



Balıkçılık alt yapısının geliştirilmesi için belirli yatırımların gerçekleştirilmesine ihtiyaç vardır. Ayrıca, araştırma faaliyetlerinin, koruma kontrol hizmetlerinin geliştirilmesi amacıyla yatırımlar yapılmalıdır.

### **III- TAKVİM**

Kısa Dönemde denetleme ve kontrol önlemleri yoluyla balıkçılık piyasasının yapısal gelişmesini izleyecek idari yapının kurulmasını ve balıkçılık filosu kayıtlarının iyileştirilmesi sağlanmalıdır.

Orta Dönemde ise; Ortak Balıkçılık Politikasının uygulanabilmesi için hazırlıkların tamamlanmasını ve balıkçılık ürünlerinin kalite standartlarının ve güvenilirliğinin iyileştirilmesi sağlanmalıdır.

### **IV-FİNANSMAN-GEREKLİ HARCAMALAR VE FİNANSMAN KAYNAKLARI**

Yukarıda belirtilen çalışmaların gerçekleştirilebilmesi için ihtiyaç duyulan finansman miktarı detaylı bir çalışma neticesinde elde edilebilecektir.

#### **3.10. Ortak Taşımacılık Politikası**

##### **3.10.1 Ulaştırma**

#### **I. ÖNCELİK TANIMI**

##### **a) Mevcut Durum**

AB-Türkiye Ortaklık Konseyi'nin Gümrük Birliğinin işleyişine ilişkin 1/95 numaralı Kararına ekli İlke Kararı, ulaştırma alanındaki işbirliğinin geliştirilmesini ve sektörel işbirliğinin artırılmasını öngörmektedir. Karar, hizmetlerin kalite ve verimliliğini artırmak amacıyla, Türkiye'deki demiryolu ve inşaat mühendisliği ile ilgili yetkili kurum ve kuruluşlara teknik yardım sağlanmasının önemini vurgulamaktadır. Kombine taşımacılığın desteklenmesi ve ulaştırma şebekelerinin geliştirilmesi ve iyileştirilmesinde Türkiye'nin katılımının hangi yollarla sağlanabileceği konuları, sektörde işbirliğinin geliştirilmesine yönelik olarak Karar'da üzerinde durulan hususların başlıcaları arasında yer almaktadır.

Türkiye kendi ulaştırma mevzuatını AB ile yakınlaştırma konusunda gerekli çalışmaları 10 yıl önce başlatmış bulunmaktadır. Bu çerçevede, karayolu ulaştırması sektörü mevzuatı üzerindeki çalışmalar, pazara erişim prosedürleri, güvenlikle ilgili kurallar ile sosyal ve mesleki koşullar başta olmak üzere sürdürülmekte olup, alt sektör metninde ayrıntılı olarak açıklandığı üzere bazı somut gelişmeler sağlanmıştır. Demiryolu ulaştırması sektöründe, demiryollarının yeniden yapılandırılması hususundaki çalışmalar devam etmektedir. Havayolu ulaştırması sektöründe ise, 1980 yılında başlatılmış



## **AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı**

### **(T A S L A K)**

bulunan serbestleştirme süreci sektördeki gelişmelerin çerçevesini çizmektedir. Denizyolu ulaştırmasında, seyrüsefer güvenliği, deniz kirliliğinin önlenmesi, tehlikeli maddelerin taşınması gibi hususlara ilişkin mevzuat, IMO tarafından uluslararası düzeyde hazırlanan ya da yürürlüğe konulan mevzuat ile büyük ölçüde uyumlu hale getirilmiş olmasına karşın, yönetsel etkinlikler hususlarındaki uyumlandırma çalışmaları devam etmektedir.

Türkiye, Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorlarına ilişkin son 10 yıl içerisinde gerçekleştirilen etkinliklere aktif olarak katılımında bulunmuştur. Ancak Türkiye, 1/95 Sayılı Ortaklık Konseyi Kararı ve Avrupa Birliği Komisyonu'nun "Türkiye için Avrupa Stratejisi"ndeki hedeflere karşın Ulaşım Koridorlarının temel planlama platformu olan TINA'ya katılamamıştır. Ayrıca, Türkiye'nin 2000 yılı itibarıyla TINA'nın yerini alacak olan ISPA'ya (Katılım Öncesi Altyapı Desteği) olan katılım başvurusu, Türkiye'nin aday statüsünde olmadığı gerekçesiyle geri çevrilmiştir. Bir diğer önemli husus, Türkiye'nin doğal uzantısını oluşturduğu TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru) ile bütünleşme girişimidir. Avrupa Birliği Türkiye'nin TRACECA Programına tam üye olmasını önermiş olup, bu amaç doğrultusunda Türkiye bir Ulusal Komite oluşturmuş ve bir Ulusal Temsilci atamıştır.

#### **b) AB Müktesebatı**

1. 396D1692 / OJ L 228 09.09.96 s.1/ Trans-Avrupa ulaştırma şebekesinin geliştirilmesi ile ilgili Topluluk hedeflerine ilişkin 23 Temmuz 1996 tarihli ve 1692/96/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Kararı
2. 382R3600 /OJ L 376 31.12.82 s.10 / Ulaştırma altyapısı alanında sınırlı destek verilmesine ilişkin 30 Aralık 1982 tarih ve 3600/82 sayılı Konsey Yönetmeliği
3. 395R2236/ OJ L 228 23.09.95 s.1 / Trans-Avrupa şebekesi alanında Topluluk mali yardımının verilmesine ilişkin genel kuralları belirleyen 18 Eylül 1995 tarih ve 2236/95 sayılı Konsey Yönetmeliği
4. 370R1108 / OJ L 130 15.06.70 s.4 / Demiryolu, karayolu ve iç sularda taşımacılığa ilişkin altyapı harcamalarına ilişkin muhasebe sisteminin başlatılmasına ilişkin 4 Haziran 1970 tarih ve 1108/70 sayılı Konsey Yönetmeliği
5. 370R2598 / OJ L 278 23.12.70 s.1 / 4 Haziran 1970 tarih ve 1180/70 sayılı Konsey Yönetmeliği Ek I'de hesap şeklindeki çeşitli başlıklara göre dahil edilecek kalemleri belirleyen 18 Aralık 1970 tarihli ve 2598/70 sayılı Komisyon Yönetmeliği
6. 371R0281 / OJ L 033 10.02.71 s.11 / 4 Haziran 1970 tarih ve 1180/70 sayılı Konsey Yönetmeliği Madde3 (e)'de bahsedilen bir deniz yolları



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

listesinin kompozisyonunu tayin eden 9 Şubat 1971 tarih ve 281/71 sayılı Komisyon Yönetmeliği

7. 393L0089 / OJ L 279 12.11.93 s.32 / Üye devletler tarafından karayolu ile mal taşımacılığında kullanılan bazı vasıtalara ve bazı yolların kullanımı için yapılan ödemelere ve gişelere vergi uygulanmasına ilişkin 25 Ekim 1993 tarih ve 93/89/EEC sayılı Konsey Direktifi
8. 377D0527 / OJ L 209 17.08.77 s.29 77/527/EEC: 76/135/EEC sayılı Konsey Direktifinin uygulanması için deniz nakliye hatlarının listesini oluşturan 29 Temmuz 1977 sayılı Komisyon Kararı
9. 389R 4060/ OJ L 390 30.12.89 s.18 /Karayolu ve iç sularda ulaştırma alanında Üye Devletler sınırlarında yapılan kontrollerin kaldırılmasına ilişkin 21 Aralık 1989 tarih ve 4060/89 sayılı Konsey Yönetmeliği
10. 397L0044 / OJ L 206 01.08.97 s.62 Yaz saati uygulamasına ilişkin 22 Temmuz 1997 tarih ve 97/44/EC sayılı Avrupa parlamentosu ve Konsey Direktifi
11. 369R1191 / OJ L 156 28.06.69.s.1 / Demiryolu, karayolu ve iç sularda taşımacılıkta bir kamu hizmeti kavramının zorunlu yükümlülükleri ile ilgili olarak Üye Devletler tarafından gerçekleştirilen faaliyetlere ilişkin 26 Haziran 1969 tarih ve 1191/69 sayılı Konsey Yönetmeliği
12. 31998D0434 / OJ L194 10.07.98, p.15 / 98/434/EC Küresel Uydu Sisteminin gelişimini Avrupa'nın katılımı havacılığın güvenliği için Avrupa Teşkilatı ve Avrupa Uzay Ajansı, AB arasındaki anlaşmayı ilgilendiren 18 Haziran 1998'deki 98/434/EC Konsey Kararı
13. 369R1192 /OJ L 156 28.06.69 s.8 / Demiryolları işletmelerinin hesaplarının normalleştirilmesi ile ilgili ortak kurallara ilişkin 26 Haziran 1969 tarih ve 1192/69 sayılı Konsey Yönetmeliği
14. 370R1170 / OJ L 130 15.06.70 s.1 Demiryolu, karayolu ve iç sularda taşımacılık yardımı verilmesine ilişkin 4 Haziran 1970 tarih ve 1107/70 sayılı Konsey Yönetmeliği
15. 377R2830 / OJ L 334 24.12 77 s.13 Hesap sistemleri ve demiryolu işletmelerinin yıllık hesapları arasında kıyaslama yapabilmek için gerekli tedbirlere ilişkin 12 Aralık 1977 tarih ve 2830/77 sayılı Konsey Yönetmeliği
16. 389R1101 / OJ L 116 28.04.89 s.24 / İç sularda taşımacılık ile ilgili yapısal gelişmelere ilişkin 27 Nisan 1989 tarih ve 1101/89 sayılı Konsey Yönetmeliği



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

17. 389R1102 / OJ L 116 28.04.89 s.30 / iç sularda taşımacılık ile ilgili yapısal gelişmelere ilişkin 1101/89 sayılı Konsey Yönetmeliğinin uygulanması için bazı tedbirleri belirleyen 27 Nisan 1989 tarih ve 1102/89 sayılı Komisyon Yönetmeliği
18. 360R0011 / OJ L 052 16.08.60 s.1121 /EEC Konsey : Avrupa Ekonomik Topluluğunu kuran Antlaşmanın 79(3).Madde-sinin uygulanmasında taşımacılık ücretleri ve şartlarında ayrımcılığın kaldırılmasına ilişkin 11 numaralı Yönetmelik
19. 383D0418 /OJ L 237 26.08.83 s.32 /83/418/EEC: Uluslararası yolcu ve bagaj trafiğinin idaresinde demiryollarının ticari bağımsızlığına ilişkin 25 Temmuz 1983 tarihli Konsey Kararı
20. 390R3916/ OJ L 375 31.12.90 s.10 Malların karayolu ile taşımacılığ piyasasında bir kriz çıkması halinde alınacak tedbirleri ilişkin 12 Aralık 1990 tarih ve 3916/90 sayılı Konsey Yönetmeliği
21. 362L 0806 / OJ L 070 06.08.62 s.2005 /EEC: Uluslararası taşımacılık ile ilgili bazı ortak kuralların oluşturulmasına ilişkin İlk Konsey Direktifi (Karayolu ile kiralama veya (reward)ücret ödeme yoluyla mal taşımacılığı
22. 376L0914 / OJ L 357 29.12.76 s.36 / 76/914/EEC/: Bazı karayolu ile taşımacılık yapan sürücülere verilecek en az eğitim seviyesine ilişkin 16 Aralık 1976 tarihli Konsey Direktifi
23. 382L0714 / OJ L 301 28.10.82 s.1 /82/714/EEC : İç sularda çalışan tekneler için teknik gereksinimleri belirleyen 4 Ekim 1982 tarihli Konsey Direktifi
24. 383R0056 / OJ L 010 13.01.83 s.1 / Özel otobüs servisleri ile karayolu ile uluslararası yolcu taşımacılığına ilişkin Antlaşmanın uygulanmasına ilişkin 16 Aralık 1982 tarih ve 56/83 sayılı Konsey Yönetmeliği
25. 384L0647 / OJ L 335 22.12.84 s.72 / 84/647/EEC: Karayolu ile mal taşımacılığı için sürücüsüz kiralanan araçların kullanımına ilişkin 19 Aralık 1984 tarihli Konsey Direktifi
26. 385R2919 / OJ L 280 22.10.85 s.4 Ren Denizciliğe ait teknelerle ilgili Ren Denizcilik Sözleşmesine göre yapılan düzenlemelere katılım şartlarını belirleyen 17 Ekim 1985 tarih ve 2919/85 sayılı Konsey Yönetmeliği
27. 387L0540 / OJ L 322 12 11.87 s.70 / 87/540/EEC : Deniz yolu ile ulusal ve uluslararası mal taşımacılığı mesleğine giriş ve bu meslek ile ilgili olarak diplomaların, sertifikaların ve resmi niteliklerin diğer belgelerin karşılıklı tanınmasına ilişkin 9 Kasım 1987 tarihli Konsey direktifi



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

28. 391L0672/OJ L 373 31.12.91 s.29 / 91/672/EEC : İç sularda mal ve yolcu taşımacılığı ile ilgili ulusal gemi kaptanlığı sertifikalarının karşılıklı tanınmasına ilişkin 16 Aralık 1991 tarihli Konsey Direktifi
29. 391R3921 /OJ L 373 31.12.91.s.1 Bir Üye Devlet iç sularında orada ikamet etmeyen taşıyıcıların mal ve yolcu taşımalarına ilişkin koşulları belirleyen 16 Aralık 1991 tarih ve 3921/91 sayılı Konsey Yönetmeliği
30. 392R0881 / OJ L 074 20.03.92 s.1 Otobüs ile uluslararası yolcu taşımacılığına ilişkin ortak kurallara ilişkin 16 Mart 1992 tarih ve 684/92 sayılı Konsey Yönetmeliği
31. 392R0881 / OJ L 095 09.04.92 s.1 Topluluk içinde karayolu ile mal taşımacılığı yoluyla veya bir Üye devlet topraklarına veya topraklarından veya bir veya birden fazla Üye devlet topraklarını geçerek pazara erişime ilişkin 26 Mart 1992 tarih ve 881/92 sayılı Konsey Yönetmeliği
32. 392R1839 / OJ L 187 07.07.92 s.5 / Uluslararası yolcu taşımacılığı belgeleri konusunda 684/92 sayılı Konsey Yönetmeliğinin uygulanması için detaylı kuralları belirleyen 1 Temmuz 1992 1839/92 sayılı Komisyon Yönetmeliği
33. 393R3118 / OJ L 279 12.11.93 s.1 Bir Üye Devlet içinde orada ikamet etme taşıyıcıların ulusal yol çekme hizmetleri operatörlüğüne ilişkin koşulları belirleyen 25 Ekim 1993 tarih ve 3118/93 sayılı Konsey Yönetmeliği
34. 394R0792 / OJ L 092 09.04.94 s.13 3118/93 sayılı Konsey Yönetmeliğinin kendi hesabına çalışan yol çekme operatörlerine uygulanmasına ilişkin detaylı kuralları belirleyen 8 Nisan 1994 tarih ve 792/94 sayılı Komisyon Yönetmeliği
35. 394R3315 / OJ L 350 31.12.94 s.9 Bir Üye Devlet içinde ikamet etmeyen taşıyıcıların ulusal kara yolu çekme hizmetleri operatörlüğü yapmalarına ilişkin kuralları belirleyen 3118/93 sayılı Yönetmeliği değiştiren 22 Aralık 1994 tarih ve 3315/94 sayılı Konsey Yönetmeliği
36. 395L0018 /OJ L 143 27.06.95 s.70 /9/18/EC: Demiryolu işletmeleri ruhsatlarına ilişkin 19 Haziran 1995 tarihli Konsey Direktifi
37. 395L0019 /OJ L 143 27.06.95 s.75 /95/19/EC: Demiryolu alt yapı kapasitesinin ve alt yapı ücret tahsisatına ilişkin 19 Haziran 1995 tarihli Konsey Direktifi
38. 396L0026 / OJ L 124 23.05.96 s.1 /96/26/EC: Kara yolu çekme operatörlüğü ve karayolu ile yolcu taşıma operatörlüğü mesleğine kabul edilmeye ve diplomaların, sertifikaların ve bu operatörler için ulusal ve uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin kurulma serbestliği hakkını



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

kolaylaştırıcı resmi niteliklerin diğer belgelerinin karşılıklı tanınmasına ilişkin 29 Nisan 1996 tarihli Konsey Direktifi

39. 396L0035 / OJ L 145 19.06.96 s.10 / Tehlikeli malların karayolu, demiryolu ve iç sularda taşınmaları için güvenlik danışmanlarının görevlendirilmelerine ve mesleki niteliklerine ilişkin 3 Haziran 1996 tarih ve 96/35/EC sayılı Konsey Direktifi
40. 396R1356 / OJ L 175 13.07.96 s.7 Üye devletler arasındaki iç sularda bu tür taşımacılık hizmetlerinin serbestçe sağlanabilmesi için mal ve yolcu taşımacılığına uygulanabilen ortak kurallara ilişkin 8 Temmuz 1996 tarih ve 1356/96 sayılı Konsey Yönetmeliği
41. 398R0012 / OJ L 004 08.01.98 s.10 / Bir Üye Devlet içinde o Üye Devlette ikamet etmeyen taşıyıcıların ulusal karayolu taşımacılığı operatörlüğü yapmalarına ilişkin koşulları belirleyen 11 Aralık 1997 tarih ve 12/98 sayılı Konsey Yönetmeliği
42. 378R2183 / OJ L 258 21.09.78 s.1 Demiryolu işletmeleri için aynı maliyet ilkelerini belirleyen 19 Eylül 1978 tarih ve 2183/78 sayılı Konsey Yönetmeliği
43. 382D0529 / OJ L 234 09.08.82 s.5 / 82/529/EEC: Demiryolu ile uluslararası mal taşımacılığı ücretlerini tespit eden 19 Temmuz 1982 tarihli Konsey Kararı
44. 389R4058 / OJ L 390 30.12.89 s.1 / Üye devletler arasında kara yolu ile mal taşımacılığı ücretlerini tespit eden 21 Aralık 1989 tarih ve 4058/89 sayılı Konsey Yönetmeliği
45. 393R2944 / OJ L 266 27.10.93 s.2 Konaklamalı gidiş geliş servisleri ve ara sıra yapılan servislerin kontrol belgeleri konusunda 1839/92 sayılı Komisyon Yönetmeliğini değiştiren 25 Ekim 1993 tarih ve 2944/93 sayılı Komisyon Yönetmeliği
46. 396L0075 / OJ L 304 27.11.96 s.12 / Topluluk içinde ulusal ve uluslararası iç sulardaki taşımacılığın kiralanması ve ücretlendirilmesine ilişkin 19 Kasım 1996 tarih ve 96/75/EC sayılı Konsey Direktifi
47. 362D0403(01) / OJ L 023 03.04.62 s.720 /EEC: Üye Devletlerde taşımacılık ile ilgili belirli kanunlar, Yönetmelikler ve idari hükümler konusunda bir prosedür veya ön inceleme ve iştişare oluşturan Konsey Kararı
48. 391L0440 / OJ L 237 24.08.91 s.25 / 91/440/EEC: Topluluk demiryollarının geliştirilmesine ilişkin 29 Temmuz 1991 tarihli Konsey Direktifi



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

49. 392L0006 / OJ L 057 02.03.92 s.27 / Topluluk içinde bazı kategorideki motorlu vasıtalar için hız azaltıcı cihazların takılması ve kullanılmalarına ilişkin 10 Şubat 1992 tarih ve 92/6/EEC sayılı Konsey Direktifi
50. 377L0143 / OJ L 047 18.02.77 s.47 / 77/143/EEC: Motorlu vasıtalar ve römorklarının yol değer testlerine(?????) ilişkin Üye Devletler mevzuatının yakınlaştırılmasına ilişkin 29 Aralık 1976 tarihli Konsey Direktifi
51. 385R3821 / OJ L 370 31.12.85 s.8 Karayolu taşımacılığında kayıt ekipmanlarına ilişkin 20 Aralık 1985 tarih ve 3821/85 sayılı Konsey Yönetmeliği 31998D0434 / OJ L194 10.07.98, p.15 / 98/434/EC
52. Küresel uydu sisteminin gelişimini Avrupa'nın katılımı havacılığın güvenliği için Avrupa Teşkilatı ve Avrupa Uzay Ajansı, AB arasındaki anlaşmayı ilgilendiren 18 Haziran 1998'deki 98/434/EC Konsey Kararı
53. 389L0459 / OJ L 226 03.08.89 s.4 / 89/459/EEC: Bazı kategorilerdeki motorlu vasıtaların ve römorklarının lastiklerinin kalınlığı ile ilgili Üye devletler mevzuatlarının yakınlaştırılmasına ilişkin 18 Temmuz 1989 tarihli Konsey Direktifi
54. 391L0439 / OJ L 237 24.08.91 s.1 / 91/439/EEC : Sürücü belgelerine ilişkin 29 Temmuz 1991 tarihli Konsey Direktifi
55. 391L0671 / OJ L 373 31.12.91 s.26 / 91/671/EEC: Ağırlığı 3.5 tondan az vasıtaların emniyet kemerlerinin zorunlu kullanımlarına ilişkin Üye devletler mevzuatlarının yakınlaştırılmalarına ilişkin 16 Aralık 1991 tarihli Konsey Direktifi
56. 393D0704 / OJ L 329 30.12.93 s.63 / 93/704/EC: Karayolu kazaları hakkında bir Topluluk veri bankasının oluşturulmasına ilişkin 30 Kasım 1993 tarihli Konsey Kararı
57. 31998D0434 / OJ L194 10.07.98, p.15 / 98/434/EC Küresel uydu sisteminin gelişimini Avrupa'nın katılımı havacılığın güvenliği için Avrupa Teşkilatı ve Avrupa Uzay Ajansı, AB arasındaki anlaşmayı ilgilendiren 18 Haziran 1998'deki 98/434/EC Konsey Kararı
58. 31994L0055(R) / OJ L251 15.9.97 / Karayolu ile tehlikeli malların taşımacılığı ile ilgili olarak üye devletlerin yasalarının uyumlaştırılmasında 94/55/EC Konseyin teknik değişimine uyarlanmasında 13 Aralık 1996/86 komisyonunda belirtilen 94/55/EC Konsey Direktifinin A ve B eklerindeki değişiklikler
59. 394L0023 / OJ L 147 14.06.94 s. 6/ Vasıtaların fren sistemlerinin test edilmesi için minimum standartları tespit eden ve Motorlu vasıtalar ve römorklarının yol değer testleri (???) ile ilgili Üye Devletler



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

mevzuatlarının yaklaştırılmasına ilişkin 77/143/EEC sayılı Konsey direktifini değiştiren 8 Haziran 1994 tarih ve 94/23/EC sayılı Komisyon direktifi

60. 394L0055 / OJ L 319 12.12.94 s.7 / Tehlikeli maddelerin karayolu ile taşınmasına ilişkin Üye Devletler mevzuatının yaklaştırılmasına ilişkin 21 Kasım 1994 tarih ve 94/55/EC sayılı Konsey direktifi
61. 394L0055(R) / OJ L 251 15.9.97 / tehlikeli malların kara yolu ile taşınması konusunda Üye devletler mevzuatlarının yaklaştırılmalarına ilişkin 94/55/EC Konsey direktifinin teknik ilerlemeye uyarlayan 13 Aralık 1996 tarih ve 96/86 sayılı Konsey direktifinde bildirildiği gibi 94/55/EC sayılı Konsey Direktifinin A ve B Eklerindeki Değişiklikler
62. 394X0055 / OJ L 275 28.10.96 / Tehlikeli malların kara yolu ile taşınması ile ilgili Üye devletler mevzuatının yaklaştırılmasına ilişkin 21 Kasım 1994 tarih ve 94/55/EC sayılı Konsey direktifinin A ve B Ekleri
63. 395L0055R OJ L 249.17.10.95 s.35 / 95/50/EC : Tehlikeli malların kara yolu ile taşınmasında kontrol için aynı prosedürlere ilişkin 6 Ekim 1995 tarihli Konsey Direktifi
64. 31994L0055(R) / OJ L251 15.9.97) / Karayolu ile tehlikeli malların taşınması ile ilgili olarak üye devletlerin yasalarının uyumlaştırılmasında 94/55/EC Konseyin teknik değişimine uyarlanmasında 13 Aralık 1996/86 komisyonunda belirtilen 94/55EC Konsey Direktifinin A ve B eklerindeki değişiklikler
65. 396L0049 / OJ L 235 17.09.96 s.25 / Tehlikeli malların kara yolu ile taşınması konusundaki Üye devletler mevzuatlarının yaklaştırılmalarına ilişkin 23 Temmuz 1996 tarih ve 96/49/EC sayılı Konsey Direktifi
66. 31988L0599 / OJ L 325 29.11.1988 p.55 / 88/599/EEC Karayolu taşınmasında No:3821/85EEC Mevzuatı ve Kara yolu Taşınması ile ilgili olarak bazı sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasında No: 3820/85EEC Tüzüğü 21994A0103(63) (OJ L 001 03.01.1994 p.422) 31998R2135 (OJ L 274 09.10.1998 p.1)
67. 396L0050 / OJ L 235 17.09.96 s.31 / Toplum iç sularında mal ve yolcu taşınması için ulusal kaptanlık sertifikalarının temini şartlarının uyumuna ilişkin 23 Temmuz 1996 tarih ve 96/50/EC sayılı Konsey Direktifi
68. 396L0053/ OJ L 235 17.09.96 s.59 / Toplum içinde dolaşımda bulunan bazı karayolu vasıtalarının ulusal ve uluslararası trafik için izin verilen maksimum boyutlarına ve uluslararası trafik için izin verilen maksimum ağırlıkları belirleyen 25 Temmuz 1996 tarih 96/53/EC sayılı Konsey Direktifi



**AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı**

**(T A S L A K)**

69. 396L0066 / OJ L 046 17.02.96 s.1 / 96/96/EC: Bazı motorlu vasıtalar için yol değer testleri (yol dayanıklılık testleri ile ilgili Üye Devletler mevzuatlarının yaklaştırılmasına ilişkin 20 Aralık 1996 tarihli Konsey direktifi
70. 31998R2196 / OJ L 277 14.10.1998 p.1 / 2196/98/EC taşımacılığın geliştirmek için yeni eylemler konusunda Topluluğun mali desteğini geliştirmekle ilgili olarak 1 Ekim 1998'deki No:2196/98EC Konsey Tüzüğü
71. 31998R2196 / OJ L 277 14.10.1998 p.1 / 2196/98/EC taşımacılığın geliştirmek için yeni eylemler konusunda Topluluğun mali desteğini geliştirmekle ilgili olarak 1 Ekim 1998'deki o:2196/98EC Konsey Tüzüğü
72. 31998R2196 / OJ L 277 14.10.1998 p.1 / 2196/98/EC taşımacılığın geliştirmek için yeni eylemler konusunda Topluluğun mali desteğini geliştirmekle ilgili olarak 1 Ekim 1998 tarihli No:2196/98EC Konsey Tüzüğü
73. 380D0991 / OJ L 297 06.11.80 s.28 /80/991/EEC İç Havacılık konusunda ortak bir Komitenin kurulmasına ilişkin 9 Ekim 1980 tarihli Komisyon Kararı
74. 385D0013 / OJ L 008 10.01 85 s.26 /85/12/EEC : Demiryolları konusunda bir Ortak Komite kurulmasına ilişkin 18 Aralık 1984 tarihli Komisyon Kararı
75. 385D0516 / OJ L 317 28.11.85. s33 /85/516/EEC: Kara yolu taşımacılığı konusunda Ortak bir Komite kurulmasına ilişkin Komisyon Kararı
76. 385R3820 / OJ L 370 31.12.85 s.1 /Kara yolu taşımacılığı ile ilgili bazı sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin 20Aralık 1985 tarih ve 3820/85 sayılı Konsey Yönetmeliği
77. 388L0599 / OJ L 325 29.11.88 s.55 /88599/EEC : Kara yolu taşımacılığı ile ilgili bazı sosyal mevzuatın uyumuna ilişkin 3820/85 sayılı Yönetmeliğin ve kara yolu taşımacılığında kayıt ekipmanları ile ilgili 3821/85 sayılı Yönetmeliğin uygulanması için standart kontrol prosedürlerine ilişkin 23 Kasım 1988 tarihli Konsey direktifi
78. 393D0173 /OJ L 072 25.03.93 s.33 / 93/173/EEC: kara yolu taşımacılığı ile ilgili bazı sosyal mevzuatın uyumu ile ilgili3820/85 sayılı Yönetmeliğin16.Maddesinde bahsedilen standart formun tanzim edilmesine ilişkin22 Şubat 1993 tarihli Komisyon Kararı
79. 394R3298 / OJ L 341 30.12.94 s.20 / Norveç, Avusturya, Finlandiya ve İsveç Katılım senedi Protokol No. 9 Madde 11 ile belirlenen ağır vasıtaların Avusturya'dan transit geçişi ile ilgili Transit Geçiş Hakları



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

(Eco-points) sistemine ilişkin detaylı tedbirleri belirleyen 21 Aralık 1994 tarih ve 3298/94 sayılı Komisyon Yönetmeliği

80. 392L0106 / OJ L 368 17.12.92 s.38 / Üye devletler arasında bazı tür kombine mal taşımacılığı için ortak kuralların oluşturulmasına ilişkin 7 Aralık 1992 tarih ve 92/106/EEC sayılı Konsey Direktifi
81. 31996L0048 / OJ L 235 17.09.1996 p.6 / 96/48/EC Trans-Avrupa Demiryolu taşımacılığı sistemi ile ilgili 23 Temmuz 1996'daki 96/48EC Konsey Direktifi
82. 31976L0135 / OJ L 021 29.01.1976 p.10 / 76/135/EEC Gemi lisanları ile ilgili olarak 20 Ocak 1976'daki 76/135EEC Konsey direktifi
83. 21993A0225(02) / OJ L 047 25.02.1993 p.42 / Tren ve karayolu ile malların taşımacılığında İsviçre ve AT arasındaki anlaşma ile ilgili olarak idari düzenleme
84. 21993A0729(03) / OJ L 189 29.07.1993 p.161 / Taşımacılık alanında Slovenya ile AET arasındaki anlaşma 31993D0409 (OJ L 189 29.07.1993 p.160)21997A1223(01) (OJ L 351 23.12.1997 p.63
85. 21997A1218(03) / OJ L 348 18.12.1997 p.170 / Taşımacılık alanında Makedonya ve Eski yugoslavya ve AT arasındaki anlaşma 31997D0832 (OJ L 348 18.12.1997 p.169)
86. 11994N/PRO/09 / OJ C 241 29.08.94, p.361 / İsveç,Finlandya, Avusturya,Norveç'in katılım koşullarını ilgilendiren Demir Yolları protokol No: 9 ACT
87. 31992R3912 / OJ L 395 31.12.1992 p.6 / 3912/92/EEC Denizcilik taşımacılığı ve Karayolu alanında Topluluk ile Birlikte yürütülen kontroller konusunda 17 Aralık 1992'deki No:3912/92EEC Konsey Mevzuatı (11994N)
88. 31999D0569 / OJ L 216 14.08.1999 p.23 / 1999/569/EC Hızlı Demir Yolu taşımacılığı için kumanda ve yönetimi için 28Temmuz 1999'daki 1999/569EC Komisyon kararı No: C(1999) 2475) - (Text with EEA relevance)
89. 21999A0716(01) / OJ L 182 16.07.1999 p.21 / Slovenyadan Avusturya'ya "ecopint" anlaşması için Topluluk ile Slovenya arasındaki 1 Ocak 1997'deki anlaşma (31999D0457 (OJ L 182 16.07.1999 p.20)
90. 31999L0062 / OJ L 187 20.07.1999 p.42 / 1999/62/EC Ağır malların taşıyıcılığı için Altyapı çalışmaları için 17 Haziran 1999'daki Avrupa Parlamentosu Direktifi



**c) Sorumlu Kuruluş**

Ulaştırma Bakanlığı

**d) Nihai Hedef**

**II- UYGULAMA YÖNTEMİ**

**a) Türk Mevzuatının Mevcut Durumu**

1. ASOR Anlaşması - Karayolunda Yolcu Otobüsü ile Uluslararası Yolcu Taşımacılığı ve Otobüs Hizmetleri Hakkında Anlaşma
2. Denizcilere İlişkin Sağlık Kurulu ve Geçici Barınma Yerleri Hakkında Yönerge
3. SHT-36-1A Uçakların Kaydedilmesi ve İşletilmesi Hakkında Yönerge
4. SHD-T-33 Pilotluk Belgeleri ve Ehliyetlerine İlişkin Yönerge
5. Paket Turların Uygulama Yöntemleri ve İlkeler Hakkında Tebliğ Taslağı
6. Uzak Mesafeden Yapılan Sözleşmelerin Uygulama Yöntemleri ve İlkeler Hakkında Tebliğ Taslağı
7. Tren Yollarının İşletilmesi Hakkında Kanun Taslağı
8. Ortak Taşımacılık Hakkında Tüzük Taslağı
9. Taksimetreler Hakkında Tüzük Taslağı
10. ADR - Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması
11. 1771 sayılı 4 Haziran 1954 Tarihli “Turizm Lehine Gümrük Kolaylıkları Sözleşmesi” ve Eki “Turistik Propoganda Malzemesi ve Belgeleri Hakkındaki Protokol” ile ”Özel Karayolu Araçlarının Geçici İthaline Dair Gümrük Sözleşmesi”ne Katılmamızın Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun (RG : 3.7.1973-14583)
12. 3418 sayılı Eğitim, Gençlik, Spor ve Sağlık Hizmetleri Vergisinin İhdası ile 3074 Sayılı Akaryakıt Tüketim Vergisi Kanunu, 197 Sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu, 1318 Sayılı Finansman Kanunu, 193 Sayılı Gelir Vergisi Kanunu, 213 Vergi Usul Kanunu, 6183 Sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun ve 492 Sayılı Harçlar Kanununda Değişiklikler Yapılması ve Bu Kanunlara Bazı Hükümler Eklenmesine Dair Kanun (RG : 31.3.1988-19771 2.Mükerrer)
13. 854 sayılı Deniz İş Kanunu (RG : 29.4.1967-12586)



*AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

14. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (RG: 9.10.1983-18196)
15. Havaalanı Yer Hizmetleri Hakkında Tüzük
16. Motorlu Taşıtlara İlişkin Duyulabilir Uyarı Araçları Hakkında Tüzük
17. Sivil Havacılık Teknik İncelemeleri Hakkında Tüzük
18. Ticari Hava Taşıyıcıları Hakkında Tüzük
19. Genel Havacılık Hakkında Tüzük
20. Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Yük Taşımacılığı Hakkında Tüzük
21. Motorlu Araçlar ve Römorkların Arka Plakalarının Montajı ve Sabitlenmesi İçin Yerler Hakkında Tüzük
22. Motorlu Vasıtaların Arka Görüş Aynalarının Düzeltilmesi Hakkında Tüzük
23. Sivil Havacılık Kazaları ve Yaralanmalarının Denetlenmesi Hakkında Tüzük
24. Motorlu Vasıtaların Arka Görüş Aynaları Hakkında Tüzük
25. Motorlu Taşıtların Emniyet Kemerleri ve Tutuş Sistemlerinin Onaylanma Tipi Hakkında Tüzük
26. Motorlu Taşıtların ve Römorklarının Tekerleklerinin Onaylanma Tipi Hakkında Tüzük
27. Tekerlekli Tarım ya da Ormancılık Traktörlerinin Onaylanma Tipi Hakkında Tüzük
28. İki ya da Üç Tekerlekli Motorlu Taşıtların Onaylanma Tipi Hakkında Tüzük
29. Taşıtların Üretimi, Değişiklik Yapılması ve Asamblesi Su Kirliliğini Kontrol Hakkında Tüzük
30. Tekerlekli Taşıtlar ve Ekipmanları ve Kaldırılabilen ve/veya Tekerlekli Taşıtlar Üzerinde Kullanılan Parçaları Hakkında Tüzük
31. Motorlu Taşıtlar ve Römorkların Sıvı Yakıt Tankları ve Arka Koruyucu Araçları Hakkında Tüzük
32. Motorlu Taşıtlar ve Römorklarının Kapıları Hakkında Tüzük
33. Motorlu Taşıtların İç Tertibatı Hakkında Tüzük



34. Motorlu Taşıtlar ve Römorklara İlişkin Onay Tipi Hakkında Tüzük

35. TS 4930 Taşıtlar Aracı Değişikliklerinin Planlanmasına İlişkin İlkeler

**b) Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklikler**

**c) Gerekli Kurumsal Değişiklikler**

**d) Yeni Hukuki Düzenlemelerin Yürürlüğe Girmesine Bağlı Olarak Alınması Gereken Tedbirler**

**e) Yeni Düzenlemelerin Uygulanabilmesi İçin Gereken Ek Personel ve Eğitim İhtiyacı**

**f) Gerekli yatırımlar**

**III-TAKVİM**

**IV- FİNANSMAN**

### **3.10.2 Karayolu Ulaştırması**

#### **I- ÖNCELİK TANIMI**

##### **a) Mevcut Durum**

Ülkemizde karayolu taşımacılığı, şehirlerarası taşımalarda yolcuda % 96 ve yükte % 89'a varan payı ile toplam taşımaların oldukça önemli bir bölümünü oluşturmaktadır.

Sürat,ucuzluk, güvenlik ve elverişlilik faktörlerini bünyesinde optimize edebilen ulaştırma alt sektörleri genel olarak taşımacılık sektöründe ön plana çıkmaktadır. Karayolu taşımacılığı, özellikle uzun mesafelerde ve büyük miktarlardaki taşımalarda enerji tüketiminin ve kaza olasılığının yüksekliği nedeniyle topluma ve ekonomiye maliyeti yüksek olan bir taşıma modudur. Ancak, ülkemizde bu alt sektörün taşımacılığın tamamına yakını oluşturmasında, alternatif diğer modların gelişen teknolojiye ve çağdaş işletmecilik koşullarına yeterince ayak uyduramamalarının önemli etkisi olduğu görülmektedir.

Ülkemizde karayolu taşımacılığı, kent içi taşımalar hariç, 319.000 km.'si köy yolu olmak üzere toplam uzunluğu yaklaşık 382.000 km. olan yol ağı üzerinde gerçekleştirilmektedir. 1999 yılı itibariyle bu ağ içinde yer alan 63.000 km. civarındaki devlet ve il Yollarının 1.724 km.'si otoyol, 3.396 km.'si ise bölünmüş yol standardındadır.

Yurtiçi ve uluslararası taşımalar, araç siciline kayıtlı toplam 8,8 milyon araç ile gerçekleştirilmekte olup, bunun 4,7 milyonu otomobildir. Bölgesinin en büyük



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

filoları arasında yer alan uluslararası taşıma filomuz toplam 23 bin araç ile yılda ortalama 1,5 milyon Dolar düzeyinde gelir sağlamaktadır. Filonun içerisinde AB tarafından zorunlu standart haline getirilen EURO-1 ve EURO-2 normlarına sahip araç sayısı 8000 civarındadır.

Yurtiçi karayolu taşımacılığı, özellikle yük taşımacılığı, az araca sahip küçük işletmeciler tarafından gerçekleştirilmektedir. Sermaye yapısı güçlü olmayan bu işletmelerde çalışma koşulları zorlanabilmekte ve trafik güvenliğini tehlikeye sokan çalışma sürelerinin uzunluğu, standart üstü yüklemeler ve hız ihlalleri karayollarında denetim hizmetlerinin daha yoğun ve etkin bir şekilde yapılmasını zorunlu hale getirmektedir.

Yurtiçi ve uluslararası karayolu taşımacılığı tamamen özel sektör tarafından gerçekleştirilmekte olup, pazara girişi engelleyen herhangi bir kısıt bulunmamaktadır. Taşımacı olabilmede sadece uluslararası taşımaları düzenleyen Yönetmelikte mesleki yeterlilik koşulu aranmaktadır. Ancak, bu konudaki mesleki yeterliliğin ve verilecek eğitimin kapsamını belirlemek üzere yapılan çalışmalar henüz tamamlanmamış olup, uygulamada geçerliliği söz konusu değildir. Taşıma ücretleri piyasa koşullarında belirlenmekte tarifeli(düzenli) taşımalar(yurtiçi yolcu), ulaştırma bakanlığının onayına tabi olmaktadır. Bakanlık 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevlerine İlişkin Yasa kapsamında, gerektiğinde, fiyatlara alt ve üst sınır koyabilmektedir.

AB karayolu taşımacılığı politikası olarak sayısal kısıtlamalardan arındırılmış, daha serbest, daha rekabetçi,daha ekonomik ve emniyet standartları yüksek dengeli bir pazarın oluşturulması hedeflense de "Kriz Halinde" tanımı altında arzın talepten fazla olması halinde, uluslararası taşımacılıkta, piyasaya giriş kısıtlanabilmekte, sayısal limitler konabilmektedir.

AB'nin ortak ulaştırma politikalarının geliştirilmesi ile ilgili olarak belirlediği temel hedefler çerçevesinde, karayolu taşımacılığı sektöründe daha serbest ve daha rekabetçi bir düzen kurmaya yönelik çalışmaların kapsamında, AB Mevzuatının hizmetlerin serbest dolaşımına yönelik olarak, yerleşik olmayan taşımacıların diğer bir üye devlet sınırları içinde taşıma yapabilmesine (kabotaj) ilişkin koşulları belirleyen düzenlemelerle 1.7.1998 tarihinden itibaren, kabotaj, üye ülkeler arasında tamamen serbestleştirilmiştir.

Bugün itibariyle yurtiçi yolcu ile uluslararası yük ve yolcu taşımacılığı Yönetmeliklerle düzenlenmiş durumdadır. Yurtiçi yük taşımacılığı için ise yasal bir düzenleme mevcut değildir. Kalkınma Planlarında ve Yıllık Programlarda hazırlanması gereği önemle vurgulanan, karayolu taşımacılığının tümünü düzenlemeye yönelik Taşıma Kanunu üzerinde çalışmalar tamamlanmış ve T.B.M.M.'ne gönderilmiştir. Meclis komisyonlarında Tasarı üzerindeki görüşmelere devam edilmektedir.



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

Artan yük ve yolcu taşımacılığı beraberinde artan trafik kazalarını da getirmiş ve karayollarında trafik güvenliğinin sağlanması önemli bir sorun haline gelmiştir. Araçların ve sürücülerin trafikteki denetimlerini etkinleştirmek üzere 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu'nu yeniden düzenlenerek, çeşitli kuruluşların sorumluluğu altında yürütülen trafik hizmetlerinde koordinasyonun sağlanmasına yönelik, bakanlar ve kuruluşlar düzeyinde olmak üzere kurullar oluşturulmuş, Emniyet Genel Müdürlüğü'nün trafik denetimi ile ilgili birimleri yeniden yapılandırılmış, sürücü ve yayaların eğitimi, cezalarda etkinliğin ve caydırıcılığın artırılması ve ilk yardım hizmetleri konularında temel kararlar alınmıştır.

Ülkemiz 1999 yılında karayollarında sürücülerin çalışma koşullarını düzenleyen AETR Anlaşmasına taraf olmuş, ancak, ulusal mevzuatta bununla ilgili düzenlemelere henüz başlanmamıştır. Karayollarında tehlikeli malların taşınmasını düzenleyen ADR Anlaşmasına taraf olunmak üzere çalışmalar tamamlanmıştır. Tasarı Dışişleri Bakanlığı'na T.B.M.M.'ne sevk edilmiştir.

Gümrüklerdeki geçiş işlemlerinin basitleştirilmesi ve tek belge sistemine göre ülkemiz mevzuatının düzenlenmesi çalışmalarına Gümrük Müsteşarlığı'na devam edilmekte olup, çalışmalar belirli bir aşamaya getirilmiş durumdadır.

Türkiye'nin karayolu taşımacılığı ve altyapısı konularında taraf olduğu uluslararası anlaşma ve sözleşmeler aşağıda yer almaktadır :

1. TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına İlişkin Gümrük Sözleşmesi-1975 Revize TIR Sözleşmesi
2. Otokar veya Otobüslerle Yapılan Karayoluyla Uluslararası Arızı Yolcu Taşımalarına İlişkin Anlaşma (ASOR), 1982
3. Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıt Mürettebatının Çalışmasına İlişkin 1 Temmuz 1970 tarihli Avrupa Anlaşması (AETR)
4. Uluslararası Trafikte Anayollara ilişkin Avrupa Anlaşması (AGR), 1975
5. Trans-European Northern-Southern Motorway Agreement (TEM)
6. Karayoluyla Uluslararası Yük Taşımacılığına İlişkin Sözleşme (CMR),1956
7. Bozulabilir Malların Karayolundan Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması (ATP)
8. Uluslararası Trafikte Anayolların Yapımına Dair Deklerasyon, 1950
9. Uluslararası Karayolu Trafik Sözleşmesi, 1949
10. Karayolu işaretlerine İlişkin Avrupa Anlaşması, 1957



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

11. Tekerlekli Taşıtlarda Kullanılan veya Bu Taşıtlara Monte Edilecek Teçhizat ve Parçalara İlişkin Ortak Teknik Tanımların Kabulü ve Bu Tanımlara Esas Verilen İzinlere Dair Anlaşma, 1958
12. Turlar İçin Gümrük Kolaylıklarına Dair Sözleşme, 1954
13. Özel Karayolu Taşıtlarının Geçici İthaline Dair Gümrük Sözleşmesi, 1954
14. Konteynerlere Dair Gümrük Sözleşmesi, 1972
15. Uluslararası Taşımacılıkta Kullanılan Palet Uygulamasına İlişkin Avrupa Anlaşması, 1960
16. Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK), 17 Ekim 1953

Ayrıca, taşımacılarımızın yolcu ve eşya taşıması yaptığı 48 ülke ile İkili Karayolu Taşıma Anlaşması yapılmıştır.

Dünyada ulaştırmanın ekonomik ve sosyal etkilerinin yanı sıra çevresel yönlerini de ele alan sürdürülebilirlik kavramı ulaştırma politikalarının en önemli boyutu haline gelmiştir. VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planında, karayolu taşımacılığında yolcu ve yükün ekonomik ve güvenli taşınması sağlanarak, çevreye verilen zararı en aza indirecek önlemlerin geliştirilmesi, karayolu altyapısının trafiğin gerektirdiği geometrik ve fiziki standartlara ulaştırılması temel amaç olarak benimsenmiştir. Sektörde düzenleme ihtiyacı görülen konularda 2000 Yılı Programı ve VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda yer alan tedbirler aşağıda özetlenmektedir:

- Karayolu ile yolcu ve yük taşımacılığını mesleki yeterlilik koşuluna bağlayarak, taşımacılığın esaslarını belirleyecek olan Karayolu Taşıma Kanunu gerekli mevzuat ve kurumsal düzenlemeler ile uygulamaya konulacaktır.
- Karayolu taşımacılığının kurumsallaşması, yolcu ve yükün güvence altında taşınması sağlanacak, yük taşımacılığında çağdaş koşullara uygun sigorta sistemi geliştirilecektir.
- Taşımacılıkta örgütlenme özendirilecek, meslek örgütlerinin üniversite işbirliği ile sektörde ulusal ve uluslararası kurallara hakim, güncel bilgi ile donanmış uzman kadroların yetiştirilmesine katkı sağlaması için gerekli altyapı oluşturulacaktır.
- Uluslararası ikili ve çok taraflı ilişkilerin karayolu ulaştırması sektörünün geleceğini yönlendirecek önemli kararların alınacağı platformlar olması nedeniyle, sektörün gelecekteki ihtiyaçları hedeflenerek, bu platformlarda aktif olunmasını sağlayacak bilgi birikimini ve katılımın sürekliliğini oluşturmak üzere kurumsal altyapı güçlendirilecektir.



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

- Karayollarında taşıt kullanıcılarının ekonomik maliyetleri dışsal (sosyal) maliyetler de dikkate alınarak, araç türlerine göre yeniden belirlenecektir.
- Trafik suçlarına verilen cezaların uygulanabilir, caydırıcı ve kamu vicdanını tatmin edici şekilde düzenlenmesi, denetim hizmetlerinin, teknik donanımlı araçlarla seyir halindeki trafik üzerinde etkin olarak yapılması sağlanacaktır. Trafığı denetlemekle görevli polis ve jandarmanın eğitimi geliştirilerek, bu görevde uzmanlaşmalarına önem verilecektir.
- Trafik kaza analizleri yapılarak, kazaların gerçek nedenleri bilimsel yöntemlerle saptanacaktır.
- Ticari taşıtlarda hız sınırlayıcı donanım zorunlu hale getirilecektir.
- Günün koşullarına uygun bir araç muayene sistemi geliştirilecek, hizmetin teknik donanımlı birimlerde ve yurt genelinde yaygın bir yapılanma ile verilmesi konusunda gerekli yasal ve kurumsal düzenlemeler yapılacaktır.

2000 Yılı Programı ile VIII.Plan'da yer alan yasal düzenlemelerin durumları ile ilgili açıklamalar aşağıda yer almaktadır.

- · Karayolu Taşıma Kanununun hazırlanması : Taşımacılık sektöründe hizmet veren kesimlerin tanımlanması, sektöre giriş koşullarının, taşımacıların sorumluluklarının ve taşımacılık koşullarının belirlenmesi konusunda yasa taslağının hazırlanması çalışmaları tamamlanmış olup, Tasarı üzerinde T.B.M.M. Komisyonları çalışmalara devam etmektedir.
- · Yurtiçi Yük Taşımacılığı Yönetmeliğinin hazırlanması : Yurtiçi yük taşımacılığında, taşımacıların sorumlulukları, taşıma koşulları ve filo standartlarının düzenlenmesi amacıyla hazırlanacak Yönetmelik tasarısı ilgili kuruluşların görüşleri alınarak tamamlanmıştır. Karayolu Taşıma Kanun Tasarısının yasalaşması ile yönetmeliğe son şekli verilecektir.
- · Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin CMR Konvansiyonu ile uyumlandırılması: Ulusal mevzuatın 1994 yılında taraf olunan CMR (Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi) Konvansiyonu hükümleri ile uyumlandırması çalışmalarına devam edilmektedir.
- · Karayolu taşımacılığında sigorta sisteminin düzenlenmesi : 2918 sayılı Kanunda değişiklik yapan 4199 sayılı Karayolları Trafik Yasasına göre düzenlemeler tamamlanmıştır. Karayolu Taşıma Kanun Tasarısına göre yeni düzenlemeler yapılacaktır.
- · 30.9.1957 tarihli “Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Uluslararası Taşınması Hakkında Avrupa Anlaşması”na (ADR) Türkiye'nin katılımının sağlanması : Bu Anlaşmaya katılım ile tehlikeli madde taşımacılığının uluslararası kurallarla uyumlaştırılması suretiyle yol ve can güvenliğinin



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

artırılmasına katkıda bulunulması amaçlanmaktadır. Anlaşmaya taraf olunması konusundaki çalışmalar son aşamaya gelmiş olup, ulusal mevzuatın uyumlandırılması çalışmaları başlatılacaktır.

#### **b) AB Müktesebatı**

##### ***Teknik Koşullara ve Yola Uygunluk Testlerine İlişkin Konsey Direktifleri :***

91. 377L0143 / OJ L 047 18.02.77 s.47 / 77/143/EEC: Motorlu vasıtalar ve römorklarının yola uygunluk testlerine ilişkin Üye Devletler mevzuatının yakınlaştırılmasına ilişkin 29 Aralık 1976 tarihli Konsey Direktifi
92. 391L0439 / OJ L 237 24.08.91 s.1 / 91/439/EEC : Sürücü belgelerine ilişkin 29 Temmuz 1991 tarihli Konsey Direktifi
93. 391L0671 / OJ L 373 31.12.91 s.26 / 91/671/EEC: Ağırlığı 3.5 tondan az vasıtaların emniyet kemerlerinin zorunlu kullanımlarına ilişkin Üye devletler mevzuatlarının yaklaştırılmalarına ilişkin 16 Aralık 1991 tarihli Konsey Direktifi
94. 392L0006 / OJ L 057 02.03.92 s.27 / Topluluk içinde bazı kategorideki motorlu vasıtalar için hız azaltıcı cihazların takılması ve kullanılmalarına ilişkin 10 Şubat 1992 tarih ve 92/6/EEC sayılı Konsey Direktifi
95. 396L0066 / OJ L 046 17.02.96 s.1 / 96/96/EC: Bazı motorlu vasıtalar ve römorklarının yola uygunluk testleri ile ilgili Üye Devletler mevzuatlarının yaklaştırılmasına ilişkin 20 Aralık 1996 tarihli Konsey direktifi

##### ***Tehlikeli Malların Karayoluyla Taşınmasına İlişkin Direktifler :***

96. 394L0055 / OJ L 319 12.12.94 s.7 / Tehlikeli maddelerin karayolu ile taşınmasına ilişkin Üye Devletler mevzuatının yaklaştırılmasına ilişkin 21 Kasım 1994 tarih ve 94/55/EC sayılı Konsey direktifi
97. 395L0055R OJ L 249.17.10.95 s.35 / 95/50/EC : Tehlikeli malların karayolu ile taşınmasındaki kontrol için aynı prosedürlere ilişkin 6 Ekim 1995 tarihli Konsey Direktifi
98. 396L0035 / OJ L 145 19.06.96 s.10 / Tehlikeli malların karayolu, demiryolu ve iç sularda taşınmaları için güvenlik danışmanlarının görevlendirilmelerine ve mesleki niteliklerine ilişkin 3 Haziran 1996 tarih ve 96/35/EC sayılı Konsey Direktifi



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

### *Motorlu Araçların Kayıt Cihazlarına İlişkin Mevzuat :*

99. 385R3821 / OJ L 370 31.12.85 s.8 Karayolu taşımacılığında kayıt ekipmanlarına ilişkin 20 Aralık 1985 tarih ve 3821/85 sayılı Konsey Yönetmeliği
100. (EEC) 3820/84 sayılı Yönetmeliğin uygulanmasına yönelik 88/599/EEC sayılı ve karayolu taşımacılığında kayıt ekipmanları ile ilgili (EEC) 3821/85 sayılı Yönetmeliklerde ilişkin Konsey direktiflerde değişiklik yapılmasına ilişkin 24 Eylül 1988 tarih ve (EC) 2135/98 sayılı Konsey Yönetmeliği
101. 384L0647 / OJ L 335 22.12.84 s.72 / 84/647/EEC: Karayolu ile mal taşımacılığı için sürücüsüz kiralanan araçların kullanımına ilişkin 19 Aralık 1984 tarihli Konsey Direktifi
102. 385R3820 / OJ L 370 31.12.85 s.1 /Karayolu taşımacılığı ile ilgili bazı sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin 20Aralık 1985 tarih ve 3820/85 sayılı Konsey Yönetmeliği
103. 390R3916/ OJ L 375 31.12.90 s.10 Malların karayolu ile taşımacılığı piyasasında bir kriz çıkması halinde alınacak tedbirleri ilişkin 12 Aralık 1990 tarih ve 3916/90 sayılı Konsey Yönetmeliği
104. 392R0881 / OJ L 095 09.04.92 s.1 Topluluk içinde karayolu ile mal taşımacılığı yoluyla veya bir Üye devlet topraklarına veya topraklarından veya bir veya birden fazla Üye devlet topraklarını geçerek pazara erişime ilişkin 26 Mart 1992 tarih ve 881/92 sayılı Konsey Yönetmeliği
105. 393L0089 / OJ L 279 12.11.93 s.32 / Üye devletler tarafından karayolu ile mal taşımacılığında kullanılan bazı vasıtalara ve bazı yolların kullanımı için yapılan ödemelere ve gışelere vergi uygulanmasına ilişkin 25 Ekim 1993 tarih ve 93/89/EEC sayılı Konsey Direktifi
106. 393R3118 / OJ L 279 12.11.93 s.1 Bir Üye Devlet içinde orada ikamet etmeyen taşıyıcıların ulusal yol çekme hizmetleri operatörlüğüne ilişkin koşulları belirleyen 25 Ekim 1993 tarih ve 3118/93 sayılı Konsey Yönetmeliği
107. 394R0792 / OJ L 092 09.04.94 s.13 3118/93 sayılı Konsey Yönetmeliğinin kendi hesabına çalışan yol çekme operatörlerine uygulanmasına ilişkin detaylı kuralları belirleyen 8 Nisan 1994 tarih ve 792/94 sayılı Komisyon Yönetmeliği
108. 394R3315 / OJ L 350 31.12.94 s.9 Bir Üye Devlet içinde ikamet etmeyen taşıyıcıların ulusal karayolu çekme hizmetleri operatörlüğü



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

yapmalarına ilişkin kuralları belirleyen 3118/93 sayılı Yönetmeliği değiştiren 22 Aralık 1994 tarih ve 3315/94 sayılı Konsey Yönetmeliği

- 109.** 396L0026 / OJ L 124 23.05.96 s.1 /96/26/EC: Karayolu çekme operatörlüğü ve karayolu ile yolcu taşıma operatörlüğü mesleğine kabul edilmeye ve diplomaların, sertifikaların ve bu operatörler için ulusal ve uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin kurulma serbestliği hakkını kolaylaştırıcı resmi niteliklerin diğer belgelerinin karşılıklı tanınmasına ilişkin 29 Nisan 1996 tarihli Konsey Direktifi
- 110.** 96/26/EC sayılı karayolu çekme operatörlüğü ve karayolu ile yolcu taşıma operatörlüğü mesleğine kabul edilmeye ve diplomaların, sertifikaların ve bu operatörler için ulusal ve uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin kurulma serbestliği hakkını kolaylaştırıcı resmi niteliklerin diğer belgelerinin karşılıklı tanınmasına ilişkin 29 Nisan 1996 tarihli Direktifte değişiklik yapan 1 Ekim 1998 tarih ve 98/76/EC sayılı Konsey Direktifi
- 111.** 398R0012 / OJ L 004 08.01.98 s.10 / Bir Üye Devlet içinde o Üye Devlette ikamet etmeyen taşıyıcıların ulusal karayolu taşımacılığı operatörlüğü yapmalarına ilişkin koşulları belirleyen 11 Aralık 1997 tarih ve 12/98 sayılı Konsey Yönetmeliği
- 112.** 392R0881 / OJ L 074 20.03.92 s.1 Otobüs ile uluslararası yolcu taşımacılığına yönelik ortak kurallara ilişkin 16 Mart 1992 tarih ve 684/92 sayılı ve 12/98 sayılı Yönetmeliklerde değişiklik yapan 2 Ekim 1998 tarih ve 2121/98 sayılı Konsey Direktifi
- 113.** 385R3820 / OJ L 370 31.12.85 s.1 /Karayolu taşımacılığı ile ilgili bazı sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin 20 Aralık 1985 tarih ve 3820/85 sayılı Konsey Yönetmeliği
- 114.** 388L0599 / OJ L 325 29.11.88 s.55 /88/599/EEC : Karayolu taşımacılığı ile ilgili bazı sosyal mevzuatın uyumuna ilişkin 3820/85 sayılı Yönetmeliğin ve karayolu taşımacılığında kayıt ekipmanları ile ilgili 3821/85 sayılı Yönetmeliğin uygulanması için standart kontrol prosedürlerine ilişkin 23 Kasım 1988 tarihli Konsey direktifi
- 115.** 370R1108 / OJ L 130 15.06.70 s.4 / Demiryolu, karayolu ve iç sularda taşımacılığa ilişkin altyapı harcamalarına ilişkin muhasebe sisteminin baylatılmasına ilişkin 4 Haziran 1970 tarih ve 1108/70 sayılı Konsey Yönetmeliği
- 116.** 396L0053/ OJ L 235 17.09.96 s.59 / Topluluk içinde dolaşımda bulunan bazı karayolu vasıtalarının ulusal ve uluslararası trafik için izin verilen maksimum boyutlarına ve uluslararası trafik için izin verilen maksimum



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

ağırlıkları belirleyen 25 Temmuz 1996 tarih 96/53/EC sayılı Konsey Direktifi

117. Trans-Avrupa Ulaştırma Şebekelerine ilişkin projelerin kapsamı dahilinde kamu ve özel kesim ortaklığı hakkında 10 Eylül 1987 tarih ve COM (97) 453 nihai sayılı Komisyon Sirküleri
118. 385R3820 / OJ L 370 31.12.85 s.1 /Karayolu taşımacılığı ile ilgili bazı sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin 20 Aralık 1985 tarih ve 3820/85 sayılı Konsey Yönetmeliği
119. 389R 4060/ OJ L 390 30.12.89 s.18 /Karayolu ve iç sularda ulaştırma alanında Üye Devletler sınırlarında yapılan kontrollerin kaldırılmasına ilişkin 21 Aralık 1989 tarih ve 4060/89 sayılı Konsey Yönetmeliği
120. Bir Üye Devlet karayolları ve iç sularında orada ikamet etmeyen taşıyıcıların mal ve yolcu taşımalarına ilişkin yürütülen kontrolleri belirleyen 17 Aralık 1992 tarih ve (EEC) 3912/92 sayılı Konsey Yönetmeliği
121. 392R0881 / OJ L 074 20.03.92 s.1 Otobüs ile uluslararası yolcu taşımacılığına yönelik ortak kurallara ilişkin 16 Mart 1992 tarih ve 684/92 sayılı Konsey Yönetmeliği
122. 395L0055R OJ L 249.17.10.95 s.35 / 95/50/EC : Tehlikeli malların karayolu ile taşınmasındaki kontrol için aynı prosedürlere ilişkin 6 Ekim 1995 tarihli Konsey Direktifi
123. 376L0914 / OJ L 357 29.12.76 s.36 / 76/914/EEC/: Bazı karayolu ile taşımacılık yapan sürücülere verilecek en az eğitim seviyesine ilişkin 16 Aralık 1976 tarihli Konsey Direktifi
124. 396L0026 / OJ L 124 23.05.96 s.1 /96/26/EC: Karayolu çekme operatörlüğü ve karayolu ile yolcu taşıma operatörlüğü mesleğine kabul edilmeye ve diplomaların, sertifikaların ve bu operatörler için ulusal ve uluslararası taşımacılık faaliyetlerinin kurulma serbestliği hakkını kolaylaştırıcı resmi niteliklerin diğer belgelerinin karşılıklı tanınmasına ilişkin 29 Nisan 1996 tarihli Konsey Direktifi
125. 21982A0526(04) / OJ L 230 05.08.1982 p.39 / Otobüs servisleri aracılığı ile karayolu ile yolcuların uluslararası taşımacılığı arasındaki anlaşma 31983R0056 (OJ L 010 13.01.1983 p.1)

### **c) Sorumlu Kuruluş**

- Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel müdürlüğü
- Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

- İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
- Milli Eğitim Bakanlığı Özgün Eğitim Genel Müdürlüğü
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
- Gümrük Müsteşarlığı

### **d) Nihai Hedef**

Söz konusu müktesebatın tamamen üstlenilmesi.

## **II - UYGULAMA YÖNTEMİ**

### **a) Türk Mevzuatının Mevcut Durumu**

1. TIR Sözleşmesi
2. 1615 Sayılı Gümrük Kanunu
3. Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik
4. Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımaları Hakkında Yönetmelik
5. Karayoluyla Eşya ve Yolcu Taşımacılığı Esasları
6. 3348 Sayılı Ulaştırma bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun
7. 8/5454 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı
8. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunu (4262 Sayı ile Değişik)
9. Karayolları Trafik Yönetmeliği
10. 5539 Sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Teşkilat Kanunu
11. 3 Şubat 1993 Tarih ve 21485 Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Araçların İmal, Tadil, ve Montajı Hakkında Yönetmelik
12. 29.5.1994 Tarih ve 21944 Sayılı Resmi Gazetede Yayımlanan Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıyan Araçların Seyir, Konaklama, Denetleme, Güvenlik ve Gümrük İşlemleri İle TIR Güzergahına İlişkin Tebliğ

Taşımacılıkla ilgili önemli mevzuat konusunda ayrıntılı bilgi aşağıda yer almaktadır:



## **I- YURTİÇİ KARAYOLU TAŞIMALARI**

### **A. KARAYOLUYLA YOLCU TAŞIMALARI**

1. 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun verdiği yetkiye istinaden, otobüs ile karayoluyla şehirlerarası yolcu taşıma hizmetlerini düzenli ve güvenli hale getirmek, taşıma işlerinde taşımacılık ve acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik ve çalışma şartlarını, denetim esaslarını ve bu konulardaki yetki ve sorumlulukları belirlemek maksadıyla "Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımaları Hakkında Yönetmelik" hazırlanmış ve 8 Eylül 1994 tarih, 22045 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur.

Taşıma mesafesi 100 km'ye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları ile aynı il sınırları içerisindeki yerleşim noktaları arasında yapılacak yolcu taşımaları bu Yönetmelik kapsamı dışında bırakılmış olup, ilgili Valiliklerce düzenlenmesi esası getirilmiştir.

Yetki belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az üç adet otobüse, taşıma kooperatiflerinin ise ortakları adına kayıt ve tescil edilmiş en az beş adet otobüsün kullanma hakkına sahip olmaları, taşımada kullanılacak otobüslerin 10 yaşından, Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca onaylanmış teknik yeterlilik raporuna göre ise 20 yaşından büyük, kapasitesinin 25 koltuktan az olmaması gerekmektedir.

### **B. KARAYOLUYLA EŞYA TAŞIMACILIĞI**

Karayoluyla eşya taşımacılığı ve bu konuda acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu düzenleyen yasal mevzuat bulunmamaktadır. Şartlar tamamen serbest piyasa ekonomisi kuralları içinde oluşmaktadır. Ancak bu konudaki şikayetler Ulaştırma Bakanlığınca ve bağlı Bölge Müdürlüklerince takip edilmektedir.

Karayoluyla eşya taşımacılığı hizmetlerini, düzenli ve güvenli hale getirmek, bu hizmetlerde, taşımacı, nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ile acente ve taşıma işleri komisyonculuğu yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik ve çalışma şartlarını, denetim esaslarını ve bu konulardaki yetki ve sorumluluklarını belirlemek maksadıyla bir Yönetmelik hazırlanmıştır. Ancak bu arada hazırlanan Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısının TBMM'ne sevk edilmiş olması nedeniyle bu Yönetmeliğin çıkarılacak Kanuna uygun olarak yayımlanması için bekletilmektedir.

## **II. ULUSLARARASI TAŞIMALAR**

1. 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun verdiği yetkiye istinaden karayoluyla uluslararası taşıma hizmetlerini düzenli ve güvenli hale getirmek, uluslararası taşıma işlerinde,



## ***AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı***

### ***(T A S L A K)***

taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik ve çalışma şartlarını, denetim esaslarını ve bu konulardaki yetki ve sorumluluklarını belirlemek amacıyla hazırlanan "Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik" 18 Mayıs 1994 tarih, 94/5893 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile onaylanarak yürürlüğe konulmuştur.

2. Diğer taraftan, Türkiye üzerinden karayoluyla transit; demiryolu, denizyolu, havayolu ile gelip karayolundan üçüncü ülkelere ve Türkiye'den veya Türkiye'ye karayolu ile yapılan taşımaları düzenlemek ve denetlemek amacıyla hazırlanan "Karayoluyla Uluslararası Eşya ve Yolcu Taşıma Esasları" 5 Haziran 1980 tarih, 8/984 sayılı Bakanlar Kurulu kararı onaylanarak yürürlüğe konulmuştur.

#### **A. ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMALARI**

Karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişiler, Ulaştırma Bakanlığından "C" türü Taşımacı Yetki Belgesi almak mecburiyetindedir.

Uluslararası eşya taşımacılığı yetki belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az on adet taşıta ve 300 ton istiap haddinde taşıt filosuna sahip olmaları, taşıtların yaşının 15 yaşından büyük, istiap haddinin 10 tondan küçük olmaması gerekmektedir.

#### **B. ULUSLARARASI YOLCU TAŞIMALARI**

Karayoluyla uluslararası yolcu taşımacılığı yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişiler Ulaştırma Bakanlığından "B" türü taşımacı yetki belgesi almak mecburiyetindedir.

Uluslararası yolcu taşımacılığı yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az beş adet otobüse sahip olmaları, bu otobüslerin 8 yaşından, Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca onaylanmış teknik yeterlilik raporuna göre ise 12 yaşından büyük, kapasitesinin 40 koltuktan az olmaması gerekmektedir.

Karayoluyla uluslararası yolcu taşımacılığı konusunda acentelik, eşya taşımacılığı konusunda acentelik ve/veya komisyonculuk yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişiler Ulaştırma Bakanlığından, yolcu taşımacılığı konusunda "F" türü (acentelik), eşya taşımacılığı konusunda "G" türü (acentelik) ve "H" türü (komisyonculuk) yetki belgesi almak mecburiyetindedir.

### **III. EĞİTİM FAALİYETLERİ**

Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik hükümleri uyarınca, uluslararası yolcu ve eşya taşımacılığında, özmal ve kiralık taşıtlarda çalıştırılacak sürücülerin, uluslararası taşımacı derneklerinin



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

açacağı eğitim kurslarından geçmesi ve Ulaştırma Bakanlığınca onaylanan sertifika alma mecburiyeti bulunmaktadır.

Uluslararası tehlikeli madde taşımacılığı konusunda, Uluslararası Nakliyeciler Derneği ve Uluslararası Sürücüler Derneği, Almanya Ticaret Odası ve DEKRA Akademisi ile birlikte, ülkemiz sürücülerini tehlikeli madde taşıyıcılığı konusunda eğitime tabi tutmaktadır.

31.12.1999 Tarihi itibariyle; 5.913 sürücü eğitim görmüştür.

Profesyonel sürücü eğitimleri ise Karayolları Trafik Kanunu'nun Ek 1. Maddesi ile Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna görev olarak verilmiştir. Toplam elli saatlik bir eğitim programı sonrasında sınavla belge verilmektedir.

#### **IV. KARAYOLU TAŞIMA KANUNU TASARISI**

Bugün ülkemizde gerek yurtiçi ve gerekse uluslararası karayolu taşımaları, Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun verdiği yetkiye istinaden çıkarılan Yönetmelikler ile düzenlenmekte ve denetlenmektedir.

Ancak, gerek ülkemizde gerekse uluslararası platformlarda hızlı bir gelişme gösteren karayolu taşımacılığı sektöründe, yolcu ve eşya taşımacılığını düzenleyen Yönetmelikler yetersiz kalmaktadır.

Bu nedenle, yurtiçi ve uluslararası karayolu taşımacılığının geniş bir çerçevede kanun olarak düzenlenmesine ihtiyaç duyulmuştur.

Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel. Müdürlüğüne hazırlanan bu Kanun Tasarısı ile;

- Yurtiçi ve uluslararası yolcu ve eşya taşımacılığını düzenleyen Yönetmelik ve kararnameler daha geniş bir çerçevede ele alınarak, yorum farklılıklarından doğacak kargaşa ve karmaşıklıkların önlenmesi,
- Yurtiçi ve uluslararası taşıma işleri ile ilgili olarak taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğunun yanı sıra, nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği çalışma esaslarının düzenlenerek belge sistemine bağlanması,
- Taşıma işlerinde çalışanların sorumlulukları ve yükümlülükleri yeniden düzenlenerek, taşımacıların, taşımada çalıştırılan şoför ve diğer personelin tutum ve davranışlarının yanı sıra ünvanları altında çalıştıracakları taşıtların her türlü eyleminden sorumlu tutulmalarının sağlanması,
- Karayolu taşımacılığının teknik, ekonomik, sosyal gelişmelerin yanısıra kamu yararına uygun olarak düzenlenmesi ve gelişmesini sağlayacak politikaları tespit etmek, tavsiye ve önerilerde bulunmak üzere Başbakanın



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

veya Başbakan Yardımcısının başkanlığında Karayolu Taşımacılığı Yüksek Kurulu oluşturulması,

- Terminallerin yapımı, terminal olmayan veya yetersiz olan yerlerde özel terminal yapımının belli esaslara bağlanması,
- İdari müeyyidelerin yanı sıra idari para cezaları ile hürriyeti bağlayıcı ceza uygulamasının getirilmesi,
- Yolcu taşımacılığında, yolcuya gelen bedeni ve maddi zararın karşılanması için taşımacının kusursuz sorumluluğunu da kapsayan "Zorunlu Karayolları Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" şartının getirilmesi amaçlanmaktadır.

Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nce, 1994 yılına kadar çıkarılan AB mevzuatı incelenmiş olup, uyum çalışmaları sürdürülmektedir. Daha sonra çıkarılan mevzuatı da kapsayan mevcut AB müktesebatına uyum sağlanabilmesi amacıyla bir Çalışma Grubu oluşturularak, hazırlanan Kanun Tasarısı ve İlgili Yönetmelikler yapılacak çalışmanın sonucuna göre düzenlenmelidir.

Örneğin:

- Tasarıda yer alan uluslararası eşya taşımacılığı ile ilgili hükümler; taşımacının sorumluluğu, taşımacının yükümlülüğü, gönderenin sorumluluğu ve sigorta konularında 2.12.1994 tarihi itibarıyla taraf olduğumuz CMR Konvansiyonu ile uyumlandırılmalıdır.
- Ücretlerin ve zaman tarifelerinin yer aldığı maddeler AB Mevzuatına göre düzenlenmelidir. Çünkü, AB' nde ücretler Ülkemizdeki gibi serbestçe belirlenmektedir. Ancak, herhangi bir onay prosedürü sözkonusu değildir. Ayrıca, Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat Kanunu'nun da buna uygun hale getirilmesi gerekecektir.

### **b) Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklikler**

#### ***Taşımacılık***

Taşımacılığın genel çerçevesini belirleyecek Taşıma Kanunu Tasarısı çok genel hatları ile AB Müktesebatına uyumlu olarak değerlendirilebilir. Ancak, uygulamadaki esasları belirleyecek olan Yönetmeliklerin uyumlu olması temel amaç olmalıdır. Tasarının yasalaşması sonrasında hazırlanacak Yönetmeliklerin de AB müktesebatı ile uyumlu olarak hazırlanabilmesi için; Kuruluşun da bu konudaki eksikliğini bildirdiği, 1994 sonrası çıkarılan AB müktesebatının kurulacak çalışma guruplarınca detaylı olarak incelenmesi ve Yönetmelik çalışmalarının bu değerlendirmeler ışığında hazırlanması uygun olacaktır. Komisyon çalışmalarının tamamlanması ve buna uygun olarak Yönetmeliklerin hazırlanması 2001 yılı sonunu bulabilecektir.



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

Ülkemizin AB'ne üye olması halinde, yabancı taşımacıların sınırlarımız içinde taşıma yapabilmesine olanak veren yasal düzenlemelerin, küçük sermayeli işletmelerden oluşan taşımacılık sektörümüzün güçlenerek, rekabete dayanabilecek bir yapıya kavuşmasına zemin hazırlayabilecek Karayolu Taşıma Kanunu düzenlemeleri altında, üyelik sonrası belirli bir geçiş süresi kapsamında (3-5 yıl) uygulamaya sokulması, yurtiçi taşımacılığımızın geleceği açısından alınması gereken önemli kararlardan biri olarak görülmektedir.

Karayolu ile Tehlikeli Malların Taşınması konusundaki Anlaşmaya taraf olma konusunda hazırlıklar tamamlanmıştır. Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Emniyet Genel Müdürlüğü'nün katılımı ile oluşturulacak komisyonlarda bu konudaki ulusal mevzuatın hazırlanma çalışmalarının başlatılması gerekmektedir. Hazırlık sürecinin 2002 yılına kadar sürebileceği öngörülmektedir.

1999 yılında taraf olunan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıt Mürettebatının Çalışma Koşullarına İlişkin Avrupa Anlaşması ile ilgili düzenlemelerin yapılmasına henüz başlanılmamıştır. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığının birlikte çalışmaları başlatmaları halinde gerekli hazırlıkların 2001 sonuna kadar tamamlanabileceği öngörülmektedir.

### *Sürücülerin Eğitimi*

Yukarıdaki açıklamalarda da yer aldığı gibi uluslararası yolcu ve eşya taşıması ile tehlikeli mal taşıyan sürücülerin eğitimi, taşımacı derneklerinin katılımı altında başlatılmış olup, eğitim kapsamının AB müktesebatı ile uyumlu olduğu belirtilmektedir. Yurt içi ticari araç sürücülerinin eğitimi, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu tarafından yürütülmekte olup, eğitim kapsamının AB ile uyumluluk açısından gözden geçirilmesi gerekmektedir. Taşımacıların eğitimi ise Taşıma Kanunu ile ilgili Yönetmelikler kapsamında düzenlenecektir.

### *Altyapı*

Ulaştırma Altyapıları ile ilgili muhasebe sistemlerinin geliştirilmesi ve vergilendirme esaslarının belirlenmesi konularında çalışmalar henüz ülkemizde başlatılmamıştır. Ortak muhasebe sisteminin düzenlenmesi ile ilgili Tüzük, karayolu, demiryolu ve su yolu altyapı harcamaları tespit edilirken izlenecek olan muhasebe sistemini öngörmektedir. Karayolu alt yapı harcamaları ortak muhasebe sistemine göre belirlenirken trafik denetim hizmetleri ile ilgili harcamalarında ilgili tüzüğe göre bu kapsamda yer aldığı görülmektedir. Otoyollarda ücretlendirme sistemi konusunda ilgili Direktifin Karayolları Genel Müdürlüğüne incelenmesine gereksinim vardır.



### ***Taşıt Muayene Sistemi***

Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumlu olduğu bu sistemin, tamamen özel veya tüzel kuruluşlara devredilmesi konusunda Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile Karayolları Genel Müdürlüğünün ortak bir çalışma yürütmeleri gerekmektedir. Araçların Muayeneleriyle Muayene İstasyonlarının Açılması ve İşletilmesi Hakkında Yönetmelikteki araç muayene kıstaslarındaki genel ifade 77/143/EEC direktifine uygun hale getirilmelidir.

### **c) Gerekli Kurumsal Değişiklikler**

Ulaştırma bakanlığı bünyesinde yer alan karayolu taşımacılığını düzenlemekle sorumlu Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün mevcut kadrosu ülkenin tüm yolcu ve yük taşımacılığı ile uluslararası taşımacılığı düzenleyebilecek ve izleyebilecek, gelişen uluslararası platformlardaki taşıma konularını yeterli düzeyde irdeleyebilecek ve AB Müktesebatına uyum sürecinde; karayolu taşımacılığı ile ilgili her türlü düzenlemeler ile uygulamaya yönelik hazırlıkları kısa sürede yapabilecek uzmanlaşmış kadrolardan yoksundur. Bu Genel Müdürlüğün konusunun kapsamı ve önemi göz önünde tutularak gerekli ve yeterli elemanlarla takviyesi büyük önem taşımaktadır.

### **d) Yeni Hukuki Düzenlemelerin Yürürlüğe Girmesine Bağlı Olarak Alınması Gerekli Tedbirler**

Mevcut Mevzuatımızda karşılığı olmayan düzenlemelerle ilgili çalışmaların ilgili kuruluşlarca incelenmesi gerekmektedir.

### **e)Yeni Düzenlemelerin Uygulanması İçin Gereken Ek Personel ve Eğitim İhtiyacı**

Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğünün ek personel ihtiyacının kuruluşça belirlenmesi gerekmektedir.

### **f) Gerekli yatırımlar**

Trans Avrupa Şebekesine katılım ve karayolu alt yapısının iyileştirilmesi için gerekli yatırım ihtiyacı Karayolları Genel Müdürlüğünce yapılacak ayrıntılı çalışmalarla belirlenecektir.

## **III - TAKVİM**

Kabotaj konusu dışındaki kara ulaştırması ile ilgili olarak yapılacak düzenlemelerden; Taşımacılıkla ilgili ve uyum ihtiyacı olan düzenlemelerin hazırlıklarının kısa vadede, tehlikeli malların taşınması, araç muayeneleri, gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi konularındaki düzenlemeler ile mevzuat karşılığı olmayan düzenlemelerin ise orta vadede tamamlanabileceği öngörülmektedir. Ortak muhasebe sisteminin oluşturulması, taşıma



altyapılarına yardım esaslarının belirlenme gibi ortak düzenlemelerin ise ortaklık tarihinin belirlenmesine göre düzenlenmesi uygun olacaktır.

#### **IV. FİNANSMAN-GEREKLİ HARCAMALAR VE FİNANSMAN**

##### **KAYNAKLARI**

Karayolları Genel Müdürlüğüne yapılacak ayrıntılı çalışmalarla belirlenecektir.

#### **3.10.3 Yurtiçi Karayolu Taşımaları**

##### **I- ÖNCELİK TANIMI**

###### **a) Mevcut Durum**

###### ***Karayoluyla Yolcu Taşımaları***

3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun verdiği yetkiye istinaden, otobüs ile karayoluyla şehirlerarası yolcu taşıma hizmetlerini düzenli ve güvenli hale getirmek, taşıma işlerinde taşımacılık ve acentelik yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik ve çalışma şartlarını, denetim esaslarını ve bu konulardaki yetki ve sorumlulukları belirlemek amacıyla "Karayoluyla Şehirlerarası Yolcu Taşımaları Hakkında Yönetmelik" hazırlanmış ve 8 Eylül 1994 tarih, 22045 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur.

Taşıma mesafesi 100 km'ye kadar olan şehirlerarası yolcu taşımaları ile aynı il sınırları içerisindeki yerleşim noktaları arasında yapılacak yolcu taşımaları bu Yönetmelik kapsamı dışında bırakılmış olup, ilgili Valiliklerce düzenlemesi esası getirilmiştir.

Yetki belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az üç adet otobüse, taşıma kooperatiflerinin ise ortakları adına kayıt ve tescil edilmiş en az beş adet otobüsün kullanma hakkına sahip olmaları, taşımada kullanılacak otobüslerin 10 yaşından, Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca onaylanmış teknik yeterlilik raporuna göre ise 20 yaşından büyük, kapasitesinin 25 koltuktan az olmaması gerekmektedir.

###### ***Karayoluyla Eşya Taşımacılığı***

Karayoluyla eşya taşımacılığı ve bu konuda acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu düzenleyen yasal mevzuat bulunmamaktadır. Şartlar tamamen serbest piyasa ekonomisi kuralları içinde oluşmaktadır. Ancak bu konudaki şikayetler Ulaştırma Bakanlığınca ve bağlı Bölge Müdürlüklerince takip edilmektedir.



## ***AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı***

### ***(T A S L A K)***

Karayoluyla eşya taşımacılığı hizmetlerini, düzenli ve güvenli hale getirmek, bu hizmetlerde, taşımacı, nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği ile acente ve taşıma işleri komisyonculuğu yapacak gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik ve çalışma şartlarını, denetim esaslarını ve bu konulardaki yetki ve sorumluluklarını belirlemek amacıyla bir Yönetmelik hazırlanmıştır. Ancak bu arada hazırlanan Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısının TBMM'ne sevk edilmiş olması nedeniyle bu Yönetmeliğin çıkarılacak Kanuna uygun olarak yayımlanması için bekletilmektedir.

### ***Uluslararası Taşımalar***

3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun verdiği yetkiye istinaden karayoluyla uluslararası taşıma hizmetlerini düzenli ve güvenli hale getirmek, uluslararası taşıma işlerinde, taşımacılık, acentelik ve taşıma işleri komisyonculuğu yapacak olan gerçek ve tüzel kişilerin yeterlik ve çalışma şartlarını, denetim esaslarını ve bu konulardaki yetki ve sorumluluklarını belirlemek amacıyla hazırlanan "Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik" 18 Mayıs 1994 tarih, 94/5893 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile onaylanarak yürürlüğe konulmuştur.

Diğer taraftan, Türkiye üzerinden karayoluyla transit; demiryolu, denizyolu, havayolu ile gelip karayolundan üçüncü ülkelere ve Türkiye'den veya Türkiye'ye karayolu ile yapılan taşımaları düzenlemek ve denetlemek amacıyla hazırlanan "Karayoluyla Uluslararası Eşya ve Yolcu Taşıma Esasları" 5 Haziran 1980 tarih, 8/984 sayılı Bakanlar Kurulu kararı onaylanarak yürürlüğe konulmuştur.

### ***Uluslararası Eşya Taşımaları***

Karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişiler, Ulaştırma Bakanlığından "C" türü Taşımacı Yetki Belgesi almak mecburiyetindedir.

Uluslararası eşya taşımacılığı yetki belgesi almak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin, kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az on adet taşıta ve 300 ton istiap haddinde taşıt filosuna sahip olmaları, taşıtların yaşının 15 yaşından büyük, istiap haddinin 10 tondan küçük olmaması gerekmektedir.

### ***Uluslararası Yolcu Taşımaları***

Karayoluyla uluslararası yolcu taşımacılığı yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişiler Ulaştırma Bakanlığından "B" türü taşımacı yetki belgesi almak mecburiyetindedir.

Uluslararası yolcu taşımacılığı yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişilerin kendi adına kayıt ve tescil edilmiş en az beş adet otobüse sahip olmaları, bu otobüslerin 8 yaşından, Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca onaylanmış teknik



## ***AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı***

### ***(T A S L A K)***

yeterlilik raporuna göre ise 12 yaşından büyük, kapasitesinin 40 koltuktan az olmaması gerekmektedir.

#### ***Acentelik ve Komisyonculuk***

Karayoluyla uluslararası yolcu taşımacılığı konusunda acentelik, eşya taşımacılığı konusunda acentelik ve/veya komisyonculuk yapmak isteyen gerçek ve tüzel kişiler Ulaştırma Bakanlığından, yolcu taşımacılığı konusunda "F" türü (acentelik), eşya taşımacılığı konusunda "G" türü (acentelik) ve "H" türü (komisyonculuk) yetki belgesi almak mecburiyetindedir.

#### ***Eğitim Faaliyetleri***

Karayoluyla Uluslararası Yolcu ve Eşya Taşımaları Hakkında Yönetmelik hükümleri uyarınca, uluslararası yolcu ve eşya taşımacılığında, öz mal ve kiralık taşıtlarda çalıştırılacak sürücülerin, uluslararası taşımacı derneklerinin açacağı eğitim kurslarından geçmesi ve Bakanlığımızca onaylanan sertifika alma mecburiyeti bulunmaktadır.

Uluslararası tehlikeli madde taşımacılığı konusunda, Uluslararası Nakliyeciler Derneği ve Uluslararası Sürücüler Derneği, Almanya Ticaret Odası ve DEKRA Akademisi ile birlikte, ülkemiz sürücülerini tehlikeli madde taşıyıcılığı konusunda eğitime tabi tutmaktadır.

31.12.1999 Tarihi itibariyle; 5.913 sürücü eğitim görmüştür.

#### ***Karayolu Taşıma Kanunu Tasarısı***

Bugün ülkemizde gerek yurtiçi ve gerekse uluslararası karayolu taşımaları, Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunun verdiği yetkiye istinaden çıkarılan Yönetmelikler ile düzenlenmekte ve denetlenmektedir.

Ancak, gerek ülkemizde gerekse uluslararası platformlarda hızlı bir gelişme gösteren karayolu taşımacılığı sektöründe, yolcu ve eşya taşımacılığını düzenleyen Yönetmelikler yetersiz kalmaktadır.

Bu nedenle, yurtiçi ve uluslararası karayolu taşımacılığının geniş bir çerçevede kanun olarak düzenlenmesine ihtiyaç duyulmuştur.

Bu Kanun Tasarısı ile;

- Yurtiçi ve uluslararası yolcu ve eşya taşımacılığını düzenleyen yönetmelik ve kararnameler daha geniş bir çerçevede ele alınmakta, yorum farklılıklarından doğacak kargaşa ve karmaşıklıklar önlenmektedir.



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

- Yurtiçi ve uluslararası taşıma işleri ile ilgili olarak taşımacı, acente, taşıma işleri komisyonculuğunun yanı sıra, nakliyat ambarı ve kargo işletmeciliği çalışma esasları düzenlenmekte ve belge sistemine bağlanmaktadır.
- Taşıma işlerinde çalışanların sorumlulukları ve yükümlülükleri yeniden düzenlenmekte ve taşımacıların, taşımada çalıştırılan şoför ve diğer personelin tutum ve davranışlarının yanı sıra ünvanları altında çalıştıracakları taşıtların her türlü eyleminden sorumlu tutulmaları sağlanmaktadır.
- Karayolu taşımacılığı hizmetlerinin teknik, ekonomik ve sosyal gelişmelere, kamu yararına uygun olarak düzenlenmesi ve gelişmesini sağlayacak politikaları tespit etmek, tavsiye ve önerilerde bulunmak üzere Başbakanın veya Başbakan Yardımcısının başkanlığında Karayolu Taşımacılığı Yüksek Kurulu oluşturulmaktadır.
- Terminallerin yapımı, terminal olmayan veya yetersiz olan yerlerde özel terminal yapımı belli esaslara bağlanmakta, her isteyen istediği yerde terminal açması önlenmektedir.
- İdari müeyyidelerin yanı sıra idari para cezaları ile hürriyeti bağlayıcı ceza uygulaması getirilmektedir.
- Yolcu taşımacılığında, yolcuya gelen bedeni ve maddi zararın karşılanması için taşımacının kusursuz sorumluluğunu da kapsayan "Zorunlu Karayolları Taşımacılık Mali Sorumluluk Sigortası" yaptırma şartı getirilmiştir.

1994 yılına kadar çıkarılan AB mevzuatı incelenmiş olup, uyum çalışmaları sürdürülmektedir. Daha sonra çıkarılan mevzuatı da kapsayan mevcut AB müktesebatına uyum sağlanabilmesi amacıyla bir Çalışma Grubu oluşturularak, yapılacak çalışmanın sonucuna göre işlem yapılmalıdır.

## **II-UYGULAMA YÖNTEMİ**

### **a) Türk Mevzuatının Mevcut Durumu**

### **b) Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklikler**

#### ***Taşımacılık***

Taşımacılığın genel çerçevesini belirleyecek Taşıma Kanunu Tasarısı çok genel hatları ile AB Müktesebatına uyumlu olarak değerlendirilebilir. Ancak, uygulamadaki esasları belirleyecek olan yönetmeliklerin uyumlu olması temel amaç olmalıdır. Tasarının yasalaşması sonrasında hazırlanacak yönetmeliklerin de AB müktesebatı ile uyumlu olarak hazırlanabilmesi için; Kuruluşun da bu konudaki eksikliğini bildirdiği, 1994 sonrası çıkarılan AB müktesebatının kurulacak çalışma guruplarınca detaylı olarak incelenmesi ve yönetmelik



## ***AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı***

***(T A S L A K)***

çalışmalarının bu değerlendirmeler ışığında hazırlanması uygun olacaktır. Komisyon çalışmalarının tamamlanması ve buna uygun olarak yönetmeliklerin hazırlanması 2001 sonunu bulabilecektir.

Ülkemizin AB'ne üye olması halinde, yabancı taşımacıların sınırlarımız içinde taşıma yapabilmesine olanak veren yasal düzenlemelerin, küçük sermayeli işletmelerden oluşan taşımacılık sektörümüzün güçlenerek, rekabete dayanabilecek bir yapıya kavuşmasına zemin hazırlayabilecek Karayolu Taşıma Kanunu düzenlemeleri altında, belirli bir geçiş süresi sonrasında (3-5 yıl) uygulamaya sokulması, yurtiçi taşımacılığımızın geleceği açısından alınması gereken önemli kararlardan biri olarak görülmektedir.

Karayolu ile Tehlikeli Malların Taşınması konusundaki Anlaşmaya taraf olma konusunda hazırlıklar tamamlanmıştır. Ulaştırma Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü ve Emniyet Genel Müdürlüğü'nün katılımı ile oluşturulacak komisyonlarda bu konudaki ulusal mevzuatın hazırlanma çalışmalarının başlatılması gerekmektedir. Hazırlık sürecinin 2002 sonuna kadar sürebileceği öngörülmektedir.

1999 yılında taraf olunan Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıt Mürettebatının Çalışma Koşullarına İlişkin Avrupa Anlaşması ile ilgili düzenlemelerin yapılmasına henüz başlanılmamıştır. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ile Ulaştırma Bakanlığının birlikte çalışmaları başlatmaları halinde gerekli düzenlemelerin 2002 yılı sonuna kadar tamamlanabileceği öngörülmektedir.

### ***Sürücülerin Eğitimi***

Yukarıdaki açıklamalarda da yer aldığı gibi tehlikeli mal taşıyan sürücülerin eğitimi, taşımacı derneklerinin katılımı altında başlatılmıştır. Eğitim kapsamının AB müktesebatı ile uyumlu olduğu belirtilmektedir. Taşımacıların eğitimi konusunda hazırlık çalışmaları devam etmektedir.

### ***Altyapı***

Altyapı ile ilgili muhasebe sistemlerinin geliştirilmesi ve vergilendirme esaslarının belirlenmesi konularında çalışmalar başlatılmamıştır. Otoyollarda ücretlendirme sistemi ile ilgili olarak direktifin Karayolları Genel Müdürlüğüne İncelenmesine gereksinim vardır.

### ***Taşıt Muayene Sistemi***

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı ile Karayolları Genel Müdürlüğü'nün ortak bir çalışma yürütmeleri gerekmektedir. Araçların Muayeneleriyle Muayene İstasyonlarının Açılması ve İşletilmesi Hakkında Yönetmelikteki araç muayene kıstaslarındaki genel ifadenin 77/143/EEC direktifine uygun formatta yazılması gerekecektir



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

### **c) Gerekli Kurumsal Değişiklikler**

Ulaştırma bakanlığı bünyesinde yer alan karayolu taşımacılığını düzenlemekle sorumlu Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün mevcut kadrosu ülkenin tüm yolcu ve yük taşımacılığı ile uluslararası taşımacılığı düzenleyebilecek ve izleyebilecek, gelişen uluslararası platformlardaki ulaştırma konularını yeterli düzeyde irdelleyebilecek ve AB Müktesebatına uyum sürecinde; karayolu taşımacılığı ile ilgili her türlü düzenlemeler ile uygulamaya yönelik hazırlıkları kısa sürede yapabilecek uzmanlaşmış kadrolardan yoksundur. Bu Genel Müdürlüğün konusunun kapsamı ve önemi göz önünde tutularak gerekli ve yeterli elemanlarla takviyesi büyük önem taşımaktadır.

### **d) Yeni Hukuki Düzenlemelerin Yürürlüğe Girmesine Bağlı Olarak Alınması Gerekli Tedbirler**

Mevcut Mevzuatımızda karşılığı olmayan düzenlemelerle ilgili çalışmaların ilgili kuruluşlarca incelenmesi gerekmektedir.

### **e) Yeni Düzenlemelerin Uygulanması İçin Gereken Ek Personel Ve Eğitim İhtiyacı**

Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün ek personel ihtiyacının kuruluşça belirlenmesi gerekmektedir.

### **f) Gerekli yatırımlar**

Trans Avrupa Şebekesine katılım ve karayolu alt yapısının iyileştirilmesi için gerekli yatırım ihtiyacı Karayolları Genel Müdürlüğünce yapılacak ayrıntılı çalışmalarla belirlenecektir.

## **III – TAKVİM (Kısa Vade-Orta Vade)**

Kabotaj konusu dışındaki kara ulaştırması ile ilgili olarak yapılacak düzenlemelerden; uyum ihtiyacı olan mevzuat konularındaki düzenlemelerin kısa vadede, mevzuat karşılığı olmayan düzenlemelerin ise orta vadede tamamlanabileceği öngörülmektedir.

## **IV - FİNANSMAN -GEREKLİ HARCAMALAR VE FİNANSMAN KAYNAKLARI**

### **3.10.4 Denizyolu Ulaştırması**

#### **I. ÖNCELİK TANIMI**

##### **a) Mevcut Durum**

Ulaştırmada temel amaç, ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaştırma hizmetlerinin ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanması, ulaşım



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

türleri arasında ülke gereksinimlerine uygun dengenin sağlanması, ulaştırmada can ve mal güvenliğinin yanısıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasıdır. Bu amacı sağlayacak şekilde, Türkiye’de toplam taşımacılık içinde büyük bir paya sahip olan karayolu taşımacılığı, denizyolu ve demiryolu taşımacılığına kaydırılmaya çalışılmaktadır.

Türk Deniz Ticaret Filosu’nun tonajı, 1995 yılı sonunda 300 GRT’un üzerindeki gemilerde 9.552 bin DWT’dan 1999 yılı sonunda 10.444 bin DWT’a ulaşmıştır. Filoda son yıllarda Ro-Ro, kimyevi madde, konteyner gemileri gibi özel maksatlı gemilere yönelmiştir. Uluslararası Ro-Ro seferlerimiz 22 gemi ile sürdürülmektedir. Türk Ro-Ro filosu, Avrupa Birliği ülkeleri arasında birinci konumdadır. Türkiye’yi doğu-batı, kuzey güney ekseninde ulaşım koridoru ve transit uğrağı haline getirmek için Türk Deniz Ticaret Filosunun nicel ve niteliksel olarak taşıma talepleri ile uyumlu, dünya standartlarına ve teknolojik gelişmelere uygun bir yapıya kavuşturulmasına önem verilecektir.

Limanlarımızın, AB ve diğer uluslararası limancılık stratejileri ile uyumlu bir işletme politikası izlenerek, mevzuat ve teknolojik gelişmelere uygun ve bölgesel limanlarla rekabete dayalı çağdaş işletmecilik esasları içerisinde çalıştırılmasının sağlanması için çalışmalar sürdürülmektedir. Şu ana kadar T.Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğüne ait 7 adet limanın işletme hakkı özelleştirilmiştir. TDİ Genel Müdürlüğüne bağlı yolcu ağırlıklı altı limanın işletme haklarının özelleştirilmesi de tamamlanmıştır. 1999 yılında limanlarımızda elleçlenen toplam yük 155,5 milyon ton, konteyner 1.300.000 TEU olarak gerçekleşmiştir. Liman gelişim kararlarının sağlıklı bilgi ve verilere dayandırılmasını sağlamak üzere 1999 yılında başlatılmış olan Limanlar Master Planı çalışmasının 2000 yılı içerisinde tamamlanması beklenmektedir.

Türk deniz ticaret filusunun, uluslararası alanda rekabet koşullarına uyumunu sağlamak ve gelişimini teşvik amacıyla 1999 Yılı sonunda, Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu çıkarılmış, ilgili Yönetmelik yürürlüğe girmiştir.

Boğazlar bölgesinde seyrüsefer güvenliğinin sağlanması amacıyla, Boğazlar’daki trafik ve geçişi düzenleyen 98/11860 karar sayılı yeni “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü”, Resmi Gazete’nin 6.11.1998 tarihli 23515 sayısında yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ayrıca, VTS projesi (Türk Boğazları Gemi Trafik Yönetim ve Bilgi Sistemi) ihale edilmiştir, projenin 2002 yılında tamamlanması beklenmektedir. Türkiye, seyrüsefer, can ve mal güvenliği, deniz kirliliğini önleme, tehlikeli madde taşımları, arama-kurtarma, gemi adamı eğitimi gibi konularda IMO(International Maritime Organization)’ın çıkarmış olduğu konvansiyonların, anlaşmaların, protokol ve kuralların çoğuna (LL 1966, SOLAS 1974, TONNAGE 69, COLREG, SAR, STCW 1979, MARPOL 74/78) taraf olmuştur.



**b) AB Müktesebatı**

126. 373D152 / OJ L 172 28.06.73 s.20 / 73/152/ECSC: Çelik sanayindeki işletmelerine Topluluk içi deniz hatları dahil olmak üzere rotaların taşımacılık ücret tarifelerini yayımlama yükümlülüğü getiren 23 Mayıs 1973 tarihli Komisyon Kararı
127. 386R4057/ OJ L 378 31.12.86 s.14 / Deniz taşımacılığında haksız fiyat uygulamalarına ilişkin 22 Aralık 1986 tarih ve 4057/86 sayılı Konsey Yönetmeliği
128. 378D0774 / OJ L 258 21.09.78 s.35 / 78/774/EEC: Kargo nakliyatında bazı üçüncü ülkelerin faaliyetlerine ilişkin 18 Eylül 1978 tarihli Konsey Kararı
129. 379R0954/ OJ L 121 17.05.79 s.1 Transatlantik Konferansları Sevkiyat Kanunu na ilişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesinin Üye Devletler tarafından onaylanmasına,ve katılmalarına ilişkin 15 Mayıs 1979 tarih ve 954/79 sayılı Konsey Yönetmeliği
130. 387D0475 / OJ L 272 25.09.87 s.37/ 87/475/EEC: İtalya ve Cezayir arasında deniz taşımacılığına ilişkin 17 Eylül 1987 tarihli Konsey kararı
131. 386R4055 / OJ L 378 31.12.86 s.1 Üye Devletler arasında ve Üye devletler ile üçüncü ülkeler arasında deniz taşımacılığı hizmetlerinin sağlanma serbestliği ilkelerini uygulayan 22 Aralık 1986 tarih ve 4055/86 sayılı Konsey Yönetmeliği
132. 386R4058 / OJ L 378 31.12.86 s.21 / Okyanus ticaretinde kargolara serbet erişim garantisi sağlayan koordine faaliyetlere ilişkin22 Aralık 1986 tarih ve 4058/86 sayılı Konsey Yönetmeliği
133. 392R3577 / OJ L 364 12.12.92 s.7 Üye devletler içindi deniz taşımacılığı hizmetlerinin sağlanma serbestliği ilkelerini uygulayan 7 Aralık 1992 tarih ve 3577/92 sayılı Konsey Yönetmeliği(deniz trafiği)
134. 393D0125 / OJ L 049 27.02.93 s.88 93/125/EEC: Üye Devletler içinde deniz taşımacılığı hizmetlerini sağlanma serbestliği ilkelerini uygulayan 3577/92 sayılı Yönetmeliğin 5. Maddesi uyarınca koruma tedbirlerinin Komisyon tarafından kabulü için İspanya'nın talebine ilişkin 17 Şubat 1993 tarihli Komisyon kararı (deniz trafiği) (Sadece İspanyolca metin esastır)
135. 393D0396 OJ L 173 16.07.93 s.33 / 93/396/EEC Üye Devletler içinde deniz taşımacılığı hizmetlerini sağlanma serbestliği ilkelerini uygulayan 3577/92 sayılı Yönetmeliğin 5. Maddesi uyarınca koruma tedbirlerinin uzatılmasının Komisyon tarafından kabulü için İspanya'nın talebine



**AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı**

**(T A S L A K)**

ilişkin 13 Temmuz 1993 tarihli Komisyon Kararı(Deniz trafiği) (Sadece İspanyolca metin esastır)

136. 379L0115 OJ L 033 08.02.79 s.32 / 79/115/EEC: Kuzey Denizi ve İngiliz kanalında faaliyet gösteren gemilerde açık deniz klavuzlarının klavuzluğuna ilişkin 21 Aralık 1978 tarihli Konsey Direktifi
137. 391R0613 / OJ L 068 15.03.91 s.1 Topluluk içinde gemi kayıtlarının bir yerden diğerine transferine ilişkin 4 Mart 1991 tarih ve 613/91 sayılı Konsey Yönetmeliği
138. 392D0143 / OJ L 059 04.03.92 s.17 / 92/143/EEC: Avrupa için gemi radyoculuğu sistemlerine ilişkin 25 Şubat 1982 tarihli Konsey Kararı
139. 393L 0075 / OJ L 247 05.10.93 s.19 Tehlikeli veya çevreyi kirletici mal taşıyan gemilerin Topluluk limanlarına bağlı veya limandan ayrılmaları ile ilgili minimum gereksinimlere ilişkin13 Eylül 1993 tarih ve 93/73/EEC sayılı Konsey Direktifi
140. 393R2158/ OJ L 194 03.08.93 s.5 / 613/91 sayılı Konsey Yönetmeliğinin amacına uygun olarak, 1974 Uluslararası Denizde Yaşam Güvencesi Sözleşmesinde ve 1973 Uluslararası Gemi Kirliliğinin Engellenmesi Sözleşmesinde değişikliklerin uygulanmasına ilişkin28 Temmuz 1993 tarih ve 2158/93 sayılı Komisyon Yönetmeliği
141. 394L0057 /OJ L 319 12.12.94 s.20 / Gemi denetimi ve araştırma kuruluşlarının ve deniz kuruluşlarının ilgili faaliyetleri için ortak kurallar ve standartlarına ilişkin 22 Kasım 1994 tarih ve 94/57/EC sayılı Konsey Direktifi
142. 394R2978 / OJ L 319 12.12.94 s.1 Tecrit edilmiş balast petrol tankerlerinin balast boşluklarının tonaj ölçülerinin uygulanması hakkındaki IMO Kararı A:747 (18)'in uygulanmasına ilişkin21 Kasım 1994 tarih ve 2978/94 sayılı Konsey Kararı
143. 395L0021 / OJ L 157 07.07.95 s.1 / 95/21 /EC : Topluluk limanlarından yapılan nakliyat ve Üye devletlerin izni ile Topluluk sularında dolaşan gemiler konusunda gemi güvenliği, kirliliğin önlenmesi ve gemide yaşam ve çalışma koşulları ile ilgili uluslararası standartların uygulanmasına ilişkin 19 Haziran 1995 tarihli Konsey direktifi (Devlet liman kontrolü)
144. 395R3051/OJ L 320 30.12.95 s.14 / Ro-RO yolcu feribotlarının güvenli idaresine ilişkin8 Aralık 1995 tarih ve 3051/95 sayılı Konsey Yönetmeliği
145. 396D0127 / OJ L 029 07.02.96 s. 8 96/127/EC: Almanya'nın talebi üzerine, tehlikeli veya çevreyi kirletici madde taşıyan ve Topluluk limanlarında demir atmış veya ayrılan gemilerin minimum



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

gereksinimlerine hakkındaki 93/75/EEC sayılı Konsey Direktifinin Madde 5(4)'ün uygulanmasına ilişkin 22 Ocak 1996 tarihli Komisyon kararı(Sadece Almanca metin esastır)

146. 396D0513 / OJ L 215 24.08.96. s.5 / 96/ 513/EC: Fransa'nın talebi üzerine, tehlikeli veya çevreyi kirletici madde taşıyan ve Topluluk limanlarında demir atmış veya ayrılan gemilerin minimum gereksinimlerine hakkındaki 93/75/EEC sayılı Konsey Direktifinin Madde 5(4)'ün uygulanmasına ilişkin 29 Temmuz 1996 tarihli Komisyon kararı(Sadece Fransızca metin esastır)
147. 396D0587 / OJ L 257 10.10.96 p. 43 /96/587/EC: 94/57/EC sayılı Konsey Direktifi uyarınca Üye Devletler tarafından bildirilmiş tanınmış kuruluşların listesinin yayımlanmasına ilişkin 30 Eylül 1996 tarihli Komisyon Kararı (AEA ile uyumlu metin)
148. 396D0710 / OJ L 326 17.12.96 s.64 / 96/710/EC: Almanya'nın talebi üzerine, tehlikeli veya çevreyi kirletici madde taşıyan ve Topluluk limanlarında demir atmış veya ayrılan gemilerin minimum gereksinimleri hakkındaki 13 Eylül 1993 tarih 93/75/EEC sayılı Konsey Direktifinin Madde 5(4)'ün uygulanmasına ilişkin 27 Kasım 1996 tarihli Komisyon kararı(Sadece Almanca metin esastır)
149. 396L0039 / OJ L 196 7/8/96. s.7 Tehlikeli veya çevreyi kirletici madde taşıyan ve Topluluk limanlarında demir atmış veya ayrılan gemilerin minimum gereksinimleri hakkındaki 93/75/EEC sayılı Konsey Direktifini değiştiren 19 Haziran 1996 tarih ve 96/39/EC sayılı Komisyon Direktifi(AEA ile uyumlu metin)
150. 396L0040 / OJ L 196 07.08.96 s.8 / Devlet liman kontrolünü yürüten müfettişler için ortak bir kimlik kartı modeli oluşturulmasına ilişkin 25 Haziran 1996 tarih ve 96/40/EC sayılı Komisyon Direktifi(AEA ile uyumlu metin)
151. 396L0098 / OJ L 046 17.02.97 s.25 Deniz ekipmanlarına ilişkin 20 Aralık 1996 tarih ve 96/98/EC sayılı Konsey direktifi
152. 397L0034 / OJ L 158 17/6/97, s.40 / Tehlikeli veya çevreyi kirletici madde taşıyan ve Topluluk limanlarında demir atmış veya ayrılan gemilerin minimum gereksinimleri hakkındaki 93/75/EEC sayılı Konsey Direktifini değiştiren 6 Haziran 1997 tarih ve 97/34/EC sayılı Komisyon direktifi(AEA ile uyumlu metin)
153. 397L0058 / OJ L 274 7/10/97.s.8 / / Gemi denetimi ve araştırma kuruluşlarının ve deniz kuruluşlarının ilgili faaliyetleri için ortak kurallar ve standartlarına ilişkin 94/57/EC sayılı Konsey Direktifini değiştiren 26 Eylül 1997 tarih ve 97/58/EC sayılı Komisyon Direktifi



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

154. 397L 0070 / OJ L 034 09.02.98 s.1 / Uzunluğu 24 metre ve daha fazla olan balıkçı tekneleri için uyumlaştırılmış bir güvenlik programı oluşturan 11 Aralık 1997 tarih ve 97/70/EC sayılı Konsey Direktifi
155. 398L0018/ OJ L 144 15.5.98 s. 1-115 / Yolcu gemilerinin güvenlik kurallarına ve standartlarına ilişkin 17 Mart 1998 tarih ve 98/18 sayılı Konsey direktifi
156. 398R0179/ OJ L 019 24.1.98 s.35 / Ro-Ro yolcu feribotlarının güvenli idaresine ilişkin 8 Aralık 1995 tarih ve 3051/95 sayılı Konsey Yönetmeliğini değiştiren 179/98 sayılı Komisyon Yönetmeliği
157. 387D0467 / OJ L 253 04.09 87 s.20 / 87/467/EEC: Ortak bir Deniz Ulaşımı Komitesi kurulmasına ilişkin 31 Temmuz 1987 tarihli Komisyon Kararı
158. 392L0029 / OJ L 113 30.04.92 s.19 / Teknede geliştirilmiş tıbbi tedavi için minimum güvenlik ve sağlık gereksinimlerine ilişkin 31 Mart 1992 tarih ve 92/29/EEC sayılı Konsey direktifi
159. 394L0058 / OJ L 319 12.12.94 s.28 / Gemicilerin minimum düzeyde eğitimine ilişkin 22 Kasım 1994 tarih ve 94/58/EC sayılı Konsey direktifi
160. 377D0587 / OJ L 239 17.09.77 s.23 / 77/587/EEC: Üye devletler ve üçüncü ülkeler arasında nakliye konusundaki ilişkilere ve uluslararası kuruluşların bu tür konularla ilgili faaliyetlerine ilişkin bir danışma prosedürü oluşturan 13 Eylül 1977 tarihli Konsey kararı
161. 383D0573 / OJ L 239 28.11.83 s.37 / 83/573/EEC: Uluslararası yük nakliyatı alanında karşı tedbirlere ilişkin 26 Ekim 1983 tarihli Konsey kararı
162. Tehlikeli veya kirlen malları taşıyan ve Topluluk limanlarını terkeden veya gemi taşımacılığı için minimum şartları konu alan 13 Eylül 1993'deki 93/75/EEC Konsey Direktifi
163. Tehlikeli veya kirlen malları taşıyan ve Topluluk limanlarını terkeden veya gemi taşımacılığı için minimum şartları konu alan 13 Eylül 1993'deki 93/75/EEC Konsey Direktifi
164. 31998D0295 / OJ L 131 05.05.1998 p.34 / 98/295/EC 98/295/EC: 94/57EC Konsey Direktifi ile bağlantılı olarak Gemiciliğin tanınması ile ilgili 22 Nisan 1998'deki Komisyon Kararı
165. 31998D0295 / OJ L 131 05.05.1998 p.34 / 98/295/EC 98/295/EC: 94/57EC Konsey Direktifi ile bağlantılı olarak Gemiciliğin tanınması ile ilgili 22 Nisan 1998'deki Komisyon Kararı



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

166. 31998D0295 / OJ L 131 05.05.1998 p.34 / 98/295/EC 98/295/EC: 94/57EC Konsey Direktifi ile bağlantılı olarak Gemiciliğin tanınması ile ilgili 22 Nisan 1998'deki Komisyon Kararı
167. 31976L0135 / OJ L 021 29.01.1976 p.10 / 76/135/EEC Gemi lisanları ile ilgili olarak 20 Ocak 1976'daki 76/135EEC Konsey direktifi
168. 31999R0718 / OJ L 090 02.04.1999 p.1 / 718/1999/EC Denizcilik taşımacılığı ve kapasitelerini arttırmak için 29 Mart 1999'deki Konsey kararı (31999R0805 (OJ L 102 17.04.1999 p.64)
169. 31999R0805 / OJ L 102 17.04.1999 p.64 / 805/1999/EC Denizlik filo kapasitelerin arttırma teşvikleri için 16 Nisan 1999'daki ve No: EC 718/1999 tarihli ve 805/1999 Komisyon Tüzüğü (32000R1532 (OJ L 175 14.07.2000 p.74)
170. 41999D0415 / OJ L 159 25.06.1999 p.52 / 1999/415/ECSC Tren yolu Taşımacılığı ile ilgili uluslararası tarifelerin 28 Temmuz 1956 tarihinde İsveç sınırını aşmak için uygulanan anlaşmanın 17 Haziran 1999 tarihinde Topluluk ile üye ülkeler arasında yapılan 1999/415/ECSC kararları
171. 31999L0036 / OJ L 138 01.06.1999 p.20 / 1999/36/EC Tren yolu taşımacılığı ile ilgili 17 Ağustos 1999 Tarihindeki Üye ülke hükümetlerinin karar 1999/415/ECSC
172. 31999L0037 / OJ L 138 01.06.1999 p.57 / 1999/37/EC Araçlardaki dökümanların kayıtları için, 29 Nisan 1999'deki 1999/37ECKonsey kararı
173. 31999L0035 / OJ L 138 01.06.1999 p.1 / 1999/35/EC Gemi uçakları ve RO-RO gemiciliği ile taşımacılığın güvenliği için 29 Nisan 1999'daki 1999/35EC Konsey direktifi

### **c) Sorumlu Kuruluş**

- Denizcilik Müsteşarlığı
- Ulaştırma Bakanlığı
- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı
- İçişleri Bakanlığı
- Çevre Bakanlığı
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı



*AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*  
*(T A S L A K)*

- Maliye Bakanlığı
- Sağlık Bakanlığı

**d) Nihai Hedef**

Türk Denizcilik Mevzuatının AB Mevzuatı ile tam olarak uyumlaştırılması sağlanacaktır.

**II. UYGULAMA YÖNTEMİ**

**a) Türk Mevzuatının Mevcut Durumu**

Madde 11: 233 numaralı KHK

Madde 17: Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevlerine Dair Kanun

Madde 22: İç sularda işletilen araçlarla ilgili tüzük ve Yönetmelikler

Madde 28: 815 sayılı Kabotaj Kanunu

Madde 38: ADR (Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınmasına Dair Avrupa Anlaşması)

Madde 39: 815 numaralı Kabotaj Kanunu

Madde 77: 4054 sayılı Rekabetin Korunmasına Dair Yasa,

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası

Madde 79: 815 numaralı Kabotaj Kanunu

Madde 80: 815 numaralı Kabotaj Kanunu

Madde 81: 815 numaralı Kabotaj Kanunu

Madde 82: Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik, Kılavuz Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik

Madde 83: 6762 sayılı Ticaret Kanunu, 8520 sayılı Gemi Sicil Nizamnamesi

Madde 85: 2872 sayılı Çevre Kanunu, Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkında Tüzük, Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalardaki Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesine Usulleri ile Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik

Madde 86: SOLAS 74, Marpol 73/78

Madde 87: Administrative Provisions Concerning Recognized Organizations



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

Madde 89: Akdeniz MOU

Madde 93: Administrative Provisions Concerning Recognized Organizations

Madde 99: Administrative Provisions Concerning Recognized Organizations

Madde 104: Gemi Sağlık Resmi Kanunu, Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik

Madde 105: Regulation on Principles of Training, Certification, Watchkeping, Examination, Registration of Seafarer and Manning

#### **b) Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklikler**

- Madde 11, 17'ye karşılık gelen açıklama, birden fazla ulaşım modunu kapsamaktadır. Bu nedenle sadece demiryolu ulaştırmasının raporunda verilmiştir, burada bir kere daha tekrarlanmamıştır.
- Madde 28, 79, 80, 81: Bu maddelerde yer alan Avrupa Birliği Mevzuatında, AB'ye üye ülkenin gemilerinin diğer üye ülkelerde, herhangi bir kısıtlamaya tabi olmadan yük taşıyabilmesi hükmü getirilmiştir. Buna göre, üye ülkenin gerçek ya da tüzel kişilikleri ya da üye bir ülkede, çoğunluk hissesi üye ülke kişiliğinin olan taşıyıcı şirketler, diğer üye ülkelerde taşımacılık yapabilmektedir. Bu mevzuatlarda kimin üye ülkelerde taşıma yapabileceğinin çerçevesi çizildiği gibi, taşımacılığın sınırları da çizilmiştir(alan ve gemi gross tonları gibi). 815 sayılı Kabotaj Kanununa göre ise, Türkiye'nin iç deniz taşımacılığı sadece Türk Bayraklı gemilerle yapılabilmektedir. AB'ye üye olduğumuz takdirde, kabotaj tekelimiz sona erecektir. Mevzuatımızın bu doğrultuda değişmesi gerekmektedir. Burada Mevzuata eklenecek bir madde, Yunanistan örneğinde olduğu gibi belli bir süre uzatımı almak olacaktır. Aynı örnek 80 ve 81. Maddede görüldüğü gibi İspanya'da da yer almaktadır. Bunun dışında maddeler üzerinde yapılacak değişiklikler hakkında bu konuyla ilgili ve yetkili kuruluş olan Denizcilik Müsteşarlığından bilgi alınması uygun olacaktır.
- Madde 38: Bu maddeye karşılık gelen mevzuatla ilgili açıklama karayolu ulaştırması raporunda yer alacaktır.
- Madde 77: Söz konusu mevzuat, üye ülkeler ve üye ülkelerle üçüncü ülkeler arasındaki deniz taşımacılığında hizmet serbestliğini ele almaktadır. Konuyla ilgili Türk Mevzuatı ve gerekli uyum hakkında ilgili kuruluş olan Sanayi ve Ticaret Bakanlığından bilgi alınması uygun olacaktır.
- Madde 82: Bu maddede, kılavuzların yeterlikleri ve hangi şartlar altında kılavuzluk yapabilecekleri belirlenmiştir. Kılavuzların yeterliliğinin, üye ülkelerdeki kabul edilmiş bir kuruluş tarafından onaylanması



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

gerekmektedir. Türkiye'deki Kılavuz Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik'te ilgili maddeler bu doğrultuda düzenlenmelidir. Ayrıca, Denizcilik Müsteşarlığı, Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmeliğin değiştirilmesi için yeni bir Taslak hazırlanmaktadır. Bu Taslak maddelerinin de AB mevzuatı göz önüne alınarak tamamlanması gerekmektedir.

- Madde 83: Bu maddede, SOLAS 1974, LL66 ve MARPOL 73/78 konvansiyonlarının imzalanması ve ilgili gereklerin yerine getirilmesi şartıyla üye ülkelerin birbirlerinin gemi siciline geçmelerinin şartları düzenlenmiştir. Türkiye bu konvansiyonlara taraftır. Türkiye'de 21 Aralık 1999 tarihi itibarıyla 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu çıkarılmış, ilgili Yönetmelik de 2000 yılı içerisinde yürürlüğe girmiştir. Böylece, yabancı bayraklı gemilerin de ülkemiz bayrağına geçmesini sağlayacak kolaylıklar getirilmiştir. Ancak, II. Gemi Sicilinin yanı sıra Milli Gemi Sicilimizde de değişiklikler yapılması gerekliliği ortaya çıkabilir. Gerekli değişikliklerin neler olabileceği konusundaki bilginin ilgili kuruluş olan Denizcilik Müsteşarlığından alınması uygun olacaktır.
- Madde 85: 2872 sayılı Çevre Kanunu ile ilgili Tasarı Mecliste görüşülmektedir. Boğazlar'daki trafik ve geçişi düzenleyen 98/11860 karar sayılı yeni "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü", Resmi Gazete'nin 6.11.1998 tarihli 23515 sayısında yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Türk Boğazları'ndan geçmek isteyen ve zararlı madde taşıyan gemilere çeşitli zorunluluklar da getirilmiştir. Bu tür gemilerin, geçiş yapmadan 72 saat önce bildirim yapmaları gerekmektedir. Tüzüğün 27. maddesinde, "Trafik Kontrol Merkezi'nce Türk Boğazları'ndan uğraksız geçiş yapacak olan gemilere can, mal, seyir ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları önemle tavsiye edilir" hükmü getirilmiştir. Yeni Tüzükte ayrıca büyük gemi ve derin su çekimli gemi boyutları yeniden belirlenmiştir. Rapor verme periyotları da gemi boylarına göre kategorize edilmiştir. Bunların yanı sıra görüş uzaklığına ilişkin kriterler yeniden belirlenerek, Boğazlar'da gemilerin acenteye temas bölgeleri ve süreleri tehlike oluşturmayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir. Montreux Sözleşmesi ve uluslararası deniz hukuku kuralları göz önüne alınarak askeri savaş ve yardımcı gemileri ile ticari amaçlı kullanılmayan devlet gemilerine ilişkin hükümler Tüzük kapsamına alınmıştır. Tüzük, Boğazlar'dan daha çok gemi geçişine göre ayarlanmamış, 'daha güvenli geçiş' amaçlanmıştır. Tüzükte "çevre güvenliği" kavramından bahsedilmektedir, ancak tanımlar kısmında bu kavram açıklanmamıştır. Bu kavramın tanımlanması gerekmektedir. Bazı komşu ülkelerin, Tüzüğün, gemi geçişlerinde gecikmelere neden olduğu iddialarıyla tartışma konusu yapma girişimlerine karşın, Tüzüğün etkinliğini kanıtlamış olduğu ve müzakerelerin devamına gerek olmadığı hususu, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 'nün 15-26 Kasım 1999 tarihlerinde yapılan 21. Genel Kurul Toplantısında oybirliği ile kabul



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

edilmiştir. Bunun dışında yapılması gerekli olan değişikliklerle ilgili bilgilerin Denizcilik Müsteşarlığı ve Çevre Bakanlığında alınması uygun olacaktır.

- Madde 86: Bu maddede sözü geçen SOLAS 74 ve Marpol 73/78'e Türkiye taraftır ve Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 1974) tadil protokolü, Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme ve Ek Protokolü (MARPOL 1974, 1978) tadil protokolü hükümetçe onaylanmıştır.
- Madde 87, 93, 99: Gemi sörveyleri ve denetimleri ile ilgili ölçütleri, yeterli görülen sörvey kuruluşlarını belirleyen maddelerdir. Türkiyedeki ilgili mevzuatın bu doğrultuda düzenlenmesi gerekmektedir. İlgili bilgilerin Denizcilik Müsteşarlığından alınması uygun olacaktır.
- Madde 89: Bu madde, Akdeniz Liman Devleti Kontrolü ile ilgilidir. Türkiye, bu memoranduma taraftır. Gerekli değişiklikler hakkındaki bilgilerin Denizcilik Müsteşarlığından alınması uygun olacaktır.
- Madde 104: Maddenin tam metni, Dökümantasyon merkezinden elde edilen metin içinde bulunamamıştır. AB mevzuatına uyum için yürürlükteki Türk mevzuatında yapılması gerekli değişiklikler ile ilgili bilgilerin Maliye Bakanlığı ve Sağlık Bakanlığında alınması uygun olacaktır.
- Madde 105: Bu madde denizcilerin sahip olması gereken asgari eğitimi belirlemektedir. Gemi adamları eğitiminde STCW Sözleşmesiyle milliyet ayırt edilmeksizin her ülke denizcisi için "standart eğitim" öngörülmüştür. Türkiye STCW Sözleşmesi'nin tarafı olarak bu kuralların hükümlerini uygulamaktadır. 1978 STCW Konvansiyonu'nun hükümleri; 5 yıllık geçiş süresi bitimi olan Ağustos 1997'den itibaren bütün denizci ülkelerde uygulanmaya başlanmıştır. 20.4.1988 tarih ve 3539 sayılı kanunla taraf olduğumuz STCW-78 Sözleşmesi'nin günün ihtiyaçlarına cevap vermeyişi, STCW-95 değişimlerinin yürürlüğe girişi de dikkate alınarak Gemi adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkındaki 28.8.1995 tarih ve 22388 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Yönetmeliğin 1.10.1996 tarihinde yürürlüğe girmesi kararlaştırılmışsa da, uygulamadaki aksaklıklar nedeniyle yürürlükten kaldırılmıştır. Bu konuda çeşitli kuruluş temsilcilerinin katılımıyla hazırlanan yeni Yönetmelik 1.2.1997 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yönetmelik STCW-95 gereklerini karşılayacak şekilde hazırlanmıştır. Bunun dışında Türkiye'nin taraf olması gereken ILO 147 sözleşmesi bulunmaktadır. AB mevzuatı ile uyum için gerekli değişiklikler hakkında bilginin Denizcilik Müsteşarlığından sağlanması uygun olacaktır.



**c) Gerekli Kurumsal Değişiklikler**

Yeniden yapılanma konusu henüz belirlenmemiştir.

**d) Yeni Hukuki Düzenlemelerin Yürürlüğe Girmesine Bağlı Olarak Alınması Gereken Tedbirler**

Türk hukuki mevzuatta karşılığı bulunmayan maddeler, genel olarak Denizcilik Müsteşarlığını ilgilendirmektedir. Dolayısıyla yeni bir kurumsal yapılanmaya ihtiyaç duyulacağı düşünülmemektedir. Gerekli hukuki altyapılar da Denizcilik Müsteşarlığınca yerine getirilecektir.

**e) Yeni Hukuki Düzenlemelerin Uygulanması İçin Gereken Ek Personel ve Eğitim İhtiyacı**

Ek personel ihtiyacı olacağı düşünülmemektedir.

**f) Gerekli yatırımlar**

Kabotaj kanunumuzun AB mevzuatı ile uyumlu hale getirilmesi, kabotaj tekelimizi ortadan kaldıracaktır. Adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasını sağlamak amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda kolaylık sağlanarak destek verilmesi için gerekli önlemler alınmalı ve olası AB rekabetine hazırlıklı olmak üzere koster filosu güçlendirilmelidir. Bunların sağlanması, bazı düzenlemeler ve yatırımlar yapılmasına neden olacaktır (ancak bu yatırımlar, yatırım programında yer alacak nitelikte değildir. Koster filosunun güçlendirilmesi sonuçta özel sektör elindedir. Liman hizmetleri ve yakıt konusunda ise mevcut düzenlemelerin gözden geçirilmesi gerekmektedir).

**III. TAKVİM**

Türk Mevzuatındaki değişikliklerin orta vadede tamamlanabileceği düşünülmektedir.

**IV. FİNANSMAN-GEREKLİ HARCAMALAR VE FİNANSMAN KAYNAKLARI**



### **3.10.5 Havayolu Ulaştırması**

#### **I. ÖNCELİK TANIMI**

##### **a) Mevcut Durum**

Sektörde piyasanın mevcut işleyişinin iyileştirilmesinin yanısıra piyasaya giriş ve bununla ilgili diğer hususlar aşağıda numaraları verilen AB Müktesebatı ile düzenlenmiştir.

No:108 Bu Müktesebat başlığı altında Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri (CRS) satıcılarının uyması gereken kurallar belirlenmiştir. Buna göre sistem satıcısının kimseye ayrıcalık tanımaksızın kendilerine katılmayı isteyen tüm tarifeli taşıyıcılara sistemlerini açması gerekmektedir.

Taşıyıcıya ait tarife, ücret ve yer durumu ayrıcalık gözetilmeksizin müktesebatta belirlenen kriterlere göre sistemde görünecektir.

Ülkemizde ise THY AO Genel Müdürlüğü Avrupadaki mevcut sistemlerden birini kullanmak üzere gerekli yatırımlarını yapmış bulunmaktadır. Bu konuda ülkemizde AB Düzenlemesine paralel bir düzenleme gerekmektedir.

No:109 Herhangi bir sebeple uçurulamayan tarifeli yolcunun mağduriyetinin giderilmesini amaçlamaktadır. Yolcuların en kısa sürede gideceği yere ulaştırılmasını talep etme yanında gidilecek mesafeye göre farklılaşan tazminat hakları bulunmaktadır.

Ülkemizde bu yönde bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak Avrupa uçuşlarında bu alandaki AB düzenlemesinin gerektirdiği uygulamayı taşıyıcılarımız yapmak zorundadırlar. Bu bakımdan en kısa sürede bu konuda yurtiçi uçuşlarında kapsayacak şekilde düzenleme yapma ihtiyacı bulunmaktadır.

No:113 Bu müktesebat başlığı altında yer alan Konsey Tüzükleri ile "Tek Pazar" ın havacılık alanında da gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir. Buna göre AT dahilinde herhangi bir üye ülkeden lisans almış olan taşıyıcı tüm trafik haklarını kullanmada serbest olacak, ancak kabotaj hakkından 1.Nisan.1997 tarihine kadar sezonluk kapasitesinin %50'sini geçmeyecek şekilde yararlanabilecektir.

Ülkemizde ise dış hat yolcu taşımaları ikili uluslararası anlaşmalar çerçevesinde yapılmaktadır. Bu anlaşmalar ise geleneksel olarak kapasite paylaşımı ilkesini içermekte ve karşılıklı olarak yalnız birer taşıyıcının faaliyetine imkan vermektedir. Öte yandan özel sektör taşımacılık şirketlerinin uluslararası tarifeli sefer yapmaları henüz söz konusu değildir.



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

Topluluğun üçüncü ülkelere karşı izleyeceği tutum belirlenmeden kapasite, trafik hakları gibi konularda mevcut ikili anlaşmalarımızla bağlı olacağımızdan tek taraflı bir mevzuat uyumu söz konusu değildir. Bir başka deyişle bu konudaki mevzuat uyumu ancak topluluk içerisindeki durum netleştikten sonra düşünülebilir.

No:114 Toplulukta ücret tarifelerinin belirlenmesinde devletlerin yetkilerinin sınırlandırılarak havayollarının kendi tarifelerini belirlemede serbest bırakılmasına dair düzenlemeler bu grupta yer almaktadır.

Buna göre tarifenin belirlenmesinde kural olarak tarifeyi en geç 24 saat önce ilgili devlet veya devletlere sunma yükümlülüğü dışında hiçbir müdahale sözkonusu olamamaktadır.

Ülkemizde ise taşıyıcıların uygulayacakları ücretler Ulaştırma Bakanlığının onayına tabidir. İçhatlarda ücretler onaylarını izleyen 15 gün içerisinde yürürlüğe girerler. Dışhatlarda ise mevcut ikili anlaşmalara paralel olarak, IATA konferansı sırasında tesbit edilen ücretler karşılıklı olarak hükümetlerin onayına sunulur, onaylandıktan sonra yürürlüğe girerler.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 25. Maddesi ile ilgili Yönetmeliğin Topluluk hukukuna uygun hale getirilmesi gerekmektedir.

No:115 Bu müktesebat başlığı altında her bir yer hizmeti türü için 1.Ocak.2001'den itibaren AB Havalimanlarında en az iki adet kuruluş olması öngörülmektedir.

Ülkemizdeki durum incelendiğinde AB ülkelerindeki uygulamadan daha ileride olduğumuz ve bu konudaki liberizasyon sürecinin daha önce başlamış olduğu görülmektedir. Ülkemiz havaalanlarında yer hizmetleri özelleştirilmiştir. Uygulamada görülen bazı farklılıklar ve rekabetin korunması ile ilgili bazı eksikliklerin ise Yönetmeliklerde yapılacak düzenlemelerle giderilebileceği düşünülmektedir.

No:116 AB tarafından slot tahsisatının tarafsız, açık ve ayırım gütmeyen bir biçimde olması, tahsisatın bağımsız bir koordinatör tarafından hava limanı kullanıcılarına danışılarak yapılması gerektiği vurgulanmaktadır.

Ülkemizde de bazı havalimanlarında son yıllarda slot uygulanması zorunluluğu ortaya çıkmış ve 1993 yılından beri uygulanmaktadır.

Uygulamanın biçim ve koşulları "slot kitapçığı" denilen ve 10 madde ile bir ekten oluşan dökümanda belirlenmiş ve uluslararası yayımı yapılmıştır. Buna göre uygulama THY Slot Koordinatörlüğü ve DHMİ Atatürk Havalimanı Slot Koordinasyon Merkezi tarafından ortaklaşa yürütülmektedir. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünden bir görevli de genel olarak slot uygulamasından sorumludur. Slot tahsisi sürecinde açıklık, tarafsızlık ve objektiflik sağlandığı sürece mevcut yapının Birlik tüzüğüne uyum açısından sorun yaratacak bir



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

yanı bulunmamaktadır. Dökümanın ekinin birinci bölümünde belirtildiği gibi herhangi bir havayolu şirketi koordinatörün sistemindeki kayıtların dökümünü görebilmektedir.

Uygulamada istikrar ve güveni sağlamak açısından slot kitapçığının AB düzenlemesindeki ilkeler ışığında geliştirilerek hukuki bir nitelik kazandırılması gerekli gözükmektedir.

No:124 Bu madde ise herhangi bir kaza durumunda kazayı yapan uçak şirketinin sorumlulukları ile ilgili olup, sorumluluk konusundaki Varşova sisteminin daha ötesine geçerek limitlerin yükseltilmesine yöneliktir.

Ülkemizde bu konuda AB müktesebatına uyumlu yasal bir düzenleme bulunmamaktadır. Varşova Sözleşmesi ile getirilen sistem takip edilmektedir.

#### b) AB Müktesebatı

174. 389R2299 / OJ L 220 29.07.89 s.1 / Bilgisayarlı rezervasyon sistemlerine ilişkin 24 Temmuz 1989 tarih ve 2299/89 sayılı Konsey Yönetmeliği
175. 391R0295 / OJ L 036 08.02.91 s.5 / Tarifeli hava ulaşımında bir tazminat sistemi ile ilgili ortak kuralları koyan 4 Şubat 1991 tarih ve 295/91 sayılı Konsey Yönetmeliği
176. 391L0670 / OJ L 373 31.12.91 s.21 / 91/670/EEC: Sivil havacılık faaliyetlerinin yürütülmesinde personel ruhsatlarının karşılıklı kabulüne ilişkin 16 Aralık 1991 tarihli Konsey direktifi
177. 392L0014 / OJ L 076 23.03.92 s.21 / 1988 Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi, İkinci Baskı, Ek 16- Volum I, Bölüm 2, Kısım II'de verilen uçak işletmesinin sınırlandırılmasına ilişkin 21 Mart 1992 tarih ve 92/14/EEC sayılı Konsey Direktifi
178. 392R2407/ OJ L 240 24.08.92 s.1 Uçak (air carrier ruhsatlarına ilişkin 23 Temmuz 1992 tarih ve 2407/92 sayılı Konsey Yönetmeliği
179. 392R2408/OJ L 240 24.08.92 Topluluk uçaklarının Topluluk içi rotalara girişlerine ilişkin 23 Temmuz 1992 tarih ve 2408/92 sayılı Konsey Yönetmeliği
180. 392R2409/OJ L 240 24.08.92 s.15 Hava yolu hizmetlerinin ücret ve oranlarına ilişkin 23 Temmuz 1992 tarih ve 2409/92 sayılı Konsey Yönetmeliği
181. 3960067 / OJ L 272 25.10.96. s.36 / Topluluk havaalanlarında yer hizmetleri piyasasına girişe ilişkin 15 Ekim 1996 tarih ve 96/67/EC sayılı Konsey Direktifi



**AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı**

**(T A S L A K)**

182. 393R0095/ OJ L 014 22.01.93 s.1 / Topluluk hava alanlarında slot tahsisatı ile ilgili ortak kurallara ilişkin 18 Ocak 1993 tarih ve 95/93 sayılı Konsey Yönetmeliği
183. 391R3922 /OJ L 373 31.12.91 s.4 / Sivil Havacılık alanında teknik gereksinimlerin ve idari prosedürlerin uyumlaştırılmasına ilişkin 16 Aralık 1991 tarih ve 3922/91 sayılı Konsey Yönetmeliği
184. 393L 0065 / OJ L 187 29.07.93 s.52 / Hava trafik idaresi ile ilgili ekipman ve sistemlerin sağlanmasında uygun teknik özelliklerin tanımlanması ve kullanılmalara ilişkin 19 Temmuz 1993 tarih ve 93/65/EEC sayılı Konsey Direktifi
185. 394L0056 / OJ L 319 12.12.94 s.14 Sivil havacılık kazalarını ve olaylarının araştırılmasını idare eden temel ilkeleri oluşturan 21 Kasım 1994 tarih ve 94/56/EC sayılı Konsey Direktifi
186. 396R2176/ OJ L 291 14/11/96 s.15/ 3922/91 sayılı Konsey Yönetmeliğindeki bilimsel ve teknik ilerlemeyi değiştiren 13 Kasım 1996 tarih ve 2176/96 sayılı Komisyon Yönetmeliği(AEA ile uyumlu metin)
187. 397L 0015/ OJ L 095 10.04.97 s.16 /97/15/EC: Hava trafik idaresi ile ilgili ekipman ve sistemlerin sağlanmasında uygun teknik özelliklerin tanımlanması ve kullanılmalara ilişkin 93/65/EEC sayılı Konsey Direktifi değiştiren ve Euro kontrol standartlarını kabul eden 25 Mart 1997 sayılı Komisyon Direktifi
188. 280L0051 / OJ L 018 24.01.80 s.26/ 80/51/EEC: Subsonik uçaklardan ses emisyonlarının limitine ilişkin 20 Aralık 1979 tarihli Konsey Direktifi
189. 389L0629 / OJ L 363 13.12.89 s.27 / 89/629/EEC: sivil subsonik jet uçaklarından ses emisyonlarının limitine ilişkin 4 Aralık 1989 tarihli Konsey Direktifi
190. 397R2027 / OJ L 285 17. 10.97 s.1 Kaza durumlarında uçak sorumluluğuna ilişkin 9 Ekim 1997 tarihli Konsey Yönetmeliği
191. 390D0050 / OJ L 24.01.80 s.24 / 80/50/EEC: Üye devletler ve üçüncü ülkeler arasında nakliye konusundaki ilişkilere ve uluslararası kuruluşların bu tür konularla ilgili faaliyetlerine ilişkin bir danışma prosedürü oluşturan 20 Aralık 1979 tarihli Konsey Kararı
192. 31999R0925 / OJ L 115 04.05.1999 p.1 / 925/1999/EC Sesten yavaş uçan Jet uçakları için standartizesi ve belirlenmiş tipleri için 29 Nisan 1999'deki No:EC295/1999 sayılı Konsey Tüzüğü



*AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*  
(T A S L A K)

**c) Sorumlu Kuruluş**

- Ulaştırma Bakanlığı
- THY Genel Müdürlüğü
- Ulaştırma Bakanlığı, DHMİ Genel Müdürlüğü
- Havayolu Şirketleri

**d) Nihai hedef**

Söz konusu AB Müktesebatının tamamen üstlenilmesidir.

**II. UYGULAMA YÖNTEMİ**

**a) Türk Mevzuatının Mevcut Durumu**

No:108 Herhangi bir yasal düzenleme bulunmamaktadır.

No:109 Herhangi bir yasal düzenleme bulunmamaktadır

No:113 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği, ikili Hava Ulaştırma Anlaşmaları.

No:114 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Yasası, SHY 6-A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği

No:115 SHY 6-A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği

SHY-22 Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği

No:116 Slot Book

No:124 Varşova Sözleşmesi, 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu

**b) Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklikler**

No:108 Herhangi bir yasal düzenleme bulunmamaktadır.

No:109 Herhangi bir yasal düzenleme bulunmamaktadır

No:113 Bu aşamada uyum için yeni bir düzenlemeye gerek bulunmamaktadır.

No:114 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Yasasının 25.maddesi ile SHY 6-A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğinin ilgili maddesinin değiştirilmesi gerekmektedir.



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

No:115 SHY 6-A Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği ile

SHY-22 Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliğinde Bakanlıkça gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

No:116 Slot Book'ta herhangi bir düzenleme gereği bulunmamakta, ancak Slot Book hukuki bir nitelik kazandırılması gerekmektedir.

No:124 Herhangi bir yasal düzenleme gereği bulunmamaktadır. Ülkemizdeki uygulamalar taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere göre yapılmaktadır.

### **c) Gerekli Kurumsal Değişiklikler**

Havayolu Ulaştırması sektöründe genel olarak yapılması gerekli kurumsal düzenleme 8. Beş Yıllık Kalkınma Planında " Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün otonom ve yaptırım gücü yüksek bir yapıya kavuşturulması ve personelinin nitelik ve nicelik olarak geliştirilmesi sağlanacaktır." şeklinde ifade edilmiştir.

No:108 Ayrıca kurumsal düzenleme gereği bulunmamaktadır.

No:109 Ayrıca kurumsal düzenleme gereği bulunmamaktadır.

No:113 Ayrıca kurumsal düzenleme gereği bulunmamaktadır.

No:114 Ayrıca kurumsal düzenleme gereği bulunmamaktadır.

No:115 Ayrıca kurumsal düzenleme gereği bulunmamaktadır.

No:116 Uluslararası trafiğe açık tüm meydanlarda uygulanması gereken slot tahsisinde devletin gerçek ya da tüzel bir kişiyi "koordinatör" tayin etmesi veya bir "Koordinasyon Komitesi" oluşturulması şeklinde bir düzenlemeye gerek bulunmaktadır.

No:124 Ayrıca kurumsal düzenleme gereği bulunmamaktadır.

### **d) Yeni Hukuki Düzenlemelerin Yürürlüğe Girmesine Bağlı Olarak Alınması Gereken Tedbirler**

### **e) Yeni Düzenlemelerin Uygulanması İçin Gereken Ek Personel ve Eğitim İhtiyacı**

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün eleman sayısının sektörü denetleyebilecek düzeye çıkarılması gerekmektedir.

### **f) Gerekli Yatırımlar**

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yeni bir binaya taşınması,



Personelinin eğitilmesi,

Hertürlü teknik donanımının sağlanması.

### **III. TAKVİM**

No:108 Orta vadede düzenleme yapılabilir.

No:109 En kısa sürede düzenleme yapılmalıdır.(31.12.2001)

No:113 Ülkemizin Topluluk içerisindeki durumunun netleşmesinden sonra değerlendirilmesi uygun olacaktır.

No:114 Orta vadede düzenleme yapılabilir.

No:115 Orta vadede düzenleme yapılabilir.

No:116 Orta vadede düzenleme yapılabilir.

No:124 Orta vadede düzenleme yapılabilir.

### **IV. FINANSMAN-GEREKLİ HARCAMALAR VE FINANSMAN KAYNAKLARI**

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne her yıl yatırım programları ile personel eğitimi, bilgisayar alımı ve binalarının onarımı için genel bütçe kaynaklarından ödenek tahsisi yapılmaktadır. Ancak bu tahsisat kurumun yeniden yapılabilmesi için yeterli olmadığından AB'nin teknik ve finansal desteğine ihtiyaç duyulmaktadır.

#### **3.10.5.1 Lisanslar (Sivil Havacılık)**

##### **I. ÖNCELİK TANIMI**

###### **a) Mevcut Durum**

Müktesebat No. 110; Bu konuda halihazırda SHDT-33: "Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Pilot Lisans ve Sertifika Talimatı" bulunmaktadır. Ancak bu alandaki düzenlemenin JAR-FCL'e göre geliştirilmesi gerekmektedir.Uygulamada SHOT-33 ile JAR-FCL ile birlikte değerlendirilmektedir.

Müktesebat No. 112; Bu konuda SHY-6A: "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği", SHY-6B: "Genel Uçak İşletme Yönetmeliği" ve SHY-6C: "Çok Hafif Hava Araçları Yönetmeliği" bulunmaktadır. Havayolu taşımacılığında AB düzenlemelerine temel olan istikrar ve güven kaygı ve arayışının ülkemiz içinde geçerliliği bulunmaktadır. Ancak, lisans verme işlemlerinde sermaye, uçak sayısı vb. konularda düzenlemelere ihtiyaç bulunmaktadır. Tarifeli sefer



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

yapacakların 5 uçağı, tarifersiz sefer yapacakların 3 uçağının bulunması ve her uçak için 1 milyon Dolar ödenmiş durumda sermaye, banka teminat mektubu ile fizibilite etütlerinin hazırlanarak inceleme komisyonuna verilmesi gerekmektedir. İşletmelerin dinamik olarak denetimi ve değerlendirilmesi konusunda mevzuatımızda bir eksiklik bulunmamaktadır.

### **b) AB Müktesebatı**

### **c) Sorumlu Kuruluş**

Ulaştırma Bakanlığı

### **d) Nihai Hedef**

Söz konusu AB düzenlemelerinin üstlenilecektir.

## **II. UYGULAMA YÖNTEMİ**

### **a) Türk Mevzuatının Mevcut Durumu**

Müktesebat No. 110; SHDT-33: “Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Pilot Lisans ve Sertifika Talimatı”

Müktesebat No. 112; SHY-6A: “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği”,

SHY-6B: “Genel Uçak İşletme Yönetmeliği”

SHY-6C: “Çok Hafif Hava Araçları Yönetmeliği”

### **b) Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklikler**

Müktesebat No. 110; SHDT-33: “Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Dairesi Pilot Lisans ve Sertifika Talimatı” üzerinde çalışmalar yapılmaktadır.

Müktesebat No. 112; SHY-6A: “Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği”, SHY-6B: “Genel Uçak İşletme Yönetmeliği”

SHY-6C: “Çok Hafif Hava Araçları Yönetmeliği”

Havayolu taşımacılığında AB düzenlemelerine temel olan istikrar ve güven kaygı ve arayışının ülkemiz içinde geçerliliği bulunmaktadır. Ancak, lisans verme işlemlerine sermaye, uçak sayısı vb. konularda düzenlemelere ihtiyaç bulunmaktadır. Bunların yanısıra mevcut Yönetmeliklerde açık ve objektif kavramlara yer verilerek objektiflik, şeffaflık düzenlemelerinin yapılması gerekmektedir.



**c) Gerekli Kurumsal Değişiklikler**

Denetim ve değerlendirme yapacak kuruluşun (Sivil Havacılık İdaresi) özerk bir yapıya kavuşturulması gerekmektedir.

**d) Yeni Hukuki Düzenlemelerin Yürürlüğe Girmesine Bağlı Olarak Alınması Gerekli Tedbirler**

**e) Yeni Düzenlemelerin Uygulanması İçin Gereken Ek Personel ve Eğitim İhtiyacı**

Sivil Havacılık İdaresi personelinin nitelik ve nicelik bakımından takviye edilmesi gerekmektedir.

**f) Gerekli yatırımlar**

Uyum çalışmaları esnasında gerekli eğitim ve çeviri harcamaları ortaya çıkabilecektir. Bu konudaki gerekli yatırım ve bu yatırımların maliyeti konularındaki çalışmayı Ulaştırma Bakanlığı yapacaktır.

**III. TAKVİM**

Müktesebat No. 110; SHORT TERM (31.12.2001)

Müktesebat No. 112; SHORT TERM (31.12.2001)

**IV. FİNANSMAN- GEREKLİ HARCAMALAR VE FİNANSMAN KAYNAKLARI**

Bu konudaki gerekli yatırım ve bu yatırımların maliyeti konularındaki çalışmayı Ulaştırma Bakanlığı yapacaktır.

**3.10.5.2 Çevre**

**I. ÖNCELİK TANIMI**

**a) Mevcut Durum**

Müktesebat No. 111; Chapter II kategorisindeki uçakların işletilmesinin sınırlandırılması.

Müktesebat No. 122; Sübsonik uçakların gürültü yayımlarının sınırlandırılması.

Müktesebat No. 123; Sübsonik uçakların gürültü yayımlarının sınırlandırılması.



## **AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı**

**(T A S L A K)**

Bu konularda Türk Mevzuatı, Birliğin Müktesebatına uyumludur. Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın Gürültü Ek'i paralelinde Gürültü Yönetmeliği yayınlanmıştır. Uygulama esaslarını belirleyen bir genelge ile gürültü Yönetmeliğine uymayan uçakların kademeli olarak en geç 2002 yılı bitimine kadar filolardan çıkarılması ve yeni uçakların Chapter 3 kategorisinde olması şartı getirilmiştir.

### **b) AB Müktesebatı**

**193.** OJL 107, 7-4-1998, 1998/20 p.4

**194.** OJL 118, 6-5-1999, 1999/28 p.53

### **c) Sorumlu Kuruluş**

- Ulaştırma Bakanlığı
- Çevre Bakanlığı

### **d) Nihai Hedef**

Söz konusu müktesabat üstlenilecektir.

## **II. UYGULAMA YÖNTEMİ**

### **a) Türk Mevzuatının Mevcut Durumu**

1. Gürültü Kontrol Yönetmeliği,
2. Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği.

### **b)Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklikler**

Mevzuatta herhangi bir değişiklik yapılmasına gerek olmamakla birlikte, gürültü konusundaki mevzuatın etkin uygulanması için Ulaştırma ve Çevre Bakanlıkları arasında eşgüdümüne ihtiyaç duyulmaktadır.

### **c)Gerekli Kurumsal Değişiklikler**

### **d) Yeni Hukuki Düzenlemelerin Yürürlüğe Girmesine Bağlı Olarak Alınması Gereken Tedbirler**

### **e) Yeni Düzenlemelerin Uygulanması İçin Gereken Ek Personel ve Eğitim İhtiyacı**

### **f) Gerekli yatırımlar**

Hava limanlarında uçakların gürültü seviyelerini izleme ve değerlendirmeye yönelik yatırım ihtiyacı bulunmaktadır.



### **III.TAKVİM**

## **IV.FİNANSMAN-GEREKLİ HARCAMALAR VE FİNANSMAN KAYNAKLARI**

### **3.10.5.3 Teknik ve Güvenlik**

#### **I- ÖNCELİK TANIMI**

##### **(a) Mevcut Durum**

Müktesebat No. 117; JAR'ların üye ülkeler tarafından kabul edilmesini öngören müktesebat dahilinde çalışmalar yapılmaktadır.

Müktesebat No. 118; Bu müktesebat dahilinde, hava trafik yönetimlerine ait ekipman ve sistem teminlerinin ortak şartnameler etrafında yapılması öngörülmektedir. Bu konularda üretici ülke olmayan Türkiye'nin bunlara uyması gerekmemektedir ve dolayısıyla mevzuat değişikliğine de gerek bulunmamaktadır.

Müktesebat No. 119; Hava kazalarının araştırma inceleme işlemlerindeki temel prensipler konusunda Birlik Müktesebatına uyumlu olarak SHY-13: "Sivil Hava Araç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği" bulunmaktadır.

##### **b)AB Müktesebatı**

**195.** Müktesebat No. 117;

**196.** Müktesebat No. 118;

**197.** Müktesebat No. 119;

##### **c) Sorumlu Kuruluş**

Ulaştırma Bakanlığı

##### **d) Nihai Hedef**

Söz konusu müktesebat üstlenilecektir.

## **II. UYGULAMA YÖNTEMİ**

##### **(a) Türk Mevzuatının Mevcut Durumu**

Müktesebat No. 117; bu konuda JAR lar benimsenmelidir.

Müktesebat No. 118; Regulation on Civil Aviation Technical Inspections (SHY-21)



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

Müktesebat No. 119; Regulation on The Investigation on Civil Aviation Accidence and Incidents (SHY-13)

- (b) Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklikler**
- (c) Gerekli Kurumsal Değişiklikler**
- (d) Yeni Hukuki Düzenlemelerin Yürürlüğe Girmesine Bağlı Olarak Alınması Gereken Tedbirler**
- (e) Yeni Düzenlemelerin Uygulanması İçin Gereken Ek Personel ve Eğitim İhtiyacı**
- (f) Gerekli yatırımlar**

Müktesebat No. 117; bu konuda eğitim, çeviri ve personel konularında yeni yatırımlara ihtiyaç bulunabilir.

Müktesebat No. 119; bu konuda eğitim ve ekipman konularında yeni yatırımlara ihtiyaç bulunabilir.

### **III. TAKVİM**

### **IV. FİNANSMAN-GEREKLİ HARCAMALAR VE FİNANSMAN KAYNAKLARI**

Bu konudaki gerekli yatırım ve bu yatırımların maliyeti konularındaki çalışmayı Ulaştırma Bakanlığı yapacaktır.

#### **3.10.5.4 DEMİRYOLU ULAŞTIRMASI**

#### **TASK 1. PİYASA YAPISININ VE SEKTÖRE İLİŞKİN TÜRK MEVZUATININ AB MÜKTESABATINA UYUMLAŞTIRILMASI**

##### **I- Öncelik Tanımı**

##### **a) Mevcut Durum**

Demiryolu ulaştırmasında kamu tekeli olarak faaliyet gösteren TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün yeniden yapılandırılması amacıyla 1996 yılında bir proje hazırlanmıştır. Proje, AB demiryolu politikalarına uyumlu olarak, kuruluşa idari özerklik sağlanması, ulaştırma hizmetlerinde daha etkin ve ticari odaklı faaliyet göstermek üzere iş birimi bazında örgütlenmesi, dikey entegrasyona sahip yapıdan arındırılması ve sektöre özel kesim katılımının sağlanmasını öngörmektedir. Ancak, söz konusu proje henüz uygulamaya konamamıştır.

Proje sonrasında, kuruluşun mali yapısının iyileştirilmesine yönelik bir Kanun Tasarısı Taslağı hazırlanmıştır. Ancak, hazırlanan Taslak yeniden yapılanma



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

*(T A S L A K)*

projesinde önerilen yapıyı sağlamaktan uzak olduğu için görüş alınan kuruluşlar tarafından benimsenmemiş ve sonuçta TCDD Genel Müdürlüğü tarafından geri çekilmiştir.

2000 yılı programında ve VIII. BYKP'da da yer verildiği üzere, yeniden yapılanma projesinde önerilen sektör yapısına olanak sağlayacak yeni yasal düzenleme çalışmaları devam etmektedir.

### **b) AB Müktesebatı**

#### **c) Uygulayıcı Kurum**

- Ulaştırma Bakanlığı

#### **d) Nihai Hedef**

AB Müktesebatı üstlenilecektir.

## **II- UYGULAMA YÖNTEMİ**

### **a) Türk Mevzuatının Mevcut Durumu**

Demiryolu Ulaştırması ile ilgili mevzuatımız;

- Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında 3348 sayılı Kanun
- Kamu İktisadi Teşekkülleri Hakkında 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname
- TCDD Ana Statüsü

Bu mevzuat, AB müktesabatı ile ilişkilendirildiğinde;

No.11,17 Ulaştırma Bakanlığının Teşkilat ve Görevlerine İlişkin Kanun ve 233 Sayılı KHK. Uyum gerekmektedir.

No. 14 233 Sayılı KHK. Uyum gerekmektedir.

No. 42 233 sayılı KHK. Uyum gerekmektedir.

AB'nin diğer mevzuatı mukabili Türk Mevzuatı bulunmamaktadır.

### **b) Türk Mevzuatında Yapılması Gereken Değişiklikler**

No. 11 ve 17.

233 Sayılı KHK'nın 2(c) maddesinde Kamu İktisadi Kuruluşları; sermayesinin tamamı Devlete ait olup tekel niteliğindeki mal ve hizmetleri kamu yararı



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

gözeterek üretmek ve pazarlamak üzere kurulan ve gördüğü bu kamu hizmeti dolayısıyla ürettiği mal ve hizmetler imtiyaz sayılan kuruluşlar olarak tanımlanmaktadır. Aynı kararnamenin 37nci maddesinde Kuruluşların fiyat ve tarifelerine sosyal faydayı artırma amacıyla Yüksek Planlama Kurulunca müdahale edilebileceği, 35nci maddede ise tespit olunan fiyat maliyetin altında ise maliyet üzerinden yüzde 10 kar payı ile kuruluşa ödeneceği yönünde hüküm yer almaktadır.

Ancak, 233 sayılı KHK'da kamu hizmetinden doğan yükümlülüklerde ulaştırma alt sektörleri arasında eşitliği sağlamaya yönelik bir düzenleme, ve işletici kuruluşlara ekonomik dezavantajlar getiren bir kamu hizmeti zorunluluğunu sona erdirmeye yönelik bir talepte bulunması söz konusu değildir.

Ulaştırma Bakanlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun ve 233 sayılı KHK'da değişiklik gerekmektedir. Sektör yapısını düzenleyen yeni yasal düzenleme çalışmalarında açıklık kazanacak olmakla birlikte, TCDD'nin 233 sayılı KHK kapsamından çıkarılması gerekebilecektir.

No. 14

233 sayılı KHK 33ncü maddesinde Teşebbüslerin (KİK için de aynı hüküm geçerlidir) müesseselerin ve bağlı ortaklıkların muhasebeleri, bunların mali durumları, işletme faaliyetleri, maliyet ve yatırımları hakkında düzenli alınabilecek şekilde tutulmasını ve "Tekdüzen Muhasebe Sistemi"nin uygulanmasını öngörmektedir.

Söz konusu muhasebe sistemi, AB müktesebatında öngörülen demiryolu şirketleri arasında karşılaştırmaya uyumlu değildir.

No. 41

Demiryolu işletmeleri arasında tek tip fiyatlandırma ilkelerini düzenleyen Tüzük maliyet faktörlerini 24 maddede toplamıştır. Tekdüzen Muhasebe Sistemini kullanan ve maliyet belirlemede Uluslararası Demiryolları Birliği (UIC)'nin usul ve esaslarından da yararlanan TCDD'de ise maliyetler 21 kalemde toplanmaktadır. Bu maliyet kalemlerinin 17'si AB tüzüğü ile uyumludur. Farklılıkların giderilmesi için düzenleme gerekmektedir.

No. 42

TCDD, 233 sayılı KHK uyarınca uluslararası yük taşıma tarifelerini belirleyebilmektedir. Ancak, 233 sayılı KHK'da tarifelerin belirlenmesinde TCDD'nin ticari bağımsızlığı teminat altına alan bir düzenleme olmadığı gibi tarife ve diğer şartların belirlenmesine ilişkin ilkeler, yurtiçi işletçinin diğer işletçilerle tarife konusunda anlaşma yapabilme yetkisi ve belirlenen tarifelerin duyurulması bir esasa bağlanmamıştır.



## *AB Müktesabatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

No. 47, 35, 36.

AB müktesabatında demiryolu politikalarının temelini oluşturan yukarıdaki direktifler doğrultusunda yeni yasal düzenlemeler gerekmektedir.

1996 yılında hazırlanan TCDD'nin yeniden yapılanması projesinde, demiryolu işleticisinin ticari odaklı ve etkin bir hizmet sunabilmesi için; No. 47'de yer alan 91/440/EEC sayılı Konsey Direktifi ile öngörülen;

- Demiryolu kuruluşlarına idari bağımsızlık sağlanması,
- Altyapı yönetimi ile işletmeciliğin birbirinden ayrılması,
- Demiryolu kuruluşlarının mali yapılarının iyileştirilmesi,
- amaçları ile uyumlu bir yeniden yapılanma öngörülmüştür.

Yeniden yapılanma projesinde önerilen yapının oluşturulabilmesi ve söz konusu Direktifte yer alan, "demiryolu şebekesinin, demiryolu kuruluşlarından oluşan uluslararası grupların ve uluslararası taşımacılık yapan demiryolu kuruluşların erişimine açılması " amacına uyumlu,

Ayrıca, yurtiçi demiryolu ulaşımında özel kesim katılımına olanak sağlayacak bir yasal düzenleme yapılması gerekmektedir. Bu konuda yasal düzenleme gereğine 2000 Yılı Programında ve VIII. BYKP'da da yer verilmiştir.

TCDD tarafından mali yapının güçlendirilmesine ilişkin olarak hazırlanan Kanun Tasarısı Taslağının ilgili kuruluşlarca benimsenmemesi nedeniyle geri çekilmesi sonrasında, yukarıda amaçlara yönelik bir yasa tasarısı üzerinde çalışmalar sürdürülmektedir.

Yasa hazırlığı çalışmalarında, yukarıdaki direktif ile öngörülen piyasa yapısının etkin işlemlerine yönelik olarak hazırlanan, No. 35 ve 36' da yer alan demiryolu kuruluşlarına lisans verilmesi ile altyapı kapasitesi ve altyapı kullanım bedeline ilişkin düzenlemelerin de dikkate alınması gerekmektedir.

### **c) Gerekli Kurumsal Değişiklikler**

Altyapı kullanımının esaslarına uyumu gözetilen bağımsız bir düzenleyici kurum oluşturulması gerekmektedir. Bu husus, VIII. BYKP'da "... Bu çerçevede, demiryolu altyapısının kullanım esasları belirlenecek, bu esaslara uyumu gözetilen bir düzenleyici kurum oluşturulacaktır." şeklinde yer almıştır.

Demiryolu altyapısı ile ilgili tüm işlevlerin tek elde toplanması amacıyla TCDD'nin altyapıyla ilgili birimleri ile Demiryolları, Limanlar ve Hava meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünün demiryolu kısmının birleştirilerek gerekirse ayrı bir kuruluş oluşturulmalıdır.



**d) Yeni Hukuki Düzenlemelerin Yürürlüğe Girmesine Bağlı Olarak Alınması Gereken Tedbirler**

Yasal düzenleme çalışmaları sonrasında belirlenecektir.

**e) Yeni Düzenlemelerin Uygulanması İçin Gereken Ek Personel ve Eğitim İhtiyacı**

Oluşturulacak düzenleyici kuruluş için personel ihtiyacı ortaya çıkacaktır. Gerekli personel sayısı ve niteliği yasal düzenleme çalışmaları sırasında belirlenebilecektir.

**f) Gerekli yatırımlar**

- Düzenleyici kuruluş için gerekebilecek bina ve donanım dışında yeni yatırım ihtiyacı öngörülmemektedir. Ancak, oluşturulacak düzenleyici kuruluş personelinin ekonomik regülasyon konusunda eğitilmesi gerekmektedir.
- TCDD yönetimi ve personelinin kamu hizmeti anlayışından ticari odaklı bir hizmet anlayışına getirilmesi amacıyla eğitilmesi gerekmektedir.
- Eğitim ile ilgili maliyetler yasal düzenleme çalışmaları sırasında belirlenebilecektir.
- Ayrıca, TCDD'nin yeniden yapılandırılması sırasında istihdam yükünün azaltılması gerekmektedir.

Aşırı istihdamın elimine edilmesi için tazminat ödemesi olarak 75-100 milyon dolar. Yeniden Yapılanmanın 2000 yılında başlaması halinde ilk 3 yılında;

- Yıllık 160 milyon dolar işletme sübvansiyonu
- Yıllık 30 milyon dolar sosyal sigorta yükümlülükleri karşılığı,
- Yıllık 200 milyon dolar kredi veya kredi garantisi
- Yıllık 10 milyon dolar istisnai yeniden yapılanma finansmanı gerekmektedir.

Yeniden yapılanmanın gecikmesi halinde sübvansiyon gereği artacaktır.

**III- TAKVİM**

Demiryollarının etkin işleyişinin sağlanması açısından, sektöre ilişkin temel düzenlemelerden olan No. 47, 35 ve 36'daki direktifler doğrultusunda yasal düzenleme yapılması önem ve öncelik taşımakla birlikte 2001 yılına kadar tamamlanması güç olabilecektir. Bu nedenle,



## *AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programı*

### *(T A S L A K)*

- Gerekli yasal düzenleme ile ilgili taslakların hazırlanması 2001 yılı sonu,
- Bu yasal düzenlemelerin yürürlüğe girmesi ve yapısal düzenlemelerin yapılması orta vadede gerçekleşebilecektir.

#### **IV- FİNANSMAN-GEREKLİ HARCAMALAR VE FİNANSMAN KAYNAKLARI**

II-f başlığı altında yer verilen eğitim programlarının ve TCDD'nin aşırı istihdamının elimine edilmesi için finansman desteğine ihtiyaç bulunmaktadır.

### **3.11. VERGİLENDİRME**

#### **I- ÖNCELİK TANIMI**

##### **a) Mevcut Durum**

Ankara Anlaşmasının 16. Maddesi, Topluluğu Kuran Antlaşmanın vergilendirme kurallarının Akit Taraflar tarafından uygulanması gerekliliğini kabul eder. Katma Protokolün 44. Maddesi ile Avrupa Topluluğu ile Türkiye Ortaklık Konseyi'nin 1/ 95 nolu Kararının 49. ve 50. Maddeleri Topluluğu Kuran Anlaşmaya benzer bir bütünlüktedir. Bu doğrultuda, ayrımcı ve koruyucu vergilendirme kesinlikle yasaklanmıştır.

##### ***Dolaysız Vergiler***

Topluluk bünyesinde işletme vergileri Direktifler ve Hakemlik Müessesesi olarak karşılıklı temeli üzerinde kurulu ikili bir mekanizma ile çalışır. Bunlarla ilgili koşulların üyelik kabulün gerçekleşmesinden önce tam olarak uygulanması beklenemez.

##### ***Dolaylı Vergiler***

1999 yılı itibariyle katma değer vergisi ile özel tüketim vergi (ek katma değer vergisi, petrol tüketim vergisi ve motorlu araç tüketim vergisi) gelirlerinin toplam vergi gelirleri içerisindeki payı sırasıyla %28,12 ve %17,53'dür. Bu değerler Nisan 2000 sonu itibariyle sırasıyla %27,02 ve %17,67 olarak gerçekleşmiştir.

##### **- Katma Değer Vergisi (KDV)**

Türkiye, 1984 yılında AB'nin Altıncı Konsey Direktifini temel model alarak, önceden uygulanmakta olan 8 verginin yerini alan Katma Değer Vergisi Kanununu 1 Ocak 1985 tarihi itibariyle yürürlüğe koymuştur. Bu sistem çok katlı KDV oranları üzerinden çalışır. Temel olarak standart oran %17 olarak tüm mal ve hizmetlere uygulanır. Temel yiyecek maddelerine indirilmiş oran olarak %8, ihraç edilebilir ürünlere de %1 olarak uygulanmaktadır. İki yüksek