

FIATA - Multi-Modal Taşıma Enstitüsü'ne sunulan Rapor

Pratik Sorunlara ilişkin Danışma Bilgileri

Macaristan'da ki TIR'ların ağırlık ve boyutlara ilişkin cezalar ile ilişkin bir çözüm bulabiliriz.

İranlı, Suriyeli tırlar ile Türk ve Rus TIR'larına ilişkin vize ve kota sorunları hala devam etmekte olup, buna karşılık bir çözüm getirmek için konunun Avrupa Birliği ile ilgili ülkeler arasında müzakere edilmesi gerekmektedir. Forwarder ve taşıyıcılar için uygun bir çözüm bulabilmek adına; AB nezdinde yapılacak gerekli girişimlerin beklenmesine karar verilmiştir.

Gelen bir soru üzerine, Kosta SANDALCI "Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin 128. Maddesi'nin değişmediğini, buna istinaden, TIR'ların 40 ton (%5 toleranslı olarak) yük alabileceğini bunun da 3 dingilli kamyonlar için toplam 42 ton yük alabileceğini belirtti.

Bay Kutin Gana'daki Karayolu Taşımacılığının gerçek durumu hakkında bilgilendirmelerde bulundu.

Ayrıca modül anlayışı görüşüldü. Tüm taşıma modlarının daha etkin olma çabası içinde olduğu, Mega Gemilerin, A 380'lerin, Çift Bölmeli Yük Vagonlarının kullanıldığı hatırlatarak, özel cadde ve karayollarında 25 metrelik kamyonların neden kullanılmayacağını tartışarak bunun forwarder sektörünün çıkarına olduğu belirtildi.

Karayolu Taşıma Güvenliği - Güvenli Park Sahaları

Güvenli park sahaları hala yetersiz olup, özellikle sınırlarda güvenli park sahaları yapılmalıdır.

Belçika'nın AB dönem başkanlığı bu konuyu birinci öncelik olarak aldığını beyan etmiştir. Bu olumlu bir gelişmedir. FIATA bu konuda yakın bir gelecekte bazı sonuçlar elde edileceğini tahmin etmektedir.

Kamyon sürücüleri için yardımcı altyapı hizmetleri Kuzey Amerika'da Avrupa'ya göre çok daha iyidir. Diğer bir sorun olarak; TIR sürücülerinin güvenli park sahaları için yapılacak yatırımlara katkıda bulunmaya yanaşmadığı belirtilerek, göndericilerin, mallarının geceleyin güvenli park alanlarında kalmaları için forwarderlere ve TIR taşıyıcı firmalara baskı yapmaları gerektiği belirtildi. Sigorta firmalarının, TIR'ların güvenli bir ortamda park etmelerinin sağlanmasına ilgi göstermelerinin gerekliliği belirtilmiştir.

Karayolu Taşımacılığında Neden Olunan Dışsal Maliyetlerin İçselleştirilmesi

Bildirildiğine göre CLECAT'da dahili çalışma yürütülmekte olup; Almanya, Fransa, İtalya ve İngiltere'de 2008 yılında mevcut vergilerle ve kara taşıma opertörlerine uygulanan harçlarla ağır kara taşımacılığı ile ilgili dışsal maliyetlerin ne ölçüde içselleştirildiği araştırılmaktadır.

Karayolu Çalışma Grubu'nun bildirdiğine göre, FIATA ve CLECAT'ın Avrupa'daki üyelerine bir anket gönderilerek, son 6 ay içerisinde bir çalışma gerçekleştirilmiştir.

İlk gelen sonuçlara göre:

- Almanya, Fransa, İtalya ve İngiltere'de karayolu yük araçlarına uygulanan harçlar dışsal maliyetleri tamamen karşılamaktadır.
- Almanya ve Fransa'da, karayolu yük taşıma araçlarına uygulanan harçlardan, altyapı yatırım maliyetleri dikkate alınıp düşüldükten sonra bile Üye Ülkelere net kazanç sağlanmaktadır.

Altyapı harçları

Avrupa'da herhangi bir ilave harç uygulaması yapılmadığı Multi-Modal Taşıma Enstitüsü tarafınca not edildi.

TIR Sistemi

Bay De Paretto'nun bildirdiğine göre;

- 2008/2009 krizinden sonra Karayolu Taşımacılığındaki büyümeye geri dönmüştür:

tır karnelerinin IRU 2009'a göre %35 artıda olup, düzenlenecek TIR karnelerinin 2.8 milyonu bulması beklenmektedir. Karne düzenlemesi, her birindeki artış %50'ye yakın olmak üzere Orta Doğu'dan (İran ve Suriye) bazı AB ülkelerine (Romanya ve Estonya) kadar her yerde artış göstermektedir.

- TIR teknoloji ve güvenlik alanlarındaki önemli yeni gelişmeler:

a) TIR-EPD (TIR Elektronik Ön Bildirimi) 11 ülkede çalışmaktadır (AB'nin tüm doğu sınırlarında). Bu yeni sisteme 2010 yılında en son katılanlar Romanya, Litvanya ve Letonya'dır. Ayrıca halen Belarus, Almanya, Kazakistan ve Ukrayna TIR-EPD geliştirilme aşamasında olup, diğer AB ve AB dışı ülkeler ile görüşmeler devam etmektedir.

b) Real-Time Safe TIR (Gerçek-Zaman Güvenli TIR) uygulamasına 2006 yılında sadece Rusya geçmiş olup, şu anda 3 ülke (Kazakistan, Bulgaristan ve Ukrayna) daha uygulamaya geçmiştir.

c) Nisan 2010'da UNCTAD (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Gelişme Konferansı) ile yapılan prensip anlaşmasına göre; UNCTAD üyesi ülkelerin (ASYCUDA kullananlar), TIR-EPD ve Real Time Safe TIR sistemlerinden ücretsiz olarak yararlanması sağlanacak ve bu şekilde yeni ülkelerin güvenli bir şekilde TIR Konvansiyonunu imzalamaları teşvik edilmiş olacaktır.

- TIR'ın coğrafi genişlemesi sürmektedir;

Birçok yeni ülke dünya genelinde TIR 2010'a ilgi göstermiş olup, bu yakın bir gelecekte TIR Konvansiyonun gerçek anlamda küresel araç olmasına olanak sağlayacaktır. (Arap Birliği ülkeleri, Latin Amerika, Çin, Pakistan ve Afganistan hatta Kuzey Afrika ile)

Dijital Takograf

Bildirildiğine göre :

- 22-23 Nisan 2010 tarihinde **UNECE** (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu) yeni gereklerin harfi harfine uygulanması konusunu 31 Aralık 2010 tarihine kadar uzatarak, Karayolu Çalışma Tarafı Avrupa Karayolu Taşımacılığı Anlaşmasının AB üyesi olmayan ülkelerin 16 Haziran 2010 tarihine kadar dijital takograf sistemini tamamen uygulamaya sokamayacağını kabullenmiş oldu.
- Buna takiben ilk seferlerinde en kısa zaman içinde, ilk fırsatta bunu yapmaya ehil olan bir ülkede cihazlarını kalibre ettirmeleri şartıyla, AB üyesi olmayan AETR üyesi ülkelerin yeni tescil edilmiş kamyonlarının şoförleri şoför kartı olmadan da seyahat edebilecektir. Bunu takiben imzalı şoför çıktıları esasına göre kontroller sürdürülecektir.
- Şu ana kadar IRU, tolerans ölçülerinin kontrol mercilerince dikkate alınmadığına ilişkin herhangi bir belirti tespit etmemiştir.
- Bazı AB üyesi olmayan taraf ülkeler (Ukrayna, Rusya, Türkiye) kart düzenleme ve atölye hazırlama konusunda düzenli ilerleme sağlamaktadır. Ancak, diğer ülkelerin yılsonundan önce ilerleme sağlaması gereken hala çok konu bulunmaktadır. IRU, AETR taşımacılık işlemlerinde dijital takografin minimum

aksaklıklarla kullanılıyor olmasını güvence altına almak için durumu izlemeye takip edecek ve gerekirse müdahalede bulunacaktır.

- Geçtiğimiz 18 ay zarfında, IRU akademisi, AB üyesi olmayan AETR ülkelerindeki karayolu taşımacılığının menfaati için sayısız takograf eğitim brifingleri ve eğitim seminerleri düzenlemiştir.

Kosta Sandalçı

FIATA Karayolu Taşıma Çalışma Grubu Başkanı