

## **DIŞ TİCARET KISITLAMASI OLARAK KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDA VİZE ENGELLERİ**

Karayoluyla uluslararası taşımacılık faaliyetinde bulunan 2.400'ü aşkın firma ve eşya taşımacılığı faaliyetinde kullanılan 65.000'i aşkın araç sayısı ile Türk filosu bugün Avrupa'nın en güçlü filolarından biri haline gelmiştir.

Ticaret Bakanlığı tarafından 14.01.2021'de yayınlanan veriler itibarıyla Türkiye'nin 2020 yılı toplam dış ticaret hacminin (tutar bazında) %24,4'ü karayolu ile taşınmıştır. Bu oran ihracatta %31,2, ithalatta %19,1 olarak gerçekleşmiştir.

Mevcut kapasite (istihdam + yatırım) ile ülkemiz dış ticaretinin önemli bir bölümünün Türk uluslararası kara taşımacılığı sektörü tarafından sağlandığı göz önünde bulundurulduğunda sektörün önündeki en büyük tarife dışı engellerin başında sürücü vizeleri gelmektedir.

Karayolu taşımacılığında **YÜK, TIR ve SÜRÜCÜ** ayrılmaz bir bütündür. Ülkemiz dış ticaret yüklerinin taşınmasında, karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı sektörünün vize sürecinde yaşanan zorluklar, zaman kayıpları ve maliyetler ile sürücünün hareketi ve buna bağlı olarak ticareti sağlayan aracın ve dolayısıyla ticaret mallarının hareketi kısıtlanmaktadır.

### **AB-Schengen Bölgesi Vize Uygulamaları ve Yaşanan Sorunlar**

Türkiye, AB ile taraf olduğu Gümrük Birliği Anlaşması gereği malların serbest dolaşımı hakkına sahiptir. Malların serbest dolaşımı ise, mallar ile ayrılmaz bir bütün olan araç ve sürücünün serbest dolaşımı ile yakından ilgilidir. Dünya Bankası tarafından yayınlanan AB-Türkiye Gümrük Birliği Değerlendirme Raporu vize alım zorlukları ve kalış süresi kısıtlamalarının Gümrük Birliği işleyişine zarar verdiği tespitini yapmıştır.

Avrupa Adalet Divanı, 2009 yılında, **TIR şoförü Mehmet Soysal**'ın 2007 yılında Berlin Eyalet Mahkemesine başvurarak vize uygulamasının iptalini istemesiyle ilgili olarak Alman yargısına gönderdiği kararda (öz olarak), **“iş için Avrupa'ya gidecek Türklere vize istenemeyeceğine”** hükmetti. Bu karar açıklandığında özellikle Türkiye'de çok büyük beklentiler oluşmuş, sorun tamamen ortadan kalkmış gibi görüşler açıklanmıştır. Ancak ilerleyen dönemlerde karar neredeyse “yok hükmünde” görülmüş, bu ve benzeri kararlar uygulanmamıştır. Avrupa, bir çok konuda olduğu gibi kendi işine geldiği gibi uygulamalara devam etmiştir. Çözüme yanaşmak bir yana, anlaşmalar bir kenara bırakılarak, siyasal düzlemde gelişen olaylara göre tavır alınmış ve mevcut uygulamalar yıllar itibarıyla daha da zorlaştırılmıştır. Güncel durum itibarıyla TIR Şoförlerinin büyük çoğunluğuna vize ya hiç verilmemekte ya da çok kısa süreli (1 ay, 3 ay gibi) verilmektedir.

Ülkemizdeki genel işleyişte, Türk ihracat yüklerinin taşınabilmesi için sektörde faaliyet gösteren ve “Dış Ticaretimizi Taşıyan Profesyonel Sürücülerin” vize müracaatlarında davetiye yanısıra her bir başvuruda 20 farklı evrak hazırlamakta, talep edilen evraklar aynı ülkenin Büyükelçiliği ve Konsoloslukları arasında farklılıklar göstermekte, yüksek vize ve aracı kurum ücretleri ödenmektedir. Tüm bu uygulamalar Türk ihracatçısının yüklerinin zamanında teslimini imkansız hale getirmekle birlikte Türk taşımacısının rekabetini de olumsuz yönde etkilemektedir.

Sürücüler Türkiye-Avrupa ekonomisi için çok önemli rol oynayan aktörlerdir. Türkiye'nin AB'ye olan ihracatının %50'si, Türkiye'de yerleşik AB Menşe'li şirketler tarafından

yapılmaktadır. Bu ihracatın %29'u tek başına Alman Menşe'li firmalara, % 10'u sadece İtalyan Menşe'li firmalara aittir.

Türkiye'de üretilen İhraç ürünlerini AB ülkelerine taşıyan sürücüler, AB ülkeleri İhraç ürünlerini de Türkiye'ye taşımaktadırlar. Türkiye, AB'ye yaptığı ihracatın 1.5 katını AB'den ithal etmektedir. Dolayısıyla, bu sürücülere vize verirken turist muamelesi yapmak ve Schengen bölgesinde dolaşım sürelerini sınırlamak ekonominin temel kurallarına aykırıdır.

Her Türk TIR sürücüsü, herhangi bir Schengen ülkesinden "hizmet sağlamak" amacıyla vize talebinde bulunduğu anda 20 kalem standart evrak hazırlamak durumundadır. Türkiye'de bulunan Büyükelçilik ve/veya Konsoloslukların söz konusu 20 evrakın yanı sıra talep ettikleri ekstra evraklar da bulunabilmektedir. TIR sürücüleri ve/veya çalıştıkları şirketleri söz konusu evrakları her başvuruda tekrar hazırlamak/sunmak durumunda kalmaktadır.

Bahse konu evrakların içerisinde "Schengen alanına giriş ve/veya Schengen alanından geçiş yapacak olan kamyon/tır sürücüleri"nin Schengen vizesi alabilmeleri için "AB'deki bir şirketten davet mektubu ya da iş ortaklığı belgesi" talep edilmektedir.

Batıya olan dış ticaretimizi taşıyan TIR sürücülerinin Schengen Vize ihtiyacı, aciliyeti ve önemi itibarıyla öncelikli olarak ele alınmalı ve bu doğrultuda;

- 1) Schengen bölgesinde seyahat eden sürücüler için 90/180 kuralının, Schengen bölgesinin 3 katı coğrafi genişlemesi gerekçesiyle genişleme ölçüsünde, mümkün ise oturma izni asgari süresi 180/180 kalma süresine izin verecek şekilde artırılmalı, değil ise asgari 120 güne çıkartılması,
- 2) Vizeleri olan sürücülerin başvuru evraklarının ortak bir sisteme kaydedilmesi ve gelecekteki tüm başvurularda sürücü evraklarının sistem üzerinden temin edilmesinin sağlanması,
- 3) İlk kez vize alan sürücüler hariç olmak üzere, Schengen bölgesine birden fazla giriş yapmış ve Schengen bölgesindeki faaliyetlerini gereğince yerine getirmiş sürücülere **en az** 1 yıl geçerli vize verilmesinin sağlanması,
- 4) Tüm Schengen ülke temsilciliklerine yapılan sürücü vize müracaatlarında talep edilen başvuru evrak sayısının azaltılması, tüm ülkelerde yeknesak hale getirilmesi ve en önemlisi "davetiye" ve "teyit yazısı" şartının kaldırılması,
- 5) Türkiye'de yerleşik farklı AB ülkesi temsilciliklerinin farklı Schengen Vize Prosedürlerinin ortadan kaldırılmasının sağlanması,

Talep edilmektedir.

Ülkemiz hedeflerinin gerçekleştirilmesinde kritik öneme sahip, dış ticaretimizi olumsuz yönde etkileyen vize şartı ve beraberinde getirdiği zaman ve maliyet kayıplarının, vize muafiyeti sağlayacak anlaşmaların yapılması ile bertaraf edilmesi, **sektörün öncelikli beklentileri arasındadır.**

## 1.1. BDT, Orta Doğu ve Orta Asya Ülkelerindeki Vize Uygulamaları ve Yaşanan Sorunlar

Türk taşımacılık sektörü Schengen Bölgesi dışındaki bazı BDT, Orta Doğu ve Orta Asya ülkelerine yaptığı taşımalarda da vize engeli ile karşı karşıya kalmaktadır.

**Türkmenistan** bu ülkelerin başında gelmekte olup, vize temini öncesindeki güvenlik soruşturmaları, vize onay belgesi temin güçlükleri, limanlardaki bekleme sürelerinden kaynaklı zaman ve maliyet kayıplarının yanı sıra sınır dışı edilme uygulamaları, 350 \$'ı aşan vize maliyetleri ve 45 günü bulan vize temin süresi yaşanan temel problemlerdir.

**Kazakistan** ile Türkiye arasında 30 gün süreyle vize muafiyeti bulunmaktadır. Ancak, geniş bir coğrafyaya sahip Kazakistan'da yük teslim adresleri ve dönüş yükü operasyonları için belirlenen 30 günlük muafiyet yeterli değildir. Bahse konu duruma ek olarak özellikle kış aylarında kötü hava koşulları sebebiyle araçlar ve sürücüler için uzun bekleme süreleri yaşanabilmektedir. 30 günlük vize kalış süresinin 60 güne uzatılması için vize anlaşmasında iyileştirme sağlanması her iki ülke taşımacıları için fayda sağlayacağı değerlendirilmektedir.

**Irak**, vize sorunu yaşanan Orta Doğu ülkelerinin başında gelmekte olup Türkiye'nin Merkez Irak'a taşımaları sürücü vize engeli nedeniyle yapılamamaktadır. Irak hükümeti Merkez Irak'a yapılan taşımalar için vize talep etmekte ancak ülkemizdeki Irak dış temsilciliklerinden Türk sürücülerine vize verilmemektedir.

**Suudi Arabistan** ise Türk sürücülerine yönelik oldukça sıkı bir vize politikası izlemektedir. Sektörümüzün Suudi Arabistan vizesinin temininde karşı karşıya kaldığı sorunların başında, taşıma türüne bağlı (ikili veya transit) olarak vize verilmesi ve vize sürelerinin yetersizliği gelmektedir. Uygulama bu haliyle ciddi sorunları beraberinde getirmekte olup, aynı pasaport için hem ikili hem transit taşımalarda kullanılacak vize temin edilememektedir. Suudi Arabistan'dan ikili taşımalar için temin edilen vizelerde, ülkede kalış süresinin 7 gün olarak uygulanması da Türk taşımacısının vize sürecinde yaşadığı sorunlar arasındadır. Söz konusu uygulama, Suudi Arabistan'ın en uzak noktalarına ulaşımı engellediği gibi yüksek ceza ve hatta ülkeye girişi yasaklayan uygulamaları da beraberinde getirebilmektedir.

**Çin** gerek ülkemiz gerek tüm dünya ülkeleri için ticaret potansiyeli ile büyük öneme sahip bir ülkedir. Tarih boyunca önemli ticaret yolu olan Tarihi İpek Yolu'nun yeniden canlandırılması ile 3 kıtayı birbirine bağlayan modern ticaret, ulaşım ve lojistik yolu hayata geçirilmiş olacaktır. Bu güzergahta kesintisiz ticaretin, hızlı ve güvenli karayolu taşımacılık faaliyetlerinin yürütülebilmesi için sürücü vizeleri konusu büyük önem taşımakta olup vize sürecinde iyileştirme sağlanması gereken konuların başında yer almaktadır. Bu vesileyle, Çin ile ülkemiz arasında vize muafiyeti anlaşmasının imzalanması öncelikli öneme sahiptir.

Saygılarımızla,

**GELECEK PARTİSİ TİCARET POLİTİKALARI BAŞKANLIĞI**