

Avrupa Birliği'nde Demiryolları

Yunus UğURLU

1. AVRUPA BİRLİĞİ DEMİRYOLU REFORMU

1 957 Roma Anlaşması ile belirlenen ortak politika alanlarından biri olan "ulaştırma" hem ekonomik ve toplumsal bütünleşmeyi sağlaması hem de ekonomik alanda gelişmeyi hızlandırması sebebiyle AB'nin her zaman gündeminde olan önemli politika alanlarından birisi olmuştur.

AB ulaştırma politikasının temelleri;

- Ulaştırma sektöründe pazarların entegre edilmesi ve tekellerin kaldırılması,
- Sınır geçişlerinin kolaylaştırılmasıyla ulaşımda etkinliğin artırılması,
- Bütün ulaştırma sistemlerinin entegrasyonunun sağlanması,
- Güvenli ve emniyetli bir ulaştırma sisteminin sağlanması,
- Üye ülkeler arasındaki mevcut yasal düzenlemelerdeki farklılıkların azaltılması,
- Ulaştırma sistemlerinin iyileştirilmesidir.

AB'deki pazarların sınırları genişlerken demiryolu hizmetleri ulusal düzeyde gelişmiştir (Pietrantonio ve Pelkmans, 2004, s.3). Demiryolu taşımacılığının dış ticaret akışından yeterince yararlanamamasında, her bir ülkeye özgü farklı demiryolu şebeke sistemlerinin yarattığı uyumsuzluk en az etkisiz regülasyonlar ve kötü yönetimler kadar etkili olmuştur. Diğer ulaşım modlarında ise benzer durumlarla fazlaca karşılaşılmemiştir. Karayollarındaki altyapı ve trafik akışına ilişkin standartlar zaten yeknesak bir görünüm sergilerken, havayollarında ise fiziki bir altyapıya fazla bağımlı olunmaması ve karşılıklı

ikili anlaşmalar ve stratejik ittifaklar ile kıtalararası taşımacılık daha sorunsuz gelişmiştir.

AB demiryolu reformunun amacı, rekabet gücü artan, daha az kamu harcamasına ihtiyaç duyan, daha iyi performans sergileyen, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin önemli bir halkası haline gelen ve tüm bunların yanında ortak pazar yapısını destekleyen bir AB demiryolu sistemi oluşturmaktır (Pietrantonio ve Pelkmans, 2004, s.4-5). AB bu hedefleri gerçekleştirmek için, 1990'lı yılların başından itibaren sektör içi rekabetin sağlanmasına odaklı demiryolu politikası izlemektedir (Gomez vd, 2006, s.26-28).

2. AB DEMİRYOLU POLİTİKALARI

1970'lerden 1990'lı yıllara gelindiğinde Avrupa'da demiryolları; yaşanan altyapı, kötü demiryolu idaresi, olmayan rekabet, esneklik azlığı, düşük verimlilik, düşük ortalama hız, özellikle motorlu araçlar ve hava yolları ile artan rekabet, karşılıklı işletilebilirlik problemleri, teknik uyumsuzluklar, sınır geçiş formaliteleri ve farklı emniyet kuralları nedenleriyle ulaştırma modları arasında ciddi oranda pay kaybetmiştir.

Demiryolu politikasındaki değişimin sinyalleri ilk olarak, Avrupa Komisyonu'nun 1989 yılında yayımladığı bildirimle verilmiştir. Bildirimde, bağımsız yönetim altındaki demiryollarında altyapı ve işletmenin farklı birimler halinde örgütlenmesi, altyapıya erişimin pazara girecek diğer işletmelere adil ve eşit koşullarda sunulması, kamu hizmeti yükümlülüklerinin şeffaf şekilde düzenlenmesi, uyumlaştırmanın yapılması ile hızlı tren taşımacılığı ve kombine taşımacılık için gerekli finansal yapının sağlanması gibi uygulamaların hayata geçirilmesi öngörülmektedir (Nash ve Trujillo, 2004, s.4).

YÜK TAŞIMACILIĞI (%)					
YIL	Karayolu	Demiryolu	İç Su Yolları	Boru Hatları	Denizyolu
1970	34,7	20,0	7,3	4,5	33,5
1980	36,3	14,6	5,3	4,3	39,4
1990	41,9	10,9	4,6	3,0	39,6
1995	42,0	12,6	4,0	3,7	37,6
1998	42,7	11,9	4,0	3,8	37,5
1999	43,4	11,4	3,8	3,7	37,7
2000	43,8	11,5	3,8	3,6	37,7
2001	43,9	10,9	3,7	3,8	37,7
2002	44,5	10,6	3,7	3,6	37,6
2003	44,5	10,7	3,4	3,6	37,8
2004	45,1	10,8	3,5	3,4	37,0
2005	45,4	10,5	3,5	3,5	37,1
2006	45,4	10,7	3,4	3,3	37,1
2007	45,8	10,8	3,5	3,1	36,7
2008	45,9	10,8	3,5	3,1	36,6
2009	46,4	9,9	3,6	3,3	36,7
2010	45,7	10,2	4,0	3,2	36,9
2011	45,4	11	3,7	3,1	36,8
2012	44,9	10,8	4,0	3,0	37,2

YOLCU TAŞIMACILIĞI (%)					
YIL	Binck Araç	Otobüs	Demiryolu	Tramvay & Metro	Havayolu
1970	73,8	12,7	10,4	1,6	1,6
1980	76,1	11,8	8,4	1,2	2,5
1990	79,0	9,3	6,7	1,0	4,0
1995	73,3	9,4	6,5	1,3	6,5
1998	73,4	9,0	6,2	1,3	7,2
1999	73,5	8,8	6,1	1,3	7,3
2000	73,0	9,2	6,2	1,3	7,7
2001	73,5	9,0	6,2	1,3	7,5
2002	74,0	8,9	6,0	1,3	7,3
2003	74,0	8,8	5,9	1,3	7,5
2004	73,8	8,6	5,9	1,3	7,9
2005	73,0	8,6	6,0	1,3	8,4
2006	72,8	8,4	6,1	1,3	8,7
2007	72,6	8,5	6,1	1,4	8,9
2008	72,4	8,5	6,4	1,4	8,7
2009	73,5	8,2	6,2	1,4	8,1
2010	73,4	8,2	6,3	1,4	8,2
2011	72,5	8,2	6,4	1,4	8,9
2012	72,2	8,2	6,5	1,5	9,0

Şekil 1 - AB Taşımacılık Payları

Ortak pazar hedefi çerçevesinde hareket eden AB'de, malların ve yolcuların serbest geçişi öncelik oluşturmakta, bu yüzden açık ulaştırma sistemlerinin kurulması zorunluluk arz etmektedir. Bunun önünde en büyük engel olarak duran üye ülkeler arasındaki hızlı tren ve konvansiyonel hatlardaki altyapı sistemlerinden kaynaklanan teknik uyumsuzluk, geliştirilen karşılıklı işletebilirlik standartları ile çözülmeye çalışılmaktadır.

AB demiryolu reformu sürecinde, demiryollarının rekabetçi gücünün yeniden kazandırılması için birlik düzeyinde ve üye ülkeler içinde oldukça köklü değişiklikler içeren uygulama ve düzenlemeler yapılmıştır. Sadece yapısal reformlarla sınırlı olmasa da Friebel, Ivaldi, Vibes (2005, 16)'in AB ülkelerindeki demiryollarını inceledikleri çalışmanın sonuçları, tam dikey ayrışma, düzenleyici otorite kurulması ve dikey erişim gibi alt başlıklarda toplanabilecek reformların hepsinin genel olarak sektördeki etkinliği artırdığı, reformların aynı anda tek bir pakette yürürlüğe girmesi yerine birbirini takip edecek şekilde hayata geçirilmesinin ise etkinliğe daha çok katkı sağladığı yönündedir. AB ülkelerindeki dikey yapılanma modellerinden de görüleceği gibi AB ülkeleri arasında ortak bir uygulama yoktur.

Beyaz Kitaplar

Avrupa Komisyonu tarafından hazırlanan, belli bir konudaki topluluk eylemine yönelik somut önerileri içeren dokümanlardır. Beyaz Kitaplar, AB Konseyi tarafından onaylanmaları halinde ilgili alanlarda AB Eylem Programlarına dönüşmektedirler. AB ulaştırma politikalarının hukuki temelleri; kurucu anlaşmalarda yer alan ulaştırma alanına ilişkin hükümler ve Avrupa Komisyonu tarafından 1992, 1996, 2001 ve 2011 yıllarında hazırlanan Beyaz Kitaplardır.

1992 Beyaz Kitabı

Avrupa Komisyonu tarafından Birliğin "Ortak Ulaştırma Politikasının Gelecekteki Gelişimi"ni konu alan ve 1992 yılında hazırlanan Beyaz Kitap'ta yer alan en önemli husus ulaştırma sektörünün rekabete açılmasıdır.

Avrupa Komisyonu, 91/440 sayılı Direktif ile dikey yapılanma yöntemini benimsemektedir. Ancak, yalnızca muhasebe bazında ayrımı asgari şart olarak getirerek dikey ayrışmaya yumuşak bir geçiş sağlamakta (Nash ve Trujillo, 2004, s.5), bunun ötesine geçecek ayrışma seviyelerini üye ülkelerin inisiyatifine bırakmaktadır. Bu nedenle, AB düzeyinde dikey yapılanma seçeneklerinin

tercihinde ülkeler arasında farklı uygulamaların hayata geçirildiği görülmektedir. Örneğin, İngiltere’de altyapıyı işletmeciliğini de özelleştirerek tam dikey ayrışık yapılanmaya gidilirken, Almanya’da organizasyonel ayrımla dikey erişim yöntemi benimsenmektedir.

91/440 sayılı Direktifi;

- Üye ülkelerde lisanslamayı sağlayacak otoriteler kurulmasına ve lisans koşullarının belirlenmesine ilişkin 95/18 sayılı Direktif ile
- Demiryolu altyapı kapasitesinin dağılımı ve erişim fiyatlandırmasına ilişkin 95/19 sayılı Direktif takip etmiştir.

Komisyon çıkardığı sonraki düzenlemelerde özellikle, tam dikey ayrışık yapılanma dışındaki modelleri uygulayan ülkelerde ortaya çıkabilecek ayrımcı erişim uygulamalarını engellemeye yönelik önlemlere yer vermektedir.

1996 Beyaz Kitabı

Avrupa Komisyonu tarafından 1996 yılında yayımlanan “Topluluk Demiryollarının Canlandırılmasına Yönelik Strateji” başlıklı Beyaz Kitap’ta ise;

- Demiryolu ile yük taşımacılığının geliştirilmesi
- Finansman koşullarının iyileştirilmesi
- Altyapının yönetimi ile taşımacılık faaliyetlerinin ayrılması
- Altyapının iyileştirilmesi ve kapasite artışının sağlanmasına yönelik genel ilkelerin belirlenmesi
- Yeniden yapılanma programlarına ilişkin kuralların ve rehberlerin geliştirilmesi
- Kamu hizmeti yükümlülüklerine ilişkin ilgili mevzuatların uyumlaştırılması

kin ilgili mevzuatların uyumlaştırılması

- Daha hızlı demiryolu taşımacılığı için mevcut ağın teknik uyumunun sağlanması hususları öne çıkmaktadır.

Birinci Demiryolu Paketi - 2001

Avrupa Komisyonu, 1991/440 ile başlayan demiryollarının yeniden yapılandırılması sürecini 2001 yılında kabul edilen “1. Demiryolu Paketi” ile bir adım ileriye taşımıştır. Demiryollarının güçlendirilmesini olağan kılmak, taşımanın bir kısmının karayoluyla aktarılması ve demiryolu sektörünün liberalleştirilmesinde ilerleme kaydetmek amacıyla hazırlanan 1. Demiryolu Paketinde “Topluluk Demiryollarının Güçlendirilmesi Stratejisi” konulu Beyaz Kitap’ta belirtilen politika ve ilkeler dikkate alınmıştır.

Daha sonra 91/440 ile 95/18 Direktiflerini yeniden düzenleyen, demiryolu sektöründeki liberalleşmeyi arttırmak, altyapıya geçiş ve engelleri azaltmak için hazırlanan 2001/12, 2001/13. 2001/14 sayılı Direktifler eklenmiştir. Son olarak bu Direktiflere Transavrupa demiryolu sisteminin işlerliği ile ilgili olan 2001/16 sayılı Direktif eklenmiştir. Bu paket; altyapı yönetiminin taşımacılıktan ayrılması, sektörün serbestleştirilerek yeni taşımacılık şirketlerinin pazara girişinin mümkün kılınması, altyapı tahsis ve ücretlendirmesine ilişkin kuralların oluşturulması, demiryolu sektörünü düzenleyecek yeni bağımsız organların oluşturulması hususlarını içermektedir.

2001/12 sayılı Direktif’te uluslararası yük taşımacılığı yapan demiryolu teşebbüslerine Trans Avrupa Demiryolu Yük Ağı (TERFN) ve 15 Mart 2008’den sonra ise tüm şebeke üzerinde açık erişim sağlanacağı düzenlenmektedir. Diğer taraftan, 91/440 sayılı Direktif’in getirdiği, altyapı-işletme hesaplarının ayrı tutulması prensibi genişletilerek, yatay bağlamda da yolcu-yük taşımacılığı hizmetleri ile kamu hizmeti yükümlülüğü çerçevesinde sürdürülen yolcu hizmetlerinin hesaplarının ayrıştırılması zorunlu

kılmaktadır. Böylece demiryolu sistemin maliyet yapısında tam şeffaflık sağlanarak, hizmet sunumunun gerçek maliyetlerinin izlenmesini kolaylaştırmakta, yönetim tarafından daha rekabetçi ve doğru fiyatlandırma ile yatırım ve maliyet azaltıcı kararların alınması teşvik edilmektedir (Pietrantonio ve Pelkmans, 2004, s.17-20).

95/19 sayılı Direktifi yürürlükten kaldıran 2001/14 sayılı Direktif'te ise altyapı yönetiminin hukuki yapısı, organizasyon ve karar alma fonksiyonlarının herhangi bir demiryolu işletmesinden bağımsız olmaması durumunda, kapasite tahsisinin bağımsız bir organ tarafından yapılması yükümlülüğü getirilmektedir. Ayrıca altyapı yönetimlerinin, altyapı kapasitesinin tahsisi ve ücretlendirilmesinde dikkate alınan genel ilkeleri içeren şebeke bildirim yayımlamaları zorunlu kılınmaktadır. Şebeke bildirimleri ile eşit ve adil bir erişimin sağlanmasının önündeki engellerden biri olabilecek bilgi asimetrisinin azaltılması planlanmaktadır. İlgili Direktif'te ayrıca altyapı erişim ücretlerinin tren işletilmesi sonucu oluşan doğrudan maliyetler dikkate alınarak belirleneceği hüküm altına alınmaktadır. Bunun yanı sıra gerekli görüldüğü takdirde, altyapı tıkanıklığı ile çevresel faktörlerden doğan maliyetlerin de hesaplama dahil edilmesine izin verilerek sosyal marjinal maliyet bazlı fiyatlandırma yönteminin uygulanmasına zemin oluşturulmaktadır.

2001/14 sayılı Direktif ile, asgari erişim paketi maliyetleri tanımlanarak, birtakım eklemeler, indirimler ve unsurlar getirilmiştir. Bu unsurlar, altyapı işletmecisine esneklik sağlayarak, ticari prensiplere dayanan, pratik olarak anlaşılabilir ve uygulanan kapsamlı bir erişim ücretlendirme sistemi sunmaktadır.

2001 Beyaz Kitabı

Avrupa Komisyonu tarafından 2001 yılında yayımlanan "2010 Yılı için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı" başlıklı Beyaz Kitap'taki ana bölümler ise:

- Taşımacılık türleri arasındaki denge- nin değiştirilmesi
- Darboğazların giderilmesi
- Kullanıcıların ulaştırma politikasının merkezine yerleştirilmesi
- Ulaştırma sektöründe küreselleşme- nin yönetilmesidir.

İkinci Demiryolu Paketi - 2004

2001 Beyaz Kitap'ın rehberliği doğrultusunda 2004 yılında "İkinci Demiryolu Paketi" kabul edilmiştir. Bu paket; kaza ve olayların araştırılması ve emniyetin düzenlenmesi, karşılıklı işletilebilirliğin geliştirilmesi, Avrupa Demiryolu Ajansı (ERA)'nın kurulması, emniyet standardizasyonlarının oluşturulması, demiryollarının birbirleri ile rekabet edebilirliğinin kolaylaştırılması, demiryolu yük taşımacılığı pazarının serbestleşme sürecinin tamamlanması hususlarını içermektedir.

- 2004/49/EC sayılı Direktif; Demiryolu emniyetinin sağlanmasına ilişkin hususları düzenler.
- 2004/50/EC sayılı Direktif; Karşılıklı işletilebilirliğe ilişkin hususları düzenler. 2004/51/EC sayılı Direktif; Ulusal ve uluslararası yük taşımacılığı pazarının açılmasına ilişkin hususları düzenler.
- 881/2004 sayılı Tüzük; ERA'nın kurulmasına ilişkin hususları düzenler.

Üçüncü Demiryolu Paketi - 2007

Aralık 2007'de yürürlüğe giren "Üçüncü Demiryolu Paketi" ise; demiryolu sektöründe rekabetin artırılması, uyumlaştırılmış bir yolcu hakları sistemi oluşturulması, uluslararası demiryolu yolcu pazarının canlandırılması, karşılıklı işletilebilirliğin geliştirilmesi hususlarını içermektedir.

- 2007/58/EC sayılı Direktif; yolcu taşımacılığı pazarının rekabete açılmasına ilişkin hususları düzenler.
- 2007/59/EC sayılı Direktif; makinistlerin sertifikalandırılmasına ilişkin hususları düzenler.
- 1370/2007 Tüzük; demiryolu ve karayolu ile toplu taşımacılık hizmetlerine ilişkin hususları düzenler.
- 1371/2007 Tüzük; Demiryolu yolcularının hak ve yükümlülüklerine ilişkin hususları düzenler.

2012/34 sayılı Direktif yayınlanarak; demiryolu işletmeleri ve altyapı yöneticilerinin bağımsızlığının sağlanması, demiryolu işletmelerinin ticari ilkelere uygun olarak yönetilmesi, demiryolu ulaştırmasının sürdürülebilir finansmanının sağlanması amacıyla bir demiryolu altyapı geliştirme stratejisinin belirlenmesi, demiryolu altyapısına ve hizmetlerine erişim şartlarının belirlenmesi, demiryolu işletmelerinin lisanslandırılması, demiryolu altyapısının kullanımına ilişkin ücretlerin belirlenmesi, demiryolu altyapı kapasitesinin tahsis edilmesi ve demiryolu sektöründe Düzenleyici Makamların işlevleri gibi hususlarda düzenlemeler yapılmıştır.

Birinci Demiryolu Paketini yeniden düzenleyen 2012/34/AB sayılı Direktif, 91/440 sayılı "Topluluk Demiryollarının Geliştirilmesi" Direktifini, 95/18 sayılı "Demiryolu İşletmecilerine Lisans Verilmesi" Direktifini, 2001/12 sayılı "Sektörde Faaliyet Gösterenler Arasındaki İlişkilerin Düzenlenmesi" Direktifini, 2001/13/EC sayılı "Demiryolu İşletmelerinin Lisanslandırılması" Direktifini, 2001/14/EC sayılı "Altyapı Kapasite Tahsisi ve Ücretlendirilmesi" Direktifini ve 2004/51/EC sayılı "Ulusal ve Uluslararası Yük Taşımacılığı Pazarının Açılması" Direktifini yürürlükten kaldırmıştır.

Bu paket daha çok yolcu taşımaya odaklanmıştır. Üçüncü Paket'in kabul edilmesiyle, Avrupa Birliği demiryolu sektöründeki libe-

ralleşmenin ve düzenlemelerin tamamlamasını beklenmekte idi.

2011 Beyaz Kitabı

Avrupa Komisyonu tarafından 2011 yılında yayımlanan "Tek Avrupa Ulaştırma Alanına İlişkin Yol Haritası - Rekabetçi ve Kaynak Etkin Ulaştırma Sistemine Doğru" başlıklı Beyaz Kitap'ta yer alan öncelikler listesi ise şöyledir:

- Entegre, Etkili ve Sürdürülebilir Hareketlilik; Tek Avrupa ulaştırma alanının sağlanması, çalışma koşullarının ve iş kalitesinin geliştirilmesi, güvenli taşımacılık, ulaştırma sistemlerinde emniyetin sağlanmasına yönelik eylemlerin geliştirilmesi, ulaştırma sistemlerinde hizmet kalitesi ve güvenilirlik
- Geleceğe Yönelik Yenilikçi Teknolojiler; Avrupa ulaştırma sektörü araştırma ve geliştirme politikası, ulaştırma sektöründe sürdürülebilirliğin teşvik edilmesi, entegre edilmiş şehir içi ulaşım
- Modern Altyapı ve Akıllı Finansman; Ulaştırma altyapısı: bölgesel uyum ve ekonomik büyüme, uygun bir finansman çerçevesi, doğru fiyatlandırma ve sapmaların önlenmesi, dış boyut

Dördüncü Demiryolu Paketi - 2016

2016 yılında kabul edilen Dördüncü Demiryolu Paketinde; Demiryolu taşımacılık pazarının beklendiği ölçüde rekabete açılmaması, yasal çerçevenin düzenleyici birimler tarafından uygulanmasındaki zorluklar, demiryolu altyapısına yeterli yatırımın yapılamaması gibi sorunlar göz önüne alınarak, Avrupa içerisinde tek bir demiryolu alanı oluşturma hedefi doğrultusunda, çok sayıda yasal düzenlemeye ilişkin değişikliklere yer verilmiştir. Politik ve Teknik olmak üzere Dördüncü Demiryolu Paketi 2 bileşene sahiptir.



Şekil 2 - Dördüncü Demiryolu Paketi

Politik Bileşen

Ulusal Yolcu Pazarının Açılması: Ulusal demiryolu yolcu pazarının kamu hizmeti yükümlülüğü altında işletilen güzergahların yanı sıra açık erişimli hatlar dahil olmak üzere rekabete açılması amaçlanmaktadır.

Bu kapsamda, Topluluk demiryollarının geliştirilmesi ile ilgili 91/440/EC no.lu direktif ve demiryolu ve karayolu tarafından verilen yolcu taşımacılığı hizmetleri ile ilgili 1370/2007/EC no.lu yönetmelik yeniden düzenlenmektedir (ulaştırma planlarının tanıtımı, açık ihale usulünün getirilmesi, kamu hizmet yükümlülüğü sözleşmelerine yönelik eşik değerlerin tanımlanması gibi).

Altyapının Yönetilmesi: Altyapı yöneticisinin, altyapı kapasitesinin kullanımını optimize edecek şekilde faaliyet göstermesi ve altyapı yönetiminin altyapıya ve demiryolu ile ilgili hizmetlere ayrımcı olmayacak bir şekilde erişimi garanti etmesinin sağlanması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda birinci demiryolu paketinde yer alan altyapıya erişim, lisans ve demiryollarının gelişimi konularındaki mevzuatı, ortaya çıkan ihtiyaçlar ve belirlenen hedefler doğrultusunda düzenleyen 2012/34/EU no.lu direktifte (Recast) değişiklikler öngörülmektedir.

Teknik Bileşen

Karşılıklı İşletilebilirlik ve Emniyet: Bütün düzenlemelere rağmen halen var olan idari ve teknik kısıtlamaların bertaraf edilmesi ve ayrımcılıktan kaçınmak için ortak bir emniyet ve karşılıklı işletilebilirlik yaklaşımının oluşturulması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, Topluluk demiryollarının emniyeti ile ilgili 2004/49/EC no.lu direktif ve Topluluk demiryolu sistemlerinin karşılıklı işletilebilirliği ile ilgili 2008/57/EC no.lu direktifte değişiklikler öngörülmektedir.

ERA Yetkilerinin Artırılması: Başta pazara yeni girecekler olmak üzere demiryolu işletmelerinin karşılaştığı idari maliyetlerin azaltılması, prosedürlerin hızlandırılması ve pazarın ölçek ekonomilere dönüştürülmesi amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, ERA'nın demiryolu çeken-çekilen araçların yetkilendirilmesi ve emniyet sertifikalarının verilmesi konusunda Avrupa'da tek

yetkili merci haline getirilmesini sağlamak üzere 881/2004 no.lu ERA tüzüğünde değişiklikler öngörülmektedir.

Yürürlükten Kaldırılan Düzenlemeler: 881/2004 sayılı Tüzük (ERA), 2008/57 sayılı Direktif (Karşılıklı İşletilebilirlik), 2004/49 sayılı Direktif (Emniyet).

Yürürlüğe Giren Düzenlemeler: 2016/796 sayılı Direktif (ERA), 2016/797 sayılı Direktif (Karşılıklı İşletilebilirlik), 2016/798 sayılı Direktif (Emniyet).

 AB Demiryolu Taşımacılığı Politikası Adım Adım Demiryolu Piyasasının Rekabete Açılması	
1991 Adım 0	1. Demiryolu Ana Kanunu: 91/440 Sayılı Mali ve Organizasyonel Yönetmelik Demiryolu Tren İşletmeciliği ile Altyapı Yönetiminin Ayrılması
2001 Adım 1	1. Demiryolu Paketi: mevcut mevzuatları daha etkin hale getirmek, şebeke erişimini kolaylaştırmak, demiryolunda yük taşımacılığını arttırmak, sınır geçişlerinde gecikmeleri azaltmak.
2004 Adım 2	2. Demiryolu Paketi: demiryollarını yeniden canlandırmak, entegre bir AB demiryolu alanının inşasını hızlandırmak, demiryolu emniyetinin geliştirilmesi, karşılıklı çalışabilirlik ve demiryolu yük taşımacılığının rekabete açılması (1 Ocak 2007), ERA'nın kurulumu
2007 Adım 3	3. Demiryolu Paketi: uluslararası yolcu taşımacılığının rekabete açılışı (1 Ocak 2010) - yolcu haklarının düzenlenmesi ve tren mürettebatının/sürücüsünün sertifikalandırılması (AB tren makinisti lisansı)
2016 Adım 4	4. Demiryolu Paketi: Tek bir AB demiryolu pazarının yaratılmasının önündeki son engellerin ortadan kaldırılması için yapısal ve teknik reformların yapılması. Ulusal demiryolu taşımacılığı piyasalarında rekabet ve yeniliğin teşvik edilmesi.

Şekil 3 - AB demiryolu politikası

KAYNAKLAR:

FRIEBEL G., M. IVALDI ve C. VIBES (2005), "Railway De(Regulation): A European Efficiency Comparison", 23 Mart 2005

GOMEZ-IBANEZ J. A. ve G. D. RUS (2006), Competition in the Railway Industry: An International Comparative Analysis, Edward Elgar Publishing, Inc, UK.

NASH C. ve C. R. TRUJILLO (2004), "Rail Regulatory Reform in Europe-Principles and Practice" Paper presented at the Conference on Competition in the Rail Industry, Eylül 2004 Madrid.

PIETRANTONIO D. L. ve J. PELKMANS (2004), "The Economics of EU Railway Reform", College of Europe, Bruges European Economic Policy Briefings No.8

TANGÜL, Ö. (2014), "Avrupa Birliği Demiryolu Reformu Deneyimleri ve Türk Demiryolu Sektöründe Serbestleşme Çalışmaları", Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi

TCDD Uluslararası İlişkiler Dairesi Başkanlığı, Bilgi Notları ve Sunumları

Yararlanılan İnternet Kaynakları

Dünya Bankası Resmi Web Sitesi

<https://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/ppp-sector/transportation/railways/railway-organizations/railway-organizations>

Avrupa Komisyonu Resmi Web Sitesi

https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2001_en

www.udhb.gov.tr

www.tcdd.gov.tr

www.ddgm.gov.tr



Yunus UĞURLU

Makine ve Uluslararası Kaynak Mühendisi olan Sayın UĞURLU, 1999-2016 yılları arasında demiryolu araçlarının bakımı ve işletilmesi konularında görev yapmıştır. 2010 - 2016 yıllarında Demiryolu Mühendisleri Derneği'nin Genel Sekreterliği görevini yürütmüştür.

Halen TCDD Genel Müdürlüğü'nde İç Denetçi olarak çalışmaktadır.