

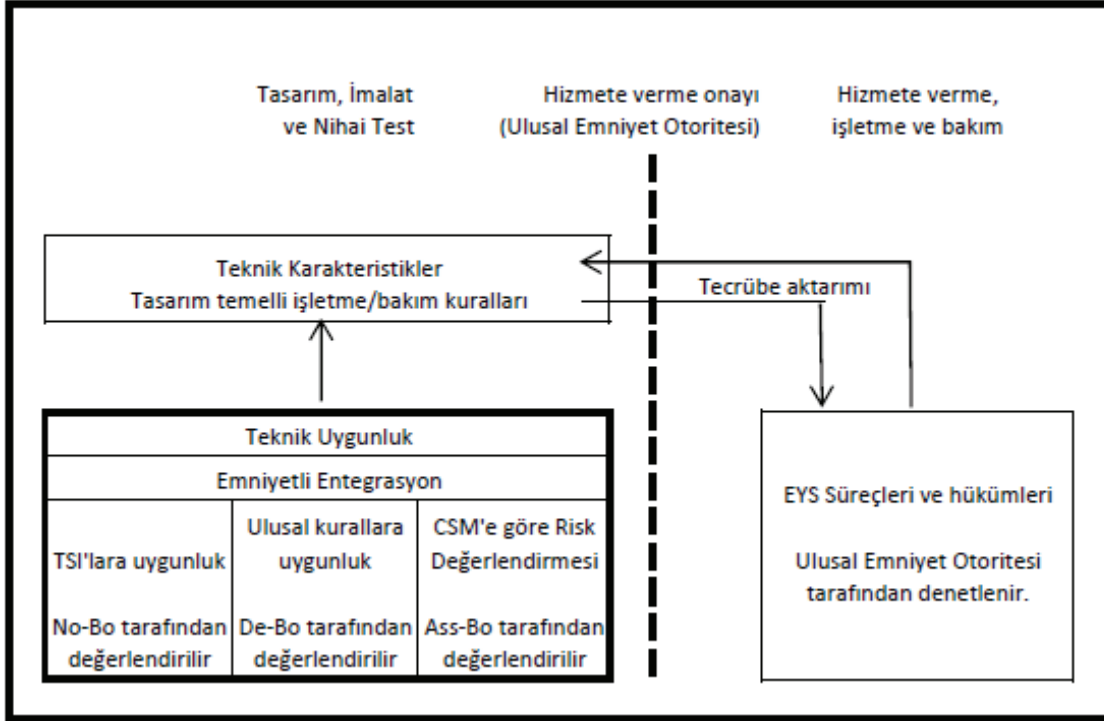
Serbestleşen Demiryolu Sektöründe 3. Taraf Hizmetler

Özcan ARSLAN

1. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE DEMİRYOLU SERBESTLEŞME SÜRECİ

1990 yılı itibariyle Avrupa'da devlet tekelinde bulunan demiryolu sektörünün verimsiz yapısı reform ihtiyacını gözler önüne serdi. Bu çerçevede Avrupa Komisyonu demiryolu sektörünü yeniden canlandırmak ve taşımacılık faaliyetlerinin verimliliğini arttırmak amacıyla üye ülkelerin, bazı yük treni operasyonlarını rekabete açmalarını ve demiryolu taşımacılık operasyonları ile altyapılarını en azından muhasebe düzeyinde ayırmalarını zorunlu kılan 91/440 sayılı direktifi yürürlüğe koydu. Takip eden süreçte üye ülkeler farklı yaklaşımlar benimseyerek demiryolu taşımacılık operasyonlarını altyapıdan ayırdılar. Üye ülkelerin inisiyatifine bırakılan birçok alanda komisyon tarafından ilki 2001 ve sonuncusu 2016 yıllarında olmak üzere dört "demiryolu paketi" çıkarılarak birlik içinde serbest, karşılıklı işletilebilir, emniyetli, rekabetçi ve verimli bir demiryolu taşımacılık sektörü tesis edilebilmesi için gereken teknik ve hukukî düzenlemeler hayata geçirildi.

Mevcut tabloda demiryolu alt-sistemlerinin (altyapı, sinyalizasyon, enerji, araç) ve komponentlerinin AB üye ülkelerinde tâbi oldukları onay süreçleri aşağıdaki şemada özetlenmiştir.



Kaynak: 2011/217/EU sayılı demiryolu alt-sistem ve araçlarının devreye alınması ile ilgili Avrupa Komisyonu tavsiye kararı

Buna göre; herhangi bir demiryolu alt-sistemi veya komponenti için Ulusal Emniyet Otoritesi (National Safety Authority) tarafından devreye alma onayı verilebilmesi için bu sistemin veya komponentin;



- Bir Onaylanmış Kuruluş (Notified Body) tarafından Karşılıklı İşletilebilirlik Şartnamelerine (TSI) göre uygunluk değerlendirmesinin yapılmış olması,
- Bir Atanmış Kuruluş (Designated Body) tarafından Ulusal Teknik Kurallara (Notified National Technical Rules) göre uygunluk değerlendirilmesinin yapılmış olması,
- Bir Bağımsız Emniyet Değerlendirme Kuruluşu (Assessment Body) tarafından emniyet açısından bu amaçla yayınlanan ortak metodoloji kullanılarak (Common Safety Method for Risk Assessment) risk değerlendirmesinin yapılmış olması gerekmektedir.

Bahsedilen uygunluk ve emniyet değerlendirmelerini yapmak üzere Üye Ülkelerin Emniyet Otoriteleri bir veya birden fazla kuruluşu belirli kapsamlarda yetkilendirmişlerdir. Eğer onaya tâbi bir alt-sistem veya komponent birden fazla üye ülkede hizmet verecek ise bu prosedürün (büyük ölçüde) bu ülkelerin tamamında tekrar edilmesi ve her ülkenin Ulusal Emniyet Otoritesinden ayrı ayrı onay alması gerekmektedir.

Örneğin Almanya'da üretilen ve Alman Emniyet Otoritesi (EBA) tarafından Almanya'da hizmet vermek üzere onay almış bir lokomotifin İtalya'da hizmet verebilmesi için TSI'ya uygunluk değerlendirmesi dışındaki süreçlerden İtalya'da da geçmesi ve İtalyan Demiryolu Emniyet Otoritesi'nden (ANSF) onay

alması gerekmektedir. Dolayısıyla bu tablo üye ülkelerde bu alanda 3. taraf hizmetler veren yeni kuruluşların sayısını arttırmış, farklı sektörlerle yönelik benzer hizmetler veren oyuncuların da hizmet portföyüne demiryolunu eklemelerine vesile olmuştur.

Yukarıda bahsi çeken demiryolu paketlerinden 2016'da çıkarılan dördüncüsü ile onay süreçlerindeki karmaşanın azaltılması hedeflenmiş ve bu çerçevede 2019 yılı itibarıyla tüm onay süreçlerinin Avrupa Demiryolu Ajansı (European Union Agency for Railways) eliyle yürütülmesi ve bir defa alınan onayların tüm üye ülkelerde geçerli olacak şekilde kabul görmesi planlanmıştır. Böylece onay süreçlerinin maliyet ve sürelerinin azaltılması, ulusal kuralların asgari düzeyde tutularak rekabetin önündeki teknik ve idari engellerin azaltılması ve tek elden yürütülecek süreçlerle saydamlığın artırılarak üye ülkelerin birbirlerine karşı olası ayrımcılık içeren uygulamalarının önüne geçilmesi hedeflenmiştir.

2. TÜRKİYE'DE DEMİRYOLU SERBESTLEŞME SÜRECİ

Avrupa Birliği ile Gümrük Birliği anlaşmasının imzalandığı 1995 yılından beri Türkiye'nin de gündeminde olan ve tam üyelik müzakerelerinin 2005 yılında resmen başlamasıyla AB müktesebatına uyum çalışmaları kapsamında sürat kazanan demiryollarının serbestleşmesi ile ilgili olarak ilk somut adım, 1 Mayıs 2013 tarihinde çıkarılan 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleşmesi Hakkında Kanun" ile atıldı. Takip eden süreçte sektör düzenleyicisi kuruluş

olarak Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü (DDGM) kuruldu ve Haziran 2016 itibarıyla TCDD'nin faaliyet kapsamı altyapı yapımı ve bakımı ile tren trafiğinin yönetilmesi ile sınırlandırılarak, yük ve yolcu taşımacılığı faaliyetleri TCDD'nin bağlı ortaklığı olarak tescil edilen TCDD Taşımacılık A.Ş. eliyle verilmeğe başlandı.

Bu süreçte Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, serbestleşmeyi fiilen mümkün kılmak ve özel sektör temsilcilerinin kendi filosu ve personeli ile demiryolu altyapısını kullanarak yük taşımacılığı gerçekleştirebilmeleri için gerekli teknik ve idari altyapıyı oluşturacak bir dizi yönetmelik üzerinde çalışmaya başladı. Bu çerçevede bazı firmalar taşımacılık yetkisi almak için DDGM'ye başvurular ve Ekim 2017 itibarıyla bunlardan biri taşımacılık lisansı alarak ulusal demiryolu altyapısı üzerinde kendi filosu ve personeliyle yük taşımacılığı yapma hakkı kazandı.

Burada sektör düzenleyici kurum ve ulusal emniyet otoritesi olarak DDGM'ye, hem örnek aldığımız ve hızla değişen Avrupa Birliği mevzuatını yakından izlemek ve Ülkemize uyarlamak hem de Türkiye demiryolu sektörünün kendine has iç dinamiklerinin nabzını iyi tutarak emniyetli, rekabete açık ve ulaşım modları arasındaki payını sürekli arttıracak bir demiryolu piyasasının hukukî zeminini oluşturmak gibi oldukça önemli bir görev düşmektedir.

Büyük ölçüde Avrupa Komisyonu tarafından çıkarılmış mevzuatın ülkemize uyarlanması şeklinde devam eden mevzuat oluşturma sürecinde, bir önceki bölümde bahsedilen 3. taraf hizmetleri verecek yerli kuruluşların tâbi

olacakları yönetmelik (Demiryolu Sistemleri Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmeliği) yürürlüğe girmeyi beklemektedir. Dolayısıyla mevcut tabloda ülkemizdeki demiryolu projelerinde ihtiyaç duyulan ve serbest demiryolu sektörünün önemli ayaklarından birini oluşturan karşılıklı işletilebilirlik şartnamelerine göre uygunluk değerlendirmeleri, bağımsız emniyet değerlendirmeleri ve diğer bazı belgelendirme hizmetleri şu an sadece AB üye ülkelerinde yetkilendirilmiş kuruluşlar eliyle verilebilmektedir.

Sanayi Bakanlığımız, Avrupa Komisyonu ile birlikte yürüttüğü onaylanmış kuruluş atanması sürecini tamamlayınca kadar, karşılıklı işletilebilirlik kapsamında yer alan şartnamelere (TSI) göre uygunluk değerlendirmeleri yabancı kuruluşlarca yapılmaya devam edecektir. Mevcut durumda "Demiryolu Araçları Tescil ve Sicil Yönetmeliği" uyarınca sadece araçlara uygulanması zorunlu olan "TSI'lara göre yapılan uygunluk değerlendirmeleri, önümüzdeki süreçte Avrupa'da olduğu gibi demiryolunun diğer yapısal alt-sistemleri (enerji, altyapı, sinyal) için de zorunlu hale gelecektir. Dolayısıyla, Ülkemizde "TSI'lara göre yapılacak uygunluk değerlendirmeleri daha fazla alana yayılacak ve daha önemli hale gelecektir.

Ülkemizin demiryolu altyapısının geliştirilmesine yönelik adımlar atılırken AB ile teknik ve hukukî uyumun gözetilmesi yapılan yatırımların ulusal ve bölgesel anlamda ticari katma değer üretebilmesi için önem arz etmektedir. Ancak bu süreç tüm bileşenleri ile beraber değerlendirilmeli ve sektörel uzmanlığı, üretimi ve uygunluk değerlendirmelerini lokalize etmek nihai hedef olmalıdır.



Özcan ASLAN

ODTÜ Makine Mühendisliği Bölümü 2008 yılı mezunu olan Özcan Aslan 2012 yılında University of Leeds bünyesindeki Ulaşım Çalışmaları Enstitüsü'nde Ulaşım Planlaması ve Mühendisliği alanında yüksek lisansını tamamladı. 2009-2014 yılları arasında TCDD Genel Müdürlüğü Cer Dairesi Başkanlığı bünyesinde mühendis olarak Yüksek Hızlı Tren temini projelerinde görev aldı. 2014-2015 yılları arasında Türkiye'nin önemli özel liman işletmecilerinden Yılport Holding bünyesinde Demiryolu operasyonlarından sorumlu şef olarak, 2016-2017 yılları arasında TÜV SÜD bünyesinde demiryolu sektörüne yönelik belgelendirme faaliyetlerinden sorumlu uzman mühendis olarak görev yaptı. 2017 Mayıs ayında Türk Loydu bünyesine Demiryolu Projeleri Yöneticisi olarak katılan Özcan Aslan iyi derecede İngilizce bilmektedir.