

**AVRUPA TOPLULUĞUNUN TAŞIMACILIK  
POLİTİKASI**

**Prof.Dr. Orhan ŐENER  
Marmara Üniversitesi**

**Güven TERZİOĞLU  
UYTAD BaŐkanı**

## 1- NİÇİN ORTAK BİR TAŞIMACILIK POLİTİKASINA İHTİYAÇ DUYULMAKTADIR

"Bir zincir, en zayıf olan halkası kadar sağlamdır" sözü, aynı zamanda her bir halkanın önemini de vurgulamaktadır. Avrupa Topluluğu ülkeleri sözkonusu olduğunda bu zinciri; ekonomik etkinliklerin ahenkli bir biçimde yürütülmesi, istikrarın sağlanması, Topluluğa bağlı olan ülkeler arasındaki ilişkilerin geliştirilmesi ve bütün Topluluk vatandaşlarının refah düzeylerinin yükseltilmesi amaçlarıyla kurulmuş olan Ortak Pazar oluşturmaktadır. Roma Anlaşmasıyla ortaya konulan bu amaçlar, Topluluk üyesi ülkeler arasında ve her alanda işbirliğinin yapılmasını gerektirmektedir. Gerçekten, bu aracın bir vidadası bile gevşese, bütün sistemin bütünü bozuk bir biçimde işleyeceği söylenebilir. Ya da Topluluğun üyelerinden birisi fonksiyonunu yerine getirmese, bundan bütün Topluluğun zarar göreceği sonucu çıkarılabilir. Bu zararlar ise, Topluluk üyesi vatandaşlarına artan vergi yükü, daha yetersiz sosyal ilerleme ya da ekonomik güvensizlik duygusu biçimlerinde yansımaktır. İşte bu nedenlerle, taşımacılık sistemi mümkün olduğu kadar en iyi işler biçimde ve Topluluğa, en düşük maliyet yükleyecek biçimde organize edilmelidir. Bu amaca ulaşabilmek için, Topluluğun sunduğu her tür ölçek ekonomilerinden yararlanılmalıdır. Bununla birlikte, soruna ilişkin olarak ayrıca ortak kuralların da saptanmasına gerek duyulmaktadır. Çünkü, diğer üye ülkeler için sorun yaratsa bile, bazı ülkeler kendi taşımacılık sisteminden rahatsız olmayabilirler. Ancak, üye ülkeler yönünden ele alındığında, sistemin pek etkin işlemediği kolayca görülebilmektedir. Gerçekten, ulusal uygulamalar, taşımacılık hizmetlerinin daha pahalıya mal olmasına ve Topluluğun bütünleşmesinin gecikmesine yol açmaktadırlar. Bu nedenle, etkin bir taşımacılık sisteminin gerçekleşmesini önleyici ulusal uygulamalara son verilerek, bütün üye ülkeler için geçerli kuralların saptanmasına gereken önemin verilmesi gerekmektedir.

Avrupa Topluluğu ayrıca, ticaretinin daralmaması için kendisine uygun taşımacılık politikası uygulayan her hangi bir üye ülkenin ya da üçüncü bir Dünya ülkesinin özel durumunu da gözönünde bulundurmaya zorundadır. Öte yandan, Topluluk şimdiye kadar tarım, endüstri, dış ticaret, gümrük para, çevresel ve bölgesel alanlarda bir çok sayıda politika geliştirmiş bulunmaktadır. Bütün bu politikaların başarı ile uygulanabilmesi için, Topluluk üyelerinin ortak bir taşımacılık politikasına uymalarının önemi ve yararı açıkça görülmektedir.

## II- TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNÜN ÖNEMİ

Bilindiği gibi insanlar günlük yaşamlarında uçaktan bisiklete kadar çeşitli taşıma araçlarından yararlanmaktadır. Tren, otobüs, metro vb. gibi toplu taşıma araçları en çok yararlananlar arasında yer alır. İnsanlar işlerine gelip giderken, ya da alış-veriş sırasında kullandıkları bu tür taşıma araçlarının ne kadar önemli hizmetler sunduklarını her zaman takdir ederler. Buna karşın, genellikle mal ve hizmet üretimi sırasında kullandıkları diğer araçların önemini gerektiği biçimde kavrayamazlar. Halbuki, mal ve hizmet üretiminde kullanılan taşımacılıkla ilgili hizmetlerin maliyetindeki artışlar, sözkonusu malların fiyatına yansıtacağından, doğrudan doğruya tüketicilerin refah düzeylerinin düşmesine yol açacaktır. Bu açıklanan nedenle, üretilen mal ve hizmetlerle ilgili taşımacılık giderleri azaltılarak; Topluluk vatandaşlarının refah düzeyini yükseltme olanağı vardır.

Topluluk bünyesinde taşımacılık sektörünün payı % 6 kadar olup, bu oran tarım sektörünün payı olan % 5'den daha büyüktür. Öte yandan, taşımacılık sektöründe 1 milyonu demiryolu taşımacılığında olmak üzere, en az 6 milyon insan istihdam edilmektedir. Gerçekten, bu oran ve sayıların büyüklüğü, mal ve hizmetlerin maliyetleri içinde taşımacılık sektörünün payının da ne kadar önemli olduğunu göstermektedir.

Taşımacılık sektörünün ekonominin diğer sektörlerinin müşterileri arasında en önemlisi olduğunu da söyleyebiliriz. Şöyle ki, bu sektör tek başına Topluluğun toplam özel yatırım harcamalarının % 11 ini gerçekleştirdiği görülmektedir. Motor endüstrisi, uçak endüstrisi, gemi inşası, yol inşası ve çelik üretimi doğrudan doğruya taşımacılık sektörüne bağlı bulunmaktadır. 1979 yılında Topluluk yol, su ve demiryolu taşımacılığı alanlarında 37.500 milyon ECU kadar yatırım yaptı (x). Bu rakamın tek başına Hollanda'nın toplam gelirlerinden daha fazla olduğu görülmektedir. Böylece, Topluluğun taşımacılık alanlarında yaptığı harcamalardan adam başına 143 ECU kadar bir maliyet düşmektedir.

Topluluğun taşımacılık sektörü, dünya ticaret filosunun % 24'ünü oluşturmakta olup, yine dünya deniz ticaretinin % 40'ı AT gemileri tarafından yapılmaktadır. Böylece, dünya deniz taşımacılığında ihracat trafiğinin % 10'u ve ithalat trafiğinin % 30'u, Avrupa Topluluğu üyelerine ait gemiler tarafından gerçekleştirilir. Yük taşımacılığının önemli bir bölümü ise, İngiltere, Danimarka, İrlanda ve Yunanistan arasında yapılmaktadır. Bilindiği gibi, İngiltere ile İrlanda'nın Topluluğun diğer ülkeleriyle aralarında kara yolu bağlantısı yoktur. Öte yandan, Yunanistan, Yugoslavya ve Avusturya üzerinden uzun bir kara yolu ile Topluluğa bağlandığı için, önemli maliyetler yüklemektedir.

Taşımacılık sektörünün AT bünyesi içindeki artan önemi, üye ülkelerin vatandaşlarına da önemli maliyetler yüklemektedir. Örneğin, her yıl yaklaşık olarak Topluluk üyesi ülke vatandaşlarından 45 bin kişi ölmekte ve yarım milyon insan da yaralanmaktadır. Taşımacılık sektörü ayrıca, enerji tüketimi içinde de oldukça büyük bir paya sahiptir.

### III- MEVCUT SORUNLAR

Taşımacılık sektöründe karşılaşılan sorunlardan bir kısmı genel niteliklidir. Şöyle ki, ekonominin bütünü için olduğu gibi, bir sektörde belli büyüme sınırlarına ulaşıldığında, daha da büyümeye yönelik büyüme çabalarının maliyeti, (oldukça yoğun nüfuslu) Topluluk vatandaşları için çekilmez bir düzeye erişmektedir. Bu nedenle, vatandaşların örneğin, gürültü, kirlenme, güvenlik, bölgesel planlama ve yeşil alan gibi çok sayıda konuyla ilgilenmektedirler. Bütün bunlara ek olarak taşımacılık sektörü siyasal, ekonomik ve teknik özellikte çok sayıda sorunlar da yaratmaktadır.

Taşımacılık sektörünün karşılaştığı en önemli sorunlardan birisi de, kuşkusuz ki demiryolu taşımacılığına eski fonksiyonunu kazandırmaktır. Bazı ülkelerde demiryolu yönetimlerinin mali bünyelerinin zayıflığı, ulusal bütçe üzerindeki yükü nedeniyle, taşımacılık politikasını belirleyen temel faktörlerden birisi olmaktadır. Bu nedenle, taşımacılık politikasında bir gelişmenin sağlanması, doğrudan doğruya bu tür bir bütçesel soruna bir çözüm bulmayı gerektirmektedir. Öte yandan, hükümetler doğrudan doğruya demiryolu taşımacılığını geliştirmeden de sorumluluğu tutulmaktadır. Örneğin, bir çok hükümet gerekli mali desteği sağlayarak, demiryolu taşımacılığına sosyal amaçlarına uygun olarak, önemli bazı taşıma hizmetlerini yerine getirme görevini yüklemektedirler. Bir çok durumlarda hükümetler demiryollarını sık siyasal bağlarla kontrol altında tutarak, sadece etkinliklerini devam ettirmelerine olanak sağlayacak düzeyde bir finansal olanak sağlarlar. Böyle bir durum ise, demiryollarının modernleşmelerini önlerken, öte yandan sundukları hizmetlerin kalitesini düşürmekte ve sonuçta ise, müşterilerin sayılarında önemli bir azalışa yol açmaktadır.

Kara yolu taşımacılığına gelince, kara yolları taşımacılığı açısından ortaya çıkan yoğun tıkanıklık sorunlarıyla karşılaşmaktadır. Gerçekten, trafiğin çok yoğun olduğu pik (peak) saatlerde; büyük kentlerde, kasabalarda ve kentlerarasındaki yerleşim alanlarında karayolu taşımacılığında fiili kapasitenin üstüne çıkmış bulunmaktadır. Öte yandan, Alp Dağları geçitlerinde olduğu gibi, önemli geçiş darboğazlarıyla da karşılaşmaktadır. Öte yandan, kara yolu taşımacılığında yeni alt yapı oluşturulmasının finansmanı yönünde ise, çok önemli sorunlarla karşılaşmaktadır. Bütün bunlara ek olarak, uluslararası taşımacılık alanında ortaya çıkan olağanüstü gelişme ise, üye ülkeler arasında yakın bir işbirliğinin yapılmasını gerektirmektedir. Bu işbirliği, sınırlardaki gümrük işlemlerinin basitleştirilmesi yönünden de gerekli bulunmaktadır. Gümrük formaliteleri özellikle yük taşıyıcıları için zaman kaybına ve gereksiz maliyetlerle karşılaşılmasına yol açmaktadır. Uluslararası yük taşımacılığına ilişkin bir çok engeller ise, ülkelerin kendi yönetsel uygulamalarından kaynaklanır. Bu nedenle, yük taşımacılığı ile ilgili çok sayıda etkinliklerin ülkelerarasında karşılıklı anlaşmalarla düzenlenmesi gerekmektedir. Ancak, bu tür düzenlemelerin çok az sayıda yapılmakta olduğunu söyleyebiliriz. Bilindiği gibi, üçüncü ülkelerden sadece bir kaçına, Toplulukla bu ülkeler arasında serbest taşımacılık izni verilmiştir. Bu durum ise, etkin bir taşımacılık sisteminin uygulanmasını önemli ölçüde engellemektedir.

Topluluk üyesi ülkelerin kendi su yolu taşımacılığı ise, daha farklı nitelikte sorunların ortaya çıkmasına yol açmaktadır. İç sularda taşımacılık yapan gemilerin sayısı hem çok ve hem de oldukça eskimiş bulunmaktadır. Ayrıca, su yolu taşımacılığı nehirlerdeki su düzeyine ve akıntı durumuna bağlı bulunmaktadır. Bu nedenle, su yolu taşımacılığı alanında çok sayıda firma bu işi terketmiş bulunmaktadır.

Hava yolu taşımacılığına gelince, hava yolu işletmelerinin tamamına yakın bir bölümünün devletler tarafından işletildiği görülmektedir. Özel şirketlerin hava yolu taşımacılığında lisans alabilmeleri işi son derece güçtür. Öte yandan, Topluluk üyesi ülkeler arasında fiyat yönünden rekabet edebilme olanağı da ortadan kaldırılmıştır. Böylece, hava yolları ile seyahat iş çevrelerine yönelik olup, kişiler için ucuz seyahat olanaklarının yeterli olmadığı görülmektedir.

Topluluğun deniz taşımacılığı, üye olmayan ülkeler tarafından alınan önlemler nedeniyle, bir çok önemli engellerle karşılaşmaktadır. Gerçekten, bir çok ülke döviz gelirlerini azaltarak ve taşımacılık maliyetini düşürmek amacıyla, kendi denizyolu taşımacılığını geliştirmeye giderek artan bir önem vermektedirler. Bu ülkelerin bir bölümü, dünya dış ticaretinden önemli bir pay alabilmek için, rekabet koşullarını bile ihmal etmekte ve bugüne kadar devam ettirilen deniz taşımacılığı düzenini bozmaktadırlar. Bayrak ayırımı, yük taşıma politikaları, deniz taşımacılığında uygulanan çeşitli teşvik ve damping fiyat politikaları bu tür olumsuzluklara örnek olarak gösterilebilir.

Deniz ticaret filolarını geliştiren bazı ülkeler (sosyalist ülkeler), Batı'dan satın alınan ve Batı'ya satılan bütün mal ve yüklerin kendi gemileriyle taşınması amacıyla, bayrak ayırımı politikasını sistematik bir biçimde uygulamaktadırlar.

Yukarıda sayılan bütün bu güçlüklerle ek olarak, geçen on yıl içinde bir çok ülkenin ekonomik durumunda da önemli sorunlar ortaya çıkmıştır. Petrol taşımacılığındaki düşme, Topluluğun çelik endüstrisinde daralmaya yol açarak, kömür ve demir madeni talebini daha da azaltmıştır. Bu durum ise, daha önceki yıllara göre, deniz taşımacılığında büyük çapta düşmelere yol açmıştır.

Taşımacılık ile ilgili olarak karşılaşılan başka bir sorun ise, enerji maliyetleri ya da yetersizliğinden kaynaklanmaktadır. Bu amaçla, bir yandan enerji tasarrufu sağlayıcı yöntemlere başvurulurken, diğer taraftan akaryakıtın yerini alacak olan enerji kaynaklarının elde edilmesi gerekmektedir.

#### IV- ORTAK TAŞIMACILIK POLİTİKASININ AMAÇLARI

Üye ülkelerin entegrasyonu nedeniyle ortaya çıkacak olan bir çok sorun, kuşkusuz ki Avrupa Ekonomik Topluluğunun kurucuları tarafından da bilinmekteydi. Gerçekten, entegrasyonun büyük ölçüde işbölümünü, ticarete artışı ve halkın daha mobil olmasını gerektirmesi nedeniyle, taşımacılık konusu ön plana çıkmıştır. Bu özelliği sonucu olarak, taşımacılık politikası AET yi oluşturan andlaşmalarda, tarım sektöründen sonra en fazla önem verilen bir bölüm olmuştur.

Bugün bile, Roma Andlaşması Topluluğun ortak taşımacılık politikasının temeli ni oluşturmaktadır. Roma andlaşması, AET anlaşmasında yer alan taşımacılık sektörünün genel amaçlarını belirlemiş ve ECSC kararına ek olarak, ayrıca taşımacılık politikasının uygulamaya konulmasında katkısı olmuştur. Konuya ilişkin olarak ortaya konulan temel taşımacılık politikası ilkelerinin, Topluluğun ekonomik ve sosyal gereksemeleriyle bu sektörün geliştirilmesine yönelik olarak yapılan düzenlemelerle yakından ilgili olduğu söylenebilir. Bu ilkelere göre, taşımacılık sektörünün piyasa ekonomisine benzer bir biçimde organize edilmesi gerekmektedir. Ancak, bundan ortak taşımacılık politikasının önemini azaltacağı düşüncesiyle, devletin bu piyasadan tamamen çekilmesi gerektiği anlamı çıkarılmamalıdır.

Topluluk, taşımacılık sektörünün serbestçe hizmet sunmasını engelleyici bütün sınırlamaları kaldırmalıdır. Aynı zamanda, çeşitli taşıt araçlarının ve taşımacılık firmalarının çalışma koşullarını düzenleyici bütün kuralların ahenkleştirilmesine yönelik çabaları da göstermelidir. Bu amaçlara ulaşılırken, taşımacılık sektöründe optimalitenin sağlanmasına ilişkin olarak, Topluluk bünyesinde rekabetin artırılmasına ve hizmetlerin kalitesinin yükseltilmesine gereken önemin de verilmesi gerekmektedir.

##### Uygulamaya doğru ilk adım

AET nin kurulmasından kısa bir süre sonra, Avrupa Toplulukları Komitesi, ortak bir taşımacılık politikasının ya da piyasasının oluşturulması için bir plan hazırladı. Konuya ilişkin ilk girişim, 1955 yılında başlatıldı. Avrupa Kömür ve Çelik Birliği (The European Coal and Steel Community, ECSC) üyeleri olan ülkeler, kömür ve demirin trenle taşınmasına ilişkin olarak, bazı tarifeleri saptadılar. Ancak, bu tür uygulamalar ECSC ülkeleriyle sınırlı kaldı. 1961 yılında ise, AET Komisyonu tarafından taşımacılık sektörünün ilk ayrıntılı ve tutarlı bir örgütlenme planı hazırlandı. Bunu ise, 1962 yılında uygulamaya konulan ve bazı konularda daha ayrıntılı önerileri içeren başka bir plan çalışması izledi.

Komisyonun hazırladığı bütün planlarda, daha önceleri Roma Andlaşmasında öngörülen ilkelere bağlı kalmıştır. Taşımacılıkla ilgili olarak hazırlanan Topluluk planlarının amacı, üye ülkeler arasında taşımacılık piyasalarının birleştirilmesi biçiminde ortaya konmuştur. Bu amaçla saptanan ilkeleri şöyle sıralayabiliriz:

- serbest rekabet ortamının yaratılması,

- insanların istedikleri taşıtı seçebilmeleri,
- taşıtlar için ülkelerin benzer kurallar uygulamaları,
- firmaların finansmanı ve ticari yönden bağımsızlığı ve
- taşımacılık koordinasyonunun sağlanması.

Bu sayılan amaçlara ulaşabilmek için, sınır geçişleri ile AET sınırları içinde çalışma serbestisinin de ayrıca sağlanması gerekmektedir. Bu amaçla, Komisyon aşağıda sayılan önlemlerin alınmasına ayrıca özel bir özen gösterecektir. Bunlar:

- rekabet koşullarının birbirine yaklaştırılması,
- ülkelerin iç taşımacılık sisteminde kullandıkları taşıtlar için benzer fiyat politikalarının uygulanması,
- uluslararası yük taşımacılığını kısıtlayan ülke içi taşımacılık kurallarının kaldırılması ve,
- taşımacılıkla ilgili alt yapı hizmetleri yönünden ülkelerarası koordinasyonun sağlanması olarak sıralanabilir.

Bu planda öngörülen ilkelerden yararlanarak, Bakanlar Konseyi 13 Mayıs 1965 tarihinde demiryolu, karayolu ve iç sulardaki taşımacılığı etkileyen belli rekabet düzenlemeleri arasında uyumu (harmonizasyonu, ahenkleştirmeyi) sağlayan taşımacılık politikasının temel hedeflerini kararlaştırdı. Bakanlar Konseyinin bugün bile yürürlükte bulunan bu kararlarının temel amaçları; vergileme, devlet müdahalesi ve sosyal düzenlemeler yönünden ortaya çıkan farklılıkları ortadan kaldırma biçimlerinde formüle edilmiştir. Bu yaklaşıma uygun olarak, Komisyon aşağıdaki aşamalardan geçerek, amaçlarına ulaşmaya çalışmaktadır.

a) Vergileme yönünden: Motorlu taşıtların çifte vergilendirilmesinin önlenmesi; taşıtların kullandıkları ithal akaryakıt tüketimiyle ilgili olarak çeşitli ülkeler tarafından uygulanan kurallar arasında uyumun sağlanması; taşıtların yıllık faaliyetlerinden doğan kâr-zarara ilişkin olarak ortaya çıkan vergisel farklılıkları ortadan kaldırmak.

b) Devlet müdahalesine ilişkin olarak: Kamu hizmetini yerine getirmeye yönelik sorumlulukta azalma; sosyal amaçla kullanılmaları sonucu olarak karşılaşılan kayıpların devletçe tanzimi; taşımacılık sektörüne yapılan devlet desteklemelerinin ortadan kaldırılması; demiryollarının mali bağımsızlığa kavuşturulması ve gelir-giderleri arasındaki farkın kaldırılması ve demiryollarının anormal zararlarının tazmin edilmesi.

c) Sosyal düzenlemeler yönünden: Üye ülkelerde çalışma koşulları (ücretler dışında) yönünden uygulanan yasaların arasında uyumun sağlanması; iç sularda, karayollarında ve denizyollarında insan taşımacılığına ilişkin kurallar arasındaki farklılıkların giderilmesi.

Komisyon 1965 yılı kararları doğrultusunda bugünkü ortak taşımacılık politikasıyla ilgili olarak, çok sayıdaki düzenlemeleri uygulamaya koymuştur. Bunların bazıları-

nı şöyle sıralayabiliriz:

- Topluluğun taşımacılığa ilişkin yetkileri ile karayollarında yük taşımacılığında kullanılacak olan tarifenin saptanması (1968).

- yol taşımacılığı ile ilgili sosyal nitelikli üye ülkelerin yasa çalışmalarında uyum sağlanması (1969).

- kamu hizmeti yükümlülüğü karşılığı olarak ödenilen mali tazminatlara son verilmesi; tren yolu taşımacılığında kullanılan muhasebe sisteminin standartlaştırılması (1969).

- devlet yardımlarının sınırlandırılması (1970).

- 1965 yılında alınıp ta, henüz uygulamaya konulmayan Konsey kararlarında yer alan önlemlerin uygulanmasının sağlanması.

### Yeni Üyeler

İngiltere, Danimarka ve İrlanda'nın Topluluğa girişi ile yeni bir dönem başladı. Bu ada ülkelerinin Topluluğa girmesi sonucu olarak, Topluluğun deniz taşımacılığı konusu gündeme geldi ve böylece deniz taşımacılığına ilişkin olarak üye ülkeler arasında ortak bir taşımacılık stratejisinin saptanması ihtiyacı doğdu. Bu gelişmelerin sonunda çevre korunması, bölgesel planlama ve yaşam kalitesi gibi sorunlar da gündeme geldi.

1972 yılında Topluluğa bağlı ülkelerin hükümet başkanlarının katıldığı konferansta öncelikler saptanırken, ayrıca ortak taşımacılık politikası da ele alındı. Konuya ilişkin olarak 1965 yılında ortaya konulan yaklaşımların yeniden ele alınması gereği duyuldu.

1971 yılında saptanan planlama ilkeleri 1973 yılında daha da geliştirilerek, ortak bir taşımacılık politikasının stratejisi ortaya konuldu. Yeni plan da eskisi gibi, taşımacılık sektöründe serbest rekabetin sağlanması ve ülkelerin uyguladıkları taşımacılık kurallarının birbirine yaklaştırılması konularını ele almaktaydı. Ancak, sonraki plan öncesinde yer almayan, taşımacılığın alt yapısının geliştirilmesi konusuna ayrı bir önem vermiştir. Taşımacılık alanında temel ilkeleri belirleyerek bir taşımacılık politikasının geliştirilmesi ve böylece düzenleyici ortak programlara sokulmasına yönelik karar alma yetkisi genellikle kamu otoritelerine aittir.

Komisyonun taşımacılığa ilişkin yeni planları, Paris Toplantısında ileri sürülen görüşlerden önemle etkilendi. Böylece, taşımacılık politikası sosyal gelişmenin bir unsuru olarak kabul edildi. Sosyal politika ile ilgili olarak, taşımacılık politikasının yaşamın kalitesini artırması, ve bu sektörde çalışanların çalışma koşullarının iyileştirilmesine önem verilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Bunlara ek olarak, taşımacılık politikasının Topluluğun çevre korunması ve bölgesel politikaların gerçekleştirilmesine de katkıda bulunması gerektiği üzerinde önemle durulmuştur. Benzer yaklaşımdan hareket edilerek, taşımacılık politikasının enerji politikasını olumlu yönde etkilemesi de düşünülmektedir. Bu nedenle, vergileme ve endüstri politikalarıyla ayrıca üçüncü ülkeler yönünden ortaya çıkacak olan çeşitli ilişkilerin koordine edilmesi gerekmektedir. Topluluğun iletişim



programını ayrıca kısa dönemde realize edilecek olan taşımacılık politikasıyla ilgili olarak, bir tür faaliyet programını da belirlemektedir. Faaliyet programını ise, taşımacılık politikası ile ilgili olarak alınması gereken önlemleri belirlemektedir. Paris Toplantısında ayrıca demiryolu taşımacılığına ilişkin olarak daha önce alınan, ancak henüz uygulamaya konulmayan temel ilkeler üzerinde de duruldu. Bunun sonucu olarak, demiryolu taşımacılığına öncelik verilmesi konusunda görüş birliğine varıldı. Bu amaçla komisyon, Konsey'in üye devletlerle demiryolu taşımacılığı ilişkilerini düzenleyen, 1965 tarihinde aldığı kararın uygulamaya konulması için izlenmesi gerekli olan yolu belirlemeye özen gösterdi.

Komisyon ayrıca üye ülkelerin demiryolu yönetimleri arasında yakın işbirliğinin sağlanmasının önemini vurguladı. Bu amaçla, karayolu, demiryolu ve akarsularda yük taşımacılığına ilişkin olarak alınması gereken önlemleri paket programlar biçiminde belirledi. Bu tür programlar piyasa ekonomisinin uygulanmasına tedrici bir biçimde geçişi kolaylaştıracak bir yaklaşımla hazırlandı. Öte yandan, Topluluğun taşımacılık politikası ve piyasa mekanizmasının kendiliğinden işlerlik kazanmasına yardımcı olmasına ayrı bir özen gösterildi.

Alt yapı yatırımları yönünden, o zamanlara kadar önerilen bireysel projelere dayanan girişimler yerine, Topluluk için önem taşıyan alt yapı taşımacılık projelerinin bir bütün olarak finanse edilmesine yönelik teklifler teşvik edildi. İlk adım olarak, Komisyon ticari taşıt araçları üzerinden alınan ulusal vergiler arasında eşitliğin sağlanması yönünden girişimlerde bulundu. Sosyal nitelikli yasaların ahenkleştirilmesi yönünden ise, karayolu taşımacılığı ile akarsu taşımacılığı alanlarındaki çalışma koşullarının iyileştirilmesi amacıyla, yeni önlemler alınması önerildi. Ayrıca, taşımacılık sektörüne şirketlerin serbestçe girmeleri, taşıma güvenliği ve akarsulardaki aşırı yük taşımaya ilişkin olarak başka öneriler de yapıldı.

Daha sonra gelen iki yıl içinde ise, Komisyonun önerileri Avrupa Parlamentosu ile Ekonomik ve Sosyal Komite'de ayrıntılı bir biçimde tartışıldı. Buna karşın, Bakanlar Konseyi daha ayrıntılı ve kapsamlı bir programın saptanması işine girmek istemedi. Sadece, bir kaç adet karar alarak, Komisyondan daha sonraki yıllar için incelenmek amacıyla, taşımacılıkla ilgili olarak bazı önerileri belirlemesi istendi.

1977 yılının sonunda Komisyon, daha önce belirlediği stratejilere de uygun olarak saptadığı önceliklerin listesini hazırladı. Ayrıca, taşımacılık piyasasının düzenlenmesi ve üye ülkelerle ilgili ortak yapı projelerinin uygulamaya konulmasına ilişkin olan teklifini yeniledi. Komisyon bu tür önerilerde bulunurken, benimsediği amaçlar doğrultusunda denizyolları taşımacılığının iyileştirilmesine ve rekabet koşullarının birbiriyle ahenkleştirilmesine ilişkin benimsediği ilkelerden sapmadı.

Konsey de Komisyonca hazırlanan ve teklif edilen öneriler listesini ileride alacağı kararlar için temel alma görüşünü benimsedi.

1980 yılının Ekim ayında Parlemonun isteği üzerine, Komisyonun Avrupa Parlamentosuna sunduğu, taşımacılık için öngörülen öncelikler, daha öncekiler gibi oldukça

yakın bir ilgi gördü. Sonuçta, Konsey 1981-1983 programı için Komisyon tarafından yapılan çalışmaları 1981 Mart ayında temel almayı kabul etti. Ancak, Komisyonun belirlediği ilkeler doğrultusunda gelecek üç yıla yönelik olarak, bazı kararları alma işine girmedi. Bazı konulardaki kararsız tutumlarına karşın, Topluluk organlarının ve Parlamento'nun geleceğe yönelik olarak alınacak olan bazı kararlarla ilgili olarak, prensipte anlayış içinde oldukları söylenebilir.

Bazı aksiliklere karşın, özellikle Parlamento da Konseyin taşımacılığa ilişkin ilkelerini kabul etmekte olup, Topluluğun kurumları geleceğe yönelik olarak, alınacak olan kararlarda en geniş anlamıyla anlayış içinde hareket etmektedirler. Böyle bir anlayış birliği ise, Topluluk ülkeleri için temel bir kazanç olmaktadır.

## V - ŞİMDİYE KADAR NELER BAŞARILDI?

AET'nin kurulmasından bu yana, ya da son 20 yıl içinde, daha önceki karmakarışık bir görünüm arzeden ulusal uygulamalarla karşılaştırıldığında, ortak taşımacılık politikası alanında son derece önemli gelişmelerin sağlandığı görülmektedir. Gerçekten, çoğu taşımacılık piyasalarının harmonizasyonu ile ilgili olmak üzere, 170 kadar yasa maddesi kabul edilmiştir. Bununla birlikte, ortak bir taşımacılık politikasının geliştirilmesi ve oluşturulması yönünden, daha önceleri öngörülen zamanlama programına uyulamamıştır.

Bu gecikmenin nedeni, her ülkenin uyguladığı taşımacılık politikasının kendi ekonomik, coğrafi ve siyasal ve tarihsel koşullarıyla ilgili bulunmasından kaynaklanmaktadır. Öte yandan, Topluluğa yeni bir üye ülkenin katılmasıyla, ortak taşımacılık politikasıyla ilgili ülkenin taşımacılık politikası arasındaki temel farklılıklar da hızla büyümektedir.

### Taşımacılık Sektörünün Alt Yapısı

Topluluğun bugüne kadar başarılı olduğu alanlardan birisi de, taşımacılıkla ilgili alt yapının oluşturulduğu bu sektör olmuştur. Gerçekten, trafiğe yeni çıkan taşıt sayısındaki artış beklenenin çok üstünde gerçekleştiğinden, bu alanda oldukça önemli bir alt yapı sorunu ile karşılaşmıştır. Böyle bir sorunun çözümü ise, yeni yolların yapımını gerektirmiştir. Ancak, bu alanda da iki temel sorunla karşılaşmıştır. Bu sorunlardan birincisine göre, yol yapımı için gerekli olan arazinin sınırlı olması gibi bir durumla karşılaşılırken; ikincisine göre ise, yol yapımı sonucu olarak çevreye verilecek olan zararın son derece büyük boyutlara ulaşacağı endişesiyle ilgili bulunmaktadır. Bu nedenle, taşımacılığın alt yapısını oluşturmaya teşvik edici ortak politikaya karşı, bir çok üye ülkede yoğun reaksiyonlar ortaya çıktı. Taşımacılık politikasının alt yapısının oluşturulmasını önleyici ikinci neden ise, yol yapımı giderlerinin büyüklüğü ya da ulusal bütçelerden bu amaçla ayrılacak olan fonların yetersizliğiyle ilgili bulunmaktaydı. Ancak, her iki tür sorunun çözümü konusunda Topluluğun gerekli olan finansal yardımı yaparak ve konuya ilişkin rasyonel planları destekleyerek, önemli katkılarda bulunabileceğini söyleyebiliriz.

AET'nin ortak taşımacılık politikası yönünden alt yapının oluşturulmasının niçin son derece önemli olduğu konusu başka bir biçimde açıklanabilir. Gerçekten, bir ülkenin yol yapımını kabul etmesi ya da etmemesi demek, o ülkenin taşıtlarının karayollarına çıkması ya da çıkmaması konusunda bir opsiyonu seçmesi anlamına gelmektedir. Kuşkusuz ki, yollar yapılmazsa taşıtlar da işlemeyecektir.

Yukarıda anlatılan durum daha çok, kişisel ihtiyaçların giderilmesiyle ilgili bulunmaktadır. Ancak, taşımacılık sektörünün başka sektörler üzerinde de etkilerinin varlığı söz konusu olmaktadır. Şöyle ki, bu sektör başta enerji tüketimi olmak üzere, yol güvenliğini, çevre kirlenmesini ve bölgesel kalkınmayı önemli ölçüde etkilemektedir. Öte yandan, taşımacılığın alt yapısının oluşturulmasıyla, bir yandan bir ülkenin geri kalmış yörelerinin hızlı kalkınmaları sağlanırken, öte yandan, ilgili ülkenin Toplulukla entegrasyonu ya da bütünleşmesi kolaylaşmaktadır.

Taşımacılık sektörünün yol açtığı endirek etkilerin varlığı, Topluluğun daha ilk kuruluş yıllarında kabul edildi. Bu nedenle, Bakanlar Konseyi Şubat 1966 gibi erken bir tarihte bile, taşımacılık sektörünün alt yapı yatırımlarının etkilerini ele alan çalışmalar yaptı. Ancak, bu tür çalışmalar, 1973 yılında Komisyonca öngörülen alt yapı oluşturulmasına ilişkin stratejileri karşılamaktan çok uzaktı. 1973 yılında alt yapı oluşturulmasına ilişkin olarak benimsenen ilkelerin uygulamaya konulmasından önce, yol inşası ile ilgili bulunan bütün programların düzenli bir biçimde ve aralıklarla tartışılmasına, ülkelerle ilgili projeler yönünden ayrıca ortak bir yol gösterici planın hazırlanmasına gerek duyulmuştur. Öte yandan, Topluluğun çıkarlarına uygun görülen projelerin finanse edilmesi için, ortak finansal desteğin sağlanması da teklif edilmiştir.

1978 yılında Komisyon tarafından hazırlanan bir öneri üzerine Bakanlar Konseyi, taşımacılık sektörü alt yapısının oluşturulmasına ilişkin olarak yeni bir araştırma çalışması başlatarak, konu üzerinde çalışacak olan bir özel komitenin kurulmasını kararlaştırdı. Bu girişim, ulusal planların zaman ve yer yönünden daha etkin bir biçimde koordinesinde darboğazların elimine edilmesini kolaylaştırdı. Böylece, Topluluğun ana merkezleri arasında taşımacılık ağının planlanması işinde olumlu yönde katkılarda bulunulmuş oldu.

1979 yılında ise, Komisyon taşımacılık sektörü alt yapısına ilişkin bir uygulama programını yayınladı. Bu memorandum, gelecek 20 yıl içinde gerçekleştirilecek olan yol yapımı programının oldukça geliştirildiğini belirtmekteyse de, bütün taşımacılık alanlarında gerekli alt yapının oluşturulması yönünden, daha da ayrıntılı bir biçimde hazırlanmış planlara gerek duyulduğunu vurguladı. Komisyon ayrıca, enerji politikası, çevre ve bölgesel kalkınma gibi diğer politikalarla da ilgili olarak, gerekli alt yapının oluşturulmasına yönelik planların yapılmasının önemini de vurguladı.

Daha sonraları ise, Komisyon ayrıca taşımacılık sektörünün alt yapısının finansmanını sağlayacak olan özel araçların sağlanmasına yönelik olan önerilerini yeniledi. Böylece bu öneri üzerine finansal ihtiyaçların karşılanmasına ilişkin olarak, kısa sürede oldukça yoğun çalışmalar başlatıldı. Konuya ilişkin olarak yapılan birkaç toplantıda, taşımacılık sektörünün alt yapısının finansmanına yönelik önerilerin Topluluk üyelerinin çıkarlarıyla bağdaştırılmasına çalışıldı. 1978 yılında ise, taşımacılık sektörü alt yapısının eksiklikleri ile uygulanacak olan finansman politikası araçlarının Topluluk üyesi ülkelerin çıkarlarıyla ne dereceye kadar bağdaştırılacağı konusu tartışılmaya başlandı. Bunun üzerine komisyon, Topluluğun taşımacılık sektörünün alt yapısının oluşturulmasına nasıl katkıda bulunacağına ve uygulamada karşılaşılabilecek olan darboğazlara karşı ne gibi önlemler alınacağına ilişkin olarak, iki ayrı rapor hazırlayarak tartışmalara yanıt istedi.

1982 yılında ise, Parlemtodan gelen baskıların etkisiyle Komisyon, taşımacılık alt yapısının sınırlı bir biçimde destekleneceğine ilişkin olarak bir karar aldı. Komisyonun böyle bir karar almasında bütçe olanaklarının sınırlı olması önemli bir rol oynadı. Böylece, Komisyon Alp Dağları geçişlerini kolaylaştıracak ya da Topluluğun geri kalmış yöreleriyle ana merkezlerini birleştirecek olan yolların yapımı gibi kritik projelerin desteklenmesini sağlayıcı olanaklara sahip bulunmaktadır. Topluluk ileride daha önemli projeleri realize edinceye kadar bu tür deneyimleri şimdilik uygulama zorundadır.

## Demiryolu Taşımacılığı

Bir çok Avrupa ülkesi için demiryolu ile taşımacılık kaçınılmaz bir özellik göstermektedir. Bu özelliği nedeniyle, Topluluğun Bakanlar Konseyi demiryolu taşımacılığının ekonominin bütünü ve halk için temel önemini kabul etmektedir. Bununla birlikte, demiryollarının organizasyonu ve devletçe aşırı bir biçimde desteklenmesi durumu, demiryolu taşımacılığını Topluluğun en önemli sorunu yapmıştır. Böylece, demiryollarının organizasyonu ve finansmanı, demiryolu taşımacılığının yarattığı soruna çözüm aramayı gerektiren iki ayrı faktör olmaktadır. Taşımacılık alanında ortak bir pazarın oluşturulmasına ve diğer amaçlarına ulaşılmasına ilişkin olarak, Topluluk tarafından öngörülen ilkeler demiryolu taşımacılığı için de geçerli bulunmaktadır. Öte yandan, taşımacılık politikasıyla ilgili olarak bir çok sektör yönünden demiryolu taşımacılığı özel bir pozisyona sahiptir. Genellikle, devletin mülkiyetindeki demiryolları diğer taşımacılık araçlarına göre farklı sorunlar yaratmaktadır.

Bir zamanlar devletin gururu sayılan, temel taşımacılık aracı olan demiryolları, karayolu taşımacılığı alanında ortaya çıkan gelişmelere yeterli düzeyde ayak uyduramayınca, demiryolu taşımacılığının payı giderek azalmaya başladı. Sonuçta demiryolu taşımacılığı yapan şirketlerin finansal durumu da kötüleşmeye başladı. Bununla birlikte devlet demiryolu taşımacılığını yaşatmak için gerekli olan desteği sağlamaya devam etti. Çünkü, çok sayıda ülke demiryolu taşımacılığını bir tür sosyal kurum olarak değerlendirmektedir. Bu nedenle, demiryolu işletmeleri rakipleri olan özel taşımacılık şirketlerinin yapmadıkları bazı fonksiyonları yerine getirmek zorundadırlar. Örneğin, demiryolu şirketleri bölgesel kalkınma politikaları uyarınca, geri kalmış yörelerde hatlarını çalıştırmak zorunda kalmaktadırlar. Öte yandan, piyasa ekonomisinin sağlayacağı olanaklardan yararlanmayarak, maliyetlerini karşılamayacak düşük tarifelerle, ekonomik politikanın anti enflasyonist bir aracı olarak kullanılmaktadırlar.

Demiryolu işletmeleri ray ve vagon imali, personel maaşları ve emeklilik ödemeleri biçiminde devlet tarafından yeterli düzeyde karşılanmayan, olağanüstü mali külfetlerle de karşılaşmaktadırlar. Devletçe demiryolu taşımacılığı için ayrılan yardımlar bunların gerçek ihtiyaçlarına göre değil, fakat belirsiz bazı bütçesel düzenlemelere göre saptanmaktadır. Böyle bir uygulama ise, bir yandan devletin ulaştırma bütçesinde ve öte yandan demiryolu taşımacılığı yapan şirketlerinin bütçelerinde açık verilmesine yol açmaktadır. 1982 yılında üye ülkeler demiryolu işletmelerine yaklaşık olarak, 19 600 milyon ECU kadar bir para ödediler. Bununla birlikte demiryollarının cari gelirleri ve giderleri arasındaki farkı kapatmak için Topluluk üyesi vatandaşları kişi başına yaklaşık 72 ECU kadar bir ödemede bulunmuşlardır.

Demiryolu taşımacılığında karşılaşılan mali güçlükler, etkinlikleri azaltarak bu sektörün modernleşmesini geciktirmiş ve bunun sonucu olarak, sunulan hizmetin kalitesi de önemli ölçüde düşmüştür. Bilindiği gibi, hizmetin kalitesinin artırılması, yatırımları arttırmaksızın işletmecilik alanında alınacak rasyonel önlemlerle de sağlanabilmektedir. Bununla birlikte, enerji maliyetlerindeki hızlı artış nedeniyle demiryolu taşımacılığına tekrar yönelme eğilimi artarken, ancak kapasitenin artırılması için bu alanda ek yatırım harcamalarının yapılması gerekmektedir.

1961 yılında benimsenen ilk taşımacılık politikasında bile, Komisyonca demiryolu taşımacılığının mali sorunlarının çözüme kavuşturulması gerektiği önemle vurgulandı. 1965 yılında ise, üye ülkeler arasında demiryolu taşımacılığında uyumun sağlanmasına ilişkin olarak, Bakanlar konseyi kamu otoriteleri tarafından sosyal amaçlara göre saptanan yük taşımacılığında olduğu gibi, uygulanmakta olan kurallarda gerekli yumuşamanın sağlanması yönünden demiryolu yönetimlerini serbest bırakmayı kararlaştırdı. Bu karara uygun olarak, demiryolu yönetimlerinin karşılaşacakları zararların telafi edileceğine ilişkin görüş de benimsendi. Aynı zamanda, demiryolu taşımacılığında üye ülkelerin kullandıkları muhasebe yöntemlerinin de normalize edilmesi ilkesi de kabul edildi. Buna göre, geçmişteki gelişmelere bağlı olarak, şimdi karşılaşılmakta olan "normal sayılmayan" (emekli ödentileri gibi) giderler nedeniyle karşılaşılan zararların tazmin edilmesi ilke olarak kabul edilmiş oldu. Daha sonra ise, demiryolu taşımacılığına ilişkin olarak Konsey, devlet yardımlarının daha açık yöntemlere göre yapılması konusunda karar aldı. Ancak, yine de devletin yapacağı mali yardımın ve demiryollarındaki çalışma koşullarının saptanmasına yönelik düzenlemelerin ayrıca yerine getirilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, devlet düzeyinde yapılacak olan yardımlarla ilgili olarak daha açık işleyen bir prosedürün başlatılması, demiryolu taşımacılığının gerçek finansal durumunun ya da zararlarının kolayca görülebilmesini sağlamaktadır.

Topluluk geliştikçe, Komisyon demiryolu ile ilgili sorunların yeterli düzeyde çözüme kavuşturulmadığını ve bu sektördeki taşımacılığın durumunun iyileştirilmesi için gerekli önlemlerin alınması gerektiğini önemle vurguladı. Bakanlar Konseyi ise, Komisyonun bu değerlendirmesine, kendisine önerinin yapıldığı tarihten on yıl sonra, yani 1975 yılında cevap verdi. Böylece, Bakanlar Konseyi demiryolu yatırımlarının tamamlanması ve üye ülke hükümetlerinin yapacakları yardımlar arasında uyumun sağlanmasına ilişkin bir karar aldı. Bu kararla, kamuya sundukları hizmetlerin karşılığında demiryolu işletmelerine belli bir gelir sağlanırken, öte yandan kendilerine daha büyük bir sorumluluk yüklenerek, mali sorunlarını kendi başlarına çözebilme yönünden bir fırsat verilmeye çalışılmaktadır.

Konsey demiryollarına ilişkin olarak, aşağıda sayılan ilkelerin uygulanması gerektiğini vurguladı. Bu ilkelere göre:

- 1) Demiryolları mali ve ticari yönetimlerinde daha kapsamlı bir bağımsızlığa sahip olmalıdırlar.
- 2) Demiryolları ticaret kurallarına uygun olarak işletilmelidirler.
- 3) Ekonomik yönden doğru sayılmayan, devletin siyasal müdahaleleri olmamalıdır.
- 4) Devletin ve demiryolu şirketlerinin yetkileri açıkça belirtilmelidir.
- 5) Demiryolu işletmelerinin kendi tarifelerini kendilerinin saptamalarına olanak verilmelidir.
- 6) Eğer, kamu otoriteleri daha düşük bir tarifenin uygulanmasında ısrar ediyorsa, bu durumda ortaya çıkacak olan zararı tazmin etmeleri gerekmektedir.

Konsey ikinci olarak, demiryolu yönetimlerinin mali açıklarının kapatılması amacıyla yatırım ve finansman stratejilerini içeren bir işletme planını hazırlayarak sunmalarını kararlaştırdı. Konsey ayrıca üye ülkelerden de demiryollarına yapacakları yardımlarla ilgili programlarını hazırlamalarını istedi.

Demiryolu taşımacılığı alanında karşılaşılan sorunlara ilişkin olarak Komisyon aldığı üçüncü bir kararla, üye ülkelerden demiryollarına yapacakları mali yardımlarla ilgili sorumluluklarını derhal yerine getirmelerini istedi. Ayrıca, devletlerin demiryollarına yükledikleri kamu hizmetine yönelik sorumluluklarla, vergi matrahından yapacakları indirimler, zararların nasıl karşılanacağı ve kârın nasıl dağıtılacağına ilişkin kuralların da açıkça belirtilmesi gereği üzerinde durdu.

Konsey, dördüncü olarak Ortak Pazardaki son gelişmelerden kaynaklanacak olan avantajlardan yararlanabilmelerine olanak sağlamak amacıyla, demiryolu şirketleriyle üye ülkeler arasındaki işbirliğinin sağlanması yönünden gerekli çabanın gösterilmesini istedi.

1975 yılında alınan temel kararların öngördüğü belli aşamalarda uygulanması için, Konsey bütün demiryolu şirketlerinin muhasebe sistemlerinin ve yıllık hesap durumlarının karşılaştırılmasına ve standard bir biçimde maliyetlerinin saptanmasına ilişkin önlemleri kabul etti. Komisyon ise, demiryolları işletmelerinin ekonomik durumları ile demiryolu hatlarının uzun dönemde aralarında işbirliği yapmalarına ve entegre olmalarına yönelik olarak alınması gereken önlemleri ve amaçları saptayan raporunu hazırlayarak Konseye sundu.

1982 yılının Haziran ayında Konsey, 1975 yılında alınan kararlar doğrultusunda, uluslararası yük taşımacılığında taşıma ve fiyatlamada uygulanacak olan tarifelerin saptanması amacıyla, demiryolları şirketlerinin aralarında işbirliği yapmaları koşuluyla, kendilerine ticari ilişkilerinde serbestlik tanınacağına yönelik kararı kabul etti. 7 Temmuz 1983 tarihinde ise, uluslararası yolcu ve bagaj taşımacılığına ilişkin olarak, demiryolu şirketlerine ticari etkinliklerinde serbesti verilmesi kabul edildi. Bu biçimde alınan kararlar bir yandan demiryolu yönetimlerini daha da bağımsız yaparken, diğer yandan uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında daha sorumlu bir biçimde hareket etmelerini sağladı. Bütün bu girişimlerle demiryolu taşımacılığı yapan şirketlerinin en iyi mali olanakları elde edebilmeleri amacıyla, aralarında işbirliği yapmalarının teşvik edileceği beklenmelidir.

Topluluğun ortak taşımacılık politikasının temel amaçlarından birisini de, karayolu ile demiryolu taşımacılıkları arasında gerekli işbirliğini sağlamak olduğunu söyleyebiliriz. Daha 1975 yılında Konsey, kara ve demiryolları arasında ortak taşımacılık etkinliklerini başlatmak üzere, ana demiryollarına bağlı olan hatların ve dağıtım hizmetlerinin serbestleştirilmesi yönünden gerekli olan ilk önlemleri aldı. Bundan sonra ise, bu tür ortaklaşa taşımacılık yöntemini desteklemek için hudut geçişlerinde formaliteleri basitleştirmek, bu tür taşımacılık sistemiyle taşınan malları vergiden bağışık tutmak ya da en az orana indirmek ve ülkelerin uyguladıkları yönetsel kısıtlamaları kaldırma biçiminde bir çok ayrıntılı önlemler alındı. Bütün bunların ötesinde Komisyon, kara ve demiryolu or-

tak taşımacılığının hızlı bir biçimde artırılmasını ve taşımacılık tarifelerinin saptanması yönünden Konseye yeni öneriler yapıldı. Daha ileri bir adım atılarak, Topluluğun üye olmayan diğer ülkelerle taşımacılık alanlarında alınması gereken liberalleşme düzenlemelerine yönelik müzakereler de başlatıldı.

Son olarak, Komisyon bir memorandum hazırlayarak, Topluluğun mevcut bir çok taşımacılık sorunlarını Konseye hatırlattı. Buna ek olarak, demiryolu taşımacılığının kendi kendine yeterli olmasına yönelik başka öneriler de Konseye sunuldu. Bu girişimlerden, ortak taşımacılık politikasının başka alanlarında da ortak kuralların konulması yönündeki umutlar doğmaya başladı.

### **Ülkeiçi Taşımacılık Piyasalarının Organizasyonu**

Topluluğun taşımacılık politikasında demiryollarının birinci derecede sorunları olan bir sektör olmasına karşın, bundan diğer taşımacılık sektör sorunlarıyla da ilgilenilmediği sonucu çıkarılmamalıdır. Gerçekten, demiryolu taşımacılığı Topluluğun bünyesi içinde organize etmeye çalıştığı taşımacılık alanlarından sadece birisini oluşturur. Bu nedenle, aralarında rekabet eden demiryolu, karayolu ve iç akarsu ya da nehir taşımacılığı alanlarında, piyasa faktörlerinin işleyişini etkileyici, ortak ilkelerin saptanması gerekmektedir. Ancak, önceki bölümde ele alınan özellikler, çeşitli sektörlerle ilgili olarak demiryolu taşımacılığına ayrı bir önemin verilmesini gerektirmektedir. Öte yandan, dünya çapındaki bazı özellikleri nedeniyle, deniz ve hava yolu taşımacılıkları da ayrı bir ilgi alanını oluşturmaktadır. Bu nedenle, deniz ve hava yolu taşımacılıklarına Ortak Pazar taşımacılık kurallarının sadece bir kaçı uygulanmaktadır. Öte yandan ticari amaçla seyahat edenlere ise, daha başka yani özel kuralların uygulanması gerekmektedir. Bu anlatılan nedenlerle, iç taşımacılık piyasalarının organizasyonu amacıyla ortaya konulan kurallar, sadece karayolu taşımacılığı ile iç akarsulardaki taşımacılık ile ilgili bulunmaktadır.

#### **a) Karayolu Taşımacılığına İlişkin Özel Önlemler:**

Şurası açıkça görülmektedir ki, taşımacılık sektöründe ticari yönden serbestinin sağlanması ve taşımacılık hizmetlerinin yürütülmesi son derece sınırlandırılmıştır. Çok sayıdaki hudut geçişleri, ilgili ülkeler arasında yapılan ikili anlaşmalarla verilen izne uygun olarak gerçekleştirilmektedir. Bir çok ülke, kendi demiryolu taşımacılığına karşı uygun rekabet durumu yaratacağı endişesiyle, karayolu taşımacılığının liberalize edilmesinden korkmaktadırlar. Buna karşın, bu alanda serbestleştirme uygulamaları önlemek isteyen, üye ülkelerin tutumlarına karşı, erken de olsa bazı girişimlerde bulunulmasına karşın, bu alanda önemli sayılabilecek nitelikte başarılar henüz sağlanamadı. Gerçekten, üye ülkeler arasında çok azı, yük taşınmasıyla ilgili olarak, Topluluğun kota sisteminden yararlanabilmektedir. Bu yararlanma oranı, belki de % 5 den daha fazla değildir.

1962 gibi, Topluluğun henüz toparlanmaya başladığı bir yılda, Bakanlar Konseyi karayolu taşımacılığı alanına firmaların serbestçe girebilmelerine yönelik ilk girişimlerde bulundu. Böylece, uluslararası taşımacılık ile ilgili temel kuralların saptanmasına yönelik olarak; karayollarında taşımacılık yapacak olan taşıtların belirlenmesi ya da çalışmasına izin verilecek olan firmaların saptanması için, birden çok sayıdaki yetkili kuruluşun ona-



yının alınması gerektiği görüşü benimsendi. Bu tür bir düzenleme biçimi, sonraları bir kaç kez ele alınarak daha da geliştirildi. Yapılan bu düzenlemeler sonucu olarak, üye ülkeler arasındaki hudut geçişleri ve ülkelerin kendi iç taşımacılık sektörleri önemli ölçüde etkilendi. Bu konuda başka bir önemli adım ise, üye ülkeler arasında yük taşımacılığına ilişkin olarak, yetkili Topluluk yönetimlerinin kurulması biçiminde atıldı. Ancak, bu tür yetkili kuruluşların sayıları başlangıçta oldukça azdı. Daha sonra ise, serbest hudut geçişleri için kota sayıları artırılmaya çalışıldıysa da, bunun da mevcut talebin altında kaldığı görüldü. Öte yandan, daha önceleri bütün yıl boyunca yetkili olan Topluluk yönetimlerinin, daha kısa dönemlerde de esnekliği sağlayabilecek bir biçimde hareket edebilmeleri için, mevcut kurallarda gerekli değişikliklerin yapılması gereği duyuldu. Öte yandan, hudut geçişlerinde mal taşımacılığıyla ilgili olarak, izin verilecek olan taşıma kapasitesinin saptanması amacıyla ikili görüşmeler sonunda Bakanlar Konseyi'nin aldığı karar, son derece büyük bir öneme sahip bulunmaktadır. Açıkta ki, böyle bir karar alınmasaydı, bu tür görüşmeler daha uzun bir süre etkisiz kalacaktı. Konseyin aldığı kararların bütün üye devletler tarafından uygulanması zorunluluğu nedeniyle, bu yöntem pratiklik sağlamaktadır. Öte yandan, Konseyin demiryolu ve karayolu ortak taşımacılık politikalarına ilişkin olarak aldığı kararlar ise, bu alanda belli bir dereceye kadar, serbestleşme olanağı da sağladı.

#### **b) İç Sularda Gemi Taşımacılığına İlişkin Özel Önlemler:**

İç sularda ya da kanal ve nehirlerdeki gemi taşımacılığına verilen önemin temel nedeni, taşımacılık sektöründe kapasitenin artırılması ve bu sektörlerde mevcut sorununun çözümü ile ilgili bulunmaktadır. Bu sektörde çalışan firmaların çoğunluğu küçük çaptaki aile şirketlerinden oluşur. İç sulardaki taşımacılığın Belçika, Hollanda, Fransa ve Almanya'da % 85 inden fazla bir bölümü 1980 yılı verilerine göre, tek bir gemisi olan şirketler tarafından yapılmaktadır. Bu şirketlerden sadece % 3 nün 6 dan fazla gemisi bulunmaktadır. Gemi sayısının % 45 i ya da iç su taşımacılığının tonaj olarak % 35 i, 1940 yılından önce inşa edilen gemilerle taşınmaktadır. Bu nedenle, bu sektördeki taşıma filosunun modernleştirilmesi temel bir sorun olmaktadır.

Son yıllarda nehir taşımacılığına sıkı bir biçimde bağımlı olan iki ayrı sektörün talebinde hızlı bir düşme oldu. Bilindiği gibi, çelik endüstrisi kömür ve demir cevheri; inşaat sektörü ise kum ve çakıl taşımacılığı nedenleriyle nehir taşımacılığına bağımlıdır. Topluluk üyeleriyle ilgili bazı taşımacılık programları uygulamadan kaldırılmış olmalarına karşın, nehir taşımacılığında yine de büyük bir filo vardır. Nehir taşımacılığını ciddi bir biçimde etkileyen başka bir faktör ise, özellikle Ren nehrinde olduğu gibi, yük taşımacılığında ortaya çıkan mevsimlik değişiklikler ve su seviyesindeki düşmeler olmaktadır. Gerçekten, su seviyesi düştüğünde gemilerin tam kapasite ile çalışmaları olanağı yoktur. Öte yandan, nehir sularında taşımacılık yapan şirketler taahhütlerini yerine getirebilmek için, ayrıca yedekte gemi tutmak zorunda kalmaktadırlar. Bu durum ise, talep düştüğünde bu şirketlerin gereksiz yere fazladan gemi bulundurmalarına neden olmaktadır.

Nehir suları taşımacılığının aşırı kapasite ile çalışması zorunluluğu, bir yandan navlun fiyatlarını artırırken; bu sorunun ötesinde Ren nehrindeki hudut geçişlerinde hem

yük taşıma tarifesi ve hem de taşımacılık koşullarının düzenlenemediği başka tür sorunlarla karşılaşılmasına yol açtı. Yetersiz kâr sağlayan firmalar bu tür sorunlar nedeniyle kapanmak zorunda kaldılar. 1965-80 yılları arasında Topluluğa bağlı ülkelerdeki nehir taşımacılığı filosu yaklaşık % 40 oranında azalarak, 13.000'e kadar düştü. Böylece, söz konusu dönemde nehir suyu taşımacılığında yük taşıyan gemilerin sayısı % 50 oranında azaldı. Yük taşıma kapasitesi de % 20 düşerek, 12.9 milyon tona indi. Endüstriden küçük çaptaki firmaların çekilmesi sonucu olarak, bazı ülkelerin taşımacılık sektöründe önemli sosyal sorunlar ortaya çıktı.

Yukarıda açıklanan durum, Komisyonun iç kara sularındaki taşımacılığın daha sağlıklı bir yapıya kavuşturulmasına ilişkin olarak yaptığı önerilerin, Bakanlar Konseyi tarafından uygulamaya konulmasını gerektirdi. Bu arada 9 şubat 1983 tarihinde Komisyon, sorunların kısa dönemde çözümüne ilişkin olarak, Topluluğa yeni bir önlemler paketi daha sundu. Bu önlemler paketinde 1968 yılında Komisyonun yaptığı önerilere aykırı olan ve ülkelerin bazı özelliklerinden kaynaklanan uygulamalara devam edilebileceği, ancak nehir taşımacılığında etkinliğin sağlanması yönünden bazı kriter ve koşulların kabul edilerek, üye ülkeler arasında bu yönde uyumun sağlanması gerektiği vurgulandı. Bu amaçla iç sulardaki taşımacılığa ilişkin olarak, saptanacak olan minimum standartlarla taşıyıcıların piyasaların ihtiyaçlarına daha duyarlı yanıt verebilmeleri ve hizmetlerinin kalitesinin yükseltilmesi amacı güdüldü. Öte yandan, iç sulardaki taşıtların sürücülerini ile ilgili olarak, üye ülkeler arasında yapılacak olan karşılıklı anlaşmalarda öngörüldüğü biçimde ehliyet ve diğer belgelere yönelik bazı düzenlemeler öngörüldü.

1979 yılında ise, Ren Nehrindeki taşımacılığa yönelik olarak, Manhaym (Mannheim) Sözleşmesi kabul edildi. Bu sözleşme, Topluluk üyesi ülkelerle anlaşmaya imza koyan diğer ülkelere herhangi bir formaliteye uyma zorunluluğu getirmeden, taşımacılık yapma hakkını vermiştir. Özellikle sözleşmeyi imzalamayan ülkelere yönelik olarak, Ren Nehrinde diğer ülkelerin gemi ile yük taşımalarına ilişkin başka bir protokolün hazırlanması girişimleri başlatıldı.

### c) Diğer Düzenlemeler

Avrupa adalet Divanının Roma Anlaşmasının taşımacıların Topluluk sınırları içinde serbestçe girişimde bulunabileceklerine ilişkin olarak karar vermesinden bu yana epeyce bir süre geçti. Ancak, uygulamada taşımacılık yapanların Topluluk sınırları içinde serbestçe örgütlenmeleri, bazı ülkelerin Adalet Divanı kararlarına aykırı davranışları yüzünden aksadı. Bu nedenle, Konsey yolcu ve yük taşıyıcılarının profesyonel yeterliliğini kanıtlayıcı belgelerin ve diplomaların üye ülkeler arasında karşılıklı olarak kabul edilmelerini ve taşıyıcıların diledikleri ülkede serbestçe ticari etkinliklerde bulunmasını teşvik edici önlemlerin alınmasını kararlaştırdı. Öte yandan, nehir yolları taşımacılığında da benzer düzenlemelere gidildi.

Böylece, yük taşımacılığı için gerekli aktivitede bulunmanın koşulları, doğrudan doğruya sürücü diplomalarının üye ülkeler arasında karşılıklı olarak kabulüne ve serbestçe ticari etkinliklerde bulunabilmesiyle ilişkilendirildi. Ancak, üye ülkeler tarafından diplomaların elde edilmesine yönelik benzer koşullar öngörülmedikçe, muadeletleri ka-

bul edilmedi. Böylece, Konsey yük ve yolcu taşıyıcılarının mesleki yeterlilik ve finansal kapasiteleri yönünden standard bazı kurallar koydu. Genellikle, devlet tarafından işletildikleri için demiryollarının taşımacılık piyasalarına girmeleriyle ilgili olarak herhangi bir sorun ortaya çıkmadı. Ülke içi sulardaki uluslararası taşımacılık ulusal kısıtlamalardan fazla etkilenmezken, bir çok uluslararası taşımacılık piyasaları yoğun bir biçimde korumacılık önlemlerinden yararlandılar.

Uluslararası yolcu taşımacılığı yapan otobüs trafiğinin düzenlenmesine ilişkin ilk ortak kurallar 1966 yılında kondu ve bu tarihten sonra, programlı olarak karşılıklı yük ve yolcu taşıma servislerinin düzenlenmesine ilişkin hükümler uygulanmaya konuldu. Topluluk ayrıca Topluluk üyesi olmayan dokuz ülke ile otobüsle uluslararası arazi yolcu taşımacılığına ilişkin ASOR anlaşmasını imzaladı.

Komisyonun benimsediği politikaya göre, üye ülkeler ancak kendi trafik düzenlerini aksatması durumunda, uluslararası taşımacılık piyasalarına karışabileceklerdir. Bununla birlikte, üye ülkelerin kendi taşımacılık sistemlerini teşvik etmek amacıyla, uluslararası taşımacılık ilkelerine aykırı olarak kurallar koyamazlar. Komisyon ayrıca, bir ülkede yolcu ve uluslararası taşımacılık yapan taşıt sayısı arasında arz ve talep yönünden bir dengesizlik durumu ortaya çıktığında, ya da ekonomik yönden önemli sorunlar söz konusu olduğunda, ciddi önlemlerin alınabileceğini kararlaştırdı. Taşımacılık piyasasında devlet müdahalesini önlemek için Bakanlar Konseyi ayrıca, üye ülkelerin kamu hizmeti niteliğindeki taşımacılık hizmetlerinde demiryolu taşımacılığı, nehiryolları taşımacılığı ve karayolu taşımacılığı alanlarında koyacakları sınırlamaların kaldırılmasına ilişkin, daha önce açıklanan kararlarını yeniden benimsedi.

Komisyon, piyasadaki aksaklıkları düzeltmek amacıyla, ayrıca bir kontrol mekanizması daha geliştirdi. Ancak, konuya ilişkin öneriler henüz Bakanlar Konseyinin onayını alamadı. Bununla birlikte, yaptığı öneriyi denemeye koyması için, Konsey gerekli fonları 1979 yılında Komisyona sağladı. Üç yıllık deneme süresinde (yani 1981 yılında) Bakanlar Konseyi piyasadaki aksaklıkları düzeltici kontrol araçlarını üç yıl daha uygulamaya konulmasının yararlı olacağını düşündü. Bu tür denemeye dayanan uygulamalarla, Konsey yük taşıyıcıları ile kamu otoritelerinin taşımacılık konularında ve özellikle yatırım kararlarında temel alınacak olan bilgileri sağlayarak, piyasadaki arz ve talep arasındaki denkliliği sağlayıcı böyle bir sistemin en son biçimlendirilmesine yönelik karar alabilecektir.

Taşımacılık sektöründe uygulanacak olan tarifelerin saptanması işi ise, üzerinde durulması gereken başka bir piyasa konusudur. Komisyonun tarifelerin saptanmasına ilişkin en belirli amacı, serbest rekabet ilkelerine uygun olarak belirlenmelidir. 1968 yılı gibi ilk dönemlerde Bakanlar Konseyi, üyeler arasında karayollarında yük taşımacılığında uygulanacak olan, (maksimum ve minimum sınırlar içinde sabit bir oran olarak üyeler tarafından serbestçe belirlendiği biçimde) dilim tarifelerini önerdi. Ancak bu teklif, sonradan hem dilim tarifesi ve hem de referans oranlarının (tarifenin uygulama gücünün sadece tavsiye edilmesine bağlı olduğu) birlikte uygulanması biçimindeki başka bir öneriyle yer değiştirdi. 1955 yılından bu yana uygulanmakta olan kömür ve çeliğin uluslararası

demiryolu ile taşınmasına ilişkin ortak tarife ise, değiştirilmeden aynen alıkondu. Komisyon ayrıca, nehirlerdeki trafik durumu ve trenlerde taşınan diğer mallarla ilgili olarak uygulanacak oranlara yönelik referans tarifeleri için de bazı önerilerde bulundu.

### **Başlangıçta Eşit Koşullarla Rekabete Başlamak**

Piyasa ekonomisi kurallarına uygun olarak, eğer taşımacılık sektöründe de rekabet durumunun geçerli olabilmesi isteniyorsa, bu piyasada rekabet koşullarının sağlanması ve rekabeti bozucu faktörlerin ortadan kaldırılması gerekmektedir. Başka bir deyişle bu piyasadaki firmaların hepsi için, başlangıçta eşit rekabet edebilmeyi sağlayıcı koşullar yerine getirilmelidir. Ancak, eşit rekabet etmeyi sağlayan bu koşullar henüz mevcut olmadığından, bunların yaratılması için uygun ortam yaratılmalıdır. Bu ise, aralarında önemli farklılıkların bulunduğu üye ülkelerin yasal düzenlemeleri arasında yeniden uyumun sağlanmasını gerektirmektedir ki, böyle bir işin bir gecede tamamlanması olanağı da bulunmamaktadır. Öte yandan, sözkonusu uyum gerçekleştirilmedikçe, bu piyasalarda liberalizasyonun uygulamaya konulması yönünden adım atılması olanağı da bulunmamaktadır.

Soruna ilişkin olarak, Konseyin ilk kez 1965 Mayıs ayında aldığı karar, rekabet kurallarını aksatıcı üye ülkelerin yasaları ve yönetmelikleri arasında işbirliği ve uyum sağlamanın gereğini önemle vurgulamaktadır. Konseye göre, rekabet sorunu sadece farklı türdeki taşıma araçları arasında değil, fakat ayrıca aynı taşıtı işleten firmalar arasında da ortaya çıkmaktadır. Aynı zamanda Konsey, işletmelerin çalışma koşulları, devlet müdahalesi ve vergi yasaları yönlerinden de uyum ve işbirliğini sağlayıcı önlemlerin alınması gereği üzerinde önemle durmuştur.

1965 yılı Konsey kararı, her tür taşıtıla ilgili olarak, çalışma koşullarının üye ülkeler arasında uyumu sağlayacak olan, düzenleyici nitelikte özel hükümler öngörmüştür. Bu düzenlemeler özellikle çalışma saatleri ve sınırları, fazla çalışma, taşıt kullanımı ve düzenleme süreleri ile çalışacak olan sürücü sayısına ilişkin temel ilkeleri benimsedi. Ancak, çalışma koşullarına ilişkin düzenlemeler çalışanlara ödenecek ücret ve diğer yan ödemeleri içermemektedir. Bu açıklanan ilkeler doğrultusunda Komisyonca geliştirilen öneriler, karayolu taşımacılığına ilişkin olarak, erken bir tarihte uygulamaya konuldu. Bu düzenlemeler ayrıca örneğin, taşıtların sürülmesi ve dinleme süresi, arıza durumu ve şöför yedeğinin ne zaman gerekli olduğuna ilişkin başka konularda da uyum sağlayıcı standart kuralların uygulanmasını öngörmektedir. Alınan bu önlemler sadece eşit rekabet koşullarıyla işe başlama ya da sosyal dayanışmanın gelişmesi yönünden değil fakat ayrıca yol güvenliği açısından da önem taşımaktadır. Bu arada elde edilen deneyimlere uygunluğu sağlamak için, yeni sosyal düzenlemeler yeniden yasa taslağı biçiminde hazırlandı. Öte yandan, çalışma saatleriyle ilgili kurullarla çatışan uygulamalara çözüm bulmak amacıyla Konsey, taşıtların çalışmadıkları ve sefer sürelerinin doğru olarak hesaplanmasına olanak sağlayacak biçimde, bazı ticari taşıtların takograf takmaları zorunluluğu kararlaştırıldı.

İlgili profesyonel kuruluşlar ve kamu sektörü uzmanlarının da yardımlarıyla, Komisyon daha etkin bir biçimde uygulama olanağı olan daha esnek kuralların yasallaştırılması konusunda ayrı bir çaba gösterdi.

Komisyon böylece, iç sulardaki gemi adamı çalıştırma ve yolcu taşımacılığıyla ilgili teklifleriyle, Konseyin konuya ilişkin kararlarında vurgulanan temel ilkelerle uyum sağlayıcı düzenlemeler konusunda bir adım daha atmış oldu.

Bununla birlikte üçlü konferansta Komisyonun ve Ana Komisyonun Ren Nehrindeki trafiğin düzenlenmesiyle ilgili kararlarının uygulanmasına olanak sağlamak amacıyla, yapılan önerilere ilişkin görüşmeler geçici olarak kesildi.

Çok sayıdaki uyum sağlayıcı önlemler ise, iç sulardaki taşımacılık, sivil havacılık ve demiryolu taşımacılığına yönelik olarak yeniden planlandı.

Topluluğun taşımacılığa ilişkin düzenlemeleri hem çalışma koşullarını ve hem de sürücülerin eğitilmelerine yöneliktir. Örneğin, Konsey belli bir tür taşıt sürücüsünün minimum düzeyde eğitilmesini sağlayarak, yol güvenliğini daha da artırmak amacıyla başka bir karar daha aldı.

Taşımacılık sektörüyle ilgili vergi yasalarına gelince; her ne kadar standard matrahlar için belli vergileme ilkeleri kabul edilmemiş olmasına karşın, katma değer vergisi bu alanda da ortak bir vergi olarak kabul edilmiştir. Komisyon ve Konsey, bu tür taşıt araçlarının elde ettikleri çıkarılara uygun olarak, alt yapı maliyetlerini gerçek anlamda yüklenmeleri gerektiği ilkesini kabul etmiştir. Ticari taşıtlara ve akaryakıtta uygulanan spesifik vergilerin düzeyinin ve oranının alt yapı hizmetlerinin maliyetini içerecek biçimde saptanmasına ise, özel bir özen gösterilmiştir. Ancak, alt yapı hizmetlerinin maliyetinin hesaplanmasındaki güçlük, taşıt araçlarına düşecek verginin saptanmasını son derece zorlaştırmakta olup, öte yandan, ayrıca temel kararların alınmasıyla uzun dönemli siyasal tartışmalar da güçleştirilmektedir. Alt yapı hizmetlerinin maliyetini oluşturan kalemler ise, tanımına göre; trafik polisi, çevre korunması ve kirliliğin önlenmesi gibi çeşitli giderleri içermektedir.

Konsey ilk aşamada demiryollarında, iç sularda ve kara yolu taşımacılığında alt yapı hizmetlerinin maliyetlerini hesaplamak için Komisyonu görevlendirdi. Daha sonra ise, sözkonusu alt yapı maliyetlerinin standard bir biçimde tutulmasını kararlaştırdı. Bununla birlikte, alt yapı hizmetlerinden çeşitli taşımacılık sektörlerinin sağladıkları faydanın hesaplanarak, ödeyecekleri bedellere ilişkin olarak öngörülen ortak standartlarla ilgili temel amaçlara henüz daha ulaşılmadı. Konuya ilişkin olarak, Komisyonca yapılan öneriler üzerindeki çalışmalar yine de hızla devam ettirilmektedir.

Alt yapı hizmetlerinden yararlanma karşılığında ödenilecek olan bedelin saptanması amacıyla, ulusal motorlu taşıtlar vergilerinin harmonizasyonu böyle bir sistemin geliştirilmesi yönünden atılacak olan ilk adımı oluşturmaktadır. Bu amaçla yapılması gereken şey, taşımacılık sektöründe vergi matrahlarının hesaplanması yönünden ya da ilkeler arasında uyumun sağlanmasıdır. Konuya ilişkin olarak, ayrıca Komisyon'da bazı önerilerde bulundu. Oldukça sınırlı düzeyde de olsa, Komisyonun vergi harmonizasyonuna

ilişkin bir kararı, bu alanda yapılan önemli bir katkı olarak değerlendirilebilir. Komisyonun bu kararına göre hudut geçişleri sırasında ticari araçların depolarındaki akaryakıtın vergiden muaf tutulacak olan miktarına ilişkin düzenlemeler yer almaktadır.

Teknik alanda ise, örneğin vites sisteminde olduğu gibi, taşıt standartlarında uyumu sağlayan çok sayıda düzenlemeye gidildi. Bu tür düzenlemeler doğrudan doğruya taşıma politikası kapsamı içinde yer almakla beraber, taşımacılık sektöründeki engellerin kaldırılmasında önemli bir katkı sağlamaktadır. Öte yandan, teknik alanda alınan önlemlerin ticari taşıt araçlarının üye ülkeler arasında değişen, izin verilen maksimum boyutları ve ağırlıklarına ilişkin Komisyonca yapılan önerilere uygulanabileceği de henüz kesinlik kazanmamıştır. Karayolu kullanımında İngiltere'de izin verilebilen maksimum ağırlık 32 ton iken, Hollanda'da 50 tondur. Bu farklılıklar sadece topluluk üyesi olan ülkeler için sözkonusu olmayıp, üye olmayan ülkeler için de geçerli bulunmaktadır. Örneğin, İtalya'ya geçişte önemli bir konuma sahip olan İsviçre alplerindeki karayollarında en çok 28 ton ağırlığındaki taşıtların geçmelerine izin verilmektedir. Bu tür farklı uygulamalar sadece hudut geçiş trafiğini değil, fakat ayrıca karayolu taşıtı üreten firmaları da zor durumda bırakmaktadır. Bununla birlikte, motorlül taşıt araçlarının ve karavanların teknik kontrolüne yönelik ulusal düzenlemeler arasında uyum sağlama konusundaki çalışmalarda gelişmeler sağlanmış olup, Konsey de aynı konu üzerinde yol güvenliğine önemli bir katkı sağlayabilecek olan ortak kurallar koymuştur.

Benzer biçimde, iç sulardaki taşımacılığa ilişkin olarak, bazı ortak önlemler de alınmış bulunmaktadır. Bu amaçla Konsey önce, iç sulardaki ulusal seyrisufer lisanslarının ülkeler arasında karşılıklı olarak kabulü için gerekli düzenlemeleri kabul ettikten sonra, nehirlerde yük taşıyan gemilerin teknik yoldan kontrolü ve taşımacılık için gerekli olan minimum standartları belirleyen başka bir kararı da kabul etti. Bu tür düzenlemelerle sadece rekabet koşulları arasında uyumun sağlanması değil, fakat ayrıca taşımacılık araçlarının kalitesinin de iyileştirilmesi için çaba gösterilmiştir.

Taşımacılık sektörüne yapılan devlet yardımları yönünden uyumun sağlanması amacıyla çok sayıda önlem alındı. Bu tür önlemlerin amacı, bir yandan devletin bazı müdahalelerini ortadan kaldırmaya yönelirken, diğer taraftan üye ülkelere standard ülkeler biçiminde uygulanacak olan, tazmin edici yeni bir sistemi geliştirmeye yönelik olmuştur. Bu tür devlet yardımlarının çok az bir kısmının kaldırılmış olmasına karşın, konuya ilişkin olarak alınan önlemlerle üye ülkeler arasında karşılıklı uzlaşma sağlanmış olup, ayrıca devletin bu piyasalara karışmasına yönelik olarak, önemli açıklıklar da getirilmiştir.

### **Denizyolu Taşımacılığı**

Son bir kaç yıl içinde Topluluğun taşımacılık politikası en hızlı bir biçimde deniz taşımacılığı alanında gelişti. Kuşkusuz ki, bu gelişmenin bir çok nedeni vardır. Şöyle ki, Topluluğa yeni üyelerin katılmaları sonucu olarak, bu sektör giderek daha da önem kazanmış bulunmaktadır. Topluluğun dış ticaretinde % 85-90 gibi önemli bir bölümünde deniz yolları ile taşımacılıktan yararlanılmaktadır.

1974 yılında Avrupa Adalet Divanı denizyolu taşımacılığının da, Roma Anlaşmasının kapsamı dışında tutulamayacağına ilişkin kararını verdi. Aralarında ticaret yapılan

belli ülkelerde, deniz taşımacılığındaki rekabet koşullarını etkileyici nitelikte bazı baskılar olduğu anlaşıldı. Gelişmekte olan ülkeler ise, deniz yolları trafiğinin dünya çapında organizasyonu konusunda önlemler alınması için çaba gösterdiler. Öte yandan, tankerler deniz kirlenmesinde önemli artışlara yol açtılar.

AET'nin öngördüğü özel hükümler uyarınca, denizyolu taşımacılığı uzun bir süre Topluluğun etkinlik alanında kalmıştır. Konsey, 84'ncü maddede, oybirliğiyle hareket ederek, deniz ve havayolu taşımacılığına ilişkin olarak ne gibi bir sürecin uygulanacağı ve bunlara ne dereceye kadar karışılabilmesine karar verebilmektedir.

Bununla birlikte, Avrupa Adalet Divanı konuya ilişkin kararını yayınladıktan sonra, deniz taşımacılığının artık Topluluğun etkinlik alanı dışında tutulması olanağı kalmadı. Bu nedenle, AET'nin genel taşımacılık politikasıyla ilgili hükümleri denizyolu taşımacılığına da uygulama zorunda kaldı.

Komisyonun genel olarak deniz taşımacılığına ilişkin önerileri başlıca iki faktör tarafından motive edilmiştir. Bunlar: 1) üye ülkelerin tek tek kendi başlarına başarabileceklerine göre, Topluluğun deniz taşımacılığına ilişkin sorunların çözümünde daha fazla katkıda bulunabileceği ve 2) Deniz taşımacılığıyla ilgili Roma Anlaşması hükümlerinin uygulamaya konulması ihtiyacının şiddeti olarak sıralanabilir. Bu önerilerin yasallaştırılmasıyla ilgili olarak, Komisyon dar kapsamlı çalışmalar yerine, serbest rekabete açık piyasa mekanizmasına uygun çözümleri öngören düzenlemeleri temel aldı. Komisyonun bu tür çalışmaları OECD nin temel amaçları ile tam bir uyum sağlamış olup, Konseyin başka sektörlerdeki uğraşlarına göre daha fazla destek kazanmıştır.

1977 yılında Konsey, üye ülkelerle üçüncü ülkeler arasındaki deniz taşımacılığı sorunlarına ve bu sorunların uluslararası düzeyde çözümüne yönelik olarak çalışmaların yapılmasını öngören bir karar tasarısını kabul etti. Bu karar Topluluğun deniz taşımacılığı sorunlarına çözüm arayıcı çalışmalarına yönelik ilk gerçekçi adım olarak kabul edilebilir. Ancak, bu konudaki umutlar sonradan söndü.

1979 yılı Mayıs ayında Konsey 1974 yılında Cenevre'de imzalanan Unctad Code of Conduct for Linear Conference a bir karşılık olarak, düzenleyici nitelikte başka bir karar daha aldı. Brüksel Paketi (Brussels' Package) olarak bilinen bu düzenlemenin temel amacı, Topluluk ve diğer OECD ülkeleri ile gelişmekte olan ülkeler arasında yük taşımacılığına ilişkin olarak deniz hatlarının nasıl paylaşılacağına saptanmasını kolaylaştırmak olmuştur.

Komisyonun bu yeni düzenlemelerine göre, üye ülkeler konuya ilişkin ulusal yasa çalışmalarını onay için, Topluluğa sunarak gerekli onayı sağlamaları öngörüldü. Şimdiye kadar Belçika, Danimarka, Almanya, Hollanda ve İngiltere gerekli başvuruları yapmış bulunmaktadır.

Konsey ayrıca, taşımacılık sektöründe üye ülkeler gibi, Topluluğun da aynı kaza bölgesinde anlaşmaya taraf olmasını sağlayacak biçimde hareket etmesi için, üye ülkelerin gerekli yasal değişiklikleri yapmalarını öngördü. Konsey ayrıca, Komisyondan ikili

anlaşmalara taraf olma ve bu piyasaya dışarıdan katılan bir üçüncü faktör olarak, Topluluk adına gerekli önerilerde bulunulmasını istedi.

1982 yılı Haziran ayında Konsey durumu değerlendirerek üye ülkelerin onaylama sürecinin zamanlanması ve ayrıntıları üzerinde bir açıklama yaptı.

Üye ülkeler, Komisyon ile aralarında yapılacak olan yasal düzeltmeleri yerine getirmek amacıyla, belli bir tarih saptamaya karar verdiler. Böylece, toplam olarak dünya tonajının % 25 inden daha fazlasına sahip olan, üye ülkelerin de onayını alan bu girişimlerin sonunda sözkonusu yasa, 1983 yılının Ekim ayında yürürlüğe konuldu. Komisyon ayrıca kendisinden istendiği biçimde, (yasaya konulan iki nolu ekli kararlar da belirtildiği gibi) konferansa taraf olmayan ülkelerin deniz hatları ile ilgili bir teklif hazırladı.

Genellikle, Batı'dan aldıkları malları ve yine Batı'ya sattıkları malları, kendi deniz ticaret filolarıyla taşımak isteyen Doğu Bloku ülkeleriyle Topluluk arasındaki taşımacılıkta, devlet ticareti yapan Sosyalist ülkelerin gemileri egemen olmuştur. Son derece ucuz taşımacılık tarifeleri uygulayan Doğu Bloku ülkelerinin deniz taşımacılığı hatları ayrıca, Topluluk ile diğer ülkelerin mallarını taşıma yönünden, önemli bir pay da elde etmiş bulunmaktadırlar. Gerçekten, sadece Sovyetler Birliği ülke gerekmesinin en az 3-4 katı daha fazla olan bir deniz taşımacılığı filosuna sahip bulunmaktadır. Doğu Bloku'nun deniz taşımacılığındaki bu üstünlüğünü gözönünde bulunduran Konsey, 1978 yılı Eylül ayı kararında; Doğu Bloku ülkelerinin ne tür kargo taşıdıkları, bunun mümkün olan en yüksek düzeyinin ve yüklerin hangi ülkelere ait olduğunun saptanmasına ilişkin bilgilerin elde edilmesine olanak sağlayan, bir enformasyon sisteminin kurulmasını öngördü.

Konuya ilişkin olarak, ilk önce Doğu Afrika ve Orta Amerika'ya olan Doğu Bloku taşımacılığına yönelik bilgilerin elde edilmesi programlandı. Ancak, bu program 1981 yılı Mart ayında Uzak Doğu'yu da kapsayacak biçimde genişletildi.

Trans-Sibirya demiryolu taşımacılığıyla ilgili olarak, 1981 yılı sonunda Komisyonun hazırlattığı bir rapor sonucuna göre; bu hattın Topluluğun deniz taşımacılığına rakip olamayacağı görüşü savunularak, bundan korkulmaması gerektiği biçimde bir sonuca ulaşıldı. Bununla birlikte, Uzak Doğu ticaretinde gözlemlenen önemli çaptaki gelişmeler, bu alanda daha ayrıntılı çalışmaların yapılması gereğini ortaya koydu.

Yukarıda anlatılan gelişmeler üzerine, Topluluk ticari filolarının çıkarını korumak amacıyla mümkün olduğu kadar, karşıt yönde önlemler alıp almama konusunda karar verme zorunda kaldı.

Batı Avrupa'nın oldukça kalabalık olan deniz hatlarından bazıları, 1987 yılındaki Amoco Cadiz olayında olduğu gibi, çok sayıda kazanın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu nedenle, Topluluk düzeyinde deniz taşımacılığına ilişkin olarak yapılan tartışmalarda, deniz taşımacılığında güvenlik sorunu ve kirlenmenin önlenmesi konuları, bu alanlarda alınması gereken önlemler yönünden hep yapılacak anlaşmalar için birinci derece de önem taşımıştır.

Topluluk böylece, ilk kez 1973 yılında çevre sağlığı programını kabul etti. 1977 yılında ise, hidrokarbon kirliliği ile ilgili diğer bir programı da uygulamaya koydu.



Konuya ilişkin olarak, artmakta olan bu tür istekler doğrultusunda, 1978 yılında Kopenhag'da alınan kararlar uyarınca, kirlenmenin önlenmesi ve deniz taşımacılığında güvenliğin sağlanması birinci derecede öncelikler biçiminde Topluluğun etkinlikleri arasında yer aldı. Komisyon, 1978 yılında bu alanlarda izlenecek olan hareket biçimini içeren bir plan taslağını Konsey'e sunarak ya da Topluluğun yeni kurallar koyarak deniz taşımacılığında kaynaklanan sorunları çözmeye yöntemini terkederek, uluslararası örgütlere ağırlık verecek biçimde etkinliklerde bulunulması gerektiğini vurguladı. Böyle bir çözüm biçimi ise, ilgili uluslararası kuruluşların üye ülkelerce desteklenmesini gerektirmektedir. Komisyon, öte yandan Topluluğun konuya ilişkin olarak alması gereken önlemleri de tavsiye etmiştir.

Bu anlatılan girişimlerin bir sonucu olarak, Konsey 1978 yılında uluslararası organizasyonlar, pilotaj, petrol tankerleri ve balıkçı gemilerine ilişkin olarak, kirlenmeyi önleyici nitelikte bir dizi önlemlerin alınmasını kararlaştırdı.

Komisyon, 1980 yılının Haziran ayında, limanların devlet tarafından kontrolü konusunda bir karar alınması için öneride bulundu. Bu öneri üzerine, Konseyce oluşturulan bir uzmanlar grubunda gerekli tartışmalar başlatıldı. Bununla birlikte bu girişimler, 1980 yılı Aralık ayında Fransız hükümetinin önderliğinde, 9'u Topluluğun deniz taşımacılığı üyesi olmak üzere Norveç, İsveç, İspanya ve Portekiz'den oluşan 13 Avrupa Ülkesinin bakanlarının katıldığı bir bölgesel toplantıda (1980 yılı Aralık ayı) oluşturulan bir çalışma grubunun etkinlikleri nedeniyle önemini kaybetti. 1982 yılı Ocak ayında denizcilik otoriteleri bu çalışma grubunun ulaştığı sonuçları bir memorandum yayınlamak üzere kabul ettiler. Gerçekten, bu çalışma grubunun vardığı sonuçlar Komisyonun daha önceki, Limanların Devletçe Kontrolüne ilişkin olan önerileriyle tutarlı bulunmaktadır. Paris'te oluşturulan çalışma grubunun önerileri böylece, 1 Temmuz 1982 tarihinde Konseyce uygulamaya konularak, son derece olumlu sonuçlar alındı.

Topluluğun taşımacılık sektörüyle ilgili olarak aldığı ikinci kategorideki önlemler ise, sorunlarla ilgili olarak, Roma Anlaşması hükümlerini uygulamaya koyma biçimlerinde olmuştur.

Bu konuda Komisyonun en son önerisiyle ilgili bir girişim olarak, denizyollarındaki seyriseferin Roma Anlaşmasının 85. ve 86 ncı madde hükümlerine ya da rekabetle ilgili kurallara göre, uygulanmasına ilişkin olarak, Konseyce hazırlanan yönetmelik gösterilebilir. Bu uygulama, Roma Anlaşmasının deniz taşımacılığına uygulanan klasik bir örneğini oluşturmaktadır. Teklif edilen yönetmelik, kartelleri denizcilik konferansı hükümleri dışında tutarken, ancak ciddi royallite koşullarının uygulanmasını empoze edici, açıkça ayırım yapıcı anlaşma hükümlerine karşı da bir engel olmuştur.

Topluluğun liberal ekonomik yaklaşımının bir sonucu olarak, deniz taşımacılığında orijin ve varış ülkeleri yönünden herhangi bir ayırım yasaklanmıştır. Konseyin bu tür düzenlemelerine göre, gemilerin konferans sözleşmesine göre yük taşıma tarifelerini Komisyona kaydettirme biçiminde herhangi bir sorumlulukları söz konusu olmazken, deniz taşımacılığı yapanlar taşıma koşullarını ve tarifelerini serbestçe belirleyebileceklerdir. Böylece, Konseyin düzenlemeleri ülkelerin konferans hükümlerine tabi olmaları ya da

sadece belli ülkelerin katıldıkları konferanslarla ilgili olarak, herhangi özel bir hüküm uygulanmasını öngörmemektedir. Gerçekten, Komisyonun da benimsediği biçimde böyle bir düzenleme, sadece mali açıdan güçlü olanlara yarayacağından, uygun rekabet ortamını son derece zayıflatacaktır.

Çalışma koşullarının deniz taşımacılığı alanında düzenlenmesine yönelik olarak, bazı sosyal nitelikli yasaların çıkarılmasına ilişkin tarihin saptanması konusunda fazla bir gelişme sağlanamadı. Bu alandaki çalışmaların ilk aşamasında, gemiciler sendikası belli sürelerde bilgi verecek olan ortak bir danışmanlık komitesinin kurulmasına yönelik isteklerini ortaya koydu. Bununla birlikte gemi sahipleri işverenlerin ve çalışanların Komisyonun başkanlığında ve yönetiminde düzenlenecek olan toplantıların yapılmasını tercih ettiler. Bu anlatılan gelişmelerin sonunda, deniz taşımacılığı sorunlarının bütün ayrıntularıyla tartışıldığı düzenli toplantılar yapıldı. Ayrıca, işverenler ve çalışanlar Toppluğun denizcileri için çalışma koşullarının ve kurallarının ayrıntılı bir biçimde araştırılmasına yönelik girişimleri destekleme yönünden işbirliği de yaptılar.

### **Sivil Havacılık**

Sivil havacılık piyasası dünya çapında bir taşımacılık sektörü oluşturmaktadır. Avrupa ülkelerinin büyük bir çoğunluğunda hava yolları işletmeciliği devlete ait olduğundan, bu alanda kamu sektörünün mutlak bir monopol gücü vardır. Öte yandan, Avrupa ülkelerindeki yeni hava taşımacılığı hatlarının açılmasına izin vermede ve başka ülkelerle işletmecilik hakkının kullanımına olanak sağlayan anlaşmaların yapılmasında, kamu otoriteleri karar verme yetkisine sahip bulunmaktadır. Bu açıklamalarımız, sivil hava taşımacılığı konularında tamamen hükümetlerin etkili olduklarını göstermektedir. Öte yandan Roma Anlaşmasının 84 ncü maddesi, taşımacılık konularına ilişkin olarak hazırlanan yönetmeliklerin üye devletlerin deniz ve hava taşımacılığı alanlarına uygulanmasının tamamen Konseyin isteğine bağlı olduğu hükmünü taşımaktadır. Bütün bu açıklamalar sivil havacılığın Toppluluğun ortak taşımacılık politikasıyla doğrudan doğruya ilişkili olmadığını göstermektedir.

Bununla birlikte, Avrupa Adalet Divanı 1974 tarihli kararında sivil havacılığın da Toppluluğun yetki ve sorumluluğu alanına girdiğini ve Roma Anlaşmasının genel hükümlerinin aynı biçimde bu sektöre de uygulanması gerektiğini vurguladı. Ancak, bu hüküm doğrultusunda üye ülkelerin, uygulamaların nasıl yapılacağına ilişkin görüşlerini geliştirmediğçe, Roma Anlaşmasının uygulanmasının fazla bir anlam taşımayacağı görüşünde birleştiler.

Bu tür değişen durumları göz önünde bulunduran Konsey, 1977 yılında sivil havacılık taşımacılığı sorunlarını incelemek üzere bir çalışma grubunu görevlendirdi. Konsey, aşağıda sıralanan dokuz konuya ilişkin olarak, bir faaliyet programının uygulanmasını kararlaştırdı. Bu konuları:

- 1) uçak gürlütüsünün azaltılması,
- 2) (özellikle yük taşımacılığına ilişkin olarak) formalitelerin basitleştirilmesi,

- 3) standard tekniklerin uygulanması,
  - 4) rekabet yasaları ile devlet yardımlarına ilişkin düzenlemelerin yapılması,
  - 5) uçak personeli lisanslarının ülkeler arasında karşılıklı olarak kabul edilmesi,
  - 6) çalışma koşullarının iyileştirilmesi,
  - 7) işletmelerin serbestçe kurulabilmelerinin sağlanması,
  - 8) bölgelerarası hava taşımacılığı hizmetlerinin iyileştirilmesi ve
  - 9) hava kazalarıyla ilgili olarak, üye ülkeler arasında gerekli işbirliğinin sağlanması
- biçimlerinde sayabiliriz.

Komisyon, topluluğun hava taşımacılığının geliştirilmesine yönelik çabalarını destekler nitelikte, ayrıntılı bir rapor daha hazırlayarak konuyla yakından ilgilenmeye başladı. Komisyonun bu raporu, uluslararası hava yolu taşımacılığının tamamen ikili anlaşmalarla düzenlendiğini (böylece yeni hatların açılmasının güçlüğüne, buna karşın önemli hava alanları arasındaki sefer sayısının gereğinden fazla arttığını ve ayrıca ulusal bazı kısıtlamaların sözkonusu olduğunu) vurgulayarak sivil havacılık taşımacılığının eksik yönlerini ortaya koydu. Rapor ayrıca, ülke içi seferlerin ve fiyat tarifelerinin vatandaşların taleplerine uyma yönünden gerekli esnekliği sağlayacak alternatiflerden yoksun olduğunu da ortaya koydu.

Charter seferleri Avrupa hava yolu taşımacılığının temel özelliklerinden birisi olacak biçimde yaygınlaşarak, bir yandan da bu seferleri yapan hava yolları ile programlı hava yolları arasında, fiyatların düşürülmesi yönünden, bir rekabet ortamı yaratmıştır. Ancak, Charter seferlerindeki bu fiyat rekabeti, Avrupa'daki tarifeli hava yollarının fiyatlarına, Kuzey Atlantik hatlarında olduğu kadar tesir edememiştir. Böylece, Charter seferlerinin neden olduğu rekabet ortamı, tarifeli uçak şirketlerinin uyguladıkları fiyatları etkilemeden ve maliyetlerin düşürülmesi yönünde bir etki yapmaksızın, daha çok sunulan hizmetin kalitesini yükseltmeye yol açmıştır. Fiyatların düşürülmesi alanında Toplulukça bazı girişimlerde bulunulmasına karşın, bu konuda da önemli başarı elde edilememiştir. Çünkü, tarifeli hava yolları işletmeleri daha çok yüksek gelir düzeyinde bulunan turist grupları ya da iş adamlarının taşınmalarına yönelerek, mevcut fiyatlarında bir indirimle yaklaşmamışlardır. Kuşkusuz, şirketlerin uyguladıkları böyle bir taşımacılık fiyat politikası, fiyat düzeyine önem veren diğer gelir grupları yönünden tutarlı sayılamaz. Öte yandan, böyle bir politika uygulamaları nedeniyle bazı hava yolu şirketleri önemli mali sorunlarla da karşı karşıya gelmektedirler. Böyle bir sonuç ise, hava yolu şirketlerinin verdikleri hizmetin kalitesini yükseltirken, aynı zamanda maliyetlerini de düşürememelerinden kaynaklanmaktadır.

Bu anlatılan sorunların çözümüne ilişkin olarak, Komisyon dört temel amacı benimsemiştir. Bunlardan birincisi, ulusal kısıtlamalardan etkilenmeyecek, her tür yolcuya uygun fiyat uygulayacak, yolcuların çıkarlarıyla tutarlı, Topluluk içi bir hava taşımacılığı

ağı oluşturulmasıdır. Bu ise, Charter trafiği için daha geniş bir hareket serbestisi, yeni hatların açılması ve daha geniş kapsamlı ucuz taşıma tarifelerinin uygulanmasını gerektirmektedir. Bu tür isteklerin uygulamaya konulması ise, rekabet koşulları, devlet yardımları, serbest ticaret, sabit fiyat uygulama nedeniyle döviz kurlarının istikrarı ve çifte rezervasyon nedeniyle (bir yolcunun uçamaması durumunda) cezalandırma gibi çeşitli konularda ortak kurallar uygulanarak kolaylaştırılabilir. İkinci amaç ise, hava yolu taşımacılık şirketlerinin mali durumlarını düzenleyebilmeleri için maliyetleri düşürücü ve verimliliklerini artırıcı önlemlerin alınması ile ilgili bulunmaktadır. Gümrük ve diğer formalitelerin basitleştirilmesi ve teknik standartlar yönünden üye ülkeler arasında uyum sağlanması, böyle bir amaca ulaşılmasın katkıda bulunacaktır. Üçüncü amaç ise, Topluğun bütün üyeleri arasında serbest ticaret koşullarının işlenmesini önleyici engellerin ortadan kaldırılması ve çalışanlarla ilgili sosyal düzenlemelerin geliştirilmesine yöneliktir. Bu amaç, uçuş ve yer personelinin çalışma koşullarının düzenlenmesi, mesleki nitelikler ile diplomaların üye ülkeler arasında karşılıklı olarak kabul edilmesini gerektirmektedir. Dördüncü ve en son amaç ise, enerji tüketiminde rasyonalizasyon önlemlerinin alınması, çevre korunmasında iyileştirmenin sağlanması, uçak yapım sanayinin geliştirilmesi ve bölgesel politikaların teşvik edilmesi biçimindeki genel ekonomik ve sosyal çıkarlara yönelik olarak saptanmıştır.

Konsey aynı zamanda, konuya ilişkin olarak Komisyonun getirdiği bir çok öneriyi de kabul etti. Böylece, Konsey deniz taşımacılığı alanında zaten uygulanmakta olan ve üye ülkelerin Topluluk dışındaki ülkelerle ve uluslararası organizasyonlarla aralarındaki taşımacılık ilişkilerini koordine etmeye olanak sağlayıcı bir tür danışmanlık hizmetinin başlatılmasını sağladı. Konsey ayrıca; gümrüktüyü azaltma sertifikası olmayan uçakların hizmet dışı bırakılacağı süreyi açıklayan ve uçak tescilinin ancak gümrüksüzlük sertifikası alınmasıyla mümkün olacağını öngören, bir karar tasarısını kabul etti. Böylece, bu tür bir sertifikası olmayan uçakların ancak, 1986 yılına (bazı istisnalarla 1988 yılına) kadar hava taşımacılığında kullanılabilmesine izin verdi.

Konsey, 1980 yılının Aralık ayında, havacılık kazalarına ilişkin yasaların hazırlanmasıyla ilgili olarak, üye ülkeler arasında karşılıklı yardımın yapılması ve geleceğe yönelik işbirliğini savunan Komisyon görüşünü benimsedi. Konsey ayrıca, malzemelerin daha iyi bir biçimde kullanımı ve uzmanlık hizmetlerinin kolayca sağlanmasına ilişkin başka bir karar daha aldı.

1980 yılının Kasım ayında verilen bir memorandum üzerine, Komisyon'un görüşlerini almak amacıyla yapılan toplantıda, bölgelerarası hava taşımacılığında bir düzenlemeye gidilmesi önerildi. Ancak, Komisyon bölgesel pazarlara girme yönünden tam bir serbesti verilmesi görüşünü benimsemedi. Buna karşın, yük taşıma hatları dışında kalan belli hatlarda, daha çok sayıda hava yolu şirketinin çalışabilmesine olanak verme yönünden, ülkeler arasında ikili görüşmelerle konulmuş pazara serbest giriş önleyen tahditlerin kaldırılmasını önerdi.

Komisyon ayrıca, hava taşımacılığıyla ilgili rekabet ortamına AT kurallarının uygulanması için, tarife ve düzenlemelere ilişkin olarak, Konsey'den bir karar çıkarması önerisinde de bulundu.

Komisyon, hava taşımacılığında güvenlik konusunda, üç ana alanda etkinliklerini sürdürmektedir. Bunları; hava trafiğinin kontrolü, uçakta alınacak güvenlik önlemleri ile araştırma ve kurtarma operasyonları olarak sayabiliriz.

Hava trafiğinin kontrolüne ilişkin düzenlemeler, Konseyin hava taşımacılığına verdiği öncelikler arasında yer almaktadır. Konunun oldukça teknik özelliği nedeniyle, Komisyon bu alanda direkt önlemlerin alınmasına ilişkin öneride bulunma yerine, Avrupa düzeyinde kontrole olanak sağlayacak, bir işbirliği anlaşmasının imzalanması yolunu yeğlemiştir.

Komisyon ayrıca, üye ülkelerde uygulanmakta olan hava trafiğinin kontrolünde ortaya çıkan farklılıkları ve özellikle çeşitli ulusal sistemler arasındaki ilişkileri de göz önünde tutup, bu durumda mevcut hava taşımacılığı kapasitesinin gereğinden daha az bir biçimde kullanılmakta olduğunu ileri sürerek, bu konuda araştırma yapılmasına karar aldı.

Komisyon tarafından başlatılan girişimler ve yukarıda adı geçen memorandumlar, üye ülkeler arasında ortak taşımacılık politikasıyla ilgili olan ortak çıkarlara yönelik dialoğları yeniden canlandırdı.

### **Sosyalist Ülkelerin Rekabeti**

Topluluğun taşımacılık sektörü, giderek artan bir biçimde, sosyalist ülkelerin çok sayıdaki firmasının yol açtığı; Topluluk için son derece zararlı haksız rekabet nedeniyle, uzun bir süreden beri önemli bir sorunla karşı karşıyadır. Bu olumsuz rekabet koşullarından en çok uluslararası deniz taşımacılığı ciddi bir biçimde etkilenmiştir. Öte yandan, Topluluğun karayolu ve içsu taşımacılıkları da giderek bu olumsuz etkinin alanına hızla girmektedirler. Topluluk, her ne kadar uluslararası taşımacılıkta serbest piyasa ekonomisi kurallarının uygulanmasını kabul etmekteyse de, sosyalist ülkelerden kaynaklanan böyle bir yoğun rekabete karşı, üye ülkelerin ortak çıkarlarını koruyabilmek için gerekli önlemleri almaya zorlanmaktadır.

Başta Sovyetler Birliği, Demokratik Alman Cumhuriyeti ve Polonya olmak üzere, COMECON ülkeleri son yıllarda deniz taşımacılığı filolarının sayısını önemli ölçüde artırdılar. Bunun nedeni, ekonomik olmakla birlikte, siyasal ve askeri amaçla da ilgilidir. Bu ülkeler ulusal yasaları uyarınca uluslararası taşımacılığın kurallara bağlanmaması nedeniyle, bu açıktan yararlanıp ticaret filolarını büyütürken, uluslararası sulara da kolayca girebilmektedirler.

Doğu Bloku ülkelerinin deniz taşımacılığı filolarındaki gelişmeler, Topluluk ülkelerinin deniz taşımacılığı şirketlerinin aleyhine olmaktadır. Gerçekten, serbest piyasa ekonomisi kurallarına göre, devletçi planlamaların geçerli olduğu ülkeler, rekabet açısından daha avantajlı bir konumdadırlar. Bu nedenle, Batı ülkelerinin deniz taşımacılığı şirketlerinin rekabet güçleri Doğu Bloku ülkelerinkine göre son derece zayıf bulunmaktadır. Doğu Bloku ülkelerinin üstün rekabet ortamına ulaşabilmelerinde ayrıca uyguladıkları fiyatlandırma politikasının da önemli bir rolü bulunmaktadır. Şöyle ki, COMECON ülkeleri ithalat sırasında, taşıma giderlerinin mal gemiye teslim edilinceye kadar satıcıya

ait olduğu fob (gemide teslim) ve ihracatta ise, yükleme limanına kadarki bütün taşıma giderlerini içeren cif (maliyet, sigorta ve taşıma giderleri) yöntemini uygulamaktadırlar. Her iki durumda da bu devletler, dış taşımacılık alanında yük taşıyacak gemiyi istedikleri gibi seçebilme durumunda olduklarından, kuşkusuz ki kendi gemilerini tercih edeceklerdir. Bu ülkeler, başlangıçta anlatılan bu yöntemi döviz tasarrufu amacıyla kullandıkları halde, şimdi ise daha çok (dış dicaret alanında karşılaştıkları devamlı döviz açığı nedeniyle) döviz kazanmak amacıyla kullanılmaktadırlar. Böyle hareket ederek de deniz ticareti alanında önemli bir paya sahip olma becerilerini devam ettiriyorlar.

Konsey, bu anlatılan ölümsüze rekabet durumunun, Topluluğun deniz taşımacılığına vereceği zararı gözönünde bulundurarak, Doğu Bloku ülkelerinin deniz ticareti alanında ne derece rol aldıklarının, kullandıkları yöntemlerin mahiyetinin ve Topluluk ülkelerindeki gemi sahipleri üzerinde ne gibi etkileri olduğunun ortaya çıkarılması amacıyla çeşitli çalışmalar yaptı. Bu çalışmaların sonunda, Doğu Bloku deniz taşımacılığının bu olumsuzluklarını gidermek için Topluluk düzeyinde ortak hareket edilmesi gerektiğini ileri sürdü. Böylece, sorunla ilgili olarak Topluluk ülkeleriyle Topluluk dışı ülkeleri arası deniz taşımacılığıyla ilgili ilişkilerin ahenkleştirilmesi için yapılacak görüşmelerin ve uluslararası organizasyonların genel durumlarının saptanması için bu konulardaki bilgi alışverişinin sağlanması gerektiği üzerinde görüş birliğine varıldı.

Komisyon, konuya ilişkin olarak ileride toplanacak konferanslardan önce, Doğu Bloku taşımacılığının gerek yapısı ile ilgili verilerin de açıkça ortaya konulmasını istedi. Bunun yanısıra üyelerden, Topluluğun çıkarlarına aykırı olarak, Doğu Bloku ülkeleriyle girilmiş ticari ilişkileri ve yapılmış anlaşmalarla, bunların ortaya çıkardığı sorunlarla ilgili olarak ayrıntılı çalışma yapmalarını ve sonucunu bildirmelerini istedi.

Topluluk üyesi olmayan ülkelerin deniz taşımacılığı etkinlikleriyle belli hatlardaki trafiğin düzenlenmesine ilişkin olarak, beş ayrı tür önlem alındı. Böylece, üye ülkelerin Topluluk ile Uzak Doğu, Doğu Afrika ve Orta Amerika arasındaki deniz hatlarında çıkarlarını koruyucu nitelikli bir tür bilgi elde etme olanağı sağlayan yeni bir sistem geliştirilmiş oldu. Böyle bir bilgi elde etme sistemiyle ilgili olarak yapılan düzenlemeler, Topluluk üyesi olan ülke gemilerine olduğu kadar, Topluluk dışı ülke gemilerine de uygulanabilmektedir. Bu tür düzenlemeler gemilerin limanlara varış ve ayrılış zamanlarının, tonaj ve yük türünün ve olanağı varsa yük taşıma tarifesine ilişkin bilgilerin ayrıntılı olarak sağlanmasını gerektirmektedir. Konsey, alınan önlemlerin ve yapılan düzenlemelerin sorunların çözümünde ve durumun değerlendirilmesinde yararlı olacağı görüşündedir.

Ayrıca, bu anlatılan biçimde elde edilen bilgilerin Komisyona havale edilmesiyle, deniz taşımacılığı ile ilgili olarak her altı ayda bir yapılacak olağan toplantılarda sorunları ayrıntılı bir biçimde tartışılması sağlanacaktır.

Bu tür girişimlerden elde edilecek sonuçların, Topluluğun Doğu Bloku Ülkelerinin deniz taşımacılığıyla ilgili etkinliklerine karşı alınacak karşı önlemlere bir temel oluşturacağı da açıkça görülmektedir. Alınacak olan bu önlemlere göre, Konsey Topluluğun üye olmayan bir ülkeye, ya da üyeler topluluğuna karşı ortak hareket etme konusun-

da da oybirliği kuralına göre karar almasını kolaylaştıracaktır. Ancak, alınacak önlemler, her ülkenin ulusal yasalarına göre farklı özellikler taşıyabilecektir. Bununla birlikte, Komisyon üye olmayan ülkelerin aykırı uygulamalarına karşı alınacak olan ortak önlemlere ilişkin olarak, bazı önerilerde de bulunmuştur. Konsey de yakın zamanda bu önerilere uygun bir karar almış bulunmaktadır.

Karayolu ve nehirler üzerindeki yük taşımacılığında da aynı nedenlere bağlı olarak benzer sorunlar bulunmaktadır. 1975 yılında Topluluk ile Comecon arasındaki karayolu ile yapılan yük taşımacılığının sadece % 7'si Topluluk taşımacıları tarafından gerçekleştirilmiştir.

Bunun da nedeni yine FOB ve CIF uygulamalarındaki özelliklerden ve fiyat-maliyet farklılıkları ile dönüş yükü alamama sorunundan kaynaklanmaktadır. Doğu bloku ülkeleri taşıyıcıları, özellikle Macaristan ve Bulgaristan çıkışlılar, üçüncü ülkelere yaptıkları taşımalarla da dikkati çekmektedirler.

Batı Avrupa'nın içsu taşımacılığı yapan ülkeleri (Federal Almanya'dan Avusturya'ya kadar) özellikle Tuna Nehrin'de, Doğu Bloku ülkelerinin en katı rekabetiyle karşılaşmışlardır. Son yıllardaki uygulamalar da, durumun Batı Avrupa Ülkeleri yönünden hiç de umut verici olmadığını göstermektedir. Avusturya ve Federal Almanya'nın Tuna Nehrindeki taşımacılıktaki payları % 10 oranında düşmüş bulunmaktadır. Öte yandan, Tuna Nehrindeki taşımacılık maliyetleri 1955 yılından bu yana sadece bir kez artmasına karşın, bu iki ülkenin gemileri ancak devletçe desteklendikleri ölçüde taşımacılık etkinliklerini devam ettirebilmişlerdir. Gerçekten, devletçe desteklenmedikçe bu iki ülkenin gemilerinin Doğu Bloku ülkelerinin gemileriyle rekabet edebilme şansları yoktur.

Main-Tuna suyollarının tamamlanmasıyla, bu iki büyük Avrupa ırmaklarından birisinden diğerine geçiş işi son derece kolaylaşmış olacaktır. Bazı teknik koşulları yerine getirmek şartıyla Mannheim Anlaşmasının uluslararası düzenlemelerine göre, Ren Nehri üzerinde isteyen her ülkenin gemisinin taşımacılık etkinliklerinde bulunma hakkı vardır. Öte yandan, sözkonusu anlaşma uyarınca her ülke taşıma tarifelerini serbestçe düzenleyebilmektedir. Bu nedenle, Main-Tuna su yolu açıldığında COMECON ülkeleri gemilerinin (ki bu gemiler řu anda oldukça aktifler) Ren Nehri piyasalarını işgal edeceği korkusu şimdiden Topluluk ülkelerinin deniz taşımacılığı yapan şirketlerini sarsmış bulunmaktadır. Bu nedenle, Topluluk her iki bölgeye yönelik olarak yapmakta olduğu düzenlemelerde, son derece önemli koruyucu önlemler almaktadır. 1979 yılının Ekim ayında Konseyin onayından geçen bir protokol, üye ülkelerce Mannheim Anlaşması adı altında imzalanmıştır. Bu protokole göre, (Topluluğun ve anlaşmaya taraf olan ülkelerin dışındaki) üçüncü tarafı oluşturan ülke gemilerinin Ren Nehrinde ticaret yapabilmeleri Topluluktan izin alma koşuluna bağlanmıştır. Komisyon ise, sosyalist ülkelerin uygulamalarına karşı, başka su yollarında ve karayolu yük taşımacılığında Topluluk üyelerini korumak için, Ren Nehri piyasasına giriş için ortak kurallar üzerinde planlama çalışmalarını yapmaktadır.

### **Üye Olmayan Ülkelerle Olan İlişkilerin Düzenlenmesi**

Ortak taşımacılık politikasının amacı, üye olmayan ülkelerle olan ilişkilerde açık-

lıgın sağlanmasıdır. Bu amaca göre, uluslararası taşımacılığın kolaylaştırılmasına yönelik çabalar, sadece üye ülkelerle ilgili olmayıp, ayrıca Topluluğun sınırları dışında kalan diğer ülkelerle de ilgili bulunmaktadır. Bu nedenle, ortak taşımacılık politikası üye olmayan ülkelerin de sınırları içine serbestçe girişlerini garanti edecek bir biçimde saptanmalıdır. Gerçekten, Topluluk üyesi ülkeler ile üye olmayan ülkeler arasında serbest ticaretin geliştirilmesi, böyle bir politika ile gerçekleştirilebilmektedir.

Programın ilk kez belirlendiği duruma göre, taşımacılık yönünden Toplulukla üye olmayan ülkeler arasındaki ilişkilere bir yön verilmesi işi, beklenildiğinden daha hızlı bir biçimde gelişmiştir. Böyle bir gelişme ise, temel olarak iki ayrı faktöre bağlı bulunmaktadır. Bunlar;

Topluluğun kendi çıkarlarını korumak amacıyla imzaladığı, Ren Nehrindeki gemi taşımacılığına ilişkin anlaşma ile, Ren Nehrinde yapılacak olan uluslararası yolcu taşımacılığı nedeniyle, üye ülkelerin gemilerinin kiralanması ve elde edilecek taşıma gelirleri konularıdır. Öte yandan, Komisyon uluslararası taşımacılık yapan şirketleri bünyesine toplayan kuruluşlarla olan ilişkilerini de geliştirmeye başlamıştır. Birleşmiş Milletlerle Topluluk arasındaki ilişkilerle de ilgili yeni düzenlemelerin uygulamaya konulmasından sonra, Topluluk şimdi Cenevredeki AET'nin İçsulardaki Taşımacılık Komitesi adına gözlemci statüsü ile hareket etme hakkını elde etmiştir. Paristeki Avrupa Ulaştırma Bakanları Konferansı (ECMT) ile ilgili ilişkiler yönünden de, benzer düzenlemelere gidilmiştir. Topluluk, Avrupa Konferansının Bakanlar Konseyi ve Milletvekillerinin oluşturduğu toplantılara katılmakta olup, bu konferansın üyesi olmadığından oy hakkını kullanamamaktadır.

AT Komisyonu ayrıca, Paris'teki Sivil Havacılık Kongresi (ECAC) ve OECD'nin Taşımacılık Komitesi ile yeni ilişkileri başlatmış olup, Strasbourg'daki Ren Nehri'nde Seyrüsefer ile ilgili Merkezî Komisyonla (CCR) da oldukça yakın ilişkiler kurmuştur.

Yukarıda değindiğimiz uluslararası ilişkilere ek olarak, Topluluk ayrıca uluslararası taşımacılık ile ilgili olarak, toplanan konferanslara da katılmaktadır. Örneğin, programında deniz taşımacılığı, hava taşımacılığı ve taşımacılık sektörleriyle ilgili altyapıya ilişkin konuların yer aldığı, Paris'te toplanan Güney-Kuzey toplantısına katılmıştır. Topluluk ayrıca, Doğu (Avrupa) ile Batı (Amerika) arasındaki taşımacılığın geliştirilmesi ile ilgili önemli görüşlerin ileri sürüldüğü, Birleşmiş Milletler bünyesindeki Deniz Hukuku, Avrupa'da Güvenlik ve İşbirliği ve Nihai Senet'le ilgili konferanslarda da temsil edilmiştir.

Bütün bu uluslararası etkinliklerin ötesinde Topluluk, kendisine bağlı olan üye ülkelerin dış ilişkilerinde, tek temsilci olarak başka bir görevi de üstlenmiştir. Bu durum, Topluluk Hukuku tarafından düzenlenmiş bulunan belli spesifik alanlarda son derece önem taşımaktadır. Şurası da bir gerçektir ki, Topluluk dışarıya karşı üye ülkelerin taşımacılık politikalarının giderek entegre edildiği bir kişiliği yansıtmaktadır. Böyle bir gelişme, Avrupa ülkelerinin entegrasyonu sürecine uymakta olup, bir çok alanda olduğu gibi, Topluluk, dünya ticaretinde kendisine bağlı olan üye ülkeleri temsil eden bir yapıya kavuşmaktadır. Buna örnek olarak, Topluluğun Gümrük Birliği ve ticaret politikasının



yol açtığı uygulamaları ya da Afrika, Karayip ve Pasifik Ülkeleriyle oluşturduğu ortaklık anlaşmalarını ve diğer kalkınmaya yönelik olan çeşitli politikalarını sayabiliriz. Bu nedenle, ne Topluluğun komşu ülkelerinin ve ne de üye olmayan uzak ülkelerin, Topluluğun üye ülkeleri ortak bir taşımacılık politikası içinde birleştirici çabalarının etkilerinden korkmamaları gerekir. Tam aksine, taşımacılık alanında giderek daha teknik ve karmaşık bir görünüm kazanan ilişkilerin iyileştirilmesi yönünden, üye olmayan ülkelerin Topluluk politikasına yapıcı nitelikte bazı katkılarda bulunmaları gerekmektedir.

Topluluk ayrıca dış sınırlarıyla ilgili olarak, Avrupa'daki Uluslararası trafiğin rasyonelasyonu ve basitleştirilmesi konularında da gerekli çabaları göstermektedir.

### **Hudut Geçişleri**

1958 yılından beri üye ülkeler arasındaki ticaret hacmindeki artış % 30'un üzerinde olmuştur. Her ne kadar, özel taşıt kullananlar bir ülkeden başka bir ülkeye geçerken, herhangi bir önemli sorunla karşılaşmıyorlarsa da, sınırlarda ya da hudutlarda sık sık geçiş engelleriyle karşılaşmakta olan ticari taşıtlar yönünden durum son derece olumsuzdur.

Komisyonun hudut geçişlerine ilişkin olarak, bir grup uzmana yaptırdığı araştırma sonuçları, sorunun nedenlerinin aşağıda sayıldığı gibi, son derece çarpıcı olduğunu göstermektedir. Buna göre;

1. Üye ülkeler arasındaki geçişlerin % 70'i kontrole ve çeşitli formalitelere tabi bulunmaktadır.
2. Ticari taşıtların hudutlarda bekletilmesi, bunların yıllık taşıma giderlerinde 1.000 milyon ECU kadar bir artışa yol açmaktadır.
3. Hudut geçişleri sırasında karşılaşılan temel sorunlar ele alınmadan, en etkin önlemler uygulamaya konulsa bile, bekleme zamanının en fazla % 30-50 arasında azaltılabileceği sonucuna varılmaktadır.

1982 yılından başlayarak, Komisyon, uzmanlarının bulguları ve önerilerinden hareket ederek, hudut geçişlerini kolaylaştırmak amacıyla, bir tasarı hazırlamıştır. 70'den fazla farklı formalite ve kontrol yöntemini düzeltmeden önce, Komisyon mevcut kontrol araçlarının daha etkin bir biçimde kullanılması üzerinde durmuştur. Örnekleme kontrol, belgelerin üye ülkeler arasında karşılıklı kabulü, huduttaki gümrük ve diğer ofislerin daha uzun bir süre açık tutulması, transit ve yüksüz geçen taşıt araçlarına geçiş üstünlüğü sağlanması için şerit ve görevli personel sayısının artırılması gibi önlemler, Komisyonun kısa vadede çözüme kavuşturmayı hedeflediği amaçları arasında yer almaktadır.

Komisyonun iç taşımacılık pazarlarının geliştirilmesine yönelik (daha önceki tasarılarıyla bütünleştirilmiş) girişimleri de, üye ülkeler arasındaki trafik akımını sağlıklı bir yapıya kavuşturma yönünden, direk bir biçimde etkili olmaktadır. Bu alanda Komisyonun yaptığı iyi bir öneriye örnek olarak, üye ülkeler arasında yapılacak olan ticari taşımacılıkta aynı standard bir formun uygulanması gösterilebilir.

Ancak, üye ülkeler arasındaki ticari taşımacılıkta kullanılacak olan bu standard

belgelerin önemli bir bölümünün, Topluluğun üyesi olmayan İsviçre, Avusturya ve Yugoslavya gibi ülkeler açısından ortaya çıkacak bazı formalite sorunlarının da çözümlenmesi gerekmektedir. Bu amaca yönelik olarak, hudut geçişlerindeki uygulamaları basitleştirmek için, üye olmayan bu ülkelerle gerekli görüşmelerin bir an önce başlatılması gerekmektedir.

### **Taşımacılık Sektöründe Enerji Tüketimi**

Entegrasyon süreci içinde Taşımacılık politikasının amacı, Roma Anlaşması'nda öngörüldüğü şekilde yolcu ve yükün ekonomik ve emin bir şekilde taşınması, hizmetten faydalananlara eşit muamele yapılarak seçim hakkı tanınması doğrultusundadır.

Ancak, bu politikanın aynı zamanda, Topluluğun endüstriyel, sosyal, bölgesel, çevre ve enerji gibi diğer politikalarıyla çatışmaması ya da en kötü olasılıkla, bu politika araçlarının uygulanmasıyla, temel taşımacılık politikasında herhangi bir bozulma durumunun ortaya çıkmaması gerekmektedir.

Enerji politikası, Topluluğun diğer politikalarıyla aralarında bağımlılığın olduğu taşımacılık politikası için en iyi örnek olarak gösterilebilir. Akaryakıt fiyatının ucuz ve miktarının bol olması durumunda, enerji ve taşımacılık politikaları arasındaki ilişki oldukça zayıf olacaktır. Ancak, geçmiş yıllarda ortaya çıkan petrol krizi nedeniyle söz konusu ilişki sağlamlaştırılmıştır. Şimdi ise, akaryakıt arzı enerji politikasının temel ilgi alanını oluşturmakta ve enerji politikası ise, Topluluğun ortak taşımacılık politikası için en önemli bir sorunu yaratmaktadır.

Petrol ürünleri tüketimi taşımacılık sektöründe 1973 yılından bu yana, ortalama olarak % 4.5 oranında giderek artan bir seyir izlemektedir. Konuya ilişkin olarak yapılan tahminler, taşımacılık sektörünün 1987 yılındaki tüketimin, Topluluk akaryakıt tüketimini nispeten yarıyısından daha fazla olacağını göstermektedir.

Ekonominin diğer sektörleriyle karşılaştırıldığında, taşımacılık sektöründeki akaryakıt tüketimi 1973 ve 1981 yılları arasında % 33 den % 47'ye çıkarken; aynı yıllar arasında endüstri tüketimi % 28'den % 19'a ve domestik sektörde ise, % 39'dan % 34'e kadar düşmüştür.

Taşımacılık sektörünün enerji tüketimi, son 10 yıldan beri, değişmeksizin % 98 oranıyla akaryakıtta dayanmaktadır. Demiryolları dışında kalan hemen hemen bütün taşıt araçları akaryakıt kullanmaktadırlar. Bu nedenle, özellikle 1974 ve 1980 yıllarında Avrupa Komisyonu tarafından alınan resmi kararlarda; Topluluğun petrole daha az bağımlı, büyük ölçüde enerjinin daha akıllıca kullanımını ve değişik enerji türlerinden yararlanmayı sağlayıcı önlemlerin alınması öngörülmüştür.

Bu ilkeler eğer, taşımacılık sektöründe uygulamaya konulursa, günümüzde enerji tüketimi eğilimi ve biçimi, yapısal olarak değişmek zorunda kalacaktır.

Bu ayrıntılı değişimleri bir araya toplamak için, taşımacılık politikası aşağıdaki prensiplere dayanan bir biçimde enerji politikası alanında alınacak öncelikleri içermelidir. Bunlar:

1. Özel taşıt araçlarının ve ulusal, bölgesel ve Topluluk taşımacılığının bir bütün halinde akaryakıt tüketimini azaltarak, enerji tasarrufu sağlamak,

2. Mümkün olduğu kadar petrol yerine başka yakıt türlerini ikame ederek, enerji tüketimini çeşitlendirmek,

3. Uzun dönemde petrol kaynaklarının yeterli olmayacağı gerçeğini hesaba katarak, taşımacılık sektörünü petrol arzındaki kesintilerden korumak, şeklinde sıralanabilir.

Bu amaçlara ulaşabilmek için ise; 1) taşıtların daha etkin bir biçimde kullanımı, 2) araştırma, 3) yatırım, 4) vergilendirme, 5) bilgi sağlama ve 6) eğitim gibi altı tür ayrı hareket biçiminden yararlanılması gerekmektedir.

Taşımacılık hizmetlerinin verimini artırarak ve özellikle yarı yarıya boş olarak yapılan seferleri kaldırarak önemli düzeyde akaryakıt tasarrufu sağlama olanağı vardır.

Araştırma, Geliştirme ve Gösteri (RDD) programları etkin bir biçimde gerçekleştirilip karayolunu kullananların ve endüstrinin enerji tüketiminde olumlu yönde değişiklikler sağlanabilir.

Yeni vergisel düzenlemeler akaryakıt fiyatını ve taşıt satışlarını etkileyerek, taşıt kullananların mantaliteilerinin değişmesine yol açacaktır. Taşıt sürücülerinin böylece daha ekonomik ya da rasyonel hareket etmeleri ise, sonuçta diğer taşıtları işletenleri ve taşıt üreten firmaları etkileyerek, enerji tasarrufuna katkıda bulunacaktır.

Herhangi bir petrol kısıntısı söz konusu olmadığı dönemlerde dahi, temel taşıma araçlarını sürekli taşımacılıkta tutabilmek amacıyla, daima daha az yakıt sarfeden taşıt üretimine yönelik yatırımlar teşvik edilmelidir.

Enerji tasarrufu konusunda sürücülere verilecek bilgilendirici ve yetiştirici programların, onların davranışları üzerinde oldukça önemli etkiler yaratacağı kuşkusuzdur.

Parlementonun isteği üzerine Komisyon şimdi, taşımacılık sektörüne enerji tasarrufunu sağlayıcı yöntemlerin uygulamaya konulmasına yönelik bir iş programı hazırlamaktadır. Bu amaçla Komisyon, enerji tüketim biçimlerini saptamak için, 1973-1981 dönemini kapsayan bir biçimde taşımacılık sektörünün analizini yapan bir çalışmayı başlatmış bulunmaktadır. Komisyon, üye ülkelerin yetkili profesyonel kuruluşlarına müracaatı, taşımacılıkla ilgili olarak tarım, endüstri ve hizmet sektörlerinde gerçekleştirilen enerji tasarrufunu hesaplayabilmek amacıyla, ülke içi enerji tüketimlerinin ne olduğunu sormaktadır.

### **Topluluğun Büyümesinin İleride Yaratacağı Taşımacılık Sorunları**

1981 yılından sonra Danimarka, İrlanda ve İngiltere'nin Topluluğa girişlerinde olduğu gibi, Yunanistan'ın da katılımı sonucu olarak açıkça görüldüğü gibi Topluluğun taşımacılık politikasında yeni bir dönem başlamıştır. Bu yeni katılmaların sonucu olarak, Topluluğun ortak taşımacılık politikası da gelecek yıllarda önemli ölçüde etkilenecektir. Kuşkusuz ki, Topluluğa yeni katılan ülkeler ortak taşımacılık politikasının mevcut kurallarına uyum göstereceklerdir, ancak uygulamanın biçimi de oldukça değişecektir. Öte

yandan, Portekiz ve İspanya'nın Topluluğa katılmaları sonucu olarak, bunların da doğal olarak ortak taşımacılık politikasına karşı bazı itirazları olmaktadır.

Yeni katılan üyelerin neden oldukları önemli bir gelişme sonucu, Topluluğun taşımacılık politikasının ilgi alanı Güneye kaymaktadır. Böylece, yeni ve eski üyeler arasındaki ticari ilişkiler kuşkusuz ki artacaktır, ancak bu bir anda gerçekleşmeyecektir. Esasen yeni üyeler ihracatlarının zaten yarısından daha fazlasını Topluluğa yapmaktadırlar. Topluluğun bu biçimde sağladığı bir dışalım güvencesi nedeniyle, gelişmekte olan bu ülkelerin (Yunanistan, Portekiz ve İspanya) endüstrileri teşvik edilirken, ayrıca işbölümünün bu ülkelerde yaygınlaştırılması da sağlanmaktadır. Böylece, yeni katılan bu ülkelerin ihracatlarında ortaya çıkan gelişmeler sonucu olarak, Toplulukla yapılan ticaretin hacmi de arttırılmaktadır. Öte yandan, bu yeni ülkelerin Topluluğa katılmaları ile ticaretin biçimi de değişebilecektir. Örneğin, endüstrileşmenin ileri düzeyde olduğu ve tarımın da yine önemli sayıldığı Fransa ve İtalya, katılmalardan önce Topluluğun temel meyve üreticisi ülkeleri olarak görülürdü. Ancak, yeni katılan ülkelerle bu iki ülkenin meyve pazarlarını paylaşacakları da açık bir gerçektir.

Yeni katılan üye ülkelerin uzaklığının yarattığı örgütsel ve teknik nitelikli sorunlarının çözülebilmesi koşuluyla, bu durum teorik olarak kara yolu/tren yolu taşımacılığının bağlantılı bir biçimde yapılmasının önemini ve yararını arttıracaktır. Kara ve demiryolu taşımacılığında bağlantı yapılmasına yönelik olarak, şimdiye kadar kabul edilen kurallar ve planlar ortak taşımacılık politikasının başarılı olmasında son derece önemli bir rol oynayacaktır. Diğer taraftan, karayolu taşımacılığı bu sektörün en esnek bir biçimi olup, yeni üye ülkelerin Toplulukla bağlantılarının sağlanmasının ilk aşamasında son derece önemli bir rol oynamaktadır. Topluluğun karayolu taşımacılığına büyük bir esnekliğin sağlaması ve daha etkin bir güvenlik ve daha standard rekabet koşullarının oluşturulmasına yönelik olarak gösterdiği çabalar son derece önemlidir. Karayolunda tıkanma gibi bir başka sorun ise, ne yazık ki son derece ciddidir. Topluluğun büyümesi sonucu olarak, Topluluk sınırlarının ortasında kalan ülkelerdeki trafiğin yoğunlaşması kaçınılmaz olacaktır. Bu alanda varolan mevcut darboğazlar özellikle Alpler'deki geçiş sorunlarını daha da arttıracaktır. Bu sorunlar aynı zamanda üye olmayan ülkelerin durumlarında da olumsuz yönde etkiler yaratacaktır. Trafik durumunda ortaya çıkan bu çarpıklık, üye ülkeler arasında yol inşası alanında (finansal fon sağlamada) uyum sağlamaya yönelik çabaları son derece olumsuz bir biçimde etkileyecektir. Bu nedenle, Komisyon Topluluğun taşımacılık alt yapısının oluşturulmasına yönelik en son memorandumunda, konunun yeni üyeler yönünden de ele alınmasına ayrı bir önem vermektedir.

Oldukça büyük bir deniz ticaret filosuyla, Yunanistan'ın Topluluğa katılması nedeniyle, Topluluğun deniz taşımacılığı politikasının önemi de ayrıca artmıştır. Bilindiği gibi, Yunanistan her zaman deniz taşımacılığına önem vermiş olup, bu amacını Topluluğun deniz taşımacılığı politikasının temel ilkeleriyle de bağdaştırmış bulunmaktadır.

Yunanistan'ın bu durumu, üçüncü Dünya Ülkeleri tarafından yoğun bir biçimde tartışılmakta olup, büyük bir gemi filosu bulundurmasının özellikle piyasa ekonomisi kurallarıyla bağdaştığı görüşü savunulmaktadır. Yunan deniz filosunun önemli bir bölümü,

üçüncü Dünya Ülkeleriyle yapılan ticari taşımacılıkta kullanılmaktadır.

Bununla birlikte, Topluluğa yeni katılmaların bir sonucu olarak, taşımacılıktan kaynaklanan çıkarların da geniş bir alana yayılacağı ve üye ülkeler arasındaki mevcut farklılıkların da giderek daha da büyüyeceği gerçeği akıldan çıkarılmamalıdır. Gerçekten, bu farklılıklar arttıkça, taşımacılık politikasına ilişkin ortak düzenlemelerin de, kolay bir biçimde gerçekleştirilemeyeceği hesabedilmelidir. Öte yandan, taşıma sahasının genişlemesi, Topluluğun uluslararası platformdaki olanaklarını artırırken, taşımacılık politikasına daha coşkulu bir görünüm kazandırıp, üye ülkelerin taşımacılık yapan şirketlerine de yeni iş olanakları yaratacaktır.

**Tablo : I**  
**ÇEŞİTLİ TAŞIMA ARAÇLARINA GÖRE**  
**TAŞINAN YÜKLERİN DAĞILIMI**  
**(1981 yılında milyon ton)**

<u>Taşıma aracı türü</u>	<u>tonaj (milyon)</u>	<u>yüzdesi</u>
1. Kara yolu araçları	7084	85.1
2. Demiryolu	621	7.5
3. Nehir gemileri	237	2.8
4. Gemi	195	2.3
5. Uçak	0.1	0.0
6. Payplayn	189	2.3
<b>Toplam</b>	<b>8326,1</b>	<b>100</b>

Rakamlar Yunanistan, Portekiz ve İspanya dışında kalan 10 üye ülkeye aittir.

**Kaynak:** Eurostat.

**Tablo : II**  
**KARA YOLU TRAFİK KAZLARI SAYISI**  
**(Topluluğun 10 ülkesinde - 1981)**

Ülke adı	yaralı (bin)	ölu (bin)
Federal Almanya	475 944	11 674
Fransa	334 289	12 428
İngiltere	326 551	6 069
İtalya	225 242	8 072
Belçika	79 588	2 216
Hollanda	53 505	1 807
Yunanistan	27 707	1 354
Danimarka	13 649	662
İrlanda	8 283	572
Lüksemburg	2 141	100
<b>Toplam</b>	<b>1 545 000</b>	<b>46 800</b>

**Kaynak: Eurostat**

**Tablo : III**  
**AİLE BÜTÇESİ İÇİNDE TAŞIMA GİDERLERİNİN ORANI**

<u>Ülke</u>	<u>1970</u>	<u>1981</u>
Almanya	11.9	12.9
Fransa	11.0	12.5
İtalya	9.3	12.4
Hollanda	8.3	9.6
Belçika	9.6	11.5
Lüksemburg	10.9	16.9
İngiltere	11.3	13.3
İrlanda	8.7	12.4
Danimarka	13.8	13.3
Yunanistan	7.1	11.4

**Kaynak:** Eurostat National Statistics.