

12-13 Aralık 2019

UND Heyetinin Brüksel’de Gerçekleştirdiği AB Temaslarına İlişkin Rapor

YÖNETİCİ ÖZETİ :

Ziyaret edilen AB organlarının yetkilileri, UND tarafından sunulan bilgi ve belgeleri memnuniyetle kayıtlarına almıştır.

Uzun bir süredir duraklatılmış bulunan “Gümrük Birliği’nin Güncellenmesi” görüşmelerinin yeniden gündeme gelmesi için, Türkiye’deki resmî makamlardan olumlu siyasi işaret beklentisi görüşmelerin ana gündemi olmuştur.

UND’nin Brüksel ziyareti ve planladığı girişimler, Türkiye ile AB arasında son dönemde başlatılmaya çalışılan yeni bir yakınlaşma süreci için itici güç olarak değerlendirilmektedir.

Brexit sürecinin tamamlanmasının akabinde, 2020 yılında Avrupa Birliği’nde genel bir ekonomik kriz beklentisi hakim olup, AB üye ülkelerinin Orta Asya, Ortadoğu ve diğer potansiyel pazarlara sağlıklı şekilde erişebilmesi için Türkiye’nin sunduğu “etkin ve güvenilir ulaşım bağlantıları”na dikkat çekilen görüşmelerde, Türkiye-AB ticaretinin, ana güzergah ülkelerindeki transit geçiş kısıtlamaları nedeniyle arzu edilen seviyelerin altında geliştiği, AB içi araştırmalar referans alınarak karşılıklı olarak teyit edilmiştir.

Taşıma kotaları ve transit geçişlerle ilgili diğer kısıtlamaların ana mağduriyet yarattığı kesimin AB ülkelerindeki ticaret erbabı olduğu da muhataplarımızca teyit edilmektedir.

Bu gerçekten hareketle, UND tarafından 2020 yılında hayata geçirilmesi planlanan yeni eylem planı kapsamında, AB üye ülkelerinde yerleşik üretici ve ihracatçı şirketlere yönelik geniş çaplı bir bilgilendirme süreci başlatmayı planlamaktadır.



ULUSLARARASI NAKLİYECİLER DERNEĞİ

ULUSLARARASI NAKLİyecİLER DERNEğİ BRÜKSEL ZİYARETİ RAPORU

UND Heyeti, 12-13 Aralık 2019 tarihlerinde Türkiye Cumhuriyeti AB Daimi Temsilciliđi, AB Parlamentosu ve AB Komisyonu'na resmi ziyaretlerde bulunmuştur. UND Heyetinde; İcra Kurulu Başkanı Alper Özel, Strateji ve İş Geliştirme Başkanı Fatih Şener, İcra Kurulu Başkan Yardımcısı Evren Bingöl, AB Danışmanı Can Baydarol ve Uzman Ayşegül Ketenci yer almıştır. Brüksel ziyareti raporu Uzman Ayşegül Ketenci tarafından hazırlanmıştır.

Ziyaret Edilen AB Organları ve Temsilcileri:

AB Nezdinde Türkiye Cumhuriyeti Daimi Temsilciliđi Ziyareti, 12.12.2019

12 ve 13 Aralık 2019 tarihlerinde, UND Heyeti tarafından Avrupa Birliği Nezdinde Türkiye Cumhuriyeti Daimi Temsilcimiz Sn. Mehmet Kemal Bozay makamlarında ziyaret edilmiştir. Gerçekleştirilen toplantılarda, 2017 yılında Türk taşımacılarının lehine sonuçlanan Macaristan davası kararının ardından UND tarafından Türk taşımacıların kota ve sürücü vizesi sorunlarının çözümü amacıyla yürütölen çalışmalar hakkında genel bilgilendirme yapılmıştır.

UND Heyeti tarafından 12-13 Aralık tarihlerinde AB Parlamentosu ve AB Komisyonu ile gerçekleştirilen görüşmeler hakkında bilgi ve izlenimler paylaşılmış, genel olarak AB tarafında bir süredir askıda bulunan "Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi" ve "Türkiye'nin Tam Üyelik Müzakereleri" ile ilgili diğer konularda ilerleme sağlanması için Türkiye'den resmi bir sinyal beklendiği aktarılmış ve önümüzdeki dönemde yürütölecek çalışmalara dair Sayın Büyökelçimizin önerileri kaydedilmiştir.

UND Heyetinin görüşmeler gerçekleştirdiği AB Komisyonu'nun ilgili genel müdürlüklerinin, taşıma kotaları ve sürücü vizeleri hususlarına karşı genel yaklaşımının, "meseleyi Gümrük Birliği ekseninde dışınd tutarak, çözüm bulma ve karar alma yetkisinin AB Üye Ülkelerinde olduğunun vurgulanması" yönünde olduğuna dikkat çekilmiştir.

Öte yandan, Sayın Büyökelçimizin, halihazırda Gümrük Birliği'nin Güncellenmesi Müzakereleri" gündemine alınmış bulunan "taşıma kotaları" hususunun, "Türkiye'nin tam üyelik müzakereleri tamamlanana dek çözümlenmiş sayılamayacağı yönündeki uyarısından hareketle, sektörümüzün mevcut mağduriyetleri bakımından "tam üyelik müzakereleri" çerçevesinin dışında ele alınmasının sağlanması için sektörümüz adına desteğe ihtiyaç hasıl olmuştur.

Görüşmelerde Daimi Temsilciliğimiz yetkililerince gündeme getirilen diğer hususlar arasında AB gündeminin ilk sıralarında yer alan "Green Deal" kapsamında AB'nin çevre duyarlılığını çok önemseydiği, karbon salınımının %75'inin enerji kaynaklı, bunun içinde ise %25'inin taşımacılık kaynaklı olduğ u ve bu duyarlılıkta "taşımacılık" sektörünün öne çıktığı hususu olmuştur. Çevre konusunda sektöre yönelik olumsuz algının değiştirilmesi yönünde çalışmaların yapılması gerektiği ifade edilmiştir.

Daimi Temsilcimiz, Büyökelçi Sayın Mehmet Kemal Bozay, "Türkiye'nin kendi İpek Yolu'nu yaratması gerektiğini" belirtmiştir. AB ölkelerinin Türkiye'yi geçerek Türkiye ardı ölkelere (Kazakistan- Özbekistan- Tacikistan- Azerbaycan- İran- Irak vs) taşıma yapma stratejisinden bahsedilen toplantıda, bu konuyla ilgili derinlemesine araştırma ve geliştirme çalışmalarının yapılmasının faydalı olacağı belirtilmiştir.

Ro-Ro taşımacılığı ve multimodel taşımacılığın Türkiye için taşımacılığın ve ticaretin geliştirilmesinde hayati role sahip olduğu ve önemle üzerinde durulması gereken konular olduğu belirtilmiştir.

UND Heyeti, “Avrupa’nın en büyük filosu Türk filosudur” söyleminin gerçeği yansıtmadığını, Türkiye’nin AB ülkelerinde sadece 21.000 araçlık bir Türk karayolu taşıma filosunun olduğunu ve yanlış algılamalara sebep olan bu söylemin Türk ticaretine, Türk taşımacılığına zarar verdiğini belirtmiştir. Bunun yanında, Türk filosunun AB içerisindeki en çevre dostu (Euro 5-Euro 6 araçlara sahip) filolardan biri olduğu vurgulanmıştır.

Toplantıda, transit geçiş problemleri, kota kısıtlamaları gibi engeller nedeniyle hem Türkiye’nin hem de AB’nin zarar gördüğü, taraflar arasındaki ticaret hacminin bu kısıtlamalara bağlı olarak azaldığı belirtilmiştir. Konuyla bağlantılı olarak AB ülkelerinin kendi ekonomilerine verdiği zararlar hakkında farkındalık yaratılması amacıyla özellikle Alman ve Çekya gibi ülkelerde dış ticaret firmaları nezdinde lobi faaliyetlerinin yapılmasının faydalı olacağı belirtilmiştir. Özellikle Alman ihracat firmalarının konuyla ilgili bilinçlendirilmesi sonrasında bu firmaların Alman bakanlıkları nezdinde girişimlerde bulunabileceği, böylece karar verme mekanizmalarında daha etkin rol oynanabileceği belirtilmiştir. AB üyesi ülkelerde ekonomik kayıp yaşayan özellikle büyük firmaların tespit edilmesi ve bu firmalara yoğunlaşılması gerektiği vurgulanmıştır. Konuyla ilgili farkındalığın artırılması için konferans-panel gibi çeşitli lobi faaliyetlerinin yapılmasının faydalı olacağı belirtilmiştir.

Yaşanan sorunlarla ilgili olarak somut vakaların tespit edilmesi, gerekli bilgilendirmeler ve resmi dokümanlarla birlikte ispatlanması durumunda AB Komisyonu’nun konuyla ilgili çalışmaları yapabileceği, bu örneklerin toplanması ve bildirilmesinin faydalı olacağı belirtilmiştir.

Daimi Temsilciliğimizin yukarıda belirtilen önerileri temelinde kurgulanacak UND gelecek dönem stratejileri ile birlikte, UND tarafından hazırlanacak “Tek Kuşak- Tek Yol Projesi” ile ilgili ayrıntılı bir raporun, AB Nezdindeki Daimi Temsilciliğimiz ile paylaşılması kararlaştırılmıştır.

AB Parlamentosu Turizm ve Taşımacılık Komitesi Ziyareti, 12.12.2019

12 Aralık 2019 tarihinde AB Parlamentosu Turizm ve Taşıma Komitesi Üyesi, AB Milletvekili Sn. İsmail Ertuğ’un makamı ziyaret edilmiştir. Ziyarete Türkiye’nin en fazla ihracat yaptığı ülke olan Almanya ile sürdürülen ticari ilişkilerinin önemine değinilmiş, iki ülke arasındaki karşılıklı müzakerelerin ve işbirliğinin artırılması gerektiğine yer verilmiştir.

Sn. Ertuğ’un ekibiyle gerçekleştirilen toplantıda, Türkiye’nin 1995’ten bu yana bir parçası olduğu Gümrük Birliği’nin modernizasyonu ve derinleştirilmesi sürecinin istenilen düzeyde ilerletilemediği, Gümrük Birliği içerisinde “malların serbest dolaşımı” ilkesinin var olmasına rağmen bunun uygulamada yeterli derecede hayata geçirilemediğine değinilmiştir. Bahse konu zorluklar ve süregelen problemler Türkiye- AB arasındaki ticaret hacminin azalmasına yol açmakta ve her iki tarafa da ekonomik kayıp yaşatmaktadır. Macaristan Davası sürecinden bahsedilmiş olup, Türk taşımacılarının lehine sonuçlanan ve Macaristan üzeri transit geçişlerde alınan ilave ücretlerin kaldırılmasını sağlayan dava sonucuna rağmen, diğer bazı Avrupa ülkelerinin transit geçişlerde Türk taşımacılarından ücret almaya devam ettikleri belirtilmiştir. Parlamento üyeleri, süregelen transit geçiş problemleri ve Türk taşımacılarından alınan ilave ücretlerin AB’nin ve Gümrük Birliği’nin ruhuna aykırı olduğunu belirtmiştir. Bahse konu

uygulamaların AB regülasyonları ve mantığı çerçevesinde açıklanmasının zor olduğu vurgulanmıştır.

Parlamento yetkilileri, sosyal haklar açısından taşımacılık konusunda karşılaşılan problemlerin açıklanması ve değerlendirilmesinin önemini altını çizmiş ve halen AB içinde (“Mobility Package” görüşmelerinin ana gündemlerinden) Batı Avrupalı ve Doğu Avrupalı nakliyeciler arasında, özellikle sürücülerin çalışma şartlarının yarattığı haksız rekabet koşulları üzerinden süregelen ihtilaflar dikkate alınarak, Türk sürücülerin Türkiye’deki çalışma şartları ve maaşları, sürücü temini, vizeler vb. konularda yaşanan sorunlar gibi, konunun AB Parlamentosu içindeki takibinde gerek duyulabilecek ilave bilgiler talep edilmiştir. Diğer yandan, Batı ülkelerinde profesyonel sürücülerin sahip olduğu hakların (maaş skalası- iş imkanları- çalışma şartları vs) diğer ülkede iş yapan profesyonel sürücülere de sağlanması sosyal devlet olmanın bir parçası olarak görülmekte ve AB ruhuna uygun olarak değerlendirilmektedir. Yetkililer, sosyal demokrat olan Sn. İsmail Ertuğ’un konularla daha detaylı şekilde ilgilenmesi amacıyla AB Komisyonunda UND Heyetinin gerçekleştireceği ziyaretlerin ve alınan kararlar olursa bu kararların bildirilmesinin faydalı olacağını söylemiştir. UND’nin AB Komisyonu ziyaretleri sonrasında Parlamento’ya yapacağı bilgilendirmeler ve sorulan sorularla ilgili vereceği cevaplarla ilgili Parlamento’nun AB Komisyonu’na bir mektup yazılabileceği ya da bilgilendirme yapılabileceği belirtilmiştir.

Avrupa Komisyonu Komşuluk Politikası ve Genişleme Müzakereleri Genel Müdürlüğü Türkiye Masası Yetkilileriyle ile Görüşme, 12.12.2019

UND Heyeti, Avrupa Komisyonu Komşuluk Politikası ve Genişleme Müzakereleri Genel Müdürlüğü (DG NEAR) Türkiye Masası Şefi Bernard Brunet ve Komisyonda görevli çeşitli yetkililerle görüşmüştür. Toplantıda, taşımacılık alanında sadece devlet kurumlarının değil, STK’ların da önemli rol oynadığı vurgulanmıştır. Ticaretin kolaylaştırılması için gerekli çabaların karşılıklı olarak geliştirilmesi gerekmektedir. Türkiye- AB arasındaki ilişkilerin fiili olarak durmuş olmasından dolayı diyalog ve üst düzey görüşmeler kesintiye uğramıştır.

Gümrük Birliği Modernizasyonu süreci ilerleme göstermiyor olup, sürecin tekrar işler hale gelmesi için olumlu politik sinyallere ihtiyaç duyulmakta olduğu Komisyon görevlilerince vurgulanmıştır.

AB ülkeleri üzerinden transit geçişlerde Türk taşımacılarının karşılaştığı miktar kısıtlamaları, ilave ödemeler ve mod dayatmaları UND Heyeti tarafından ayrıntılı şekilde dile getirilmiştir. Bahse konu kısıtlama ve engellerin hem Türkiye hem de AB ülkelerinin ticaretine zarar verdiği, taşımacılıkta yaşanan zaman kayıplarından ve ilave maliyetlerden AB ülkelerinde yaşayan nihai tüketicilerin büyük ölçüde etkilendiği belirtilmiştir. Tekstil ya da yiyecek gibi AB ülkelerine ihraç edilen önemli kalemlerin zaman kaybına çok duyarlı olduğu, bu tür malların zamanında teslim edilmesinin önemi vurgulanmıştır.

UND Heyeti, Avrupa’nın en genç ve çevreci filolarından biri olan Türk filosunun AB topraklarında kısıtlamalara maruz kalmadan taşıma yapması gerektiğini, taşımacılığın ülke bayrağına bakılarak değil, çevre duyarlılığı ve işi düzgün-kuralına uygun yapma kriterlerine bakılarak değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Ro-Ro taşımacılığında yaşanan sorunlara değinen UND heyeti özellikle son zamanlarda bu taşımacılık modunun yeterli kar getirmemesi sebebiyle eskiye nazaran daha az kullanıldığını, bazı hatların artık kullanılmadığını ve bu durumun multimodel taşımacılığı olduğu gibi karayolu taşımacılığını da olumsuz etkilediğini belirtmiştir.

AB Komisyonu Göç ve İçişleri Genel Müdürlüğü – Vize Birimi Yetkilileriyle Görüşme, 13.12.2019

AB Komisyonu DG HOME (Göç ve İçişleri Genel Müdürlüğü) vize politikalarından sorumlu Daire Başkanı Sn. Dimitri Giotakos, aynı bölümde görevli Sn. Angelia Gros ve Schengen ve Sınır Politikalarından sorumlu Sn. Jonanna Borzecka ile görüşmeler yapılmıştır.

Toplantıda Schengen Uygulama Kılavuzu (Handbook)'un farklı ülkelerde farklı şekilde uygulandığı ve yorumlandığı belirtilmiştir. AB ve Türk müktesebatlarının %98 oranında uyumlu olmasından dolayı Türkiye'de şoför olmak ve taşıma yapmak zaten belli kriterleri sağlamak anlamına gelmektedir. Türk sürücüleri psiko-teknik gibi birçok aşamadan geçtikten sonra bu mesleği icra etme yetkisine sahip olmaktadır. UND Heyeti, farklı sürücülere yapılan farklı uygulamalarda sadece işini doğru şekilde icra eden, tüm ulusal ve uluslararası kurallara riayet eden sürücülerle ilgili konuştuğunu ve onlara destek verilmesi gerektiğini belirtmiştir.

UND Heyeti, ilk giriş ülkesiyle yükün boşaltıldığı ülke farklı olduğunda her iki ülkenin de zaman zaman vize vermekte zorluk çıkardığını belirtmiştir. İtalya girişi- Almanya'da yük boşaltacak bir taşıma örneğinde Almanya ilk giriş ülkesinden, İtalya ise yükün boşaltıldığı ülkeden vize alınması gerektiğini söyleyebilmektedir. Bu durum vizenin hangi ülkeden alınacağıyla ilgili problemlere sebep olmaktadır. Komisyon yetkilileri, bu durumda İtalya'nın (ilk giriş ülkesi) vize vermesi gerektiğini belirtmiş, konuyu gündeme alacaklarını söylemiş, Schengen Handbook'ta belirtilen uyarıların daha iyi anlaşılması gerektiğini vurgulamıştır.

UND Heyeti, sürücü vizeleri için her ülke konsoloslğunun farklı belgeler istediğini, hatta aynı ülke konsolosluklarının da farklı uygulamalar yaptığını belirtmiştir. Yeknesaklıktan ve düzenden uzak bu uygulamalar şoförler için önemli zorluklara sebep olmaktadır. Sürücü vizelerinin alınmasıyla ilgili doküman sayısının kesin şekilde belirlenmesi, bahse konu evrakların sayısının azaltılması, farklı ülke konsolosluklarının sadece belirlenen evrakları almasının sağlanması, bunun için "tek bir vize merkezinin kurulması" uygulamasına geçilmesinin faydalı olacağı belirtilmiştir. Sürücüler, vizelerini en kısa zamanda veren konsolosluklara akın edebilmektedir, bu sebeple belirli konsolosluklarda yoğunluk artmaktadır, bu konsolosluklar yoğunluğu azaltmak için ekstra evrak istediğinde ise şoförler başka konsolosluklara gitmeye başlamaktadır. "Visa Shopping" uygulaması denebilecek bu uygulama yoğunlukların değiştiği, dengesiz bir dağıtım sistemine yol açmaktadır. Vizelerin dijitalleşmesi ve birbiriyle uyumlu hale getirilmesiyle ilgili çalışmalar yapılmasının önemine değinilmiştir.

Şoför vizeleri kimi zaman çok kısa kalış süreleri için verilmektedir (haftalık kalış süresi gibi). Bunun yanında, daha önce defalarca Schengen vizesi almış olan şoförlerin vize talepleri herhangi ciddi bir sebep gösterilmeksizin reddedilebilmektedir. Farklı ülkeler için farklı aracı kurumlar çalışmaktadır, bu durum da yeknesaklığın oluşmasını engellemektedir.

Komisyon yetkilileri, örnek olarak belirli bir süre ya da kez vize almış olan sürücülere daha uzun süreli (örneğin 1 yıllık) vize verilmesiyle ilgili çalışmalar yapılabileceğini, bu çalışmaların faydalı olacağını belirtmiştir. Konuyla ilgili spesifik örneklerin ve resmi dokümanların kendilerine ulaştırılması durumunda Komisyon konuyla ilgili çalışmalar yapılabileceğini belirtmiştir. Şubat 2020'den sonra vizelerle ilgili yeni düzenlemelerin gündeme alınacağı belirtilmiştir. Bahse konu 2020 Şubat ayında yayınlanması planlanan öneride kalış sürelerinin kademeli şekilde uzatılabileceği bir uygulamadan bahsedilmiştir.

Schengen bölgesi 1995 yılında ilk oluşturulduğu zaman 6 ülkeyi içeren 1.1204.000 km² lik bir alanken günümüzde 4.312.000 m² lik 26 ülkeyi içeren bir büyüklüktedir. Bölge neredeyse 4

katı büyümesine rağmen sürücüler için 90/180 (6 ayda en fazla 90, 1 yılda 180 gün kalabilme) kuralı hala devam etmektedir. Bu süreler indirme-bindirme-transit geçiş gibi çok çeşitli işler yapan taşımacılar için yeterli değildir. Sürücüler Schengen bölgesine turistik amaçlarla girmemektedirler ve bu alana girdikten sonra amaçları buraya iltica etmek değil, taşıma işlemlerini yapıp ülkelerine geri dönmektir. UND Heyeti bu uygulamanın gözden geçirilmesi ve kalış süresinin uzatılması için gerekli çalışmaların yapılmasının faydalı olacağını belirtmiştir.

Aynı şoföre, aynı amaç ve evraklarla farklı ülkelerin farklı kalış sürelerinde vize verdiği ve bunun düzensizliğe sebep olan bir uygulama olduğu UND Heyetince belirtilmiştir. 25.000 olan Türk şoför sayısına özel koda sahip bir vize verilmesinin büyük bir zorluğa sebep olmayacağı, bilakis vize uygulamalarını kolaylaştıracağı UND Heyetince gündeme getirilmiştir.

UND Heyeti, Sırp-Hırvat kapısında yaşanan kaçak göçmen sorunu başta olmak üzere AB'ye yapılan taşımalarda yaşanan kaçak göçmen sorunuyla ilgili detaylı bilgilendirmelerde bulunmuştur. UND'nin karbondioksit cihazları alıp Sırp sınır kapısına hediye etmesi, sınır kapılarında yaptığı ziyaretlerle sorunu yerinde görmesi, değerlendirmesi ve farkındalık yaratma çabaları anlatılmıştır. Konuyla ilgili AB nezdinde çalışmaların yapılmasının faydalı olacağı belirtilmiştir. Sırp- Hırvat kapısında ortak polis uygulaması vardı ancak Türk polisler buradan ayrıldıktan sonra kaçak göçmen sayısının attığı belirtilmiştir.

Kaçak göçmen sorunuyla ilgili olarak farklı ülkelerde farklı uygulamalar olduğu UND Heyetince belirtilmiştir. Örneğin İngiltere'de Home Office tarafından uygulanan "taşımacılık şirketi akreditasyon sistemi" kapsamında sisteme akredite olmak isteyen şirketlerin kaçak göçmen vakalarını engellemek amacıyla sürücülerine özel eğitimler vermesi ve gerekli araç kontrollerini sefer öncesinde sürücüye tamamlaması (buna dair kanıtları sunabilmesi) ve bu sayede araçlarında kaçak göçmen tespit edilmesi halinde, yüksek cezalardan muaf tutulması sağlanmıştır. Avrupa ülkelerinde kaçak göçmenlerin tespiti halinde Türk taşımacıları büyük miktarda cezalara (5.000-6.000 EUR) maruz kalmaktadır. Yapılan çalışmalarda Türk şoförlerinin %90 üzerinde suçsuz olduğu belirtilmektedir. Bu sorunlarla ilgili cezalara da bir standart-yeknesaklık getirilmesi gerektiği, İngiltere Home Office akreditasyon sistemine benzer uygulamaların yaygınlaştırılmasının önem arz ettiği, UND Heyetince belirtilmiştir.

Kaçak göçmen sorunuyla ilgili Frontex uygulamalarının gündeme alınıp alınamayacağı konusunda değerlendirmeler yapılmıştır.

UND Heyeti, AB ülkelerinde çalışan şoför sayılarıyla ilgili istatistiklerin paylaşılmasının faydalı olacağını belirtip bunu Komisyon yetkililerinden talep etmiştir.

AB Komisyonu Hareketlilik ve Taşımacılık Genel Müdürlüğü & Ticaret Genel Müdürlüğü ile Görüşmeler, 13.12.2019

AB Komisyonu Hareketlilik ve Taşımacılık Daire Başkanı Sn. Eddy Liegois ve AB Komisyonu Ticaret Genel Müdürlüğü yetkilisi Sn. Tim Joris Kaiser ile görüşmeler yapılmıştır.

UND Heyetince, çevreye saygı ve ekonomik kalkınma konularına vurgu yapacak stratejiler geliştirerek AB Toplumunda yeni bir algı yaratılmasının önemine değinilmiştir. Ortak çıkar temelli argümanlar geliştirerek temel meseleler ortaya konulmalı ve sonuç odaklı çalışmalar yapılmalıdır. İnsan haklarına, hukuka saygılı, çevre dostu Türk taşımacılığı üzerinde önemle durulmuş ve bütün bu pozitif yönlerin Türkiye- AB taşımacılığı ve ekonomik ilişkilere ivme kazandıracağı vurgulanmıştır.