

Sayı : 2021/572

İstanbul, 23.09.2021

Konu : Kombine Taşımacılık Taslak Yönetmeliği UTİKAD Görüşleri

T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
ULAŞTIRMA HİZMETLERİ DÜZENLEME GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
ANKARA

İlgi: E-87760583-365-48938 sayılı yazınız.

İlgi ile çevreye duyarlı ve sürdürülebilir lojistik faaliyetler yürüten ve kombine yük taşımacılığı yapan işletmeleri desteklemek amacıyla hazırlanan Kombine Taşımacılık Yönetmeliği taslağının kurumunuzun web adresinde yayınlandığı bildirilmiş ve görüşlerimiz talep edilmişti.

Söz konusu taslak yönetmelik üyelerimiz tarafından detaylı olarak incelenmiş olup görüş ve önerilerimiz ekte yer almaktadır.

Bilgilerinize ve değerlendirmelerinize arz ederiz.

Saygılarımızla,



Cavit UĞUR
Genel Müdür

EK: Kombine Taşımacılık Yönetmeliği Görüş Formu UTİKAD

www.utikad.org.tr

GÖRÜŞ BİLDİRME FORMU

Taslağın Geneli Üzerindeki Görüş ve Değerlendirme	Teklif
T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın yeşil lojistik faaliyetlerini destekleyici bu yönde bir adımı sektörümüz ve çevreci bir yaklaşım ile ülkemiz ve dünyamız için önemli bir adımdır. Demiryolu taşımacılığı, yönetmelik çalışmasında ön plana çıkarılmalı ve Yeşil Lojistik çalışmalarının merkezinde yer almalıdır. Hazırlanacak yönetmelik tüm sektör için kucaklayıcı olmalıdır. Sadece TİO değil diğer belge sahipleri de bu sistemin içine dahil olmalıdır. Kombine taşımacılık, elleçlenmeden aktarılan ve en az iki mod kullanılan taşıma olarak tanımlanmıştır. Bu taşımacılık türü her iki mod için de aynı taşımacı tarafından yapılmadan da işleyebilen ve yurt içi taşımalar ile sınırlı olmayan bir taşıma şeklidir. Örneğin karayolu/demiryolu ile limanlara yurt içinden gönderilen yükler, denizyolu ile ihracat taşıması olarak devam edebilmekte veya tersi yönde bir taşıma ile limanlara gelen yükler de karayolu/demiryolu ile devam edebilmektedir. Yönetmeliğin bu nedenle; taşımanın iki modu da aynı taşımacı tarafından yapılmasa da taşımanın bütünsel izlenirliği sağlanarak, yeşil lojistik belgesi verilmesi ve teşviklerin taşımada lojistik	* Çok modlu yük taşımacılığı sadece kombine yük taşımacılığı olarak icra edilemez. Bu nedenle taslak yönetmelik mevcut hali ile doğru olmayacaktır. Tanımlar kısmına aşağıdaki şekilde ilave yapılmalı ve taslak yönetmelik bu çerçevede yeniden düzenlenmelidir. ÇOK MODLU TAŞIMACILIK (Multi-Modal Transportation): Tek taşıma sözleşmesi kapsamında iki veya daha fazla taşımacılık modu (karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu) kullanılarak yapılan taşımacılık sistemidir. a. TAŞIMA KAPSIZ ÇOK MODLU TAŞIMACILIK: İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde yüklerin doğrudan elleçlendiği taşımacılık sistemidir. b. TAŞIMA KAPLI ÇOK MODLU TAŞIMACILIK (Intermodal Transportation): İki veya daha fazla taşımacılık modu kullanılarak yapılan, mod değişimlerinde yükün içinde bulunduğu kabın elleçlendiği taşımacılık sistemidir (Taşıma kabı; konteyner, hareketli kasa, yarı-römork, vagon şeklinde intermodal yük taşıma birimidir). c. KOMBİNE TAŞIMACILIK (Combined Transportation): Taşımacılığın büyük bölümünün demiryolu, denizyolu veya iç suyu ile gerçekleştirildiği, başlangıç ve/veya bitiş kısımlarında karayolunun olabildiğince kısa mesafelerde kullanıldığı taşıma kaplı taşımacılık sistemidir. *Yönetmeliğin sağlayacağı teşviklerden, öncelikle organizatör olarak yer alan firmalar değil, fiili olarak taşımayı gerçekleştiren firmaların yararlanması esas olmalıdır. Taşımanın kombine taşımacılığı dönüşümü için aracı olan organizatör sıfatlı firmaların da mutlaka teşvik edilmesi istenirse, burada organizatöre sağlanacak teşviklerin belge ücretleri için aynı tutulması, ancak önerdiğimiz mali teşvik adına, fiili taşımacının elde edeceği teşvikin daha düşük bir yüzdesi olarak kurgulanması düşünülebilir.

GÖRÜŞ BİLDİRME FORMU

zincirde yer alan firmalara taşımaya katkıları oranında uygulanabilmesi adına düzenlenmesi gerekmektedir.

Taslak Maddesi	Görüş ve Değerlendirme	Teklif
Madde 3 Dayanak (1) Bu Yönetmelik; 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile 10/7/2018 tarihli ve 30474 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma Altyapı Alanına İlişkin Bazı Düzenlemeler Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye dayanılarak hazırlanmıştır.	Hazırlanan Kombine Taşımacılık Yönetmelik Dayanak maddesinin genişletilmesi gerekmektedir.	Yönetmelik “Dayanak” maddesinin karayolu taşımaları ile kısıtlandırılmaması ve diğer taşıma modlarının da “Dayanak” olarak değerlendirilmesi ile daha geniş bir çerçeve oluşturulabilir. Özellikle en çevreci taşıma modu olan demiryolu taşımacılığının Dayanak hususunda odak noktası haline getirilmesi Yeşil Lojistik kavramının altının doldurulmasına işlevsel ve vizyoner katkı sağlayabilir.
Madde 4 – (1) b Tanımlar (1) Bu Yönetmelik kapsamında,	Tanıma “karayolu” ibaresi eklenmelidir. Çünkü bu ifade zaten Madde 5-(1)-a’da yer almaktadır.	Madde 4 – (1) b Tanımlar b) Çok modlu yük taşımacılığı: Yüklerin taşıma sözleşmesi temelinde bir yerden bir yere en az iki

GÖRÜŞ BİLDİRME FORMU

b) Çok modlu yük taşımacılığı: Yüklerin taşıma sözleşmesi temelinde bir yerden bir yere en az iki farklı taşıma modu (demiryolu, denizyolu veya havayolu) ile taşınmasını, e) Kombine yük taşımacılığı: Taşımacılığın büyük kısmının demiryolu, içsuyolu veya denizyoluyla, taşımanın başlangıç veya son etabının ise mümkün olan en kısa mesafeyle karayoluyla yapıldığı, tek ve aynı taşıma biriminde yer alan yüklerin elleçlenmeden en az iki farklı taşıma türüyle taşınmasını,	Tanıma “havayolu” ibaresi eklenmelidir. Çünkü bu ifade zaten madde 4-b’de ve Madde 5-(1)-a’da yer almaktadır.	farklı taşıma modu (karayolu, demiryolu, denizyolu veya havayolu) ile taşınmasını, e) Kombine yük taşımacılığı: Taşımacılığın büyük kısmının demiryolu, havayolu, içsuyolu veya denizyoluyla, taşımanın başlangıç veya son etabının ise mümkün olan en kısa mesafeyle karayoluyla yapıldığı, tek ve aynı taşıma biriminde yer alan yüklerin elleçlenmeden en az iki farklı taşıma türüyle taşınmasını
Madde 5 – (1) a (1) Bir yük taşıma hizmetinin kombine taşımacılık olarak kabul edilmesi için aşağıdaki şartların yerine getirilmesi gerekir. a) Taşımanın karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu modlarından en az ikisi kullanılarak gerçekleştirilmelidir.	Kombine taşımacılık olarak değerlendirilebilmesi için en az iki taşıma modundan bahsedilmektedir. Oysaki; Hava-Deniz-Demiryolu ile yapılan her taşıma, hatta karayolunun önemli bir bölümü (ro/ro – tren vs.), kombine olabilmektedir.	
Madde 5 - (2) Kombine yük taşımacılığı faaliyeti (2) Çok modlu yük taşımacılığı faaliyetlerinin tümü bu Yönetmelik kapsamında kombine yük taşımacılığı olarak değerlendirilir.	Çok modlu yük taşımacılığı sadece kombine yük taşımacılığı olarak icra edilemez. Kombine taşımacılık tanımında belirtilen “..tek ve aynı taşıma biriminde yer alan ..” ifadenin aksine taşıma kapsız da icra edilebilir. Bu nedenle bu madde mevcut hali ile doğru olmayacaktır.	(2) Çok modlu yük taşımacılığı nın faaliyetlerinin tümü bir alt ögesi olan bu Yönetmelik kapsamında kombine yük taşımacılığı faaliyetleri bu Yönetmelik kapsamında olarak değerlendirilir.

GÖRÜŞ BİLDİRME FORMU

Madde 6 - (1)

Yeşil lojistik faaliyetleri

(1) Mesleki saygınlığa sahip gerçek ve tüzel kişilerin yeşil lojistik faaliyetleri kapsamında aşağıdaki şartları sürdürülebilir bir şekilde yerine getirmesi gerekmektedir.

a) UETDS sistemine yılda en az 150 adet kombine taşımacılık seferine ilişkin tam bilgi girişini yapmak,

b) İşletme faaliyetlerinde enerji ve su verimliliğini sağlayarak enerji ve su kullanımından yılda asgari %5 tasarruf elde etmek,

c) İşletmenin iklimlendirme süreçlerinde yenilenebilir enerji kaynaklarından faydalanmak,

Madde bu hali ile TİO belgesi olan ancak araç sahibi olmayan firmaların bu belgeyi almasını engellemektedir. Yönetmeliğin 3. bölümünde Yeşil Lojistik belgesini sadece TİO belge sahiplerinin alabileceği belirtilmişken bu bentte U-ETDS'ye en az 150 adet kombine taşımacılık girişi talep edilmiştir. Oysaki TİO belgelilerin U-ETDS'ye giriş yapma zorunluluğu bulunmamaktadır.

Bu tasarrufun ne şekilde belgeleneceği ifade edilmelidir. Aksi takdirde uygulamada sorun yaratabilir. Denetimin nasıl yapılacağı açık olarak belirtilmelidir.

Konu hakkında denetimin nasıl yapılacağı açık olarak belirtilmelidir.

Madde 6 - (1) a

Yeşil lojistik faaliyetleri

(1) Mesleki saygınlığa sahip gerçek ve tüzel kişilerin yeşil lojistik faaliyetleri kapsamında aşağıdaki şartları sürdürülebilir bir şekilde yerine getirmesi gerekmektedir.

~~a) UETDS sistemine yılda en az 150 adet kombine taşımacılık seferine ilişkin tam bilgi girişini yapmak~~

GÖRÜŞ BİLDİRME FORMU

ç) İşletme bünyesinde yeşil paketleme süreçleri (geri dönüştürülebilir ürün kullanımı vs.) yürütmek,	Madde bu hali ile TİO belgesi olan ancak paketleme faaliyetlerini kendi bünyesinde yapmayan firmaların bu belgeyi almasını engellemektedir. TİO belgesine sahip firmalar bu hizmeti tedarikçi kullanarak da icra edebilir.	ç) İşletme bünyesinde yeşil paketleme süreçleri (geri dönüştürülebilir ürün kullanımı vs.) yürütmek
d) Yeşil Lojistik başlığı altında değerlendirilebilecek tersine lojistik ve yeşil tedarik faaliyetlerinde bulunmak,	Madde bu hali ile TİO belgesi olan ancak tersine lojistik faaliyetinde bulunmayan firmaların bu belgeyi almasını engellemektedir. Tersine Lojistik faaliyeti tüm lojistik faaliyetlerin %100'ü için geçerli bir operasyon değildir. Ayrıca “Yeşil tedarik” ifadesinin içeriğinin taraflarca doğru anlaşılması için tanımlar kısmına eklenmelidir.	d) Yeşil Lojistik başlığı altında değerlendirilebilecek tersine lojistik ve veya yeşil tedarik faaliyetlerinde bulunmak,
e) Yılda en az 500 fidan ağaçlandırma yapmak,	Sadece 500 fidan dikmek çok az bir emisyon azaltımı sağlayabilir. Taşımacının tüm taşımalarda birim ton*km başına harcadığı enerjinin hedeflenmesi daha uygun olabilir.	Hesaplamaların kolayca yapılabilmesi adına, uluslararası kabul görmüş olan mod başına birim ton-km emisyon değerleri de tüketime ilave olarak emisyon boyutunu içeren bir hesaplama modeli oluşturulabilir.
ğ) Enerji, Çevre ve Sera Gazı Yönetim sistemi belgelerine sahip olmak,	Konu hakkında denetimlerin nasıl olacağı açık olarak belirtilmelidir.	

GÖRÜŞ BİLDİRME FORMU

Madde 13

Bakanlık tarafından sağlanacak destekler

(1) Bakanlıktan Yeşil Lojistik belgesi alanlar aşağıdaki indirimlerden faydalandırılırlar.

a) İdarece verilen taşıma yetki belgesi ücretlerinde %50 indirim uygulanır.

b) İdarece verilen TMFB ve TMFB-DMR ücretlerinde %50 indirim uygulanır.

c) İdarece verilen TMFB, TMFB-DMR ve taşıma yetki belgelerinin yenileme ücretlerinde %50 indirim uygulanır.

ç) Demiryolu İşletmeciliği Yetkilendirme Yönetmeliği uyarınca verilen yetki belgesi başvuru ve yenileme ücretlerinde %50 indirim uygulanır.

d) Yetki belgesi eki taşıt belgelerinde kayıtlı taşıtları için taşıt kartı yenileme ücretinde %50 indirim uygulanır.

e) Geçiş belgesi ve/veya UBAK belgesi için Bakanlığa yapılacak ödemelerde %50 indirim uygulanır.

f) Yeşil Lojistik Belgesi sahiplerinin Karayolu Taşıma Yönetmeliği uyarınca almış olduğu uyarma cezalarında %50 indirim uygulanır.

(2) Bakanlık, diğer kamu kurum ve kuruluşlarının iş birliğiyle Yeşil Lojistik Belgesi sahiplerine ek destekler, imtiyazlar ve muafiyetler sağlayabilir.

Yönetmelikte sağlanan belge ücretleri indirimleri önemli olmakla birlikte yapılan işin ve yeşil lojistiğin getireceği avantajların yanında görece küçük kalmaktadır.

Yeşil lojistik sayesinde engellenen en önemli avantaj, AB Yeşil Mutabakat metinlerinde uygulanacağı belirtilen yaptırımlardır. Türkiye’de de kurulacağı anlaşılan karbon borsasında veya uluslararası muteber bir karbon piyasasında oluşan karbon vergisi fiyatı üzerinden ve/veya kullandığı elektrik fiyatlarından bir indirim şeklinde bir başlangıç teşvik modelinin tanımlanması düşünülebilir. Taşımacının, tüm taşımalar toplamında önceki yıllara göre ürettiği birim emisyonunu azaltma oranı, U-ETDS gibi sistemler üzerinden takip edilebilen ve daha önce karayolunda yapılan bir taşımanın yurt içindeki taşıma kısmında demiryoluna aktarılması hali gibi birkaç somut kriter ve bu kriterlerin ağırlıklandırılması ile taşımacıya ödenecek mali teşvikin belirlendiği bir model çok daha takip edilebilir ve teşvik edici olacaktır. Yıl toplamında devlet tarafından verilecek teşvikin bir tavan fon şeklinde belirlenmesi halinde de hakkedilen teşviklerin kısıtlayıcı esasıyla taşımacılara dağıtımı esas alınabilir.