

Türkiye-AB Gümrük Birliğinde Yaşanan Güncel Sorunlar ve Bunlara Olası Çözüm Önerileri¹

Cihangir CENGİZ²

Ömer KURTBAĞ³

Özet

Bu çalışma, Türkiye ile Avrupa Birliği (AB) arasında 1996'da başlayan Gümrük Birliği (GB) ilişkisinin günümüzde sorunlu hale gelmiş yapısını ve işleyişini incelemekte ve bu sorunlara birtakım çözüm önerileri getirmektedir. Çalışmanın ilk savı, GB'nin, olumlu etkilerine rağmen günümüzde Türk ekonomisine yük de getiren ve Türkiye'nin AB ile ekonomik alandaki bütünleşmesine engel oluşturan olumsuz yönleri de bulunduğudır. Bunlar arasında, özellikle Türkiye'nin GB karar mekanizmasında yer alamayışı, AB'nin üçüncü ülkelerle imzaladığı ve Türkiye'nin AB'nin ortak gümrük tarifesine uyum yükümünden dolayı Türk dış ticaretine zarar veren serbest ticaret anlaşmaları, AB ülkelerinin Türk vatandaşlarına haksız ve hukuka aykırı biçimde uyguladığı vizeler ve Türk tır ve kamyonlarına kimi AB üyesi ülkelerce GB'ne aykırı biçimde getirilen taşıma kotaları bu çalışmada inceleme konusu yapılacaktır. İkinci olarak çalışma, bu sorunların çözümü için son dönemde öne çıkarılan GB'den çıkma veya GB'ni serbest ticaret anlaşmalarına dönüştürme gibi yollara gidilmeden de mevcut mevzuat ve uygulamalar çerçevesinde anılan sorunlara çeşitli çözümler üretilebileceğini ortaya koymaktadır.

Anahtar Sözcükler: Türkiye, Avrupa Birliği, Gümrük Birliği, Serbest Ticaret Anlaşmaları, Vizeler

The Actual Problem Areas in Turkey-EU Customs Union and the Possible Solutions to Them

Abstract

This study intends first to examine the increasingly problematic structure and functioning of the Customs Union (CU) relationship launched between Turkey and the European Union (EU) in 1996 and then seeks to bring some solutions to these problems. Its first argument is that despite its positive impacts on the Turkish economy, the CU also contains various negative aspects which do not function to Turkey's favor. Among these are Turkey's non-participation in the CU's decision-making mechanisms, the EU's free trade agreements with the third countries, which evidently hurt Turkish foreign trade, the travel visas applied by the EU countries for Turkish nationals, and lastly, the transport quotas imposed by some EU countries on Turkish carriers. Secondly, the study argues that without resorting to the ways of exiting the Customs Union or turning it into a solely free trade agreement, some solutions still can be produced within the framework of the existing legislation and practices.

Keywords: Turkey, the European Union, the Customs Union, Free Trade Agreements, Visas.

¹ Bu makale, Cihangir Cengiz'in 2013 yılında Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalında Yrd. Doç. Dr. Ömer Kurtbağ'ın danışmanlığında tamamladığı yüksek lisans tez çalışması temel alınarak ve güncellenerek hazırlanmıştır.

² Öğretim Görevlisi, Gaziosmanpaşa Üniversitesi, Tokat Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, e-mail: cihangir.cengiz@gop.edu.tr.

³ Yrd. Doç. Dr. Gaziosmanpaşa Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü, e-mail: omer.kurtbag@gop.edu.tr.

1. Giriş

Yürürlüğe girdiği günden bugüne kadar geçen sürede birçok eleştiriye ve sorgulamaya tabi tutulan Türkiye-AB gümrük birliği (GB), kimilerine göre, Türkiye'nin elini kolunu bağlayan, Türkiye'yi sadece yükümlülükler altına sokup tek taraflı olarak AB'ye bağımlı hale getiren bir anlaşmadır (Somuncuoğlu, 2002; Manisalı, 2009) ve başta dış ticaret açığı olmak üzere Türkiye ekonomisini birçok sorunla karşı karşıya bırakmıştır (ATO, 2007; Dura, 2010,). Yine GB'nin, Türkiye'nin AB'ye tam üyelik sürecini yavaşlatacağı, hatta tıkayacağı yönünde görüşler de dile getirilmiştir. Buna göre AB, Türkiye ile arasında bir GB tesis ederek, yaklaşık 75 milyon nüfusa sahip büyük ve avantajlı bir pazara gümrüksüz erişme imkanı bulmuştur (Gümrükçü, 2002: 151). Bu durum ise AB'yi, zaten pazarlarına gümrüksüz erişebildiği Türkiye'yi, tam üye yapıp bünyesine alarak (özellikle işçilerin serbest dolaşımı ve mali yardımlar gibi) ilave maliyetler altına girmek yerine (Özen, 2002: 143), ortaklık ilişkisini GB ile sınırlı tutarak Türkiye'yi kendi çekim alanı içerisinde tutma düşüncesine sevk etmiştir (Özsoy ve Özsoy, 2006: 338).

Öte yandan GB ilişkisinin, Türkiye'nin ilerleme raporlarında dile getirilen işleyen bir piyasa ekonomisine sahip olmasının ve ekonomisinin rekabetçi bir yapıya kavuşmasının altında yattığı yönünde (Avrupa Komisyonu, 2012: 41), GB'ni olumlayan karşıt bir yaklaşımdan da söz etmek mümkündür. Bu bağlamda, GB yoluyla dış rekabetle tanışan Türk sanayiinin, birçok sektörde verimlilik ve kalitenin artmasıyla uluslararası rekabet gücü kazandığı söylenebilir. (Morgil, 2003: 110). Ayrıca, Türkiye'nin AB'nin teknik normlarına uyumu, tüketicilerin korunmasını artırmış; üreticiler açısından ise daha geniş bir piyasaya erişme imkanının yanı sıra ucuz ve kaliteli girdilere ulaşma imkanı tanımıştır. (Hatipler, 2011: 28) Son olarak da GB, fikri ve sınai mülkiyet haklarına yönelik uygulamaların yerleşmesine olanak sağlamıştır. Böylece GB, Türkiye'nin AB'ye uyumunu, dolayısıyla da tam üyelik sürecini hızlandırmıştır (TÜSİAD, 2003: 121).

GB'nin Türkiye'ye gerçek etkisinin ne olduğunun belirlenmesi için derinlemesine ve bilimsel verilere dayanan bir analiz yapılması şart olmakla birlikte, Türkiye ekonomisi üzerindeki net etkisinin belirlenmesi hayli zordur. Ancak, Türkiye ekonomisi açısından GB'nin taşıdığı önem göz ardı edilemez bir gerçektir. Zira uzunca bir süre Türkiye'nin dış ticaretinin yarısına yakınını AB ülkeleri ile yapılan ticaret oluşturmuş olup, günümüzde payı azalsa da AB hâlâ Türkiye'nin en önemli ticaret ortağıdır (Akçay, 2011: 9). Türkiye'nin AB ülkeleriyle gerçekleştirdiği dış ticaretin rakamları incelendiğinde, GB'nin taraflar arasındaki ticaret hacmini artırdığı görülmektedir. Öyle ki, Türkiye'nin AB ile 1996'da 36,8 milyar dolar

olan dış ticaret hacmi, 2008 yılında yaklaşık üç buçuk katlık bir artışla 138,2 milyar dolara yükselmiştir. Küresel krizin iyice derinleştiği 2009 yılına gelindiğinde ise iki taraf arasındaki ticaret hacmi 103,5 milyar dolara kadar düşmüştür (Akçay, 2011: 9). 2009 yılından sonra tekrar artan ticaret hacmi 2012 yılında 146,7 milyar dolar seviyesine ulaşmıştır. AB(27)'nin, Türkiye'nin dış ticareti içindeki payı ise, zamanla düşüş gösterse de, 2012 yılı itibarıyla %37,7 gibi önemli bir oranda gerçekleşmiştir.

Sonuç olarak, GB ile taraflar arasındaki ekonomik bütünleşmenin belli bir seviyeye ulaştığı söylenebilir. Ancak bunun daha da ileri seviyelere ulaşmasının önünde aşılması gereken bir takım güncel ve ciddi engeller bulunmaktadır (Akçay, 2011: 13). Çalışmanın ilk savı, bu engellerin Türk ekonomisine ve dış ticaretine giderek artan oranda zarar verdiği ve aşılamadığı sürece de zarar vermeye devam edeceğidir. İkinci olarak ise çalışma, Türkiye-AB GB ilişkisinin giderek sorgulandığı ve GB'den çıkma ya da GB'ni bir serbest ticaret anlaşmasına dönüştürme gibi radikal önerilerin dile getirildiği bir ortamda, aslında bu gibi adımlardan önce atılması gereken ve atılabilecek başka adımların ve başvurulabilecek başka çözüm yollarının da bulunduğunu ortaya koymaya çalışacaktır. Aşağıda, önce söz konusu engelleri ortaya çıkaran çeşitli faktörler üzerinde durulacak ve ardından da bu engeller ayrıntısıyla incelenecektir.

2. Türkiye-AB Gümrük Birliği İlişkisini Aksatan Faktörler ve Gelişmeler

Türkiye-AB gümrük birliği ilişkisinin düzgün işleyişini bozan başlıca faktörler ve gelişmeler arasında, GB'nin kuruluşu ve özellikle de müzakereleri sırasındaki hataları ve yanlış öngörülerini, AB'nin dış ticaret stratejisinde son on yılda yaşanan değişimi/dönüşümü ve Türkiye'nin dış politikasında ve dış ticaret stratejisinde son on yılda gözlenen değişimi/dönüşümü saymak mümkündür.

GB ilişkisinin başlangıcında yapılan müzakere hataları ve yanlış öngörülerin Türkiye-AB gümrük birliğine olumsuz etkisi bugün bile devam etmektedir. Öncelikle, sonraki bölümde tartışılacağı gibi, "AB'nin üçüncü ülkelerle yaptığı serbest ticaret anlaşmalarına Türkiye de taraftır" yönünde bir ibarenin GB'ni kuran 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi kararında bulunmayışı ciddi bir hata ve öngörüsüzlük olarak göze çarpmaktadır. Yine GB'nin üyelik yolunda bir atlama taşı olacağı ve üyeliğin 3-5 yıl gibi kısa bir sürede gerçekleşeceği gibi gerçekçi olmayan beklentilerin olumsuz yansımaları da Türkiye'nin bir türlü GB karar mekanizmalarında yer alamaması şeklinde kendini göstermiştir. Bu hatalar ve

öngörüsüzlüklere, daha o zaman birçok uzman tarafından dikkat çekildiği görülmektedir. Örneğin Türk siyasi elitlerinin GB konusundaki tutumunu eleştiren Davutoğlu, bunların “iç siyasi tartışmaları müzakere sürecine aksettirerek ve son derece ısrarlı bir tavırla başka alternatifi yokmuş gibi bir görüntü vererek taktik üstünlüğü Avrupa'ya kendi elleriyle veren mahkum bir görüntü” sergilediğine vurgu yapmıştır. Davutoğlu, “Böylece Türkiye herhangi teknik bir Gümrük Birliği anlaşmasından sanayisi geri durumdaki taraf olarak taviz alan bir ülke olacakken meseleyi siyasi zemine kaydırarak hem taviz veren hem de kendi dış politikasını bir ekonomik anlaşmanın gerçeklerine endeksleyen bir konuma itilmiştir” sözleriyle de bu konuda Türkiye'nin tutumunun ne kadar hatalı olduğunu altını çizmiştir (Davutoğlu, 1995).

AB'nin dış ticaret stratejisinde ikili ya da bölgesel serbest ticaret anlaşmaları (STA) yönündeki değişim de Türkiye-AB gümrük birliğini günümüzde en fazla olumsuz etkileyen faktörlerden birisi olarak görünmektedir. Bu değişim, DTÖ bünyesindeki çoktarafli ticaret serbestleşmesine dair Doha Turu görüşmelerinin başarısızlıkla sonuçlanmasına paralel olarak Birliğin yeni arayışlar içine girmesiyle kendini gösteren bir olgudur (Akman, 2013: 153). 2006 tarihli *Küresel Avrupa* (Global Europe) stratejisinde yansımaları bulan bu yeni yönelimin gerisinde başka faktörler de vardır. Nitekim 2008-2009 Küresel Krizi'yle beraber AB içinde giderek derinleşen ekonomik bunalımın etkisi ve özellikle de dünya ticaret hacmindeki daralmanın olumsuz sonuçları üzerine, Birliğin, STA odaklı bu stratejisi çerçevesinde özellikle gelişmekte olan ülkelerde yeni pazar arayışları daha da hız kazanmıştır. 2000-2010 arasındaki Lizbon Stratejisi'nin de rekabet gücü artışı ve istihdam boyutlarında başarısız olduğu açıkça görülürken, Birlik krizden çıkarak kendisini sonraki on yıla hazırlamak üzere “2020 Avrupa Stratejisi”ni geliştirmiştir. Burada yine çoktarafli müzakereler kadar ikili anlaşmaların da dış ticaret politikasında etkin bir yol olarak değerlendirildiği görülmektedir (Europe 2020, 2010: 21-22). Türkiye-AB GB ilişkisi ise tüm bu gelişmeler karşısında günün koşullarına cevap veremeyen ve Türkiye açısından giderek dış ticaret politikasının önünde ciddi bir engelle dönüşmüştür.

Son olarak, Türkiye'nin 2000'lerdeki aktif dış politikası gereği dış ticaret politikasında daha iddialı hedefler koyması ve AB dışındaki bölgelerle dış ticaretini artırarak pazar çeşitlendirmesine yönelmesi sürecinde, AB ile Türkiye'nin dış ticaret politikaları (örtüşen noktalar olmakla birlikte) birbirine ters düşen birtakım unsurları da barındırmaktadır. Sözgelimi STA'lar konusunda AB ile Türkiye'nin farklı motivasyonlarla hareket ettikleri söylenebilir. Nitekim AB'nin stratejisi STA'ların rekabet, kamu alımları ve fikri mülkiyet gibi

alanları da içine alan çok daha kapsayıcı bir müzakere ve anlaşma çerçevesi çizerken, Türkiye'nin dış ticaret stratejisi aynı ölçüde kapsayıcı olmayıp daha ziyade mal ihracına odaklıdır. Ayrıca AB tarafı daha çok ABD, Kanada, ASEAN ve MERCOSUR gibi büyük ve gelişmiş ya da potansiyeli yüksek pazarlara odaklanırken, Türkiye'nin daha çok komşu ve çevre ülkelere dayalı bir STA stratejisi izlediği görülmektedir. Yine AB'nin yaptığı STA'lar Türkiye açısından araçsal biçimde değerlendirilerek, öncelikli hedef pazarlara giriş imkanlarını ve olasılığını artırması anlamında ancak bu anlaşmalar bir anlam ve değer kazanmaktadır. Dolayısıyla iki tarafın STA'lar konusuna yaklaşımlarında birbirleriyle tam anlamıyla bir uyum içinde hareket ettiklerini söylemek mümkün gözükmemektedir (Akman 2013: 141-151). Bu ortamda, pazarlarını bu yolla çeşitlendiren ve AB'den bağımsız hareket eden Türkiye'nin dış ticaretinde Birliğin payı gerilerken GB'ne dayalı ilişkiler de bu süreçten olumsuz etkilenmektedir. Nitekim GB'nin başlangıcında AB'nin Türkiye'nin dış ticaretindeki payı %55 civarındayken bu oran 2006'da %42,6'ya ve 2012'ye gelindiğinde de %37,7'ye kadar gerilemiştir (Kirişçi, 2013: 11, Mercan, 2013).

Aşağıda dört başlık altında GB'den kaynaklanan güncel sorunlar ayrıntılı biçimde ortaya konulacak ve tartışılacaktır: Danışma ve karar alma mekanizmasında Türkiye'nin yer almayışı, Serbest Ticaret Anlaşmaları sorunu, AB üyesi ülkelerin Türk vatandaşlarına yönelik vize uygulamaları ile Türk tır ve kamyonlarına uyguladıkları taşımacılık kotaları.

3. Türkiye-AB Gümrük Birliğinde Başlıca Sorunlu Alanlar

3.1. Danışma ve Karar Alma Mekanizması

Türkiye ve AB arasında GB tesis edildiği dönemde, bunun AB'ye tam üyelik yolunda bir temel taşı olduğu ve tam üyeliğin kısa bir zaman sonra gerçekleşeceği vurgulanıyordu. Ancak aradan 18 yılı aşkın bir süre geçmesine rağmen AB'ye tam üyelik hala gerçekleşmiş değildir. Hatta bazı AB üyelerince Türkiye'ye tam üyelik yerine imtiyazlı ortaklık, özel statü gibi farklı bütünleşme biçimleri önerilmektedir (Karakaş, 2008). Tam üyeliğin kısa bir sürede gerçekleşmemiş olması karar alma mekanizmalarından kaynaklanan sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur. GB ile Türkiye, ticaret politikası da dahil olmak üzere bir takım ortak politikaları uygulama yükümlülüğü altına girmiştir. Ancak ortak bir ticaret politikasına dahil olmak öncelikle ortak karar mekanizmasında yer almayı gerektirmektedir. Türkiye ise mevcut durumda AB'ye tam üye olmadığı için ortak ticaret politikasının karar alma mekanizmasında (Ticaret Politikası Komitesi) yer alamamaktadır (Baydarol, 2008a).

Dolayısıyla, Türkiye'nin dış ticaret ilişkilerini de yakından alakadar eden konular, Türkiye'nin içinde yer almadığı bir Komite tarafından belirlenmektedir. (Kabaalioğlu, 2010: 49).

Aslında 1/95 sayılı Kararda GB'nin işleyişi ile doğrudan ilgili alanlarda "karar alma ve danışma usulleri"ne yönelik bir takım düzenlemeler getirilmiştir. Karara göre, Avrupa Komisyonu, GB ile ilgili alanlarda yeni bir mevzuat hazırlaması ve üye devletlerin bu konudaki uzmanlarına danışması halinde Türk uzmanlara da gayri resmi olarak danışacaktır. Komisyon AB Konseyi'ne teklif sunarken bu tekliflerin bir suretini de Türkiye'ye iletecek ve söz konusu danışma ve bilgilendirme işlemleri GBOK bünyesinde ve iyi niyet çerçevesinde gerçekleştirilecektir (madde 55). Kararın 57. maddesinde GB'nin işleyişinde herhangi bir aksaklık meydana geldiğinde GBOK'nin ilgili sorunu gidermek için her türlü çabayı göstereceği belirtilirken, 59. ve 60. maddelerinde, Avrupa Komisyonunun, komitelere sunulacak önlem tasarılarının mümkün olduğunca Türk uzmanların da katkısıyla hazırlanmasını sağlayacağı (madde 59) ve yine Türk uzmanların, GB ile doğrudan ilgili alanlara yönelik çalışmalar yapan birtakım teknik komitelere katılacağı hükme bağlanmıştır (madde 60) (Akçay, 2013: 113, Özen, 2002: 248-251).

Ancak Komisyon, 55. madde uyarınca üye ülke uzmanlarına danışıldığı durumlarda gayri resmi olarak Türk uzmanlarına da danışma yükümlülüğünü yerine getirmemekte, bu durum GBOK toplantılarında sıkça dile getirilmesine rağmen gerekli adımlar atılmamaktadır (Başbakanlık, 2011). Diğer taraftan, GB kararının 59. ve 60. maddeleri teknik komitelere katılım için yasal dayanak oluşturmasına rağmen bu komitelere katılım sınırlı sayıda gerçekleşmektedir. Türkiye, Komisyon bünyesinde bulunan yaklaşık 450 teknik komiteden sadece 17 tanesine ve ancak gözlemci statüsünde katılabilmektedir. Bu ise, GB'nin AB içerisindeki işleyişinin izlenmesi, mevzuat değişikliklerine ilişkin bilgilerin zamanında ve düzenli olarak alınması ve ilgili kurumsal yapıyı tanımak açısından Türkiye'nin aleyhine sonuçlar doğurmaktadır (İKV, 2012).

Bir başka dikkat çekilmesi gereken nokta da, komitelere katılım noktasında Komisyonun sergilediği tutarsızlıktır. Öyle ki, bir yandan Türkiye'nin tam üyelik statüsünü elde edememiş olması ileri sürülerek ülkemizin düzenleyici komitelere katılamayacağı belirtilirken, diğer yandan yine bir düzenleyici komite olan Genelleştirilmiş Tercihler Sistemi (GTS) Komitesi'ne katılımın gerçekleşmesi için tam üyelik değil GTS mevzuatına uyum ön şart olarak koşulmuştur. Diğer yandan Komisyon, Türkiye'nin düzenleyici komitelere katılamayacağını ifade ederken, "aday ülkelerin Topluluk programlarına, ajanslarına ve

komitelerine katılımına ilişkin Komisyon Bildirimi”ni dayanak olarak göstermiştir. Ancak unutulmamalıdır ki, Türkiye sadece aday bir ülke değil, aynı zamanda GB’ne ortak bir ülkedir. Dolayısıyla GB ile ilgili alanlarda komitelere katılımın adaylık statüsü çerçevesinde değil, GB çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmektedir (Başbakanlık, 2012).

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, GB’nin danışma ve karar alma mekanizması hayli asimetrik bir şekilde Türkiye’nin aleyhine işlemektedir (Mercan, 2013). Eğer ki danışma ve bilgilendirme işlemleri 1/95 sayılı OKK’nın 55. maddesinde belirtildiği gibi iyi niyet çerçevesinde gerçekleştirilmek isteniyorsa (Özen, 2002: 248), Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) eski başkanı Oğuz Satıcı’nın da ifade ettiği gibi, AB politikalarında ve mevzuatında meydana gelen değişiklikler en kısa sürede Türkiye’ye bildirilmelidir. Ayrıca bir GB ortağı olarak Türkiye’nin çıkarlarının AB’nin karar alma sürecine yansımaya imkan verecek şekilde, temel politikaların belirlendiği komitelere daha fazla ve etkin katılımı sağlanmalıdır (Oy, 2008: 33).

3.2. Serbest Ticaret Anlaşmaları

Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) nezdinde dünya ticaretinin serbestleşmesi yönünde politikalar izleyen AB, Doha görüşmelerinin tıkanması ve yaşanan kriz nedeniyle ticaret politikasında bir değişikliğe gitmiş, DTÖ ile ulaşamadığı hedeflerine STA’lar yolu ile ulaşmayı hedeflemiştir. Böylece AB, gelişmekte olan ve yüksek büyüme rakamlarına ulaşan ülkelerle –ki günümüzde özellikle Asya ülkeleri ile- ticari kapasitesini artırarak, özellikle avantaj sahibi olduğu sektörlerde ihracat rakamlarını artırmak ve krizin etkilerinden kurtulabilmek adına söz konusu ülkelerle STA imzalama girişimlerine hız vermiştir (İntepe, 2011). Türkiye için ise sorun tam olarak bu noktada başlamaktadır. Bu kapsamda 1/95 sayılı OKK’nın 16. Maddesi, Türkiye’nin, Topluluğun Ticaret Politikası’na uyma yükümlülüğünü düzenlemiştir. Söz konusu madde çerçevesinde Türkiye, Topluluğun tercihli gümrük rejimine uyum sağlamak durumundadır. Bu uyum otonom rejimlerin yanı sıra üçüncü ülkelerle tercihli ticaret rejimlerini de kapsamaktadır. Buradan da anlaşılacağı üzere Türkiye, AB’nin üçüncü ülkelerle imzalamış olduğu STA’lara uyum göstermek zorundadır. Dolayısıyla Türkiye, AB’nin STA imzalamadığı bir ülkeyle AB’nin rızası olmadan STA imzalamama yükümlülüğü altına girmiştir (Karakaş, 2002, Mercan 2013). Ama ne var ki, Türkiye AB’ye tam üye olmadığından dolayı AB’nin karar alma mekanizmasına katılamamakta, kendi önceliklerini dile getirememekte ve kararlarda söz sahibi olamamaktadır (Kutlay, 2011: 3). Böylelikle “Türkiye, takvimleri, kapsamı ve içeriği AB ile ilgili üçüncü ülke arasında

belirlenen; Türkiye'nin dahil olmadığı ve hassasiyetlerinin de dikkate alınmadığı müzakere süreçleri neticesinde akdedilen ve sonuçları itibarıyla de Türkiye'yi doğrudan etkileyen STA'ları üstlenmek durumunda kalmaktadır" (Dilemre, 2010: 64).

Ayrıca Türkiye, AB'nin üçüncü ülkelerle imzalamış olduğu STA'lara otomatik olarak taraf olamamakta; anlaşmalar eş zamanlı olarak gerçekleştirilememektedir (Kutlay, 2011: 3). Bunun yanında, söz konusu anlaşmalar yapılırken ilgili üçüncü ülkelerin Türkiye ile de aynı yönde bir anlaşma yapması hususunda zorlayıcı bir hüküm de bulunmamaktadır. Son zamanlarda başlatılan STA müzakerelerinde ise (örneğin Güney Kore ile yapılan STA) AB'nin bu konuda izlediği tutum, STA taslak metnine

... ülkesi AB ile gümrük birliği ilişkisi olan Türkiye ile, GATT Anlaşmasının 24. maddesi uyarınca serbest ticaret alanı oluşturacak karşılıklı avantaj sağlayan bir anlaşma imzalamak üzere müzakerelere başlamalıdır. Bu müzakereler, anılan anlaşmanın **AB ile müzakereler tamamlandıktan ve anlaşma yürürlüğe girdikten sonra** bir an önce tamamlanabilmesi ve yürürlüğe girmesini teminen en kısa zamanda başlamalıdır. (Karakeçeli, 2011: 28-29)

şeklinde bir "Türkiye hükmü" (Turkey clause) eklemekten öte gitmemiştir. Ancak, bu hüküm ne üçüncü ülkeleri bağlayıcı niteliktedir ne de Türkiye ile STA müzakerelerinin AB ile imzalanan söz konusu anlaşmanın yürürlüğe girmesi öncesinde başlatılması için zorlayıcıdır. Diğer taraftan, AB'nin, Türkiye ile olduğu gibi bir GB tesis etmiş olduğu San Marino ve Andora ise, ya anlaşma metnine konan bir hükümle ya da anlaşmaya ek bir bildirgeyle imzalanan STA'lara otomatikman taraf olmaktadır (TÜSİAD, 2008: 25). Bu durumun Türkiye'ye karşı bir ayrımcılık oluşturduğu açıktır.

AB'nin imzalamış olduğu STA'lara Türkiye'nin otomatik olarak taraf olamaması ve söz konusu anlaşma metinlerinde üçüncü ülkelerin Türkiye ile de benzer bir anlaşma yapmasına yönelik zorlayıcı bir hüküm bulunmaması zaman zaman söz konusu ülkelerin Türkiye ile anlaşma yapmakta isteksiz davranmalarına veya anlaşma imzalama sürecinin uzun yıllar almasına neden olmaktadır. (Akçay, 2013: 113) Bu isteksizliğin altında yatan temel neden ise, bu ülkelerin AB ile anlaşma sonrası Türkiye pazarına zaten gümrüksüz olarak girebilme avantajıdır (Kutlay, 2011: 3).

Tablo 1: STA'ların Yürürlüğe Giriş Tarihleri Açısından AB ve Türkiye Karşılaştırması

Ülkeler	AB ile Yürürlüğe Girdiği Tarih	Türkiye ile Yürürlüğe Girdiği Tarih
Arnavutluk	1 Aralık 2006	1 Mayıs 2008
Bosna Hersek	1 Temmuz 2008	1 Temmuz 2003
Norveç	1 Temmuz 1973	1 Nisan 1992
İzlanda	1 Nisan 1973	1 Nisan 1992
İsviçre	1 Ocak 1973	1 Nisan 1992
Fas	1 Mart 2000	1 Ocak 2006
Filistin	1 Temmuz 1997	1 Haziran 2005
Gürcistan	Anlaşma imzalanmamıştır	1 Kasım 2008
İsrail	1 Haziran 2000	1 Mayıs 1997
Japonya	AB ile müzakereler Mart 2013'te başladı.	Türkiye ile Japonya arasında müzakereler Kasım 2014'te başladı.
Karadağ	1 Ocak 2008	1 Mart 2010
Makedonya	1 Haziran 2001	1 Eylül 2000
Mısır	1 Haziran 2004	1 Mart 2007
Sırbistan	1 Şubat 2010	1 Eylül 2010
Singapur	AB ile müzakereler tamamlandı ve anlaşma Eylül 2013'te imzalandı.	Türkiye ile Singapur arasında müzakereler 2014'te başlamıştır.
Suriye	1 Temmuz 1977	1 Ocak 2007
Şili	1 Mart 2005	1 Mart 2011
Tunus	1 Mart 1998	1 Temmuz 2005
Ürdün	1 Mayıs 2002	1 Mart 2011
Lübnan	1 Mart 2003	Anlaşma 24 Kasım 2010 tarihinde imzalanmış olup, henüz yürürlüğe girmemiştir.
Güney Kore	7 Temmuz 2011	1 Mayıs 2013
Meksika	1 Ekim 2000	Türkiye ile Meksika arasında müzakereler Temmuz 2014'te başlamıştır.
Cezayir	1 Eylül 2005	Müzakereler başlatılamamıştır.
G. Afrika	1 Ocak 2000	Müzakereler başlatılamamıştır.
Faroe Adaları	1 Ocak 1997	Müzakereler tamamlanmıştır.

Kaynak: (Gürlesel ve Alkin, 2010: 52, Ekonomi Bakanlığı, Serbest Ticaret Anlaşmaları, tarih yok).

Tablo 1 incelendiğinde üçüncü ülkelerle AB arasında akdedilen STA'ların AB ve Türkiye ile yürürlüğe girme tarihlerinin farklı olduğu görülmektedir. Bu fark, kimi ülkelerle (Şili, Ürdün ve Lübnan gibi) 5-6 yılı bulurken, kimi ülkelerle (Cezayir ve G. Afrika gibi) ise müzakereler dahi başlatılamamıştır. Bu durumun Türkiye açısından bir ticaret sapması meydana getirdiği açıktır. Öyle ki Türkiye, GB dolayısıyla AB'nin üçüncü ülkelere karşı uygulamış olduğu OGT'ye uymakla yükümlüdür ve bu yükümlülük kapsamında AB ile STA imzalayan üçüncü ülkelerin malları Türkiye pazarlarına gümrüksüz erişebilmektedir. Fakat AB'nin STA imzalamış olduğu ülkeden aldığı tavizler Türkiye'ye otomatik olarak uygulanmadığından söz konusu ülkeler Türkiye'den ithalatlarında kendi yüksek tarifelerini uygulamaya devam etmektedirler. Türkiye'nin de bu ülkelerin pazarlarına gümrüksüz erişme hakkına sahip olabilmesi için söz konusu ülkelerle ayrıca bir STA imzalaması gerekmektedir. Dolayısıyla, AB'nin üçüncü ülkelerle yaptığı STA'nın yürürlüğe giriş tarihi ile Türkiye'nin yaptığı STA'nın yürürlüğe giriş tarihi arasında Türkiye açısından üçüncü ülke ile karşılıklı ticarete dezavantaj meydana gelmektedir. Ayrıca Türkiye, üçüncü ülke pazarlarına girişte imtiyazlar elde eden AB ülkelerine karşı da rekabet gücünü belirli bir oranda kaybederek dezavantajlı konuma düşmektedir (Gürlesel ve Alkin, 2010: 56-74). Örneğin, 2012 yılı için buzdolabının Türkiye'den Ürdün'e ihracında alınan gümrük vergisi %21 iken, AB'den ihracında bu oran %8,4'tür. Böylece AB'deki buzdolabı ihracatçısı, Türkiye'deki ihracatçıya göre yaklaşık %13'lük gümrük vergisi avantajına sahip olmaktadır (Çelebi, 2012: 101-102). Henüz STA imzalamadığımız Güney Afrika ile olan ticaretimiz incelendiğinde, bu ülkeye ihracatta %30'lara varan gümrük vergileriyle karşılaşıldığı görülmektedir. Hatta bu oran, bazı tekstil ürünlerinde %45'e kadar çıkmaktadır. Ayrıca gümrük vergilerinin dışında, Güney Afrika ithal ettiği bütün ürünlere %14 oranında bir KDV de uygulamaktadır (Pretoria Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği, 2012: 61).

Aslında, Türkiye'nin imzalamadığı STA'lardan zarara uğradığı ve bu durumun bir an önce düzeltilerek San Marino ve Andorra gibi imzalanan STA'lara otomatik olarak taraf olması gerektiği AB'ye her fırsatta iletilmiştir. AB ise bu sorunla ilgilendiğini fakat üçüncü ülkeleri ikna etmekte zorlandığını ifade etmektedir (TÜSİAD, 2008). Ancak Kanada ile STA müzakerelerinin yürütüldüğü dönemde Kanada'nın AB-Türkiye arasındaki GB'den habersiz olması, AB tarafından Ukrayna'ya Türkiye ile STA müzakerelerine başlamaması gerektiğinin söylenmesi ve Malezya'ya Türkiye ile STA müzakerelerini AB'den önce tamamlayamayacağı yönünde telkinlerde bulunulması, üçüncü ülkelerle STA imzalama sürecini daha da zora sokmaktadır. (Başbakanlık, 2011). Öte yandan AB, Hindistan ve Ukrayna gibi ülkeler ve

ASEAN, MERCOSUR ve Körfez İşbirliği Konseyi gibi ülke gruplarıyla STA müzakerelerine devam etmektedir. Bu tür STA uygulamaları Türkiye'yi iki açıdan zorlayacaktır: İlk olarak, AB'nin söz konusu ülke grupları ile STA imzalaması durumunda, Türkiye bu gruplarda bulunan birçok ülke ile masaya oturmak ve bu ülkelerin farklı talepleri ile uzlaşmak zorunda kalacaktır. İkincisi ise, bu ülkeler arasında Brezilya ve Hindistan gibi, AB pazarında Türkiye'ye önemli ölçüde rakip olabilecek ülkeler bulunmaktadır (Gürlel ve Alkin, 2010: 63). Söz konusu ülkelerle imzalanacak STA'ların, Türkiye'nin önceliklerinin dikkate alınmadığı ve STA müzakerelerinin paralel yürütülmediği durumlarda, Türkiye'nin GB'den elde edeceği avantajları aşındıracağı ve Türk sanayisinin çeşitli zorluklarla karşılaşmasına neden olacağı açıktır (TÜSİAD, 2008).

AB'nin, (Haziran 2013'te STA müzakerelerinin ikinci turuna başladığı) Japonya ve (müzakereleri Temmuz 2013'te başlayan) ABD ile imzalayacağı STA'lar ise Türkiye'nin en çok önemseydiği anlaşmalar arasında yer almaktadır (Mercan, 2013). Özellikle AB-ABD Anlaşması (Transatlantic Trade and Investment Pact) ile birlikte, dünya GSYH'sının %45'ini ve dünya ticaretinin de %23'ünü temsil eden ve ABD'nin Pasifik kıyısından Karadeniz'e kadar uzanan devasa bir ticari blok oluşacaktır. (Kirişçi, 2013: 8-9) Dönemin Ekonomi Bakanı Zafer Çağlayan, ABD ve Japonya ile dış ticaretin hâlihazırda çok dengesiz ve Türkiye aleyhine olduğuna dikkat çekerek, bu ülkelerin Türkiye ile de STA imzalama yoluna gitmemeleri durumunda dış ticaret açığının daha da dengesiz hale geleceğini ve Türkiye ekonomisinin ciddi sorunlarla karşılaşabileceğini belirtmiştir (Levent, 2013). Diğer yandan, Almanya Ekonomi ve Teknoloji Bakanlığı için Ocak 2013'te hazırlanan rapor, AB-ABD arasında gerçekleştirilecek STA'nın, uzun vadede Türkiye'nin GSYH'sında %2,5'luk bir daralmaya ve yaklaşık 95 bin kişilik bir istihdam kaybına neden olabileceğini ifade etmiştir (Kirişçi, 2013: 13-14). Bu durum IMF'ye göre 838.9 milyar dolar olarak öngörülen Türkiye'nin 2013 GSYH'sında 20 milyar dolarlık bir kayıp anlamına gelmektedir ki, bu miktar Türkiye'nin ABD ile toplam ticaret hacmine neredeyse denktir (Kirişçi, 2013: 13). Ayrıca Türkiye'nin dışında bırakıldığı bir AB-ABD Serbest Ticaret Anlaşmasının imzalanması halinde, ABD ile ticarete 2012 yılında 8,5 milyar dolar olarak gerçekleşen dış açığın artması da yüksek bir olasılıktır ve bu, Türkiye-ABD ticaretinde ilki aleyhine olan dengesizliği daha da derinleştirecektir. Aynı şekilde, 2012'de 28 milyar dolar düzeyinde gerçekleşen AB ile ticaretteki Türkiye aleyhine dış açığın da artması beklenmelidir. (Kirişçi, 2013: 14-15)

Dolayısıyla AB, imzalayacağı STA'lar kapsamında ihtiyaçlarını, önceliklerini ve verebileceği tavizleri belirlediği uzun vadeli öngörülerini içeren etki analizlerine Türkiye'yi de dahil etmeli, müzakerelerin paralel yürütülmesi için gayret göstermelidir. Ancak, bu durum çoğu zaman gerçekleşmemekte ve Türkiye kendisinin dahil edilmediği koşullarda hazırlanan anlaşmaların hükümlerine uymakla yükümlü olmaktadır (Gürlesel ve Alkin, 2010: 64). Diğer taraftan, AB'nin imzalamış olduğu "yeni nesil STA"lar sadece tarife indirimleri ile malların serbest dolaşımından ibaret olmayıp, bunlara ilaveten hizmetler, kamu ihaleleri, yatırımlar ve fikri mülkiyet hakları gibi yeni konuları da kapsamaktadır. Böylelikle Türkiye, imzalayacağı STA'larda üçüncü ülkelerle bu konuları da müzakere etmek durumunda kalacaktır. Türkiye'nin uyum sağlamakla yükümlü olduğu 1/95 sayılı OKK'nın kapsamı dışında kalan hükümlerin bu anlaşmalardan ayıklanması gerekecek, dolayısıyla üçüncü ülkeler nezdinde bu süreç uzayabilecek ve yeni hukuki tartışmalara neden olabilecektir (Gürlesel ve Alkin, 2010: 64).

Yukarıda bahsi geçen, AB'nin imzaladığı/imzalayacağı STA'ların Türkiye açısından yaratabileceği sorunların giderilmesine yönelik olarak, gerek GBOK toplantılarında Avrupa Komisyonuna sunulan ve gerekse olası diğer çözüm önerileri ise aşağıda sıralanmıştır:

- AB'nin mevcut STA'larının Türkiye için de en azından sanayi ürünlerinde geçerli olmasının sağlanması ve tarım ürünleri bahsinin üçüncü ülkeler ile Türkiye arasında ayrıca ele alınması,
- AB'nin üçüncü ülkelerle başlattığı STA müzakerelerinin paralel olarak Türkiye ile de başlatılması,
- Komisyonun her STA müzakeresi öncesinde ve sonrasında ülkemize müzakerelerin içeriği ve detayları hakkında bilgi vermesi ve müzakereler esnasında Türkiye'nin hassasiyetlerinin ve önceliklerinin göz önünde bulundurulması,
- Komisyonun, akdedilecek STA'ların etki analizi raporlarında Türkiye'ye de yer vermesi,
- AB ile STA imzalayıp, Türkiye ile STA imzalamaya yanaşmayan ülkelere karşı koruma önlemi olarak telafi edici vergi uygulanması,
- STA'larla ilgili sorunların çözümüne yönelik daha düzenli olarak görüşülmesine olanak sağlamak için GBOK çatısı altında "Tercihli Ticaret Anlaşmaları Çalışma Grubu" kurulması (TÜSİAD, 2008: 60),
- Türkiye'nin teknik komitelerden dış ticaret ve ikili anlaşmalar ile ilgili olanlara katılımının sağlanması,

- 1/95 sayılı OKK'nın 16. maddesinde bahsi geçen "karşılıklı yarar" ilkesine dayalı olarak tercihli ticaret anlaşmalarına uyum hükümlerinin yeniden düzenlenmesi ve bu konuda "uzlaşmazlıklar mekanizmasının" çalıştırılması,
- AB'nin üçüncü ülkelerle imzaladığı STA metinlerine, üçüncü ülkelerin Türkiye ile de benzer bir STA imzalamasını ve söz konusu anlaşmanın "belirli bir süre" içerisinde gerçekleştirilmesini zorunlu kılacak hükümler koyması,
- Türkiye'nin, AB'nin üçüncü ülkelerle imzaladığı STA hükümlerini, üçüncü ülkelerin Türkiye ile de söz konusu STA'yı yürürlüğe koyduğu tarihe kadar üstlenmemesinin sağlanması veya hükümlerin içerdiği tarife indirimleri ve diğer uygulamalar noktasında belirli bir takvim içerisinde Türkiye'ye bir takım istisnaların ve esnekliklerin sağlanması,
- Andorra ve San Marino örneklerinde olduğu gibi, üçüncü ülkelerle imzalanan STA'lara Türkiye'nin de doğrudan katılımının sağlanması (Gürlesel ve Alkin, 2010: 80-87).

3.3. Vize Uygulaması

Günümüzde AB üyesi ülkelerin vatandaşları, Türkiye'ye, vizesiz ya da sınırda çok uygun bir ücret karşılığı ve kolaylıkla vize alarak girebilme imkanına sahipken Türk vatandaşları için aynı durum söz konusu değildir. Bugün AB ülkelerine seyahat etmek isteyen Türk vatandaşları abartılı vize ücretleri ve ağır bir vize prosedürü ile karşı karşıya kalmaktadır. GB kapsamında bu durumdan en çok etkilenen kesim iş adamları ve TIR şoförleridir. GB dolayısıyla malların serbest dolaşımına izin verilirken, söz konusu malların ticaretini ve taşınmasını yapacak kişilerin önüne vize gibi engeller çıkarılmaktadır (Kabaalioğlu, 2010: 51-54).

Türkiye'ye karşı vize uygulamasını yürürlüğe koyan ilk AB üyesi ülke Almanya olmuş ve onu diğer AB üyeleri izlemiştir. Bu gelişmelerin ardından Birlik, AB Konseyi'nin 539/2001 numaralı tüzüğü ve bu tüzüğe daha sonra getirilen değişikliklerle Türkiye'yi Schengen vizesi uygulanacak ülkeler listesine dahil etmiştir (Baykal, 2009: 8). Günümüzde Türkiye, vatandaşları Schengen vizesine tabi tek aday ülke olmakla beraber (Özsöz, 2013), AB üyesi ülkelerin tamamı Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına (genellikle umuma mahsus pasaport hamillerine) vize uygulamaktadırlar.

AB ülkeleri tarafından uygulanan vizeler, Türk iş adamlarının çeşitli zorluklarla karşılaşmasına neden olmaktadır. Vize alabilmek için AB konsoloslukları tarafından talep edilen belgelerin çokluğu (20 ve daha üzeri belge) ve bu belgeler arasında ticari ve özel hayatın gizliliğini ortadan kaldıran (banka cüzdanı orijinali ve fotokopisi, tapular, araba ruhsatları, sahip olunan tüm malvarlıklarını gösterir belge, kredi kartı hesap ekstresi gibi) belgeler bulunması, 70-80 €'yu bulan vize ücretleri (aracı kuruma ödenen ücret ve banka komisyonu gibi ilave ücretler dahil) ve diğer mali masraflar en çok şikayetçi olunan konular arasında yer almaktadır. Diğer yandan, iş adamlarının vize alabilmek için, AB'deki bir iş adamından davetiye mektubu almak zorunda olması rekabeti bozucu ve gayri adil bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca vize talebinin çeşitli nedenlerden dolayı geri çevrilmesi veya söz konusu vizenin istenen sürede temin edilememesinden dolayı, iş adamları AB ülkelerinde gerçekleştirilen fuar, ihale ve iş görüşmeleri gibi faaliyetlere katılamamaktadır. Netice itibarıyla vize uygulamaları Türk iş adamlarının yeni bir takım iş bağlantıları kurmak bir tarafa mevcut iş bağlantılarını dahi yürütmekte güçlük çekmelerine neden olmakta, AB ve üçüncü ülkelerdeki meslektaşları karşısında gayri adil bir rekabet ortamında bırakmaktadır (İKV, 2010). AB vatandaşı olan iş adamlarının vizesiz ya da sınırda 15 € ödeyerek ve hiçbir ek belgeye ihtiyaç duymadan kısa sürede Türkiye'ye giriş yapmalarının (Özsöz, 2013) adaletsizliği daha da artırdığı söylenebilir. AB ülkelerinin vize uygulamasından muzdarip olan kesim sadece iş adamları olmayıp, TIR şoförleri, akademisyenler, gazeteciler ve öğrenciler de uygulanan vize ve konsolosluklarda karşılaştıkları kötü muamele dolayısıyla mağduriyet yaşamaktadırlar (İKV, 2010).

Bugün AB'ye aday statüsünde dahi olmayan (Paraguay, Uruguay ve Ukrayna gibi) ülkelere uygulanan vizeler kaldırılırken veya vize kolaylığı sağlanırken (Özler ve Toygür, 2011: 4), ortak ülke statüsündeki Türkiye'den benzer uygulamaların esirgenmesi hem Ankara anlaşmasında öngörülen ortaklık ilişkisiyle bağdaşmamakta hem de 1 Ocak 1973'te yürürlüğe giren Katma Protokol'e hukuki aykırılık teşkil etmektedir (Kabaalioglu, 2010: 53). Söz konusu Protokol'ün 41. maddesinde, Ortaklık Anlaşmasının 13. ve 14. maddelerinde düzenlenen ilkelere uygun olarak, Tarafların, aralarında yerleşme serbestisine ve hizmet edimine yönelik yeni bir kısıtlama getiremeyecekleri ve hatta var olan kısıtlamaları zaman içerisinde (kısıtlamaların kaldırılması konusunda belirli bir süre öngörülmemiştir) kaldıracakları açıkça hükme bağlanmıştır (DPT, 1993: 67-68).

AB Katma Protokol hükümlerini dikkate almak durumundadır. Öyle ki, Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD)'ın yerleşme ve hizmet serbestisi kapsamında vermiş olduğu kararlar

incelendiğinde, Topluluk ile Türkiye arasında akdedilen Ortaklık Anlaşmasının ve diğer düzenlemelerin, Topluluk hukukunun ayrılmaz bir parçası olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. ABAD, bu sonuca 1987 yılında verilen Demirel kararı (30.09.1987 tarih ve C-12/86 karar) ile varırken, yerleşme serbestisinin uygulama alanı bulduğu Savaş kararında (11.05.2000 tarih ve C-37/98 sayılı karar) ise Katma Protokol m.41'in hiçbir ek düzenlemeye mahal vermeksizin doğrudan etkiye sahip olduğuna hükmetmiştir (Pınar, 2009: 79-80). Dolayısıyla, AB'ye üye ülkeler m.41'de belirtilen hizmet edimi ve yerleşme serbestisi kapsamında mevcut durumu geriye götürme yasağını (Standstill hükmü) uygulamakla doğrudan yükümlü bulunmaktadırlar (Can, 2008: 62).

ABAD'ın Standstill hükmünün uygulanabilirliği yönünde vermiş olduğu diğer bir önemli karar ise Atabay kararıdır (21.10.2003 tarih ve C-317/01 ile C-369/01 sayılı karar). ABAD söz konusu karar ile iki önemli hususu açıklığa kavuşturmuştur. Bunlardan ilki, sınır aşma kavramı ile alakalıdır. Be çerçevede, sadece üye ülkeler arasında değil, Türkiye'den üye ülkelere sağlanacak hizmetlerde de m.41 kendisine uygulama alanı bulacaktır. İkinci olarak da, kimlerin m.41'e dayanacağı hususu açıklığa kavuşturulmuştur. ABAD, vermiş olduğu kararda, sadece Türkiye'de yerleşik olarak bulunan ve üye ülkelere hizmet sağlayan teşebbüslerin değil, aynı zamanda bunların çalışanlarının da hizmetlerin serbest dolaşımı kapsamında m.41'e dayanabileceğine hükmetmiştir (Pınar, 2009: 81-82).

Savaş ve Atabay kararlarında değerlendirilmeyen "ilk girişte vize uygulaması" ise ABAD'ın Tüm ve Darı kararlarında (20.09.2007 tarih ve C-16/05 sayılı karar) açıklığa kavuşmuştur. ABAD bu kararlarında, AB üyesi ülkelere uygulanan ilk girişte vize uygulamasının hizmet sunmak isteyen Türk vatandaşlarını kapsayıp kapsamayacağı noktasında Katma Protokol m.41(1)'in doğrudan etkili olduğuna karar vermiş ve Soysal kararında da (19.02.2009 tarih ve C-228/06 sayılı karar) bunu teyit etmiştir. Dolayısıyla, bir AB üyesi ülke Katma Protokole taraf olduğu tarihte Türk vatandaşları için vize uygulamıyorsa o tarihten sonra da uygulamayacak, eğer bir vize uygulaması söz konusu ise mevcut şartları daha kötüye götüremeyecektir (Baykal, 2009: 6-8). Öyle ki, daha önce de belirttiğimiz üzere, m.41 ile üye ülkelerin yerleşme serbestisi ve hizmet edimine yeni kısıtlamalar getirmeyecekleri (Standstill) hükmüne bağlanmıştır (DPT, 1993: 67-68). Ancak, bu durum ilk girişte vize uygulamasının üye ülkelerin yetki çerçevesi dışında olduğu manasına gelmemektedir. Burada söz konusu olan, Standstill hükmünün üye devletlere, ilk girişte vize uygulamasında bir takım sınırlamalar getirmesidir (Baykal, 2009: 7).

Soysal kararında değinilen bir başka husus Schengen Vizesi ile ilgilidir. Söz konusu vizenin Türk vatandaşlarına uygulanması, yukarıda da belirtildiği üzere, 539/2001 sayılı Tüzüğe dayandırılmaktadır. Tüzüğün 1. maddesinde, Ek1’de belirlenen vizeye tabi üçüncü ülke vatandaşlarının vize alma zorunluluğundan bahsedilmektedir. Buna göre, Türkiye de vatandaşlarının vize alması zorunlu olan Ek1’de yer alan üçüncü ülkeler arasında sayılmaktadır (Özkan, 2007: 431). Ancak ABAD, Soysal kararında, söz konusu Tüzüğün ikincil Topluluk mevzuatı kapsamında olduğunu, dolayısıyla Ankara Anlaşması ve Katma Protokol’ün 539/2001 sayılı Tüzüğe göre önceliğinin bulunduğu altını çizmiştir (Tezcan, 2010: 17). İkincil hukuk (bu durumda 539/2001 sayılı tüzük) birincil hukuk (bu durumda Katma Protokol) ile çeliştiğinde birincil hukuk kuralları uygulanacak ve ikincil hukuk geçerliliğini kaybedecektir (Groenendijk, 2011: 132, Gümrükçü ve Voegeli, 2010: 121-122). Dolayısıyla, Türk vatandaşlarına, vizeyi zorunlu gören Schengen Anlaşmasının hükümleri değil, Katma Protokol’de belirtilen hükümler uygulanmalıdır.

Soysal kararı, Katma Protokol m.41(1) gereğince, bazı AB üyesi ülkelerin, iş adamları ve TIR şoförleri gibi hizmet sunmak amacıyla AB ülkelerine gitmek isteyen Türk vatandaşlarına uyguladığı vizeler hukuka aykırılık teşkil ettiğini ve bu vize uygulamasının ikincil hukuk düzenlemeleri ile de geçerli kılınamayacağını açıkça göstermiştir. Nitekim ABAD, Soysal kararında, 1 Ocak 1973 tarihinde Türk vatandaşlarına herhangi bir vize uygulaması olmayan Almanya’nın, 1 Temmuz 1980 tarihinde vize uygulamaya başlamasının Standstill hükmünün ihlali olduğu sonucuna ulaşmıştır (Tezcan, 2010: 17).

Bu gelişmeler karşısında Avrupa Komisyonu, üye ülkelerin kendisine iletmiş olduğu Türk vatandaşlarına uyguladıkları vize prosedürüne yönelik bildirimler sonrasında, “Sınır Muhafızları İçin Pratik El Kitabı”na ek olarak “Kılavuz İlkeler” de hazırlamıştır. Burada Schengen ülkelerinden Almanya’nın yanı sıra Danimarka’nın da hizmet sunmak isteyen Türk vatandaşlarına vize uygulayamayacağı bildirilmiştir (Karakeçeli, 2011: 31). Hakeza İrlanda ve İngiltere de, hizmet sunan Türk vatandaşlarının, ülkelere vize şartı aranmaksızın girebileceklerini belirtmişlerdir (Tezcan, 2010: 23). Türk vatandaşlarına vize uygulamama yükümlülüğü aynı şekilde Hollanda için de geçerlidir (Groenendijk, 2011). Diğer AB üyesi ülkeler için ise, kendileri açısından Katma Protokol’ün yürürlüğe girdiği tarihten önce Türk vatandaşlarına vize uygulayıp uygulamadığının tespit edilmesi ve mevcut durumla karşılaştırılması gerekmektedir. Katma Protokol, 9 ülke bakımından (Fransa, Almanya, İtalya, Belçika, Lüksemburg, Hollanda, İngiltere, İrlanda ve Danimarka) 1 Ocak 1973 tarihinde; diğer üye ülkeler için ise AB’ye üyelik tarihlerinde yürürlüğe girmiştir (Özcan vd., 2009: 86).

Yapılan çalışmalar neticesinde şu 12 ülkenin Türk vatandaşlarından vize talep edemeyeceği sonucuna ulaşılmıştır: Fransa, Almanya, İtalya, Belçika, Lüksemburg, Hollanda, İngiltere, İrlanda, Danimarka, Portekiz, İspanya ve Yunanistan (Pınar, 2009: 106, Groenendijk ve Guild, 2010).

Diğer yandan, bazı AB ülkeleri, Soysal kararı sonrasında Türk vatandaşlarına vize uygulayamayacağını kabul etmiş, ancak hangi Türk vatandaşlarının hizmet sunma özgürlüğünden yararlanacağı noktasında dar yorumlar getirmiştir. Örneğin Almanya, Soysal kararının ardından, iş adamlarını dahil etmeksizin, hizmet sunma özgürlüğünden sadece sanatçılar, akademisyenler, sporcular ve Türk şirketleri adına çalışan şoförler ile makine, bakım ve tamir işleriyle uğraşan kişilerin yararlanabileceğini belirtmiştir (Tezcan, 2010: 26). Oysa, Almanya'nın 1 Ocak 1973'te Türk iş adamlarını 2 aylık bir süre için vizeden muaf tuttuğu bilinmektedir (Westphal, 2010: 75). Ayrıca ABAD'ın içtihatlarına göre de, Almanya'nın belirlediğinden daha fazla meslek grubu hizmet alanına dahildir (Gümrükçü, 2010: 30-31). Aslında Almanya'nın yukarıda sayılan meslek grupları açısından vizeyi tam olarak kaldırdığı da söylenemez. Zira bu kişilere vize alma zorunluluğu kaldırılmış, ancak "vize muafiyet belgesi" alma zorunluluğu getirilmiştir. Söz konusu belgeye ulaşmak için de vize başvurusunda olduğu gibi bir takım belgeler (örneğin hizmet karşılığında ödenecek ücretin türünü ve miktarını gösteren belge vb.) talep edilmektedir (Özcan vd., 2009: 85). Katma Protokol m.41'in sadece vizeyi değil, Standstill hükmünü ihlal edecek bütün eş etkili tedbirleri yasakladığı (Tezcan, 2010: 25) göz önünde bulundurulduğunda, "vize muafiyet belgesi" uygulamasının da hukuka aykırı olduğu söylenebilir. Almanya'nın yanı sıra Hollanda ve Danimarka da Türk vatandaşlarından vize muafiyet belgesi talep etmektedirler.

Günümüzde bazı AB üyesi ülkeler Türk iş adamlarına uygulanan vize kapsamında, iş adamlarına bazı kolaylıklar sunacak uygulamalara imza atmaktadırlar. Bu sayede iş adamlarının daha kısa sürede ve daha kolay bir şekilde vize almaları ve bu vizelerin daha uzun süreli olması öngörülmüştür (Kuburlu, 2012). Ancak, bu noktada söz konusu ülkeler iş adamları arasında ayrımcı uygulamalara sebebiyet veren bir takım tavizli rejimler uygulama yoluna gitmişlerdir. Örneğin Almanya, ayda 50 başvuruya ulaşan şirketler için daha avantajlı uygulamalar sunacağını belirtirken (Kuburlu, 2012), İngiltere ise vize kolaylığını 500 şirketle sınırlı tutmuştur ("İngiltere'den 500 Şirkete Vize Kolaylığı", 2013). Bu durum, Gümrükçü'nün de ifade ettiği gibi, Katma Protokol hükümlerine aykırılık teşkil etmektedir. Zira Protokol'ün 58. maddesi, Topluluğun Türkiye'ye uyguladığı rejimin, Türk uyruklular

veya Türk ortaklıkları arasında hiçbir ayrımcılık meydana getiremeyeceğini hükme bağlamıştır (Gümrükçü, 2008: 41-42).

ABAD'ın 24 Eylül 2013'te açıkladığı Leyla Ecem Demirkan kararı ile Türkiye'nin vizesiz Avrupa arayışındaki hukuki mücadelesi önemli bir yara almıştır. Şimdiye kadar, yukarıdaki kararlardan da görüleceği gibi, Türkiye-AB Ortaklık ilişkisine liberal kararlarıyla olumlu katkıda bulunan Divan, Demirkan kararı ile bu çizgisinden ve daha önceki içtihatlarından sapmış görünmektedir. Eski kararlarında hizmet sunmak amacıyla seyahat eden Türk vatandaşlarına vize uygulanmasının hukuksuzluğuna hükmeden Divan, bu kez Ankara Anlaşması'nın hizmet edinimi amacıyla (turizm, eğitim, sağlık gibi) seyahat eden Türk vatandaşlarının serbest dolaşımını içerir şekilde yorumlanamayacağını belirterek, Türkiye'nin vizesiz Avrupa idealine ciddi bir zarar vermiştir. Bu kararla, Türk vatandaşlarının Avrupa'ya vizesiz seyahat özgürlüğünün gerçekleşip gerçekleşmeyeceği de, Geri Kabul Anlaşması'nın imzalanıp uygulamaya sokulmasına bağlanmış olmaktadır. Ama bu karardan daha önemlisi, Divan'ın Türkiye-AB ortaklık ilişkisine ve Türkiye'nin bu çerçevedeki kazanılmış haklarına yönelik getirdiği daraltıcı yorum ve bunun Türkiye-AB ilişkilerine olan olumsuz yansımalarıdır (Toprakseven, 2013a: 16-17).

AB, Türk vatandaşlarına uygulanan vizenin tamamen kaldırılması için Türkiye'nin "Geri Kabul Anlaşması (GKA)"nı imzalamasını, "biyometrik pasaport" uygulamasına geçmesini ve "entegre sınır yönetimine ilişkin eylem planı"nı tamamlamasını ön şart olarak koşmuştur (Eralp, 2010: 3). Türkiye, biyometrik pasaport kullanımını hayata geçirmiş ve entegre sınır yönetimi kapsamında önemli çalışmalar gerçekleştirmiştir (Eralp, 2011: 2). Söz konusu şartlar içinde önemi en çok vurgulanan ise yasadışı göçmenlerin iadesi ile ilgili olan GKA'dır. Anlaşma, Avrupa Konseyi'nin, vize muafiyeti sürecini başlatma yetkisini Komisyona vermesinin ardından 21 Haziran 2012 tarihinde paraflanmıştır. Anlaşmanın imzalanması için ise vize muafiyet müzakerelerinin başlaması, Türkiye tarafından ön şart olarak belirtilmiştir.

GKA, uzun ve zorlu müzakerelerin ardından nihayet 16 Aralık 2013'te Türkiye ve AB tarafından imzalandı ve iki taraf arasında Vize Muafiyeti Diyalogu resmen başlatıldı. Anlaşma, iki tarafı da birtakım yükümlülükler altına sokarken, Türkiye kendisi üzerinden AB'ye geçen yasadışı göçmenleri (Türk veya üçüncü ülke vatandaşları) anlaşmanın yürürlüğe girmesinden itibaren 3 yıllık bir geçiş süresinden sonra geri almayı kabul etmekte, AB tarafı ise Türk vatandaşlarına yönelik önce kademeli bir vize kolaylığı ve ardından da Türkiye'nin GKA yükümlülüklerini yerine getirmesi halinde vize muafiyeti konusunda bir karara varmayı

taahhüt etmektedir. İki taraf da diğerinin yükümlülüklerini yerine getirmemesi halinde süreci askıya alabilecektir. (Elmas, 2013, Toprakseven, 2013b, AB Bakanlığı, 2013).

Ancak bu haliyle anlaşma eleştirilerle de karşılaştı. Nitekim Türk vatandaşlarına vize muafiyeti sağlanması için GKA'nın imzalanmasının, kazanılmış haklardan vazgeçilmesi veya bunların sınırlandırılması anlamına geldiği anlaşma imzalanmadan dahi birçok kez dile getirilmişti (Pınar, 2009: 109-110, Özler ve Toygür, 2011: 5-6, Özcan vd., 2010: 35). Yine Türkiye'nin, yukarıda anılan Demirkan kararı sonrasında vize sorununun çözümü için hukuki mücadeleyi geri plana itip sorunu siyasi platformda ve vize muafiyetini geri kabul anlaşmasıyla takas ederek çözmeye yönelmesi de eleştirilmiştir (Toprakseven, 2013b). Türk hükümeti ise, gerek şimdiye kadar imzalayan ülkelere ciddi külfet getiren GKA'nın uygulanması sürecinde yükün AB tarafından paylaşılacağı ve gerekse vize kolaylığı ile geri kabulü birbirine bağlayan örneklerden farklı olarak vize muafiyeti ile GKA'nın ilişkilendirilmiş olduğu gibi söylemlerle bu eleştirilere cevap vermiştir (AB Bakanlığı, 2013). Bununla birlikte, Türkiye'nin GKA'yı imzalamaması halinde dahi Türk vatandaşlarının bazı AB ülkelerine vizesiz giriş hakkı bulunmaktadır. Elmas'ın da belirttiği gibi, "AB ülkelerinin Türklerin vize konusundaki kazanılmış hakları konusundaki yükümlülüklerini yerine getirmediği şu durumda, zaten hâlihazırda olması gerekeni AB bir jest/havuç olarak Türkiye'nin önüne sunmuş durumdadır" (Elmas, 2013). Söz konusu ülkelerin Türk vatandaşlarına vize uygulamaya devam etmesi Katma Protokol m.41'i ihlal etmeleri anlamına gelmektedir. ABAD kararları bunu en iyi şekilde açıklar niteliktedir. Dolayısıyla, Türkiye'nin hukuksal mücadele sürecine devam etmesi hakların kazanımı açısından hala önemlidir. Diğer yandan, ABAD kararlarının üye ülkelerce ne ölçüde uygulanacağını beklemekten öteye Türk hükümeti ve başta Avrupa Birliği Bakanlığı olmak üzere ilgili kamu kurum ve kuruluşları da AB kurumları ve üye ülkelerin hükümetleri nezdinde gerekli girişimlerde bulunmalı, gerektiğinde bunlara Ankara Anlaşmasının 7. maddesinden doğan yükümlülükleri hatırlatılmalıdır (Tezcan, 2010: 39-40). Söz konusu maddede, tarafların anlaşma hedeflerini tehlikeye düşürebilecek her türlü tedbirden sakınacakları ve anlaşmadan doğan yükümlülüklerini yerine getirmek için gerekli her türlü tedbiri almaları gerektiği hükme bağlanmıştır (DPT, 1993: 8). Ankara Anlaşması ve Katma Protokol'den kaynaklanan yükümlülüklerin üye devletleri bağladığı (Baykal, 2009: 8) göz önünde bulundurulduğunda, örneğin Almanya'nın 1980 öncesinde Türk vatandaşlarından vize istemez iken günümüzde bunu sadece belirli bir gruba indirgemesinin hukuka aykırı olduğunu söylemek ve bu uygulamasına son vermesini talep etmek haksızlık olmayacaktır.

Vize sorununun önüne geçilebilmesi açısından, öncelikle AB üyesi her ülke bakımından Katma Protokolün yürürlüğe giriş tarihi belirlenmeli, bu tarihten itibaren Türk vatandaşlarına uyguladıkları vize prosedüründe bir ağırlaştırma olup olmadığı tespit edilmelidir. Bunun için de özel bir çalışma grubunun oluşturulması yerinde olacaktır. Eğer bir ağırlaştırma söz konusu ise, bunun Katma Protokol m.41'e aykırılığı göz önünde bulundurularak hukuksal mücadele yoluna başvurulmasının sorunun çözümü için önemli bir adım olacağı söylenebilir. Hukuksal mücadele yolunda vatandaşların bilinçlendirilmesi ve dava açmak için gerekli teşviklerin verilmesi (mali ve teknik destek), söz konusu davaların koordine edilmesi ve takibinin yapılması ve gerektiğinde bilimsel toplantıların düzenlenmesinin de sorunun çözümü açısından daha sağlıklı sonuçlar doğuracağı muhtemeldir (Gümrükçü, 2010: 33).

Hizmet sunucuların maruz kaldığı vize sonucu ortaya çıkan haksız rekabetin önlenmesi açısından GB kapsamında ve 1/95 sayılı OKK doğrultusunda konunun GBOK'ye götürülerek Lahey Adalet Divanı gibi mercilerde ihtilafın çözümü için girişimlerde bulunulabilir. Yine GB kapsamında konu DTÖ'ye intikal ettirilerek çözüm aranabilir. Nitekim iş adamlarına uygulanan vize ticari bir engel niteliğindedir (Demirbulak, 2011: 31). Öyle ki, malların serbest dolaşımı, prensipte malların piyasaya sürülmesini de kapsar. Bu bağlamda sürümü artırıcı önlemler, numuneler, söz konusu ülkedeki hazırlık aşaması ve sözleşmelerin yapılması gibi faktörler ticari nitelik taşır ve Türk girişimcilerine AB üyesi ülkelere giriş ve hatta yerleşme hakkı da tanıyabilmektedir (Can, 2008: 65). Diğer bir çözüm yolu olarak da, ABAD kararları doğrultusunda kimlerin hangi şartlarda vizeden muaf olacağı AB ve Türkiye arasında yapılacak bir düzenleme ile karara bağlanabilir.

3.4. Taşıma Kotaları

Başlıca ihracat pazarımız AB'ye Türk ürünlerini taşıırken karşılaşılan "karayolu taşıma kotaları" Türkiye'nin GB kapsamında karşı karşıya kaldığı başlıca sorun alanlarından bir diğeridir. Birlik üyesi ülkelerin 2001 yılından buyana üçüncü ülke TIR'larına kota uygulaması getirmesinden dolayı, Türkiye de GB'ne rağmen söz konusu kotalara maruz kalmaktadır. Bu durum hem nakliye sektörünün iş potansiyelini olumsuz yönde etkilemekte hem de Türkiye'nin AB'ye ihracat imkanlarını kısıtlamaktadır. AB üyesi ülkeler ile Türkiye arasında gerçekleştirilen ikili anlaşmalar ile belirlenen söz konusu taşıma kotaları çoğu zaman Türkiye'nin ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalmaktadır. Tablo 2'yi incelediğimizde, örneğin İtalya'nın 2010 yılında Türk taşımacılarına transit geçişler için vermiş olduğu belge sayısının

6.000 olduğu görülmektedir. İtalya'yı transit geçerek Fransa, İspanya veya Portekiz'e mal taşınması istenildiğinde İtalya tarafından en fazla 6.000 sefere izin verilmektedir. Bu belgelerin tükenmesi halinde ise, Ro-Ro gemileri ile İtalya'nın Trieste Limanına varan Türk araçları, İtalya üzerinden değil ancak Avusturya ve Almanya üzerinden İsviçre, Fransa, İspanya ve Portekiz'e ulaşabilmektedir (Avusturya ve Almanya'ya geçişte, "beyaz belge" olarak tabir edilen kota dışı belgeleri kullanma imkanı vardır). 2007 yılında, İtalya tarafından transit geçiş belgesinin yine 6.000 ile sınırlandırılmasından dolayı, Trieste limanına gelen 19.471 aracın 13.471 adeti Avusturya üzerinden İsviçre, Fransa, İspanya ve Portekiz'e ulaşmak zorunda kalmıştır (AYSO, tarih yok). Bu durum ise, haliyle Türk taşımacıların zaman ve yakıt açısından ilave maliyetlere katlanmalarına sebebiyet vermektedir.

Tablo 2: AB Üyesi Ülkeler ve Türkiye Arasında İkili Anlaşmalarla Belirlenen Geçiş Belgesi Adeti ve İhtiyaç Duyulan Geçiş Belgesi Adeti

	Belirlenen Geçiş Belgesi Adeti (2010 yılı için)	İhtiyaç Duyulan geçiş Belgesi Adeti (2010 yılı için)
Avusturya Tektip	15.000	145.000
İspanya Tektip	5.260	8.000
İtalya Tektip	31.000	38.000
İtalya Transit	6.000	12.000
Macaristan Tektip	21.500	45.000
Romanya Transit	25.000	50.000
Yunanistan İkili	20.000	30.000

Kaynak: Süer, 2010.

Türk taşımacıların önemli sorunlar yaşadığı diğer bir ülke ise Avusturya'dır. Tablo 2'den de görüleceği üzere, bu ülke 2010 yılı için 145.000 geçiş belgesi ihtiyacı olduğu halde Türk taşımacılarının kendi ülkesini geçme imkanını 15.000 geçiş belgesi ile sınırlandırmıştır. Söz konusu belgeler tükendiğinde ise, Maribor (Slovenya), Ferneti (İtalya), Szeged (Macaristan) olmak üzere üç ayrı Ro-La tren yolu hatlarını kullanmaları halinde ancak Avusturya Türk araçlarının kendi ülkesini transit geçmelerine izin vermektedir. Bu durum, İtalya örneğinde olduğu gibi, Türk taşımacılarının ilave bir maliyet altına girmelerine neden olmaktadır. Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND)'nin hesaplamalarına göre, Ro-La tren yolu hatlarını kullanmak, her taşıt için karayoluna göre ortalama olarak 300€ daha pahalıdır ve aynı zamanda daha fazla süre beklemeye neden olmaktadır (UND, 2013b).

Diğer yandan AB ülkeleri "ikili geçiş belgesi" kotaları ile kendi ülkelerine belirli bir miktarın üzerinde mal girişini engellemektedirler. Bir başka ifadeyle, Türk taşımacılarına

20.000 adet ikili geçiş belgesi sunan bir ülke, her TIR'ın ortalama 20 ton yük aldığı göz önünde bulundurulduğunda kendi sınırlarına mal girişini 400.000 ton ile sınırlandırmaktadır (Baydarol, 2008b, MÜSİAD, 2010: 30). Örneğin 2010 yılı için İspanya, Türkiye'ye 5.260 adet ikili geçiş belgesi sağlamıştır (UND, 2010). Bu durumda İspanya, yine her aracın ortalama 20 ton yük taşıdığı göz önünde bulundurulduğunda Türkiye'nin kendi ülkesine karayolu ile yapacağı ihracatı 10.520 ton ile sınırlandırmış olacaktır.

Özetle, AB ülkeleri tarafından uygulanan taşıma kotaları, bir yandan geçiş belgesi yetersizliğiyle Türkiye'nin ihracatı üzerinde baskı oluştururken diğer yandan daha fazla maliyete (daha fazla yakıt, ilave yol, ücretler vb.) ve zaman kaybına neden olmaktadır. Dünya Bankası verilerine göre, malın ulaşımında yaratılan bir günlük gecikme ticaret hacminin %1, taşımacılık maliyetlerindeki %10 artış ise ticaret hacminin %20 daralması anlamına gelmektedir (Baydarol, 2008b). Teslimattaki 1 günlük gecikme bile zamana karşı hassas ürünlerin ihracatını %7 azaltabilmektedir (UND, 2013c). UND'nin yapmış olduğu hesaplamalara göre, AB ülkelerinin uygulamış olduğu kotalar nedeniyle Türkiye ekonomisinde meydana gelen kayıp ortalama olarak yılda 5 milyar dolardır (Baydarol, 2008b).

AB üyesi devletler söz konusu taşıma kotalarını, karayolu taşımacılığının 1/95 sayılı OKK çerçevesinde düzenlenmediğini; söz konusu uygulamaların malların serbest dolaşımı değil hizmetlerin serbest dolaşımı kapsamında ele alınması gerektiğini ileri sürerek uygulamaktadırlar (Demirbulak, 2011: 33). Gerçekten de 1/95 sayılı OKK'de taşımacılıkla ilgili bir bölüme yer verilmemiştir (Baydarol, 2008b). Ancak taşımacılığın kota uygulamaları ile kısıtlanması ilk bakışta hizmetlerin serbest dolaşımı ile ilişkilendirilse de, burada asıl etki malların serbest dolaşımı üzerinde kendisini göstermektedir. Bu husus AT Anlaşmasının 50. maddesine göre de böyledir. Söz konusu madde de, bir ücret karşılığı yapılan faaliyetlerin, ancak malların serbest dolaşımının uygulama alanı bulmadığı hallerde hizmet olarak değerlendirilebileceği, bu iki özgürlüğün çakışması halinde ise hizmetlerin serbest dolaşım özgürlüğünün tali konumda olacağı hükme bağlanmıştır.

Taşıma kotalarının, malların serbest dolaşımı üzerinde doğrudan etkisi olduğunu ABAD kararlarında da görmek mümkündür. ABAD, 2005 tarihli "Comission v Austria" davasında, Avusturya'nın, İtalya ve Almanya arasındaki ticarete önemli bir güzergah olan Inn vadisindeki otoyolu çevre kaygılarını öne sürerek belirli ürünleri taşıyan ve ağırlığı 7,5 tondan fazla olan araçların geçişine kapatan düzenlemesinin, malların serbest dolaşımına

aykırılık teşkil ettiği sonucuna ulaşmıştır (Şahin, 2010: 152). Taşımacılık konusu ile doğrudan ilgili olan SİOT kararında ise ABAD şu sonuca ulaşmıştır (Karakeçeli, 2011: 32):

GB üye devletler arasındaki malların serbest dolaşımını da mutlak surette kapsar. Bu serbesti her ne şekilde olursa olsun malların transit geçişini engelleme ya da engelleme tehdidi oluşması durumunda tam olarak gerçekleşmez... GB sıkı sıkıya malların serbest dolaşımının tam olarak gerçekleşmesine bağlıdır... Ortak pazarın temeli olan bu serbesti aynı zaman da transit geçiş özgürlüğünü de kapsar. Bu durum ise, üye devletlerin toprakları üzerinden transit geçiş yapan mallara ne transit vergisi, ne de transit geçişe ilişkin herhangi bir ücret ya da zorluklar uygulanamayacağını ortaya koymaktadır

Öyleyse, söz konusu kota uygulamalarının, malların serbest dolaşımı üzerinde etkili olduğu aşikârdır. Ancak, bahse konu kota düzenlemelerinin miktar kısıtlamalarına eş etkili birer tedbir olup olmadığının da irdelenmesi gerekmektedir (Şahin, 2010: 152). Bu hususta da ABAD'ın vermiş olduğu kararlara bakmak yerinde olacaktır. ABAD, 1973 tarihli "Geddo" kararında, "duruma göre ithalatın, ihracatın ya da transit malların tamamen veya kısmen sınırlandırılmasına yol açan önlemleri" ve "tanımı ya da yöntemi ne olursa olsun aynı etkiyi doğuran yükleri" miktar kısıtlamasına eş etkili tedbir olarak nitelendirmiştir (Göçmen, 2011: 195). ABAD, söz konusu tanımı, Dassonville kararı ile biraz daha açarak, "üye devletlerce çıkarılan ve Birlik içi ticareti doğrudan ya da dolaylı, fiilen ya da potansiyel olarak güçlendirmeye elverişli olan tüm ticari kurallar, miktar kısıtlamasına eşdeğer etkili önlem kabul edilir" ifadesini kullanmıştır (Göçmen, 2011: 195). Dolayısıyla, Türk taşımacılarının AB pazarlarına girmesini zorlaştıran kota uygulamalarının miktar kısıtlamalarına eş etkili bir önlem olduğunu söylemek mümkündür. Öte yandan Nuhuğlu'nun da ifade ettiği gibi, "bir malın ithalatı ya da ihracatında adı ve nedeni her ne olursa olsun gereksiz maliyetlere yol açan uygulamaların gümrük vergisine eş etkili bir vergi olduğu" (Can, 2008: 65) da göz önüne alındığında görülmektedir ki, AB üyesi ülkelerce uygulanan taşıma kotaları GB kurallarına aykırılık teşkil etmektedir. Zira 1/95 sayılı OKK'nın 4., 5. ve 6. maddeleri uyarınca Taraflar arasında gerçekleştirilecek ithalat ve ihracatta gümrük vergisi ile eş etkili vergiler ve miktar kısıtlamaları ile eş etkili tüm önlemler yasaklanmıştır (Özen, 2002: 218).

Bahse konu taşıma kotaları, AB ülkelerinin iddia ettiği gibi, malların serbest dolaşımı kapsamında değil de hizmetlerin serbest dolaşımı kapsamında ele alınmış olsa dahi, AB ülkelerinin transit geçişlerde kota uygulamamaları gerekmektedir. Zira GATT'ın 5. maddesi

bunu gerektirmektedir. Söz konusu maddede, "... en elverişli güzergahlar kullanılmak suretiyle, her bir akit tarafın toprakları üzerinden transit serbestisi vardır. Ülkeler arasında hiçbir ayrımcılık yapılamaz" denilmiştir (MÜSİAD, 2010: 30). Ayrıca şunu da belirtmek gerekir ki, AB bu hususta kendisi ile çelişmektedir. Nitekim Türkiye'nin, Kıbrıs Rum gemi ve uçaklarına liman ve havaalanlarını açmaması, AB tarafından malların serbest dolaşımının ihlali olarak değerlendirilmiştir (Avrupa Komisyonu, 2012: 46).

Diğer taraftan, üye devletlerin ithalat ve ihracatı yasaklama yetkileri tamamıyla ellerinden alınmış değildir. Öyle ki, 1/95 sayılı OKK'nın 7. maddesi bazı istisnai durumlarda Tarafların ithalata ve ihracata bir takım kısıtlamalar getirebileceğini hükme bağlamıştır. İlgili maddeye göre Taraflar, genel ahlak, kamu düzeni veya kamu güvenliği, insanların, hayvanların ve bitkilerin sağlığının ve yaşamının korunması vb. gerekçelerle malların ithalatını, ihracatını veya transit geçişini engelleyebilecektir. Ancak, söz konusu yasak ya da kısıtlamaların Taraflar arasında ticarete keyfi bir ayrımcılığa neden olmaması gerekmektedir (Özen, 2002: 218). Bu durum AT Anlaşmasının 30. maddesine göre de böyledir ve söz konusu tedbirlere başvurmak için korunması gereken menfaatin ticareti daha az kısıtlayan yollarla korunmasının mümkün olmaması gerekir (Baykal, 2006:117-118).

Son söz olarak denilebilir ki, Türk taşımacılığının karşı karşıya kaldığı, taşıma maliyetlerini artıran, ürünlerin zamanından sonra raflarda yerini almasına neden olan, Türkiye'nin ihracatını kısıtlayan ve rekabet gücünü olumsuz etkileyen taşıma kotası uygulamaları (Keçeci, 2006, UND, 2013a), malların serbest dolaşımı bakımından miktar kısıtlamalarına eş etkili bir tedbir oluşturmakta ve malların serbest dolaşım özgürlüğünü kısıtlayarak GB'ne aykırılık teşkil etmektedir (Şahin, 2010: 153). Burada şunu da belirtmek gerekir ki, bu haksız uygulamadan olumsuz etkilenen sadece Türk üretici değil, aynı zamanda AB üreticileridir de. (Baydarol, 2008b, Avrupa Komisyonu, 2012: 5).

Taşıma kotası engelinin aşılması açısından aşağıda belirtilen yollar izlenebilir:

- AB üye ülkelerinin uygulamış olduğu taşıma kotalarını ortadan kaldırmak için öncelikle hukuksal zeminde Türkiye'nin hakkını araması gerekmektedir. Bu yol için de en ideal mercilerden biri ABAD'dır. 1/95 sayılı OKK'nın 66. maddesine göre Türkiye ile Topluluk arasında GB'nin işleyişine yönelik bir ihtilaf meydana geldiği durumlarda ABAD kararlarının emsal alınacağı belirtilmiştir (Baydarol, 2008b).

Dolayısıyla, taşıma kotası sorunu malların serbest dolaşımı kapsamında ABAD'a taşınmalıdır.

- 1/95 sayılı OKK'nın ulaştırma hizmetlerini de kapsayacak şekilde tekrar düzenlenmesini talep edilebilir.
- Malların dolaşımının çevresel sorunlardan dolayı engellenmesinin önüne geçilmesi babından ulaştırma sektörüne yatırımlar yapılması ve daha çevreci araçların kullanılması düşünülebilir.
- Konunun DTÖ nezdinde de ele alınmasına yönelik girişimlerde bulunulabilir.
- GBOK gibi Ortaklık organları toplantılarında ve üyelik müzakerelerinde taşıma kotalarının GB anlayışı ile uyuşmadığını ve GB kurallarına aykırılık teşkil ettiğini belirtmek ve kaldırılmasını sürekli olarak talep etmek de izlenecek bir başka yol olabilir.

6. Sonuç

Bu çalışmada, AB ve Türkiye arasında kurulan gümrük birliğinin eksik ve aksayan yönleri sorgulanmış ve bunlara olası çözüm önerileri getirilmiştir. Bu bağlamda, Türkiye'nin gerek AB ile olan ticaretini gerekse üçüncü ülkelerle olan ticaretini engelleyen bir takım sorunlu uygulamaların varlığı tespit edilmiştir. Türkiye AB'ye üye olmadan GB'ne taraf olmuştur ve Türkiye'nin AB'ye tam üyeliği hala gerçekleşmiş değildir. Bu durumun GB ilişkilerine ciddi zararlar verdiği görülmektedir. Öyle ki, tam üye olmayan Türkiye karar alma mekanizmasında yer almadığı için GB'ni ilgilendiren konularda söz sahibi olamamaktadır. GB'nin işleyişi ile ilgili sorunların görüşüldüğü Gümrük Birliği Ortak Komitesi (GBOK) toplantılarında bu durum sürekli dile getirilmeli ve ticari konuların görüşüldüğü ve kararların alındığı komitelere GB'nin AB içerisindeki işleyişinin izlenmesi, mevzuat değişikliklerine ilişkin bilgilerin zamanında ve düzenli olarak alınması bağlamında katılım sürekli talep edilmelidir. Ayrıca komitelere katılım, gözlemci statüsünde değil, Türkiye'nin ortak bir ülke olduğu göz önüne alınarak kararlarda etkisi olan taraf statüsüyle gerçekleştirilmelidir.

AB-Türkiye gümrük birliği ilişkisinde bir sorun olarak tespit edilen ve çok acil olarak çözüme kavuşturulması gereken konulardan bir diğeri ise AB'nin üçüncü ülkeler ile imzaladığı Serbest Ticaret Anlaşmaları kaynaklıdır. Türkiye'nin çıkarlarının göz önünde bulundurulmadığı bir ortamda imzalanan bu STA'lar, Türkiye üzerinde doğrudan bir etkiye sahiptir. Öyle ki, Türkiye STA'lara doğrudan taraf olamadığı gibi, anlaşma metinlerinde,

üçüncü ülkeleri AB ile imzaladıkları STA'ya benzer bir anlaşmayı Türkiye ile de imzalamaları yönünde bağlayıcı bir hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla, üçüncü ülkeler 1/95 sayılı OKK gereği kendilerine pazarını gümrüksüz olarak açan Türkiye ile zaten gümrük avantajını yakalamış olmaları hasebiyle ya anlaşma imzalamaya yanaşmamakta ya da uzun yıllar anlaşma imzalama hususunda mutabakata varılamamaktadır. Bu durum Türkiye ekonomisi aleyhinde sonuçlar doğurmaktadır. Zira bir yandan AB ile STA imzalayan üçüncü ülkelerin ürünleri AB üzerinden ülkemize gümrüksüz bir şekilde girerken, Türk ürünlerinin söz konusu ülkelere ihracında yüksek gümrük vergileri ile karşılaşmaktadır. Diğer yandan, üçüncü ülke pazarına gümrüksüz erişen AB ülkeleri karşısında rekabet dezavantajı da doğmaktadır. AB'nin STA müzakerelerini yürüttüğü ya da müzakerelere başlamayı düşündüğü ülkeler arasında ABD ve Japonya gibi güçlü bir ekonomiye sahip ve Türkiye'nin halihazırda zaten ticaret açığı verdiği ülkelerin bulunması ise konunun önemini ve bu sorunun bir an önce çözüme kavuşturulmasının gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu bağlamda AB'nin üçüncü ülkeler ile STA imzalama sürecinde Türkiye ekonomisinin çıkarlarının göz önüne alınması ve imzalanan STA'ların Türkiye aleyhine ticaret saptırıcı bir etki meydana getirme olasılığının ortadan kaldırılması, hem GB'nin düzgün işleyişi açısından hem de 1/95 sayılı OKK'da yer alan hükümlere uyma yükümlülüğünün yerine getirilmesi açısından şarttır.

STA'lardan kaynaklanan sorunların çözümü için ilk olarak, AB'nin, imzalayacağı her STA öncesi gerçekleştirdiği ekonomik etki analizlerine Türkiye'yi dahil etmesi ve anlaşma metinlerini Türkiye'nin de bahse konu anlaşmaya kendisiyle eş zamanlı olarak taraf olmasını sağlayacak hükümleri eklemesi gerekmektedir. Bu konuda gerek ortaklık organları gerekse AB ülkeleri hükümetleri nezdinde girişimlerde bulunulmalıdır. Anlaşmaların eş zamanlı olarak gerçekleştirilememesi durumunda ise, üçüncü ülkelerin AB ile STA imzalamasının ardından "belirli bir süre içerisinde" benzer bir anlaşmayı Türkiye ile de yapacaklarına dair maddeler anlaşma metnine dahil edilmeli, geçen süre içerisinde Türkiye ya gümrük vergilerini kaldırma yükümlülüğünden muaf tutulmalı ya da bahse konu ülke mallarına yönelik telafi edici vergi uygulamalıdır. Böylece, hem olası kayıpların önüne geçilmiş hem de üçüncü ülkelerin keyfi uygulamalarına maruz kalınmamış olur. Diğer bir çözüm yolu ise, 1/95 sayılı OKK kapsamında Türkiye'nin tercihli ticaret anlaşmalarına uyum sağlama yükümlülüğünü düzenleyen maddelerinin, Türkiye'nin bahse konu anlaşmalara doğrudan ve eş zamanlı olarak taraf olacağını belirtir şekilde yeniden düzenlenmesidir.

Türkiye-AB GB ilişkisinde çözüme kavuşturulması gereken diğer bir önemli sorun, AB ülkelerinin Türk vatandaşlarına uyguladıkları vizelerden kaynaklanmaktadır. AB ülkeleri

1980'den beri Türk vatandaşlarına vize uygulamaktadırlar. Vize uygulamalarının GB ile kesişmesi ise, bahse konu vizelerin, GB'ne konu oluşturacak büyüklükte ticaret yapan iş adamlarına ve malların ihraç ve ithalinin bir parçası olan, malları taşıyan şoförlere uygulanması ile ortaya çıkmaktadır. Her ne kadar ilk bakışta vize uygulamasının malların serbest dolaşımı üzerinde bir etkiye sahip olmadığı düşünülse de, malların serbest dolaşımının malların piyasaya sürülmesini ve sürümü artırıcı önlemler, numuneler, söz konusu ülkedeki hazırlık aşaması ve malların sürümü bağlantısında bulunan sözleşmelerin yapılması ve uygulanması vb. diğer faktörleri kapsadığı göz önüne alındığında, vize ile malların serbest dolaşımı arasındaki ilişkinin varlığı ortaya çıkmaktadır. Zira bu sayılanlar ya iş adamları ya da onların temsilcileri tarafından gerçekleştirilmektedir.

Öte yandan iş adamlarının yeni bağlantılar kurması bir yana mevcut bağlantılarını yürütmekte zorlanmalarına, ihaleleri kaçırmalarına ve haksız rekabete maruz kalmalarına neden olan vize uygulamalarının haksız ve ortaklık hukukuna aykırı olduğu ABAD tarafından da kabul edilmiştir. Ancak ABAD kararlarına rağmen kimi ülkelerin Türk vatandaşlarına uyguladıkları vize prosedüründe bir değişikliğe gitmediği, kimi ülkelerin ise sınırlı bir kolaylık getirdiği; iş adamlarını kapsam dışı tutarak sınırlı sayıda hizmet sunucularına vizeleri kaldırma yoluna gittikleri; vizeyi kaldıran ülkelerin, vize yerine vize muafiyet belgesi talep ettikleri görülmektedir. Dolayısıyla Türk vatandaşlarına AB ülkelerince uygulanan vizeler GB'nin düzgün işlemesi açısından çözüme ihtiyaç duyan önemli bir sorun olarak varlığını sürdürmektedir.

Günümüzde bazı AB ülkeleri iş adamlarına uyguladıkları vize kapsamında bir takım kolaylıklar getirmekle beraber, Türk vatandaşlarına uygulanan vizenin tamamen kaldırılması için AB tarafından, Türkiye'nin, yasadışı göçmenlerin iadesi ile ilgili olan GKA'yı imzalaması talep edilmiş ve söz konusu anlaşma Aralık 2013'te imzalanmıştır. Geri kabul anlaşmasının imzalanmasıyla vize sorununun çözümü yolunda önemli bir adım atılsa da anlaşmanın Türkiye'ye getireceği demografik ve ekonomik yüklerin iyi irdelenmesi gerekmektedir. Diğer yandan, vize konusunda kazanılmış haklarımızın bulunması ve bu hakların (Demirkan kararı hariç) ABAD kararları ile de desteklenmesi hasebiyle, Türkiye'nin öncelikle her AB üyesi ülke için Katma Protokol'ün yürürlüğe girmesinin ardından Türk vatandaşlarına uyguladıkları vize prosedüründe bir ağırlaştırma olup olmadığını tespit ve eğer bir ağırlaştırma söz konusu ise hukuki çerçevede haklarını aramaya devam etmesi şarttır. Bunu yaparken Türk vatandaşlarının vize konusunda bilinçlendirilmesi, uzmanlar tarafından yönlendirilmesi ve maddi açıdan desteklenerek AB ülkelerine karşı dava açmalarının

sağlanması da sorunun çözümünde önemli rol oynayacaktır. Ayrıca, başta Türk hükümeti olmak üzere AB Bakanlığı gibi merciler, ilgili AB kurumları ve AB üyesi ülkelerin hükümetleri nezdinde gerekli girişimlerde bulunmalı ve gerekiyorsa ticari bir engel niteliğine haiz olan vize konusu Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) gibi uluslararası kuruluşlara intikal ettirilmelidir.

Çalışmada son olarak irdelenen konu, AB üyesi ülkelerin Türk taşıtlarına uyguladıkları geçiş belgesi kotalarıdır. AB ülkeleri 2001 yılından itibaren Türk taşıtlarına kota uygulamaktadırlar. Kotaların miktarları ise ilgili AB üyesi ülke ile Türkiye arasında imzalanan ikili anlaşmalarla belirlenmektedir. Ancak, belirlenen kota miktarlarının Türkiye'nin ihracat potansiyelini karşılamakta yetersiz olduğu görülmektedir. Bu bağlamda, bir yandan transit geçiş belgelerinin diğer yandan ikili geçiş belgelerinin yetersizliği Türk ihracatı üzerinde baskı oluşturmakta ve Türk ihracatçıların ilave bir takım masraflar yüklenmesine neden olmaktadır. Dolayısıyla, ilave yakıt, yol ücretleri ve zaman maliyetleri ortaya çıkmaktadır. AB ülkeleri tarafından hukuksuz bir şekilde uygulanmaya devam edilen kotaların Türk ekonomisine yıllık ortalama maliyeti beş milyar dolardır. Ayrıca, zaman kaybından dolayı Türk ürünlerinin varış noktasına geç ulaşması rekabet ve pazarlama açısından da dezavantaj meydana getirmektedir

Öte yandan, kota uygulamaları 1/95 sayılı OKK ve dolayısıyla GB'ne aykırılık teşkil etmektedir. Her ne kadar 1/95 sayılı OKK da ulaştırma ile hükümlere yer verilmemiş ve AB ülkeleri bahse konu kota uygulamalarının hizmetler kapsamına girdiğini ve GB kapsamında yer almadığını savunuyor olsa da ABAD kararları incelendiğinde, ABAD'ın taşıtlara uygulanan kotaların malların serbest dolaşımı üzerinde doğrudan etkisi olduğuna hükmettiği görülmektedir. Yine ABAD, kararlarında, tanımı ve yöntemi ne olursa olsun malların ihracatını ve ithalatını ya da transit geçişini kısmen ya da tamamen engelleyen önlemlerin ve aynı etkiyi doğuran yüklerin miktar kısıtlamalarına eş etkili önlemler olduğunu hükme bağlamıştır. Diğer yandan malların serbest dolaşımında gereksiz maliyetlere sebebiyet veren uygulamaların gümrük vergisine eş etkili tedbir olduğu da göz önüne alındığında taşıma kotalarının Gümrük Birliğine aykırılık teşkil ettiği aşikâr olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu sorunun çözüme kavuşturulması açısından yine ABAD'ın vermiş olduğu kararlar emsal alınıp sorun ABAD nezdinde çözüme ulaştırılabilir. Zira daha önce de belirtildiği üzere, ABAD'ın, taşıtlara uygulanan kotaların malların serbest dolaşımı üzerinde doğrudan etkiye sahip olduğuna dair vermiş olduğu kararlar mevcuttur. Diğer yandan konu GATT anlaşması çerçevesinde ele alınarak DTÖ'ye intikal ettirilebilir. Kesin bir çözüm olmamakla

beraber, çevre kaygıları nedeniyle kota uygulayan ülkelerin itirazlarının önüne geçilmesi açısından daha çevreci taşıtların kullanılması da sorunun çözümü açısından etkili olacaktır. Ayrıca, kota sorunu özellikle GBOK toplantılarında sürekli gündeme getirilerek çözüm talep edilmelidir.

Türkiye-AB gümrük birliğinde yaşanan sorunların çözüme ulaştırılması bağlamında yukarıda bahsi geçen çözüm önerileri ile sorunlu uygulamaların önüne geçilememesi durumunda GB kararının, mevcut sorunları ortadan kaldıracak şekilde, değişen ekonomi politikaları da göz önünde bulundurularak gözden geçirilmesi nihai çözüm olabilecektir. Diğer bir çözüm yolu ise, günümüzde de sıkça vurgulandığı üzere, AB ile gümrük birliğinden çıkarak mevcut anlaşmayı STA'ya dönüştürmektir. Ancak bu durumun olası getiri ve götürüleri iyi analiz edilmeli ve böyle bir durumda Türkiye'nin AB'ye tam üyelik yolunda ilerleyen ve DTÖ kapsamında bir takım sorumlulukları bulunan bir ülke olduğu da göz önünde bulundurulmalıdır.

Kaynakça

AKÇAY, Belgin (2013), "Constraints Regarding Turkey's Economic Integration into the European Union", AKÇAY, Belgin and YILMAZ, Bahri (Eds.), Turkey's Accession to the European Union: Political and Economic Challenges, Lexington Books, Plymouth, ss. 97-126.

AKMAN, M. Sait (2013), "Dynamics of the European Union's Trade Strategy and Its Imperatives on Turkish Trade Policy: Prospects for a Functioning Customs Union", AKÇAY, Belgin and YILMAZ, Bahri (Eds.), Turkey's Accession to the European Union: Political and Economic Challenges, Lexington Books, Plymouth, ss. 127-160.

ANKARA TİCARET ODASI (ATO) (2007), "Gümrük Kamburu Raporu", <http://www.atonet.org.tr/yeni/index.php?p=1054&l=1>, Erişim Tarihi: 19.12.2011.

AVRUPA BİRLİĞİ BAKANLIĞI (2013), "Türkiye-AB Vize Muafiyeti Süreci ve Geri Kabul Anlaşması Hakkında Temel Sorular ve Yanıtları", http://www.abgs.gov.tr/files/pub/turkiye_ab_vize_muafiyeti_sureci_ve_geri_kabul_anlasmasi_hakkinda_temel_sorular_ve_yanitlari.pdf, Erişim Tarihi: 20.01.2014.

AVRUPA KOMİSYONU (2012), "Türkiye Düzenli İlerleme Raporu 2012", http://www.abgs.gov.tr/files/AB_Iliskileri/AdaylikSureci/IlerlemeRaporlari/2012_ilerleme_raporu_tr.pdf, Erişim Tarihi: 20.11.2012.

AYDIN SANAYİ ODASI (Tarih Yok), "İtalya Ülke Profili", <http://www.ayso.org.tr/webfolders/File/italyaulke.pdf>, Erişim Tarihi: 12.01.2014.

BAŞBAKANLIK, DIŞ TİCARET MÜSTEŞARLIĞI AB GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (2011), "Türkiye-AB Gümrük Birliği Ortaklık Komitesi'nin 25. Dönem Toplantısına İlişkin Not", <http://mobil.tobb.org.tr/DuyuruResimleri/242-2.pdf>, Erişim Tarihi: 21.02.2014.

BAŞBAKANLIK, DIŞ TİCARET MÜSTEŞARLIĞI AB GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (2012), "Türkiye-AB Gümrük Birliği Ortaklık Komitesi'nin 28. Dönem Toplantısına İlişkin Not", <http://mobil.tobb.org.tr/DuyuruResimleri/242-2.pdf>, Erişim Tarihi: 21.02.2014.

BAYDAROL, Can (2008a), “Asimetri ya da Onlar Ortak Biz Pazar”, <http://www.euractiv.com.tr/ab-ve-turkiye/analyze/asimetri-ya-da-onlar-ortakbiz-Pazar>, Erişim Tarihi: 5.09.2012.

BAYDAROL, Can (2008b), “Gümrük Birliği ve Türk Taşımacılığı”, <http://www.turktrade.org.tr/tr/article/b25692c9-a0a5-4e4a-81f0-35514eeb4b3c/gumruk-birliigi-ve-turk-tasimaciligi.aspx>, Erişim Tarihi: 19.12.2011.

BAYKAL, Sanem (2006), “Avrupa Birliği’nde Malların Serbest Dolaşımı ve Çevrenin Korunması: Farklı Menfaatler Arasında Denge Arayışı”, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Cilt 5, Sayı: 2, ss. 103-129.

BAYKAL, Sanem (2009), Türkiye-Avrupa Topluluğu Ortaklık Hukuku Kapsamında Vize Uygulaması: Hukuki Durum Saptaması ve Öneriler, Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, Değerlendirme Notu.

CAN, Hacı (2008), “Avrupa Birliği’nde Türk Girişimcilerin Serbest Dolaşım Hakkı”, Asomedia Dergisi, (Mart-Nisan), ss. 56-67.

ÇELEBİ, Ahmet (2012), “Ekonomik Kriz Ortamında Sürdürülebilir Büyüme İçin Yeni İhracat Pazarlarının Yaratılmasında Serbest Ticaret Anlaşmalarının Rolü”, Dış Ticarete Durum Dergisi, Sayı 73, ss. 98-105.

DAVUTOĞLU, Ahmet (1995), “Gümrük Birliği Müzakere Süreci ve Sonuçları”, Aksiyon, Sayı 996, 23 Aralık, <http://www.aksiyon.com.tr/aksiyon/yazar-1206-gumruk-birliigi-muzakere-sureci-ve-sonuclari.html>, Erişim Tarihi: 23.01.2014.

DEMİRBULAK, Selçuk (2011), Avrupa Birliği Hukuku ve Haklarımız, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, Yayın No:192.

DEVLET PLANLAMA TEŞKİLATI (DPT) (1993), Ankara Anlaşması ve Katma Protokol, Avrupa Topluluklarına İlişkin Temel Belgeler Cilt: 2, DPT Yayınları, Ankara.

DİLEMRE, Hüsnü (2010), “Avrupa Birliği ile Ekonomik ve Ticari İlişkilerin Gelişimi”, Dış Ticarete Durum Dergisi, Sayı 69, ss. 58-66.

DURA, Cihan (2010), “Gümrük Birliği Neden Askıya Alınmalıdır?”, http://www.cihandura.com/eski/index.php?option=com_content&task=view&id=516&Itemid=49, Erişim Tarihi: 14.03.2012.

EKONOMİ BAKANLIĞI (Tarih Yok), “Serbest Ticaret Anlaşmaları”, http://www.ekonomi.gov.tr/portal/faces/home/disIliskiler/SerbestTic;jsessionid=vpOtdtJbSaYulMuoNgG1vGOjIZt5nh_bVZ5bliPjxT4_wUwPt22u!1834839614?_afLoop=224636053675863&_afWindowMode=0&_afWindowId=dg8o32cm#!%40%40%3F_afWindowId%3Ddg8o32cm%26_afLoop%3D224636053675863%26_afWindowMode%3D0%26_adf.ctrl-state%3Dwm2rfgxmi_4, Erişim Tarihi: 14.03.2014.

ELMAS, Fatma Yılmaz (2013), “Vize Kolaylığı ve Geri Kabul Eşit(siz)liği”, USAK, 07 Aralık, http://www.usak.org.tr/kose_yazilari_det.php?id=2185&cat=410#.Us_3WdGIrIU, Erişim Tarihi: 14.03.2014.

ERALP, Nilgün A. (2010), Türkiye’nin Vize Politikası: AB’de Serbest Dolaşım Talebinden Vaz Mı Geçildi?, Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, Değerlendirme Notu.

ERALP, Nilgün A. (2011), AB-Türkiye İlişkileri: Vizelerin Kaldırılmasına Doğru Toplantısından Ne Çıktı?, Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, Değerlendirme Notu.

THE EUROPEAN COMMISSION (2010), “Europe 2020, A European Strategy for Smart, Sustainable and Inclusive Growth,” The European Commission Communication, Brussels, 03 March, <http://ec.europa.eu/eu2020/pdf/COMPLET%20EN%20BARROSO%20%20%20007%20%20Europe%202020%20-%20EN%20version.pdf>, Erişim Tarihi: 24.01.2014.

GÖÇMEN, İlke (2011), İç Pazar Dolaşım Serbestileri ile Birlik Vatandaşlarının Dolaşım Serbestisinin Etkileşimi, Doktora Tezi, (Ankara: Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü).

GROENENDIJK, Kees (2011), “19 Şubat 2009 Tarihli ve C-228/06 (Soysal) Numaralı Avrupa Topluluğu Adalet Divanı Kararı ile İlgili JV 2009/144 (Yabancılar Hukuku İçtihadı Dergisi) Yorumu”, GÜMRÜKÇÜ, Harun ve KARABACAK, Yakup (Eds.), Avrupa-Türkiye İlişkileri: Vizesiz Avrupa ve Vize Ötesi ATAD Kararları: Avrupa'nın Avrupalılığı İnkârcılığı!, Akdeniz Üniversitesi İİBF Vizesiz Avrupa Araştırma Grubu, Antalya, ss. 131-136.

GROENENDIJK, Kees and GUILD, Elspeth (2010), Visa Policy of Member States and The EU Towards Turkish Nationals After Soysal, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, No: 232.

GÜMRÜKÇÜ, Harun (2002), Türkiye ve Avrupa Birliği: İlişkinin Unutulan Yönleri Dünü ve Bugünü, Avrupa-Türkiye Araştırmaları Enstitüsü, Ankara.

GÜMRÜKÇÜ, Harun (2008), A(E)T/AB Türkiye Ortaklık Hukukunun Türkiye'ye Yansımaları ve Hizmet Sektörü, Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi ve TUGİAD Vizesiz Avrupa Araştırma Grubu, Antalya.

GÜMRÜKÇÜ, Harun ve VOEGELI, Wolfgang (2010), “Prof.Dr. Harun Gümrükçü ve Prof.Dr. Wolfgang Voegeli'nin Ortak Açıklamaları”, GÜMRÜKÇÜ, Harun ve AKSOY, Beyhan (Eds.), Vizesiz Avrupa'ya Giden Yol: İnşiler, Çıkışlar, Vurdumduymazlıklar ve Bir Hak Arama Kavgasının Anatomisi, Akdeniz Üniversitesi İİBF Vizesiz Avrupa Araştırma Grubu, Antalya, ss. 120-124.

GÜRLESEL, Can Fuat ve ALKİN, Kerem (2010), Avrupa Birliği'nin Serbest Ticaret Anlaşmalarına Türkiye'nin de Dahil Edilmesi, Yayın No: 2010-18, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul.

HATİPLER, Mustafa (2011), “Türkiye-AB Gümrük Birliği Antlaşması ve Antlaşmanın Türkiye Ekonomisine Etkileri”, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 13, Sayı 1, ss. 14-32.

İKTİSADİ KALKINMA VAKFI (İKV) 2010, Vize Şikayet Hattı Proje Raporu, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, Yayın No: 227.

İKTİSADİ KALKINMA VAKFI (İKV) (Tarih Yok), “Gümrük Birliği”, <http://www.ikv.org.tr/icerik.asp?konu=gumrukbirligi&baslik=G%C3%BCmr%C3%BCk%20Birligi%C3%B0i>, Erişim Tarihi: 23.11.2012.

“İngiltere'den 500 Şirkete Vize Kolaylığı”, (2013), Hürriyet, 13 Nisan, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/23033408.asp>, Erişim Tarihi: 14.03.2014.

İNTEPE, Yusuf (2011), Avrupa Birliği Ticaret Politikası ve Yeni Nesil Ticaret Anlaşmaları, AB Bakanlığı Yayınları, Aylık Bülten, Sayı: 8, ss. 16-19.

KABAALIOĞLU, Haluk (2010), “Turkey-EU Customs Union: Problems and Prospects”, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 12, Sayı 2, ss. 47-57.

KARAKAŞ, Cemal (2008), “Üye Olmadan Entegrasyon Mümkün Mü?: Türkiye'nin AB Üyeliğinin Hukuki Dayanakları ve Tam Üyelik Alternatifleri”, Uluslararası İlişkiler Dergisi, Cilt 4, Sayı 16, ss. 23-49.

KARAKAŞ, Oya (2002), “Türkiye ile ABD Arasında Olası Bir Serbest Ticaret Anlaşmasının, Dünya Ticaret Örgütü ve Avrupa Birliği Çerçevesindeki Yükümlülüklerimiz Açısından İncelenmesi”, Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi, Sayı VII, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-ile-abd-arasinda-olasi-bir-serbest-ticaret-anlasmasının-dunya-ticaret-orgutu-ve-avrupa-birligi-cercevesindeki-yukumluluklerimiz-acisindan-incelenmesi.tr.mfa>, Erişim Tarihi: 14.03.2014.

KARAKEÇELİ, Feridun (2011), “15'inci Yılında Türkiye-AB Gümrük Birliği ve Yaşanan Temel Sorunlar”, İktisadi Kalkınma Vakfı Dergisi, Sayı 159, ss. 25-32.

KEÇECİ, Adnan (2006), “Türkiye'de Karayolu Taşımacılığı”, <http://www.mfa.gov.tr/turkiye-de-karayolu-tasimaciligi-.tr.mfa>, Erişim Tarihi: 04.03.2012.

KİRİŞÇİ, Kemal (2013), “Turkey and the Transatlantic Trade and Investment Partnership: Boosting the Model Partnership with the United States”, The Brookings Institution, Turkey Project Policy Paper, No. 2,

<http://www.brookings.edu/~media/research/files/papers/2013/09/turkey-transatlantic-trade-investment-partnership-kirisci/turkey-and-ttip.pdf>, Erişim Tarihi, 05.04.2014.

KUBURLU, Ceyhun (2012), “Almanya’dan Vize Atağı,” Hürriyet, 20 Aralık, <http://www.hurriyet.com.tr/ekonomi/22195608.asp>, Erişim Tarihi: 14.03.2014.

KUTLAY, Mustafa (2011), Türkiye-AB İlişkilerinin Değişen Seyri ve Gümrük Birliğini Yeniden Düşünmek, USAK Analiz, No: 1, <http://www.usak.org.tr/dosyalar/rapor/u9g6N2xOjGbnnt5X5qnUNHzGRCJHvK.pdf>, Erişim Tarihi: 13.04.2014.

LEVENT, Sefer (2013), “AB’ye Tarihi Çağrı”, Hürriyet, 28 Mart, <http://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/22913302.asp?yazarid=10&hid=22914400>, Erişim Tarihi: 13.02.2014.

MANİSALI, Erol (2009), Türkiye’nin Askersiz İşgali: Gümrük Birliği, Cumhuriyet Kitapları, İstanbul.

MERCAN, Sezgin (2013), “Yeniden Gümrük Birliği Meselesi”, 21. Yüzyıl Türkiye Enstitüsü, 08 Nisan, http://www.21yyte.org/tr/arastirma/avrupa-birligi-arastirmalari-merkezi/2013/04/08/6938/yeniden_gumruk-birligi-meselesi, Erişim Tarihi: 14.03.2014.

MORGİL, Orhan (2003), “Türkiye-Avrupa Birliği Ekonomik İlişkileri”, Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, Cilt 5, Sayı 1, ss. 103-116.

MÜSTAKİL SANAYİCİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ (MÜSİAD) (2010), 2009 Lojistik Sektör Raporu, Araştırma Raporları, Sayı:65.

OY, Melda (2008), Gümrük Birliği Revize Edilmeli Mi ?, Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

ÖZCAN, Mehmet; ELMAS, Fatma Y.; KUTLAY, Mustafa; MUTUŞ, Ceren (2009), Bundan Sonrası?: Senaryo Analizleriyle Türkiye-AB İlişkileri, USAK Yayınları, Ankara.

ÖZEN, Çınar (2002), Türkiye-Avrupa Topluluğu Gümrük Birliği ve Tam Üyelik Süreci Üzerine Etkileri, Ceylan Kitabevi, İzmir.

ÖZKAN, Işıl (2007), “Türk Vatandaşlarının Avrupa Ülkelerine Giriş Hakkı ve Vize Sorunu”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Sayı 9 (Özel Sayı), ss. 409-446.

ÖZSOY, İsmail ve ÖZSOY, Osman (2006), “1838 Balta Limanı Sözleşmesi’nden Gümrük Birliği’ne Türkiye-Avrupa Ticari İlişkileri”, KALAYCI, İrfan (Ed.), Türkiye-AB İlişkileri Üzerine Ekonomik-Politik Tezler, Beta Yayınları, İstanbul, ss. 323-348.

ÖZLER, Zeynep ve TOYGÜR, İlke (2011), Vizesiz Seyahat: AB Dış Politikası Aracı Olarak İşliyor Mu?, İktisadi Kalkınma Vakfı, Değerlendirme Notu, No. 35.

ÖZSÖZ, Melih (2013), Türkiye’nin AB Üye Ülke Vatandaşlarına Uyguladığı Vize Politikası: AB Üye Ülke Vatandaşlarının Türkiye’ye Vizesiz Seyahatine İlişkin Senaryo, İktisadi Kalkınma Vakfı, Değerlendirme Notu, No. 66.

PINAR, Hamdi (2009), “Hizmetlerin Serbest Dolaşımı Kapsamında Türk Vatandaşları İçin Vizesiz Avrupa”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 13, Sayı 1-2, ss. 77-113.

PRETORIA BÜYÜKELÇİLİĞİ TİCARET MÜŞAVİRLİĞİ, (2012), Güney Afrika Cumhuriyeti’nin Genel Ekonomik Durumu ve Türkiye ile Ticari-Ekonomik İlişkileri, Pretoria Büyükelçiliği Ticaret Müşavirliği Yıllık Raporları, Pretoria.

SOMUNCUOĞLU, Sadi (2002), Gümrükte Kuşatma, Ankara Ticaret Odası Yayınları, Ankara.

TEZCAN, Narin İdriz (2010), “Vize Şikayet Hattı” - AB’de Türk Vatandaşlarının Hakları, İktisadi Kalkınma Vakfı Yayınları, No: 229.

TOPRAKSEVEN, Ceren Mutuş (2013a), “Vizesiz Avrupa Hayaline Büyük Darbe: ABAD’ın Demirkıran Kararı,” USAK Analist, Sayı 33, ss. 14-17.

TOPRAKSEVEN, Ceren Mutuş (2013b), “Vize Muafiyeti-Geri Kabul Anlaşması Takası: “Gerçek Bir Zafer mi?,” USAK, 06 Aralık, http://www.usak.org.tr/kose_yazilari_det.php?id=2184&cat=404#.UtPL7tGlrIU, Erişim Tarihi: 14.03.2014.

TÜRKİYE SANAYİCİLERİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ (TÜSİAD), (2003), Avrupa Birliği’ne Uyum Sürecinde Gümrük Birliği’nin Dış Ticaretimize Etkileri, Yayın No: TÜSİAD-T/2003-10-364, TÜSİAD Yayınları, İstanbul.

TÜRKİYE SANAYİCİLERİ VE İŞADAMLARI DERNEĞİ (TÜSİAD), (2008), Gümrük Birliği Çerçevesinde AB’nin Üçüncü Ülkelerle Yaptığı Serbest Ticaret Anlaşmalarının Avrupa ve Türk İş Dünyasına Etkileri, Yayın No: TÜSİAD-T/2008-06-467, TÜSİAD Yayınları, İstanbul.

ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ (UND) (2010), “İspanya KUKK Toplantısı Gerçekleştirildi”, 26 Mart, <http://www.und.org.tr/index.php?id=3968>, Erişim Tarihi: 02.04.2013.

ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ (UND) (2013a), “15 Milyar Dolarlık AB İhracatı Tehdit Altında”, 25 Nisan, <http://www.und.org.tr/tr/12727/15-milyar-dolarlik-ab-ihracati-tehdit-altinda>, Erişim Tarihi: 27.04.2013.

ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ (UND) (2013b), “Avusturya KUKK Toplantısında Tarihi Gelişme”, 30 Nisan, <http://www.und.org.tr/tr/12772/avusturya-kukk-toplantisinda-tarihi-gelisme>, Erişim Tarihi: 12.05.2013.

ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ (UND) (2013c), “Kamu ve UND, 500 Milyar Dolarlık İhracat Hedefinin Lojistik Altyapısını Masaya Yatırdı”, 08 Mayıs, <http://www.und.org.tr/tr/12831/kamu-ve-und-500-milyar-dolarlik-ihracat-hedefinin-lojistik-altyapisini-masaya-yatirdi>, Erişim Tarihi: 11.07.2013.

WESTPHAL, Volker (2010), “1.1.1973 Tarihindeki Hukuki Duruma Göre Türk Vatandaşlarının Vize Muafiyeti”, GÜMRÜKÇÜ, Harun ve AKSOY, Beyhan (Eds.), Vizesiz Avrupa’ya Giden Yol: İnişler, Çıkışlar, Vurdumduymazlıklar ve Bir Hak Arama Kavgasının Anatomisi, Akdeniz Üniversitesi İİBF Vizesiz Avrupa Araştırma Grubu, Antalya, ss. 75-80.