

## AB VE TÜRKİYE ARASINDAKİ TAŞIMACILIK KOTALARININ KALDIRILMASI ÜZERİNE SENARYOLAR

**A**B ile Türkiye arasında karayolu yük taşımacılığı hizmetleri hâlihazırda, AB düzeyindeki ortak bir uygulama yerine, Üye Devletler ile Türkiye arasında, hükümetler arası düzeydeki ikili anlaşmalar ile düzenlenmektedir. Söz konusu anlaşmalar her iki tarafın taşımacılarına kota ve geçiş izni düzenlemeleri getirmektedir. Ancak, bu hükümetler arası ikili anlaşmalardaki bazı hükümler, AB Üye Devletleri ile Türkiye arasındaki karayolu taşımacılığına ilişkin hizmetlere sınırlamalar ve maliyet yükü getirmektedir. Bu anlaşmalar taşımacılık hizmetlerinin hangi koşullar altında yapılabileceğini ortaya koymakta ve özellikle de, taraf olan Üye Devlet ile Türkiye arasındaki taşımacılık operasyonu için gerekli geçiş izinlerinin sayısını ve şeklini belirlemektedir. Geçiş izinleri çoğunlukla ilgili devletlerin ulaştırma bakanlıkları tarafından yönetilmekte ve özel gerekliliklere bağlı olarak düzenli bir temelde verilmektedir. Geçiş izni sistemi taşımacılar için işlemlerinde kısıtlamalar ve idari yükler getirmektedir. Bu düzenlemelere bağlı ilave maliyetler, pazara sunulan nihai tüketim mallarının fiyatlarına yansıtılmaktadır. Bu çalışmada, hâlihazırda AB ile Türkiye arasında Gümrük Birliğinin revizyonunu hedefleyen görüşmeler çerçevesinde taşımacılık kotalarının kaldırılmasını öngören çeşitli senaryolar ve olası etkileri ele alınacak.

### **İkili anlaşmalar ve İTF çok taraflı kota sistemi**

AB içinde uluslararası taşımacılık operasyonları tamamen serbestleştirilmiştir. AB Üye Devletleri arasındaki uluslararası karayolu taşımacılığında açık pazara erişimi ve ülke vatandaşı olmayanlar tarafından ulusal operasyonların gerçekleştirilmesini kısıtlayan pazara sınırlı erişimi (kabotaj) sağlayan uyumlaştırıl-

mış ortak kurallar bulunmaktadır. Bunun tersi olarak, AB Üye Devletleri ile üçüncü ülkeler arasındaki karayolu taşımacılık hizmetleri işlemleri çoğunlukla tek tek Üye Devletler ile bu üçüncü ülkeler arasında imzalanan hükümetler arası ikili anlaşmalara tabidir.

Lizbon Antlaşması AB'ye üçüncü ülkelerle anlaşmalar yapma rolünü vermişse de, bugüne kadar uluslararası karayolu taşımacılık anlaşmalarını yapma yetkisi, Üye Devletlerin münhasır yetki alanındadır. Bugüne kadar, AB'ye İsviçre ile uluslararası bir anlaşma yapma yetkisi verilmiş, böylece 2002'den beri ticari karayolu taşımacılık pazarı serbestleştirilmiştir.

İkili anlaşmalar çeşitlilik göstermektedir. Ortaya koydukları düzenleyici rejim çoğunlukla akit taraflar arasındaki açılma derecesinin ve ekonomik bağların bir göstergesi niteliğindedir. Bu ikili anlaşmalar akit taraflardan birinin ülkesinde kayıtlı araçların her iki tarafın topraklarından da transit geçmesine imkân tanır.

### **Beş tür genel geçiş izni türü vardır:**

İkili taşımacılık izinleri, bunlar bir akit taraftan diğerine ve ters yöne mal taşıma hakkını verir;

Transit geçiş izinleri, bunlar izinde belirtilen ülke toprakları üstünden transit geçiş yaparak mal taşıma hakkını verir;

İkili ve transit geçiş izinleri, yukarıda söz edilen iki geçiş izninin bir araya getirilmiş halidir;

Üçüncü ülke geçiş izinleri, geçiş izni üstünde belirtilen ülkeden herhangi bir üçüncü ülkeye ya da ters yöne mal taşıma hakkını verir;

Genel geçiş izinleri, yukarıda belirtilen bütün geçiş izinlerinin bir araya getirilmiş halidir.

2013 yılında Türkiye'nin ikili karayolu taşımacılık anlaşmasının olduğu 25 AB Üye Devleti tarafın-

dan Türk karayolu taşımacılığı şirketlerine her türde toplam 961 bin geçiş izni düzenlenmiştir. Bunların çoğu ikili ya da transit geçiş iznidir.

#### **AB ile Türkiye kara taşımacılığı ilişkilerindeki son durum**

Üye Devletler ile Türkiye arasında imzalanan anlaşmalarda geçiş izinlerinin karma yapısı itibariyle önemli farklılıklar bulunuyor. Bazı anlaşmalar transit ticaret ve ikili ticaret için farklı geçiş izin sınıfları düzenlerken, bazıları düzenlememekte.

Son yapılan analizlerin ışığında, AB taşımacılarının geçiş izinlerine yeterli biçimde eriştiklerini, ancak buna karşın Türk yetkililerinin yerel seviyede kurallar getirmesiyle sürekli olarak uygulama sorunlarıyla karşılaştıklarını ortaya koymaktadır. Türk taşımacıları ise transit geçiş ve ikili geçiş izni yetersizliği sorunlarını beyan etmekte.

Veriler, AB araç operatörlerinin Türkiye'ye ve Türkiye'den mal taşımak için yeterli taşıma iznine eriştiğini ve bu izinlerin piyasaya erişime bir engel teşkil etmediğini göstermektedir. AB-15 için bu durum kısmen Türk taşımacılarının maliyette rekabet gücünden kaynaklanmakta.

Romanya, Polonya ve Bulgaristan'da yerleşmiş bulunan taşımacıları temsil eden örgütler mevcut taşıma izni düzenlemelerinin Türkiye'de AB taşımacıları için operasyonel sorunlar yarattığını ileri sürmekteyseler de, bütün arzda herhangi bir azalma saptanmamakta.

Aynı örgütler, UBAK belgelerinin kullanımını ile ilgili olarak, özellikle Türk yetkililerinin yarattığı sorunlara da dikkat çekmekte:

Minimum gün sayısı gerektiren seferler için UBAK geçiş izinleri kullanımının sınırlandırılması;

CMR ve TIR'ın aksine, UBAK izinlerinin kullanımının yüklemeye yerine, faturanın verildiği yere bağlı şekilde ulaştırma operasyonu menşei olarak tanımlanarak sınırlandırılması;

Karma (intermodal) taşımacılık operasyonlarının dikkate alınmaması.

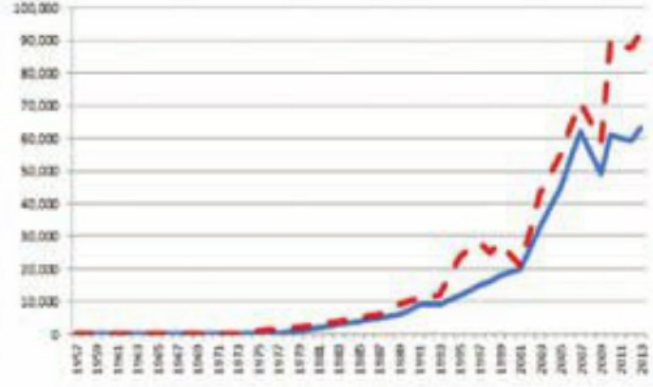
Türk taşımacıları için süregelen başlıca sorun, bazı

Üye Devletler tarafından ücretsiz verilen transit geçiş izni arzının talebi karşılamamasıdır. Bazı Üye Devletler için ikili geçiş izinleri yetersiz kalmaya devam etmekte. Türk operatörleri tarafından kullanılan ücretsiz serbest transit geçiş izni stoku tükendiğinde, bazı Üye Devletler transit geçiş izinlerini bir ücretin ödenmesi karşılığında vermektedirler.

Türkiye'yi AB'deki en önemli ticaret ortaklarına bağlayan yollar, karayolu yük taşımacılarının üçüncü ülke topraklarından geçmesini gerektirmektedir. Bu kısıtlamalara rağmen AB-Türkiye ticareti son on yıl içinde hızlı biçimde büyümüştür.

Türkiye AB'nin en önemli ticaret ortakları arasındadır. AB'nin ülkeye ihracatı ve ithalatı 1995'den bu yana hızla artış göstermiştir. DG TRADE (2012) Türkiye'yi AB'nin 7'nci büyük ithalat kaynağı ve 5'inci büyük ihracat pazarı olarak tanımlamıştır. Türkiye'nin diğer bölgelerle ticareti özellikle son 5 yıl içinde AB'ye oranla daha hızlı artış göstermiştir.

**Tablo: AB - Türkiye ticareti, milyon ABD Doları**



Kaynak: Dünya Bankası, AB-TÜRKİYE Gümrük Birliği Değerlendirmesi (IMF Ticaret Akımı İstatistikleri); 2012-2013 yılları: UND verileri, EU28 ile Türkiye'nin ticareti, 2014

### Serbestleştirme senaryoları

#### Tam serbestleştirme

Tam serbestleştirme senaryosu ikili ve transit geçiş izinlerinin tamamen kaldırılmasını kapsamaktadır. Ücrete tabi geçiş izinleri ve ilave ad hoc kuralların transit geçişlerde uygulandığı AB ülkelerinde, Türk taşıyıcılara uygulanmakta olan kurullarla AB taşımacılarına uygulanan kurulların aynı olacağı varsayılmaktadır.

Bu durumda Avusturya üzerinden güney Almanya'ya tek yönlü bir seferin 600 avro daha ucuz olacağı tahmin edilmektedir. Sırbistan, Macaristan ve Slovakya üstünden Polonya'ya yapılacak sefer 300 avro, Romanya'ya yapılacak sefer de 100 avro ucuzlayacaktır. En büyük mutlak tasarruf hem Macaristan hem de Avusturya güzergâhını kullanan seferlerde sağlanacaktır.

#### Transit serbestleştirilmesi

Bu senaryoda ikili kotaların sürdürülmekte olması Türk araçlarının AB pazarına ve tersi doğrultuda AB araçlarının Türk pazarına erişimlerinde kısıtlamaların devam etmesi anlamına gelmektedir. Bununla birlikte, mevcut veriler (2012-2014) azami oranda kullanılabilir kota olduğunu, Türk araçları için mevcut tek ikili kısıtlamanın İspanya'nın tahsis ettiği ikili belge yetersizliğinden kaynaklanacağını göstermektedir. Bu kısıtlamanın da UBAK belgeleri ile aşıldığını öne sürmekteyiz.

Transit serbestleştirme senaryosundaki, ikili kota eksikliğinin İtalya, Finlandiya, Litvanya ve İspanya için olacağı tahminindeyiz. Diğer ülkelerince şu anki ikili geçiş izinleri yeterli olacaktır.

#### Transit serbestleştirilmesi + ilave AB geçiş izinleri

Gerçek ihtiyaçlara göre transit serbestleştirme ve ikili geçiş izinlerinin düzenlenmesi senaryosu tam serbestleştirme senaryosu ile temel etkiler anlamında hemen hemen eşdeğerdir. Bu durumda hali hazırda ihtiyaç duyulan geçiş izni miktarı, önem metodu kullanılarak tahmin edilen sefer sayısına eşit olacaktır. Dolayısı ile ticaret değeri etkisi ile makroekonomik etkiler aynı olacaktır. Bununla birlikte, hala geçiş izinlerinin verilmesi ihtiyacı ve bunların kamyonada bulundurulması gerekecektir. Dolayısı ile, tam serbestleştirme senaryosunun genel yararlarına dâhil edilen zamandan tasarruf, tam olmayan bir serbestleştirme durumunda tamamen gerçekleşmiş olmayacaktır. Tam serbestleştirme senaryosunun trafik akışına etkisindeki fark yüzde 1-2 seviyesinde eksilecektir.

Serbestleştirme hem AB, hem de Türkiye için yarar sağlayacaktır. Modelleme kota sisteminin tamamen ya da kısmen kaldırılması halinde, bilinen iş du-

rumu senaryosuna göre AB'nin Türkiye'ye ihracatının daha hızlı artacağını öne sürmektedir. Bu durum AB içindeki istihdama ve refaha katkıda bulunacaktır. Türkiye'den AB'ye yapılan ithalatın AB ihracatından daha hızlı artması beklenmektedir. Bu ithalat artışından Türk ekonomisinin yanı sıra arz zincirindeki düzenleyici maliyetlerin azalması nedeniyle daha ucuz olacak Türk mallarından AB tüketicileri ve Türkiye'deki üretim kolaylıklarından yararlanarak tekrar AB pazarına satış yapan AB firmaları da yararlanacaktır. Ticari karayolu taşımacılığındaki Türk hukukunun AB müktesebatına daha fazla uyumunu sağlamak da gereklidir. Türkiye, aday ülke olmak sıfatı ile ilgili AB kuralları ile kendi mevzuatını hızlı bir biçimde yakınlaştırmak için kendiliğinden hızla yol almıştır. Türkiye-AB yük taşımacılığında Ro-Ro'nun ileri seviyede kullanımı, ticari karayolları ile alternatif taşıma modlarının ne denli rekabet edebileceğini göstermektedir.

Ayrıca 'tam serbestleştirme' sağlanması durumunda Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ticarete 3,5 milyar avroluk artış yaşanacaktır. Türkiye'nin AB'ye yapacağı ihracat 1,9 milyar avro artarken, AB'nin Türkiye'ye ihracatında ise 1,6 milyar avro yükseliş kaydedilecektir.

#### Sonuç

Sonuç olarak düzenlemelerde yapılacak reformlar ticaret, ekonomik verim ve iş hacminde artış anlamında büyük yararlar getirecektir. En büyük etki, ticareti en fazla kısıtlayan kota uygulamalarının kaldırılmasından gelecektir. Serbestleştirme hem AB, hem de Türkiye için yarar sağlayacaktır. Modelleme kota sisteminin tamamen ya da kısmen kaldırılması halinde, AB'nin Türkiye'ye ihracatı daha hızlı artacaktır. Bu durum AB içindeki istihdama ve refaha katkıda bulunacaktır. Türkiye'den AB'ye yapılan ithalatın AB ihracatından daha hızlı artması beklenmektedir. Bu ithalat artışından Türk ekonomisinin yanı sıra arz zincirindeki düzenleyici maliyetlerin azalması nedeniyle daha ucuz olacak Türk mallarından AB tüketicileri ve Türkiye'deki üretim kolaylıklarından yararlanarak tekrar AB pazarına satış yapan AB firmaları da yararlanacaktır. Ticari karayolu taşımacılığına ilişkin olarak Türk hukukunun AB müktesebatına daha fazla uyumunun sağlanması da gereklidir. Türkiye, aday ülke sıfatı ile ilgili AB kuralları ile mevzuatı ile kendi mevzuatını yakınlaştırmak için kendiliğinden hızla yol almıştır. Türkiye-AB yük taşımacılığında Ro-Ro'nun ileri seviyede kullanımı, ticari karayolları ile alternatif taşıma modlarının ne denli rekabet edebileceğini göstermektedir. ■