

T.C.  
MARMARA UNİVERSİTESİ  
AVRUPA TOPLULUGU ENSTİTUSU

81410

AT İLE TÜRKİYE'DE ULASTIRMA POLİTİKALARI VE BU  
BAĞLAMDA KARA ULASTIRMASI POLİTİKALARI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANİSMAN

Prof.Dr. ESER KARAKAS

HAZIRLAYAN

B. CAN FATİH KÜKSAL

İSTANBUL-1996

T.C. YÜKSEKÖĞRETİM KURULU  
DOKÜMANTASYON MERKEZİ

## İÇİNDEKİLER

I. GİRİŞ.....	1
BÖLÜM I.	
ULASTIRMA	
I.1. Ulaştırmanın Tarihsel Gelişimi.....	5
I.2. Ulaştırmanın Ekonomiye Etkisi.....	7
I.3. Ulaştırmayı Diğer Sektörlerden Ayıran Özellikler.....	9
I.4 Ulaştırma Sektöründe Talep ve Arzın Özel Karakteristiği.....	12
BÖLÜM II	
AVRUPA BİRLİĞİNDE ULASTIRMA POLİTİKALARI	
II.1. Avrupa Birliğinde Ulaştırma Politikalarının çerçevesi.....	15
II.2. AB Ulaştırma Politikasının Topluluk Üye Ülkeleri İçin Önemi.....	19
II.3. Alt Yapı ve Kamu Yönetimi .....	21
II.4. Ulaştırmaya İlişkin Maddelerin AET Anlaşmasının Genel Kurallarıyla İlişkileri .....	26
II.4.1. Rekabet Kurallarının Ulaştırma İle İlişkisi ....	28
II.4.2. Vergilerin Ulaştırma ile İlişkisi.....	32
II.5. Avrupa Kıtasında Ulaştırma Politikaları ve Bu Çerçevede Oluşturulan Kurumlar .....	32
II.5.1. Ren Nehrinde Ulaşım İçin Merkezi Komisyon (RMK) ..	33
II.5.2. Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK) .....	33

II.5.3. Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK).....	35
II.5.4. Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKCT) .....	37
II.5.5. Ulaştırma Sektörü Hususunda Avrupa Konseyi'nin Girişimleri .....	39
II.5.6. AET'nin Müzakeresi Safhasında Ulaştırma Hususunda Girişimler .....	40
II.6. Avrupa Birliği İçinde Kara Ulaştırmasının Yasal Çerçevesi .....	43
II.7. Kara Ulaştırması Modunun Ulaştırma Sektörü İçerisindeki Yeri .....	48
II.8. Avrupa Birliği'nde Kara Ulaştırmasının Profili .....	50
II.9. Pazarın Özelliği.....	53

### BÖLÜM III.

#### TURKIYE'NİN ULASTIRMA POLITIKALARI

III.1. Ulaştırma Politikalarının Profili. ....	57
III.2. Ulaştırmanın Kamu İçinde Organizasyonu .....	72
III.3. Ulaştırmanın Ulaştırma Bakanlığı , Çerçevesinde Organizasyonu .....	75

### BÖLÜM IV

#### AB VE T.C. MEVZUATININ KARSILASTIRILMASI

IV.1. Pazara Giriş ... ..	83
IV.1.1.Kiralık Arac Kullanımı.....	83

IV.1.2. Pazarın DÜzenlenmesi.....	84
IV.1.3. Mesleğe Giriş Şartları.....	85
IV.1.4. SÜRÜCÜlerin Minumum Eğitim DÜzeyi.....	87
IV.2.Kabotaj.....	88
IV.3.Pazarın Yapısı.....	89
SONUC.....	94
Eks-1.....	97
Kaynaklar.....	98



## GIRIS

Bu tez'de Avrupa Birliğinde Müsterek Ulaştırma Politikaları ile Türkiye'de özellikle Kara Ulaştırmasının içinde yer alan karayolu ile esya taşımacılığını içeren ulaştırma politikaları incelenmeye çalışılmıştır.

Kara Ulaştırması Avrupa Birliğinde demiryollarının devletlerin mülkiyetinde olusu nedeniyle 1960 larda rekabete kapalı ulaştırma modu olma özelliğine sahip bir sektör olduğu düşünülmektedir. Zira, Deniz Ulaştırması alanında Uluslararası alanda da var olan rekabetçi ortam Konseyin yaptığı çeşitli düzenlemelerle daha da serbestleştirilmiştir. Deniz Ulaştırmasında Avrupa Birliği içinde kabotaj tamamiyle kaldırılmıştır, Avrupa Birliği'ne dışarıdan yapılacak taşımalarda ise devlet destekli nakliyenin önlenmesi hususunda çeşitli kararlar alınmıştır.(Panorama, 1995 s. 22-7)

Yoğun bir şekilde düzenlenen Hava Ulaştırması ABD'de 1980 lerde deregüle edildikten sonra gözler Atlantik üzeri taşımalara çevrilmişti. Bu deregülasyon çalışmaları dikkate alınarak AB içindeki deregülasyon ve kabotajı kaldırma çalışmaları yapılmıştır. AB Konseyi kararları ile semaların teknik nedenler

dışında rekabete tamamıyla acılması hususunda kararlar alınmıştır. Bu çerçevede 1997'de Kabotaja ilişkin bütün kısıtlamalar kaldırılacaktır. (Panorama,1995, s.22-5)

AB'de Demir yollarının Devletlerin mülkiyetinde olması, Demiryolu Sendikalarının güçlü yapısı, Demiryollarında çalışan işçilerin sayısının devlet tarafından istihdam edilen işçiler arasında yüksek paya sahip olması bu alanda Demir yolları ile rekabete giren Kara yolu ile ulaştırmanın, demiryolu ulaştırmasının aleyhine gelişmesini engelleyici tedbirlerin alınmasına sebep olmuştur. Bu yönde kullanılan politikalar Ülkeden Ülkeye değişmekle birlikte Ülke içinde sabit tarifelerin kullanılmasının en çok kullanılan yöntem olduğu tespit edilmiştir. Genellikle Federal Almanya'da olduğu gibi tarifelerin demiryolu tarifelerine paralel olmasına dikkat edilmiştir. Otoyol geçiş ücretleri, çeşitli vergiler, hız sınırlandırmaları, geçiş sınırlandırmaları, sürücü kullanım süreleri sınırlandırılmaları ile karayolu ile nakliyenin demiryolu ile nakliyenin aleyhine süratle gelişmesinin önüne geçilmeye çalışılmıştır. Ancak Karayolu ile Ulaştırmanın " kapıdan kapıya" nakliye şeklinde yapılması ve bu alanda çalışan firmaların

esnek yapıları karayolu ulaştırmasının AB Ülkeleri içinde de çarpıcı gelişimini durduramamıştır. AB Konseyi Birliğe dahil Ülkeler arasında da bu gelişime paralel bir dizi tedbir olarak gelişimin AB Ülkeleri arasında da oluşmasına katkıda bulunmuştur. (Panorama,1995, s.22-5,18,19)

Tezin ilk bölümünde konuya yabancı olanların anlayabileceği şekilde ulaştırma hakkında basit bilgiler verilmiştir. Kanunun yabancı olmayanlar içinse ulaştırmanın ekonomi içindeki yeri ve etkileri hakkındaki görüşleri toparlayan kısa bir çalışma yapılmıştır.

Yukarıda belirtilen amaç çerçevesinde, tezin ikinci bölümünde, AB'de genel ulaştırma politikalarının gelişimi, ilgili maddelerin ışığında incelenmeye çalışılmıştır. Kuruluşundan 1996 yılına kadar geçen süre içinde Müsterek Ulaştırma Politikasının oluşturulmasındaki süreç anlatılmaya çalışılmıştır. Bu meyanda Roma antlaşmasının esaslı hükümlerinden faydalanarak yapılan çalışmalar sonucunda ulaşılan en rekabetçi ortam ve bu amaçla yapılan çalışmalar genel olarak sergilenmektedir.

Yine bu bölümde Avrupa'da uluslararası platformda sorunların çözümü için çalışan kuruluşların bunların çabaları etkinlikleri ve getirdikleri çözümler anlatılmaktadır.

Üçüncü bölümde Türkiye'nin Ulaştırma politikaları ele alınırken özellikle Kara Ulaştırması alanında yapılan çalışmalar, Ulaştırmacıların sıkıntıları ve Avrupa Birliği'ne yapılacak tasımalarda yapılabilecek iyileştirmelerin yasal zeminleri anlatılmaktadır.

Son bölümde Türkiye'nin ve Avrupa Birliği'nin uygulamaya koymak istediği Serbest Pazar Ekonomisi ile bu ekonomiye uygun rekabetçi ulaştırma politikalarının yasal çerçevesinin genel bir karşılaştırılması yapılmıştır.



## BÖLÜM I

### ULASTIRMA

#### I.1. Ulastırmanın Tarihsel Gelişimi

Ulaşım, insanların topluluklar halinde yaşamaya başladıkları günden bugüne kadar toplumsal yaşamın ayrılmaz bir parçası olmuştur, toplumların gelişmesiyle aynı paralelde gelişmeler göstermiştir.

Toplumun en küçük birimi olan aileler halinde yaşayan ilk insanlar avcılık yapabilmek için patikalardan yararlanmışlardır. Ticaret, savaş ve istilalar nedeniyle doğal yolları kullanarak uzak mesafelerle bağlantı kurmaya başlamışlardır.

Nehirlerde daha büyük miktarda mal taşımacılığının mümkün olması nedeniyle nehir boylarında ulaşım artmış bunun sonucunda ilk medeniyetler göl ve nehir kenarlarında oluşmaya başlamıştır. Tekerleğin altıbin yıl önce bulunması kara taşımacılığında etken olmuştur da ancak Romalılar'ın yeterli alt yapıyı savunma nedeniyle oluşturmalarından sonra ulaşım ve ticarete artış, bunun neticesinde medeniyetin gelişimi kara iclerinde gözlenmiştir.

İlk çağlarda Fenikeliler'in deniz ulaşım imkanlarını geliştirmeleri sonucunda ticaret denizlere kaymış. Üretim ve medeniyet batıda Akdeniz çevresinde doğuda yine denizciliğin geliştiği Çin denizi çevresinde gelişmiştir. (Tümertekin, Erol, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul 1976 S. 278)

Diğer koşulların yanısıra Gemi yapımında 15. yy. dan itibaren ulaşılan gelişime paralel olarak Batı Avrupalılar tarafından Deniz asırı toprakların sömürgeleştirilmesi başlamıştır. Bir anlamda bu yerler dünya ekonomisinin içine sokulmuştur.

Deniz Ulaştırmasında sağlanan kolaylıklar nedeniyle başlangıçta kıyılarda ağırlıklı olarak yoğunlaşan Batı Avrupalılar Ondokuzuncu yüzyılda demiryollarının taşımacılıkta sağladığı imkanlar nedeniyle kıtaların içlerine de girmeye başlamışlardır.

Yine Ondokuzuncu yüzyılda ulaştırma vasıtalarının Avrupa ve Amerikada yoğun bir şekilde kullanılma imkanı fabrikaların enerji kaynaklarının uzağında tüketim merkezlerine yakın yerlerde kurulmasını sağlamıştır. Devletin alt yapıya yaptığı yatırımlar ile demiryollarının yanısıra atlı arabaların

faýdalandığı karayolları da gelişmiştir.

20.yy.da benzin motorlu araçların devreye girişi ile küçük miktarlardaki malların nakli imkan dahiline girerek üretimin küçük miktarlarda yapılması ve çeşitliliği mümkün olmuştur.

## I.2. Ulaştırmanın Ekonomiye Etkisi

Tarihsel gelişim içinde teknolojik gelişimin ekonominin diğer sektörlerinin yanısıra ulaşımı etkilemesi zaman zaman ulaşım mı ekonomiyi, ekonomi mi ulaşımı etkiliyor sorularının gündeme gelmesine sebep olmaktadır. Tekerleği keşfedemeyen Maya ve Aztek medeniyetlerinin batı medeniyetleri karşısında direnemeyişi, yine tekerleğin 19. yy. ortalarına kadar Japonya'ya giremeyişini sonucunda Japonya ekonomisinin gelişmemesi ulaşımın etkisinin esas etkileyici güç olduğu görüşünü kuvvetlendirmektedir . Diğer yandan İspanya'da 16. yy.dan itibaren yabancı gemi cizimlerinin kullanılmasının yasaklanması bu ülkenin gelişimini engelleyen önemli etkenlerden biri kabul edilmektedir.

Sonuç itibarıyla ulaşımda sağlanan gelişimin ekonomiyi esaslı bir şekilde etkilediği ortaya çıkmaktadır.

Yukarıda belirtilen hususlar ulaştırmanın yarattığı iki faydanın sonuçlarıdır. Yaratılan fayda zaman ve yer faydalarıdır.

Ulaştırmanın zaman faydası, insanların ve eşyaların istenildiği anda, istenildiği yerde bulundurulabilmesi sonucunda meydana gelmektedir.

Bir çok malın faydası zaman unsuruyla ölçülebilmektedir. Taze sebze, meyve ve diğer bozulabilir malların tazeliklerini koruyabilmeleri, ekonomik değerlerinden kaybetmemeleri ancak zamanında bir yerden tüketileceği başka bir yere ulaştırılmalarıyla mümkündür.

Ekonominin temel amaçlarından biri mevcut ve kıt olan kaynaklar ile sonsuz olan insan ihtiyaçlarını karşılamaktır. Bu ancak üretimle olabilir. Üretimin ana girdilerinden biri hammadedir. Hammaddelerin doğal ortamlarında bulunusu onlara ulaşmayı gerektirmektedir. Hammaddelerin doğal ortamlarından alınıp, işlendikten sonra pazara gönderilmesi ulaştırma işleviyle bu maddeler üzerinde yaratılan yer faydası olarak tanımlanmaktadır.

Ulaştırmanın sosyal etkileri, siyasi sonuçları ve savunma ile ilişkileri bu tezin konusu ile doğrudan ilgili olmadığı için bu bölümde işlenmemiştir. Ancak

ekonomiye olduğu kadar siyasete ve sosyal yapıya etkileri en az ekonomiye etkileri kadar yoğunudur.

### 1.3.Ulastırmayı Diğer Sektörlerden Ayıran Özellikler

Bu konuyu altı ana başlık altında inceleyebiliriz. İlk önce, Ulastırma Devletlerin ekonomik politikalarının bir egosu olarak kullanılmaktadır. Almanya örneğinde olduğu gibi bu ülkedeki demiryolu ulaşımının dikkat çekici durumunu ele alabiliriz. Bütün ekonomik kriterler dikkate alındığında; yatırım istihdam vb. Bu alandaki yatırımlar olağanüstü mikyastadır. Örneğin Almanyada işgücünün 1/32 si demiryollarında istihdam edilmektedir. Yalnızca ulastırma ekipmanları Üretiminin cirosu gıda endüstrisinden sonra ikinci sırada gelir,Diğer yandan ulastırma sektöründe diğer sektörlerle kıyasla daha fazla işçi istihdamıyla karşılaşırız. Ulusal ulastırma politikaları ve ekonomi politikaları el ele yürürler. 1980'den beri ulastırma hizmetleri gayrisafi yurtiçi hasılanın %4'unu teşkil etmektedir. Eğer özel ulaşımında bu hizmetlere dahil edilirse ulastırmanın GSYİH içindeki payı %8'e yükselmektedir.

Toplam Ücretli personelin %5'ini ulaştırma hizmetlerinde çalışanlar teskil etmektedir. (Avrupa Toplulukları Bülteni, Supplement 3/93, 1993, s.11)

2. Ulaştırma diğer ekonomik sektörler için Özel bir Ürünün pazarlanmasında, tüketici ve Üretici ihtiyaçlarının giderilmesinde, ulaştırmanın yapısından olumsuz etkilenirler. Bağımsız nakliyeciler özellikle bütün bir pazar içinde merkezi bir yer işgal eder. Nakliyecinin politikaları yönlendirilirse Üreticiler veya tüketiciler arasında tarifelerde ayrımcılık yapılarak uluslararası ticaret engellenebilir. (Greaves, 1991.s.3)

3. Ulaştırma, kamu hizmetlerini zorunluluklarını içeren diğer bir anlatımla devletlerin bazı hizmetleri yapmaya mecbur kaldığı bir sektördür. Kamunun sadece tarifeleri kontrol ettiği hizmetlerin yanısıra bazı hizmetleri yapmaya mecbur kaldığı bir sektördür. Örneğin alt yapının finansmanının genellikle kamu sektörü tarafından yapılmaktadır. Özellikle demiryolları ekonomik politikaların bir aracı olarak kullanılır. Diğer yandan İtalya'da az gelişmiş güney bölgesinin endüstrileşmesini sağlamak için ilgili kuruluşların zararına ucuz ulaştırma yapması çok

bilinen bir yöntemdir. Kara ulaştırması alanında yolların yapılması devletin görevidir. Yollar yapıldıktan sonra bütün kullanıcılar hiç bir ödeme yapmadan bu imkandan faydalanır. Bir ölçüye kadar aynı durum içsuyolları için de geçerlidir.

4. Mütesebbisler ekonomik güç ve boyut olarak değişik captadırlar. Ulaştırma sektöründe teşebbüsler birbirlerine hiç benzemeyen ancak değişik hizmetler verebilecek adaptasyon kabiliyetine haiz karakterde kuruluşlar olarak tanımlanmaktadır. Ulaştırma ürünlerinin stoklanamayışı arzının elastikiyetinin olmaması nedeniyle ulaştırma hizmetlerinde tam rekabet imkansızdır (Greaves, 1991. s.3).

5. Ulaştırma çeşitli ulusal sınırların aşılması faaliyetini içerdiği için bir çok uluslararası anlaşmanın bizatihi konusudur. Roma Anlaşmasının 234. maddesi, AT'nin yargı yetkisine daha önceki uluslararası anlaşmalar nedeniyle sınırlama getirmiştir.

6. Bazı Üye Ülkeler için Örneğin Hollanda'nın Avrupa ticaretinde yerini koruyabilmesinin esaslı temel unsuru uluslararası ulaştırmada maksimum serbestiyetin sağlanmasına bağlıdır. Diğer yandan

Fransa ve Almanya Ulaştırma sektörüne çok eski tarihlerden beri müdahaleleri ile tanınırlar ve bu sektörün tanzim edilmesinden yanadırlar.

#### I.4.Ulaştırma Sektöründe Talep ve Arzın

##### Özel karakteristiği

Çok açık bir şekilde herkesin algılayabileceği üzere ulaştırma pazarı bütün değişik modlarında diğer üretim sektörlerinden yapısal farklılıklar neticesi ayrılır.

Ulaştırma hizmetleri sağlandığı zaman tüketilirler, yani üretildikten sonra o pazara yerleştirilemeyecekleri gibi saklanamazlarda (Abati, 1987, s.20).

Ulaştırma hizmetlerinin hayatının kısa olması nedeniyle sabit giderlerinin bir bölümü dahi tekrar kazanılamaz. Ulaştırma hizmetlerini sağlayan giderlerin büyük kısmı ulaştırma hizmetlerinin üretim kapasitesinin bir fonksiyonudur. Diğer bir deyimle tarifeli seferlerde boş yerlerin kullanılmaması fiyat formasyonunu dengesizliğe itebilecek kombine



giderlerin yapılmasını zorunlu kılar. Bu tip giderlerin olmasını engellemek için ya ulaştırma hizmetlerinin arzında kısıntı yapmak gerekir veya tarifelerin teskilinde olabilecek masraflar dikkate alınır.

Cesitli Ulaştırma modlarında çok değişik arz şekillerinin kuruluşların büyüklük ve şekillerine göre ortaya çıktığını izleyebiliriz. Örneğin Demiryolu ile ulaştırmada hem yolcu hem yük taşımacılığı hizmetleri verilir. Bu hizmet bir kuruluş tarafından aynı ulaştırma modunda rakip olmadan diğer rekabet halinde olunan ulaştırma modlarından kara ve içsu yolu ulaştırma hizmetlerine karşı verilebilir.

Kara ulaştırması ve iç su yolu ulaştırması kuruluşları az sayıda kişilerden oluşan küçük firmalardan oluşabileceği gibi büyük firmalardan hatta firma gruplarından oluşabilir. (Abati, 1987, s.21).

Son olarak ulaştırma sektörünün gelişmesini etkileyen cesitli faktörler arasında ekonomik düşünceler, coğrafya, nüfus ve nüfusun yoğunluğunu sayabiliriz. Değişik bölgeler değişik coğrafi özellikler, değişik nüfus yoğunlukları ihtiva ederler. Kara ve içsuyolu ulaştırma hizmetlerinin yönetimi

büyük ölçüde doğal ve mevsimsel faktörlere dayanır.Ulaştırma da sonuc olarak yukarıda alınan bütün bu faktörlerden etkilenir.



## BÖLÜM 11

### AVRUPA BİRLİĞİNDE ULASTIRMA POLİTİKALARI

#### II.1. Avrupa Birliği'nde Ulaştırma Politikalarının Çerçevesi

Roma Andlaşmasında, ulaştırma Topluluğunun ikinci en önemli müşterek politikası olarak tanımlanmıştır. Bu olguya rağmen Üye Ülkelerin müşterek politika geliştirememeleri nedeniyle bu sektör bütçeden yeterince pay alamamaktadır. Konuyla ilgili gelişmeler ve sonuçlar aşağıdaki bölümlerde açıklanmaya çalışılmaktadır.

Roma andlaşmasının IV. Bölümünün 74-84 sayılı maddeleri Müşterek Ulaştırma Politikaları (MUP) için gerekli yasal temelleri oluşturmaktadır. Tarım ve Ticaret politikalarından sonra MUP Roma andlaşmasının 2. maddesinde özellikle belirtildiği üzere, Topluluğun Müşterek Pazar oluşturmak ve Üye Ülkeler ekonomi politikalarını yakınlaştırmak için kullanacağı araçlardan biri olarak tanımlanmaktadır. (Greaves, 1994, s.1)

Mamafih MUP konusunda bir anlaşmaya varmanın

zorlukları nedeniyle Roma andlaşmasının ilgili maddelerine rağmen Ulaştırma, büyük ölçüde Uye Ülkelerin kontrolü altında kalmıştır. Uye Ülkeler birbirlerinden farklı ulaştırma politikaları uygulamışlar ve devlet müdahaleleri için değişik zeminlerde hareket etmişlerdir. 1960 ve 1970'lerde Avrupa çapında çok az müsterek hareket oluşturabilmişlerdir. 1980 de Avrupa Adalet Divanı'nın Konsey aleyhine aldığı karar ve Tek Avrupa Pazarı yaklaşımı ile entegrasyondaki gelişmeler MUP konusunda bir dizi tedbiri devreye sokmuştur. (Avrupa Parlementosu AT Konseyine karşı, Dava 13/83, 1985)

Her ne kadar Roma Andlaşmasının 3.cü maddesi Topluluğun önemli aktivitelerinden birinin " ulaştırma alanında müsterek politikaların adaptasyonu" olduğunu belirtiyorsa da Ulaştırmaya ilişkin gerçekte yalnızca müstakbel MUP için "Zaman Cetveli" ve buna ulaşım için yöntemler oluşturmaktadır. Başlangıç dönemlerinde buradaki maddelerin uyarlanması yani anılan maddelerin MUP temel kurallarına göre formüle edilmesi çok önemliydi. İlk Üzerinde durulan konu Topluluğun ulaştırma servisleri içinde ortak bir pazar oluşturmasının mı gerektiği yoksa Müsterek Ulaştırma Politikasına sahip olmanın yeterli olup olmayacağı

hususuydu. 74. madde 38.maddeden farklı olarak Ulaştırma Sektörünün bzerkliğini belirlerken sadece MUP'a gönderme yapmaktaydı. Halbuki, 38.madde bilindiği üzere tarımsal ürünler için müsterek pazar oluşturmaktadır. Daha da önemlisi MUP Roma Anlaşması ile de sınırlıdır. İlk önce 84. Üncü madde ruhuyla hava ve deniz ulaştırması Ulaştırma kapsamının sınırlarının dışına çıkarılmaktadır. İkinci olarak MUP maddelerinin sadece tarife ve tedbirlere uygulanması, nehir ve kara taşımacılığı ruhsatlarının tanzimi, yönetimler ile kamu yönetimindeki demiryollarının ilişkileri nedeniyle MUP sınırlanmaktadır. Böylece bu sınırlamanın dışında kalan tüm alanlarda Roma anlaşmasının genel maddeleri geçerli olmaktadır (Konsey Kararı,67/790, R.G. No:322, s.4)

AB'de müsterek politika Uye Ülkelerin Politikalarının tek topluluk politikası seklene sokmak üzere yeniden formüle edilmesi; Ulaştırma konusunda Supranasyonal ulaştırma politikası içinde entegrasyonun en üst seviyeye çıkartılması demektir. Diğer bir deyimle Uye Ülkelerde yasal ve ekonomik sistemlerde farklılıkları yok etme veya asgariye indirmeyi hedefliyen politika seklinde tanımlanabilir. Planlama sürecinde müsterek hedeflerin belirlenmesi ve

müsterrek hedefler hususunda anlaşma sağlanmalıdır. Son amac ulaştırma alanında müsterrek pazarın oluşturulmasıdır.

MUP'un hedefleri AET anlaşmasının 2. ve 3. maddelerinden doğar. Ulaştırma hizmetleri için ulusal pazarların entegrasyonu, rekabeti zedeliyen koşulların elimine edilmesi ve diğer ürünlerde müsterrek pazarın zedelenmesinin önlenmesi için alt yapı ve üretimin geliştirilmesi şeklinde özetlenebilir (Panorama 1995, s.22-7)

Ulaştırma bölümünde işlenen altı ana özellik Topluluk ulusal ihtiyaçlarının karşısı Tek Avrupa Pazarı koşullarını sağlayabilecek politikaların geliştirilmesi ve ulaştırma hizmetlerinin entegrasyonunu cesaretlendirecek uygulamaların yapılmasını zorlastırmıştır.

Müsterrek ulaştırma politikalarını , oluşturmak için komisyon yıllarca cesitli denemeler yapmıştır. Bir çok komisyon teklifi görüşülmüş ancak önemli sayılacak çok az teklif kabul edilmiştir. 1980 yılına kadar deniz ve hava taşımacılığında hic bir ilerleme sağlanamamıştır. Üye ülkelerin MUP konusunda uzlaşmamaları Avrupa Parlamentosunu, Avrupa Toplulukları

Konseyi'nin hareketsizliği karsısında 74. ve 75. maddeye aykırılıktan 175 madde çerçevesinde de eyleme sevkettir. Aynı zamanda Komisyon Tek Avrupa Pazarını oluşturmak için Konseyin yapacağı ve kabul edeceği kararları kapsayan ve bir zaman çizelgesi ihtiva eden Tek Avrupa Pazarının tamamlanması konusunda bir Beyaz Kitap yayınlamıştır. Bu çerçevede Ulaştırma Sektörünün rolü esaslı bir unsur olarak kabul edilmiştir. (COM, (85) 310 Final)

## II.2. AB Ulaştırma Politikasının Topluluk Uye Ülkeleri İçin Önemi

İster Ulaştırmayı başlıbaşına bir ekonomik sektör olarak ele alalım isterse genel veya bölgesel politikanın bir aracı olarak ele alalım ulaştırmanın ekonominin çok önemli bir parçası olduğunu kimse inkar edemez. Bu nedenle Devletler veya geniş çerçevede ekonomik ortaklık içinde birlik teşkil eden Ülkeler herşeyi kapsayan bir ulaştırma politikasının kavramını kabul etmek zorundadırlar. Sanki bir ulus devletmişçesine bir ekonomik birlik kuran veya herhangi bir formasyonda ekonomik topluluk oluşturan Uye Ülkeler aynı şekilde ulaştırma sektörünü gözardı edemezler. Ulus devletlerinin müdahaleden yana

olmaları veya tamamıyla serbest, hür tessebbüse dayalı ekonomilerden yana olmaları, nasıl ulaştırma sektörünü göz ardı etmeleri mümkün değilse böyle bir ekonomik birlik kuran ülkelerin oluşturduğu ortaklıkta ortak ülkelerin entegre etmek istedikleri ekonomileri kadar ulaştırma sektörünün entegrasyon seviyesinde aynı paralelde olmalıdır. Buna göre 18 Nisan 1951 tarihinde Avrupa Kömür ve Çelik Birliği'ni kuran Paris anlaşmasıyla bu iki temel konuda sınırlı bir birlik tesüs edilmeye çalışılması nedeniyle ulaştırma, sadece kömür ve demirin nakliyesi için; Karşılaştırılabilir tüketiciler için karşılaştırılabilir fiyat ve şartların uygulanabileceği fiyat ve şartların sağlanması amacıyla anlaşmaya dercedilmiştir. Diğer yandan ticari ulaştırma politikaları ile özellikle fiyat ve tarifelerinin sabitlenmesi veya değiştirilmesi ve taşıtların durumlarının tespiti, nakliyecilere makul dengeli finansal imkanların sağlanmasına yönelik tarifelerin hesaplanması, değişik ulaştırma modları arasında rekabet ve koordinasyonun oluşturulmasına yönelik tedbirlerin alınması Üye ülkelerin yönetimine bırakılmaya devam edilmiştir. (AT Resmi Gazetesi, Regulation 11, 1960 s.1121)



Avrupa Ekonomik Topluluğunu kuran Roma Antlaşmasında Ulaştırmanın yeri farklıdır. Antlaşmanın amaçları daha büyüktür zira kısa dönemde gümrük birliği, uzun dönemde politik birliği hedefliyen gerçek bir ekonomik birlik kurmaktır. Bu amaçlar tek pazarın tüm özellikleri ile malların insanların hizmetlerin ve sermayenin serbestçe dolaşımının sağlanması ile mümkün olabilir. Konu böyle olunca Ulaştırma sektöründe de müşterek politikaların kabul edilmesi gerekiyordu. Hedefin belirlenmesi Roma Antlaşmasının Üçüncü maddesi vasıtasıyla açıklığa kavuşmuştur. (Abati, 1987, s.17).

### II.3. Alt Yapı ve Kamu Yönetimi

AB Ülkelerinde Ulaştırma alt yapısı yatırımları hakkında kararlar genellikle kamu yönetimi tarafından verilir. Bu kamu yönetimi devletler, bölgesel veya şehirler düzeyindeki belediyeleri kapsar. Kamu yönetimleri karayolu ve İcsuyollarında altyapıyı kendileri finanse ederler. Demiryolları alt yapı yatırımlarında kamunun yönetici sıfatıyla yetkileri olmasına karşın demiryolu kuruluşlarının altyapıyı kullanmak hususunda serbest ve kendine mahsus yetkileri vardır. Brüksel'deki Avrupa Toplulukları

Komisyonu'nun yıllardır üzerinde tartıstığı altyapı masraflarının çeşitli kullanıcılar tarafından ne şekilde eşit olarak karşılanacağı hususu çok geniş çevrelerde sürekli tartıılmaktadır.Bu konuda henüz kesin bir kural oluşturulamamıştır.(Abati, 1987, s.20).

Tek Senedin hükümleri ve Komisyonun 1985'te yayınladığı Beyaz kitabın rehberliği tek pazarın temellerini teskil etmeye başlamıştır. Yukarıda anlatılan komisyon belgesi, Beyaz Kitapta, dört temel özgürlüğün uygulanmasının ekonomik etkileri tartıılmaktadır. Söz konusu dört temel özgürlüğün, büyük ölçüde kominikasyonu kolaylastıran, Topluluğu zaman ve mekan açısından küçülten, altyapı ağlarının varlığına dayandığını hatta bu ağların daha büyük birleşmeye büyük katkıda bulunduğu belirtilmektedir. Bu nedenle Tek Pazar programı tüm ekonomik ve sosyal etkinliğine ulaşım, enerji ve telekominikasyon alanlarının Trans Avrupa Ağları ile ulaşabilecektir. Çünkü bu ağlar üzerinden gidilerek malların, hizmetlerin, sermayenin ve insanların hiç bir sınır tanımadan serbestce hareketi sağlanabilecektir. (Griffith-Jones 1993. s.73)

Bu tip altyapılara sahip olma gerekliliği tek pazarın basarıları sonucunda beklenen etkiler bes baslık altında toplanabilir. Bu bes baslık aynı zamanda tek pazarın basarılı uygulamalarının koşullarını da teşkil etmektedir.

1. Topluluk icinde serbest ticaret artışının beklentisi (hacim etkisi)
2. Topluluk sahasının tüm alanlarının birbirlerine yaklaştırma gereği (Bütünleşme Etkisi)
3. Mevcut alt yapı ve hizmetlerinin birbirlerine bağlanarak, beraberce çalışarak, pazarın yeni boyutlarını karşılayacak seviyeyi çıkartma gerekliliği (enterkoneksiyon ve müsterek hareket ihtiyaçları)
4. Müstakbel ulaştırma ve haberleşme şebekelerinin geliştirme ve projelendirmelerine Topluluk boyutunun önemi dikkate almak (boyut etkisi)
5. Bütün Avrupa da uygun hizmet kalitesinde ihtiyaç artışı (kalite etkisi)

Trans Avrupa Şebekelerinin ortaya çıkışı Komisyon

tarafından da görülmüş özel sektör teşviklerine dayanarak kamu otoritelerinin harekete geçirilmesi düşünülmüştür. " Hizmet Bedeli" kavramına göre kaliteli hizmetten faydalananın bedelini ödeyerek sebekelerin özel sektör tarafından finanse edilmesine imkan vereceği gibi özel sektörün katılımını kuvvetlendireceği düşünülmüştür. (Griffith-Jones, 1993, s.74)

Trans Avrupa Sebekelerinin gelişmesini engelleyen hususlar aşağıdaki gibidir.

1. Interoperasyon problemleri,
2. Yetersiz Yasal çevre
3. Rekabet
4. Küresel Vizyon Eksikliği
5. Finans Yetersizliği

Sebelerde interoperasyon kavramı altyapıları ve bunların yönetimlerinin Topluluk içinde sanki ulusal sınırlar içinde hareket edermişcesine hareket etmeleridir. Diğer bir deyimle uygun teknik standartlar çerçevesinde ve hiç bir idari sınır olmaksızın hareket özgürlüğünün olmasıdır.

Ulaşım ve telekomünikasyon alanında sınır ötesi interoperasyon çok önemli değildir. Ulusal sebekelerde

interoperasyon olmayışı müteselsil ve aynı zamanda işleyen bir sistemin oluşmasına izin vermediği için son kullanıcıya yeterli ve uygun fiatla hizmet verilmesine cevaz vermez. Bütün bu zorluklar tesisat, donanım ve teknik standartların yanısıra değişik ulusal düzenlemeler ve idari tedbirlerden de kaynaklanabilir (Griffith-Jones 1993, s.75)

Yasal çevre engeli ulusal idari uygulamalar, yasa ve vergi sistemlerini kapsar.

Rekabet engeli serbest rekabet prensibi ile büyük caplı sebekenin entegrasyonunun gerektirdiği artan yoğunluktaki müşterek hareketlerin uyumlaştırılmasıdır. Burada kesin olarak serbestiyetin monopollerin ve anlaşmaların bir bedeli olmadığını bilmesi gerekir.

Özel sektör finansmanı ile ilgili olarak en esaslı finansman engeli yüksek riskin varlığıdır.

1990 da Komisyon tarafından hazırlanan konuya ilişkin belgede islenen yaklaşımlar Maastricht Antlaşmasında (Bölüm XII) madde 129 b ve 129c'ye yansıyor konuya yasal çerçeve getirilmesini mümkün kılmıştır. İlgili madde ile Topluluğun ulaşım,

Avrupa Sebekelerinin kuruluş ve geliştirilmesine katkıda bulunulacağı öngörülmüştür. Kişisel kullanıcılar ile yerel ve bölgesel toplulukların bu kuruluşlardan tam olarak faydalanacağı düşünülmüştür. Yine 129 b maddesi ile uc bölgelerdeki ülkeler, kara içerisine sıkışmış bölgeler ile adaların ihtiyaçlarının karşılanması özellikle dikkate alınacağı kabul edilmiştir. Maastricht Antlaşması ile 129c ile 129 b de gösterilen hedeflere ne şekilde ulaşılacağı detaylı olarak belirlenmiştir. Ayrıca madde 130 d ile kurulacak Birleştirme Fonu vasıtasıyla Topluluğun finansal katkılarının olabileceği beyan edilmiştir.

#### II.4. Ulaştırıma İlişkin Maddelerin AET Anlaşmasının Genel Kurallarıyla İlişkileri

Roma anlaşmasının IV. Bölümü, çok değişik görüşleri tesvik eden genellikle ilkeleri belirleyen maddelerden meydana gelir. Müsterek Ulaştırma Politikasının içeriği hususunda anlaşamayan Roma Anlaşmasının hazırlayıcıları anılan konudaki politikaların düzenlenmesini Konseye bırakmıştır. Konseyi görevlendirirken ulaştırmanın farklı

Özelliklerinin dikkate alınmasını 75. madde ile belirlemişlerdir. (D.Lasok-J.W.Bridge,1991,s.13)

İlk etapta 74.ten 84.'e kadar olan maddelerin Ulaştırma Sektörü hususunda son hükümler olup olmadığı tahlil edilmelidir. Özellikle 48 den 73'e kadar olan, kişilerin AET içerisinde serbestçe dolmasına ilişkin maddelerde belirtilen hususların ulaştırma sektörüne uygulanıp uygulanamayacağı tartışılabilir. Öte yandan AET anlaşmasının Ulaştırma sektörüne de uygulanan maddeler aynı şekilde ekonominin diğer sektörlerine de uygulanırken 74 ten 84'e kadar olan maddelerin esasında genel kuralların bir modifikasyonu şeklinde nitelenebilir. Özellikle 75. maddede belirtilen "Ulaşım Özel Çevresi" ibaresi ile ilgili maddelerin yaptırım güçleri dikkate alınmalıdır (Greaves 1991, s.13).

Avrupa Adalet Divanı (AAD) Komisyon'un Fransa'ya karşı olduğu davada yerini açıkça belirleme imkanını bulmuştur. Söz konusu dava kişilerin serbest dolaşım ile ilgiliydi. Mahkeme Özetle diğer Üye Ülkelerin vatandaşlarının Fransız gemilerinde çalışma hakkı ile ilgiliydi. O dönemdeki geçerli kurala göre ilgili Bakanlığın uhdesinde olmak kaydıyla Fransız gemilerinde belli bir orandaki müstahdemin Fransız

Vatandası olması gerekiyordu. Komisyon tarafından konu mahkemeye getirilince AAD Roma Anlaşmasının genel kurallarının ulaştırma sektöründe de uygulanabileceğine karar verdi. Ancak Ulaştırma alanının özellikle Anlaşma dışı ilan ettiği bölümler haric; Örneğin Anlaşmanın 61(1) maddesi özellikle Ulaştırma sektöründe hizmetlerin Ulaştırmaya ilişkin Roma antlaşma hükümlerinin uygulanacağını belirtir. (Dava, Avrupa Komisyonu Fransa'ya Karşı 167/73, 1974, s.359)

Diğer genel hükümler gurubu malların serbest dolasım ile ilgili 30-36'nci maddeleridir. Söz konusu maddeler ile ilgili hususlarda Avrupa Adalet Divanının aldığı kararlarla Genel Kuralların uygulanması cihetinde yaklaşımlar sergilemiştir. (Dava, Avrupa Komisyonu İtalya'ya Karşı, 50/83, 1984, s.1271)

#### II.4.1. Rekabet Kurallarının Ulaştırma İle İlişkisi

Roma Antlaşmasının 85'ten 90'a kadar olan maddelerine göre "Rekabet Kuralları" bütün ekonomik sektörlerin yanı sıra Ulaştırma Sektörüne de uygulanması esastır. Madde 85 rekabeti zedeleyici üye ülkeler arasında ticareti etkileyecek her türlü



anlaşma, karar ve kurum veya kuruluşların müsterek hareketlerini yasaklar. Ulaştırma sektöründe de kuruluşlar arasındaki anlaşmalar rekabeti önliüyorsa prime facie olarak bunlarda yasaktır. Ancak bu tip anlaşmalar Uye Ülkeler ulaştırma politikaları açısından olumlu görülmektedir. (Treaties Establishing the European Communities, 1987, s.193-196)

Madde 85'i ihlal eden bir anlaşma otomatikman batıl kabul edilir. Bütün bunlara rağmen eğer 85. maddenin şartları ikmal edildiği takdirde Komisyon 85.maddenin uygulanmaması istisnasını kabul edebilir. 85. maddede rekabeti engelleyen anlaşmalar eğer tüketicinin yararına olumlu unsurları içeriyorsa yukarda anılan istina içerisinde yorumlanmasına izin verilebileceği belirtilmektedir. 85. maddeyi tamamlayan 86. madde Uye Ülkeler arasında ticareti etkileyecek şekilde Ortak Pazar içerisinde veya önemli bir bölümünde hakim pozisyondaki bir kuruluşun suistimali yasaklanmaktadır (Greaves, 1991. s.15).

Rekabet kuralları uyumsuzluklar hakkında talepte bulunmak için belirgin prosedür sağlamamaktadır. Mamafih 87. madde komisyondan gelen teklif üzerine, kuralları uygulamak üzere gerekli kararları almaya,

konseyi yetkilendirmiştir. Konsey 17/62 sayılı regülasyonu yürürlüğe koyarak bu yetkiye hukuki bir güç kazandırmıştır. Söz konusu regülasyon Komisyona bazı eylemlerin rekabet karsıtı olup olmadığı hususunda araştırmalar başlatmak veya devam ettirmek yetkisini vermektedir. Regülasyon 141/62'nin yasallaşması bilahere konsey regülasyonu 1002/67 nin uzatılması ile Regülasyon 17'nin Ulaştırma Sektörüne uygulanmasını kaldırmıştır. Ancak 1017/68 ile rekabet kurallarının uygulanması tekrar kabul edilmiştir. Bütün bu kararlara rağmen deniz ve hava ulaştırması süresiz olarak regülasyon çerçevesinin dışında tutularak tekelleşmeye cevaz veren yapı ayakta tutulmak istenmiştir. Ancak bazı özel regülasyonlarla rekabet kurallarının deniz ve hava ulaştırmasına uygulanmasına çalışılmıştır.(1. AT Resmi Gazetesi 204, 1962. s.57, 2751; AT Resmi Gazetesi 1968, L 175/1)

Rekabeti zedeleyici yöntemlerden bir diğeri de Üye Ülkelerin bazı endüstri ve kuruluşlara sübvansiyon ve tazminat ödemeleri yapmalarıdır. 92 den 94'e kadar olan maddeler tazminat ve yardımları yasaklamakta, ancak Komisyon tarafından izin verildiği takdirde sübvansiyonlar ve yardımlar yapılabilmektedir. Madde 92. de belirtilen bazı devlet yardımları kurallara

uygundur ve Komisyonun yeniden otorizasyonuna muhtac değildir. Ulaştırma sektörü dikkate alındığında 77., 80 ve 82. maddeler Genel Kuralları tamamlamaktadırlar, 77. madde 92. madde'de belirtilen istisna listesine iki ekleme daha yapmaktadır. Bu maddenin amacı genel Devlet yardımları kuralları ile ulusal kararların uygulanmasındaki uyumu sağlamaktır. Konsey önce 1107/70 sayılı kararlar ile ulaştırmaya kara, demiryolu ve iç su yolu ulaştırmasında yardımların tahsisi hususundaki 92 den 94'e kadar olan maddelere zeyl vermiştir. Bilahare 1473/75 ile yeniden düzenleyerek 92 den 94'e kadar olan maddelerin özellikle iç ulaşım yapılacak tahsisatlara uygulanmasını sağlamıştır (AT Resmi Gazetesi 1970, L.130, s.1, Resmi Gazete, 1975, L 152, s.1).

Vergilendirmenin Ulaştırma ile ilgili hususları Konsey kararı ( Decuman) 65/271 de belirlenmiştir. Dördüncü bölüm de anlatılan konulardan ciro vergisi, Katma Değer Vergisi, genel bir sistem olarak Konsey Kararı 65/271 ile planlanmış 67/227 sayılı konsey direktifi ile uygulamaya konulmuştur(Konsey Kararı 65/271, AT. R.G. 1965, No:88, s.1500).

#### II.4.2. Vergilerin Ulaştırma ile ilişkisi

Ulaştırma konusu dikkate alındığında malların ve servisin ithali ve arzı halinde katma değer vergisi uygulanmaktadır. Diğer bir deyimle bir hareketin oluşmasından sonra katma değer vergisi tatbik olunmaktadır.

Vasıtalı vergilerin uyumlaştırılması kuralının işlendiği 95 ten 99'a kadar olan bölüm genel taşıyıcılara uygulanabilir. Ancak bu vergiler diğer yandan MÜsterek Ulaştırma Politikasının kapsamı içinde olması nedeniyle 75. madde de uygulanabilir (Greaves, 1995, s.17).

#### II.5. Avrupa Kıtasında Ulaştırma Politikaları ve Bu Çerçevede Oluşturulan Kurumlar

Avrupa'da Ulaştırmanın organizasyonu Napolyon Savaşlarının bitisinden itibaren çözümlenmesi

gerekli bir problem olarak algılanmıştır. Bu konuya ilişkin sorunlar Avrupa'nın restore edilmesi ve Ülkeler arası ticaretin yoğunlaşması sonucunda daha da artmıştır. Çeşitli kurum ve kuruluşlar bu problemin halledilmesi için oluşturulmuş, Topluluk kurumları ile birlikte bunlar halen varlıklarını devam ettirmektedir.

#### II.5.1. Ren Nehrinde Ulaşım İçin Merkezi Komisyon (RMK)

RMK Avrupa'da ulaştırmadan sorumlu en eski kuruluştur. 17 Ekim 1868 Mannheim Konvensiyonu ile kurulmuştur. Ren nehrinde ulaşım sistemine nezaret etmek üzere kurulmuştur. Bu sistemle ilgili yeni kararlar almak ve bu kararları uygulamak yetkisine sahiptir. Sözleşmeye Üye Ülkeler Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İngiltere ve İsviçre'dir. İsviçre'nin AB Üyesi olmayışı nedeniyle Topluluğun Müsterek Ulaştırma Politikaları, Ren nehrinde uygulanamamaktadır.

#### II.5.2. Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK)

Avrupa Ekonomik Komisyonu Cenevre merkezli bir Birleşmiş Milletler Kuruluşudur. Birleşmiş Milletlerin

Avrupalı Üyelerini yanısıra ABD'ide içermektedir. Avrupa Ekonomik Komisyonu (AEK) faaliyetleri bir çok komite tarafından yürütülmektedir. Kara Ulaştırma Komitesi anılan komiteler arasında en önemlisidir. Avrupa'da uluslararası ulaştırmayı kolaylaştırmak için bir kaç uluslararası anlaşma sonuçlandırılmıştır. Bunlardan en önde gelenleri Avrupa da gümrük formalitelerini azaltmayı amaçlayan çalışmalardır. Bu anlaşmalar sonucunda demiryolu ulaşımında TTT formu uygulamasına başlatılmış, karayolu ulaşımında TIR sistemi oluşturulmuştur.

AEK çeşitli karayolları, kodlarını standardizasyonunda başarılı olmuştur. 1970'de AEK'nın himayesinde uluslararası karayolu ulaşımında ve nakliye vasıtalarında çalışanların sosyal durumunu düzenliyen AETR sözleşmesi imzalanmıştır.

Her ne kadar AEK'nın organizasyonu altında veya etkin çalışması sonucunda önemli uluslararası anlaşmalar sonuçlandırılmışsa da hükümetlerarası bir organ olarak Avrupada ulaştırma alanında problemlerin çözümü için genel bir yaklaşım sergileyebilecek durumda değildir.

229. maddeye göre 1958'den beri AET Komisyonu AEK

ile ilişki kurmuştur. AEK Kara Ulaştırması Komitesine ve alt komitelerine AET Komisyonu temsilciler göndermektedir (Abbati, 1987, s.24)

### II.5.3. Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (ECMT-UBAK)

Avrupa Kömür Çelik Topluluğu'nu (AKCT) kuran Paris anlaşmasından sonra 17. Ekim 1953'te UBAK Brüksel'de teşkil edilmiştir. UBAK daha sonra OECD olarak isimlendirilecek OCEC tarafından oluşturulmuştur. Avrupa dışından Ülkelerinde Üye olduğu bir teşkilattır. Müessesesmis milletlerarası bir işbirliği teşkilatıdır.

İki esaslı amacı vardır.

1. Genel veya bölgesel olarak, kara ulaştırmasında uluslararası önemi olan en rasyonel gelişmeyi ve en iyi faydayı sağlayan uygun kararlar almak,
2. Supranasyonal kuruluşların varlığını akılda tutarak Avrupa içinde ulaştırma ile ilgili uluslararası organizasyonların çalışmalarını cesaretlendirmek ve koordine etmek.

UBAK'ın ortaya çıkışı bazı ihtilaflara sebep olmuştur. Bazıları anılan kuruluşun, AKCT Yönetimine tepki olarak kurulduğunu düşünmektedir. Paris

anlaşması ile AKCT yönetimine verilen güçlü supranasyonal yetkilerin ulaştırmayı da kapsıyacağını düşünülmekteydi. Ancak UBAK'ın oluşturulması AET tarafından müsterek Ulaştırma Politikasının oluşturulmasına bir fayda sağlamamıştır. UBAK'ın hükümetler arası bir kuruluş olması nedeniyle katılımcı ülkeleri bağlayan bir güç olmasını önlemiştir. Buna karşın AET dışı ülkelerinde temsilci bulundurması nedeniyle AET'nin Ulaştırma Bakanları Konseyi'nden daha geniş etkinliği olan bir kuruluş haline dönüşmüştür.

Mamafih UBAK'ın çalışmalarını küçümsemek gerekir. UBAK'ın raporları ve çalışmaları yüksek kalitede ve alt yapıya ilişkin yatırım raporları özellikle çok ilginç olmuştur. Sonuçta UBAK çok önemli teknik tavsiyelerde bulunarak günün gelişmelerine uygun düzenlemelerin yapılmasını sağlamıştır. Örneğin Avrupa'da demiryollarında vagon havuzlarının oluşturulması sağlanmıştır. Yine demiryollarının çekilen araçların finansmanın sağlayan Eurofima şirketinin kurulmasına önyak olmuştur.

UBAK herne kadar ne kurumsal otorite ne de kendisine has Avrupa Ulaştırma Politikasını oluşturacak politik güç değilse de; olağanüstü teknik etkisi olan ikili



anlaşmaların etkinliğinin artmasına sebep olan çok taraflı anlaşma ve konvansiyonları oluşturan bir kuruluş olmuştur. AET Komisyonu ile UBAK arasında ilişkiler 1958 yılında AET Anlaşmasınının 229. maddesine göre kurulmuştur.

1975'de yapılan bir anlaşma ile daha devamlı ve resmi ilişki kurulması amacıyla Topluluğun UBAK Bakanlar Konseyi ve Yardımcılar Komitesi'ne temsilciler göndermesi kararlaştırılmıştır. (Abbati,1987,s.26)

#### II.5.4. Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (AKCT)

Kurumsal açıdan AKCT'yi meydana getiren 18 Nisan 1951 tarihli Paris Anlaşmasının amacı müşterek karar verici kurumlar oluşturmaktı. Ekonomik açıdan AKCT'nin hedefi kömür ve çelik için serbest ticaret ilkelerine dayalı, ayırimsız, rekabetçi müşterek pazar kurmaktı. Paris Anlaşması bu iki temel kaynağın müşterek pazarının kurulması ile ilgili olması nedeniyle her iki sektörü özellikle etkileyen ulaştırma problemlerini bir kenara atamazdı. Paris Anlaşmasınının 70.maddesi ile Geçici Maddeler Konvansiyonununun 10.maddesi Kömür ve Çeliğin demiryolu, karayolu ve icsuyolu ile ulaşımına ilişkin özel maddeleri ihtiva

eder. AKCT anlaşmasının ulaştırmaya mütealik esas amacı kömür ve çeliğin nakliyesinin "karsılaştırılabilir yerlerdeki müşterilere, karsılaştırılabilir ödeme şartları ile sağlamak" koşulları çerçevesinde yapılmasını güvence altına almaktır. Her ne kadar AKCT çok önemli iki sektörde-AET'de o sıralardan önemli sektörlerden-fonksiyonel olarak entegrasyonu sağlamayı amaçladığından bütün ulaştırma politikalarını kapsayacak bir düzenleme yapma durumunda değildi.AKCT'nin 70. maddesi besinci paragrafı ile ticari ulaştırma politikasının oluşturulma yetkilerini Uye Ülkelerin kendilerine bırakmaktaydı.(Treaties Establishing the Eurekaean Communities,1987,s.74)

AKCT vasıtasıyla Yüksek Yönetim'e sağlanan yetkiler sınırlıdır. Her ne kadar alevli konuların halledilmesinde hızlı ilerleme sağlanmışsa da önemli ayrımcılık konularında başarı sağlanamamıştır. Örneğin 70. maddenin üçüncü paragrafını uygun ulaştırma tarifelerinin yayınlanması veya yine 70.maddenin ilk paragrafıyla Uye Ülkelerde şartlar ve oranlarının harmonizasyonu sağlanamamıştır. Zira bu AKCT kurumlarının ulusal tarife politikaları hususunda herhangi

yaptırımcı gücü olmamasından kaynaklanmaktadır. Kömür Çelik Birliğinde, ulusal tarife politikalarının AKCT'nin diğer ülkeleri ile uyumlaştırılması hususunda herhangi bir zorunluluğa tabi olmamaları nedeniyle ulaştırma tarife ve koşullarının harmonizasyonu imkansızlaşmıştır. Gerçekte ulusal tarifelerin üye ülkelerde yürürlükte kalacağına dair Paris anlaşmasında herhangi bir kayıt olmamasına karşın anlaşmaya ek Geçici Maddeler Konvansiyonu'nun 10.maddesi üçüncü paragrafında "Uzmanlar Komitesi"nin "Uluslararası tarifeler vasıtası ile kurulacağı " ibaresi yer almaktaydı (Abbati, 1987, s.27)

#### II.5.5. Ulaştırma Sektörü Hesusunda Avrupa Konseyi'nin Girişimleri

Avrupa Konsey'ini kuran anlaşma 5 Mayıs 1949'da Londra'da imzalanmıştır. Amacı Avrupa Politikalarının bütün alanlarında yakın birlik sağlamak üzere devletler arasında bir kurum oluşturmaktır. 5 Mayıs 1951'de Avrupa Konseyi Parlamenterler Assamblesi nezdinde Avrupa da Ulaştırmanın koordinasyonu amacıyla Yüksek Otorite kuran AKCT benzeri bir plan önerildi. Parlamenterler Assamblesinde kabul edilen plan

Bakanlar Komitesinde, yani Avrupa Konseyinin yetkili kurulusunda tartişılmadı. Bakanlar Komitesi her ne kadar karar verme yetkisine sahip değilse de, kurulus statüsüne göre üye ülkelere bu konuda tavsiyede bulunabilirdi. Ancak bu öneri Bakanlar Komitesinde gündeme bile gelmedi. (Abbati 1987 s.28)

Aynı zamanlarda Avrupa Konseyine ulaşım konusunda değişik ulaşım modlarında çeşitli planlar önerildi. Örneğin Avrupa Havayolları Konsorsuyumu, Avrupa Ulaşım Bürosunun kurulması önerileri gibi. En son olarak tarifeler, ekipmanların standardizasyonu çekilen araçlar havuzunun kurulması ve yatırımlar hususlarındaki anlaşmazlıkları çözecek kara ulaşım konseyinin kurulması hususundaki öneri ilk planın akıbetine uğradı. (Abbati 1987, s.28)

#### II.5.6. AET'nin Müzakeresi Safhasında Ulaştırma Hususunda Girişimler

AKCT 1 ve 2 Haziran 1955'te Messina'da yaptığı toplantıda ekonomik birliği sağlamak üzere müşterek pazar kurma kararı alındı. İster istemez Avrupa Ekonomik Topluluğu çerçevesinde ulaştırmada entegre edilecekti. Bu meyanda AET anlaşmasının müşterek

Ulaştırma Politikası'nı oluşturan uygun maddelerle teçiz edilmesi gerekirdi.

AET anlaşmasının ne şekilde yapılacağı hususunda ilk çalışmaları Paul Henri Spaak başkanlığında Hükümetler arası uzmanlar komitesinde yapılmıştır. Spaak raporunun "Ortak Pazar Politikası" bölümünün üçüncü kısmı "Ulaştırma tarifeleri ve politikaları" ile ilgiliydi. Uluslararası ulaştırmanın koşulları ile tarife oranlarının uyumlaştırılması, müşterek ulaştırma politikalarının formülasyonu, alt yapı yatırımlarının finansmanı ve geliştirilmesi şeklinde üç esaslı nokta üçüncü kısımda yer almaktaydı.

Tarife hususunda uluslararası ticaret ve ortak pazarın işlemesi açısından konuya yaklaşılmıştır. Yatırımlar hususunda ise çeşitli ulaştırma modlarının sosyal maliyet ve faydalarına göre doğru değerlendirilmelerine önem verilmiştir. Ulaştırma Politikasında ise uzmanların büyük çoğunluğu ..ulaştırmayı baslı başına bir ekonomik sektörden ziyade müşterek pazarı işleten ve oluşturan bir araç olarak görmüşlerdir. Spaak raporu ilk önce Dışişleri Bakanlarının Venedik toplantısında, sonra Brüksel'deki Eurotom ve Müşterek Pazar için toplanan hükümetlerarası konferanslarda kabul edildi. Yapılan bir dizi toplantıdan sonra 25 Mart 1957 Campidolio'da

Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (AAET) ve AET yi kuran anlaşmalar imzalandı. Müzakere safhasında ulaştırmanın her alanında değişik görüşler gündeme geldi. Almanya ve Fransa ulaştırmayı başlıbaşına bir sektör olarak görmüyorlardı. Bu sektörü ekonomin tümünün veya bir bölgenin gelişmesi için bir araç dolayısıyla yardım edilmeye uygun bir sektör olarak görüyorlardı.

Hollanda'nın başını çektiği küçük ülkeler ise yani Laissez-faire kampı ise her ekonomik sektör gibi her türlü kayıttan arındırılmış tam serbest rekabetin uygulanabileceği bir alan olarak görüyorlardı. Bu nedenle Benelux ülkeleri 3 Şubat 1958 de kara ulaştırmasının liberalize ettiler. Hollandalılar kendilerini bir ölçüde Avrupanın müstakbel karayolu nakliyecileri olarak görüyorlardı. Genel politikalar hakkındaki görüşmeler bittiğinde ulaştırma uzmanları daha işin basındaydılar. Bu nedenle ulaştırmaya ilişkin çok genel hususlar anlaşmaya dercedilerek Anlaşmanın Ulaştırma bölümleri olmadan yapılması olanağı ortadan kaldırıldı. Sonuçta Müsterek Ulaştırma Politikası'na ilişkin hükümler çok belirsiz olmuştur. Daha sonra anılan konulardaki gelişmelerde önlenmiştir. Zira ekonomiye müdahalenin bir yolunun ellerinden alınmasının özellikle büyük ekonomilere

sahip Ulkeler istememislerdir.

## II.6. Avrupa Birliği icinde Kara Ulastirmasinin Yasal Cercevesi

Yukarıda görüldüğü gibi ulastırma modlarında müsterek politika olusturulamaması kara ulastırması alanına da yansımıştır. Baslangıçta belirli bir politika belirlenememesi bu amaca yönelik çabaların yoğunlaştırılmasını engelliyememis, parantez sistemi ve referans tarifeleri ile müsterek bir sisteme yavaş yavaş ulaşılmaya çalışılmıştır. Rekabet, devlet yardımları ve kamu hizmetleri zorunlulukları cercevesinde konular incelendiğinde 1980'den önce genel program ve cerceve kararlar bağlamında çok az çalışma tamamlanmıştır. Konsey, bu dönemde tüm üye ülkelerin müsterek ulastırma politikası konusunda, bir konsensusa ulaşamadığını görerek konunun önemine göre tek tek konuları ele alarak sorunları çözülemeye çalışmıştır. 1965 ve 1967 alınan iki karar bu dönemde alınan önemli kararlardır.

65/271 sayılı Konsey Kararı icsuyolu, demiryolu ve karayolu ulaşımında rekabeti etkileyen bazı koşulların uyumlaştırılması için bir program oluşturmaktadır. Söz konusu karar rekabet şartlarındaki çarpıklıkları

ortadan kaldırmak amacıyla alınmıştır. Vergilendirme, sosyal politikalar ve devletin müdahalesi hususunda yöntem içeren bu kararın önerdiği program kısmen tamamlanmıştır. Bu üç zemindeki gelişmeleri kısaca inceleyerek Avrupa Birliğinde kara ulaştırmasına ilişkin gelişmeleri ana hatların ile inceleyerek bu ulaştırma modunun AB için önemini gözlemleyebiliriz.

**a. Vergilendirme:**

Anılan karar ile 1967 yılında motorlu araçların çalıştırdıkları ülkelerin dışında kayıtlı oldukları ülkelerdeki vergilendirilmeleri iptal edilerek cifte vergilendirmenin önüne geçilmiştir. Yine aynı tarihte ticari vasıtalarla gümrük vergisiz yakıtlara ilişkin kurallar standardize edilmiştir. Diğer yandan 1967'den itibaren Ulaştırma katma değer vergisi sistemi içine girmiştir. Müşterek oran 1972'den itibaren AB'de etkin olmaya başlamıştır.

**b. Devlet Müdahaleleri:**

Konsey uygun ulaştırma hizmetlerinin sağlanmasının garantiye alınması zorunluluğu doğduğu zaman devlet müdahalelerinin yapılmasına cevaz vermiştir. Konsey Kararında anılan müdahalenin beraberinde yapılacak bir çalışma sonucunda müşterek prensiplerden oluşturulacak bir formül çerçevesinde yapılması uygun görülmüştür.



**c. Sosyal Politikalar:**

Bu alanda 1966'dan sonra yasalar, düzenleyici tüzük ve genelgeler ile idari düzenlemelerin uyumlaştırılması hususunda çalışmaları yapılmıştır. Kara ulaştırmasında sürücülerin çalışma ve dinlenme süreleri değişik zamanlarda çıkartılan kararlar çerçevesinde uyumlaştırılmıştır.

Konsey kararlarından 67/790 yayınlanmasından sonra yapılan uyumlaştırma çalışmaları sırasında ağırlık çifte vergilendirmeyi önleme, yakıt depolarında vergi dışı tasınabilir petrolün miktarı, rekabet şartlarının ulaştırmaya uygulanmasına, devlet subvansiyonlarının kurala bağlanması, kara ulaştırmasında Topluluk kotalarının oluşturulması ve parantez tarifeleri sisteminin oluşturulmasına verilmiştir. 67/790 sayılı karardan sonra Beyaz Kitap'ın yayımlanmasına kadar Konsey herhangi bir bağlayıcı karar almamıştır.

1 Ocak 1993'e kadar Üye Ülkeler diğer Ülkelerin nakliyecilerine kotalar çerçevesinde geçiş izni vermiştir. Roma anlaşmasına göre bu kotaların kaldırılması zorunluydu. Zira müşterek pazarın kurulması sonucunda milliyeti ne olursa olsun herhangi bir kişinin pazara ulaşımının engellenememesi gerekiyordu. Liberazisyon 1962 yılında Konsey direktifi ile başladı. Bazı malların kota ve

otorizasyon alımı dışına çıkarılması kararları çerçevesinde sanat eserlerinin sergilenmesi canlı hayvanlarının taşınması gibi EK I'de gösterilen bir dizi malın taşınması hiç bir izne tabi olmadan Üye Ülkeler arasında yapılması mümkün olmuştur.

Diğer yandan 65/269 sayılı Konsey direktifi ile nakliyecilerin otorizasyon alımına kolaylık getirilmek amacıyla bu işlem standardize edilmiştir.

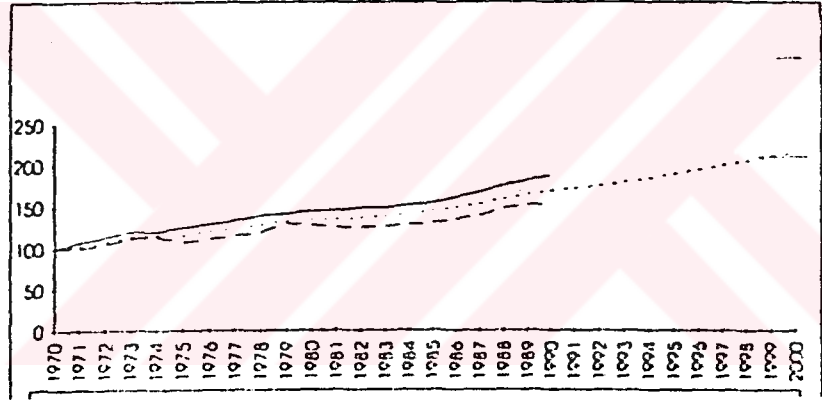
Topluluk Kotaları 1968'den itibaren deneme mahiyetinde başlamıştır. Topluluk kotaları Üye Ülkelerin birbirlerine verdikleri ikili geçiş belgelerinin yanısıra Avrupa Topluluğu ulaştırma kapasitesinin tüm kullanımını amaçlayan bir sistemdir. Her ne kadar 1982'de AT ulaştırma pazarının %5'ini kapsıyorsa da müşterek pazara geçişte kilometre taşı olarak algılanmaktaydı. Topluluk kotaları sürekli arttırılmış 1989'da pazarın %30'unu kapsamaya başlamış ve 1989 yılından itibaren her yıl %40 arttırılarak otorizasyon arzının talebi geçeceği planlanmıştır. 1968 yılında tecrübe mahiyetinde uygulanmaya konulan parentez sistemi 31/Aralık/1983'de 3568/83 sayılı regülasyon ile yasallaştırılmıştır. (D.Lasok-J.W.Bridge 1991,s.493)

10 Ocak 1993'ten itibaren Topluluk ruhsatları

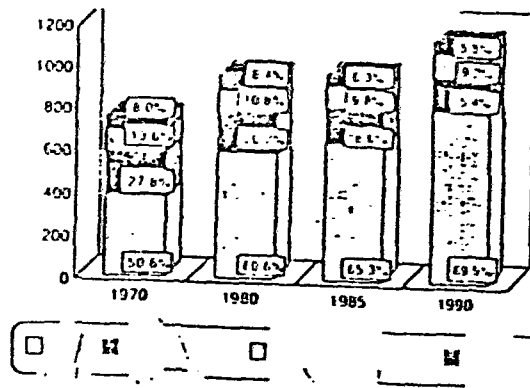
Kalite Kriteriyası temeli çerçevesinde dağıtılarak ulaştırma pazarı düzenlenmeye başlanmış tüm ikili belgeler iptal edilmiştir. (Greaves,1991, s.55)

Yukarıda belirtildiği üzere belge sistemi tamamiyle terk edilmemiş tam serbest piyasa ekonomisine geçilememiştir. Sonuçta bu piyasadaki gelişmeler grafik I'de görüleceği üzere gayrisafi yurt içi hasılaya paralel gelişim göstermiştir.

Grafik I Yolcu ve Yük Taşımacılığında Trendler



— İndeks: Yolcu Kilometre  
- - - İndeks: YUL/Ton Kilometre  
..... İndeks: AB 12 GSMH



Karayolu Demiryolu İcsuyolu Boru Hattı

## II.7. Kara Ulaştırması Modunun Ulaştırma Sektörü İçerisindeki Yeri

1970'den beri Topluluk ekonomisi her yıl %2.6 gerçek değerlerde artış göstermiş ulaştırma hizmetleri %2.3 oranında artış göstermiştir. Ancak Kara ulaştırması ile esya taşımacılığı 1970-1990 yılları arasında %50 oranın da artış göstermiştir. Dört taşıma modunun karşılaştırılmasında iç su yolu taşımacılığının piyasadaki hissesi %13.6'dan %9.2'ye demiryollarının hissesi %27.8'den %15.4'e Boru hatlarının hissesi %8'den %5.5. düşmüştür.

Deniz ulaştırmasındaki %35 lik hacimsel gelişmeye rağmen bu ulaştırma modu Üye Ülkeler arasındaki piyasa da 1970'de olduğu gibi 1990 da da pazarın %30'undan pay almaya devam etmiştir. (Komisyon Bülteni, Supplement 3/93, 1993, s.7)

Hava Ulaştırması 1990 yılında, esya taşımacılığı alanında %1'lerde kalmış, bu tezin çalışma konusu olmayan yolcu taşımacılığı alanında piyasanın %5.6'sına ulaşmıştır. (Komisyon Bülteni, Supplement 3/93, 1993, s.69)

1970-1990 yılları arasında bütün ulaştırma

modlarında, sırasıyla demiryollarında %15, icsu yollarında %9, boruhattında %6 hacimsel gelişme yaşanmasına rağmen karayolu ile esya taşımacılığında olağanüstü hacimsel gelişme ile bu dört mod arasındaki piyasanın %70'ini elde etme başarısına ulaşmıştır.

Yukarıda anlatılan bu gelişmeler belge düzenine getirilen esnekliğin yanısıra imalat sanayinde yapı değişikliği sonucu imalatın sanayi bölgelerine kayması ile üretim metodlarındaki değişiklikler de etken olmuştur. (Komisyon Bülteni Supplement 3/93, 1993, s.7)

Tüm bu gelişmelere karşın alt yapı için yapılan yatırımlar GSMH'nin 1975'te %1.5 1980'de %1.2 sini teşkil etmiştir. 1980 den itibaren on yıl müddetle GSMH'nin %1'i ulaştırma alt yapısı yatırımlarına ayrılmıştır.

1980-90 arasında karayolları bütün yatırımların %60'ının harcadığı sektör olurken demiryolları %23, Limanlar %5-3.5, İç Suyollarının %2-1.5, Hava meydanları %2.9-5.6 pay almıştır. (Komisyon Bülteni Supplement, 3/93, 1993 s.9)

## II.8. Avrupa Birliğin'de Kara Ulaştırmasının Profili

Görüldüğü üzere 1990'larda Avrupa Birliğin'de karayolu ile ulaştırma, ulaştırma sektörü içerisinde hakim karaktere sahiptir. Her ne kadar resasyondan etkilenmiş ise de diğer ulaştırma modlarına göre en rekabetçi mod olma özelliğine sahip olmuştur. (Panorama, 1995, s.22-31)

Karayolu ile esya nakliyeciliği tamamıyla veya öncelikle esya taşımacılığı ile uğraşan birimleri kapsamaktadır. Anılan birimler fonksiyonlarını kamyonlarla ve treylerle, semitreylere, tanker ve bunların birleştirilmiş kombinasyonları ile yerine getirirler.

1985-1990 yılları arasında Karayolu Ulaştırması tonajda %3.5 gelişme göstermiştir. 1990 ve 1991 yıllarında ise yılda %2 oranında toplam esya trafiğinde düşüş olmuştur. Buna karşın 1992 yılında Almanya iç taşımacılığındaki %22'lik artış sonucunda tonaj bazında %5'lik bir gelişme sağlanmıştır. Ancak Almanya'nın birleşmesinden doğan Alman iç piyasasındaki artış çıkarıldığı takdirde trafikde %2.5'lük bir düşüş rakamı ile karşılaşırız. (Panorama, 1995, s.22-31)

AB içindeki ticaretin gelişmesine paralel olarak uluslararası trafik Üye Ülkelerin iç trafiğinden daha hızlı gelişmiştir. 1980'nin ikinci yarısından itibaren her yıl % 8 büyüme gösteren uluslararası trafik 1990'dan sonra da sürmüştür. 1990 sonrası yıllarda bu gelişme iç trafiğin resasyondan doğan talep yetersizliğini karşılamıştır.

Her Ülkedeki 1992 yılındaki performansı incelersek bir çok Üye Ülkenin toplam trafikte düşüş bildirdiğini görürüz. Özellikle, Portekiz %-12, Yunanistan %-15 şeklinde dramatik sonuçlar açıkladığını, Almanya, Danimarka, İtalya ve Hollanda'nın trafikte artış sağladığını görürüz.

Uluslararası taşımacılık, aşağıdaki çizelge 4 ve 5'de görüldüğü gibi, trafik akışları veya araçlarda yapılan nakliyelerin ilgili Ülkelerdeki kayıtlarından çıkartılır. Bu yaklaşıma göre, Hollanda, AB içindeki tasımların %25'ni, Almanya %20'sini, Fransa %17'sini ve Belçika %17'sini gerçekleştirmektedir.

CİZELGE 4. Karayolu Esya Tasımacılığı  
Yabancı Ülkelere Gönderilen Yükler

Bin Ton	1980	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Belçika	N/A	38.402	38.584	42.995	50.395	51.564	55.287	56.370	N/A
Danimarka	5.340	5.789	5.852	5.866	6.038	6.564	7.420	7.791	7.878
Almanya	52.245	48.625	53.073	56.134	61.885	68.493	73.644	78.747	74.476
Yunanistan	1.078	774	735	756	853	890	958	856	1.487
İspanya	N/A	N/A	8.858	10.284	10.981	11.720	12.195	13.165	13.501
Fransa	37.100	35.068	37.229	37.870	45.100	53.036	52.140	51.468	47.367
İrlanda	N/A	642	943	993	980	1.147	1.119	975	N/A
İtalya	N/A	7.750	8.392	9.162	11.060	22.821	25.093	25.302	24.115
Lüksemburg	N/A	3.351	3.563	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Hollanda	N/A	35.821	37.937	40.297	44.983	48.631	51.496	55.054	53.807
Portekiz	N/A	N/A	1.112	643	1.755	2.314	2.557	4.017	3.758
İngiltere	7.115	3.903	4.513	6.076	6.111	6.934	7.979	8.511	7.079

CİZELGE 5. Karayolu Esya Tasımacılığı  
Yabancı Ülkelere Gelen Yükler

Bin Ton	1980	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Belçika	N/A	31.799	31.968	33.580	37.664	39.629	39.942	41.575	N/A
Danimarka	4.257	5.644	6.031	6.160	6.199	6.316	6.600	6.972	7.223
Almanya	54.383	48.146	50.944	52.656	59.623	65.753	72.025	79.371	75.291
Yunanistan	674	790	627	670	930	991	2.629	801	1.455
İspanya	N/A	N/A	7.209	7.632	9.900	11.902	12.879	14.519	15.268
Fransa	35.960	34.336	39.222	3.623	50.270	57.227	60.462	56.477	44.883
İrlanda	N/A	972	1.067	1.170	1.223	1.309	1.211	1.196	N/A
İtalya	N/A	8.660	10.083	10.627	12.523	23.116	23.133	24.270	22.943
Lüksemburg	N/A	2.822	2.638	1.378	2.143	2.200	2.228	2.427	N/A
Hollanda	N/A	37.014	39.048	41.559	46.318	47.731	48.922	52.445	48.215
Portekiz	N/A	N/A	1.455	1.108	1.807	2.841	2.787	3.608	3.582
İngiltere	9.058	5.510	6.402	8.307	8.156	8.856	10.196	10.217	9.087
EU	N/A	N/A	196.694	208.470	236.755	267.871	283.014	293.876	N/A



## 11.9. Pazarın Özelliği

### a. Firmalar

Pazar birçok AB ülkesinde, küçük şirketlerden oluşmaktadır. Ancak bu şirketlerin sayılarının azalması şeklinde bir eğilim mevcuttur. Sektörde yoğunluk ve firmalar arasında işbirliğinin çoğaldığı gözlenmektedir. Mamafih esya taşımacılığı sektörüne giriş şartlarının hafif ve başlangıç için gerekli sermayenin düşük olması nedeniyle bu alanda şu anda görülen yoğunluğun ötesinde şirket birleşmeleri beklenmemektedir. Ancak sektörde iki parçalı bir yapının ortaya çıkacağı tahmin edilmektedir. Birinci parçanın basit taşıma işlevini yürüten küçük şirketler grubunu oluşturacağı, diğerini ise az sayıda büyük sofistike lojistik hizmet veren şirketlerin oluşacağı öngörülmektedir. Birinci grup ucuz taşımayı sağlarken, ikinci grup kompleks hizmetlerin karşılanmasını sağlayacaktır.,

AB'de ülkelerin büyüklüğü ile firma sayısı doğru orantılıdır. Ancak İtalya ve İspanya'da çok sayıda firma oluşu önemli bir farklılıktır.

### b. Stratejiler

Yolların kullanılma yoğunluğunun artışı, yol yapımı ile aynı paralellikte değildir. Bir çok yerde, ticari

araçların ve özel araçların sayısının artışı, yol şebekelerince karşılanamamaktadır. Yeterli alt yapı yatırımlarının olmaması Karayolu ile esya taşımacılığına ciddi engeller çıkarmaktadır. Bu alandaki düşük yatırım toplam kamu yatırımlarından daha fazla pay almayı gerektirmekte ancak çevrecilerin artan eleştirileri bunu engellemektedir. Trans Avrupa Karayolu Ağı (TERN) 58.000 Km'dir. Bunun 43.000 Km'sinin yenilenmesi gerekmektedir. 15.000 Km'sinin ise yeniden inşa edilmesi gerekmektedir. 70.000 Km olan Trans Avrupa Demir yolları ile kıyaslandığında oldukça geri bir görünüm arz etmektedir. TERN'deki bu yenilemenin yapılması çevrecileri arkasına alan Demiryolu lobicileri nedeniyle imkansız gibi görünmektedir. Tek pazarın tamamlanması, AB ülkeleri arasında ulaştırmanın serbestleştirilmesi, kabotajda progresif yaklaşımlar ulaştırmada rekabetin artmasına neden olmuştur. Sınır beklemelerinin kaldırılması maliyetlere pozitif bir şekilde yansımıştır. Serbestleştirme ve artan rekabet, karlara ve ücretlere olumsuz baskılar yapmaktadır.

### c. DÜzenlemeler

Yetki belgelerinin verilmesi, tarifelerin tesbiti, sürücü kullanım sürelerinin sınırlandırılması araçlara teknik standartlar ve vergiler getirilmesi pazarın arz kısmını etkilemektedir. 1993'den itibaren AB ülkeleri arasında yetki belgelerinin verilmesine imkan veren ikili anlaşmalar ve AB kotaları AB yetki belgeleri ile değiştirilmiştir.

1990'dan itibaren Kabotaja ilişkin kısıtlamalar kaldırılmaya başlanmıştır. 1992'den itibaren bütün Avrupa Birliği içinde 18.000 Lisans her biri iki ay geçerli olmak üzere yürürlüğe konulmuştur.

Mali harmonizasyon konusunda Konsey 1993 yılında minimum vasıta vergisinin 1995 yılından itibaren uygulanmasına karar vermiştir. Konsey ayrıca yol geçiş ücretleri ve kullanıcı bedelleri hususunda müşterek anlaşmaya ulaşmıştır. AB sosyal kuralları özellikle sürücülerin çalışma süreleri ile ilgili olanların uygulanması hususunda bilgi toplamaya önem vermektedir.

Avrupa'nın entegrasyonu karayolu ile esya taşımacılarına, ulaştırma pazarından artan bir şekilde avantaj sağlamaya devam edecektir. (Panorama, 1995, s.22-36)

## 2 Sayılı Tablo

İDARI KATEGORIYE GÖRE YOL UZUNLUĞU 1992

Ulke	Otoyol	Devlet Yolu	İl Yolu	Kent Yolu	Toplam
EUR 12	35.699	225.296	785.099	1.913.691	2.959.785
Belcika	1.631	12.885	1.360	117.873	133.749
Danimarka	653	3.908	7.091	59.390	71.042
Almanya	11.013	42.169	173.623	413.000	639.805
Yunanistan	91	40.550	9.315	31.235	81.191
Ispanya	2.588	20.701	71.063	64.479	158.801
Fransa	7.408	28.243	354.000	526.000	915.651
İrlanda	32	5.290	10.726	76.314	92.362
İtalya	6.306	45.076	110.475	141.666	303.523
Lüksemburg	95	964	1.828	2.316	5.203
Hollanda	2.134	1.858	7.047	94.778	105.817
Portekiz	519	9.109	-	56.467	66.095
İngiltere	3.259	14.543	38.571	330.173	386.546
Avusturya	1.574	10.513	23.535	75.000	35.622
Finlandiya	318	11.499	29.516	35.741	76.755
İzlanda 2	-	4.074	4.170	3.129	11.373
Norveç 2	437	26.386	26.978	36.373	89.737
İsvec	1.005	14.610	83.252	37.100	134.962
EEE	39.033	292.378	952.550	2.101.034	3.308.234
İsviçre	1.515	-	18.297	51.197	71.008
Türkiye	387	31.261 <sup>a</sup>	27.960	308.000	367.000
ABD	85.267	657.947 <sup>a</sup>	702.710	4.897.225	6.343.149
Kanada	15.983	133.660 <sup>a</sup>	104.049	595.712	849.404
Japonya	4.869	47.000 <sup>a</sup>	129.040	939.569	1.120.478

EUROSTAT

1. 1989

2. 1985

3. 1990

4. 1991

## BÖLÜM III.

### TURKIYE'NİN ULASTIRMA POLİTİKALARI

#### III.1. Ulaştırma Politikalarının Profili

Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşundan itibaren ulaştırma politikaları ülke içerisinde uç ulaştırma modunda dış rekabete kapalı, kabotaj hakkının sıkı sıkıya korunduğu bir yaklaşım çerçevesinde olmuştur.

Bir ülkenin kıyılarındaki deniz ticareti hakkını, yalnız kendi bayrağını taşıyan gemilere tanıyabilmesi işi olarak tanımlanan kabotaj bilahare tüm ulaşım modlarına teşmil edilen bir hak olarak nitelendirilmiştir.

Lozan antlaşması ile kabotajın denizlerimizde sağlanmasından sonra 1924 yılından itibaren demir yollarımızın millileştirilmesine başlanmıştır. O dönemde kara ulaştırmasının yapılabileceği yeterli yol olmaması nedeniyle yabancıların bu alanda kurulu firmaları olmaması nedeniyle herhangi bir millileştirme çalışması yapılmamıştır.

1950'lerden itibaren karayolu ağının kurulmaya başlanması ile kamu yönetimindeki demiryollarına ve deniz ulaştırmasına karşın özel sektörün girişimci ve mücadeleci yapısından da güç alan karayolu taşımacılığı gelişmeye başlanmıştır. Uluslararası

karayolu tasımacılığından ise 1965 yılına kadar bahsetmek mümkün değildir. 1965 yılında Türkiye TIR Sözlesmesine taraf olmuştur. Ancak 1960-1970 döneminde Türkiye ihracatının %90'nı Deniz yolu ile yapıyordu.(Baytemur, 1996, s.11)

Karayolu tasımacılığının giderek güçlendiğini 1965-1970 arası istatistiklerden çıkarmak mümkün olur. 1967 yılında 13 çekiciden olusan 7 Uluslararası nakliye firması 1969 yılında Dünya Bankasının Finansman kaynaklarından faydalanarak daha da güçlenerek 140 çekiciye 1970 yılında 302 çekiciye ulaşmıştır. Bu yılda Uluslararası nakliye yapan firma sayısı 28'e ulaşmıştır.

1960 yılında 321 milyon dolar olan ihracatımızın % 76 sını, 1970 yılında 589 milyon dolara ulaşan ihracatımızın % 75 ini tarım ürünleri teşkil ediyordu. 1970 yılında gelişen ihracatımızın etkisi ve teşviklerin katkısı ile 80 firma sektörde çalışmaya başlamış ve arac sayısı 302 ye ulaşmıştır.

1980 yılındaysa Türk ekonomisinde yapısal değisikliklerin oluşmaya başladığı yıl olmuştur. 24 Ocak istikrar tedbirleri ile dünya ticaretinin daraldığı bu dönemde ihracatımız sırasıyla 1980 de 2.910.000.000 ABD dolarına, 1983 yılında 5.728.000.000

ABD dolarına, 1984 yılında, 7.134.000.000 ABD dolarına ulaşmıştır. (Ekonomik ve Sosyal Göstergeler, DPT Ankara, Mart 1996, S.29)

Pazar ekonomisinin özellikle yurt içinde uygulanması 25 Mayıs 1982'de zamanın Ulaştırma Bakanının basit bir genelgesiyle yaptığı bir devrimle olmuştur. Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü'nün 221/3004 sayılı genelgesi ile taban ve tavan fiyatlarının belirlenmesi yönteminden vazgeçilerek tarifelerin piyasada oluşması kabul edilmiştir. Kamu, Valilikler vasıtasıyla firmaların oluşturdukları fiyatların tasdik makamına dönüşerek, tüm etkinliğini, piyasa ekonomisinin lehine terketmiştir. Valilikler ekonomi ve kamu yararı aleyhine sonuç verecek haksız müdahalelere karşı yetkili kılınarak tekelleşme veya ayrımcılığa karşı tedbirli davranılmıştır. Bu politikalar sonucunda ilisikte görülen tablodan anlaşılacağı vechile kamyon sayısının artışı 1980 öncesinde görülen miktarda artış olmamasına karşın yurt içi taşımacılık etkin bir şekilde karayolu ile yapılmaya başlanmıştır. Fiyatların serbestçe teşekkülünün kararlaştırılması sektöre olağanüstü canlılık getirerek 1995 yılında yurt içi taşımacılığın %84,5'inin karayolu ile yapılmasına yol açmıştır. (T.C Resmi Gazetesi, 1996 S.97, 1983-1993 ulaştırma ana

planı karayolu bölümü,1982,S,34)

1. Motorlu kara taşıtları istatistikleri, 1966-1995-

Road motor vehicles, 1966-1995

Yıl	Toplam	Otomobil	Otobüs	Kamyon	Cekici
1966	231977	91469	12041	47931	
1967	284194	112367	13332	56889	
1968	318768	125375	13948	62616	
1969	354398	137345	15529	69478	
1970	369808	137771	15980	70730	
1971	403880	153676	17140	73433	
1972	460087	187272	18504	78920	
1973	543318	240360	20011	86780	
1974	647947	31316	21404	95309	
1975	785920	40356	23763	108381	
1976	920141	488894	25388	122176	
1977	1042239	560424	27096	138093	
1978	1142561	624438	28559	146551	
1979	1247834	688687	30634	157095	
1980	1344254	742252	32783	164893	
1981	1420688	776432	33839	172372	
1982	1502370	811465	35432	180772	
1983	1610681	856350	38478	190277	
1984	1751834	919577	43638	197721	
1985	1888767	983444	47119	205496	



1986	2075408	1087234	50798	217111	
1987	2258500	1193021	53554	225872	
1988	2456688	1310257	56172	234166	
1989	2659778	1434830	58859	241392	
1990	2981222	1649879	63700	257353	
1991	3307324	1864344	68973	273409	
1992	3756137	2181388	75592	287160	29709
1993	4380063	2619852	84254	305511	25690
1994	4711206	2861640	87545	313771	26265
1995	4985331	3058511	90197	321421	27774

(Motorlu kara tasıtları istatistikleri 1995,S.23)

2 sayılı tablodan anlasılacağı vechile bizimle aynı nüfusa sahip Ülkelerde İngiltere, Fransa ve İtalya'nın satın alma paritesine göre gayri safi milli hasılları bizim G.S.M.H'nin Üç ila dört misli olan Ülkelerle aynı sayıda ticari vasıta ile aynı uzunluktaki iç parkurda ulaştırma faaliyetlerinin yürütüldüğünü gözlemleyebiliriz.

Bu arada alınan tedbirlerle ve verilen teşviklerle ihracatın artması, taşımacılığın da gelişmesini adeta zorlamış ve özellikle o dönemde gelişen yas sebze ve meyvenin ihracatı karayolu taşımacılığını vazgeçilmez bir taşımacılık türüne dönüştürmüştür. Bu nedenle de, bu taşımacılık türü, beklenmedik bir büyüme performansı göstermiştir.

## 2 sayılı tablo

## MOTORLU ARACLARIN SAYISI

Ulke	Arac Sayısı	Arac Sayısı	Otobüs ve Kamyon
	1000	*	
Belçika	4.021	401	17.527
Danimarka	1.605	311	461
Almanya	32.007	399	2.576
Yunanistan	1.777	173	803
İspanya	12.537	321	2.817
Fransa	24.537	419	3.925
İrlanda	859	242	163
İtalya	29.497	520	2.521
Lüksemburg	209	537	21
Hollanda	5.658	374	645
Portekiz	3.050	310	964
İngiltere	21.904	379	2.305
Avusturya	3.245	416	732
Finlandiya	1.923	382	273
İzlanda 2	121	458	16
Norveç 2	1.619	377	342
İsvec	3.619	419	845
İsviçre	3.066	454	524
Rusya 3	11.099	75	369
Türkiye	2.144	37	1.747

ABD	142.956	564	46.662
Kanada	13.061	490	6.888
Japonya	37.076	299	23.030

EUROSTAT 1993

1.1990 \* Binkisiye Düsen

2.1992

3.1993

1980 yılında Avrupa'da 5 yaşını doldurmuş yaşlı araçların hiçbir gümrük ödemesine tabi tutulmadan yurda sokulmasına izin verilmiştir. 1982 yılında ise teşvik tedbirleri içinde yer alan yatırım indirimi %30'dan %40'a çıkmıştır. 1984 yılında yeni bir teşvik tedbiri devreye girmiş ihracata ve turizm sektörüne verilen %4 oranındaki "Kaynak Kullanımı Destekleme Primi" tasımacılık sektöründe de uygulamaya başlanmıştır. Ancak hemen 1985 yılında bu prim %2'ye indirilmiştir. 1986 yılında bu sektöre verilen teşviklerde bir azaltma daha yapılmış bedelsiz ithalat yolu ile çekici ithal edilmesi uygulanmasına son verilmiştir. Ancak 1980-86 yılları arasında gerek bedelsiz ithalat yolu ve gerekse diğer teşviklerle yurda 7000-8000 arasında arac ithali sağlanmıştır.

Diğer bir ifade ile, ekonomik istikrar tedbirleri ile ihracatımız 1980 yılında 2.910.000.000 ABD

dolarından 1984 yılında 7.134.000.000 ABD dolarına önemli bir sıçrama yaparken, İran-İrak anlaşmazlığının da etkisi ile limanlarımıza bu ülkelere sevk edilmek üzere gelen transit mal hacmi ile taşınacak mal miktarında büyük bir patlama yaşanmıştır. (Baytemur, 1996,s.12)

1981 ile tesviklerin azaltıldığı 1986 Mayıs arasında 15.528 çekici, 12.085 tenteli treyler ve 3.107 frigorifik treyler için toplam 1.203 adet ve 305 milyar TL. değerinde tesvik verilmiş, çekici sayısı itibari ile tesvik belgesine bağlanan yatırımların %21.6'sı realize edilmiştir.(8.Ulaştırma, 1987 s.63-64)

1986'dan itibaren karayolu taşımacılık sektörüne verilen tesvikler giderek azalmaya başlamıştır. Tesviklerin azaltılması ve taşıma miktarlarında yakın çevremizin ekonomik dalgalanmalarından dolayı azalma olması taşımacılık yapan firma sayısının azalmasına sebep olmuştur.

İran-İrak savaşının bitmesinden sonra Ortadoğu'ya yönelik mal akısındaki alternatiflerin çoğalması limanlarımızı da etkilemiştir. Limanlarımızın 1985 öncesinde olduğu gibi mal gelmemeye başlamıştır.

İşlerin bu bölgede azalması sonucunda taşımacılarımız Ortadoğu piyasasından çekilmeye başlamışlardır. Ancak taşımacılığın yönü ihracata paralel olarak Ortadoğu'dan Avrupa'ya çevrilmeye başlamış bir çok arac ic taşımacılıkta istihdam edilmeye başlamıştır. Tabii daha önce Ortadoğu'ya taşıma yapan pek çok aracın Avrupa taşımalarına yönelmesi sektördeki taşımalara yeni bir rekabet boyutu getirmiştir. O güne kadar yalnız Avrupalı taşımacılar ile rekabet eden taşımacılar bu defa kendi aralarında zorlu bir rekabete girmişlerdir. Bu rekabet sonucunda da bazı ufak firmalar taşımacılık sektöründen ayrılmak zorunda kalmıştır. Bilahare Avrupa'ya yönelik olarak yapılan taşımalar sonucunda birçok nakliyeciyi gerek teknik ve gerekse lojistik nedenle ortaya çıkan bir çok yeniliğe kendisini uydurmak zorunda kalmıştır.

1980'li yıllarda uygulanan teşvik politikaları sonucunda, bugün, uluslararası karayolu taşıma filomuz, Avrupa'nın en büyük ancak en yaşlı taşıma filosu konumuna gelmiştir. Aşağıda verilen tablolardaki Türk Filosunun büyüklüğünü göstermektedir.

1994 yılı sonu itibariyle şu anki uluslararası esya taşıma potansiyelimiz aşağıda gösterilmektedir.

**ULUSLARARASI EŞYA TAŞIMA POTANSİYELİ**

	1991	1992	1993	1994
FİRMA ADEDİ	365	383	443	485
ÇEKİCİ ADEDİ	7.148	7.349	7.043	7.607
YARI BOMORK ADEDİ	8.215	8.534	6.227	6.738
KAMYON ADEDİ	381	1.487	2.319	5.351
TANKER ADEDİ	98	148	225	245
TOPLAM KAPASİTE (TON)	249642	230098	217200	282088

KAYNAK: UND Dergisi Mayıs 1996

**YILLAR İTİBARIYLA EŞYA TAŞIMA FAALİYETLERİ**

	1991	1992	1993	1994
SEFER SAYISI	193.808	189.956	179.448	195.686
MİKTAR (TON)	5.126.948	3.327.449	2.889.832	3.285.628
GİDİLEN YOL (KM)	446.952.611	275.484.000	493.052.580	456.874.852
TONKİM (000)	14.058.831	8.610.810	7.775.717	7.623.848
TOPLAM TAŞIMA ÜCRET (1000 TL)	1.655.407.427	2.954.550.000	5.033.439.440	16.214.825.863

KAYNAK: UND Dergisi Mayıs 1996

Toplam sabit yatırımı 125.trilyon Liraya ulasan yaklasık 600.000 kisinin istihdam edildiği bu sektörun Ulkeye kazandırdığı yıllık döviz girdisi yukarıda tabloda görüldüğü üzere 1994 yılında yaklasık 884 milyon dolardır.(Baytemur, 1996, s.14)

Diğer Avrupa Ülkelerine yapılan tasımlar karşılastırıldığında Türkiye'nin Avrupa'ya yönelik tasımlarında doğal olarak Avrupa Birliği Ülkeleri'nin ilk sıralarda yer aldığı görölmektedir.

Bu tasımlarda Türk taşıyıcılarının karşılastıkları bir takım sorunlar bulunmaktadır. Gizli ayrımcılık olarak nitelendirilebilecek bu engeller özellikle kotalar, soğür vizeleri ve gecis ücretleri şeklinde tezahür etmektedir.

Ülkemiz ile dıs ticaretimizde önemli yer tutan Avrupa Ülkeleri arasında bu malların taşınmasını sağlamak üzere ikili anlaşmalar çerçevesinde karşılıklı olarak yıllık gecis kotaları verilmektedir. Her yıl taşıma ihtiyacımız da dıs ticaretimize paralel olarak artmakta ancak belirli Ülkelerin gecis kotalarında bu ihtiyaca paralel genişlemeler sağlanamamaktadır.

Avrupa Birliği Ülkeleri icinde kota (gecis belgesi) problemimiz olan Ülkelerin basında Yunanistan, İtalya ve Avusturya gelmektedir. Bu Ülkeler ile ilgili kotalar (Giris-Cıkıs ve Transit) her yıl Ekim aylarında tükenmektedir. Özellikle yas meyve ve sebze ihracatımızın artıs gösterdiği bu dönemlerde tasımacılığımız büyük güçlüklerle karşılaşmaktadırlar. İtalya ve Avusturya özellikle çevre faktörlerini neden göstererek kota miktarını sınırlı tutmakta, Yunanistan ise bilinen birtakım politik ve tarihi sebeplerden ötürü bu konuda zorluk çıkarmaktadır. Ancak kendi nakliyecilerinin kotalarının doldurulması talebi ile gayri resmi olarak isin bu vechesinin gündeme getirilmesi AT'nin rekabet kurallarını Üçüncü Ükelere uygulanmasında cifte standartını sergilemektedir. Doğal olarak gecis kotaları anılan Ülkeler tarafından direkt bir korumacılık yöntemi olarak kullanılmakta, belge sayısının artırılabilmesi her gecen yıl daha da zorlaşmaktadır.

İkinci sorun şöförlerin vizelerinden doğmaktadır. Hemen hemen tüm Avrupa ve Ortadoğu Ülkelerince Türk Vatandaşlarına vize uygulandığı bilinen bir gerçektir. Vize alınmasındaki zaman kaybindan ötürü Türk ihrac malları yabancı pazarlara gecikmeli olarak gitmekte, rakibimiz yabancı araçlar bu tür bir sorunu



yasamadıklarından dolayı avantaj sağlamaktadırlar. Örneğin, Türkiye'den yük alan yabancı plakalı bir araç aynı gün içerisinde yüklemesini ve gümrüklemesini tamamlayıp yola çıkabilmektedir. Türk aracı için sfrn konsolosluk kapılarında harcaması gereken 3-4 gün nedeniyle bu pek mümkün değildir. Dolayısıyla, sfrlerimize uygulanan vizenin dolaylı bir ekonomik himayecilik ve haksız bir rekabet unsuru oluşturduğu giderek yaygınlaşan bir görstr. (Taner Grkan, 1988, s. 25).

Diğer yandan 26 Mart 1995 tarihinde yrrlge giren ve İspanya, Portekiz, Fransa, Almanya, Belçika, Hollanda ve Lksenburg olmak zere 10 Avrupa Birliği Ulkesini kapsayan Schengen Andlaşması ile sfrlerimiz byk bir kolaylığı yakalamış bulunmaktadır. Bu Andlaşmaya gre 10 Avrupa Ulkesinin birinden vize alan bir kişi, diğer 9 Avrupa Ulkesinde vize almaksızın seyahat etme hakkını sahip olabilmektedir. Bu Ulkelere taşıma yapan sfrlerimiz açısından bu Andlaşma byk bir kolaylık teskil etmiş bulunmaktadır.(Deutscher Informations,s1-7,1996)

Btn bu gelişmelerden sonra Trk TIR filosu gelişimini 1995 yılına kadar srdrmeye devam ettirmiştir. Trk Karayolu ulaştırmacıları 1994

yılında 4.559.150.000 Ton mal karşılığında Türkiye'ye 883.911.960 ABD doları döviz girdisi sağlamıştır. Karayolu Ulaştırmacıları 1995 yılında taşınan mal miktarını 5.587.630.000 Ton'u döviz girdisini 1.116.564.000 ABD dolarına ulaştırmışlardır. 1995 yılında 1994 yılına göre tonaj bazında %22 döviz gelirlerinde %26'lık artış sağlanmıştır. Bu gelişmede Türkiye'de 1994 yılının başlarında yaşanan ekonomik krizin etkilerinin yavaşlaması ve ekonomisinin yeniden canlanması sonucu dışsatımımızın ve dışalımımızın artışının doğal etkisinin yanı sıra, karayolu taşımacılığına doğru kayışın etkilerini de gözlemleyebiliriz. Türk firmalarının diğer bir başarısı da toplam dışalım miktarının 65.000.000 Ton ulaştığı 1995 yılında karayolu taşımacılarının taşıdığı miktar olarak toplam tonajın %6.7 sine ulaşmasına karşın kıymet olarak toplam değer %51'ine ulaşmasıdır. İhracat taşımacılarında miktar ve değer bazında bir önceki yıla göre %16 oranında artışı yakalayan taşımacılar 127.912 adet dışsatım taşımasından 96.313 adetini gerçekleştirmişlerdir. 25.974.000 Ton, malın 4.000.000 Tonu karayolu ile taşınırken Türk firmaları bu miktarın 3.560.000 Tonunu realize etmiştir. Toplam 20.740.000.000 ABD dolarlık 1995 yılı ihracatımızın 7.680.000 ABD dolarlık bölümü

Türk firmaları tarafından taşınmıştır. Diğer taşıma modlarıyla kıyaslandığında Türk karayolu ulaştırmacıları dışsatımın ağırlık bazında % 16'sını gerçekleştirirken kıymet bazında %31'ini taşımışlardır. Yine aynı dönemde mazot taşımalarının %5 seviyesinde transit taşıma yaparak 46.296.000 ABD doları değerinde döviz kazanılmıştır. (UND Dergisi, Subat, 1996, s.27,28,29)

Yaş ortalaması 9.6'olan uluslararası karayolu ile esya taşımacılığı filosu 7609 çekici 9249'u yarı römork, 4113 u kamyon, 139'u römork 210'u tanker olmak üzere 21.320 adete ulaşmıştır. 1986 yılında 489.000.000. ABD doları döviz girdisi sağlayan sektör 1995 yılında yukarıda'da belirtildiği üzere 1.116.564.000 ABD doları döviz girdisi sağlanmıştır. (UND Dergisi Mayıs 1996, s.31,32)

Diğer yandan karayolu ulaştırmasının 1980 ortalarından itibaren Avrupa taşımalarında Balkan ülkelerinde geçişte karşılaştıkları sorunlara yardımcı olmak amacıyla devlet DB Deniz Nakliyat vasıtasıyla RO-RO taşımacılığına başlamış 1992 yılından itibaren İstanbul-Trieste hattında 2 yeni ve büyük gemiyle katkıda bulunmaya çalışmıştır.

1994 yılında DB Nakliyat TAS ile kamunun

girisimleri yetersiz kalınca Uluslararası Nakliyeciler Derneği kendi oluşturduğu 8 gemilik filoyla RO-RO taşımacılığına bilfiil girmiştir. 1995 yılında Avrupa'ya yönelik taşımaları %30'u RO-RO gemileriyle yapılmıştır. (UND Dergisi, Subat, 1996, s.29).

Bütün bu gelişmelere karşın Hollanda'nın bizden daha az sayıda taşıtla Avrupa Uluslararası yük taşımacılığının %30'na yakın bir kısmını kontrol ettiği dikkate alınırsa gerek devletin gerek sektörde çalışan firmaların hedef büyümesi gerektiği kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. (UND Dergisi, Mayıs, 1996, s.11)

### III.2.Ulaştırmanın Kamu İcindeki Organizasyonu

Türkiye yukarıdaki gelişimleri sağlayan politikaları uygularken altyapının insası konusunda kara ulaştırmasında Bayındırlık Bakanlığına bağlı Karayolları Genel Müdürlüğünü görevlendirmis, Emniyet ve Seyrüsefer güvenliği hususunda İcisleri Bakanlığına bağlı Emniyet Genel Müdürlüğünü ve Jandarma Komutanlığını sorumlu kılmıştır.

Deniz Ulaştırmasından 1980'li yıllara kadar Liman ve tersanelerin insası, yolcu gemilerinin

işletilmesinden tek sorumlu devlet olmuş. Yukarıdaki nakliyesinde bir kamu kuruluşu olan DB Deniz Nakliyat Özel Sektörde yeterli sermaye birikimi olmadığı ve teşvik verilmediği için 1990 lara kadar Türkiye'nin yurtdışı taşımalarının %30'unu gerçekleştirmiştir. Ancak 1980'lerden itibaren bu alanda da özel sektöre verilen teşvikler taşımaların kamu şirketinden özel sektör firmalarına kaymasına sebep olmuştur. Verilen teşvikler sayesinde özel sektör artan ticaret hacmine paralel olarak artış gösteren dış ticaret mallarının taşınmasında DB deniz nakliyat aleyhine payını genişletmiştir. Ancak dış ticaret taşımalarında Türk firmalarının lehine herhangi bir değişiklik oluşmamıştır. Türk firmaları 1987-1992 yılları arasında toplam yurt dışı deniz taşımalarının yüzde yirmisini yapmaya devam etmişlerdir. Bu arada deniz taşımalarının toplam yurt dışı taşımalardaki payının yüzde ellilerden yüzde altmışlara çıktığını dikkate almalıyız. (Bakınız 2 Nolu çizelge) (GESİBİL yayınları, 1992, s.22)

Sivil havacılık alanında 1980'lerden sonra oluşturulmaya başlanan rekabetçi ortam diğer modlarda görülen değişikliklerin paralelinde gelişmeler göstermiştir. Taşımacılık alanında özel Türk firmaları

daha ağırlıklı rol oynamaya başlamışlar ve artan miktarlarda taşıma havayolu ile yapılmaya başlanmıştır.

Ancak hiç bir taşımacılık modu karayolu ile taşımacılık firmalarının başarısını tekrarlayamamıştır. Burada karayolu taşımacılığı yapan firmaların rekabetçi ve esnek yapısı ile kapıdan kapıya nakliye anlayışının büyük ölçüde firmalarda yerleşmiş olmasından kaynaklandığı gözlemlenmektedir.

**CİZELGE 2.**

**(MİLYON TON)**

<u>YILLAR</u>	<u>A</u>	<u>B</u>	<u>B/A</u>	<u>C</u>	<u>C/B(%)</u>	<u>DB</u>
1987	60.7	48.5	80	21.0	43	44.4
1988	68.9	52.5	76	19.7	37	46.1
1989	64.4	49.0	76	20.6	42	49.0
1990	69.5	59.1	85	22.3	38	45.9
1991	80.0	70.2	88	22.7	32	38.9
1992	76.6	*63.1	82	*25.0	40	40.4
KAYNAK : DIE, GESİBİL						

(\* ) İlk on aylık verilere dayanarak hesaplanan yılsonu tahmini değerlerdir.

A: Türkiye'nin dış ticaret hacmi

B: Denizyolu ile taşınan dış ticaret yükleri

C: Türk bayraklı gemilerin taşıdığı dış ticaret

yükleri

Türk Bayraklı gemilerin tüm taşımaları Tablodaki gelişmeleri incelendiğinde, son birkaç yıl içinde dış ticaret hacmimiz içinde denizyolunun payının % 80'lerin üzerinde seyrettiği görülmektedir. Dikkate değer bir husus ise, Türk Bayraklı taşımaların toplam deniz taşımaları içindeki payının son yıllardaki azalma trendine karşı 1992 yılı içinde yükselme eğilimi göstermektedir.

### III.3. Ulaştırmanın Ulaştırma Bakanlığı Çerçevesinde Organizasyonu

3348 sayılı Kanunla Ulaştırma Bakanlığına verilen görevlerin ifasında bakanlık makamına karşı sorumlu olan bakanlığın ana hizmet birimlerinden Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğünün görevleri bes ana başlık altında toplanabilir.

- a. Kara ve demiryolu ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği uluslararası ilişkileri yürütmek, antlaşmalar hazırlamak. Antlaşmaların eki düzenleme belgeleri çerçevesinde sık aralıklarla Karma Komisyon çalışmaları yapmak. Kara ve demiryolu ulaştırmasında uluslararası seviyede mevzuatı, teknolojik ve ekonomik gelişmeleri takip etmek ve kurallara uygun yeni çözümler geliştirmek.

- b. Demiryolu tasımları ile belediye sınırları dıındaki karayolları Uzerinde yapılan tasımların ekonomik teknik ve sosyal ihtiyac ve amaclara uygun olarak yapılmasını ve bu hizmetlerin diğer ulaştırma hizmetleri ile uyumlaştırılmasını sağlayıcı tedbirleri almak.
- c. Karayolu taşımacılığı ile ilgili faaliyetlerde bulunacak tasımacı, acenta ve komisyoncuların yeterlilik şartlarını düzenlemek, gereken hallerde yetki belgesi vermek ve denetlemek,
- d. Karayolu taşımacılığında kamu ve özel sektör tarafından yürütülen faaliyetlerin kamu yararı ve piyasa ihtiyaçlarına göre gelişmesini sağlayıcı tedbirleri almak, gerektiğinde taban ve tavan fiyatlarını tespit etmek.
- e. Karayolu ve demiryolu ulaştırmasında güvenli, kaliteli ve ekonomik hizmet sunmak için tedbirler almak veya aldirtmak.

Kanun ile Ulaştırma Bakanlığına verilen görevlerin kara ulaştırması ile ilgili bölümlerinden birimi Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü (KUGM) sorumlu ve yetkili kılınmıştır.KUGM çalışmalarını 1982'den beri uluslararası ilişkilerde yoğunlaştırmıştır. (Ulaştırma



ve Haberleşme 1983-1990,1991, s.7)

Ülkemizden ve Ülkemiz Üzerinden yapılan uluslararası karayolu taşımacılığı, Ulaştırma Bakanlığının Kuruluş, görev ve yetkilerini düzenleyen kanuna dayanılarak yürürlüğe konulan yönetmelikler, Bakanlar Kurulu kararları yanında, ikili ve çok taraflı uluslararası antlaşmalar ve protokollerle düzenlenmektedir. 1995 yılı sonu itibariyle Ülkemizin 34 Ülke ile ikili uluslararası karayolu taşımacılığı antlaşması bulunmaktadır.

Türkiye'nin dışı açılma politikası çerçevesinde diğer alanlarda olduğu gibi, uluslararası karayolu taşımacılığı alanında da ikili ilişkilerini daha da geliştirmesi kaçınılmazdır. Günümüzde, kombine ve konteyner taşımacılığı büyük gelişmeler göstermektedir. Şüphesiz bu gelişim Türk Karayolu taşımacılığının RO-RO taşımacılığında görüldüğü gibi gelişmesinde önemli etken olacaktır.

Aşağıda görüldüğü gibi 1983'ten beri 8000 çekici 8000 yarı römork'tan oluşan filoya 1990'dan itibaren katılan kamyon ve Frigo ile toplam kapasite 1986 dan beri aynı seviyede olmasına karşılık gelirlerde 1986 yılındaki besyüzmilyon ABD dolarından bir milyar ABD dolarına yükseliş sağlamıştır. Bu artışta en önemli

etken dısticaretimizdeki artışın yanısıra karayolu ile tasımacılık yapan sirketlerin geliserek hizmetlerini daha iyi yapmaya baslamalarının yanısıra kamunun gecis belgelerinin elde edilmesinde daha etkin calısması etken olmuştur. 1983 te 111.000 adet gecis belgesi sağlanmıştır, 1986 da sağlanan gecis belgeleri 171.450 adede, 1995'te 320.394 adete ulasmıştır. Elde edilen bu belgeler Türk TIR filosunun kapasitesinin büyük- lüğünü göstermektedir.





## E Ç İ Ş B E L G E L E R İ ( N İ S A N 9 6 )

ÜLKELER	BELGENİN TÜRÜ	1995 KOTASI	KOTA GELEN	NİSAN-96 KULLANIMI	TOPLAM KULLANIM	KALAN BELGE
AVUSTURYA	TEK TİP	9000+TREN	8.106	728	4.263	3.284
	3. ÜLKE	6.000	2.000	1.240	1.240	760
	YEŞİL ARAÇ	2.000	-	347	347	2.000
ARNAVUTLUK	GİRİŞ-ÇIKIŞ	750	750	50	254	496
	TRANSİT	150	100	22	35	65
	3. ÜLKE	300	100	-	-	100
ALMANYA	TEK TİP	47.000	47.000	4.247	10.983	36.018
BELÇİKA	GİRİŞ-ÇIKIŞ	8.000	8.000	848	2.459	5.541
	TRANSİT	5.000	5.000	434	1.014	3.986
	DÖNÜŞ YÜKÜ	200	200	19	50	150
BULGARİSTAN	YÜK ALMA	3.500	3.500	71	228	3.272
ÇEK CUM.	İKİLİ ÜCRETİ	3.000	3.000	97	285	2.715
	TRANSİT ÜCRETİ	20.000	10.000	152	402	9.598
	TRANSİT ÜCRETSİZ	1.000	1.000	34	98	902
DANİMARKA	TRANSİT	500	500	2	8	492
	GİRİŞ-ÇIKIŞ	1.500	1.500	71	165	1.335
	3. ÜLKE	300	300	-	4	296
ESTONYA	GİRİŞ-ÇIKIŞ	100	100	-	-	100
FİNLANDIYA	İKİLİ ÜCRETİ	300	200	6	6	194
	TRANSİT	600	600	-	-	600
FRANSA	TEK TİP	9.300	3.000	759	2.022	978
HOLLANDA	TEK TİP	6.500	6.500	182	639	5.867
HİRVATİSTAN	TEK TİP	1.000	1.000	112	194	806
İNGİLTERE	GİRİŞ-ÇIKIŞ	7.000	7.000	242	645	6.355
	3. ÜLKE	200	200	-	-	200
İTALYA	GİRİŞ-ÇIKIŞ	16.000	8.666	1.559	4.177	4.489
	TRANSİT	3.000	2.000	147	783	1.217
	YEŞİL BELGE	1.000	666	18	18	648
İSVEÇ	GİRİŞ-ÇIKIŞ	300	300	66	179	121
	TRANSİT	800	800	-	-	800
KAZAKİSTAN	GİRİŞ-ÇIKIŞ	500	100	-	100	-
LETONYA	GİRİŞ-ÇIKIŞ	100	100	1	18	82
LİTVANYA	GİRİŞ-ÇIKIŞ	1.000	1.000	62	217	783
LÜKSEMBURG	TEK TİP	500	500	11	29	471
MACARİSTAN	TRANSİT ÜCRETSİZ	19.500	9.750	1.916	4.323	5.427
	TRANSİT ÜCRETİ	16.400	16.400	585	1.614	14.786
	3. ÜLKE	2.000	2.000	75	147	1.853
MOLDOVA	GİRİŞ-ÇIKIŞ	5.000	5.000	47	415	4.585
NORVEÇ	GİRİŞ-ÇIKIŞ	300	300	8	14	286
	TRANSİT	300	300	-	-	300
POLONYA	TEK TİP	6.000	6.000	576	1.345	4.655
ROMANYA	TRANSİT ÜCRETİ	LİMİTSİZ	-	-	-	-
	TRANSİT ÜCRETSİZ	12.000	12.000	927	2.183	9.817
	SAATLİK ÜCRETİ	7.000	7.000	2.568	6.001	999
RUSYA	İKİLİ ÜCRETİ	8.000	8.000	2.003	5.005	2.995
	3. ÜLKE	500	500	-	-	500
SLOVAKYA	GİRİŞ-ÇIKIŞ	2.000	2.000	33	112	1.888
	TRANSİT ÜCRETİ	24.000	24.000	258	703	23.297
	TRANSİT ÜCRETSİZ	1.000	1.000	49	142	858
SLOVENYA	GİRİŞ-ÇIKIŞ	1.500	1.500	159	329	1.171
UKRAYNA	GİRİŞ-ÇIKIŞ	800	800	-	240	560
YUNANİSTAN	GİRİŞ-ÇIKIŞ	5.000	5.000	476	1.297	3.703
	TRANSİT	3.000	3.000	325	949	2.051

BA-79

1983 yılına kadar 25 ton özmal ve 75 ton kiralık olmak üzere 100 ton taşıma kapasitesi ile filo kurulabilirken günün şartlarına göre uygulamaya konulan mevzuat değişikliği ile, 200 ton özmal kapasite şartı getirilmiş, kiralık taşıt kapasitesi kaldırılmıştır. 1988 yılında ise özmal kapasite 300 tona çıkarılmıştır.

Özmal kapasite artışı ise "Düşük kapasiteli ve kiralık çalışan çok firma yerine" Yüksek kapasiteli özmal taşıtlarla çalışan güçlü firmaların kurulması sağlanmıştır.

Geçiş Belgeleri Türk ihracat ürünleri için dahi tam kullanımına imkan vermemektedir. Yukarıda yılın dördüncü ayından itibaren geçiş belgeleri kullanım miktarlarının hedef ülkeler olan Batı Avrupa ülkeleri için Üçte birinin kullanıldığı görülmektedir. Transit ülkelerde ise durumunun daha vahim olduğu kapasitenin Üçte ikisinin kullanılmasından acıkça görülmektedir.

Burada sorun olan Üç Ülkenin, Yunanistan, İtalya ve Avusturya'nın birer Avrupa Birliği ülkesi olması Gümrük Birliğinin Ulaştırma ile ilgili anlaşmalar yapılmadan bağışlanması, AB'nin aleyhimize ayrımcılık politikalarını kolaylıkla uygulamaya koyabileceğinin bir kanıtıdır. Ankara Antlaşmasının 2. maddesi taraflar arasındaki ticari ve ekonomik ilişkileri aralıksız ve dengeli olarak güçlendirmeyi teşvik etme amacıyla yapılmıştır. Ancak Ulaştırma ile ilgili bölüm 15. maddede belirtilen "Topluluğu kuran Antlaşmanın

ulaştırma ile ilgili hükümlerinin ve bunların uygulanması dolayısıyla girisilmiş olan tasarrufların Türkiye'ye teslimi şartları ve usulleri, Türkiye'nin coğrafya durumu gözönünde bulundurularak düzenlenir" açık hükmüne rağmen özellikle Yunanistan, İtalya ve Avusturyanın geçiş belgelerinin sayısında ayrımcı politikalar uyguladığı gözlenmektedir. Anılan ülkelerin bu politikaları üzerinde hasasiyetle durularak gereken tedbirlerin alınması tüm ilgililerin başlıca amacı olmaktadır. (İktisadi Kalkınma Vakfı yayınları, 1991 S 9)

Ankara Andlaşmasınının 16. maddesi "Akit taraflar, Topluluğu kuran Andlaşmanın üçüncü büyük bölümünün birinci kısmında yer alan rekabet, vergileme ve mevzuatın yaklaştırılması ile ilgili hükümlerde anılan ilkelerin, ortaklık ilişkilerinde uygulanması gerektiğini kabul ederler" hükmü ile rekabeti önliyen geçiş belgelerindeki kısıtlamanın AB ülkelerinde kaldırıldığı şekilde kaldırılması yükümlülüğünü getirmektedir. (IKV, yayınları, 1991, s.10)

Anılan yükümlülüğün yerine getirilmesi hususunda sorunların çıkması halinde çözümün ne şekilde ve hangi kurumlar ile sağlanacağı hususu andlaşmanın çeşitli maddelerinde yer alır. Bu konuyla ilgili esaslı maddelerinden birincisi bir sayılı geçici protokolün

onuncu maddesinde yer almaktadır. Onununcu madde "Her Akit Taraf, hazırlık dönemi ile birlikte, yerleşme hakkı, hizmet edinimi, ulaştırma ve rekabetle ilgili her çeşit güçlükleri ortaklık Konseyine getirebilir. ortaklık Konseyi gerekirse, bu güçlükleri gidermek için, Akit Taraflara her türlü yararlı tavsiyelerde bulunabilir. " hükmü yaptırım gücü olmayan bir maddede görünümündedir. Ancak AB'de tavsiyelerin etkinliği dikkate alındığı takdirde bu maddenin önemi ortaya çıkmaktadır.

## BÖLÜM IV

### AB VE T.C. MEVZUATININ KARSILASTIRMASI

Bu bölümde pazara giriş, sürücüsüz kiralanan taşıtların kullanımı, karayolu ile yapılan uluslararası mal taşımacılığı konusunda ortak kurallar getiren düzenlemeler, kabotaj ve pazarın yapısı kıyaslanmaktadır.

#### IV.I. Pazara Giriş

##### IV.I.I. Kiralık Arac Kullanımı

Birlik kiralık arac kullanımını makro ekonomik açıdan üretim faktörlerindeki savurganlığı önleyen kaynakların optimal kullanımını sağladığı, işletmelerin verimliliğini arttırdığı gerekçesiyle bu alanda düzenleme yaparak kiralık arac kullanımını tüm devletlere yaymayı amaçlamıştır. Kiralayan firmanın ülkesinin kanunlarına göre aracın tescil edilip trafiğe çıkartılması, kiralanan aracın işletmenin kendi öz personeli tarafından kullanılması halinde aracın diğer bir üye devlet topraklarına da kullanılmasına izin verilmiştir.

Bizim uygulamamızda yurt içi nakliyelerde aracın tamamının Türkiye tescilli, sahibinde T.C.

tabiyetinden olması gerekmektedir. Ancak uluslararası nakliyecilerimiz sahibi oldukları özmal taşıt sayısını gecmemek üzere 20/08/1994 tarih 22027 sayılı Resmi gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren "Karayollarıyla uluslararası Yolcu ve Esya Taşımaları" yönetmeliğimiz uyarınca kiralık araç kullanabilmektedirler.

#### IV.1.2. Pazarın Düzenlenmesi

Bir Ülke için tahsis edilen izin belgelerinin yıllık toplam miktarına kota denilmektedir. Daha önceki bölümlerde belirtildiği gibi 1968 yılına gelinceye kadar AB Ülkeleri birbirlerine verdikleri kotalar ile uluslararası kara nakliyeciliğini düzenliyorlardı. Kota sayısı sürekli artırılarak 1993 te topluluk ruhsatları kalite kriteriyası temeli çerçevesinde dağıtılarak ulaştırma pazarı düzenlenmeye başlanmıştır.

Bu yöntem tüm ikili belgelerin iptal edilmesi nakliyenin serbest piyasa koşullarında yapılmasına imkan vermemektedir. Bu defa Brüksel tarafından yapılan düzenleme devam etmektedir. Eskisinden daha esnek bu yapıya karşın Türkiye'de yurt içi taşımalarda 1980'den itibaren kamyon artış sayısını azaltan ancak



utilizasyonu arttıran tam serbest pazar ekonomisi uygulanmaktadır.

#### IV.1.3. Mesleğe Giriş Şartları

Birlik Mesleğe giriş şartlarını mali yeterlilik, mesleki yeterlilik, saygınlık şeklinde tanımlanmıştır.

Mali yeterliliği saptamak için üye devletlerin yetkilileri işletmenin yıllık hesaplarını gerekirse bankada bulunan likid paralar dahil sahip olunan fonları, borçlanma imkanları ile döner sermayeyi dikkate almaktadır. Tüm bunlara rağmen işletmenin araç başına en az 3000 ECU veya işletme tarafından kullanılan araçlarının izin verilen maksimum ağırlığının ton başına 150 ECU'ye eş değerdeki bir rezerv veya sermaye'ye sahip olması gerekmektedir. Yurt içi taşıma yapacak şirketlere bazı kolaylıklar ve banka teminat mektubu benzeri garantilerle ülkeler bazı muafiyetler getirebilme hakkına sahiptirler.

Türkiye'de ise yurt içi taşımalarda böyle bir kısıtlama yoktur. Ancak yurtdışı taşıma yapacakların kendi adlarına kayıtlı en az 10 adet taşıta 300 ton istiap kapasiteli taşıt filosuna sahip olmaları gerekmektedir.

Görüldüğü gibi burada AB meydana gelebilecek en

kötü şartların oluşması halinde doğrudan rucu edilebilecek bir işletme aramaktadır. Türkiye ise bu konuda herhangi kısıtlama getirmemekte ancak uluslararası taşıma yapacak firmalarının güçlü firmalardan oluşmasını sağlayacak düzenlemeler yapmak istemektedir.

Avrupa Birliğinde mesleki yeterliliği sağlamak amacıyla hukuk, işletme yönetimi, mali yönetim konularında sınavla firma yetkililerinin bilgileri ölçülmektedir. (21 Haziran 1989 tarihli 89/438/AET Sayılı Konsey Direktifi OJL 212, 22/7/1989 S.101)

Saygınlık hususunda şartların üye ülkelerce tespit edilmesi uygun görülür ancak saygınlığın kaybedilmesi şartlarını Konsey 89/438/AET Sayılı Direktifi ile belirlemiştir. Ticari alanda işlenen suçlar dahil ciddi bir ceza mahkumiyeti ile ücret ve çalışma koşulları ile basta araç ve yol güvenliğinin, araç sürücülerinin araç kullanma ve dinlenme sürelerine ilişkin kurallar olmak üzere taşımacılık faaliyetini içeren yürürlükteki tüm düzenlemeleri ciddi ve tekrar edici bir şekilde ihmal etmeleri nedeniyle mahkumiyet alınmasını saygınlığın kaybı şeklinde nitelmiştir.

Ülkemizde mesleki yeterlilik hususunda herhangi bir kısıtlama yoktur. Saygınlık hususunda hiç bir

hüküm olmamakla beraber uluslararası taşımacılık yapacak olan gerçek kişilerin ve tüzel kişi kurucu ortaklarının kaçakçılık, dolandırıcılık, inancı kötüye kullanma ve Türk ceza kanununun Devletin şahsiyetine karşı işlenen suçlardan hürriyeti bağlayıcı ceza ile hükümlü bulunmamaları ifadesi bulunmaktadır.

Görüldüğü gibi malların güvenli nakliyesi AB de güvence altına alınmak istenirken Türkiye'de cezası çekilmiş bir suçtan dolayı girişimcinin cezalılık durumunda devam etmektedir ve alınan sabıkasızlık belgeleri bütün ticaret erbabından talep edilen genel belgedir. (AT Resmi Gazetesi, 322/12/11/1987,S.20)

#### IV.1.4 Sürücülerin Minimum Eğitim Düzeyi

AB de Uye devletlerden biri tarafından düzenlenen mesleki eğitim hususuna katılım ve araç sürücüleri için düzenlenen bir eğitim kursunu tamamladığını gösteren sertifika aranmaktadır.

Eğitim programı ve uygulama şekli, eğitim sınavı her Uye devlet kendisi tarafından belirlenmekte ve diğer Uye devlet tarafından tanınmaktadır.

Ulkemizde ise uluslararası taşımacılık yapacakların uluslararası taşımacılık derneklerinin açacakları eğitim kurslarından geçmeleri istenmektedir.

AB'de bütün nakliyecilerin yetki belgesi alması zorunluluğu getirilmişken Ülkemizde sadece

uluslararası esya ve insan nakli yapacak olanlardan alınan belge istenmektedir.

#### IV. 2 . Kabotaj

Avrupa Birliği, yerleşik olmayan taşıyıcıların bir Üye devlet sınırları içerisinde taşımacılık yapabilmesine olanak sağlayan kabotaj tasımalarının 1989 yılından itibaren acmaya başlamıştır. Bu uygulama ile herhangi bir Ülkenin taşıyıcısı diğer bir Üye devlet sınırları içinden tescilli bir büro veya işletme kurmaksızın iki nokta arasında taşıma yapma imkanına kavusmuştur. Kotalar ile belirlenen bu uygulama 1998 1 Temmuz'undan itibaren tamamen liberalize edilecektir.

Birliğin öngördüğü iç pazar herhangi bir kısıtlama ve sınırlama olmayan ortak pazardır. Bu açıdan kabotajı açmak Birlik için malların sınırlamaksızın dolasımını sağlamak zorunluluk olmuştur.

Ancak kabotajın acılımı nedeniyle iç taşıma pazarında ciddi bir krizin oluşması halinde Üye

devletler koruyucu önlem alabilmektedirler.

Diğer yandan evsahibi Ülkenin yabancı taşıyıcı firmanın herhangi hatalı durumunda taşıyıcı firmaları cezalandırabileceği ve Ülkeye girmesini önleyebileceği belirlenmiştir. (21 Aralık 1989 tarih 84/4059/AET Sayılı Konsey Tüzüğü OJL 390,30/12/1989, S.3)

Ülkemizde yukarıda belirtildiği üzere Yönetmelik uyarınca tasımacılık yapmak isteyenlere gerçek veya tüzel kişilerin T.C. tabiyetinde olmaları gerekmektedir. Diğer ifade ile yabancıların Türkiye sınırları içerisinde iki nokta arasında tasımacılık hizmetinde bulunmaları yasak olup bu hak sadece Türk tasımacılarına verilmiştir.

#### IV.3. Pazarın Yapısı

Avrupa Birliği iç pazarda yapılan taşımaların adil bir rekabet düzeni içerisinde yapılmasını teminen rekabeti bozucu her türlü uygulamayı aşama aşama kaldırmaya çalışmıştır. Bu amaçla Birlik, taşıma ücret ve koşulları konusundaki ayrımcılık uygulamalarını kaldırarak rekabeti etkileyen bazı üye devlet düzenlemelerini uyumlaştırma yoluna gitmiştir. Ayrıca rekabeti engelleyecek uygulamalara karşı uygulanacak müeyyideleri tespit

ederek bu tür uygulamaları yasa dışı işlem haline getirmiştir.

Roma antlaşmasının 79. maddesine dayanılarak yapılan düzenlemelerle tekeli ve ayrımcı uygulamalar önlenilmeye çalışılmıştır. Bu madde ile Birlik içi taşımalarda taşınan malların çıktıkları ya da yönelindikleri ülkelerden kaynaklanan fiyat ve taşıma koşullarındaki farklılıklara dayanan ayrımcılığın ortadan kaldırılmasını öngörmekte ve konuda Birlik yetkisini düzenlemektedir.

Birlik rekabet düzenini korumak ve kollamak için Komisyon'a geniş yetkiler vererek Komisyonun şikayet edilen firmayı istediği gibi teftiş edebilmesine imkan vermiştir. Üye Devleti'nde bu araştırmalar sırasında gerekli yardımda bulunmakla zorunlu kılmıştır.

Tasımacılık alanında rekabet şartları bir taşıma işleminin yapılabilmesi amacıyla taşıma ücret koşullarının saptanmasını taşıma arzının kontrolünü, taşıma pazarlarının paylaştırılmasını, doğrudan taşıma hizmetine bağlı taşıma malzeme ve gereçlerinin ortak olarak satın alınmasını veya finansmanını, teknik işbirliğini ve teknik gelişmelerin uygulanmasını içeren her türlü anlaşma ve kararlara uygulanmaktadır.

Rekabeti sağlamak amacıyla taşıma ücret ve

kosullarını tespit eden, taşımacılık hizmet arzusu, iş olanaklarını, teknik gelişmeyi ve yatırımları sınırlandıran veya kontrol altına alan, pazarları bölen, ticari ortaklar açısından farklı koşullar yaratan ve rekabette belli bir dezavantaj oluşturan, niteliği gereği veya ticari kullanım açısından taşımacılık hizmetlerinin yürütülmesiyle hiç bir bağlantısı olmayan ilave yükümlülüklerinin kabul edilmesini şartını getiren her türlü uygulama yasaklanmıştır. Diğer bir anlatımla amaçları veya etkileri Avrupa Birliği içindeki rekabeti engellemek ya da bozmak olan ve üye devletler arasındaki ticareti etkileyen bütün şirketler arası anlaşmalar şirket birlikleri tarafından alınmış kararlar ve bu yöndeki her türlü uygulama yasaklanmıştır.

Ancak taşıma hizmetlerinin kalitesini iyileştirmeye, kullanıcıların menfaatlerini dikkate alarak teknik ve ekonomik gelişme ile işletmelerin verimliliğini arttırmaya yönelik olan her türlü şirket anlaşmaları bu yasaklardan muaf tutulmuştur.

Yine tüketicinin lehine yapılacak uygulamalar ve küçük ölçekli taşımacıların korunması amacıyla şirket birlikleri oluşturulması, bu birliklerin ortaklaşa işletilmesi için taşıma hizmetine direkt olarak bağlı taşıma araç ve gereçlerinin ortak olarak sağlanması,

tasımanın karayolu ile yapılması halinde 10.000 TON, iç su yolu ile yapılması halinde 500.000 tonu geçmiyecek şekilde ve bu birliklerin toplam yıl kapasitesinin ayarlanmasını kapsayan konularda yapılacak anlaşmalar yukarıda anılan yasaklardan muaf tutulmuştur.

Ancak rekabet kuralları ile bağdaşmayan fakat taşıma hizmetlerinin kalitesini iyileştirmeye teknik ve ekonomik gelişmeyi arttırmaya yönelik olan karar ve uygulamalarda bulunmak isteyen şirketler veya birlikler komisyondan izin alarak 3 yıl müddetle yukarıda anılan rekabet kurallarından muaf olabilirler.

AB ile rekabete açık pazar uygulamalarına ulaşma çabalarına ülkemiz de çıkartılan rekabet kanunuyla uyum sağlamaya çalışmaktadır. Ancak yurt içi taşımalar hususunda şimdiye kadar yapılan uygulamalar özellikle tek bir mecradan kooperatifler vasıtasıyla yapılanların uzunca bir süre rekabet koşullarının oluşumunu engelliyeceğini göstermektedir. Diğer yandan yurt dışı taşımalarda C<sub>1</sub> ve C<sub>2</sub> yetki belgelerinin alınabilmesi için yani tarifeli ve tarifesiz mal taşıyacak olanların asgari 10 adet tasıta sahip olma zorunluluğu getirerek devlet büyük sermayenin bu işi yapmasını istemektedir. Böyle bir politikanın da



rekabet yerine tekelleşmeye getirme tehlikesi vardır ve AB politikaları ile uyumlu değildir. (T.C. Resmi Gazetisi 13/12/1994 tarih 22140 sayılı, 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanunu,1994 S.1)

Diğer yandan birlik rekabette ilgili düzenlemelerde bazı küçük ve orta ölçekli işletmeleri koruyacak yönde kararlar almışken ülkemizdeki rekabet konusunda bu işletmelerle ilgili herhangi bir hükme yer verilmediği görülmektedir.

Öte yandan ülkemizde şikayette bulunabilecek kişiler mesru menfaati olan gerçek kişilerken, AB'de bu tür şikayetleri ancak rekabet kurallarına tam anlamıyla uygulayan fakat diğer işletmelerin davranışlarından zarar gören her tür işletme yapabilmektedir. Bu açıdan da her iki uygulama arasında fark vardır. (Baytemur, 1996 s, 122,126)

Tasımacılık pazarında meydana gelebilecek bir kriz durumunda üye devletlerce alınacak önlemler ile ilgili AB düzenlemesi benzeri ayrıntılı bir mevzuatımız yoktur. Ulaştırma Bakanlığının Teskilat ve Görevleri hakkındaki 3348 sayılı kanunun 10. maddesi Bakanlığa gerekli hallerde piyasaya müdahale yetkisini vermekte ancak ayrıntılı bir düzenleme getirmemektedir.

## SONUC:

Avrupa Birliğinde otuzyediyıldır süren; Birliğin tamamında uygulanabilir, tam rekabete açık devlet müdahalesinden masun ulaştırma politikaları için çalışmalar son aşamasına gelmiştir. Tedrici düzenlemeler sonucu ulaşılan bugünkü aşamada Birliğe dahil bütün ülkelerdeki ilgililer gerek ulaştırma sektöründe gerekse ulaştırmanın etkilediği ekonominin bütününde yapılan bu çalışmaların başarılı sonuçlarını görmüşlerdir.

Yukarıda anılan yasal düzenlemeler ilgililer arasında uzun müzakereler sonucunda oluşturulan kararlar muvacehesinde yapılmıştır. Piyasalar rekabete açılırken firmaların yeni sert rekabet koşullarından zarar görmeleri istenmiştir. Bu yeni durumdan daha çok küçük firmaların etkileneceği kaygusu ile küçük firmaların yararına tedbirler alınmıştır.

Karayolu ile ulaştırmada piyasalar rekabete açıldıkça verimlilik artmıştır. Tüketiciler diğer ulaşım sektörleri yerine karayolu ile ulaştırmaya tercih ederek adeta ulaştırma sektörü ile kara yolu ile ulaştırmayı özdeşleştirmişlerdir. AB de iç su yolu, demiryolu, karayolu ve boru ile yapılan

tasımaların % 70 i karayolu ile yapılırken Türkiye'de bu oran % 85.7 ye ulaşmıştır.

Benzer gelişmelerin yukarıda belirtildiği gibi yurtdışı tasımalarda daha yüksek yoğunlukla görülmesinin nedeninin bugün AB'de ulaşılan rekabetçi ortamın Türkiye'de 1980'de bir anda yapılan politika değişikliklerinin sonucu oluşturulduğu düşünülmektedir. Kamyon sayısının artış hızı 1980 den itibaren her yıl % 5 lere düşerken karayolu taşımacılığının tüm ulaştırma sektörü içindeki payı 1980 de % 72,3'ten 1996'da % 85.7'ye çıkmıştır.

Yurtdışı tasımalarda ise özellikle Avrupa taşımalarında iç mevzuatımız ve Birliğin kota uygulamaları nedeniyle tam rekabet şartlarının uygulanamadığı görülmektedir. Bu nedenle iç tasımalardaki çarpıcı gelişime paralel gelişim yakalanamamıştır. Yurtdışı tasımalarda küçük firmaların aleyhine olan mevzuatımızın düzeltilerek AB mevzuatıyla uyumlaştırılması halinde iç tasımalara paralel gelişimin yakalanacağı düşünülmektedir.

Diğer yandan yurt içi taşımalar pazarına yeni girişimcilerin girişini engellemeyen fakat tüketicilerin ileride zarardide olmasını engelliyecek AB benzeri düzenlemelerin yapılması faydalı olacaktır. Ancak bu durumda ülkemiz ekonomisine faydalı bu

başarılı sitemin tüm ilgililerin yararına istikrarlı bir şekilde çalışması mümkün olacaktır.

Sonuç olarak temelde aynı fikirden hareket eden, uygulama zamanları farklı politikaların farklı gelişmişlik düzeylerine sahip iki toplumda aynı başarılı sonuçları verdiğini saptamış bulunuyoruz.



EK:1

KOTA VE YETKİ BELGESİ SİSTEMİNDEN MUAF TUTULAN TAŞIMA  
TURLERİ

- 1.Toplam mesafenin kuş uçuşu 50 km'yi geçmemesi koşulu ile sınırın her bir tarafından kuş uçuşu 25 km derinlikteki bir alana yayılan sınır trafiği.
- 2.Hava hizmetlerinin aksaması durumunda,hava alanlarına veya hava alanlarından yapılan arızı mal taşımacılığı.
- 3.Yolcu taşıma araçlarına bağlı treylerlerdeki bagaj taşımacılığı ile havaalanlarına veya hava alanlarından her çeşit araçla yapılan bagaj taşımacılığı.
- 4.Posta taşımacılığı.
- 5.Hasara uğramış araçların taşınması.
- 6.Çöp ve atık madde taşımacılığı.
- 7.Hayvan cesetlerinin yok edilmek amacıyla taşınması.
- 8.Arı ve yavru balıkların taşınması.
- 9.Treylerleri dahil olmak üzere müsaade edilen yüklü ağırlığı 6 metrik tonu veya yine treylerleri dahil olmak üzere müsaade edilen yük kapasitesi 3,5 metrik tonu geçmiyen motorlu araçlar ile yapılan taşımacılık.
- 10.Özellikle doğal afetler halinde olağanüstü durumun gerektirdiği tıbbi tedavi amaçlı maddelerin taşınması.
- 11.Açık denizlerde kullanmaya elverişli gemiler ve ucaklar için yedek parça taşımacılığı.
- 12.Radyo,televizyon,film yapımı veya sportif faaliyetler sirkler sergiler,ruarlar,tiyatro ve müzik gösterileri için gerekli malzeme,eşya ve hayvanların taşınması.
- 13.Ticari ve sergileme amacıyla sanatsal çalışma ve eserlerin taşınması.

## KAYNAKLAR

### KITAPLAR

1. Abbatti, Carlo Degli, Transport and European Integration. Office for Official Publications of European Community, Brussels, 1987.
2. Baytemur, Avrupa ve Türkiye'de Ulaştırma Politikaları, Ankara-1996.
3. Greaves, Rosa, Transport Law of the European Community. London, the Athone Press Ltd. 1991.
4. Griffith-Jones, Stephany, Loan Guarantees for large Infrastructure Project. Office for Official Publications of the European Communities, Luxemburg, 1993.
5. Lasok-Bridge, Dominik, Law and Institutions of the European Communities. London, Butter Worths, 1991.
6. Tümertekin Erol, Ulaşım Coğrafyası., İstanbul, 1976.

### MAKALELER

1. Gürkan, Taner; Uluslararası Kara Taşımacılığının Türk Ekonomisine Katkıları ve Sorunları Sempozyumu konuşma metinleri, 1988.
2. UND Dergisi, Uluslararası Kara Taşımacılığı Nereden Nereye ? İstanbul, Mayıs, 1996.

3. UND Dergisi, Sorunlara Her Platformda Cözüm Aradık, İstanbul, Subat, 1996.

#### RESMİ YAYINLAR

1. AT Resmi Gazetesi, Regülasyon 11, s.1121, Luxembourg, 1960.
2. AT Resmi Gazetesi, 204/557, s.2751, Luxembourg, 1962.
3. AT Resmi Gazetesi, L 130, s.1 Luxembourg, 1970.
4. AT Resmi Gazetesi, L 52, s.1 Luxembourg, 1975.
5. AT Resmi Gazetesi, 88, s.1500, Luxembourg, 1965.
6. COM (85) 310, Final, Office for Official Publication of the EC, Luxembourg, 1985.
7. Dava 50/83 Avrupa Komisyonu İtalya'ya karşı 1984-3 ECR, 1271-1788, Reportes of cases before The Court 1984-3, Office for Official Publication of the European Communities, Luxembourg, 1984.
8. Dava 167/173, Avrupa Komisyonu Fransa'ya karşı, 1974 3 ECR, 359-381, Reports of Cases before The Court 1974-3, Office for Official Publication of the European Publication of The European Communities, Luxembourg, 1974
9. Dava 13/83, Avrupa Parlamentosu AT Konseyine Karşı,

- s.4051, ECR 1513 (1986) I CMRL 138, Office for Official Publication of the European Publication of The European Communities, Luxembourg, 1983.
10. 5. DB Deniz Nakliyat 1992 yılı ,netim kurulu faaliyet raporu.
  11. Deutscher Informations ,s 17,2886,Ankara Büyük Elçiligi,Ankara,1996.
  12. Eurostat Statistical Year Book, 2.nd Edition, Luxembourg, 1993.
  13. General Report on the Activities of the European Communities. XXV.th 1991, Commission of the European Communities. Brussels-Luxemburg,1992.
  14. GESIBIL Yayınları, Ankara, 1987.
  15. IKV Yayınları, Ankara Antlaşması, Katma Protokol ve Ekleri.
  16. Konsey Kararı 65/271, R.G. 1965, No:88 s.1500.  
Rekabeti etkileyen bazı kurallarının uyumlaştırılması hususunda bir programın ileride uygulanmak üzere yapılması.
  17. Konsey Kararı (R), 1017/68 (R.G.1968 L 175/1)  
Rekabet Kurallarının Uygulanması Hakkında Karar.
  18. PANORAMA of European Industry 1995/1996 Office for Official Publications of the European Communities, Luxemburg, 1995.
  19. Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri, Devlet



- Istatistik Enstitüsü, Ankara, 1996
- 20.T.C. Resmi Gazetesi ,Ankara,24 Agustos 1996.
- 21.Treaties Establishing The European Communities.  
Office For Official Publications Of The European  
Communities,Luxembourg,1987.
- 22.Ulaştırma ve Haberleşme 1983-1990, Ankara, 1991,  
Bağlı ve İlgili Kuruluşlar Dairesi Başkanlığı  
Ulaştırma Bakanlığı Yayını
23. Ulaştırma Şurası Yayını, 8. Ankara 1987.

