T.B.M.M.
CUMHURİYET HALK PARTİSİ
Grup Başkanlığı
Tarih : 05.11.2026
Sayı : 3528

52847

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ticaret Bakanı Sayın Ömer Bolat tarafından Anayasa'nın 98'inci ve TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı maddeleri gereğince yazılı olarak yanıtlandırılmasını arz ederim. 04.11.2026

Gülcan KIŞ
CHP Mersin Milletvekili

Türkiye'nin Avrupa Birliği ülkeleriyle gerçekleştirdiği dış ticaretin önemli bir bölümü kara yolu taşımacılığı aracılığıyla yürütülmektedir. Ancak Bulgaristan'ın Schengen Bölgesi'ne katılımıyla birlikte, Türk uluslararası taşımacılık sektörünün karşı karşıya bulunduğu vize ve kalış süresi sorunları daha da belirgin hâle gelmiştir.

Schengen Bölgesi'nde uygulanan 180 günlük dönem içerisinde en fazla 90 gün kalış kuralı, uluslararası taşımacılık yapan Türk TIR sürücülerinin mesleki faaliyetlerini sınırlandırmaktadır. Geçerli vizeye ve taşıma belgelerine sahip sürücüler dahi kalış sürelerini doldurmaları nedeniyle sınır kapılarından geri çevrilebilmekte, bu durum taşımacılık faaliyetlerinin aksamasına neden olmaktadır.

Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND) tarafından yapılan açıklamalarda, söz konusu uygulamanın Türkiye ile Avrupa Birliği arasındaki ticareti ve tedarik zincirlerini olumsuz etkilediği belirtilmektedir.

Özellikle Mersin gibi liman faaliyetlerinin, tarımsal üretimin, ihracatın ve uluslararası lojistik sektörünün yoğunlaştığı illerimiz açısından bu sorunun ekonomik sonuçlarının ortaya konulması önem taşımaktadır. Yaş sebze ve meyve başta olmak üzere zamanında teslimat gerektiren ürünlerin taşınmasında yaşanabilecek gecikmeler, üreticilerimiz ve ihracatçılarımız açısından ilave maliyetler doğurabilecek niteliktedir.

Ticaret Bakanlığı, 29 Ekim 2026 tarihinde yaptığı açıklamada, Dışişleri Bakanlığı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile koordinasyon içerisinde Bulgaristan makamları ve Avrupa Birliği kurumları nezdinde diplomatik girişimlerin sürdürüldüğünü bildirmiştir. Bununla birlikte, profesyonel sürücülerin kalış sürelerine ilişkin kalıcı bir düzenlemenin henüz hayata geçirildiği açıklanmamıştır.

Bu bağlamda;

1. Bulgaristan'ın Schengen Bölgesi'ne katılımından itibaren, 180 gün içerisinde 90 gün kalış sınırlaması nedeniyle Bulgaristan sınır kapılarından geri çevrilen Türk TIR sürücülerinin sayısı kaçtır? Bu sayıların aylara göre dağılımı nedir?

2. Söz konusu uygulama nedeniyle Türkiye'den Avrupa Birliği ülkelerine gerçekleştirilemeyen, ertelenen veya geciken uluslararası kara yolu taşımacılığı seferlerinin sayısı kaçtır?

3. Bu uygulamanın Türkiye'nin ihracatı ve uluslararası kara yolu taşımacılığı sektörü üzerindeki ekonomik etkilerine ilişkin Bakanlığınız tarafından hazırlanmış bir çalışma bulunmakta mıdır? Varsa tespit edilen toplam ekonomik kayıp ne kadardır?

4. Mersin'de faaliyet gösteren uluslararası nakliye firmaları ve ihracatçıların söz konusu uygulamadan etkilenme düzeyine ilişkin Bakanlığınızın elinde herhangi bir veri bulunmakta mıdır? Mersin merkezli firmaların gerçekleştiremediği veya geciken taşıma seferlerinin sayısı kaçtır?

5. Yaş sebze ve meyve gibi bozulabilir tarım ürünlerinin Avrupa Birliği ülkelerine taşınmasında yaşanan gecikmeler nedeniyle oluşan ekonomik kayıplara ilişkin herhangi bir tespit yapılmış mıdır?

6. Türk TIR sürücülerinin turistik amaçlarla seyahat eden kişilerden farklı değerlendirilmesi ve profesyonel sürücülere özel bir kalış süresi düzenlemesi getirilmesi amacıyla Avrupa Birliği Komisyonuna bugüne kadar hangi somut teklifler iletilmiştir?

7. Ticaret Bakanlığının 29 Ekim 2026 tarihli açıklamasında belirtilen Bulgaristan makamları ve Avrupa Birliği yetkilileriyle gerçekleştirilen görüşmeler sonucunda hangi somut kararlar alınmıştır? Taraflar arasında üzerinde uzlaşılan bir çözüm takvimi bulunmakta mıdır?

8. Profesyonel sürücülere yönelik kalıcı bir düzenleme yapılıncaya kadar, sınır geçişlerinin ve uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin aksamaması amacıyla geçici muafiyet, özel izin veya alternatif kolaylaştırıcı uygulamaların hayata geçirilmesi için herhangi bir girişimde bulunulmuş mudur?

9. Uluslararası taşımacılık yapan Türk firmalarının yabancı sürücü veya yabancı plakalı araç kullanmak zorunda kalmasının sektörün rekabet gücü ve taşıma maliyetleri üzerindeki olası etkileri Bakanlığınız tarafından değerlendirilmiş midir?

10. Uluslararası Nakliyeciler Derneği, ihracatçı birlikleri ve ilgili meslek kuruluşlarıyla yürütülen görüşmeler sonucunda belirlenen çözüm önerileri nelerdir? Bu önerilerden hangilerinin uygulanmasına yönelik çalışma başlatılmıştır?

11. Söz konusu uygulama nedeniyle taşıma faaliyetleri aksayan nakliyecilerimizin ve ihracatçılarımızın karşı karşıya kaldığı ilave maliyetlerin azaltılmasına yönelik herhangi bir destek veya tedbir planlanmakta mıdır?