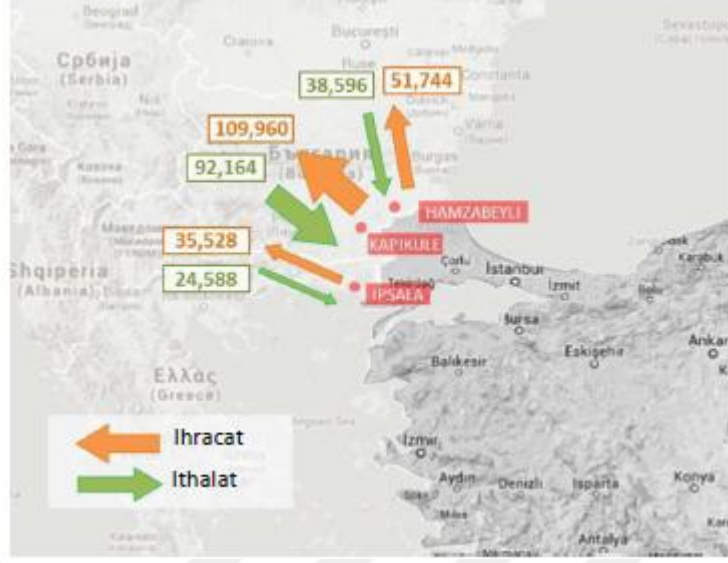
Türkiye'den AB'ye mal taşıyan araçların AB sınırına girişi için Türkiye'nin üç karasal hudut bölgesi vardır. Aşağıdaki şekil Yunanistan ve Bulgaristan üstünden AB yönüne karayolu sınırlarını geçen kayıtlı Türk araçlarının yerlerini ve gidiş yönlerini göstermektedir.²⁷

²⁴ ICF International, **AB ve Türkiye Cumhuriyeti Arasında Bir Anlaşmanın Ekonomik Etkisi Üstüne Çalışma Nihai Rapor**, London, 2014, s. 27.

²⁵ Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, “Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı”, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa (18 Ekim 2018).

²⁶ Tekerlekli araçların gemilerle bir yerden bir yere nakledilebilmesini ifade eder.

²⁷ ICF International, s. 21.



Şekil 2.1: AB ile Türkiye arasında karayolu taşımacılık hareketleri için en yoğun sınır geçişlerinin yapıldığı yer Bulgaristan-Türkiye sınırındır. AB ile Türkiye arasındaki kara sınırlarında kamyon hareketleri (2013)

Kaynak: ICF International, AB ile Türkiye Arasında Bir Anlaşmanın Ekonomik Etkisi Üzerine Çalışma, 14 Ekim 2014, s.21.

2.2.3. Avrupa Birliği'nde Karayolu Taşımacılığı

Avrupa entegrasyonunun esasını oluşturan malların ve insanların serbest dolaşımını sağlayan etkili bir karayolu ulaşımına gereksinim vardır. Karayolu taşımacılığı, Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikasındaki en mühim alt sektörlerdendir.²⁸

AB Karayolu taşımacılığının temel ilkeleri; etkili, sürdürülebilir, emniyetli ve güvenli ulaşımı sağlayarak çevrede oluşacak olumsuz etkileri en aza indirmektir. AB'nin karayolu taşımacılığındaki hedefleri; eşit koşullarda rekabet olanağı sağlamak, etkili karayolu yolcu ve yük taşımacılığının teşvik etmek, emniyetli ve çevreyi koruyan teknik standartların uyumlaştırmak, ayrımcı bir tutum gerçekleştirmeden karayolu taşımacılığı kurallarının etkili uygulanmasını sağlamak, minimum düzeyde sosyal ve mali uyumu gerçekleştirmektir. Karayolu taşımacılığında AB mevzuatı; çalışma saatleri, mesleğe ve pazara giriş, dinlenme ve sürüş süreleri, sürücü belgeleri, geçiş ücretleri ve kullanıcı bedelleri, sayısal takograf kullanımı, asgari yıllık araç vergileri, tehlikeli malları

²⁸ Sinan Kuşçu, "Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye'ye Yansıması", **Akademik Bakış**, Cilt: 5, Sayı: 9, 2011, s. 81.

karayolu ile taşıma, tünellerdeki emniyet şartları, araçların boyut ve ağırlıkları gibi konuları düzenlemektedir.²⁹

AB'deki karayolu taşımacılık pazarı büyük çoğunlukla küçük işletmelerden oluşmaktadır. Ortalama dört kişi çalıştıran ve yaklaşık 600,000 işletmeyi barındıran karayolu taşımacılık pazarında bu sayı son yıllarda sabit kalmaktadır. İşletmelerin yüzde sekseni 10 kişiden az çalışana sahip ve %99'unun çalışan sayısı 50'nin altındadır. İşletme boyutlarının dağılımı üye devletler arasında değişiklik göstermektedir.³⁰

2.2.4. Türkiye'deki Karayolu Taşımacılığı Mevzuat Çerçevesi ve Bunun AB Karayolu Taşımacılığı Müktesebatına Uyumu

Türkiye ve AET arasında 1963 senesinde imzalanan Ankara Anlaşması ile oluşan ortaklık rejimi çerçevesinde AB ile başlattığı antlaşmaya dayalı bir ilişkisi vardır. Önce Ankara Anlaşması ve sonrasında bunu genişleterek devam eden Katma Protokol, AET ve TR arasında ikili ekonomik ve ticari ilişkilere temel hedefleri ortaya koymuştur. Gümrük Birliğine girme kararıyla AB ile bütünleşme yolunda önemli adım atan Türkiye, Gümrük Birliği'nin sorunsuz işleyişi için gümrük hukuku, ticaret politikası, rekabet hukuku ve fikri, sınai ve ticari mülkiyet hukuku alanlarındaki AB mevzuatının büyük bir bölümüne uyum sağlamıştır.³¹

1999 yılında 'aday ülke' statüsünü kazanarak AB ile tam üyelik yolunda mühim bir şekilde ilerleyen Türkiye için tam üyeliği amaçlayan müzakereler 3 Ekim 2005 tarihinde başlatılmıştır. Eş zamanlı olarak bir Müzakere Çerçeve Belgesi AB-Türkiye müzakerelerinin ilkelerini, müzakere kurallarını ve müzakere başlıklarını belirlemek amacıyla kabul edilmiştir. Bu gelişimler karayolu yük taşımacılığı alanındaki AB kuralları ile Türkiye'nin ulusal mevzuatını aynı çizgiye getirmek için gereken çerçeveyi tanımlamaktadır. Türkiye Ortaklık Anlaşması'nın Katma Protokolünü tamamen uygulamakla ilgili yükümlülüğünü yerine getirmediği için askıya alınan ulaştırma

²⁹ Avrupa Birliği Bakanlığı, "Fasıl 14 Taşımacılık Politikası", https://www.ab.gov.tr/fasil-14-tasimacilik-politikasi_79.html (9 Kasım 2018).

³⁰ ICF International, s. 22.

³¹ A.g.e., s. 32.

politikası başlığının 9 Aralık 2013 tarihinde yeniden açılması için Türkiye ile Avrupa Komisyonu arasında bir diyalog başlamıştır.³²

Türkiye'deki karayolu taşımacılık sektörünün modernizasyonu için sırasıyla 2003 yılı ve 2004 yılında yürürlüğe giren bir çerçeve kanun (Karayolu Taşımacılık Kanunu) ile bir yönetmeliğin (Karayolu Taşımacılık Yönetmeliği) kabul edilmesi önemli gelişmelerdir. Bunların amacı Türk karayolu taşımacılık sektörünü AB standartları ve gereklilikleri ile aynı çizgiye taşımak ve verilen hizmetlerin kalitesini, rekabet gücünü ve güvenilirliğini artıracak şekilde devam etmesini sağlamaktır. 2009 yılında Karayolu Taşımacılık Yönetmeliği AB mevzuatındaki son gelişmelerle uyumlu olarak güncellenmiştir. Çalışma ve dinlenme sürelerinin düzenlenmesi, sürücü eğitimi ve ticari araçların karayolu boyunca teknik kontrollerinin yapılması ile ilgili önlemler Avrupa Komisyonu'nun değerlendirmesine göre yeterli bir şekilde uygulanmıştır. Ocak 2013'de Türkiye, Karayolu Trafik Konvansiyonu'na taraf olarak sürücü ehliyetlerinin AB standartlarına uyumu yönünde önemli bir adım atılmıştır. Bu gelişmeye rağmen, Avrupa Komisyonu'nun raporu teknik ve uygulama kapasitesinde yasal yapının gerisinde kalan gecikmeler olduğunu ve yeni ilerlemeler kaydedilmesi gerektiğini belirtmektedir.³³

2.3. TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDE ULUSLARARASI ANLAŞMALAR

2.3.1. AB Üye Devletleri ve Türkiye Arasındaki İkili Karayolu Taşımacılık Anlaşmaları

Uluslararası karayolu taşımacılığı çok taraflı ve ikili uluslararası karayolu taşımacılığı anlaşmaları yapılarak yürütülmektedir. Türkiye'nin 59 ülkeyle imzaladığı ikili uluslararası karayolu taşımacılığı anlaşması bulunmaktadır. Bunlardan 25'i Avrupa Birliği üye ülkelerle yapılmıştır. İkili karayolu taşımacılığı anlaşması yaptığımız Avrupa Birliği ülkeleri; Bulgaristan, Avusturya, Romanya, İtalya, Danimarka, Hollanda, Polonya, Almanya, Belçika, Hırvatistan, Slovakya, Çek Cumhuriyeti, Yunanistan,

³² A.g.e., s. 32.

³³ A.g.e., s. 33.

İspanya, Slovenya, Portekiz, İsveç, İngiltere, Lüksemburg, Finlandiya, Macaristan, Fransa, Litvanya, Estonya ve Letonyadır.³⁴

İkili karayolu taşımacılığı anlaşmalarında tanımlar, pazara giriş, sigorta, uygulama alanı, kabotaj, araçlara yapılan teknik kontroller, yük taşımacılığı, yolcu taşımacılığı ve gümrük konuları yer almaktadır. İkili karayolu taşımacılığı anlaşmalarının uygulanmasını ilgilendiren bütün konuları değerlendirmek amacıyla karma komisyonlar oluşturulmalıdır. Bu komisyonları anlaşmayı yapan tarafların temsilcileri oluşturmalıdır. Komisyonlar senede en az bir kere toplanmakta ve toplantı heyet başkanlarının protokolü imzalaması ile sona ermektedir.³⁵

Tablo 2.1
Türkiye'nin Karayolu Taşımacılığı Anlaşması Yaptığı AB Ülkeleri

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI ANLAŞMAMIZ BULUNAN AB ÜLKELERİ			
ÜLKE	RESMİ GAZETE TARİHİ	RESMİ GAZETE NO	İMZALANDIĞI TARİH
ALMANYA	21.12.1977	6146	08.09.1977
Tadil Anlaşma	-	-	07.04.1983
AVUSTURYA	21.01.1971	13730	07.11.1969
Tadil Anlaşma	21.02.1978	16207	06.05.1976
BELÇİKA	10.01.1970	13396	09.06.1969
Tadil Anlaşma	26.10.1977	16096	28.02.1977
BULGARİSTAN	17.10.1977	16087	16.04.1977
Tadil Anlaşma	29.07.1979	16711	11.11.1979
Yeni Anlaşma	26.02.2015	26279	06.01.2012
ÇEKYA	14.3.1982	17633	30.6.1981
DANİMARKA	14.5.1978	16287	14.7.1977
ESTONYA	13.1.1996	22522	9.10.1995
FİNLANDİYA	14.5.1978	16287	3.8.1977
FRANSA	09.12.1970	13689	14.11.1969
Tadil Anlaşma	10.11.1976	15759	10.12.1976
HIRVATİSTAN	9.1.1998	23225	2.7.1994
HOLLANDA	24.4.2003	25088	17.4.2001
İNGİLTERE	14.5.1978	16287	09.09.1977
Tadil Anlaşma	20.05.2009	28129	01.12.2011
İSPANYA	12.5.2001	24400	3.3.1998
İSVEÇ	14.5.1978	16287	3.8.1977
İTALYA	26.04.1972	14170	30.06.1971
Tadil Anlaşma	21.02.1978	16207	14.06.1976
LETONYA	21.1.1996	22530	14.9.1995
LİTVANYA	22.5.1998	23349	11.2.1994

³⁴ Uluslararası Nakliyeciler Derneği, **Karayoluyla Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı**, İstanbul, 2019, s. 20.

³⁵ A.g.e., s. 20.

KARAYOLU TAŞIMACILIĞI ANLAŞMAMIZ BULUNAN AB ÜLKELERİ			
ÜLKE	RESMİ GAZETE TARİHİ	RESMİ GAZETE NO	İMZALANDIĞI TARİH
LÜKSEMBURG	20.10.1998	19965	21.4.1988
MACARİSTAN Tadil Anlaşma	12.05.1969 21.02.1978	13196 16207	14.09.1968 21.06.1976
POLONYA Tadil Anlaşma	14.05.1978 15.04.2003	16287 25080	09.09.1977 19.07.1994
PORTEKİZ	25.6.2009	27269	11.5.2005
ROMANYA	30.4.1977	15924	9.6.1976
SLOVAKYA Yeni Anlaşma	14.03.1982 20.10.2016	17633 29863	30.06.1981 11.12.2014
SLOVENYA	14.4.2004	25433	11.6.2002
YUNANİSTAN	16.12.1970	13695	4.4.1970

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Karayoluyla Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı, 2019, s.20.

2.3.2. İkili Kotalar

Tam pazar serbestleşmesinin ve bu alanda çoklu anlaşmaların olmaması halinde, iki ülke arasında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmaktadır. Türkiye; Güney Kıbrıs, Malta ve İrlanda dışındaki AB Üye Devletleri ile ikili karayolu taşımacılık anlaşması yapmıştır. Karayolu taşımacılığı için yapılan ikili anlaşmalarının en önemli özelliği kota sistemidir. Uygulanan bu kotalar, iki tarafın taşımacılarına geçiş izinleri olduğu müddetçe transit, ikili taşıma ya da üçüncü ülkeye taşımacılık yapabilme hakları tanımaktadır. Geçiş izinleri miktarı çoğunlukla yıllık bazda oluşturulmaktadır.³⁶

Beş türü bulunan geçiş izinleri aşağıdaki gibidir: ³⁷

- **İkili Taşımacılık İzinleri:** Bir akit tarafın diğer akit tarafa ve ters yöne mal taşımamasını sağlar.
- **Transit Geçiş İzinleri:** Bu izin belgesi, izinde yer alan ülke topraklarından transit geçişle mal taşınmasını sağlamaktadır.

³⁶ ICF International, s. 8.

³⁷ Deniz Servantie, “AB ve Türkiye arasındaki taşımacılık kotalarının kaldırılması üzerine senaryolar”, İKV, 2015, s. 2.

- **İkili ve Transit Geçiş İzinleri:** İkili taşımacılık izinleri ve transit geçiş izinlerinin bir araya getirilmesi durumudur.
- **Üçüncü Ülke Geçiş İzinleri:** İzin belgesinde belirtilmiş ülkeden başka bir üçüncü ülkeye ya da ters yöne mal taşımaya sağlar.
- **Genel Geçiş İzinleri:** İkili taşımacılık izinleri, transit geçiş izinleri, ikili ve transit geçiş izinleri, üçüncü ülke geçiş izinlerinin bir araya getirilmiş halidir.

2.3.3. ITF Çok Taraflı Kota Sistemi

1 Ocak 1974 tarihinde yürürlüğe konulan Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) 2006 yılında Uluslararası Ulaştırma Forumu (ITF) olarak değiştirmiştir. Sekreteryaya tarafından üye ülkelere tanınan kota dahilinde ilgili koşulları sağlayan firmalara her ayın başında UBAK belgesi verilmektedir. İsveç, Portekiz, Norveç, Sırbistan-Karadağ, Azerbaycan, İspanya, İrlanda, Yunanistan, Beyaz Rusya, Bulgaristan, Finlandiya, Ukrayna, Hollanda, Türkiye, Litvanya, Ermenistan, Almanya, Lihtenştayn, Gürcistan, Sloveya, Malta, Rusya, Letonya, Fransa, Slovenya, Bosna Hersek, Avusturya, Slovakya, Estonya, Hırvatistan, Makedonya, Norveç, Romanya, Çek Cumhuriyeti, Polonya, İngiltere, Moldova, Belçika, Macaristan, Danimarka, İtalya, Lüksemburg ve Arnavutluk üye devletlerdir.³⁸

UBAK, uluslararası karayolu taşımacılığında çok taraflı geçiş belgeleri sağlayan çok taraflı bir kota sistemidir. Bu lisanslar mal taşımacılığına ve bir ya da birden fazla UBAK üyesi ülkesi üzerinden transit geçişlere uygulanmaktadır. Lisanslar, yıllık lisanslar ve kısa vadeli lisanslar (30 gün) olarak iki kategoride gruplandırılmaktadır.³⁹

³⁸ Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Ubak ve Geçiş İzinleri, <http://und.web.tr/print.php?id=5598&id2=&id3=&id4=&id5=> (13 Aralık 2018)

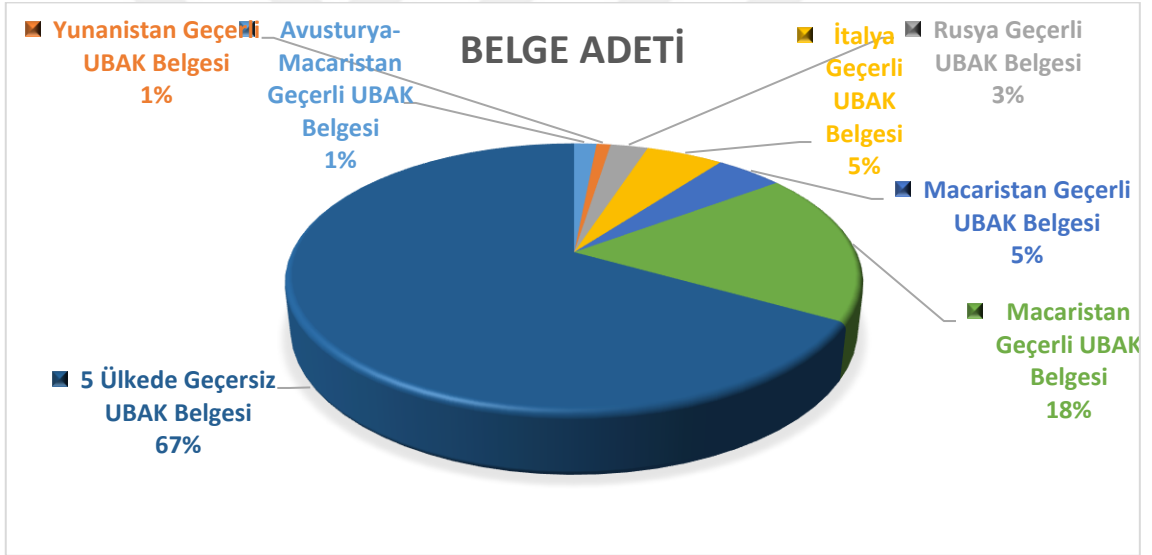
³⁹ ICF International, s. 8.

Tablo 2.2
2019 Yılı UBAK Belgelerinin Dağılımı

UBAK İZİN BELGESİ TÜRLERİ	BELGE ADEDİ	FİRMA SAYISI
Avusturya-Macaristan Geçerli UBAK Belgesi	96	71
Yunanistan Geçerli Belde UBAK Belgesi	60	18
Rusya Geçerli UBAK Belgesi	160	46
İtalya Geçerli UBAK Belgesi	330	85
Macaristan Geçerli UBAK Belgesi	290	26
Macaristan Geçerli UBAK Belgesi	1164	289
5 Ülkede Geçersiz Belge	4224	565

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Karayoluyla Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı, 2019, s.30

Toplam 6324 adet belge, 600 firma için tahsis edilmiştir.



Şekil 2.2: 2019 UBAK Belgeleri Dağılımı

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Karayoluyla Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı, 2019, s.30

2.4. AVRUPA BİRLİĞİ ÜLKELERİNİN TÜRKİYE'YE UYGULADIKLARI KOTA MİKTARLARI

2.4.1. Almanya

8 Eylül 1977 tarihinde Almanya ve Türkiye arasında yapılan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması'na göre taşımalar izin belgesi/kota sistemine tabi olmuştur. Tek-tip olarak karşılıklı alıp verilen bu belgeler ikili taşımaya, transit geçişe, taşımacının kendi ülkesini transit geçme şartı ile üçüncü ülkeye ve üçüncü ülkeden taşımalarına olanak vermektedir.⁴⁰

Tablo 2.3
Almanya Geçiş Belgesi Kotaları

Almanya Geçiş Belgesi Kotaları	
Tek-tip geçiş belgesi geleneksel taşıtlar	37500 adet
Tek-tip geçiş belgesi 'yeşil' TIR (euro I)	74000 adet
Tek-tip geçiş belgesi 'daha yeşil ve güvenli' TIR (Euro II)	25000 adet
Tek-tip geçiş belgesi 'Euro 3 güvenli' TIR (Euro III)	26000 adet
Tek-tip geçiş belgesi 'Euro 4 güvenli' TIR (Euro IV)	7500 adet
Tek-tip çok girişli geçiş belgesi 'Euro 3 güvenli' TIR (Euro III)	50 adet
Üçüncü ülke geçiş belgesi kendi ülkesini geçmemek kaydıyla canlı hayvan taşımaları	500 adet
Toplam (çok girişli geçiş belgesi ve hayvan taşımacılığı geçiş belgeleri hariç)	170000 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.2. Avusturya

Türkiye ve Almanya arasındaki tarihinde Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması 7 Kasım 1969'da imzalanmıştır. Bu anlaşma ve 6 Mayıs 1976 tarihinde imzalanan Uluslararası Karayolu Nakliyatına İlişkin Tadil Anlaşma uyarınca düzenlenen protokoller çerçevesinde karayolu eşya taşımacılığı yapılmaktadır. Anlaşmalara göre

⁴⁰ Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü, **Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı**, 2018, s. 8.

karayolu eşya taşımaları izin belgesi/kota sistemine tabi olup, bu izin belgeleri ikili taşımaya, transit geçişe, üçüncü ülkeden taşımalara imkan vermektedir.⁴¹

Tablo 2.4
Avusturya Geçiş Belgesi Kotaları

Avusturya Geçiş Belgesi Kotaları	
Euro III ve üstü araçlar için tektip geçiş belgesi (İkili/transit ve üçüncü ülke taşımaları için geçerli)	18000 adet
Euro IV ve üstü araçlar için tektip geçiş belgesi (ikili/transit ve üçüncü ülke taşımaları için geçerli)	3000 adet
Euro III ve üstü araçlar için trieste limanına/limanından taşımalarda kullanılmak üzere geçiş belgesi	900 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

Ek olarak Ro-La⁴² trenlerindeki her 3 sefer için Türk tarafına 2 geçiş belgesi ödül verilmektedir. (EURO III ve üstü standarttaki araçlar için geçerli olmak üzere)

2.4.3. Belçika

28 Şubat 1977 tarihinde Türkiye ve Belçika arasında, Ankara'da Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma uyarınca gerçekleşen transit ve ikili taşımalar ile üçüncü ülke taşımaları, geçiş belgesi/kota sistemine tabidir.⁴³

Tablo 2.5
Belçika Geçiş Belgesi Kotaları

Belçika Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili/transit/üçüncü ülke taşımaları için (Çok girişli-1 yıl süreli)	5000 adet
İkili/transit/üçüncü ülke taşımaları için (Tek girişli)	500 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

⁴¹ A.g.e., s. 9.

⁴² Karayolu taşımacılığı ile başlayan, karayolu taşıma araçlarının vagonlara bindirilerek uzun mesafenin demiryolu ile gerçekleştirildiği ve sonunda karayolu taşımacılığı ile biten kombine taşımacılık şekli.

⁴³ Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü, s. 12.

2.4.4. Bulgaristan

16 Nisan 1977'de Türkiye ve Bulgaristan arasında Karayolu ile Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma uyarınca düzenlenen Protokoller çerçevesinde karayolu taşımacılığı gerçekleşmektedir. İki ülkenin karayolu taşımacılığını günümüz şartlarına göre yeniden düzenleyen Karayoluyla Uluslararası Yük ve Yolcu Taşımacılığı Anlaşması 6 Haziran 2012 tarihinde Sofya'da imzalanmıştır. Anlaşma Bulgar tarafının onaylanma sürecini tamamlaması akabinde var olan Anlaşma'nın yerini alacaktır.⁴⁴

Tablo 2.6
Bulgaristan Geçiş Kotaları

Bulgaristan Geçiş Belgesi Kotaları	
Transit geçiş belgesi	250000 adet
"Dolu giriş-dolu çıkış" ikili geçiş belgesi	32000 adet
"Boş giriş-dönüş yükü" ikili geçiş belgesi	17500 adet
3. ülke geçiş belgesi	1100 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

Ek olarak transit geçişlerde karşılıklı olarak tek yönde 43€, gidiş-dönüş 86€ geçiş ücreti almaktadır.

2.4.5. Çek Cumhuriyeti

Türkiye ve Çek Cumhuriyeti arasında 30 Haziran 1981 tarihinde imzalanan Karayolu Taşımacılığı Anlaşması ve bu anlaşmaya bağlı şekilde imzalanan Kara Ulaştırma Karma Komisyon (KUKK) toplantısı Protokolleri çerçevesinde yapılmaktadır. Bu anlaşma ile Türkiye ve Çek Cumhuriyeti arasındaki taşımalar ve transit taşımalar geçiş belgesi/kota sistemine tabidir. Üçüncü ülke ve boş giriş/yük alma işlemi özel izne tabi

⁴⁴ A.g.e., s. 13.

olmaktadır. 21-22 Nisan 2015’de iki ülke arasında son KUKK toplantısı gerçekleşmiş ve geçiş belgesi kotaları belirlenmiştir.⁴⁵

Tablo 2.7
Çek Cumhuriyeti Geçiş Belgesi Kotaları

Çek Cumhuriyeti Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili/Transit ücretsiz	10000 adet
İkili ücretsiz	10000 adet
3.ülke ücretsiz	1500 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.6. Danimarka

14 Temmuz 1977 tarihinde Türkiye ve Danimarka arasında Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ve ilgili protokoller gereğince karayolu eşya taşımacılığı yürütülmektedir. İkili, transit ve 3. ülke taşımaları geçiş belgesi/kota sistemine tabidir.⁴⁶

Tablo 2.8
Danimarka Geçiş Belgesi Kotaları

Danimarka Geçiş Belgesi Kotaları	
Asgari olarak Euro 2 ikili ve transit geçiş belgesi	3500 adet
Asgari olarak Euro 2 üçüncü ülkelere/ülkelerden	300 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

⁴⁵ A.g.e., s. 15.

⁴⁶ A.g.e., s. 16.

2.4.7. Estonya

9 Ekim 1995 tarihinde Türkiye ve Estonya arasındaki Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma gereğince transit, ikili taşımalar ve üçüncü ülke ile boş giriş/yük alma taşımaları, geçiş belgesi/kota sistemine tabidir.⁴⁷

Tablo 2.9
Estonya Geçiş Belgesi Kotaları

Estonya Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili ve transit taşımalar için geçiş belgesi adeti	400 adet
Evrensel geçiş belgesi (üçüncü ülke, boş giriş-dolu çıkış, ikili ve transit karayolu taşıma faaliyetlerinde kullanılmak üzere)	100 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.8. Finlandiya

Türkiye ve Finlandiya arasında 3 Ağustos 1977 tarihinde Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma gereğince transit ve ikili taşımalar ile üçüncü ülke taşımaları, geçiş belgesi sistemine tabidir. İki ülke arasındaki son KUKK toplantısı 3-4 Ekim 2005 tarihlerinde gerçekleştirilmiş ve heyetler geçiş belgesi kotalarını belirlemişlerdir.⁴⁸

Tablo 2.10
Finlandiya Geçiş Belgesi Kotaları

Finlandiya Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili ve transit taşımalar için geçiş belgesi	700 adet
Üçüncü ülke taşımaları için geçiş belgesi	30 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

⁴⁷ A.g.e., s. 17.

⁴⁸ A.g.e., s. 18.

2.4.9. Fransa

Türkiye ve Fransa arasında 14 Kasım 1969 tarihinde Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ve bu anlaşmaya bağlı olarak gerçekleştirilen Kara Ulaştırma Karma Komisyon toplantıları sonunda imzalanan protokoller çerçevesinde karayolu taşımacılığı gerçekleşmektedir. İki ülke arasındaki son KUKK toplantısı 27-28 Mart 2018 tarihlerinde gerçekleşmiş ve imzalanan Protokol'e göre geçiş belgeleri belirlenmiştir.⁴⁹

Tablo 2.11
Fransa Geçiş Belgesi Kotaları

Fransa Geçiş Belgesi Kotaları	
Tek-tip izin belgesi (Euro 3 ve üstü)	30000 adet
Çok girişli izin belgesi (Euro 4 ve üstü)	2000 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.10. Hırvatistan

Türkiye ve Hırvatistan arasında 2 Temmuz 1994 tarihinde Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ve bu anlaşmaya bağlı olarak gerçekleştirilen KUKK toplantısı Protokolleri gereğince iki ülke arasındaki taşımalar, üçüncü ülke ve transit taşımalar geçiş belgesi/kota sistemine tabidir. İki ülke arasında gerçekleştirilen son KUKK 10-11 Kasım 2015 tarihinde gerçekleşmiş ve geçiş belgesi kotaları tespit edilmiştir.⁵⁰

⁴⁹ A.g.e., s. 19.

⁵⁰ A.g.e., s. 20.

Tablo 2.12
Hırvatistan Geçiş Belgesi Kotaları

Hırvatistan Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili/Transit	2000 adet
İkili/Transit Euro 3	58.000 adet
3. Ülke	1.500 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.11. Hollanda

Türkiye ve Hollanda arasında 17 Nisan 2001 tarihinde Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma gereğince transit ve ikili taşımalar ile üçüncü ülke taşımaları geçiş belgesi sistemine tabidir. İki ülke arasında yapılan son KUKK toplantısı 18-19 Kasım 2009 tarihinde yapılmış ve heyetler geçiş belgesi kotalarını belirlemişlerdir.⁵¹

Tablo 2.13
Hollanda Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

Hollanda Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili ve transit taşımaları için (Çok girişli)	3.500 adet
İkili ve transit taşımaları için (Tek girişli)	2000 adet
3. Ülke taşımaları için (Çok girişli)	350 adet
3. Ülke taşımaları için (Tek girişli)	1.000 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.12. İngiltere

Türkiye ve İngiltere arasında 9 Eylül 1977 tarihinde imzalanan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması ile 20 Mayıs 2009 tarihinde imzalanan ve 1 Aralık 2011

⁵¹ A.g.e., s. 21.

tarihindeki Resmi Gazetede onaylanarak yürürlüğe giren Tadil Anlaşması gereğince karayolu taşımaları gerçekleştirilmektedir. İngiltere ve Türkiye arasındaki ikili ve transit taşımalar serbestleştirilmiştir. Üçüncü ülke taşımaları ise izin belgesi ve kota sistemine bağlı olmuştur. Ancak İngiltere tarafı tek taraflı olarak ülkemizin taşıtlarından 3. ülke belgesi istememektedir.⁵²

Tablo 2.14
İngiltere Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

İngiltere Geçiş Belgesi Kotaları	
Türk Tarafı İçin:	
3. Ülke taşımaları için	600 adet
İngiltere Tarafı İçin:	
3. Ülke taşımaları için	600 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.13. İspanya

Türkiye ile İspanya arasında 3 Mart 1998 tarihinde Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ve bu anlaşmaya bağlı olarak yapılan KUKK toplantıları sonunda düzenlenen Protokoller gereğince iki ülke arasındaki eşya taşımaları izin belgesi sistemine tabidir. Bu izin belgeleri ikili taşımaya ve transit geçişe olanak sağlamaktadır.⁵³

İspanya Geçiş Belgesi Kotası: İkili/Transit Taşımalar için 12.000 adet

2.4.14. İsveç

Ülkemiz ile İsveç arasında 3 Ağustos 1977 tarihinde imzalanan Karayolu Nakliyatına İlişkin Anlaşma ve bu anlaşma gereğince gerçekleştirilen Protokoller

⁵² A.g.e., s. 22.

⁵³ A.g.e., s. 23.

çerçevesinde karayolu taşımalarımız ikili, transit ve 3.ülke taşımaları kota sistemine tabi bulunmaktadır.⁵⁴

Tablo 2.15
İsveç Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

İsveç Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili/Transit geçiş belgesi sayısı (Euro 3 ve üzeri taşıtlar için)	5000 adet
Transit taşıma belgesi sayısı (Euro 4 ve üzeri taşıtlar için)	1000 adet
Üçüncü ülke taşıma belge sayısı (Euro 3 ve üzeri taşıtlar için)	500 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.15. İtalya

Türkiye ve İtalya arasında 30 Haziran 1971 tarihinde imzalanan Karayolu Taşımacılığı hakkındaki anlaşması ve bu anlaşma gereğince yapılan KUKK toplantıları sonunda hazırlanan Protokoller çerçevesinde, karayolu eşya taşımaları izin belgesi sistemine tabidir. Bu izi belgeleri ikili taşımaya, transit geçişe, üçüncü ülke ve üçüncü ülkeden taşımalara olanak sağlamaktadır. Türkiye İtalyan taşımacılara üçüncü ülke geçiş belgesi vermesine rağmen, İtalya ülkemize üçüncü ülke geçiş belgesi vermemektedir. Son KUKK toplantısı 7-8 Ekim 2015 tarihinde gerçekleşmiş ve geçiş belgesi kotaları tespit edilmiştir.⁵⁵

⁵⁴ A.g.e., s. 24.

⁵⁵ A.g.e., s. 25.

Tablo 2.16
İtalya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

İtalya Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili veya Transit taşımalar için geçerli geçiş belgesi; Euro 3 ve üzeri araçlarda geçerli (UBAK sertifikası formatındaki sertifikalar ile birlikte)	16.000 adet
İkili veya Transit taşımalar için geçerli geçiş belgesi; Euro 5 ve üzeri araçlarda geçerli (UBAK sertifikası formatındaki sertifikalar ile birlikte)	19.000 adet
İtalya'da liman sınırlaması olmadan İsviçre ve Fransa'ya transit taşımalar için geçerli geçiş belgesi	6.000 adet
Limandan limana transit geçiş belgesi (Sürücünün bütün deniz yolculuğunu gösteren bir dokümanı taşıması şartıyla, İtalya'daki bir boşaltma limanından İtalya'daki başka bir yükleme limanına kadar geçerli)	5.000 adet
İkili ve transit çekirme geçiş belgesi (Sadece İtalya'da kayıtlı çekiciler tarafından yürütülen çekirme operasyonlarında herhangi bir İtalya limanında boşaltma yapan Türk römork veya yarı-römorkları için geçerli)	15.000 adet
İkili veya transit geçiş belgesi; herhangi bir İtalyan limanından boşaltılan, İtalyan topraklarında demiryolu üzerinde vagonlarla taşınan ve şayet ayrılabilir ise, ikili taşımalarda demiryolu seyahati sonrasında İtalyan çekicileri tarafından çekilen ayrılabilir römork ve yarı-römork dahil olmak üzere Türk araç kombinasyonları için	8.000 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.16. Letonya

14 Eylül 1995 tarihinde Türkiye ve Letonya arasındaki Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma gereğince transit, ikili, üçüncü ülke ile boş giriş/yük alma taşımaları geçiş belgesi sistemine tabidir. Ülkemiz ve Letonya arasında son KUKK toplantısı 3 Ekim 2017 arasında gerçekleşmiş ve geçiş belgesi kotaları belirlenmiştir.⁵⁶

⁵⁶ A.g.e., s. 27.

Tablo 2.17
Letonya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

Letonya Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili ve transit taşımalar için geçiş belgesi	900 adet
Boş giriş/İkili/transit/3. lke taşımaları için	450 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.17. Litvanya

Türkiye ve Litvanya arasında 10 şubat 1994 tarihinde imzalanan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması gereğince ikili, transit, nc ülke ile boş giriş/yük alma taşımaları geçiş iznine tabidir. İki lke arasındaki son KUKK toplantısı 9-10 Nisan 2014 tarihlerinde yapılmış ve geçiş belgeleri miktarları belirlenmiştir.⁵⁷

Tablo 2.18
Litvanya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

Litvanya Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili ve transit taşımaları için	1.300 adet
3. lke taşımaları için	200 adet
Boş giriş-dönüş yükü taşımaları için	500 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.18. Lüksemburg

Ülkemiz ve Lüksemburg arasında 21 Nisan 1988 tarihinde imzalanan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması ve bu anlaşmaya bağlı olarak imzalanan KUKK toplantısı Protokolleri gereğince ikili ve transit taşımalar geçiş belgesi kotasına, 3. lke izne tabidir.

⁵⁷ A.g.e., s. 28.

Lüksemburg Geçiş Belgesi Kotaları: İkili/Transit Taşımlar için 500 adet⁵⁸

2.4.19. Macaristan

14 Eylül 1968 tarihinde Türkiye ve Macaristan arasında imzalanan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması ile 21 Haziran 1976 tarihli Tadil Anlaşması ve bu anlaşmanın 26. maddesi gereğince düzenlenen Protokoller çerçevesinde ikili, transit ve 3. ülke taşımaları geçiş belgesi kotasına tabidir. Bu ülkeler arasındaki son KUKK toplantısı 13-14 Şubat 2018 tarihinde gerçekleşmiş ve geçiş belgesi kotaları belirlenmiştir.⁵⁹

Tablo 2.19
Macaristan Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

Macaristan Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili geçiş belgesi (Euro 3 ve üstü taşıtlar için)	3.000 adet ücretsiz
Transit geçiş belgesi (Euro 3 ve üstü taşıtlar için)	36.000 adet ücretsiz
Üçüncü ülkelere geçiş belgesi	1.000 adet ücretsiz

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.20. Polonya

Türkiye ve Polonya arasında 19 Temmuz 1994 tarihinde imzalanan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması'nın (1977) Tadiline İlişkin Anlaşma ve buna bağlı olarak imzalanan KUKK toplantısı Protokolleri gereğince iki ülke arasındaki ikili taşımlar serbestleştirilmiş, transit taşımlar, 3. Ülke taşımaları ve boş girişler geçiş belgesine tabi olmuştur.⁶⁰

⁵⁸ A.g.e., s. 29.

⁵⁹ A.g.e., s. 30.

⁶⁰ A.g.e., s. 32.

Tablo 2.20
Polonya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

Polonya Geçiş Belgesi Kotaları	
Transit taşımalar için geçiş belgesi	10.000 adet
Boş giriş ve 3. lke taşımları için geçiş belgesi	4.000 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.21. Portekiz

Türkiye ve Portekiz arasında 9 Mayıs 2005 tarihinde imzalan İkili Karayolu Taşımacılığı Anlaşması ile bu anlaşma gereğince gerçekleşen KUKK toplantıları sonunda düzenlenen Protokoller çerçevesinde karayolu taşımları gerçekleşmektedir.⁶¹

Tablo 2.21
Portekiz Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

Portekiz Geçiş Belgesi Kotaları	
İkili/Transit geçiş belgesi	400 adet
3. lke geçiş belgesi	100 adet
İkili/Transit çok girişli geçiş belgesi	25 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.22. Romanya

9 Haziran 1976 tarihinde Türkiye ve Romanya arasındaki Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma gereğince ikili taşımlar geçiş belgesinden muaf olup, transit taşımlar geçiş belgesi sistemine tabidir. Türkiye ve Romanya arasındaki son KUKK toplantısı 17-18 Mart 2014 tarihinde yapılmış ve geçiş belgesi kotaları belirtilmiştir.⁶²

⁶¹ A.g.e., s. 33.

⁶² A.g.e., s. 34.

Tablo 2.22
Romanya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

Romanya Geçiş Belgesi Kotaları	
Karayolu kullanım ücreti ödemesiz transit geçiş belgesi	29.000 adet
Karayolu kullanım ücreti ödemesiz transit geçiş belgesi (Euro 3 ve üstü araçlar için)	7000 adet
Karayolu kullanım ücreti ödemeli transit geçiş belgesi (100 Euro/36 saat)	23.000 adet
Karayolu kullanım ücreti ödemeli transit geçiş belgesi	Sınırsız

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.23. Slovakya

Türkiye ve Slovakya arasındaki Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması 11 Aralık 2014 tarihinde imzalanmıştır. Bu anlaşma ve bu anlaşmaya bağlı olarak imzalanan KUKK Toplantısı Protokolleri gereğince ikili ve transit eşya taşımacılığı serbestleştirilmiştir.

Slovakya Geçiş Belgesi Kotaları: Üçüncü Ülkeye/Ülkeden 3000 adet ⁶³

2.4.24. Slovenya

11 Haziran 2002 tarihinde Slovenya ve Türkiye arasındaki Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ve bu anlaşmaya bağlı olarak gerçekteşen KUKK Toplantısı Protokolleri gereğince iki ülke arasındaki taşımacılığı serbestleşmiş olup, transit ve üçüncü ülke taşımacılığı geçiş belgesi sitemine tabi tutulmuştur.⁶⁴

⁶³ A.g.e., s. 36.

⁶⁴ A.g.e., s. 37.

Tablo 2.23
Slovenya Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

Slovenya Geçiş Belgesi Kotaları	
Euro 3 ve üstü taşıtlar için transit geçiş belgesi	15.000 adet
Euro 4 ve üstü taşıtlar için transit geçiş belgesi	5.000 adet
Euro 3 ve üstü için 3. lke/transit geçiş belgesi	1.000 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

2.4.25. Yunanistan

4 Nisan 1970 yılında Türkiye ve Yunanistan arasında imzalanan İekli Karayolu Taşıma Anlaşması ve bu anlaşmaya bağlı olarak gerçekleşen KUKK toplantısı sonucu düzenlenen Protokoller çerçevesinde eşya ve yolcu taşımaları gerçekleşmektedir. İki lke arasındaki var olan anlaşmanın revizyonu amacıyla 9 şubat 2018 tarihinde teknik toplantı gerçekleştirilmiştir.⁶⁵

Tablo 2.24
Yunanistan Geçiş Belgesi Kotaları Miktarı

Yunanistan Geçiş Belgesi Kotaları	
Ücretli transit taşıma geçiş belgesi	35.000 adet
Ücretsiz ikili taşıma geçiş belgesi	10.000 adet
Ücretli ikili taşıma geçiş belgesi	10.000 adet

Kaynak: Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı, 2018

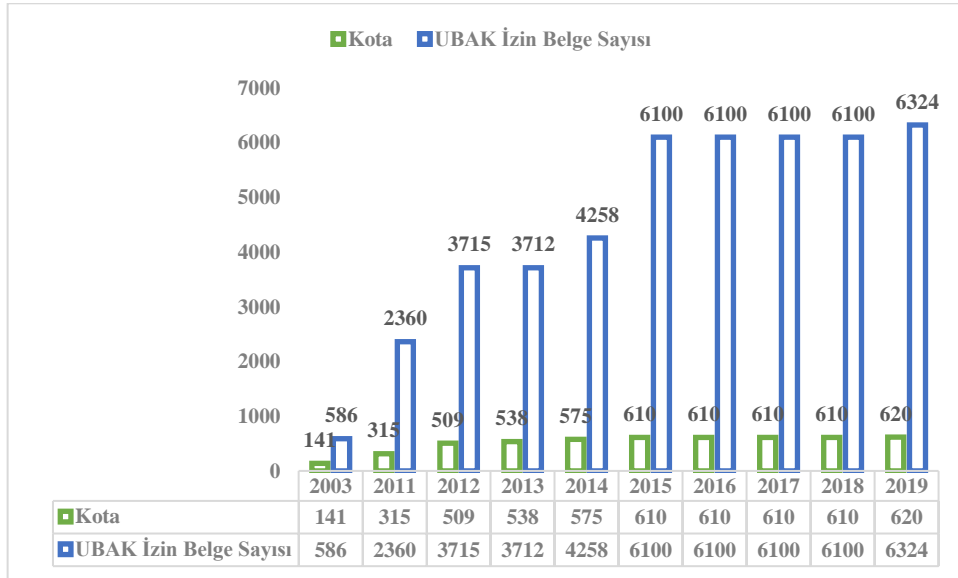
⁶⁵ A.g.e., s. 38.

Tablo 2.25
AB Ülkelerine Göre 2018 Yılı Geçiş Şartları

AB ÜLKELERİNE GÖRE GEÇİŞ ŞARTLARI-2018 YILI						
ÜLKE	BOŞ GİRİŞ/DÖNÜŞ	DOLU GİRİŞ	DOLU GİRİŞ/DÖNÜŞ YÜKÜ	TRANSİT GEÇİŞ	3. ÜLKE TAŞIMASI	GEÇİŞ ÜCRETİ
ALMANYA	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Canlı hayvan haricinde Almanya'nın normal güzergah olarak geçilmesi şartıyla Tektip Geç. Bel.	ÖDEMEZ
AVUSTURYA	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Günlük 6 euro haftalık 33 euro (sadece 3. ülke taşımalarında)
BELÇİKA	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	İkili/transit ve 3. ülkede öder; günlük 6 euro, haftalık 33 euro aylık 123 euro yıllık 1250 euro
BULGARISTAN	Boş giriş geçiş belgesi	İkili geçiş bel.	Geçiş Belgesi	Transit Geç. Bel.	3. Ülke Geç. Bel.	Transitte öder (sabit ücret) 43 euro
ÇEKYA	İkili/Transit Geç. Bel İkili Geç. Bel.	İkili/Transit Geç. Bel İkili Geç. Bel.	İkili/Transit Geç. Bel İkili Geç. Bel.	İkili/Transit Geç. Bel	3. Ülke Geç. Bel.	ÖDEMEZ
DANİMARKA	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	3. Ülke Geç. Bel.	Transitte öder
ESTONYA	Boş Giriş/İkili/Transit 3. Ülke Geç. Bel.	İkili/Transit Geç. Bel Boş Giriş/İkili/Transit 3. Ülke Geç. Bel.	İkili/Transit Geç. Bel Boş Giriş/İkili/Transit 3. Ülke Geç. Bel.	İkili/Transit Geç. Bel Boş Giriş/İkili/Transit 3. Ülke Geç. Bel.	Boş Giriş/İkili/Transit 3. Ülke Geç. Bel.	Transitte öder.
FİNLANDIYA	Özel İzin	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	Bakanlık izni	Transitte öder.
FRANSA	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	ÖDEMEZ
HIRVATİSTAN	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	3. Ülke Geç. Bel.	ÖDEMEZ
HOLLANDA	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	3. Ülke Geç. Bel.	İkili/transit ve 3. ülkede öder; günlük 8 euro, haftalık 33 euro aylık 125 euro yıllık 1250 euro
İNGİLTERE	Belgesiz	Belgesiz	Belgesiz	Belgesiz	3. Ülke Geç. Bel.	ÖDEMEZ
İSPANYA	Özel İzin	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Bakanlık izni	ÖDEMEZ (38.Nolu Tebliğ)
İSVEÇ	Özel İzin	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	3. Ülke Geç. Bel.	Transitte öder
İTALYA	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	3. Ülke Geç. Bel.	ÖDEMEZ
LETONYA	Boş Giriş/İkili/Transit 3. Ülke Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Boş Giriş/İkili/Transit 3. Ülke Geç. Bel.	Her taşıma içi geçerli Günlük: 6 euro Haftalık: 14 euro Aylık: 28 euro Yıllık: 300 euro
LİTVANYA	Boş Giriş Geçiş Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	3. Ülke Geç. Bel.	Transitte öder

AB ÜLKELERİNE GÖRE GEÇİŞ ŞARTLARI-2018 YILI						
ÜLKE	BOŞ GİRİŞ/DÖNÜŞ	DOLU GİRİŞ	DOLU GİRİŞ/DÖNÜŞ YÜKÜ	TRANSİT GEÇİŞ	3. ÜLKE TAŞIMASI	GEÇİŞ ÜCRETİ
LÜKSEMBURG	Özel İzin	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Bakanlık izni	Transitte öder
MACARİSTAN	Boş Giriş Geçiş Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	Tektip Geç. Bel.	3. Ülke Geç. Bel.	Transitte öder (ücretsiz geçiş bel. varsa ödemez)
POLONYA	Boş Giriş/3. Ülke Geçiş Bel	Belgesiz	Belgesiz	Transit Geç. Bel.	Boş Giriş/3. Ülke Geçiş Bel	ÖDEMEZ
PORTEKİZ	Özel İzin	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	İkili/Transit Geç. Bel	3. Ülke Geç. Bel.	Transitte öder
ROMANYA	Belgesiz	Belgesiz	Belgesiz	Transit Geç. Bel.	3. Ülke Geç. Bel.	Transitte öder (ücretsiz geçiş bel. varsa ödemez)
SLOVAKYA	Belgesiz	Belgesiz	Belgesiz	Belgesiz	3. Ülke Geç. Bel.	ÖDEMEZ
SLOVENYA	Belgesiz	Belgesiz	Belgesiz	Transit Geç. Bel. 3. Ülke/Transit Geç. Bel	3. Ülke/Transit Geç. Bel	ÖDEMEZ (20.07.2097 Makam Oluru)
YUNANİSTAN	İkili geçiş bel.	İkili geçiş bel.	İkili geçiş bel.	Transit Geç. Bel.	Bakanlık izni	İkili ve Transitte öder (ücretsiz bel. Sahipse ödemez) (sabit ücret: 100\$)

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Karayoluyla Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı, 2019, s. 26-27



Şekil 2.3: Yıllar İtibariyle Türkiye UBAK Kotası ve Belge Sayısı

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Karayoluyla Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı, 2019, s.29

2.5. TAŞIMA KOTALARININ GÜMRÜK BİRLİĞİNE UYUMLULUĞU ÜZERİNE VERİLMİŞ ABAD KARARLARI VE DÜNYA RAPORU

AB ve Türkiye arasındaki Gümrük Birliği'nin öngördüğü hedef malların serbest dolaşımıdır. Malların serbest dolaşımı beraberinde dört temel yasaklamayı getiriyor:

- AB ve TR arasındaki sanayi ürünlerine gümrük vergisi konamamalıdır.
- Gümrük vergisi ile eş etkili vergiler yasaklanmalıdır.
- Miktar kısıtları yani kotalar yasaklanmalıdır.
- Miktar kısıtlaması ile eş etkili tedbirler yasaklanmalıdır.

AB tarafından Türk taşımacılarına verilen yetersiz kotalar Gümrük Birliği ruhuna aykırılık teşkil ederek, TR ve AB arasındaki malların serbest dolaşımını önemli derecede engellemektedir. Avrupa Komisyonu, GBOK ve benzeri platformlarda, ortaya çıkan problemlerin malların serbest dolaşımına kapsamına girmediğini ve hizmetlerin serbest dolaşımına dahil olduğunu iddia etmiştir. Avrupa Komisyonu bu sorunun GB'yi düzenlemiş olan "1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı" kapsamadığını savunmaktadır. Oysaki karayoluyla mal taşımacılığında esas öge malların taşınmasıdır. Hizmet yönü tali nitelikte olmakla birlikte sürücüler ve taşımada kullanılan araçların nitelikleri gibi konular hizmetlerin serbest dolaşımına girmektedir. Avrupa Komisyonun bu tutumu, Adalet Divanının malların serbest dolaşımına ilişkin verdiği kararlarla çelişmektedir.⁶⁶

2.5.1. ABAD Kararları

Comission v Austria davası.⁶⁷

Avusturya'nın Tirol eyaletinin İnn Vadisi'ndeki A12 otoyolu, Almanya ve İtalya arasındaki ticarete önemli bir güzergahtır. Avusturya 2003 yılından çevre kaygılarının öne sürerek belirli malları taşıyan 7.5 tonun üzerindeki kamyonlar için trafik yasağı kabul

⁶⁶ Feridun Karakeçeli, "15'inci Yılında Türkiye-AB Gümrük Birliği ve Yaşanan Temel Sorunlar", İKV, 2011, s. 11.

⁶⁷ *Cace C-28/09, Commission v Austria, Luxembourg, 21 December 2011.*
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/CJE_11_138 (6 Mart 2019)

etmiştir. 2005 tarihli Avrupa Adalet Divanı kararı bu uygulamanın malların serbest dolaşımına haksız bir engel oluşturduğu sonucuna ulaşmıştır.

Karayolu Taşımacılığını ilgilendiren ABAD'ın verdiği *SIOT* kararı.⁶⁸

“Gümrük Birliği Üye Devletler arasındaki malların serbest dolaşımını da mutlak surette kapsar. Bu serbesti her ne şekilde olursa olsun malların transit geçişini engelleme ya da engelleme tehdidi oluşması durumunda tam olarak gerçekleşmez... Gümrük birliği sıkı sıkıya malların serbest dolaşımının tam anlamı ile gerçekleşmesine bağlıdır... Ortak pazarın temeli olan bu serbesti aynı zamanda transit geçiş özgürlüğünü de kapsar. Bu durum ise, üye devletlerin toprakları üzerinden transit geçiş yapan mallara ne transit vergisi, ne de transit geçişe ilişkin herhangi bir ücret ya da zorluklar uygulanamayacağını ortaya koymaktadır.”

AB Adalet Divanı 1973 yılındaki *Geddo* davasında “duruma göre ithalatın, ihracatın, ya da transit malların tamamen veya kısmen sınırlandırılmasına yol açan önlemleri” ve “tanımı ya da ne olursa olsun aynı etkiyi doğuran yükleri” miktar kısıtlamalarına eş etkili önlem olduğuna karar vermiştir.⁶⁹

ABAD “miktar kısıtlamalarına eş etkili önlemler” kavramını ilk defa 1974 tarihinde *Dassonville* kararı ile yorumlamıştır.⁷⁰ *Dassonville* davasında Adalet Divanın kararına göre, “Üye Devletlerin Topluluk içi ticareti doğrudan veya dolaylı, hâlihazırda ya da ihtimali olarak gelecekte engelleyebilecek nitelikteki her türlü ticari düzenlemesi de miktar kısıtlamasına eş etkili önlem oluşturmaktadır.”

AB üyesi ülkeler tarafından Türkiye'ye uygulanan taşıma kotalarının kaldırılması için Türkiye'ye hukuken hakkını aramalıdır. Bunun için ise en önemli merci Avrupa Birliği Adalet Divanı'dır. “1/95 sayılı OKK'nın 66. Maddesi” de Topluluk ve TR arasındaki gümrük birliğinin işleyişinde bir sorun oluştuğunda ABAD kararlarının emsal alınması belirtilmiştir. ABAD'ın kararlarına bakıldığında karayolu taşıtlarına uygulanan

⁶⁸ Karakeçeli, s. 11.

⁶⁹ Cengiz ve Kurtbağ, s. 23.

⁷⁰ Sanem Baykal, “Avrupa Birliğinde Malların Serbest Dolaşımı ve Çevrenin Korunması: Farklı Menfaatler Arasında Denge Arayışı”, **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, Cilt 5, No 2, 2006, s. 104.

kota engelinin “malların serbest dolaşımı”nı doğrudan etkilediği hükmedilmiştir. Bu nedenle Türk karayolu taşımacıları kota sorununu malların serbest dolaşımına engel olduğu gerekçesiyle ABAD’a götürmelidir.⁷¹

2.5.2. Dünya Bankası “Türkiye-AB Gümrük Birliği Değerlendirmesi” Raporu

Dünya Bankası tarafından yayınlanan 8 Mart 2014 tarihli “AB-Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirmesi” adlı raporda haksız kısıtlamalar tarafsız bir şekilde değerlendirilmiştir. Ayrıca Türkiye ve AB arasındaki Gümrük Birliği’nin ekonomideki güncel sorunlar doğrultusunda güncellenmesinin önemini belirtmiştir. Rapordaki ilgili maddeler aşağıda yer almaktadır.

“Madde 102. Karayolu kotaları ve özellikle de transit izinleri malların serbest dolaşımı önünde engeller oluşturmakta ve transit trafiğini aksatarak Gümrük Birliğinin tam anlamıyla işleyişini sekteye uğratmaktadır. AB’de, kota müzakeresi içeren ikili karayolu taşımacılığı anlaşmaları bireysel AB üye devletlerinin bağımsız yetkisi altındadır. AB üye devletleri kendi topraklarında mal taşıyabilecek Türk plakalı araçların geçişini sınırlandırarak AB’ye Türk karayolu taşımacılığı işletmecileri tarafından taşınan Türk mallarını sınırlamaktadırlar (her ne kadar AB’li karayolu taşımacılık işletmecileri tarafından taşınabilseler de). Bu durum eğer en verimli taşımacılık şirketi artık kullanılmıyorsa maliyetleri yükseltmektedir.”⁷²

AB ülkelerinin, Türkiye’den Avrupa’ya doğru gerçekleşen karayolu taşımacılığında Türk taşıtlarına transit engeller oluşturması ve hizmet sunucularını sistem dışına itmesi haksız rekabet ortamı oluşturmuştur. Uygulanan bu giriş engelleri ihracat ve ithalat gerçekleştiren yük taşıyıcıları için ek maliyetlere neden olmuştur. Ayrıca Türk karayolu taşımacılarına uygulanan taşıma kotalarının Türkiye’nin AB ülkelerine ihracatını engellediği gibi Türkiye’de üretilen AB ürünlerinin Avrupa’ya ulaşılmasını engellemektedir.

⁷¹ Cengiz ve Kurtbağ, s.28

⁷² Dünya Bankası, **AB-Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirmesi Dünya Raporu**, 2014, s. 51.

“Madde 108. İkili kotalar da girişleri kontrol etmektedir. Avrupa Komisyonu, üçüncü ülkelerle havayolu veya karayolu görüşmelerinde bulunacak ülkeleri yetkilendirmelidir. Karayolu taşımacılığında, AB ülkeleri ile AB dışı ülkeler arasındaki anlaşmalar münhasıran ulusal yetki alanı içerisindedir ve iki ülke arasında karşılıklı olarak ele alınır. Türkiye'nin yaklaşımı her AB üyesi ülke ile karayolu eşya taşımacılığını serbestleştirmeye yolunda çaba göstermektir. Örneğin, Polonya, Slovenya ve Romanya ile ikili taşımalarda, Birleşik Krallık ile ikili ve transit taşımada bu sağlanmıştır. Yıllık ikili karayolu kotalarının belirlenmesine yönelik en yaygın uygulama karşılıklılık olmakla birlikte, değişimi yapılan izinlerin sayısının eşit olmadığı veya tarafların birbirlerine aynı tür izinleri vermediği birçok durum mevcuttur. Örneğin, Türkiye Romanyalı karayolu taşımacılık işletmelerine üçüncü ülkelere taşıma yapmalarına imkan sağlayan geçiş belgelerini verirken Türk taşımacılar Romanya'dan bu tip izinleri alamamaktadır.”⁷³

Dünya Bankası Raporu'nda açıkça Türkiye ve AB'nin eşit şartlar altında taşımacılık yapmadığı gözler önüne serilmektedir. TR ve AB arasındaki karayolu taşımacılığı libere edilmediği için ikili anlaşmalar sonucu belirlenen kotalar ve geçiş izinleriyle karayolu taşımacılık yapılmaktadır. Bu geçiş izinleri Türkiye için çoğu zaman az verilmekte ve yetersiz kalmaktadır.

“Madde 109. İkili kotaların kısıtlayıcılığı ve ticaret üzerindeki maliyetleri değişkenlik göstermektedir. Karayolu taşımacılık izinleri ile ilişkili sınırlamaların artırılmasında üç yöntem kullanılabilir. İlk olarak, bazı ülkeler transit izinleri vermemektedir; bu durum karayolu taşımacılık işletmecilerinin maliyetleri arttıran alternatif taşımacılık türlerini (kamyonların demiryolu veya gemi ile taşınması) kullanmalarını gerektirmektedir. İkinci olarak, bazı ülkeler transit izinleri için ücret uygulamaktadır. Üçüncü olarak, geçmiş yirmi yılda ticaretleri artmasına rağmen transit kotalarını arttırmayan bazı ülkeler mevcuttur.”⁷⁴

“Madde 110. Serbest dolaşımı engellediği, Türkiye'nin ticaretine yük getirdiği ve Türk taşıma şirketlerinin kamyonlarını verimli bir şekilde kullanmalarını

⁷³ A.g.e., s.52.

⁷⁴ A.g.e., s.53.

engellediğinden dolayı, en azından Gümrük Birliğı kapsamındaki mallar için hem ikili hem de transit taşımacılıkta karayolu taşımacılığı kotalarının kaldırılması gerekmektedir.”⁷⁵

Türkiye-AB Gümrük Birliğı Değerlendirmesi ’de, AB ve Türkiye arasındaki ticaret potansiyelini karşısında yetersiz kalmasının sebep olan kotaların malların serbest dolaşımı sınırladığı belirtilmiştir. Gümrük Birliğı işleyişine her geçen gün daha fazla zarar veren kota/geçiş izinleri Türk sanayicisi için ihracat olanaklarını zedelemektedir. Yaşan bu haksızlık karşısında Gümrük Birliğı’nin güncellenmesi gerekmekte ve Türk karayolu taşımacılarının yaşadığı bu haksız rekabet ortamı sona ermelidir.

⁷⁵ A.g.e., s.53.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKİYE VE AVRUPA BİRLİĞİ ULUSLARARASI KARAYOLU TAŞIMA KOTALARI SORUNU

Türkiye'nin en önemli ihracat pazarı olan Avrupa Birliği'ne karayolu taşımacılığı ile taşınan Türk ürünleri “karayolu taşıma kotaları” sorunu ile karşı karşıyadır. Türkiye Gümrük Birliği'ne aykırı olan bu taşıma kotalarına maruz kalıyor. Lojistik sektöründeki iş gücüne negatif etkisi olan kotalar, Türkiye'den Avrupa Birliği'ne yapılan ihracatı sınırlandırmaktadır.⁷⁶

AB üyesi devletler kendi ulusal düzenlemeleri çerçevesinde üçüncü ülkelerle yaptıkları ikili anlaşmalar sonucunda karayolu taşımacılığını yürütmektedir. Bu çerçevede üye ülkeler, üçüncü ülkelere uyguladıkları sistem sonucu Türk malları taşıyan araçlara yıllık ücretli geçiş belgeleri için belirli bir kota öngörmektedir. Bu kota haricinde Türk araçlarının ülkelere geçişlerine izin verilmemektedir. Bundan dolayı, Türk malları taşıyan araçlar, geçişe izin vermeyen üye ülkeye geçiş ücreti vermekte ya da ithalatçı üye ülkeye farklı güzergâhlar seyretmektedir. Bunlar da Türk Nakliyeciler için daha fazla maliyete ve zaman kaybına neden olmaktadır.⁷⁷

3.1. AVUSTURYA KOTA SORUNU

Türk Taşımacılarının önemli sorunlar yaşadığı ülkelerden biri Avusturya'dır. AB ülkelerine transit geçiş belgeleri ile karayolu taşımacılığı yapan Türk plakalı araçlar Avusturya'nın yaptırımları nedeniyle zorluklar yaşamaktadır. Avusturya üzerinden transit geçişler için kota yeterli olmadığından Türk taşımacıları Ro-La trenlerini kullanmak zorunda bırakılmaktadır. Avusturya üzerinden yapılan transit taşımalarda gerekli 120.000 taşıma için yalnızca 15.000 geçiş belgesi vermektedir. Avusturya söz konusu belgeler tükendiğinde ise Türk araçlarına İtalya'da Ferneti, Slovenya'da

⁷⁶ Cengiz ve Kurtbağ, s. 20.

⁷⁷ Senem Gürbüz, “Avrupa Birliği Adalet Divanı İçtihatları Işığında Malların Serbest Dolaşımı”, **Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010, s. 143.

Maribor, Macaristan'da Szeged tren hatlarını kullanmayı dayatarak ülkesini geçemeye izin vermektedir.⁷⁸

2012 yılının aralık ayında Macaristan'da bir tren yolu şirketi beklenmedik bir şekilde Szeged hattını kapatarak bu güzergahta bulunan 25.000 civarı Türk tırının ortada kalmasına neden olmuştur. Oluşan tren kuyruklarında uzun süreli beklemler yaşanmış ve 2013 yılında ihracatımızı sekteye uğratmıştır.⁷⁹

Tren kuyruklarındaki uzun beklemler, AB'ye yapılan ihracatın en önemli avantajlarından olan zaman ve maliyet açısından büyük sıkıntılara yol açmaktadır. Tren kullanma dayatması Türk ihracatçısı ve taşımacısı tarafından kabul edilemez bir sorundur. Türk araçları uzun beklemler sebebiyle normal şartlarda beş gün içinde varacağı Almanya'ya 10 günde ulaşabilmektedir. Türk ürünleri de Avrupa pazarındaki yerini geç alabilmektedir. Bir günlük bekleminin bir araca maliyeti 250 € olmasının yanında Avusturya Türk araçlarını daha pahalı bir mod olan demiryoluna mecbur bırakıyor. Ro-La işletmecisi firmalar ise mevcut kullanıcılarının %90'nını oluşturan Türk taşımacılarının bilet fiyatlarına her sene zam yapmaktadır. Tren yolunun maliyeti karayolundan 300 euro daha fazla olmaktadır. Gümrük Birliği ve Dünya Ticaret Örgütü kuralları çerçevesinde de ülkeler coğrafi konum avantajlarını keyfince kullanamaz ve haksız rekabete neden oluşturan uygulamalar yapamaz. Türk karayolu taşımacılığına dayatılan bu Ro-La uygulamasının "eş etkili vergi ve bir miktar kısıtlaması" olduğu açıkça bellidir.⁸⁰

Yılda takribi 25.000 aracı taşıyan ve Macaristan'dan Avusturya istikametine giden trenin çalışmasının sonlanması nedeniyle, Slovenya'daki Maribor kentinden hareketlenen trende yaşanan yoğunluk Türk sürücülerini zor durumda bırakmıştır. Günler boyunca tren bekleyen Türk sürücüler kişisel ihtiyaçlarını karşılamakta sıkıntılar yaşamış ve taşıdıkları malların teslimatının gecikmesi nedeniyle büyük sorunlar

⁷⁸ Uluslar Arası Nakliyeciler Derneği, UND'nin Sesi, Nisan 2013, s. 16.

⁷⁹ **Transmedya**, "UND'den Ayrımcı AB Tepkisi", 17 Aralık 2013, <https://www.transmedya.com/lojistik/undden-ayrimci-ab-tepkisi-h7397.html> (22 Mart 2019).

⁸⁰ Uluslararası Nakliyeciler Derneği, **Avusturya Transit Geçişlerinde Ayrımcı Uygulamalar Eylem Dosyası**.

yaşamıştır. 24 Nisan 2013'te Avusturya-Slovenya sınırında bulunan Maribor kentinde çok sayıda Türk sürücü eylem yapmıştır.⁸¹

Slovenya'da gerçekleşen bu eylemde tır şoförleri ellerindeki “Engelleri kaldırın”, “Bulger Romen geçiyor biz neden bekliyoruz”, “Ticaret gecikme kabul etmez”, “Haksız bekletme, insan hakkı ihlalidir”, “İşime engel olma” ve “Raylar değil, yollar bizim” yazan pankartlarla yaşadıkları zorlukları ve maruz kaldıkları ayrımcılığı dile getirmiştir.

3.1.1. Türk Taşımacılarının Nickelsdorf Sınır Eylemi

Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Türkiye'nin Gümrük Birliği ve Dünya Ticaret Örgütü GATT'tan doğan haklarını hiçe sayan ülkelerin uyguladığı haksız kota ve mod dayatmasına karşı mücadeleye başlamıştır.

26 Ağustos 2013 tarihinde Türk TIR'ları, AB'nin karayolu taşımacılığındaki haksız uygulamalara karşı Viyana'da eylem yapmıştır. 7 şirkete ait 13 TIR, UND temsilcileri eşliğinde Avusturya'yı transit geçerek Almaya'ya ulaşmıştır.⁸²

Yapılan eylemde TIR şoförleri giydikleri tişörtlerle yanyana gelerek “is it fair” (bu adil mi) ve “discrimination” (ayrımcılık) yazarak maruz kaldıkları sorunları protesto etmişlerdir.

Türk araçları 2012 yılının aralık ayında İtalya, Macaristan ve Slovenya'dan bindikleri Ro-La trenleri ile Avusturya'yı geçmeye çalışırken Macaristan hattındaki trenin kaldırılma neticesinde Macaristan tren yerine geçiş belgesi vermiştir. Ancak Avusturya'nın geçiş belgesi vermemesinden dolayı Türk araçları Avusturya kapılarında kalmıştır. 2013 yılının nisan ayında Avusturya ve Türkiye arasında KUKK toplantısı yapılmıştır. Türkiye'nin Macaristan güzergahı için talep ettiği belge sayısı karşılanmayınca protokol imzalanmadan masadan kalkılmıştır. Uluslararası Nakliyeciler

⁸¹ **TRT Haber**, “Türk Tır Sürücülerinden Slovenya'da Eylem”, 24 Nisan 2013, <https://www.trthaber.com/haber/turkiye/turk-tir-suruculerinden-slovenyada-eylem-83546.html> (4 Nisan 2019).

⁸² **Sabah**, “Türk TIR'ları Viyana Kapılarında Eylemde, 27 Ağustos 2013, <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2013/08/27/turk-tirlari-viyana-kapilarinda-eylemde> (20 Nisan 2019).

Derneği yaptığı basın açıklamasında; AB normlarına uygun filosuna rağmen günlerce tren kuyruğunda bekletilen sürücüler için, mal bekleyen Avrupa'daki tüketiciler için, sanayi ürünlerinin AB ülkelerine daha pahalı ulaşmasının engellemek için, Macaristan trenin kalkması ile kaybedilen 25 bin araçlık geçiş hakkını almak için ve geçiş belgesi olmadan Avusturya'yı geçmek için bu eylemde bulduklarını açıklamıştır.⁸³

3.1.2. Avusturya Kota Davası

2015 Nisan ayında Avusturya topraklarından Avusturya Transit Geçiş Belgesi olmadan geçiş yapan Türk plakalı araca, geçiş belgesiz transit yaptığı nedeniyle ceza kesilmiştir. Ardından Türkiye, cezaya neden olan ve sınırlı sayıda olan, 22 Aralık 1995 tarih ve 1/95 sayılı AT-TR Ortaklık Konseyi Kararı hükümlerinin malların serbest dolaşımını kısıtlamasına sebep olan kotaların kaldırılması talebi ile Avusturya Yüksek İdari mahkemesine itiraz edilmiştir. Dava TR-AB hukukunu ilgilendirdiği gerekçesiyle ABAD'a götürülmüştür.⁸⁴

Avrupa Birliği Adalet Divanı görüş talebine cevaben Avrupa Komisyonu konunun hizmetlerin serbest dolaşımına girdiği, GB içinde hizmetin yer almadığı ve bu sebeple Türk tarafının talebinin red edilmesi gerektiği görüşünü iletmıştır. Dava ile ilgili Avusturya tarafı ise GB'nin mallar ve hizmetleri açıkça ayırdığını, davanın Türk tarafının iddiası aksine hizmetlerin serbest dolaşımına girdiğini, taşımacılık sektörünün tümüyle serbestleştirilmediğinden dolayı, AB ulaştırma sistemi kapsamında kota sistemini uyguladıklarını ve kota sisteminin çevreyi koruma ilkesine hizmet ettiğini ABAD'a sunmuştur. Dava ile ilgili görüş ileten Macaristan ise; AB'nin henüz taşımacılık sektörünü liberalize etmediğini, GB'nin Karayolu taşımacılığı ile ilgili bir hüküm içermediği görüşünü sunmuştur.⁸⁵

Türk tarafı, Avusturya'nın Türk TIR'larına tanıdığı 21.000 adetlik transit geçiş kotasının Avusturya ardı ülkelere yapılan ihracatını zorlaştırdığını ve pahalılaştırdığını, sadece Türk taşımacılara dayatılan Ro-La alternatifinin nakliye ve taşınan ihraç

⁸³ **Uluslararası Nakliyeciler Derneği**, Türk Taşımacılarının Nickelsdorf Sınır Eylemi, 26 Ağustos 2013, <https://www.und.org.tr/tr/13801/turk-tasimacilarinin-nickelsdorf-sinir-eylemi> (1 Haziran 2019).

⁸⁴ Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü, s. 10.

⁸⁵ A.g.e., s. 10.

ürünü pahalılaştırdığını, sefer sürelerini uzattığını savunmuş; söz konusu kota kısıtlamasının TR ve AB arasındaki Gümrük Birliği'ni kuran Ortaklık Konseyi Kararı hükümlerine zarar vermesi üzerinde durulmuştur.⁸⁶

3.1.3. Türkiye'nin Talepleri

Geçiş belgelerinin kaldırılmalı; bunun olmaması halinde kotalar Türkiye'nin artan ticaretini karşılayacak şekilde arttırılmalıdır. Avusturya'dan transit geçişlerdeki Ro-La tren kullanımını dayatması sona ermelidir. Geçiş belgesinin tükendiği durumlarda ücretli geçiş opsiyonu sağlanmalıdır. Ro-La tren seferlerinin iptalleri ve rezervasyon sorununa çözüm bulunmalıdır.⁸⁷

3.2. MACARİSTAN KOTA SORUNU

Karayolu geçiş belgelerinin yetersiz miktarda olduğu diğer bir Avrupa üyesi ülke ise Macaristan'dır.

Türk karayolu taşımacısının Macaristan seferlerinde karşı karşıya kaldığı en mühim sorunu, 36.000 adet olan transit ve 3.000 adet olan ikili geçiş belge miktarlarının yetersizliğidir. Yetersiz olan kotalar nedeniyle Türk araçlarıyla gerçekleştirilen taşımalarda azalma görülürken, yüklerin yabancı plakalı araçlara kayması gözlemlenmektedir. Bu durum Türkiye ekonomisi bakımından döviz kaybına neden olmaktadır.⁸⁸

Türk Karayolu taşımacıları, ücretsiz ve ücretli olan iki çeşit geçiş belgesi kullanarak Macaristan üzerinden transit geçebilmektedir. Kısıtlanmış miktarda olan ücretsiz belgeler bittiği takdirde, Macaristan'a taşımacılık yapmak için ödenmesi gereken ücret transit taşımalar için 436 €, ikili taşımalar için 218 €'dur. Bunlara ek olarak Türk taşımacıları 1 Temmuz 2013'e kadar yol kullanım ücreti olarak 15 € ödüyordu. Fakat 1 Temmuz 2013 itibariyle Macaristan yeni yol sistemine geçmiştir. Bununla beraber Türk karayolu taşımacılarımızın yol kullanımında artış oluşmuş ve Türk taşımacılarınca

⁸⁶ Haluk Nuray, "Uluslararası Taşımacılık Sektörümüz AB'de Adalet Arıyor", **İKV**, Şubat 2018 https://bulten.ikv.org.tr/icerik_print.asp?ust_id=8212&id=8214 (10 haziran 2019).

⁸⁷ Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, s. 11.

⁸⁸ UND, s. 110.

ödenen miktar 15 €’dan ortalama 160 €’ya yükselmiştir. Bu sebeple Türk taşımacılarının Macaristan’a gerçekleştirdiği ikili taşımalar için ödediği ortalama ücret 393 €’ya yükselirken, transit taşımalar için 596 €’ya yükselmiştir.⁸⁹

2012 yılının sonuna doğru Szeged-Wels Ro-La hattının iptal edilmesiyle Türk taşımacıları önemli sorunlar yaşamıştır. Türk taşımacıları, karayolunun dışında olan diğer bir taşıma türüne ve bonus bir belge alımına mecbur kalmadan Macaristan’a karayolu taşımacılığı gerçekleştirmeyi istemektedir. Uygun bir kota sisteminin oluşturulması gerekmektedir.⁹⁰

3.2.1. Macaristan Davası

İstanbul Lojistik Ltd. Türkiye’de Ticaret Sicili’ne kayıtlı bir şirkettir. Türkiye ile Avrupa Birliğine üye devletler arasında, özellikle de Almanya arasında uluslararası kara taşımacılığı faaliyeti yürütmektedir. 30 Mart 2015 tarihinde Macaristan Ulusal Vergi ve Gümrük İdaresi, Romanya sınırına yakın Nagylak yakınlarında, Türkiye’de ruhsatlı ve işleteni İstanbul Lojistik olan ve 12 tondan fazla yük taşıma izni bulunan taşıt konvoyunu kontrol etmiştir. Türkiye’den Almanya’ya tekstil ürünleri taşıyan İstanbul Lojistik firması ait TIR, Macaristan üzerinden transit geçiş hakkını düzenleyen Macar-Türk Transit iznine sahiptir. Bu taşıma izni belgesinde, Macar mevzuatı gereğince gerekli tüm beyanların yer almasına rağmen, Motorlu Taşıtlar Vergisi ödemelerinin yapıldığını gösteren vergi pullarının yapıştırılmadığı Gümrük İdaresi tarafından tespit edilmiştir. Gümrük İdaresi, 31 Mart 2015 tarihli verdiği kararıyla İstanbul Lojistik şirketinin transit geçiş belgesinin geçersiz olduğunu “Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu” gereğince vergi yükümlülüğünü yerine getirmediği gerekçesiyle iletmiştir. Bu kapsamda İstanbul Lojistik şirketine, motorlu taşıt vergisi 60.000 HUF (200 € civarı), vergi para cezası 300.000 (1000 € civarı) ve idari para cezası 300.000 HUF (1000 € civarı), yani toplamda 660.000 HUF (2200 € civarı) para cezası verilmiştir. Bu karara itiraz eden İstanbul Lojistik firmasının itirazı 13 Mayıs 2015 tarihinde Üst Derece Dairesi tarafından reddedilmiştir. Bu kararın iptali

⁸⁹ Fatih Şener, 10 Soruda Kota Sorunu, **Lojistik Hattı**, 15 Ağustos 2014, <http://www.lojistikhatti.com/haber/2014/08/10-soruda-kota-sorunu> (10 Haziran 2019).

⁹⁰ UND, Türkiye-Macaristan KUK Toplantısı Gerçekleştirildi, 29 Mart 2013,, <https://www.und.org.tr/tr/12490/turkiye---macaristan-kuk-toplantisi-gerceklestirildi> (10 Haziran 2019).

aleyhine Szeged İdari ve İş Mahkemesi nezdinde açılan davada, Mahkeme Macaristan Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu'nun Türkiye ile AB arasında Gümrük Birliğini oluşturan 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'nın 4-6 maddelerine ilişkin yorumlanması hususunu göz önünde bulundurarak davayı bekletici sorun yapmış ve ABİHA md. 267 uyarınca 18 Ocak 2016 tarihinde önkarar başvurusu yoluyla ABAD'a Ortaklık hukuku hükümleri ile ilgili yorum talebinde bulunmuştur.⁹¹

Duruşmanın Macar tarafındaki yetkililer, Macaristan'nın aldığı geçiş ücretlerinin hizmetler üzerinden alındığını; mallar üzerinden alınmadığı sebebiyle Ortaklık Anlaşması kapsamının dışında kaldığını belirtmiştir. Uygulanan geçiş ücretlerinin çevre zararları için kullandığını ve Macaristan ile Türkiye arasında gerçekleştirilmiş ikili anlaşmalarının geçerli olduğunu ifade eden yetkililer, AB hukukunun bu kapsamda uygulanmayacağını dile getirmiştir. Fakat davada bulunan Avrupa Komisyonu Hukuk Servisi yetkilileri, Türkiye'nin savunmasını destekleyerek, Macar yetkililerinin iddialarının tersine bu konunun Gümrük Birliği kapsamında işlenmesi gerektiğini savunmuş ve bu gibi keyfi uygulamalar sonucu ticarete büyük boyutta zararların meydana geldiğini belirtmiştir. 6 Nisan 2017 tarihinde ABAD Savcısı Henrik Saugmandsgaard Oe'nin, Macaristan'da Türk TIR'larından alınan geçiş ücretinin gümrük vergisiyle eş nitelikte olduğunu ve alınmaması gerektiğini belirttiği yazılı görüşü, Türkiye'de tarafından sevinçle karşılanmış ve beklenen karar, 19 Ekim 2017 tarihinde ABAD tarafından açıklanmıştır.⁹²

Karar incelendiğinde ABAD'ın, AB-TR arasında gerçekleşen mal ticaretindeki "1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı" ile harçların ve gümrük vergilerinin kalktığının önemini vurguladığı görülmektedir. ABAD; verdiği kararlarla ortaya koyulan kuralların, AB'nin İşleyişine Dair Antlaşma'nın (ABİDA) malların serbest dolaşımı ile ilgili hükümleri kapsamında, mahkemenin içtihatları çerçevesinde yorumlanması gerektiğini belirtiyor. Mahkemede, Macaristan'nın uyguladığı vergi, doğrudan malların üzerine getirilmese de, Türk plakalı tırların taşımaları sırasında Macaristan sınırını geçmiş olan

⁹¹ Tolga Candan, "Türkiye AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD'ın C-65/16 Sayılı 'İstanbul Lojistik LTD.' Kararı Hakkında Bir Değerlendirme, **DÜHFD**, Cilt :23, Sayı:38, 2018, s. 163-164.

⁹² TIR'la Gelen Hukuk Zaferi Mercek Altında, İKV E-Bülteni, Kasım 2017, https://bulten.ikv.org.tr/icerik_print.asp?ust_id=8123&id=8149 (12 Haziran 2019).

mallara getirildiği tespit edilmiştir. Mahkeme Macaristan'ın iddialarının tersine taşımacılık hizmetinin vergilendirilmediği belirtilerek, son sözü söylemiştir : “Sınır geçen mallar üzerinde tek taraflı uygulanan söz konusu vergi, 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi Kararı'na göre gümrük vergisiyle eş niteliktedir, yani adı gümrük vergisi olmasa bile aynı sonucu doğurur ve bu tarz maddi yaptırımlar uygulanma şekli ya da tutarı ne olursa olsun yasaktır”.⁹³

3.2.2. Türkiye'nin Talepleri

Taşımaların serbestleştirilmeli ve geçiş belgesi uygulaması kaldırılmalıdır. Bunun mümkün olmaması durumunda geçiş belgesi kotası Türkiye'nin ticaretini kısıtlamayacak şekilde artırılmalıdır.⁹⁴

3.3. İTALYA KOTA SORUNU

İtalya'nın Türkiye için belirlediği ikili/transit geçiş belgesi miktarı 35.000 adet, transit geçiş için belirlediği miktar ise 6000 adettir. Bu kota miktarlarının yetersiz olması Türk karayolu taşımacıları için sorun oluşturmaktadır. Türkiye'nin İtalya üzerinden yaptığı doğu-batı yönündeki taşımalar, 6000 sefer sayısı ile sınırlıdır. Transit geçişler için İtalya tarafından verilen kotalarının yeterli olmaması nedeniyle, Türk karayolu taşımacıları İtalya'dan Portekiz, Fransa ve İspanya gibi ülkelere varabilmek için İtalya'daki limanlardan Ro-Ro hatlarını kullanmak zorunda bırakılmaktadır. Ayrıca Türk taşımacıları kuzey yönüne doğru 1000 kilometrelik ek yol giderek, karayoluyla Almanya ve Avusturya üstünden Fransa ve ardı ülkelere taşımacılık yapmaya çalışmaktadır. Kota sisteminin uygulanmadığı ülkelerin taşımacıları İtalya'yı doğrudan, batıyı ise kotasız geçmektedir. Kat ettikleri mesafe ve teslim süreleri uzayan Türk karayolu taşımacıları, Avrupalı taşımacılar karşısında rekabet gücünü yitirmektedir.⁹⁵

2019 yılı itibariyle Türkiye ve İtalya arasındaki dış ticaretin %45 oranında artmasına karşın geçiş belgesi kotalarında çok az bir artış gerçekleşmiştir. İtalya, Trieste

⁹³ **İKV E-Bülteni**, “TIR'la Gelen Hukuk Zaferi Mercek Altında”, Kasım 2017, https://bulten.ikv.org.tr/icerik_print.asp?ust_id=8123&id=8149.

⁹⁴ Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, s. 31.

⁹⁵ Burak Coşan. “Transit Yalnızlık”, **Hürriyet**, 11 Ekim 2015, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/transit-yalnizlik-30285326> (15 Haziran 2019).

limanına gerçekleştirilen Ro-Ro seferlerinden dolayı Türkiye'nin Avrupa'ya yönelik en önemli transit güzergahı olduğu için, geçiş belgelerinin yetersiz olması ve ücretli geçiş seçeneğinin olmaması Türk karayolu taşımacılığı açısından sorun teşkil etmektedir.⁹⁶

Transit taşımalar tamamen libere edilmedir. 3. ülke geçiş belgesi karşılıklı olmalıdır. Ödül belgeleri 1'e 1 oranında verilmelidir. Geçiş belgeleri yıl sonunda tek seferde teati edilmelidir. En kısa zamanda KUKK toplantısı gerçekleştirilmelidir.⁹⁷

3.4. BULGARİSTAN KOTA SORUNU

Hem Türkiye'den Bulgaristan'a hem de Bulgaristan'dan Türkiye'ye yapılan ikili taşımalarda %70-80 oranına sahip Bulgaristan keyfi olarak sınırlarını kapatıyor, transit geçiş kotaları uyguluyor ve keyfi tedbirler alıyor. Aşırı kontroller yapan Bulgaristan gümrük vergisi ve farklı ücretler talep etmektedir. Transit geçişlerde tek yönde 43 €, gidiş-dönüş 86 € geçiş ücreti almaktadır.⁹⁸

2014'ün başlarında Bulgaristan'la Türkiye arasında yaşanmış "transit krizi"nde, Bulgar taşımacıları daha fazla "3.ülke geçiş belgesi" talebini gündeme getirme hedefiyle, Türkiye ve Bulgaristan arasındaki mevcut anlaşma ile Türk taşımacılar için ayrılmış olan 250.000 adet transit belgenin yalnızca 5000 adedi vermiştir. Bu olay iki hafta süresince Türk-Bulgar sınırının kullanılmasına engel olmuştur. Bu durum Bulgaristan-Türkiye taşımalarını ve ticareti etkilemekle kalmamış, Türkiye ve AB arasındaki ticaretin de önemli derecede aksamasına neden olmuştur. Araçların taşıdığı malların bozulması, sınırın her iki yönünde uzayan kuyruklar, beklemelerden kaynaklı cezalar, hem Avrupa Birliği'ndeki, hem de Türkiye'deki ticaret erbabının gecikmeler sebebiyle yitirdiği siparişler vb. zararlara neden olmuştur.⁹⁹

Bulgar makamları, ruhsatında kamyonet olarak kayıtlı olan 3.5 ton altı hususi taşıtlardan da geçiş belgesi istemektedir. 9 Mayıs 2014 tarihi itibarıyla Bulgaristan salgın

⁹⁶ Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, s. 26.

⁹⁷ A.g.e., s. 26.

⁹⁸ Burak Coşan. "Transit Yalnızlık", **Hürriyet**, 11 Ekim 2015, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/transit-yalnizlik-30285326> (15 Haziran 2019).

⁹⁹ Fatih Şener, "10 Soruda Kota Sorunu", **Lojistik Hatı**, 15 Ağustos 2014, <http://www.lojistikhatti.com/haber/2014/08/10-soruda-kota-sorunu> (16 Haziran 2019).

hayvan hastalıklarıyla mücadele gerekçesiyle araç başı 15 € olan dezenfeksiyon uygulaması başlatmıştır. Bu da Türk taşımacılar için ek maliyet yaratmaktadır.¹⁰⁰

Tek yön 43 € ve çift yön 86 € olan transit geçiş ücretleri karşılıklı olarak kaldırılmalıdır. Böylece Türk karayolu taşıyıcılarının maliyeti düşecektir. Bulgaristan'a alternatif olarak Yunanistan, Romanya, Ukrayna, İtalya gibi transit güzergahların kapasiteleri iyileştirilmelidir. Yeni alternatif güzergahların oluşturulması gibi girişimler Türk taşımacılarının seçeneklerini artıracaktır. Bulgaristan sınır kapısında yaşanan sorunların Türkiye ticaretini kesintiye uğratmasının önüne geçilecektir.¹⁰¹

3.5. ROMANYA KOTA SORUNU

Transit kotalar uygulayan ülkeler arasında olan Romanya, Türk taşımacılarının transit taşımalarda en yoğun kullandığı güzergahtır. Romanya'nın Türkiye için belirlediği ücretsiz transit geçiş belgesi toplam 36000 adettir. Bu belgelerin tükenmesi halinde taşımacılarımız ücretli belgeler kullanmak zorunda kaldığı için ek maliyetler oluşmaktadır. Romanya'da ücretli transit belgeleri maliyeti tek yön için 100 € dur. Bu KDV ile birlikte 119 € yu bulmaktadır. Taşıtlar yaklaşık 630 km olan mesafeyi 36 saatte gitmelidir. 36 saatlik süreyi aşan taşıtlar her saat için 5 € ücret ödemektedir. Ayrıca taşıtlarımız ücretli veya ücretsiz belge kullansa da 22 € vignet ücreti de ödemek zorundalar.¹⁰²

Son zamanlarda, transit taşımalarda uygulanan kota miktar kısıtlamaları, karayolu ile geçilen ülke tarafından, Türkiye üzerinden 3.ülkelere daha çok sayıda yük taşımak için bir tehdit unsur olarak kullanılmaktadır. İlgili ülke, Türk makamları ile bir araya geldiği toplantılarda, Türk karayolu taşımacılarına "3.ülke geçiş belgesi" karşılığında ilave transit geçiş belgesi verebileceğini belirtmektedir. Yalnız bu toplantılarda Türk karayolu taşımacılarının "3.ülke geçiş belgesi" talepler çoğunlukla karşılanmamakta ve haksız rekabete neden olmaktadır. Bu ülkelerin biri de Romanya'dır.

¹⁰⁰ Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, s. 14.

¹⁰¹ A.g.e., s. 14.

¹⁰² A.g.e., s. 34.

Türkiye'nin Romanya'ya tahsis ettiği 3.ülke geçiş belgesi adedi 4.500 iken, Romanya Türkiye'ye herhangi bir 3.ülke geçiş belgesi tahsis edilmemektedir.¹⁰³

Romanya ile transit taşımalar serbestleştirilmelidir. Bu durumun mümkün olmaması halinde ücretsiz transit geçiş belgesi kotası 50 bine çıkartılmalıdır.¹⁰⁴

3.6. TÜRK TIR ŞOFÖRLERİNİN VİZE SORUNU

Türkiye'de dış ticaret ürünlerini taşıyan TIR sürücülerinin “hizmet sağlayıcıları” olduğu 2009'da yayılanmış olan “Schengen El Kitabı”nda açık bir şekilde tanımlanmıştır. Hollanda, Danimarka ve Almanya, Türk TIR sürücülerinin “hizmet sağlayıcı” olduğunu kabul etmektedirler. Fakat diğer Avrupa Birliği üyesi ülkeler, uçakla seyahat etmeyen sürücülerin hizmet sağlamadıklarını belirterek kendi ülkelerinden vizesiz transit geçiş engelmektedirler. Türkiye'nin Avrupa Birliği ile olan dış ticaretini devam ettirebilmek için karayolu vasıtasıyla yapılan taşımacılık TIR sürücüleri ve araçları ile yapılmaktadır. TIR sürücülerinin karayolu taşımacılığı yapması için istenen “Vize”, “TIR Aracı” ve “Taşınan Yükler” tarife dışı engellerdir. Lojistik sektörünün yalnızca Schengen vizesi alımlarından dolayı üstlenmiş olduğu maliyetler yıllık ortalama 4 milyon Euro'yu bulmaktadır. Ayrıca sektördeki vize teminini gerçekleştirmek için aracı kurumlara ödemiş olduğu ek maliyetler 1,5 milyon Euro'dur. Bu tarz sebeplerden dolayı Türkiye'den Avrupa'ya karayolu taşımacılığı yapan TIR sürücülerinin “Vize Muafiyeti Süreci ve Geri Kabul Anlaşması” dahilinde öncelikli meslek gruplarının içinde yer almaları sağlanmalıdır.¹⁰⁵

Türk tır şoförleri Schengen vizesini uzun bir süreçte ve zorlu bir şekilde temin etmektedir. Tır şoförleri aldıkları Schengen vizesini 90 veyahut 180 günden fazla AB sınırları içinde kullanmamaktadır.¹⁰⁶

¹⁰³ Fatih Şener, “10 Soruda Kota Sorunu”, **Lojistik Hattı**, 15 Ağustos 2014, <http://www.lojistikhatti.com/haber/2014/08/10-soruda-kota-sorunu> (16 Haziran 2019).

¹⁰⁴ Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, s. 35.

¹⁰⁵ TOBB, **Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu**, Ankara, 2014, s. 71.

¹⁰⁶ İktisadi Kalkınma Vakfı, **Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi Yolunda: Türkiye-AB Hizmet Ticaretinin Önündeki Temel Engeller**, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, Yayın No:291, Aralık 2016, s. 35

Avrupa Birliği, Katma Protokol kararlarını göz önünde tutmalıdır. Şöyle ki, ABAD'ın hizmet ve yerleşme serbesti konusunda verdiği hükümlere bakıldığında, Türkiye ve Topluluk arasında gerçekleşen Ortaklık Anlaşması ve öteki düzenlemelerin, Topluluk hukuku için ayrılmaz bir kısım olduğu neticesine varılmaktadır.¹⁰⁷ Vize uygulamasının ortaklık hukukuna aykırı ve haksız bir engel olduğunu ABAD onaylamıştır. ABAD'ın vermiş olduğu Ahmet Soysal/İbrahim Salavatlı Kararı en önemli örneğidir. Davanın konusu şöyledir:

Mehmet Soysal ve İbrahim Savatlı Almanya'da kayıtlı olan uluslararası bir Alman nakliyat şirketinde TR ve Almanya arasında TIR şoförlüğü yapmaktadır. İkisinin ikameti Türkiye'de bulunan bu tır şoförleri 2000 yılına kadar Almanya'daki resmi makamların verdiği izinlerle Almanya 'ya çokça giriş yapmış ve bir problemle karşılaşmamışlardır. Fakat 2000 senesinde trafik kaydının Türkiye'de olduğu tırlarla giriş yaptıkları gerekçesiyle, vize başvuruları Almanya'daki İstanbul Başkonsolosluğu tarafından reddedilmiştir. Bunu üzerine Soysal ve Savatlı vize reddine karşı olarak Berlin İdare Mahkemesine dava açmıştır. Soysal ve Savatlı, uluslararası mal taşımacılığı hizmetini gerçekleştiren tır şoförleri olarak Katma Protokol'ün Almanya bakımından yürürlüğe girdiği 01.01.1973'te böyle bir şartın olmamasından dolayı Almanya'ya vizesiz giriş haklarının olduğunu öne sürmüştür. Almanya'nın Türkiye'ye 1980 tarihinde vize uygulamasını başlattığından, Divan'a Alman Mahkemesi tarafından Almanya tarafından uygulanan vizenin "Katma Protokol'ün 41(1). Maddesi" anlamında yeni bir sınırlama olup olmadığını sormuştur.¹⁰⁸

Soysal Davası'nda ABAD'ın verdiği karar şöyledir: "23 Kasım 1970 tarihinde Brüksel'de imzalanan ve 2760/72 sayılı Konsey Tüzüğü ile 19 Aralık 1972 günü Avrupa Toplulukları tarafından teyit edilerek onaylanan Katma Protokol'ün 41(1). maddesi, bu Protokol'ün yürürlüğe girmiş olduğu 1 Ocak 1973 tarihinden itibaren hizmet sunmak amacıyla bir AB Üyesi Ülkeye girmesi gereken işbu davadaki davacılara benzer durumdaki Türk vatandaşlarından giriş vizesi talep edilmesini, Protokol'ün yürürlüğe

¹⁰⁷ Cengiz ve Kurtbağ, s. 15.

¹⁰⁸ Narin İdriz Tezcan, "Vize Şikayet Hattı'-AB'de Türk Vatandaşlarının Hakları", **İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları**, 2010, No:229, s. 16

giriş tarihinde (F. Almanya’da) böyle bir zorunluluk bulunmaması nedeniyle, yasaklamaktadır.”¹⁰⁹

ABAD’ın bu kararı AB mevzuatı içinde yer alan ve tarif edilen haliyle “hizmet sunucu” olarak kabul edilen bütün hizmet erbabını, bu anlamda uygun niteliğe sahip Türk iş adamları ve akademisyenleri, nakliyat, ticaret, inşaat gibi sektörlerde faaliyet gösteren görevlileri içermektedir.¹¹⁰ ABAD’ın vermiş olduğu kararlara karşın birçok Avrupa ülkesi Türk vatandaşları için uyguladığı vize işleminde herhangi bir değişikliğe gitmemiştir. Uluslararası karayolu taşımacılığı hizmeti sunan tır şoförleri bu vize sorunundan dolayı zorluk yaşamaya devam etmektedir. Bu tür tarife dışı engeller Gümrük Birliği’nin düzgün işlemesine engel olmaktadır.

3.7. AB’NİN TÜRK KARAYOLU TAŞIMACILIĞINA UYGULADIĞI TAŞIMA KOTALARININ TÜRKİYE EKONOMİSİNE ETKİSİ

Avrupa ülkelerinin Türk plakalı taşıtlara uyguladığı kotalar nedeniyle Türkiye’den sevk edilen mallar, ekonomik olarak taşınamıyor ve bundan dolayı transit geçişler masraflı şekilde yapılıyor. Nakliyecilerin teslim süresinin uzaması ile ortaya çıkan her ek maliyetin ya da her gereksiz yakıtın faturası, Türkiye’de yerleşik sanayici, üretici ve ihracatçıya yansıyor. Üstelik bu fatura, Türkiye’de üretim ve ihracat yapan yerli ve yabancı sermayeli tüm şirketlere kesilmektedir. Yani yüzde 70’i AB sermayeli olan şirketler de aynı sorunla karşı karşıya kalıyor. Küresel rekabet koşullarına ayak uydurmak için kalite, maliyet ve zaman üçlüsünün gereklidir. Bundan dolayı Türkiye ihracatının ve sanayisinin karayolu taşımacıları üzerinden ciddi bir şekilde haksız rekabetle karşı karşıya olduğu görülmektedir. Bu yolla Türkiye’de üretilen sanayi ürünlerinin Avrupa piyasasına erişimi engelleniyor. AB ülkelerinin karayolu taşımacılarımıza uyguladıkları taşıma kotaları, yıl sona ermeden tükeniyor ve AB ülkelerinin ilgili makamları, Türk mallarını taşıyan araçlara, serbest giriş izni vermiyor. Bazı ülkeler ise, girişleri ücrete tabi tutarak, taşımaların maliyetini artırmaktadır. Çoğu zaman da karayolundan diğer taşıma modlarına zorunlu bırakılan aktarmalar, hem zaman hem para kaybına neden oluyor. Türk

¹⁰⁹ Case C-228/06, Mehmet Soysal, İbrahim Savatlı v. Bundesrepublik Deutschland, 12.02.2009 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62006CJ0228> (24 Temmuz 2019)

¹¹⁰ Tezcan, s. 24

karayolu taşımacılarına ayrılan geçiş belgesi kotalarının sınırlı olması sebebiyle, bilhassa Türkiye'nin AB devletlerine yaptığı ihraç taşımalarındaki kaydedilen artış, Türkiye'nin ihracatta sağladığı yükselişin gerisinde kalmaktadır.¹¹¹

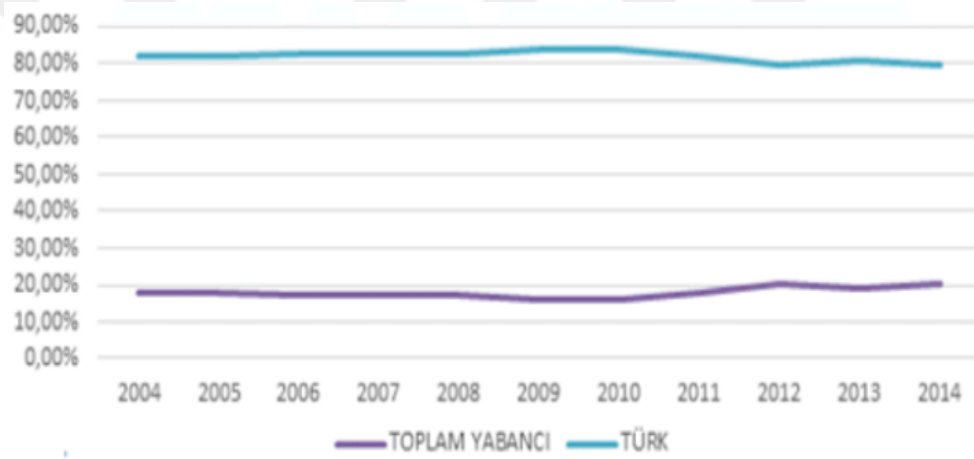
Tablo 3.1
Avrupa Birliği'ne Yapılan İhracat ve Tahsis Edilen Geçiş Belgesi Sayısı
(Baz Yıl 2012)

Ülke	İhracat ve Geçiş Belgesi Sayısı	2012	2013	2014
Almanya	İhracat	100	104	115
	Geçiş Belgesi Sayısı	100	99	98
Avusturya	İhracat	100	106	113
	Geçiş Belgesi Sayısı	100	83	74
Bulgaristan	İhracat	100	117	121
	Geçiş Belgesi Sayısı	100	91	85
Danimarka	İhracat	100	102	109
	Geçiş Belgesi Sayısı	100	81	83
Hırvatistan	İhracat	100	101	143
	Geçiş Belgesi Sayısı	100	99	92
İsveç	İhracat	100	97	111
	Geçiş Belgesi Sayısı	100	95	79
Macaristan	İhracat	100	126	134
	Geçiş Belgesi Sayısı	100	94	87
Polonya	İhracat	100	111	130
	Geçiş Belgesi Sayısı	100	99	98
Romanya	İhracat	100	105	121
	Geçiş Belgesi Sayısı	100	81	77

Kaynak: Rumeysa Ataseven ve Hakan Tunahan, “Gümrük Birliği Anlaşmasının Önemli Bir Asimetrisi Olarak Karayolu Taşıma Kotaları”, Journal Of Management, Marketing and Logistic, Cilt:2, No:2, 2015, s.89. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/375021> (4 Ocak 2019)

¹¹¹ Uluslararası Nakliyeciler Derneği Yayın Organı, **UND'nin Sesi**, Sayı 368, Nisan 2013.

Tablo 3.1. Türkiye’den seçili olan bazı AB ülkelerine yapılan ihracat ile karayolu taşımacılığı yapan taşıtların geçiş belgesi sayısı mukayeseli biçimde gösterilmektedir. 2012-2014 döneminde, Türkiye’den AB’ye yapılan ihracat %15 artış gösterirken, geçiş belgelerindeki miktar ise %7 oranında azalma görülmüştür. Yeterli geçiş kotası bulunmayan, diğer taşıma modlarını kullanmak zorunda kalan, transit ücret ödeyen ve farklı güzergahları kullanmaya mecbur kalan Türkiye’de kayıtlı olan karayolu taşımacılarının maliyetleri artmakta, taşıtan üretici daha fazla taşıma bedeline maruz kalmaktadır. Bu durum Türkiye’den ihraç edilen malların ticaret maliyetini artırmaktadır. Türkiye İhracatçılar Meclisi, 2015 yılında ihracat sektöründe önceliği olan sorunların başında %29 oranında lojistik maliyetini görmektedir.¹¹²



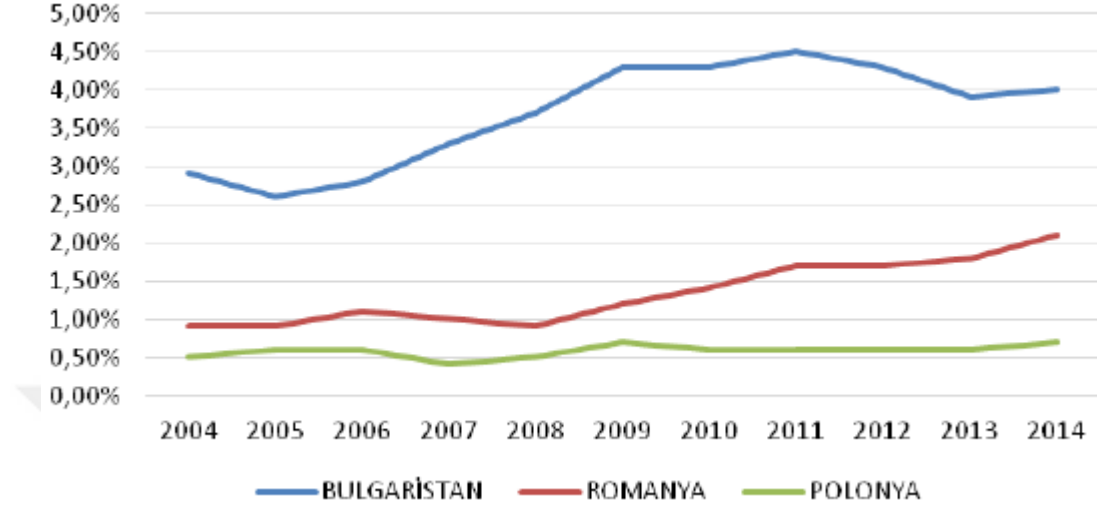
Şekil 3.1: Türk İhraç Mallarında Yerli ve Yabancı Taşımacıların Payı (2004-2014)

Kaynak: Rumeysa Ataseven ve Hakan Tunahan, “Gümrük Birliği Anlaşmasının Önemli Bir Asimetrisi Olarak Karayolu Taşıma Kotaları”, Journal Of Management, Marketing and Logistic, Cilt:2, No:2, 2015, s.90, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/375021> (4 Ocak 2019)

Türkiye’ye uygulanan bu tarife dışı engellerin, Türk mallarının taşınması durumunda yabancı plakalı araçlar için rekabet üstünlüğü sağlamaktadır. Uluslararası Nakliyeciler Derneği’nin verilerine göre, 2004’te İpsala, Hamzabeyli ve Kapıkule kapılarından gerçekleştirilen taşımaların %25 oranında yabancı plakalı araçlara ait olan payı 2012’de %33’e yükselmiştir. 2014 yılının sonunda Türkiye ihracatının yarısını oluşturan AB devletlerine yapılan ihracat taşıma pazarının yaklaşık %20’sine Avrupa

¹¹² Ataseven ve Tunahan, s. 90.

plakalı nakliyecilerin hakim olduğu gözlemlenmektedir. Şekil 3.1’de 11 yıl süresince yerli ve yabancı karayolu taşımacılarının değişen payları gösterilmektedir.



Şekil 3.2: Üç Büyük Yabancı Taşıma Ülkesinin, Yabancı Pazarındaki Paylarının Gelişimi

Kaynak: Rumeysa Ataseven ve Hakan Tunahan, “Gümrük Birliği Anlaşmasının Önemli Bir Asimetrisi Olarak Karayolu Taşıma Kotaları”, Journal Of Management, Marketing and Logistic, Cilt:2, No:2, 2015, s.91, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/375021> (4 Ocak 2019)

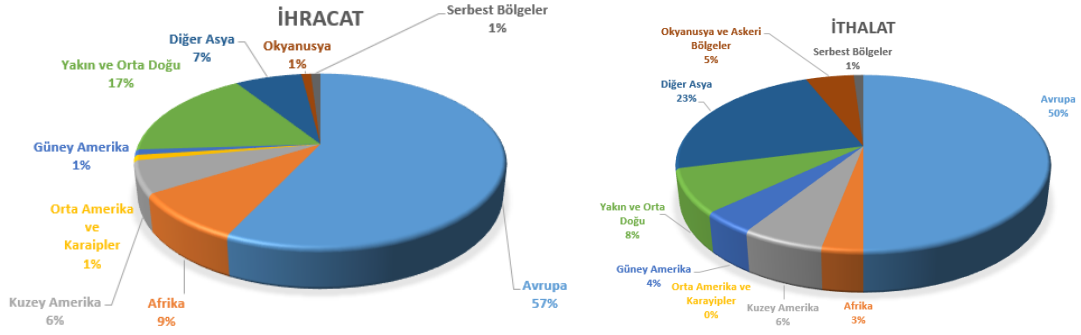
Şekil 3.2’de Türk ürünlerini ihrac pazarlarına ulaştıran, ihrac taşımaları için Türkiye’nin en mühim rakibi olan Polonya, Romanya ve Bulgaristan plakalı araçların lehlerine değişen payları gösterilmiştir.¹¹³

3.7.1. Türkiye Karayolu Taşımacılığı Güncel İstatistikleri

2016 senesinde %0,9 gerileyen Türk ihracatı 142,6 milyar dolar olarak gerçekleşmiştir. 2016’daki bu gerilemeden sonra 2017’de tekrardan yükseliş göstermiş ve %10,2 artarak 157 milyar dolar olmuştur. 2018 yılı itibariyle Türk ihracatı 168,1 milyar dolara ulaşmıştır. Şekil 3.3’de Türkiye dış ticaretinin ülke gruplarına göre dağılım verilerine bakıldığında hem ithalat hem de ihracatta en büyük paya sahip olan AB ülkeleri görülmektedir.¹¹⁴

¹¹³ A.g.e., s. 91.

¹¹⁴ UND, s. 36.



Şekil 3.3: 2018 İhracat ve İthalat Verileri

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Karayoluyla Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı, 2019, s.36

Türkiye ihracat taşımaları, taşıma moduna göre değerlendirildiği zaman karayolu ve denizyolu ile yapılan ihracatın ağırlığını koruduğu görülmektedir. 2015-2016 yılları arasında ihracat içindeki payı %41 olan karayolunun 2018'de %38 oranına düşmüştür.¹¹⁵

¹¹⁵ A.g.e., s. 37.

Tablo 3.2
Taşıma Modlarına Göre İhracat Değerleri

TAŞIMA MODU	2015	2016	PAY	DEĞİŞİM	2017	PAY	DEĞİŞİM	2018	PAY	DEĞİŞİM
DEMİRYOLU	816.828.756	648.534.377	0%	-21%	690.172.256	0%	6%	729.028.407	0%	6%
KARAYOLU	60.012.675.024	58.772.116.236	41%	-2%	62.536.532.117	40%	6%	64.076.594.388	38%	2%
DENİZYOLU	65.491.732.226	65.290.775.833	46%	0%	76.542.765.442	49%	17%	89.198.227.530	53%	17%
HAVAYOLU	17.275.522.833	17.747.413.187	12%	3%	16.991.627.494	11%	-4%	13.753.774.728	8%	-19%
BORU HATTI	242.112.589	147.407.770	0%	-36%	231.843.105	0%	57%	265.765.630	0%	15%
Genel Toplam	143.838.871.428	142.606.247.403		-1%	156.992.940.414		10%	168.023.390.683		7%

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Karayoluyla Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı, 2019, s.37

Türkiye dış ticaretinde karayolu, havayolu ve denizyolu modlarının ülkedeki ticareti üstlenmektedir. Boru hattı ve demiryolu modları ise çok düşük paya sahiptir.

2018 yılında yapılmış ihracat taşımaları toplamında, karayolu taşımacılığı %38, denizyolu taşımacılığı %53 ve havayolu taşımacılığı %8 paya sahiptir.¹¹⁶

¹¹⁶ A.g.e., s. 37.

Tablo 3.3
Taşıma Modlarına Göre İhracat Değerleri (Karayolu Anlaşması Yapılan Ülkeler)

TAŞIMA MODU	2015	2016	PAY	DEĞİŞİM	2017	PAY	DEĞİŞİM	2018	PAY	DEĞİŞİM
DEMİRYOLU	816.567.802	647.897.830	1%	-21%	688.242.459	1%	6%	727.826.918	1%	6%
KARAYOLU	56.900.212.696	55.776.874.564	50%	-2%	58.399.090.388	50%	5%	60.828.623.500	47%	4%
DENİZYOLU	43.367.779.162	43.533.794.649	39%	0%	49.888.200.488	43%	15%	59.820.438.805	46%	20%
HAVAYOLU	11.702.656.313	11.216.038.903	10%	-4%	6.609.462.113	6%	-41%	7.702.683.025	6%	17%
BORU HATTI	242.112.589	147.407.770	0%	-39%	231.843.105	0%	57%	265.765.630	0%	15%
Genel Toplam	113.029.328.562	142.606.247.403		-2%	115.816.838.553		4%	129.345.337.878		12%

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, Karayoluyla Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı, 2019, s.37

Tablo 3.4
Türk Araçlarının İhracat Taşıma Sayıları

GİTTİĞİ ÜLKE	2014	2015	2016	2017	2018	Değişim	Pay	Oca.18	Oca.19	Değişim	Pay
IRAK	558.979	473.997	436.364	468.798	474.851	1%	38,55%	36.403	37.093	2%	38,84%
SURİYE	122.544	168.287	154.330	149.836	119.111	-21%	9,67%	9.571	9.840	3%	10,30%
ALMANYA	87.532	89.970	94.404	96.418	96.126	0%	7,80%	7.877	7.361	-7%	7,71%
ROMANYA	23.849	23.229	29.307	33.552	41.643	24%	3,38%	3.185	3.589	13%	3,76%
İRAN	33.585	38.669	48.385	50.545	38.043	-25%	3,09%	4.299	3.296	-23%	3,45%
İTALYA	41.842	43.222	43.120	44.684	43.368	-3%	3,52%	3.804	3.266	-14%	3,42%
FRANSA	27.237	29.652	31.142	30.755	33.358	8%	2,71%	2.818	2.502	-11%	2,62%
AZERBAYCAN	50.805	35.207	26.553	31.358	34.718	11%	2,82%	2.686	2.355	-12%	2,47%
GÜRCİSTAN	45.192	36.475	43.338	40.157	38.315	-5%	3,11%	2.312	2.304	0%	2,41%
BULGARİSTAN	13.399	13.145	15.169	15.590	20.813	34%	1,69%	1.509	1.906	26%	2,00%
YUNANİSTAN	17.744	15.965	17.640	18.440	21.334	16%	1,73%	1.562	1.669	7%	1,75%
İSPANYA	11.582	14.106	15.393	18.709	20.138	8%	1,63%	1.523	1.666	9%	1,74%

GİTTİĞİ ÜLKE	2014	2015	2016	2017	2018	Değişim	Pay	Oca.18	Oca.19	Değişim	Pay
ÖZBEKİSTAN	7.809	6.907	9.048	11.984	18.452	54%	1,50%	1.113	1.571	41%	1,65%
BİRLEŞİK KRALLIK	16.802	17.608	20.456	20.843	20.802	0%	1,69%	1.514	1.517	0%	1,59%
POLONYA	10.366	11.131	13.792	13.618	14.655	8%	1,19%	1.421	1.185	-17%	1,24%
DİĞER ÜLKELER	189.020	180.635	207.136	203.860	196.025	-4%	16%	17.404	14.381	-17%	15%
TOPLAM	1.258.287	1.198.205	1.205.577	1.249.147	1.231.752	-1%		99.001	95.501	-4%	

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, <https://www.und.org.tr/tr/22046/ocak-2019-tasimacilik-istatistikleri-raporu-yayinlandi> (29.06.2019)

UND verilerine göre, Türk araçlarının Ocak 2018’de 99.001 adet olan ihracat taşıma sayısı Ocak 2019’da 95.501 adet olmuştur. -%4 oranından düşüş gözlemlenmiştir. Yabancı araçların ise Ocak 2018’de 25.611 adet olan taşıma sayıları Ocak 2019’da 24.164 adet olmuştur. -%6 oranında düşüş gözlemlenmiştir. Genel toplamda ise 2018’in aynı dönemine oranla -%4 düşüşle 119.665 adet ihracat taşıması yapılmıştır. Türkiye ihracat taşımalarının %80’ini Türk plakalı araçlar, %20’sini yabancı plakalı araçlar gerçekleştirmiştir.¹¹⁷

Avrupa geneline yapılan taşımalarındaki düşüslere bakıldığında, yalnızca komşu ülkelerde artış yaşandığı değerlendirilmektedir. Romanya %13, Yunanistan %7 ve Bulgaristan da %26 oranında olumlu sonuçlar görülmektedir. Türkiye için önemli ihracat ülkeleri olan İtalya -%14, Fransa -%11, Almanya -%7 oranına düşmüştür. Avrupa ülkelerine toplam %2 düşüş yaşanmıştır. Ocak 2019 taşımacılık miktarları için genel bir değerlendirme yapıldığında, Türkiye’nin ihracat yaptığı önemli AB ülkelerine taşımaları düşmüş, Türki Cumhuriyetler ile Rusya’ya yaptığı ihracat taşımaları artmış ve Orta Doğu taşımaları aynı seviyede kalmıştır.¹¹⁸

¹¹⁷ UND, **Ocak Ayı Taşımacılık İstatistikleri Raporu**, İstanbul, 2019 , <https://www.und.org.tr/tr/22046/ocak-2019-tasimacilik-istatistikleri-raporu-yayinlandi> (29 Haziran 2019).

¹¹⁸ UND, **Ocak Ayı Taşımacılık İstatistikleri Raporu**, İstanbul, 2019, <https://www.und.org.tr/tr/22046/ocak-2019-tasimacilik-istatistikleri-raporu-yayinlandi> (29 Haziran 2019).

Tablo 3.5
Türk Araçlarının Yükleme Ülkelerine Göre İthal Taşımaları

YÜK ALINAN ÜLKE	2014	2015	2016	2017	2018	Değişim	Pay	Oca.18	Oca.19	Değişim	Pay
ALMANYA	109.941	105.205	99.425	99.217	93.524	-6%	22,53%	7.109	6.150	-13%	22,95%
İTALYA	48.621	48.356	55.827	63.223	59.984	-5%	14,45%	3.808	3.773	-1%	14,08%
FRANSA	17.036	22.725	26.699	32.153	33.178	3%	7,99%	2.537	1.957	-23%	7,30%
İRAK	97.237	99.460	24.989	88.030	49.611	-44%	11,95%	4.449	1.403	-68%	5,24%
ÖZBEKİSTAN	7.417	6.317	9.039	9.965	12.112	22%	2,92%	1.103	1.096	-1%	4,09%
YUNANİSTAN	12.360	11.288	10.599	12.889	11.524	-11%	2,78%	985	917	-7%	3,42%
ROMANYA	11.392	10.557	12.113	14.507	13.312	-8%	3,21%	914	837	-8%	3,12%
İRAN	19.781	16.326	10.471	10.166	9.690	-5%	2,33%	605	816	35%	3,05%
AZERBAIJAN	4.338	3.279	4.681	4.288	6.024	40%	1,45%	419	782	87%	2,92%
BULGARİSTAN	6.055	6.868	9.409	9.043	8.226	-9%	1,98%	777	726	-7%	2,71%
POLONYA	8.701	7.708	10.683	11.259	11.050	-2%	2,66%	892	674	-24%	2,52%
HOLLANDA	6.163	7.306	9.137	9.416	9.430	0%	2,27%	816	639	-22%	2,38%
İSPANYA	7.160	7.696	8.682	9.250	8.478	-8%	2,04%	661	599	-9%	2,24%
UKRAYNA	4.435	3.232	3.367	5.082	7.846	54%	1,89%	625	593	-5%	2,21%
BELÇİKA	4.132	5.033	6.364	6.629	7.377	11%	1,78%	756	470	-38%	1,75%
DİĞER ÜLKELER	68.092	63.673	68.840	72.503	73.703	2%	17,76%	6.257	5.363	-14%	20,01%
TOPLAM	432.861	425.029	370.325	457.620	415.069	-9%		32.713	26.795	-18%	

Kaynak: Uluslararası Nakliyeciler Derneği, <https://www.und.org.tr/tr/22046/ocak-2019-tasimacilik-istatistikleri-raporu-yayinlandi> (29 Haziran 2019)

2019 yılının Ocak ayında Türk araçlarının ithalat taşımları için yük aldığı ülkeler incelendiğinde, Almanya -%13 düşüş yaşayarak 6.150 adet taşımayla ilk sırada, İtalya -%1 düşüşle ikinci sırada, Fransa ise -%23 düşüşle üçüncü sıradadır. Türkiye'nin AB ülkelerinden yaptığı ithalat taşımları 2018'in Ocak ayında 22.804 adetken 2019 yılının Ocak ayında 19.870 adet olarak gerçekleşmiştir. -%13 oranında düşüş yaşanmıştır. Tüm Avrupa ülkelerinde düşüş eğilimi olduğu görülmektedir.¹¹⁹

3.7.2. AB ve TR Arasındaki Taşımacılık Kotalarının Kaldırılması Üzerine Serbestleştirme Senaryoları

Senaryolar aşağıdaki şekildedir:¹²⁰

- Transit geçişin serbestleştirilmesi: Bu senaryo harici partnerin Türkiye'nin serbest transit geçiş yapmasını öngörmektedir. AB-Türkiye ticaretinde transit geçişi başlıca güclük olarak gören Türk taşımacılarının sorunlarını çözeceği varsayılmaktadır. Uygulama, verilecek ikili geçiş izinlerinin sayısını netleştirmek üzere bütün ikili anlaşmaların gözden geçirilmesini sağlamasına ve beraberinde getirecek bazı uygulama sorunlarına yol açacağı düşünülmektedir. Günümüzde bazı durumlarda transit ve ikili geçiş izinleri birarada görülmektedir.
- Transit serbestleştirilmesi artı (+) ilave AB geçiş: Bu senaryo halihazırda sınırlı sayıda kalan geçiş izinlerinin ticarete yol açtığı güclükleri kaldırmayı amaçlamaktadır. Geçiş izinleri gerçek ihtiyaçlara göre belirlenecek ve talep tahminleri açık bir şekilde tanımlanacaktır. Sonuç tam serbestleştirme senaryosuna çok yakındır.
- AB kota yönetimi: Bu senaryo AB'nin üçüncü taraf ile yapılacak müzakere sürecinin hukuki sahibi olması varsayımına dayanmaktadır. Böylece AB ile

¹¹⁹ UND, **Ocak Ayı Taşımacılık İstatistikleri Raporu**, İstanbul, 2019, <https://www.und.org.tr/tr/22046/ocak-2019-tasimacilik-istatistikleri-raporu-yayinlandi> (29 Haziran 2019).

¹²⁰ ICF International, s. 36.

Üye Devletlerin partner ülkesi arasında global olarak müzakeresi yapılan geçiş izinlerinin AB tarafından sayısal olarak tahsisi gerekecektir.

- Tam serbestleştirme: Bu senaryoya göre AB ile Türkiye arasında bütün hizmetlerin serbestleştirilmesi varsayılmaktadır. İçeriye ve dışarıya doğru trafik akışındaki kontrollerin azalmasını beraberinde getirecektir. Tam açılma senaryosu AB mevzuatının doğru şekilde uygulanmasını sağlayacak ve serbestleştirmeyi zayıflatacak şekilde ücretlerin ve diğer kısıtlamaların ulusal seviyede devreye girmemesini garanti edecek denetime yönelik güçlü önlemleri gerektirmektedir. Bu senaryoda UBAK belgeleri sistemi de serbestleştirmeden etkilenecektir. Bütün UBAK belgelerinin sayısının ciddi şekilde azaltılması gerekecektir.

Tablo 3.6
Serbestleşme Senaryolarının AB ile Türkiye Ekonomilerine
Olacak Olan Olası Etkileri

AB ile Türkiye Arasında Karayolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi	Transit Geçişlerin Serbestleştirilmesi	İlave Kotalar	AB Yönetimi	Tam Serbestleştirme
AB Üstüne Etkiler, Her Zamanki Gibi Bilinen İş Durumuna Göre Değişim:				
Türkiye'ye AB Karayolu İhracatı, Milyon €	1466	1566	1566	1566
Yüzde Cinsinden Değişim	Yüzde 4,6	Yüzde 4,6	Yüzde 4,6	Yüzde 4,6
Türkiye'ye AB Karayolu İthalatı, Milyon €	1781	1841	1841	1894
Yüzde Cinsinden Değişim	Yüzde 7,4	Yüzde 7,7	Yüzde 7,7	Yüzde 7,9
İstihdam, 1000 Yeni İş	13,2	14,1	14,1	14,1
Tüketici Doğrudan Maliyet Tasarrufu, Milyon €	136	143	143	143
Türkiye Üstüne Seçilmiş Etkiler				
Verim Artışı, Milyon €	2122	2193	2193	2257
Yüzde Cinsinden Değişim	Yüzde 0,20	Yüzde 0,20	Yüzde 0,20	Yüzde 0,21

AB ile Türkiye Arasında Karayolu Taşımacılığının Serbestleştirilmesi	Transit Geçişlerin Serbestleştirilmesi	İlave Kotalar	AB Yönetimi	Tam Serbestleştirme
Çoğunluk Hissesi AB Firmasında Olan İşletmelerin Ekstra Verimi, Milyon €	148	153	153	158
İstihdam Etkisi, 1000 Yeni İş	23,4	24,2	24,2	24,9
GSYİH Etkisi, Yüzde	Yüzde 0.14	Yüzde 0.15	Yüzde 0.15	Yüzde 0.15
İlave Sera Gazı Emisyonları, CO2/Yıl	61	64	64	67

Kaynak: ICF International, AB ile Türkiye arasında bir anlaşmanın ekonomik etkisi üzerine çalışma, 14 Ekim 2014, s.46

AB ve Türkiye arasında gerçekleşen karayolu yük taşımacılığının serbestleşmesi durumunda oluşacak dört ana senaryodan biri “tam serbestleşme”dir. Tam serbestleşmenin gerçekleşmesi durumunda AB ve TR arasındaki ticarete 3.5 milyar € artış gerçekleşecektir. AB’nin Türkiye’ye ihracatı 1.6 milyar € yükselirken, Türkiye’nin AB’ye yapacağı ihracat 1.9 milyar € artacaktır. Tam serbestleşme ile AB için ek 14.000 kişilik, Türkiye için ise ek 25.000 kişi lik istihdam sağlanacak ve azalan maliyetler sonucu fiyatı düşmüş ürünlerle AB tüketicisi yılda 145 milyon € tasarruf sağlayacaktır. Taşıma maliyetlerinde yaşanan düşüşün sonucu, Türk taşımacılarının Avrupa’ya gerçekleştireceği seferlerin oranında %11 artışla 40.000 ilave sefer gerçekleşecek, gidiş ve dönüş yaklaşık olarak 200 milyon € ilave hizmet ihracatı yapılarak döviz kazandırılacaktır.¹²¹

Sonuç olarak düzenlemeler ile gerçekleşecek reformlar ekonomik verim, istihdam ve ticarete büyümeyi sağlayacaktır. En büyük etki ticaretimizi en çok kısıtlayan kota uygulamaların kaldırılmasından gelecektir. Serbestleştirme Türkiye yararına olduğu gibi AB içinde yararlı olacaktır. Kota uygulamasının kısmen ya da tamamen kalkması durumunda, AB’nin Türkiye’ye yapacağı ihracat daha hızlı yükselecektir ve AB’deki istihdam ve refaha katkı sağlayacaktır. Türkiye’den AB’ye yapılan ithalatın AB ihracatından daha hızlı artması beklenmektedir. Bu ithalat artışından Türk ekonomisinin

¹²¹ “Kotalar Kalkarsa AB-Türkiye ticareti 3.5 Euro Milyar Artacak”, 22 Temmuz 2015, <https://www.dunya.com/sectorler/lojistik/kota-kalkarsa-ab-turkiye-ticareti-35-milyar-eur-artacak-haberi-286687> (30 Haziran 2019).

yanı sıra arz zincirindeki düzenleyici maliyetlerin azalması nedeniyle daha ucuz olacak Türk mallarından AB tüketicileri yararlanacaktır. Aynı şekilde Türkiye'deki üretim kolaylıklarından yararlanarak tekrar AB pazarına satış yapan AB firmaları da yararlanacaktır.¹²²

¹²² Servantie, s. 9.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ANKET ÇALIŞMASI

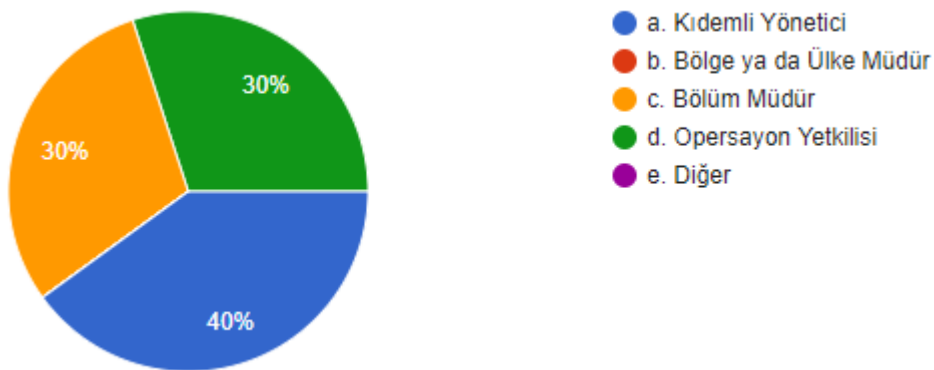
Türkiye’de bulunan ve Avrupa’ya taşımacılık yapan uluslararası lojistik firmalarının taşıma kotaları hakkındaki düşüncelerini belirlemek amacıyla kısa bir anket çalışması yapılmıştır. Toplam olarak Türkiye’ye kayıtlı 25 lojistik firmasına gönderilen anket sorularına, 10 lojistik firması cevap vermiştir.

4.1. ANKET ÇALIŞMASININ AMACI ve İÇERİĞİ

Türkiye’de faaliyet gösteren 10 adet uluslararası lojistik firmasının, Avrupa Birliği ülkelerinin Türk karayolu taşımacılarına uyguladığı taşıma kotaları hakkındaki fikirlerini göstermektedir. Bu 10 adet lojistik firmasının cevapları ile karayolu taşımacılığının en önemli sorunlarından olan kotalarının firmaları ve ülkemizi olumsuz etkilediğini, haksız bir uygulama olduğunu göstermek amaçlanmıştır.

4.2. ANKET UYGULAMASINDA ELDE EDİLEN SONUÇLARIN İRDELENMESİ

Anket çalışmasına katılan firmalar adına anket dolduran kişilerin şirketteki pozisyonları aşağıdaki gibidir.



Şekil 4.1: Ankete Katılan Kişilerin Şirketteki Pozisyonları

4.2.1. Firmaların Taşıma Modları ve Taşımacılık Yaptığı AB Ülkeleri

Tablo 4.1
Firmaların Taşıma Modları ve Taşımacılık Yaptığı AB Ülkeleri

Firma Adı	Taşıma Modu	Karayolu Taşması Yapılan AB Ülkeleri
Metin Group	Karayolu	Almanya, Avusturya, Belçika Fransa, İtalya
Baynak Uluslararası Nakliyat	Karayolu İntermodal/Kombine Taşımacılık	Almanya, Avusturya, Belçika Fransa, Hollanda, İspanya Lüksemburg, Portekiz
Barsan Global Lojistik	Karayolu Denizyolu Havayolu İntermodal/Kombine Taşımacılık	Almanya, Avusturya, Belçika, Bulgaristan Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya Finlandiya, Fransa, Hollanda, Hırvatistan İngiltere, İspanya, İsveç, İtalya, Letonya Litvanya, Lüksemburg, Macaristan Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya Slovenya, Yunanistan
Teciroğlu Nakliyat	Karayolu	Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Estonya Finlandiya, İtalya, Letonya, Litvanya Macaristan, Polonya, Romanya, Slovakya Slovenya, Yunanistan
Netlog Lojistik Grubu	Karayolu	Almanya, Avusturya, Belçika, Bulgaristan Çek Cumhuriyeti, Fransa, Hollanda İngiltere, İtalya, Macaristan, Polonya Romanya, Slovenya
Eksen Lojistik	Karayolu	Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, İtalya Polonya, Romanya, Yunanistan
Turna Nakliyat	Karayolu	Almanya, Belçika, Hollanda, Romanya
7 Lojistik	Karayolu	Almanya, Avusturya, Belçika, Fransa, Hollanda
Öz-Trans Lojistik	Karayolu Denizyolu	Almanya
Doktor Lojistik	Karayolu Denizyolu Havayolu	Almanya, Avusturya, Belçika, Bulgaristan Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya Fransa, Hollanda, Hırvatistan, İngiltere İspanya, İsveç, İtalya, Letonya, Macaristan Polonya, Portekiz, Romanya, Slovakya Slovenya, Yunanistan

Ankette yer alan Metin Group, Teciroğlu Nakliyat, Netlog Lojistik Grubu, Eksen Lojistik, Turna Nakliyat ve 7 Lojistik firmaları sadece karayolu taşımacılığı yapmaktadır. Baynak Uluslararası Nakliyat firması karayolu, intermodal/kombine taşımacılığını kullanmaktadır. Barsan Global Lojistik firması karayolu, denizyolu, havayolu ve intermodal/kombine taşıma modlarını kullandığını belirtmiştir. Öz-Trans Lojistik karayolu ve denizyolu modlarını kullanarak taşımacılık yapmaktadır. Doktor Lojistik ise karayolu, denizyolu ve havayolu modlarını kullanmaktadır.

Metin Group'ın karayolu taşımacılığı yaptığı Avrupa ülkeleri Belçika, Avusturya, Fransa, Almanya ve İtalya'dır.

Baynak Uluslararası Nakliyat ise Portekiz, Avusturya, Hollanda, Almanya, Lüksemburg, İspanya, Fransa, Hollanda ve Belçika'ya karayolu taşımacılığı yapmaktadır.

Barsan Global Lojistik firması; Hırvatistan, Danimarka, Portekiz, Almanya, Yunanistan, İspanya, Romanya, Fransa, Litvanya, Macaristan, Estonya, İtalya, Bulgaristan, Lüksemburg, Avusturya, Finlandiya, Belçika, İngiltere, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Slovenya, Letonya, İsveç, Slovakya ve Hollanda'ya karayolu taşımacılığı yapmaktadır.

Teciroğlu Nakliyat; Çek Cumhuriyeti, Slovenya, Macaristan, Estonya, Yunanistan, İtalya, Romanya, Slovakya, Finlandiya, Litvanya, Bulgaristan, Polonya ve Letonya'ya karayolunu kullanarak taşımacılık yapmaktadır.

Netlog Lojistik Grubu; İngiltere, Slovenya, Belçika, Romanya, Almanya, Macaristan, Hollanda, Çek Cumhuriyeti, İtalya, Avusturya, Polonya, Bulgaristan ve Fransa'ya karayolu taşımacılığı yapmaktadır.

Eksen Lojistik'in karayolu taşıması yaptığı ülkeler ise İtalya, Bulgaristan, Polonya, Yunanistan, Çek Cumhuriyeti ve Romanya'dır.

Turna Nakliyat Almanya, Belçika, Hollanda ve Romanya karayolu taşımacılığı yapmaktadır.

7 Lojistik firması Almanya, Avusturya, Belçika, Fransa ve Hollanda'ya karayolu taşımacılığı yapmaktadır.

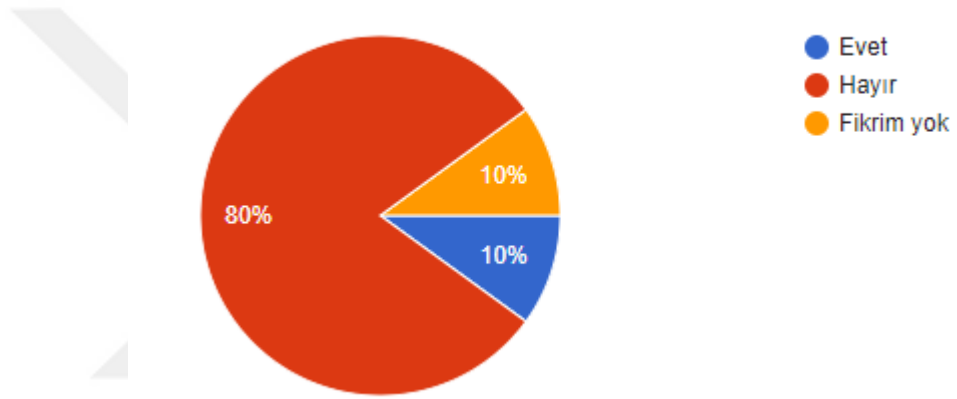
Öz-Trans Lojistik sadece Almanya'ya karayolu taşımacılığı yapmaktadır.

Doktor Lojistik firmasının ise karayolu taşımacılığı yaptığı Avrupa ülkeleri; Hırvatistan, Danimarka, Portekiz, Almanya, Yunanistan, İspanya, Romanya, Fransa,

Macaristan, Estonya, İtalya, Bulgaristan, Avusturya, Belçika, İngiltere, Çek Cumhuriyeti, Polonya, Slovenya, Letonya, İsveç, Slovakya ve Hollanda'dır.

4.2.2. AB ve TR arasındaki Gümrük Birliği'nin İşleyişi

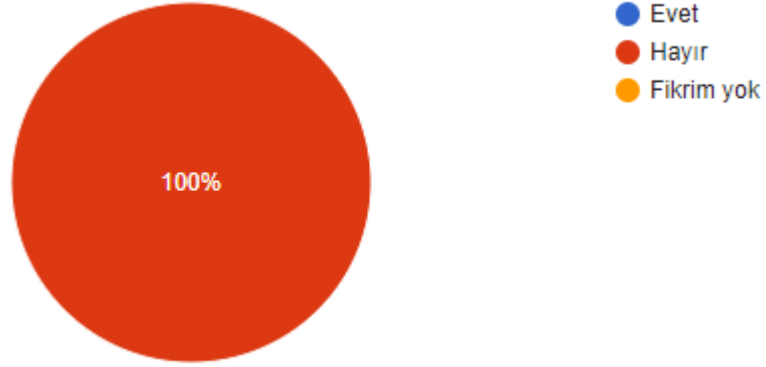
Avrupa Birliği ve Türkiye arasındaki Gümrük Birliği düzgün işliyor mu sorusuna cevap veren firmaların %80'i Gümrük Birliği'nin düzgün işlemediğini düşünmektedir. %10'luk oran TR ve AB arasındaki Gümrük Birliği'nin düzgün işlediğini düşünmektedir. Kalan %10'luk dilimin fikri yoktur.



Şekil 4.2: Firmaların Gümrük Birliği İşleyişi Hakkındaki Görüşleri

4.2.3. AB ve Türk Taşımacılar Eşit Koşullar Altında mı Faaliyet Gösteriyor mu?

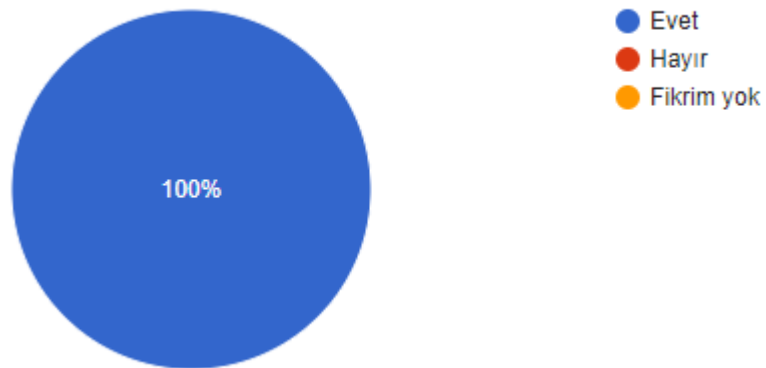
Anketin yapıldığı firmaların %100'ü hayır diyerek, Avrupa Birliği ülkesi taşımacılar ve Türk taşımacılarının eşit koşullar altında faaliyet göstermediğini düşünüyor.



Şekil 4.3: Firmaların AB ve Türk Taşımacılarının Eşit Koşulda Olup Olmadığı Hakkındaki Görüşü

4.2.4. Türkiye ve AB Arasındaki Uluslararası Karayolu Taşımacılığını En Temel Sorunu

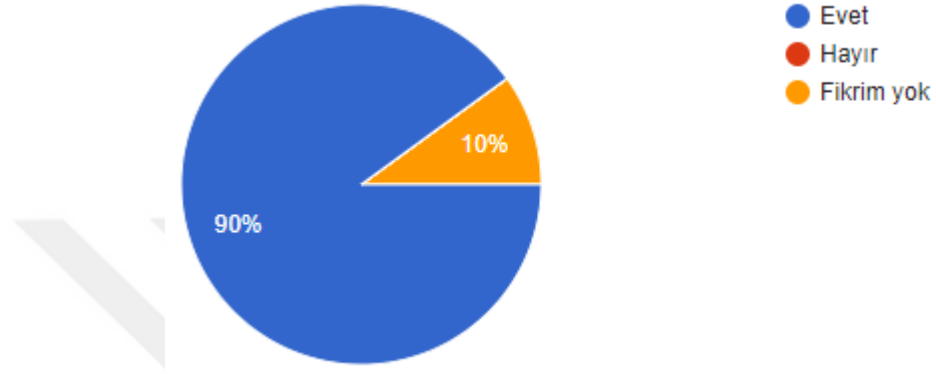
Ankete katılan firmaların %100'ü Türkiye ve AB arasındaki uluslararası karayolu taşımacılığının en temel sorunlarından biri olarak taşıma kotaları/geçiş izinlerini görmektedir.



Şekil 4.4: “AB ve TR Arasındaki Karayolu Taşımacılığının En Temel Sorunu Taşıma Kotalarıdır” Hakkında Firmaların Görüşü

4.2.5. Taşıma Kotalarının Gümrük Birliği'ne Aykırı Olması

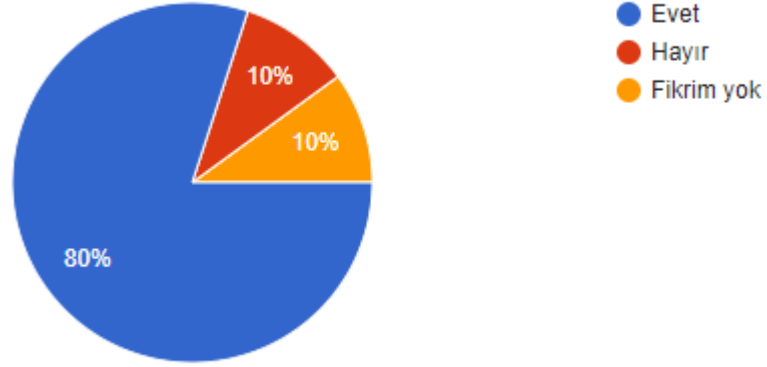
Lojistik ve nakliyat firmalarının %90'ı Gümrük Birliği malların serbest dolaşımını öngördüğünden taşıma kotalarının Gümrük Birliği'ne aykırı olduğunu düşünmektedir. %10'luk oranın fikri yoktur.



Şekil 4.5: Taşıma Kotalarının Gümrük Birliğine Aykırılığı Hakkında Firmaların Görüşü

4.2.6. Taşıma Kotalarının Türkiye ile AB Arasındaki Malların Serbest Dolaşımını Engellemesi

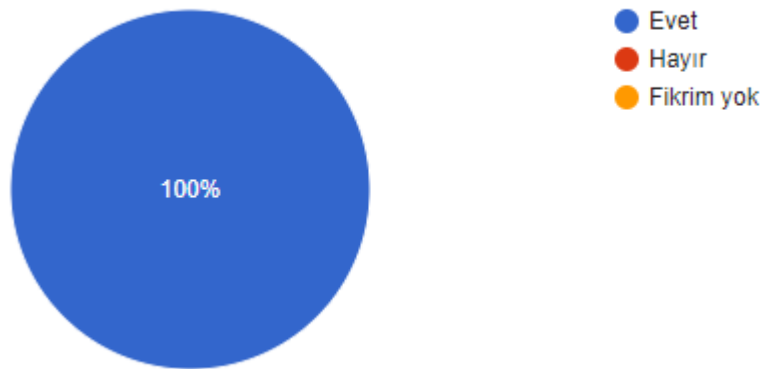
%80'lik oran taşıma kotalarının Türkiye ile AB arasındaki malların serbest dolaşımına ciddi engel oluşturduğunu düşünmektedir. %10'luk oran taşıma kotalarının serbest dolaşıma engel olmadığını düşünmektedir. Kalan %10'luk kısmın ise fikri yoktur.



Şekil 4.6: Taşıma Kotalarının TR ile AB Arasındaki Malların Serbest Dolaşımını Engellemesi Hakkında Firmaların Görüşü

4.2.7. Tarife Dışı Kısıtlamaların Maliyetleri Arttırması ve Haksız Rekabete Neden Olması

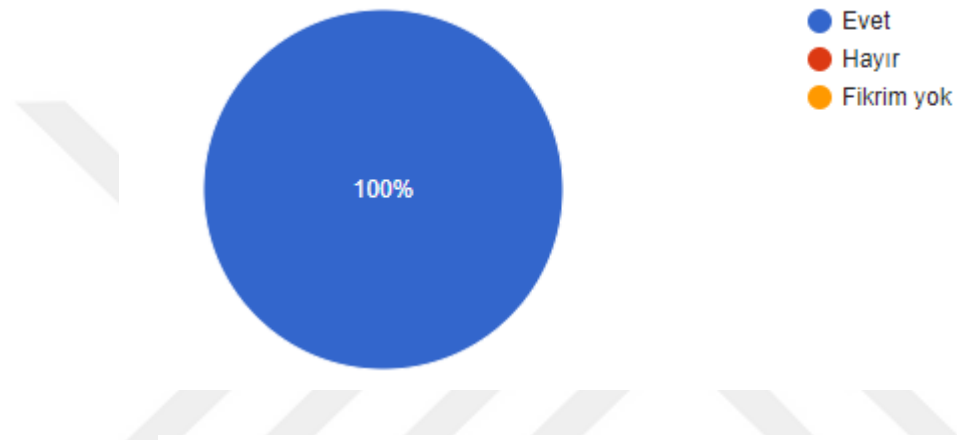
Ankete katılan firmaların %100'ü taşımacılık sektörünün karşılaştığı “geçiş belgesi kotaları, transit geçiş ücreti, sürücü vizesi vb” tarife dışı kısıtlamaların maliyetleri artırdığını ve haksız rekabete neden olduğunu belirtmiştir.



Şekil 4.7: Tarife Dışı Kısıtlamaların Maliyetleri Arttırması ve Haksız Rekabete Neden Olması Hakkında Firmaların Görüşleri

4.2.8. Haksız Rekabet Sonucunda Yabancı Plakalı Taşıtların Ülkemiz İhracatındaki Payının Artması ve Türkiye’de Kayıtlı Taşımacılık Firmalarının Pazar Kaybı Yaşaması

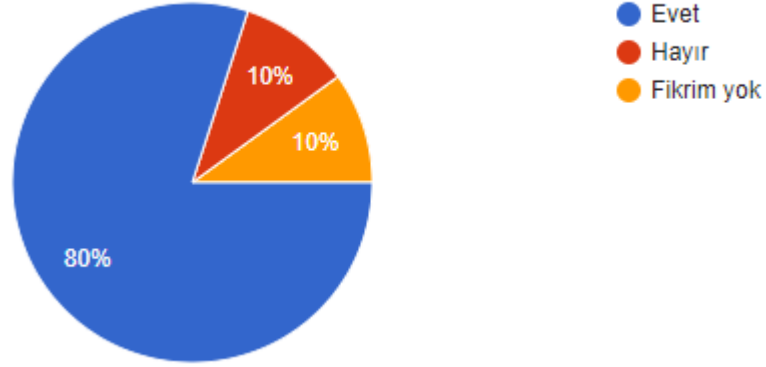
Ankete katılan firmaların %100’ü ortaya çıkan bu haksız rekabet sonucunda yabancı ülke plakalı taşıtların ülkemiz ihracatındaki payı arttığını, buna karşılık Türkiye’de kayıtlı taşımacılık firmalarımızın pazar kaybı yaşadığını düşünmektedir.



Şekil 4.8: Haksız Rekabet Sonucu Yabancı Taşıtların TR İhracatında Payının Artması ve TR Firmalarının Pazar Kaybı Yaşaması Hakkında Firmaların Görüşü

4.2.9. Kota Miktarlarının Türkiye İhracat Potansiyelini Karşulamakta Yetersiz Olması

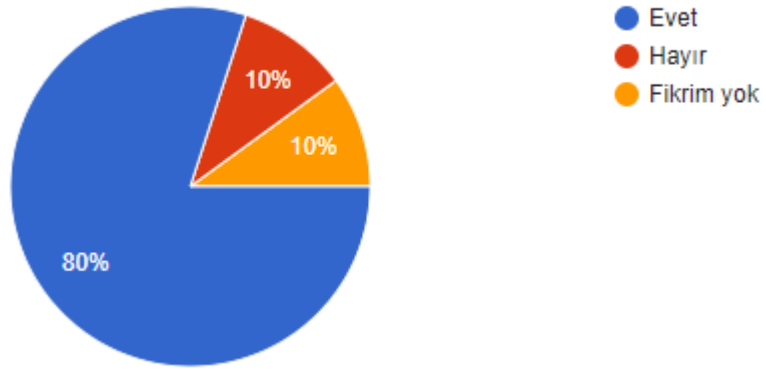
Firmaların %80’i belirlenen kota miktarlarının Türkiye ihracat potansiyelini karşılamakta yetersiz olduğunu düşünmektedir. %10’luk dilim kota miktarlarının yeterli olduğunu belirtmiştir. Diğer %10’luk dilimin ise fikri yoktur.



Şekil 4.9: Kota Miktarlarının TR İhracatını Karşulamakta Yetersiz Kalması Hakkında Firmaların Görüşleri

4.2.10. Taşıma Kotalarının Türkiye Ekonomisini Olumsuz Etkilemesi

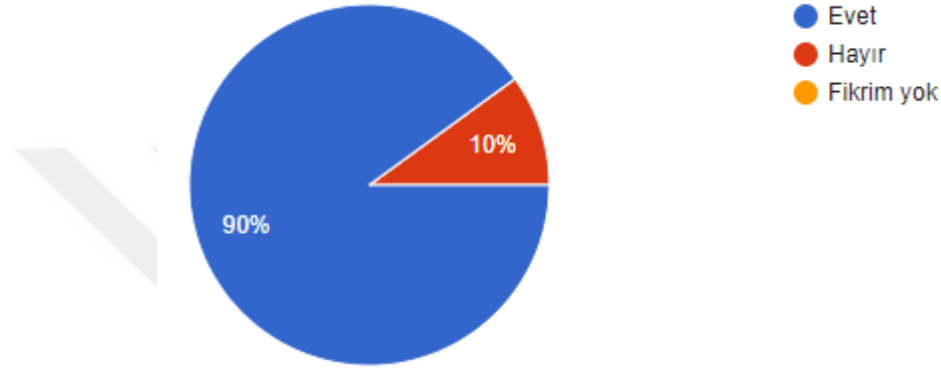
Firmaların %80'i taşıma kotalarının Türkiye ekonomisini olumsuz etkilediğini düşünmektedir. %10'luk dilim taşıma kotalarının ekonomimizi olumsuz etkilediği fikrine katılmamaktadır. Kalan %10'luk dilimin fikri yoktur.



Şekil 4.10: Taşıma Kotalarının Türkiye Ekonomisini Olumsuz Etkilemesi Hakkında Firmaların Görüşü

4.2.11. Karayolu Taşımacılığı Gümrük Birliği Kapsamına Alınarak Serbestleştirildiği Taktirde Maliyetlerin Düşmesi

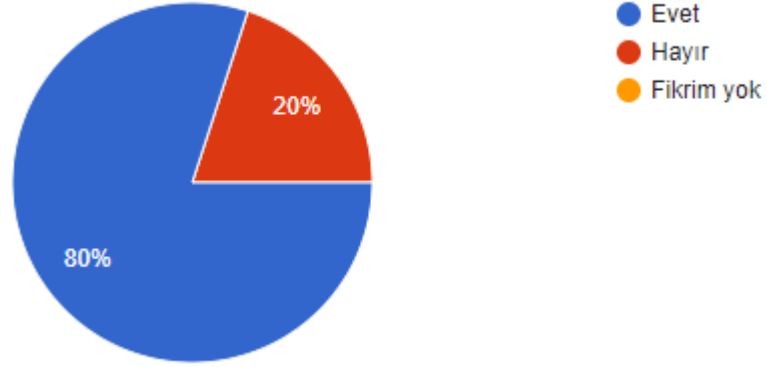
Firmaların %90'ı karayolu taşımacılık hizmetleri, Gümrük Birliği kapsamına alınarak serbestleştirildiği takdirde taşıma maliyetlerinin düşeceğini düşünmektedir. %10'luk dilim ise bu duruma katılmamaktadır.



şekil 4.11: Karayolu Taşımacılığı GB Kapsamına Alınıp Serbestleştirildiği Taktirde Maliyetlerin Düşmesi Hakkında Firmaların Görüşü

4.2.12. Karayolu Taşımacılığı Gümrük Birliği Kapsamına Alınarak Serbestleştirildiği Taktirde Transit Srenin Kısılması

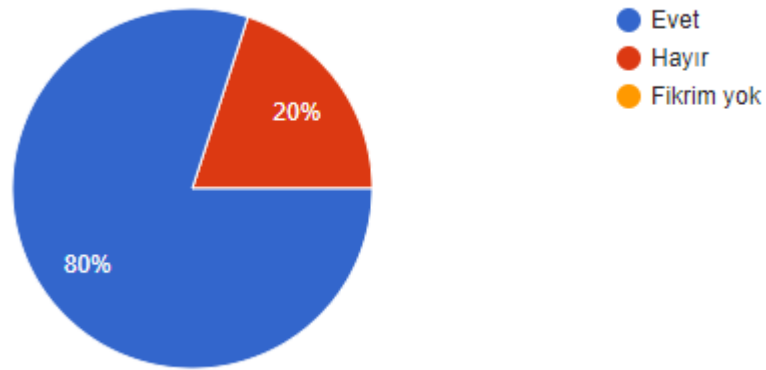
Ankete katılan firmaların %80'i karayolu taşımacılık hizmetleri, Gümrük Birliği kapsamına alınarak serbestleştirildiği takdirde transit sürenin kısılacanı belirtmiştir. Kalan %20'lik dilim ise bu fikre hayır cevabını vermiştir.



Şekil 4.12: Karayolu Taşımacılığı GB Kapsamına Alınıp Serbestleştirildiği Taktirde Transit Sürenin Kısılması Hakkında Firmaların Görüşü

4.2.13. Karayolu Taşımacılığı Gümrük Birliği Kapsamına Alınarak Serbestleştirildiği Taktirde Araç Verimliliğinin Artması

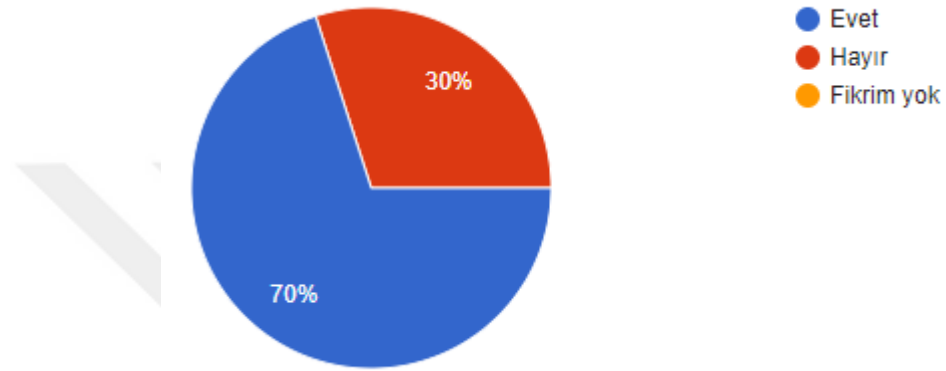
Firmaların %80'i karayolu taşımacılık hizmetleri, Gümrük Birliği kapsamına alınarak serbestleştirildiği takdirde araç verimliliğinin artacağını düşünmektedir. Kalan %20'lik oran ise araç verimliliğinin artmayacağını düşünmektedir.



Şekil 4.13: Karayolu Taşımacılığı GB Kapsamına Alınıp Serbestleştirildiği Taktirde Araç Verimliliğinin Artması Hakkında Firmaların Görüşü

4.2.14. Karayolu Taşımacılığı Gümrük Birliği Kapsamına Alınarak Serbestleştirildiği Takdirde Haksız Rekabetin Sona Ermesi

Anketi cevaplayan lojistik ve nakliyat firmalarının %70'i karayolu taşımacılık hizmetleri, Gümrük Birliği kapsamına alınarak serbestleştirildiği takdirde haksız rekabet sona ereceğini, %30'u ise haksız rekabetin devam edeceğini düşünmektedir.



şekil 4.14: Karayolu Taşımacılığı GB Kapsamına Alınıp Serbestleştirildiği Takdirde Haksız Rekabetin Sona Ermesi Hakkında Firmaların Görüşü

4.3. ANKET DEğERLENDİRMEşİ

Lojistik firmalarıyla gerçekleştirilmiş olan bu ankette, firmaların karşılaştığı sorunlarının ve Gümrük Birliği'nin mevcut işleyişi hakkındaki görüşlerinin göz nnde bulundurulması, Gümrük Birliği'nin güncellenmesi ve iyileştirilmesi bakımından önem taşımaktadır.

Ankette en dikkat çeken nokta tüm katılımcıların aynı fikirde olduğu sorunlardır. AB ve Türk taşımacılarının eşit koşullar altında faaliyet göstermediği gerçeği, Türkiye trlarının karşılaştığı kota sorunlarının Türk karayolu taşımacılığının en temel sorunu olması, Gümrük Birliği işleyişine aykırı olan bu kotaların taşımacıların maliyetini artırması ve AB plakalı araçların Türkiye ihracatındaki payı artarken Türkiye'nin payının azalması konusunda anket katılımcıları aynı düşüncededir. Katılımcılar farkı Avrupa ülkelerine taşımacılık yapsalarda karşılaştıkları sorunların aynı olması göze

çarpmaktadır. Taşıma kotalarının malların serbest dolaşımını kapsamadığını savunan AB üye ülkelerinin, Türkiye için öngördüğü kotaları da yetersiz yapması Türk taşımacılarının uğradığı haksızlık ve ayrımcılığı gözler önüne sermektedir.

Gelen anket cevaplarına bakıldığında Türk tırlarına uygulanan bu transit engellerin Türk ihracatını için yetersiz kaldığını, genel olarak bakıldığında ise Türk ekonomisini olumsuz yönde etkilediği katılımcılar tarafından belirtilmiştir. Burada çıkarılacak en önemli sonuç Gümrük Birliği güncellenmesinin Türkiye ekonomisi için oldukça önemli olmasıdır. Çünkü Gümrük Birliği güncellenmediği sürece malların serbest dolaşına engel olan transit engeller Gümrük Birliği işleyişine engel olacaktır. Bu engeller Türk karayolu taşımacıları için maliyet artışına ve zaman kaybına yol açtığı için Türkiye ihracatını olumsuz yönde etkilemektedir.

Ankette diğer bir dikkat çekici noktada, AB ile yapılan karayolu taşımacılığının serbestleşmesi halinde haksız rekabetin sona ermesi değerlendirmesinde haksız rekabetin sona ermeyeceğini düşünen anket katılımcılarıdır. Aslında bu göz ününde bulundurulması gereken bir ihtimaldir. Çünkü günümüzde bile kotaların AB ve Türkiye arasındaki Gümrük Birliği'ne rağmen uygulanması ve çeşitli bahanelerle savunulması gerçeği ortadayken herhangi bir serbestleşme senaryosunda AB ülkeleri tarafından yeni bahaneler üretilmesi kaçınılmazdır. Veyahut Türk taşımacıları için maliyet artırıcı yeni ücretler talep etmesi de ihtimaller dahilindedir. Kısacası serbestleşme gerçekleşse de Türk karayolu taşımacılarının haksız rekabetle karşı karşıya kalması beklenebilir.

SONUÇ

AB ile Türkiye arasındaki Gümrük Birliği'nin işleyişini aksatan ve Türkiye'yi olumsuz etkileyen bir takım sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sorunlardan biri Türk karayolu taşımacılığı için engel oluşturan taşıma kotaları olmaktadır.

Avrupa Birliği üye devletleri ve Türkiye arasında gerçekleştirilen uluslararası karayolu taşımacılığı, ikili anlaşmalar çerçevesinde yapılmaktadır. 25 AB üyesi ülke ile Türkiye arasında ikili anlaşma bulunmaktadır. İkili anlaşmalar karayolu taşımacılık hizmeti için gerekli izinlerin sayısını ve hangi şartlar altında yapılacağını belirlemektedir. Bu anlaşmalar ile her iki ülkenin tatarlarına geçiş izni ve kota düzenlemeleri getirilmektedir. Türkiye ve AB üye devletleri arasındaki ikili anlaşmalar sonucu belirlenen geçiş izni/kota miktarları ve çeşitleri ülkelere göre farklılık göstermektedir. İkili anlaşmalarla temin edilen geçiş izinlerinin beraberinde, UBAK üye ülkeleri arasında uluslararası karayolu mal taşımacılığı için çok taraflı geçiş belgeleri temin edilen kota sistemi yürütülmektedir.

Türk karayolu taşımacılığına Avrupa Birliği üye devletleri tarafından uygulanan taşıma kotaları, uluslararası karayolu taşımacılığı için engel oluşturmaktadır. Türkiye için ayrılmış olan geçiş belgesi/kotalar yetersiz kalmaktadır. Yetersiz kalan kotalar sonucunda Avusturya'da olduğu gibi geçiş belgesi tükenen Türk plakalı araçlar farklı mod dayatmasına mecbur bırakılmaktadır. Ro-La trenlerini kullanmak zorunda kalan Türk karayolu taşımacılarının hem maliyeti artmakta hem de zaman kaybı yaşamaktadır. Haksız kısıtlamalar sebebiyle Türk ürünlerinin Avrupa'ya karayolu ile taşınması ekonomik biçimde yapılamamaktadır. Geçiş belgesi tükenen Türk karayolu taşımacılarının serbest geçişine AB tarafından izin verilmemektedir. Kimi AB ülkesi ise ülkeye girişi ücrete tabi tutarak Türk taşımacılarının maliyetini artırmaktadır. Ayrıca Avrupa'da Türk araçlarından alınan geçiş ücretlerinin belirli bir standartı yoktur ve ücretler verilen hizmetle orantılı değildir. Ücretli geçiş belgeleri adı altında tahsil edilen ücretler, yol kullanım ücretlerinden tamamen bağımsızdır. Türk taşımacıları AB araçları tarafından ödenen tüm ücretleri ödemekte, ayrıca ücretli geçiş belgeleri kullandıkları ülkelerde haksız ayrımcı bir muameleye maruz kalmaktadır. Bunlarla birlikte taşımacılık sektörü için diğer bir sorun da tır şoförlerine uygulanan vizelerdir. Türk tır şoförlerinin

schengen vize başvurularında uzun süre kaybetmesi ve vize alımı için ödenen harçlar lojistik sektörü için ek maliyet oluşturmaktadır.

Türkiye'nin Avrupa'ya gerçekleştirdiği uluslararası karayolu taşımacılığında Türkiye'ye uygulanan taşıma kotaları "gümrük vergisine eş etkili tedbir" olarak Gümrük Birliği'nin işleyişine ve malların serbest dolaşımını engel olmaktadır. AB ülkeleri, taşıma kotalarının Gümrük Birliği'ni kapsamadığını ve hizmetlerin serbest dolaşımına dahil bir sorun olduğunu bahane etmektedir. Fakat ABAD kararlarına bakıldığında, uygulanan tarife dışı kotaların malların serbest dolaşımı üstünde direkt bir etkisi olduğu belirtilmektedir. ABAD bir başka kararında, yöntem ve tanımı her türlü koşul altında ithalat ve ihracat ya da transit geçişini tamamen veya kısmen engellemiş olan tedbirler ve yine aynı etkiye sahip yüklerin "miktar kısıtlamalarına eş etkili önlemler" olduğunu hükme bağlamıştır. Yine ABAD İstanbul Lojistik davasında da Macaristan'ın Türk araçlarından aldığı geçiş ücretinin gümrük vergisiyle eş değer olduğunu belirterek, alınmaması gerektiği kararını vermiştir. Türk karayolu taşımacıları, taşıma kotalarının malların serbest dolaşımına engel olduğunu ve doğrudan etkilediğini ortaya koyan geçmiş ABAD kararlarını örnek göstererek hukuksal alanda haklarını aramalıdır.

Türkiye ihracat potansiyelinin karşılamakta yetersiz kalan kotalardan dolayı Türkiye'nin ihracatı ve bununla beraber ekonomisi olumsuz etkilenmektedir. Geçiş belgesi miktarları Türkiye ihracatı ile paralel bir biçimde artış göstermemektedir. 2019 ihracat oranlarına bakıldığında Türkiye ihracat pazarının %57'sini Avrupa oluşturmaktadır. 2015-2016 yılları arasında %41 oranında paya sahip olan karayolu taşımacılığının, ihracat içindeki payı 2018 yılında %38 seviyesine düşmüştür. Bu düşüşte AB ülkeleri tarafından uygulanan kota yetersizliği, farklı mod dayatmaları, karayolu taşımacılığının artan maliyetleri etkilidir. AB üye ülkeleri ve Türkiye arasındaki karayolu taşımacılığında tam serbestleşme yaşanırsa taşıma maliyetleri düşecek ve Türk araçları Avrupa'ya daha fazla sefer gerçekleştirecektir. AB ve TR arasındaki ticarete 3.5 milyar € artış gerçekleşecektir.

Bu çalışmada Türkiye'ye kayıtlı olan 10 lojistik firmasıyla yapılmış olan taşıma kotaları konulu anket çalışması Türk karayolu taşımacılığının yaşadığı sorunları kanıtlar niteliktedir. Ankete katılan firmaların tümü, taşıma kotaları/geçiş izinlerinin Türkiye ile AB arasındaki uluslararası karayolu taşımacılığının en önemli sorunu olduğu konusunda hemfikir oldukları gibi AB ve Türk taşımacılarının eşit koşullar altında faaliyet göstermediği konusunda da hemfikirdir. Firmalar, verdiği cevaplarda TR ve AB arasındaki gümrük birliği'nin düzgün işlemediğine, taşıma kotalarının gümrük birliği'ne karşı olduğuna ve yine uygulanan kıtaların malların serbest dolaşıma engel olduğuna arka çıkmaktadır. Tarife dışı kısıtlamaların nakliye firmalarının maliyetlerini artırarak haksız rekabete neden olduğu ve bu haksız rekabet sonucunda AB plakalı araçların Türkiye ihracatında payının arttığı, Türk taşımacılarının ise pazar kaybı yaşadığını, ankete katılan bütün firmalar yaşadıkları sorunları göz önüne alarak onaylamıştır. Firmaların neredeyse tümü AB üye devletlerinden Türkiye'ye tahsis edilen geçiş belgeleri miktarlarının ihracat potansiyelini karşılayamadığı, Türkiye ekonomisini olumsuz etkilediğini düşünmektedir. Ayrıca yapılan bu anket çalışması, kotaların Gümrük Birliği kapsamına alınarak serbestleştirilmesi halinde taşıma maliyetlerinin düşeceğini, transit sürenin kısıllacağını, araç verimliliğinin artacağını ve haksız rekabetin sona ereceğini desteklemiştir.

Dünya Bankası'nın 2014 yılında yayınladığı Gümrük Birliği değerlendirme raporu, Türk karayolu taşımacılığının yaşadığı sorunları ve taşıma kotalarının Türkiye için olumsuz sonuçlar doğurduğunu açıkça belirtmiştir. Türkiye'nin taşıma kotaları karşısında yaşadığı kayıplar objektif bir şekilde değerlendirilmiştir. Ayrıca raporda Gümrük Birliği'nin güncellenmesi, yani günümüz şartları doğrultusunda Gümrük Birliği'nden doğan hataların düzeltilmesi gerekliliği öne çıkmıştır. Türkiye- AB Gümrük Birliği'nin işleyişindeki sorunları çözmek için kotaların kaldırılması en öncelikli konulardan biridir.

Türkiye'nin Avrupa'ya gerçekleştirdiği karayolu taşımacılığında yaşadığı sıkıntılar ve bu sıkıntıların Türkiye ekonomisinde yarattığı kayıplar acilen çözüme kavuşturulmalıdır. AB üye ülkeleriyle yapılan ikili anlaşmalarda taşımaların libere edilerek kotaların kaldırılması sorunları giderecek çözümlerden biri olmaktadır. Taşımaların serbestleşme durumunda ise Türkiye için tahsis edilen ikili, transit ve

3.ülke geçiş belgeleri Türkiye'nin talebini ve ihracat potansiyelini karşılayacak biçimde belirlenmelidir. Ayrıca Gümrük Birliği'nin güncellenme sürecinde taşıma kotalarının hizmetlerin serbest dolaşımını değil malların serbest dolaşımını kapsadığını belirten maddeler koyulmalıdır ya da Gümrük Birliği'nin alanının genişletilerek hizmetlerin serbest dolaşımının da gümrük birliği kapsamına alınması için girişimlerde bulunulmalıdır.



KAYNAKÇA

Kitaplar

Baydarol, Can, **AB ile Tam Üyelik Yolunda AT ile Gümrük Birliği**, İstanbul, Otomotiv Sanayi Derneği, 1995

Dış Ticaret Müsteşarlığı, **Avrupa Birliği ve Türkiye**, Ankara, 2007

Günüğür, Haluk, **Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri**, Avrupa Ekonomik Danışma Merkezi, Ankara, 2008

Karayolları Düzenleme Genel Müdürlüğü, **Uluslararası Karayolu Taşımacılığı El Kitabı**, 2018

Karluk, Rıdvan, **AB ve Türkiye**, 8. Baskı, İstanbul: Beta Yayınevi, 2005.

Özen, Çınar, **Türkiye- Avrupa Topluluğu Gümrük Birliği ve Tam Üyelik Süreci Üzerine Etkileri**, İzmir: Ceylan Kitabevi, 2002

Özer, M. Akif, **Avrupa Birliği Yolunda Türk Kamu Yönetimi**, Ankara: Platin Yayınları, 2006

Makaleler

Ataseven, Rumeysa ve Hakan Tunahan, “Gümrük Birliği Anlaşmasının Önemli Bir Asimetrisi Olarak Karayolu Taşıma Kotaları”, **Journal Of Management, Marketing and Logistic**, 2015, Cilt 2, No 2, s. 84-93, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/375021> (4 Ocak 2019)

Baykal, Sanem, “Avrupa Birliğinde Malların Serbest Dolaşımı ve Çevrenin Korunması: Farklı Menfaatler Arasında Denge Arayışı”, **Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi**, 2006, Cilt 5, No 2, s. 103-129, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/16/1122/13216.pdf> (15 Kasım 2018)

Candan, Tolga, “Türkiye AB Ortaklık Hukukunda Son Gelişmeler: ABAD’ın C-65/16 Sayılı ‘İstanbul Lojistik LTD.’ Kararı Hakkında Bir Değerlendirme”, **DÜHFD**, 2018, Cilt 23, Sayı 38, s. 149-171, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/475424> (11 Nisan 2019)

Cengiz, Cihangir ve Ömer Kurtbağ, “Türkiye-AB Gümrük Birliği’nde Yaşanan Güncel Sorunlar ve Bunlara Olası Çözüm Önerileri”, **Akademik Yaklaşımlar Dergisi**, 2015, Cilt 6, Sayı 2, s. 1-33, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/269341> (29 Haziran 2018)

Karakeçeli, Feridun, “15’inci Yılında Türkiye-AB Gümrük Birliği ve Yaşanan Temel Sorunlar”, **İKV**, Şubat 2011
https://oldweb.ikv.org.tr/images/upload/data/files/31-15inci_yilinda_turkiye-

ab_gumruk_birligi_yasanan_temel_sorunlar__subat_2011___2_.pdf (1 Ekim 2018)

Özkan, Işık “Türk Vatandaşlarının Avrupa Ülkelerine Giriş Hakkı ve Vize Sorunu”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 9, 2007, s. 409-446 <http://acikerisim.deu.edu.tr:8080/xmlui/bitstream/handle/20.500.12397/2209/ioskzan.pdf?sequence=1&isAllowed=y> (6 Mayıs 2019)

Servantie, Deniz, “AB ve Türkiye Arasındaki Taşımacılık Kotalarının Kaldırılması Üzerine Senaryolar”, **İKV**, Ağustos 2015 [https://www.ikv.org.tr/images/files/AB%20VE%20T%C3%9CRK%C4%B0YE%20ARASINDA%20TA%C5%9EIMACILIK%20KOTALARININ%20KALDIRILMASI%20\(Pastori%20Raporu\)%20edit%20son%20FINALLY%20FINAL\(1\).pdf](https://www.ikv.org.tr/images/files/AB%20VE%20T%C3%9CRK%C4%B0YE%20ARASINDA%20TA%C5%9EIMACILIK%20KOTALARININ%20KALDIRILMASI%20(Pastori%20Raporu)%20edit%20son%20FINALLY%20FINAL(1).pdf) (23 Eylül 2018)

Sinan Kuşçu, “Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansıması”, **Akademik Bakış**, 2011, Cilt 5, Sayı 9, s. 77-91 <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/73927> (11 Nisan 2018)

Tezcan, Narin İdriz, “ ’Vize Şikayet Hattı’ - AB’de Türk Vatandaşlarının Hakları”, **İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları**, 2010, No: 229. <https://www.ikv.org.tr/images/upload/data/files/metin229.pdf> (9 Haziran 2019)

Tokatlıoğlu, Mircan Yıldız, “Türkiye’de Dış Ticaretin Vergilenmesi ve Avrupa Birliği”, **Akdeniz İ.İ.B.F Dergisi**, 2005, Cilt 5, Sayı 10, s. 46-72, <http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423868847.pdf> (30 Mart 2018)

Usal, Ceren, “Türkiye- Avrupa Birliği İlişkilerinin Tarihsel Süreci ve Son Gelişmeler”, **Akdeniz İ.İ.B.F Dergisi**, 2001, Cilt 1, Sayı 1, s. 140-153, http://www.dkbb.gov.tr/upload/dosyalar/TrkiyeAvrupaBirliilikilerininTarihse_1____ok___nemli_oku.pdf (30 Mart 2018)

Tezler

Fulser, Buket, “Kombine Taşımacılık ve Türkiye Uygulamaları”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**: İstanbul: İTÜ, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2015

Gürbüzler, Senem, “Avrupa Birliği Adalet Divanı İçtihatları Işığında Malların Serbest Dolaşımı”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010

Kakıcı, Ayşegül, “Avrupa Birliği’nde Gümrük Birliği ve Türkiye Uygulaması, Türkiye’ye Etkileri”, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**. İstanbul: Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2006

Raporlar

Dünya Bankası, **AB-Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirmesi Dünya Raporu**, 2014
<https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/eca/turkey/tr-eu-customs-union-tr.pdf> (23 Nisan 2018)

ICF International, **AB ve Türkiye Cumhuriyeti Arasında Bir Anlaşmanın Ekonomik Etkisi Üstüne Çalışma Nihai Rapor**, Londra, 2014
<http://www.und.web.tr/dosya/etki-analizi-rapor-tam.pdf> (1 Mayıs 2019)

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, **Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi Sektör Raporu**, 2014
<https://www.tobb.org.tr/Documents/yayinlar/2014/ulastirma2014.pdf> (23 Mart 2019)

Uluslararası Nakliyeciler Derneği, **Ocak Ayı Taşımacılık İstatistikleri Raporu**, İstanbul, 2019
<https://www.und.org.tr/tr/22046/ocak-2019-tasimacilik-istatistikleri-raporu-yayinlandi> (29 Haziran 2019)

Uluslararası Nakliyeciler Derneği, **Karayoluyla Eşya Taşımacılığı Sektörünün 2019-2022 Strateji Planı**, İstanbul, 2019
<http://www.und.web.tr/UND-2019-2022.pdf> (3 Mayıs 2019)

Diğer Kaynaklar

Case C-228/06, Mehmet Soysal, İbrahim Savatlı v. Bundesrepublik Deutschland, 12.02.2009
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A62006CJ0228> (19 Haziran 2019)

Case C-28/09, Commission v Austria, Luxembourg, 21 December 2011.
https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/CJE_11_138 (6 Mart 2019)

Coşan, Burak, “Transit Yalnızlık”, **Hürriyet**, 11 Ekim 2015,
<http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/transit-yalnizlik-30285326> (15 Haziran 2019)

İktisadi Kalkınma Vakfı, **Türkiye-AB Gümrük Birliği**,
https://www.ikv.org.tr/ikv.asp?ust_id=4&id=38 (7 Şubat 2018)

İktisadi Kalkınma Vakfı, **Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi Yolunda: Türkiye-AB Hizmet Ticaretinin Önündeki Temel Engeller**, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, Yayın No:291, Aralık 2016
https://www.ikv.org.tr/images/files/ikv%20yayin_291.pdf (30 Mayıs 2019)

Şener, Fatih, 10 Soruda Kota Sorunu, **Lojistik Hattı**, 15 Ağustos 2014,
<http://www.lojistikhatti.com/haber/2014/08/10-soruda-kota-sorunu> (16 Haziran 2019)

- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, **Gümrük Birliği**, 2011, https://www.ab.gov.tr/gumruk-birliigi_46234.html (11 Şubat 2018)
- T.C. Dışişleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, **Fasıl 14 Taşımacılık Politikası**, 2018, https://www.ab.gov.tr/fasil-14-tasimacilik-politikasi_79.html (9 Kasım 2018)
- Türkiye Cumhuriyeti Dış İşleri Bakanlığı, **Türkiye’de Karayolu Taşımacılığı**, 2011, http://www.mfa.gov.tr/turkiye_de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa (18 Ekim 2018)
- “Türk Tır Sürücülerinden Slovenya’da Eylem”, **TRT Haber**, 24 Nisan 2013, <https://www.trthaber.com/haber/turkiye/turk-tir-suruculerinden-slovenyada-eylem-83546.html> (4 Nisan 2019)
- “Türk TIR’ları Viyana Kapılarında Eylemde”, **Sabah**, 27 Ağustos 2013, <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2013/08/27/turk-tirlari-viyana-kapilarinda-eylemde> (20 Nisan 2019)
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği, **Türk Taşımacılarının Nickelsdorf Sınır Eylemi**, 2013, <https://www.und.org.tr/tr/13801/turk-tasimacilarinin-nickelsdorf-sinir-eylemi> (1 Haziran 2019)
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği, **Türkiye-Macaristan KUK Toplantısı Gerçekleştirildi**, 2013, <https://www.und.org.tr/tr/12490/turkiye---macaristan-kuk-toplantisi-gerceklestirildi> (10 Haziran 2019)
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği, **Ocak Ayı Taşımacılık İstatistikleri Raporu Yayınlandı**, 2019, <https://www.und.org.tr/tr/22046/ocak-2019-tasimacilik-istatistikleri-raporu-yayinlandi> (29 Haziran 2019)
- “UND’den Ayrımcı AB Tepkisi”, **Transmedya**, 17 Aralık 2013, <https://www.transmedya.com/lojistik/undden-ayrimci-ab-tepkisi-h7397.html> (22 Mart 2019)
- <https://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/eca/turkey/tr-eu-customs-union-tr.pdf>
- https://www.tbmm.gov.tr/develop/owa/tbmm_internet.anasayfa
- <https://www.und.org.tr/>
- <https://www.ikv.org.tr/>
- <http://www.kgm.gov.tr>
- <https://www.ab.gov.tr/>

Metin Group ile görüşme

Baynak Uluslararası Nakliyat ile görüşme

Barsan Global Lojistik ile görüşme

Teciroğlu Nakliyat ile görüşme

Netlog Lojistik Grubu ile görüşme

Eksen Lojistik ile görüşme

Turna Nakliyat ile görüşme

7 Lojistik ile görüşme

Öz-Trans Lojistik ile görüşme

Doktor Lojistik ile görüşme

