T.B.M.M.
YENİ PARTİ
Grup Başkanlığı
Tarih : 4 Kasım 2026
Sayı : 1610

- 52540 -

Prof. Dr. Yüksel Taşkın
İzmir Milletvekili
Avrupa Birliği Uyum Komisyonu Başkanvekili
Türkiye-Avrupa Birliği Karma Parlamento Komisyonu Üyesi
Milli Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu Üyesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞI'NA

Aşağıdaki sorularımın Dışişleri Bakanı Hakan Fidan tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını saygılarımla arz ederim. **30.10.2026**

Yüksel Taşkın
İzmir Milletvekili

Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ticaretin bel kemiği olan tır şoförlerinde Schengen vizesi sorunu yaşanmaktadır. Uluslararası karayolu taşımacılığının çalışma düzeni ile Schengen bölgesinin kısa süreli kalış kuralları arasında uyumsuzluk bulunmaktadır.

Schengen kurallarına göre kısa süreli seyahat eden ve bu kurallara tabi olan kişiler, herhangi bir hareketli 180 günlük dönem içinde Schengen bölgesinde toplam 90 gün kalabilirler. Bu süre, kişinin Schengen bölgesine yaptığı giriş ve çıkışlara göre hesaplanmaktadır. Son iki haftada ise 90 gün kalış süresini aşan 150'den fazla Türk tır şoförü sınır dışı edilmiştir. Kapıkule Sınır Kapısı'nda araçların bekleme süresi on günü aşmıştır. Bekleyen bir aracın günlük kaybı 200 Euro civarındadır. Sınır kapısında gidişte yedi, dönüşte beş gün bekleyen araçların kaybı toplamda 2 bin 400 Euro'ya ulaşmaktadır.

Uluslararası tır şoförlüğü, düzenli olarak sınır geçmeyi ve farklı ülkelerde ticari taşımacılık faaliyetlerini sürdürmeyi gerektiren bir meslektir. Türkiye'den yük alan bir şoför Avrupa'da yükünü teslim eder, yeni yük alır ve dönüş seferini gerçekleştirir. Yeni yük bulma, yükleme ve boşaltma, gümrük işlemleri ve teslimat süreçleri nedeniyle Avrupa'da tekrar tekrar bulunması gerekebilir. Bu süreçlerin ne kadar süreceği her zaman şoförün kontrolünde değildir. Sınır kapılarında uzayan kuyruklar, gümrüklerdeki yoğunluk, işlem yapan personel ve cihazların yetersizliği, sistem arızaları ve yükleme-boşaltma noktalarındaki beklemeler seferlerin uzamasına neden olabilir.

Uluslararası taşımacılığın gerektirdiği bu çalışma düzeni ile Schengen bölgesindeki kısa süreli kalış sınırı birbiriyle örtüşmemektedir. Şoförler, mesleklerini sürdürebilmek için Avrupa'ya sık sık gitmek zorundadır. Ancak kalış hakkının 180 günlük dönem içinde 90 günle sınırlandırılmış olması şoförün mesleğini yapabilmek için ihtiyaç duyulan hareketlilik ile uyumsuzdur. Bu uyumsuzluk sonucunda şoför iş ve gelir kaybıyla karşılaşmakta, çalışma düzeni ve işverenle ilişkileri de olumsuz etkilenmektedir. Nitekim, Avrupa Komisyonunun 29 Ocak 2026 tarihli AB Vize Politikası Stratejisi'nde uluslararası tır şoförleri, 180 günlük dönem içinde 90 günden fazla hareketliliğe ihtiyaç duyan üçüncü ülke meslek grupları arasında açıkça sayılmıştır. Komisyon, bu tür mesleklerin birden fazla üye ülkeye erişim gerektirebildiğini ve mevcut kısa süreli kalış sistemiyle bu ihtiyacın karşılanmasında güçlükler yaşanabildiğini belirtmiştir.

52540

Prof. Dr. Yüksel Taşkın
İzmir Milletvekili
Avrupa Birliği Uyum Komisyonu Başkanvekili
Türkiye-Avrupa Birliği Karma Parlamento Komisyonu Üyesi
Milli Eğitim, Kültür, Gençlik ve Spor Komisyonu Üyesi

Bu bağlamda;

- Uluslararası tır şoförlerinin Schengen kurallarından kaynaklanan mağduriyetlerinin giderilmesi için Bakanlığınız hangi girişimlerde bulunmuştur? Konuyla ilgili Ulaştırma Bakanlığı ile ortak bir çalışmanız var mıdır?

- Turizm faaliyeti için düşünülmüş olan 180 gün içerisinde 90 gün Schengen bölgesinde kalma sınırının neden ticaret faaliyeti yürüten şöförlere uygulandığı hususunda ilgili Avrupa Birliği merciileriyle bir görüşme yapılmış mıdır?

- Sınır kapılarında günlerce sürebilen ve çoğu zaman şoförün kendi iradesiyle önleyemeyeceği ya da kısaltamayacağı beklemelerin, şoförlerin Avrupa'da kalma sürelerine dahil edilmemesi için ilgili Avrupa Birliği mercileriyle bir görüşme yapılmış mıdır?

- Uluslararası tır şoförlüğü mesleğinin sorunsuz yerine getirilebilmesi için yeni bir vize ve kalış süresi düzenlemesi oluşturulması konusunda ilgili Avrupa Birliği mercileriyle bir görüşme yapılmakta mıdır?