

7/7747

T.C.
BAŞBAKANLIK
Dış Ticaret Müsteşarlığı

Sayı : B.02.1.DTM.0.09.00.00 - 370

Konu : Yazılı Soru Önergesi

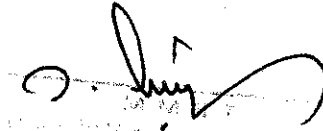
01.06.2009* 19254

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi : 15/05/2009 tarihli ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/7747-12976/28128 sayılı yazıları.

İlgi'de kayıtlı yazıları eki Hatay Milletvekili Sn. İzzettin YILMAZ tarafından verilen 7/7747 sayılı yazılı soru önergesine ilişkin cevap ilişikte sunulmaktadır.

Bilgilerine arz ederim.



Zafer ÇAĞLAYAN
Devlet Bakanı

EKLER:

1- Cevap yazısı (1 sayfa)

1- Uluslararası karayolu taşımacılığında Geçiş Kotaları hususu esasen Ulaştırma Bakanlığımızın görev alanına girmekle beraber konuyla ilgili görüşlerimiz aşağıda sunulmuştur.

Rusya Federasyonu'na yönelik ihracatımızın yaklaşık %40'ı karayolu ile yapılmaktadır. 2008 yılında Rusya Federasyonu'na gerçekleştirilen toplam 38.700 karayolu taşımasının 17.926 adedi Türk plakalı araçlarla, 3.271 adedi Rus plakalı araçlarla ve yaklaşık 17.500 adedi de üçüncü ülkeler plakalı araçlarla yapılmıştır.

2008 yılı sonuna kadar uygulanan ve 5.000 adet sabit ve her bir Rus aracının Türkiye'den yüklenmesi karşılığında alınan 4 bonus belge sistemi kapsamında gerçekleştirilen taşımacılık, sektörümüzü tam olarak tatmin etmemekle birlikte Rusya taşımalarındaki etkinliğimizin sürmesini sağlamıştır.

Bununla birlikte, 20-21 Nisan 2009 tarihinde gerçekleştirilen son KUKK Toplantısında; Rusya Federasyonu tarafı bugüne kadar üzerinde mutabık kalınmış bütün hususları tek taraflı olarak geçersiz saymış, Türk tarafının anlaşmalardan doğan geçiş belgesi haklarını (her bir Rus plakalı aracın Türk ihraç yükü taşıması karşılığında Türk plakalı araçlara verilmesi gereken 4 bonus belgesi dahil) vermeyeceğini beyan etmiştir. Gerçekleştirilen görüşmelerde Rus tarafı, her bir 500 Rus taşıması karşılığında, bu taşımaların bitimini takiben Türk tarafına 500 ilave kota verilmesini öngören yeni bir sistem önerisinde bulunmuştur. Söz konusu görüşmeler herhangi bir uzlaşmaya varılmaksızın sonuçlanmıştır.

Tüm bu gelişmeler neticesinde halihazırda Türk taşımacıların elinde Rus geçiş belgesi kalmamıştır. Taşımalar 3. ülke araçları ve CEMT (UBAK) belgeli Türk araçlarınca yapılabilmektedir. Taşıma pazarındaki bu sıkışıklık fiyatlara yansımakta, ihracatçılarımız yüksek miktarda navlun ücreti ödemek zorunda kalmaktadırlar.

Türk tarafının temel görüşü taşımacılığın libere edilmesidir. Rusya Federasyonu ise, karayolu yüklerinin ağırlıklı olarak Türkiye-Rusya Federasyonu istikametinde taşınmasına rağmen, kendi karayolu taşımacılığı filusunun bu taşımacılıktan daha fazla pay alması yönünde çaba göstermektedir.

2- Adı geçen ülkeye yönelik ihracatımızda, genel ticaretimizde küresel ekonomik krizden kaynaklanan gerilemenin üzerinde bir düşüş yaşanmasının temel sebebi, Rusya Federasyonu'nun Türk ihraç ürünlerini (yaş meyve sebze hariç) kırmızı hatta alarak uzun zaman kayıplarına ve dolayısıyla maliyet artışlarına sebebiyet veren gümrük uygulamalarıdır.

3- Taşımacılık pazarı her ülke firmalarına olduğu gibi Rus firmalarına da açık olup, Türk taşıma firmalarının tabi olduğu kurallar, Rus firmaları için de geçerli bulunmaktadır.

Hiçbir ülke firmasına ayrımcı bir muamele hukuken ve fiilen yapılmamaktadır. Söz konusu serbest taşımacılık piyasasında yerli veya yabancı tüm firmalar, fiyatları ve verdikleri hizmet kalitesi oranında pay almaktadırlar.

4- 2008 yılı itibariyle, birinci sorunun yanıtında da ifade edildiği üzere, Türkiye'den Rusya'ya yönelik karayolu ile ihraç taşımalarının yüzde 46'sı Türk plakalı araçlarla gerçekleştirilirken, 3. ülkelerin (ağırlıklı olarak Moldova) payı yaklaşık %45, Rus Plakalı Araçların payı ise %9 oranında gerçekleşmiştir.