

GENEL DEMİRYOLU KANUNU TASARISI

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Tanım ve Kısaltmalar

Amaç

MADDE 1 - (1) Bu Kanunun amacı; demiryolu hizmetlerinin rekabete dayalı esaslar çerçevesinde kaliteli, sürekli, emniyetli ve uygun ücretle kullanıcılara sunulmasını, sektörün serbestleştirilerek güçlü, istikrarlı ve şeffaf bir yapının oluşturulmasını ve bağımsız düzenleme ve denetim yapılmasını sağlamaktır.

Kapsam

MADDE 2 - (1) Bu Kanun; maden ve fabrika sahalarındaki demiryolları ile ulusal demiryolu şebekesiyle bağlantısı olmayan şehir içi raylı sistemler hariç demiryollarını kapsar.

Tanım ve kısaltmalar

MADDE 3 - (1) Bu Kanunda geçen terim ve kısaltmalar,

- a) AB: Avrupa Birliğini,
- b) Altyapı kapasitesi: Bir altyapı kesiminde, belirli bir dönem içerisinde işletilebilecek azami tren sayısını,
- c) Alt sistemler: Trans-Avrupa, konvansiyonel ve yüksek hızlı demiryolu sistemlerini oluşturan yapısal ve işlevsel bölümleri,
- ç) Altyapı yönetimi: Demiryolu altyapısının tesisi, bakımı ve onarımı ile trafiğin sevk ve idaresi dâhil yönetiminden sorumlu kurum, kuruluş veya işletmeyi,
- d) Bakan: Ulaştırma Bakanı,
- e) Bakanlık: Ulaştırma Bakanlığını,
- f) Ciddi kaza: Tren çarpışması, trenin yoldan çıkması veya benzeri bir olay neticesinde en az bir kişinin ölümü ya da beş veya daha fazla kişinin ciddi şekilde yaralanması ile sonuçlanan ya da çeken-çekilen araçlar, altyapı veya çevre üzerinde en az üçmilyon Türk Lirası tutarında tahribata yol açan kazaları,
- g) Demiryolu altyapısı: Saydıklar dâhil olmak üzere, demiryolu bakım atölyeleri, depolar ve lokomotif depoları dâhilindeki yollar ve özel iltisak hatları ile yan yollar hariç, demiryolunun bir parçasını oluşturmak koşuluyla,

- 1) Zemini;
- 2) Özellikle imlâlar, yarmalar, drenaj kanalları, hendekler, menfezler, koruma duvarları,

şev koruma amaçlı ağaçlandırmalar ve benzerleri olmak üzere, yol ve yol altyapısını; yolcu ve yük peronları ile yürüme yollarını; ihatalar, çitler ve yangın koruma şeritlerini; makaslar ve benzerleri için ısıtma tertibatlarını; kar siperlerini;

3) Köprüler, menfezler, üst geçitler, tüneller, üstü kapalı yarmalar, alt geçitler; istinat duvarları ile çığ, heyelan veya taş düşmesi gibi afetlere karşı korunma yapıları dâhil olmak üzere sanat yapılarını;

4) Raylar, traversler, küçük yol bağlantı malzemeleri, balast, makaslar dâhil olmak üzere yol üstyapısını; lokomotifler için özel tahsis edilmiş olanlar hariç döner köprüleri ve aktarma köprülerini;

5) Karayolu ile erişim dâhil yolcu ve yük bağlantı yollarını;

6) Ana hat, istasyon ve manevra sahalarındaki elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesisleri ile sinyalizasyon ve telekomünikasyon için elektrik akımı üreten, dönüştüren ve dağıtan tesisleri; bu tür tesislere veya fabrikalara ait binaları ve yol boyu tren durdurma tertibatlarını;

7) Trafik ve emniyet amaçlı aydınlatma tesislerini;

8) Trafo merkezleri, trafo merkezleri ile seyir telleri arasındaki iletim kabloları, katenerler ve destekleri; üçüncü ray ve destekleri gibi tren çekişi için elektrik gücünü dönüştüren ve taşıyan tesisleri;

9) Bilet satış gişeleri de dâhil olmak üzere, altyapı yönetimi tarafından kullanılan binaları;

10) Diğer istasyon tesisleri ve alanlarını,

ğ) Demiryolu işletmesi: Sadece cer hizmeti veren işletmeler ile çeken-çekilen araçları temin ederek demiryolu ile yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapan, herhangi bir kamu veya özel sektör işletmesini,

h) Emniyet yönetim sistemi: Ulusal emniyet kuralları ve karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnamelerinde belirtilen emniyet gereklilikleri ile uyumlu olarak faaliyetlerin gerçekleştirilmesini temin etmek için yapılan düzenleme ve organizasyonu,

ı) Genel emniyet göstergeleri: Demiryolu emniyetinin genel gelişimini izlemek ve genel emniyet hedeflerine ulaşıp ulaşılmadığının kontrolünü kolaylaştırmak üzere AB üyesi ülkelerin ortak olarak topladığı emniyete ilişkin göstergeleri içeren bilgileri,

i) Genel emniyet hedefleri: Bir bütün olarak demiryolu sisteminin ve bu sistemi oluşturan her bir bölümün sahip olması gereken, kabul edilebilir risk ölçütlerine göre ifade edilmiş emniyet seviyelerini,

j) Kamu hizmeti yükümlülüğü: Kamu tarafından ihtiyaç duyulan yolcu taşımacılığı

hizmetlerinin, bir demiryolu işletmesi tarafından ticari olarak veya ihtiyaç duyulan şekilde ve kapsamda yerine getirilmediği durumlarda bir demiryolu işletmesine karşılığı ödenerek yaptırılan yolcu taşımacılığı hizmetlerini,

k) Karşılıklı işletilebilirlik: Trans-Avrupa, konvansiyonel ve yüksek hızlı demiryolu sistemlerine dâhil hatlarda istenilen performans düzeyinde, trenlerin emniyetli ve kesintisiz olarak hareket etmesini sağlayan bu sistemlere ait özellikleri,

l) Karşılıklı işletilebilirlik bileşenleri: Karşılıklı işletilebilirlik için gerekli bir alt sistem ile bütünleştirilen veya bütünleştirilecek olan her türlü teçhizat ve temel bileşeni,

m) Karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnameleri: Temel gereklilikleri karşılamak ve karşılıklı işletilebilirliği sağlamak için Trans-Avrupa, konvansiyonel ve yüksek hızlı demiryolu sistemlerine ait her bir alt sistemin veya alt sistem bölümünün uyumlu olması gereken şartnameleri,

n) Kaza: Zararlı sonuçlara yol açan; çarpışmalar, deraylar, hemzemin geçit kazaları, hareket halindeki çeken ve çekilen araçların sebep olduğu kişiye yönelik kazalar ile yangınlar gibi kasıtlı olmayan ya da istenmeyen ani olay veya olaylar zincirini,

o) Lisans: Demiryolu Emniyet Makamı tarafından yeterliliği kabul edilen demiryolu işletmesi veya altyapı yönetimine verilen işletmecilik yetki belgesini,

ö) Olay: Kaza veya ciddi kaza haricinde kalan, trenlerin işletilmesi ile ilgili olarak meydana gelen ve işletme emniyetini etkileyen durumu,

p) Onaylanmış kuruluş: Karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin kullanıma uygunluğunu değerlendiren ya da alt sistemlerin doğrulama işlemini gerçekleştiren ve sertifikalandıran kuruluşu,

r) Şebeke bildirim: Altyapı kapasite tahsisi ve ücretlendirmeye ilişkin genel kuralları, izlenecek yöntemleri ve tahsis için gerekli diğer bilgileri ayrıntılı olarak gösteren bildirim,

s) Temel gereklilikler: Trans-Avrupa, konvansiyonel ve yüksek hızlı demiryolu sistemleri, alt sistemler ve ara birimler dâhil olmak üzere karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin sahip olması gereken tüm koşulları,

ş) Tıkanık altyapı: Altyapı kapasite tahsisine ilişkin talebin, değişik kapasite taleplerinin karşılanması için gerekli koordinasyon yapıldıktan sonra da tam olarak karşılanamadığı altyapı kesimini,

t) Trans-Avrupa Konvansiyonel Demiryolu Sistemi: Trans-Avrupa demiryolu şebekesine dâhil, konvansiyonel hızlarda seyir için inşa edilmiş demiryolu hatları ve sabit tesislerden oluşan demiryolu altyapısı ile bu altyapı üzerinde seyir için tasarlanmış çeken-çekilen araçları,

u) Trans-Avrupa Yüksek Hızlı Demiryolu Sistemi: Trans-Avrupa demiryolu şebekesine dâhil, yüksek hızlarda seyir için inşa edilmiş veya iyileştirilmiş hat ve sabit tesislerden oluşan demiryolu

altyapısı ile bu altyapı üzerinde seyir için tasarlanmış çeken-çekilen araçları,

ü) Tren güzergâhı: İki nokta arasında, zamana bağlı olarak izlenmesi gereken tren yolunu,

v) Ulusal emniyet göstergeleri: Demiryolu emniyetinin ulusal gelişimini izlemek ve emniyet hedeflerine ulaşıp ulaşılmadığının kontrolünü kolaylaştırmak üzere emniyete ilişkin ulusal düzeydeki göstergeleri içeren bilgileri,

y) Ulusal emniyet kuralları: Demiryolu Emniyet Makamı tarafından yayımlanan demiryolu işletmeleri ve/veya altyapı yönetimlerinin uygulamak zorunda olduğu emniyet gerekliliklerini kapsayan tüm kuralları,

z) Uluslararası grup: Uluslararası taşımacılık yapmak üzere, farklı AB üyesi ülkelerde kurulmuş en az iki demiryolu işletmesinden oluşan birliği,

ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Kurumsal Yapılanma

Demiryolu Emniyet Makamı

MADDE 4 - (1) Demiryolu emniyetini düzenleyen genel yapıyı oluşturmak ve denetlemek, demiryolu işletmeleri ile altyapı yönetimlerine lisans ve ilgili emniyet belgelerini vermek üzere Demiryolu Emniyet Makamı kurulur.

Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı

MADDE 5 - (1) Demiryolu pazarına serbest, şeffaf ve ayrımcı olmayan bir şekilde erişilmesini düzenlemek, denetlemek ve demiryolu işletmeleri ile altyapı yönetimleri arasındaki ihtilafları çözümlenmek üzere, işlevsel olarak Demiryolu Emniyet Makamından bağımsız Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı kurulur.

(2) Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamında görev alan personele, lisans, emniyet yetki belgesi ve emniyet sertifikası verilmesine ilişkin bir görev veya faaliyet alanı ile ilgili çıkar çatışmasına yol açabilecek başka bir görev verilmez.

Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

MADDE 6 - (1) Demiryolu emniyetinin iyileştirilmesi amacıyla, meydana gelen kaza ve olayları incelemek, araştırmak ve gerektiğinde emniyete ilişkin önerilerde bulunmak üzere, demiryolu işletmelerinden ve altyapı yönetimlerinden bağımsız Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu kurulur.

(2) Kurul işlevsel olarak Demiryolu Emniyet Makamından bağımsız çalışır.

Karşılıklı işletilebilirlik için onaylanmış kuruluşlar

MADDE 7 - (1) Aşağıda belirtilen görevleri yerine getirmek üzere bir onaylanmış kuruluş kurulmasına ve/veya AB üyesi bir ülkedeki başka bir onaylanmış kuruluşu tanımaya Bakanlık yetkilidir:

a) Karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin kullanıma uygunluğunu değerlendirmek ve ilgili sertifikasını vermek,

b) Alt sistemlerin doğrulama işlemini gerçekleştirmek ve ilgili sertifikasını vermek.

(2) Onaylanmış kuruluşların çalışma usul ve esasları yönetmelikle düzenlenir.

Altyapı yönetimlerinin bağımsızlığı

MADDE 8 - (1) Altyapı yönetimleri; altyapı tahsisi ve ücretlendirmesine ilişkin işlevlerinde, hukuki yapısı, örgütlenmesi ve karar alma işlevleri bakımından tüm demiryolu işletmelerinden bağımsız olarak çalışır.

(2) Bu şartları sağlamak üzere;

a) Taşımacılık hizmetleri ve altyapı idaresine ilişkin faaliyetler için ayrı hukuki tüzel kişilikler kurulur,

b) Sözleşmelerde altyapı yönetiminin bağımsızlığı korunur,

c) Altyapı tahsisi ve ücretlendirmesine ilişkin görevler altyapı yönetiminin demiryolu işletmeleri ile bağlantısı olmayan personeli tarafından yürütülür.

(3) Bu şartlara aykırı tüm karar ve işlemler geçersizdir.

Hesapların ayrılması

MADDE 9 - (1) Yük taşımacılığı ve yolcu taşımacılığı hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin olarak faaliyet gösteren demiryolu işletmelerinin muhasebe kayıtlarında bu faaliyet alanları ayrılır. Kamu hizmeti yükümlülükleri için alınan yardımlar, hesaplarda ayrıca gösterilir ve bu yardımlar başka bir amaçla kullanılamaz.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Emniyet

Emniyet politikası ve emniyet kuralları

MADDE 10 - (1) Demiryolu Emniyet Makamı, karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnameleri, ulusal emniyet kuralları ve tehlikeli maddelerin demiryolu ile taşınması da dâhil olmak üzere, emniyeti düzenleyen genel yapıyı oluşturur, izler, teşvik eder, iyileştirir ve uygulanmasını sağlar.

(2) Demiryolu Emniyet Makamı verilen görevleri yerine getirebilmek için;

- a) Demiryolu işletmeleri, altyapı yönetimleri ve imalatçılara ait bina ve tesisler ile bunlar tarafından işletilen çeken-çekilen araçların bulunduğu bina ve tesislere girebilir,
- b) Ses kayıt cihazları da dâhil olmak üzere kayıt cihazlarından veri alabilir,
- c) Belgeleri inceleyebilir ve kopyalarını alabilir,
- ç) Demiryolu işletmeleri, altyapı yönetimleri ve imalatçıların çalıştırdığı personelin bilgisine başvurabilir,
- d) Emniyetle ilgili acil durumlarda gerekli önlemlerin alınmasına karar verebilir ve demiryolu işletmeleri, altyapı yönetimleri ve imalatçılara talimatlar verebilir.

(3) Demiryolu Emniyet Makamı, herhangi bir zamanda ilgili tarafların isteği üzerine veya görevi gereği, alınan kararların etkinliğini sağlamak üzere:

- a) Demiryolu işletmeleri ile altyapı yönetimlerinin uygulamalarının yaratabileceği zararı önlemek için gerekli gördüğü önlemleri alır,
 - b) Oluşabilecek zarar ve ziyana karşılık bir teminat talep edebilir.
- (4) Demiryolu emniyetine ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.

Demiryolu işletmelerinin emniyet yükümlülükleri

MADDE 11 - (1) Demiryolu işletmeleri, trenleri emniyetli ve uygun bir biçimde işletmek ve bununla ilgili riskleri kontrol etmek, özellikle ilgili kurallara göre hizmete konulmuş çeken-çekilen araçları kullanmak ve emniyetle ilişkili görevleri yürüten personelin ilgili şartlara haiz olduğunu denetlemekle yükümlüdür.

Altyapı yönetimlerinin emniyet yükümlülükleri

MADDE 12 - (1) Altyapı yönetimleri, altyapıyı emniyetli ve uygun bir biçimde işletmek ve bununla ilgili riskleri kontrol etmek, özellikle ilgili kurallara göre hizmete konulmuş altyapıyı kullanmak ve emniyetle ilişkili görevleri yürüten personelin ilgili şartlara haiz olduğunu denetlemekle yükümlüdür.

Emniyetin iyileştirilmesi

MADDE 13 - (1) Demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri, makul ve uygulanabilir durumlarda çeken-çekilen araçlar ile altyapının emniyetini sürekli olarak iyileştirir.

(2) Emniyeti iyileştirme çalışmalarında, demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri önceliği ciddi kazaların önlenmesine verir.

Emniyet yönetim sistemleri

MADDE 14 - (1) Demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri, demiryolu sisteminin genel

emniyet hedeflerine ulaşmasını sağlamak üzere kendi emniyet yönetim sistemlerini oluşturur.

(2) Emniyet yönetim sistemlerinde, uygun ve makul olan durumlarda üçüncü şahısların faaliyetlerinden kaynaklanan riskler de dâhil olmak üzere, demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimlerinin faaliyetlerine ilişkin risklerin kontrol edilmesi sağlanır.

Emniyet raporları

MADDE 15 - (1) Demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri, en geç Haziran ayının 30 'una kadar bir önceki takvim yılına ilişkin yıllık emniyet raporlarını Demiryolu Emniyet Makamına sunar.

(2) Emniyet raporu aşağıdakileri içerir:

- a) Planlanan kurumsal emniyet hedeflerinin gerçekleşme durumuna ilişkin bilgiler,
- b) Ulusal emniyet göstergelerinin ve genel emniyet göstergelerinin geliştirilmesine yönelik öneriler,
- c) Emniyete ilişkin iç denetimin sonuçları,
- ç) Demiryolu Emniyet Makamı için faydalı olabilecek, taşımacılık faaliyetlerinde ve altyapı yönetiminde meydana gelen kusur ve aksaklıklara ilişkin gözlemler.

(3) Demiryolu Emniyet Makamı, demiryolu emniyetine ilişkin faaliyetlerini içeren bir önceki takvim yılına ait yıllık demiryolu emniyet raporunu yayınlar.

(4) Yıllık demiryolu emniyet raporu, en geç Eylül ayının 30 'una kadar Avrupa Demiryolu Ajansına gönderilir.

Altyapı ve Çeken-çekilen araçların hizmete alınması

MADDE 16 - (1) Altyapı ve çeken-çekilen araçların hizmete alınmasına, altyapı yönetimi ve/veya demiryolu işletmesinin talebi üzerine Demiryolu Emniyet Makamı tarafından izin verilir.

(2) Karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnamelerinin kapsamında bulunmayan altyapı ve araçların hizmete alınmasına ulusal emniyet kurallarına göre karar verilir.

(3) Altyapı ve çeken-çekilen araçların hizmete alınmasına ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.

Karşılıklı İşletilebilirlik

MADDE 17 - (1) Trans-Avrupa, konvansiyonel ve yüksek hızlı demiryolu sistemlerine dâhil Türkiye'deki demiryolu sistemleri, karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnameleri ile yapısal ve işletme koşullarına ilişkin temel gereklilikleri karşılamalıdır.

(2) Karşılıklı işletilebilirliğe ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Demiryolu Kazaları ile Olaylarının Araştırılması ve İncelenmesi

Kaza ile olayların araştırılması ve incelenmesi

MADDE 18 - (1) Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, meydana gelen kaza veya olayların araştırılmasına ve incelenmesine aşağıdaki hususları dikkate alarak karar verir;

- a) Kaza veya olayın ciddiyeti,
- b) Sistemin bütünüyle ilişkili kaza veya olaylar zincirinin bir parçasını teşkil edip etmediği,
- c) AB düzeyinde demiryolu emniyetine etkileri,
- ç) Demiryolu işletmeleri, altyapı yönetimleri, Demiryolu Emniyet Makamı veya AB üyesi ülkelerden gelen talepler.

(2) Belirli bir kaza veya olayın Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından araştırılması için ihtiyaç duyulan her türlü iletişim araçları ile imkân ve destek hizmetleri, demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimlerince ücretsiz olarak sağlanır.

(3) Adli soruşturmaya ilişkin ilgili kanunlardaki hükümler saklı kalmak kaydıyla, Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, Demiryolu Emniyet Makamı ve adli makamlarla işbirliği içinde her türlü önlemi alır.

(4) Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, araştırma ve incelemelerini herhangi bir yasal soruşturmadan bağımsız olarak gerçekleştirir, kusur veya sorumluluk tespiti ile ilgilenmez.

(5) Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından kaza ve olayların araştırılması, incelenmesi ve raporlanması, idari ve adli yönden delil olarak kullanılamaz, herhangi bir kusur veya sorumluluk doğurmaz.

(6) Araştırma ve incelemenin kapsamı ile takip edilecek usul ve esaslar yönetmelikle belirlenir.

Kaza ve olayların bildirilmesi ve raporlanması

MADDE 19 - (1) Meydana gelen kaza veya olay, demiryolu işletmeleri, altyapı yönetimleri ve gerekli hallerde Demiryolu Emniyet Makamı tarafından en kısa sürede Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kuruluna rapor edilir.

(2) Kaza veya olayla ilgili araştırma ve inceleme tamamladıktan sonra, kaza bulgularının özelliğine, kazanın tipine ve ciddiyetine uygun şekilde Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından bir rapor hazırlanır. Söz konusu raporda, araştırma ve incelemenin amacı belirtilir ve gerekirse emniyete ilişkin öneriler de yer alır. Rapor ilgili kurum ve kuruluşlar ile taraflara gönderilir.

(3) Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, demiryolu kaza ve olayları ile ilgili araştırma ve inceleme başlatma kararını yedi gün içinde Avrupa Demiryolu Ajansına bildirir.

Alınacak önlemler

MADDE 20 - (1) Demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri, emniyet önerileri doğrultusunda alınan ya da alınması planlanan önlemleri Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kuruluna bildirir.

(2) Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu ile Türkiye'deki diğer kurum veya kuruluşlar arasında emniyet önerileri konusunda anlaşmazlık olması halinde, alınacak önlemler hakkında Demiryolu Emniyet Makamı karar verir.

Kaza araştırma yıllık raporu

MADDE 21 - (1) Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu, her yıl en geç Eylül ayının 30 una kadar, bir önceki yıl yapılan araştırma ve incelemeleri, emniyet önerilerini ve evvelki emniyet önerilerine ilişkin alınan önlemleri içeren yıllık bir rapor yayımlar.

(2) Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu yıllık raporunun bir suretini Avrupa Demiryolu Ajansına gönderir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Altyapıya Erişim

Rekabetin düzenlenmesi

MADDE 22 - (1) Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı, demiryolu altyapısına serbest erişim ve demiryolu altyapısının kullanımında adil rekabet sağlayacak düzenlemeleri yapar ve uygulamaları denetler.

(2) Altyapıya erişim koşullarının demiryolu işletmelerine eşit, adil ve ayırım yapılmaksızın uygulanmasını gözetir. Başvuru sürecinin şeffaflığını ve tarafsızlığını izler.

(3) Altyapı yönetimleri ile demiryolu işletmeleri arasında, aşağıda belirtilen konularda çıkabilecek uyuşmazlıkları giderir;

- a) Şebeke bildirimini,
- b) Şebeke bildiriminde yer alan ölçütlerin uygulanması,
- c) Kapasite tahsis usulü ve sonuçları,
- ç) Ücretlendirme planı,
- d) Altyapı kullanım ücretlerinin tutarı ve kapsamı.

(4) Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı, şikâyet halinde derhal harekete geçer ve tüm

bilgilerin kendisine ulaşmasından itibaren en fazla iki ay içinde şikâyet hakkında ilgili tarafları bağlayıcı nitelikteki kararını verir.

Altyapıya erişim hakları

MADDE 23 - (1) Türk mevzuatına göre kurulmuş kamu ve özel demiryolu işletmelerine demiryolu altyapısına erişim hakkı tanınır.

(2) Bunların dışında kalan demiryolu işletmelerine ise erişim hakkı aşağıdaki şekilde verilir:

a) AB üyesi ülkelerin demiryolu işletmeleri ile uluslararası gruplara transit taşıma için erişim hakkı verilir.

b) Uluslararası gruplara bir Türk demiryolu işletmesinin katılması halinde bu gruba, Türkiye ile AB üyesi ülkeler arasındaki taşımacılık hizmetleri için erişim hakkı verilir.

c) AB üyesi ülkelerin demiryolu işletmelerine tüm şebekede her tür yük taşımacılığı hizmetleri için eşit ve adil şartlarda altyapıya erişim hakkı verilir.

(3) Türkiye 'deki demiryolu altyapısına erişim hakkına sahip demiryolu işletmelerine, geçerli bir lisansa ve geçerli bir emniyet sertifikasına sahip olmaları kaydıyla altyapı kapasitesini kullanma hakkı tanınır.

(4) Altyapı erişimine ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.

Eşitlik

MADDE 24- (1) Altyapı yönetimleri, asgari erişim paketine dâhil hizmetler ile hizmet tesislerine hat erişimini adil ve ayrımcı olmayan bir şekilde demiryolu işletmelerine sunmakla yükümlüdür.

Şebeke bildirim

MADDE 25 - (1) Altyapı yönetimleri bir şebeke bildirim hazırlar. Şebeke bildirim gerekli oldukça değiştirilir ve güncel tutulur.

(2) Şebeke bildirim yayımlanmadan bir ay önce Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamına sunulur.

Altyapı ücretlendirmesi

MADDE 26 - (1) Altyapı yönetimleri, demiryolu işletmelerine sunduğu hizmetlerin ücretini belirler.

(2) Altyapı ücreti, trenlerin işletilmesi sonucu doğrudan oluşacak maliyet de dikkate alınarak pazar koşullarına belirlenir.

(3) Altyapı ücretlendirilmesine ilişkin temel kurallar ve altyapı ücretlerinin ayrıntıları şebeke

bildiriminde yayımlanır.

Kapasite hakları

MADDE 27 - (1) Altyapı kapasitesi, altyapı yönetimleri tarafından bir çalışma dönemi için tahsis edilir ve başvuru sahibine tahsis yapıldıktan sonra başka bir işletmeye devredilmez.

Çerçeve anlaşmalar

MADDE 28 - (1) Altyapı yönetimleri, bir çalışma dönemini aşan sürelerde altyapı kapasitesinin kullanımına ilişkin olarak başvuru sahibi ile çerçeve anlaşma yapabilir. Bu anlaşmada, tren güzergâhlarının ayrıntıları belirtilmeksizin talep edilen ve sunulan kapasite belirtilir.

(2) Çerçeve anlaşma en fazla on yıl süreyle yapılır.

(3) Ticari sözleşmelere, geniş ölçekli ve uzun vadeli yatırımlara veya bunlarla ilgili risklere bağlı olarak çerçeve anlaşmalar, Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamının onayı ile on yılı aşan süreyle de yapılabilir.

(4) Çerçeve anlaşmalar, altyapının ve hizmetlerin diğer başvuru sahipleri tarafından kullanılmasına engel olacak şekilde yapılmaz.

Tıkanık altyapı

MADDE 29 - (1) Altyapı kapasite taleplerinin yeterince karşılanmasının mümkün olmadığı hallerde, altyapı yönetimi tarafından arzın talebi karşılayamadığı bu hat kesiminin tıkanık olduğu gecikmeksizin ilan edilir. Bu uygulama, yakın gelecekte altyapı kapasitesinin yetersiz kalacağının öngörüldüğü hat kesimleri için de yapılır.

(2) Tıkanık altyapı durumunda, alınacak önlemler yönetmelikle belirlenir.

Özel tahsisli altyapı

MADDE 30 - (1) Altyapı yönetimleri, uygun güzergâhlar bulunması halinde, ilgili tarafların görüşünü ve Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamının onayını aldıktan sonra, belli bir altyapı kesimini özel bir trafik türünün kullanımına tahsis edebilir.

(2) Boş kapasite bulunması halinde, özel tahsisli altyapı kesiminin diğer trafik türlerine tahsis edilmesine de izin verilir. Ancak, altyapı kapasitesinin tahsisinde özel tahsis yapılan trafik türüne öncelik verilir.

Altyapının geçici olarak kapatılması

MADDE 31 - (1) Olağanüstü ve zorunlu hallerde, demiryolu sistemini normale döndürmek için gereken süre boyunca, altyapı yönetimi tarafından uyarı yapılmaksızın ilgili altyapı kesimi geçici olarak trafiğe kapatılabilir.

(2) Demiryolu işletmeleri en kısa sürede durumdan haberdar edilir.

ALTINCI BÖLÜM

Lisans

Lisans verilmesi

MADDE 32 - (1) Demiryolu ulaştırma hizmetleri sunmak için başvuruda bulunan demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimlerine, Demiryolu Emniyet Makamı tarafından lisans verilir.

(2) Lisans verilmesinde aşağıdaki şartlar aranır.

a) Demiryolu işletmesi veya altyapı yönetimi ile bunların idaresinden sorumlu olan kişilerin güvenilirliği,

b) Mali kapasite,

c) Mesleki yeterlilik,

ç) Sigorta teminatı.

(3) Lisans başvurusuna ilişkin karar Demiryolu işletmesi veya altyapı yönetimi tarafından ilgili tüm bilgilerin sunulmasından itibaren üç ay içerisinde verilir ve ilgiliye bildirilir.

(4) Lisans on beş yıl için geçerlidir.

Lisansın iptali veya kullanımının geçici olarak durdurulması

MADDE 33 - (1) Demiryolu Emniyet Makamı, demiryolu işletmelerinin veya altyapı yönetimlerinin lisans için gerekli şartları karşılamaya devam ettiğini denetlemek üzere en az beş yılda bir düzenli kontrol yapılması doğrultusunda hükümler ihdas eder.

(2) Lisans sahibi bir demiryolu işletmesinin veya altyapı yönetiminin, gerekli şartları yerine getiremediğine dair ciddi şüphelerin olması durumunda, lisans şartlarının gerçekten sağlanıp sağlanmadığı Demiryolu Emniyet Makamı tarafından denetlenir. Şartların artık yerine getirilmediğinin tespit edilmesi halinde kararın gerekçeleri de belirtilerek söz konusu lisansın kullanımı geçici olarak durdurulur veya iptal edilir.

(3) Demiryolu işletmelerine verilen lisanslar, bu lisanslarda yapılan değişiklikler ile söz konusu lisansların iptali veya reddine ilişkin işlemler AB Komisyonuna derhal bildirilir.

(4) Lisanslara ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.

AB üyesi ülkeler tarafından verilen lisanslar

MADDE 34 - (1) AB üyesi ülkelerin makamları tarafından verilen lisanslar, Türkiye’de yalnızca mütakabiliyet esasına göre geçerlidir. Lisans için gerekli şartların sağlanmadığına dair ciddi şüphelerin olması durumunda, Demiryolu Emniyet Makamı ilgili üye ülkenin lisans veren makamını bilgilendirir.

YEDİNCİ BÖLÜM

Emniyet Sertifikası ve Emniyet Yetki Belgesi

Emniyet sertifikası

MADDE 35 - (1) Demiryolu işletmesinin ilgili şebeke üzerinde emniyetli bir şekilde faaliyet göstermesini sağlamak için kendi emniyet yönetim sistemini oluşturduğunu, ilgili emniyet standartları ve emniyet kuralları ile ilgili gereksinimleri karşıladığını göstermek üzere Demiryolu Emniyet Makamı tarafından emniyet sertifikası verilir.

(2) Bu emniyet sertifikası, demiryolu şebekesinin bütününe ya da belirli bir kesimini kapsayabilir.

(3) Demiryolu Emniyet Makamı, demiryolu işletmesi tarafından ilgili tüm bilgilerin sunulmasından itibaren dört ayı geçmemek üzere emniyet sertifikası başvurusuna ilişkin kararını verir. Bu karar, ilgili demiryolu işletmesine bildirilir.

(4) Emniyet sertifikasının kapsamadığı bir faaliyette bulunmadan veya ilave risklere yol açabilecek her türlü faaliyet değişikliğinden önce, emniyet sertifikası kısmen veya tamamen güncellenir.

(5) Demiryolu Emniyet Makamı, emniyete ilişkin koşulların yerine getirilmediğini belirlediğinde, kararının gerekçesini de açıklayarak, onayladığı sertifikanın;

a) Emniyet yönetim sisteminin kabulüne ilişkin kısımları ve/veya

b) Demiryolu işletmesi tarafından ilgili şebeke üzerinde emniyetli işletme sağlamak için benimsenen hükümleri kabulüne ilişkin bölümlerini,

fesh eder.

(6) Emniyet sertifikasının alınmasından sonraki takvim yılının sonuna kadar demiryolu işletmesi tarafından kullanılmadığının belirlenmesi halinde, söz konusu emniyet sertifikası iptal edilir.

(7) Emniyet sertifikası, beş yıl için geçerlidir.

(8) Emniyet sertifikalarının kapsamı ile verilmesine ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.

Altyapı yönetimlerinin emniyet yönünden yetkilendirilmesi

MADDE 36 - (1) Demiryolu altyapısının emniyetli şekilde yönetilmesini ve işletilmesini sağlamak için kendi emniyet yönetim sistemini oluşturduğunu, ilgili emniyet standartları ve emniyet kuralları ile ilgili gereksinimleri karşıladığını göstermek üzere Demiryolu Emniyet Makamı tarafından altyapı yönetimlerine emniyet yetki belgesi verilir.

(2) Demiryolu Emniyet Makamı, altyapı yönetimi tarafından ilgili tüm bilgilerin sunulmasından itibaren dört ayı geçmemek üzere emniyet yetki belgesi başvurusuna ilişkin kararını verir. Bu karar, ilgili altyapı yönetimine bildirilir.

(3) Altyapıda, altyapının bakım ve işletme ilkelerinde önemli bir değişiklik yapıldığında, emniyet yetki belgesi kısmen veya tamamen güncellenir. Emniyet yetki belgesinin sahibi, bu tür değişiklikler konusunda Demiryolu Emniyet Makamını gecikmesizin bilgilendirir.

(4) Demiryolu Emniyet Makamı, altyapı yönetiminin emniyet yönünden yetkilendirilmesine ilişkin şartları kaybettiğini belirlemesi halinde, kararının gerekçelerini de belirterek emniyet yetki belgesini iptal eder.

(5) Emniyet yetki belgesi beş yıl geçerlidir.

(6) Emniyet yetki belgelerinin kapsamı ile verilmesine ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Kamu Altyapı Yükümlülükleri

Altyapı yatırımları

MADDE 37 - (1) Kamu altyapı yönetimlerinin yatırım programında yer alan ve devletçe inşa edilmesi veya iyileştirilmesi istenilen demiryollarının, kamulaştırmalar dâhil yapım bedellerinin tamamı Hazine tarafından karşılanır.

(2) Kaynak aktarımı mali yılbaşında yapılır.

(3) Yatırım programında yer alan bu tür projelerin finansmanı için herhangi bir dış finansman kaynağından Türkiye Cumhuriyetinin borçlu sıfatıyla sağlayacağı krediler, bütçe gelir ve gider kalemleri ile ilişkilendirilmeksizin karşılıksız tahsis edilir. Bu maddeye istinaden sağlanacak krediler hakkında 28/3/2002 tarihli ve 4749 sayılı Kanunun 14 ncü maddesinin beşinci ve altıncı fıkralarının, 10/12/2003 tarihli ve 5018 sayılı Kanunun eki (I) sayılı cetvelde yer alan kamu idarelerine ilişkin hükümleri uygulanmaz.

Altyapı bakım ve onarımı

MADDE 38 - (1) Kamu altyapı yönetimlerine ait demiryollarının yıllık altyapı bakım ve onarım masraflarının; demiryolu işletmelerinden tahsil edilecek altyapı kullanım ücretleri ile karşılanamayan miktarı, devlet katkısı olarak ait olduğu yıl içinde Hazine tarafından aşağıdaki usul ve esaslar dâhilinde karşılanır:

a) Altyapı yönetimi tarafından hazırlanan yıllık işletme bütçesinde demiryolu bakım ve onarım harcamaları için öngörülen devlet katkısı; o yılın Bakanlık bütçesine ödenek olarak konulur ve altyapı yönetimine mali yılbaşında avans olarak ödenir.

b) Yılsonunda gerçekleşen toplam harcama tutarı ile Bakanlıkça avans olarak altyapı yönetimine ödenen tutar arasındaki fark, o yılın bilançosunun onaylanmasını müteakip ilk iki ay içinde mahsup edilir.

c) Yıllık yol bakım ve onarım masrafları için verilen devlet katkısı, altyapı işletme masrafına katkı payı olarak altyapı yönetiminin işletme gelirine alınır.

Demiryolu altyapısının sürekli olarak kapatılması veya kapasitesinin azaltılması

MADDE 39 - (1) Kamu altyapı yönetimi, bir hattı veya bir istasyonu işletmeye kapatma veya yüzde otuzdan az olmamak üzere bir hattın kapasitesini azaltma niyetini, planlanan kapanış veya kapasite azaltma tarihinden en az bir yıl önce ilan eder ve Bakanlığa bilgi verir.

(2) Kapatılması veya kapasite azaltması planlanan hattın işletmesinin üçüncü şahıslara devir imkânları araştırılır. Çalışmaların başarısız olması durumunda kamu altyapı yönetimi, gerekçeleri ile birlikte Bakanlığa başvurur.

(3) Bakanlık, kapatılması veya kapasite azaltması planlanan hatta ilişkin başvuruyu aldığı tarihten itibaren üç ay içinde kararını verir. Kapatma veya kapasite azaltılmasının reddedilmesi halinde hattın işletilmesine ilişkin maliyetler Bakanlık bütçesinden karşılanır.

DOKUZUNCU BÖLÜM

Kamu Hizmeti Yükümlülükleri

MADDE 40 - (1) Kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamındaki demiryolu yolcu taşımacılığı ihtiyaçları Bakanlık tarafından belirlenir.

(2) Kamu hizmeti yükümlülükleri, Bakanlık ile demiryolu işletmeleri arasında sözleşme yapılarak gerçekleştirilir. Bu sözleşmelerde, yerine getirilecek yükümlülükler ile hat kesimleri açıkça tanımlanır. Ayrıca, bilet gelirlerinin paylaşımı ile karşılığının nasıl ödeneceğinin esasları belirtilir.

(3) Kamu hizmeti sözleşmeleri en fazla on beş yıl süre ile yapılabilir. Ancak, kamu yararının söz konusu olduğu durumlarda bu süre yüzde elliye kadar artırılabilir.

(4) Kamu hizmeti yükümlülükleri için ihtiyaç duyulan ödenek Bakanlık bütçesine konur.

(5) Kamu hizmet yükümlülükleri ve sözleşmelerine ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.

ONUNCU BÖLÜM

Ücretler, Yaptırımlar ve Sigorta

Ücretler

MADDE 41 - (1) Lisanslar, emniyet yetki belgeleri, emniyet sertifikaları ve diğer belgelerin

verilmesi ve yenilenmesi ücrete tabidir.

(2) Ücretler, anılan belgelerin verilmesi ya da yenilenmesinin getireceği mali külfet dikkate alınarak belirlenecek usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.

İdari para cezaları

MADDE 42 - (1) Bu maddede belirtilen hükümlerin ihlali halinde Demiryolu Emniyet Makamı tarafından aşağıdaki idari para cezaları uygulanır:

a) İkiyüzellibin Türk Lirası ile beşyüzbin Türk Lirası arasında idari para cezası uygulanacak ihlaller;

- 1) Geçerli bir lisans olmadan tren işletmek veya altyapı işletmek,
- 2) Geçerli bir emniyet sertifikası olmadan tren işletmek veya geçerli bir emniyet yetki belgesi olmadan altyapı işletmek.

b) Yüzellibin Türk Lirası ile üçyüzbin Türk Lirası arasında idari kadar para cezası uygulanacak ihlaller;

- 1) Lisanslarda, emniyet sertifikalarında veya emniyet yetki belgelerinde yer alan koşulları ihlal etmek,
- 2) Diğer yetkilendirmelerde yer alan koşulları ihlal etmek,
- 3) Emniyet kurallarına uymamak, Ancak, bu ihlalin ciddi bir kaza ile sonuçlanması durumunda uygulanacak idari para cezası on katına kadar artırılabilir.
- 4) Kaza ve olayların araştırma ve inceleme koşullarını ihlal etmek.

Sigorta

MADDE 43 - (1) Altyapı yönetimleri ile demiryolu işletmeleri, yolcuların, taşınan bagaj, posta ve yük ile üçüncü şahısların kaza halinde uğrayacağı zararların tazminine yönelik sigorta yaptırır.

(2) Yolcu taşımacılığı yapan demiryolu işletmeleri, şehirlerarası yolcu taşımacılığı kapsamında taşıdıkları yolculara ilişkin koltuk ferdi kaza sigortası yaptırmakla yükümlüdür.

(3) Sigorta branşları itibariyle, genel şartlar ile tarife ve talimat hükümleri Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakan tarafından belirlenir.

ONBİRİNCİ BÖLÜM

Çeşitli Hükümler

Demiryolu istatistikleri

MADDE 44 - (1) Demiryolu ulaştırmasının yapısını ve gelişimini değerlendirmek üzere Demiryolu Emniyet Makamı tarafından demiryolu istatistikleri tutulur. Demiryolu işletmeleri ve

altyapı yönetimleri gerekli veriyi sağlamakla mükelleftir.

(2) Demiryolu istatistiklerine ilişkin usul ve esaslar yönetmelikle düzenlenir.

Parasal limitlerin güncellenmesi

Madde 45 - (1) Bu Kanunda belirtilen parasal limitler, Maliye Bakanlığınca yayımlanan bir önceki yılın yeniden değerlendirme oranı esas alınarak Bakanlık tarafından her yıl 1 Ocak tarihinden geçerli olmak üzere güncellenir. Ancak güncellemede bir Türk Lirasının altındaki tutarlar dikkate alınmaz.

(2) Bu Kanunda belirtilen parasal limitleri yüzde yüz oranını geçmemek üzere artırmaya veya yüzde elli oranını geçmemek üzere eksiltmeye, Bakanlığın teklifi üzerine Bakanlar Kurulu yetkilidir.

Değiştirilen ve eklenen hükümler

MADDE 46 - (1) 9/4/1987 tarihli ve 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığının Teşkilatı ve Görevleri Hakkındaki Kanununun 8 inci maddesine “(f) Demiryolu Ulaştırması Genel Müdürlüğü” bendi eklenmiş ve izleyen bentler (g), (h) ve (i) bendi olarak teselsül ettirilmiştir.

(2) 3348 sayılı Kanununun 9 uncu maddesinin (a) fıkrasındaki “demiryolları,” ifadesi madde metninden çıkartılmıştır.

(3) 3348 sayılı Kanununun 9 uncu maddesinin (b) fıkrasındaki “şehir içi raylı ulaşım sistemleri, metro ve demiryollar, limanlar,” ifadesi “ulusal demiryolu şebekesiyle bağlantısı olmayan her türlü şehir içi raylı ulaşım sistemleri, limanlar” olarak değiştirilmiştir.

(4) 3348 sayılı Kanununun 9 uncu maddesinin (d) fıkrasındaki “işletme safhasına ait güvenlik “ ifadesinden önce gelmek üzere “ulusal demiryolu şebekesiyle bağlantısı olan raylı sistemler hariç olmak üzere” ifadesi eklenmiştir.

(5) 3348 sayılı Kanununun 10 uncu maddesinin (a) fıkrasındaki “Demiryolu taşımaları ile” ifadesi, (b) fıkrasındaki “ve demiryolu” ifadeleri ile (e) fıkrasındaki “ve demiryolu” ifadesi madde metninden çıkartılmıştır.

(6) 3348 sayılı Kanununun 13 üncü maddesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki madde ilave edilmiştir:

“**Madde 13/A -** Demiryolu Ulaştırması Genel Müdürlüğünün görevleri şunlardır:

a) Genel olarak;

1) Demiryolu taşımalarının ekonomik, teknik, sosyal ve milli güvenlik ihtiyaç ve amaçlarına uygun olarak yapılmasını ve bu hizmetlerin diğer ulaştırma hizmetlerine intibakını sağlayıcı önlemleri almak,

- 2) Demiryolu ulaştırma hizmetlerinin gerektirdiği milletlerarası münasebetleri yürütmek, anlaşmalar ve karma komisyon çalışmalarını yapmak, milletlerarası seviyede mevzuatı, teknolojik ve ekonomik gelişmeleri takip etmek ve uygun strateji ve çözümler geliştirmek,
- b) Demiryolu Emniyet Makamı olarak;
- 1) Demiryolu ulaştırmasında emniyetli ve kaliteli hizmet sunulması için gerekli önlemleri almak veya aldirtmak,
 - 2) Demiryolu emniyetini düzenleyen genel yapıyı oluşturmak ve denetlemek,
 - 3) Faaliyette bulunacak demiryolu işletmeleri ile altyapı yönetimlerinin yeterlilik şartlarını düzenlemek, gereken hallerde lisans ve emniyet belgesi vermek ve denetlemek,
 - 4) Demiryolu altyapısının hizmete alınmasına yetki vermek, uygun şekilde işletildiğini ve bakımlarının yapıldığını denetlemek,
 - 5) Demiryolu araçlarının hizmete alınmasına yetki vermek, sicil kayıtlarını tutmak, uygun şekilde işletildiğini ve bakımlarının yapıldığını denetlemek,
 - 6) Denizlerin iki yakasını denizaltından birbirine bağlayan ve ulusal demiryolu şebekesiyle bağlantısı olan raylı sistemlerin işletme safhasına ait emniyet, bakım ve onarım işlerine ilişkin esasları belirlemek ve gerekli tedbirleri almak,
- c) Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı olarak;
- 1) Demiryolu pazarına serbest, şeffaf ve ayrımcı olmayan erişimi sağlayacak düzenlemeleri yapmak ve uygulamayı denetlemek,
 - 2) Demiryolu altyapısının tahsis ve ücretlendirilmesine ilişkin olarak altyapı yönetimleri ile demiryolu işletmeleri arasında çıkabilecek uyuşmazlıkları karara bağlamak ve uygulanmasını sağlamak,
- d) Bakanlıkça verilecek benzeri görevleri yapmak.”

(7) 3348 sayılı Kanunun Ek 1 inci maddesinden sonra gelmek üzere sırasıyla aşağdaki maddeler eklenmiştir:

“**Ek Madde 2** - Demiryolu emniyetini iyileştirmek amacıyla, kaza ve olayları incelemek, araştırmak ve gerektiğinde emniyete ilişkin önerilerde bulunmak üzere Bakanlık bünyesinde Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu (DEKAK) oluşturulmuştur.

Kurul; bir başkan, dört üye olmak üzere toplam beş kişiden oluşur. Kurul başkan ve üyeleri; üniversitelerin demiryolu konusunda uzman öğretim üyelerinden üç kişi, Hazine Müsteşarlığının bağlı olduğu bakan tarafından önerilecek en az Daire Başkanı statüsünde bir kişi, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğünde en az Daire Başkanı veya Bölge Müdürü statüsünde bir görev yaptıktan sonra söz konusu Genel Müdürlükten ayrılanlardan bir kişi

Ulaştırma Bakanı tarafından atanır.

Kurul başkan ve üyelerinin görev süresi üç yıldır. Görev süresi dolan üyeler tekrar atanabilir. Başkanlık veya üyelikler, görev süresi dolmadan herhangi bir sebeple boşaldığı takdirde, kalan süreyi tamamlamak üzere, boşalan üyelikler için bir ay içerisinde atama yapılır. Kurul başkanı ve ikinci başkan üyeler arasından kendilerince seçilir.

Kurul tarafından yapılacak harcamalar ile kurul üyelerinin ücretleri bu amaçla Bakanlık bütçesine konulan ödenekten karşılanır.

Kurul Başkan ve üyelerine, 10/2/1954 tarihli ve 6245 sayılı Harcırah Kanunu hükümleri çerçevesinde 33 üncü maddenin (b) fıkrasının birinci bendine göre en yüksek devlet memurlarına ödenen gündelik üzerinden harcırah ödenir.

Başkan ve kurul üyelerinden, uhdesinde kamu görevi bulunanlara çalıştıkları her gün için (2000), uhdesinde kamu görevi bulunmayanlara ise çalıştıkları her gün için (3000), gösterge rakamının memur aylık katsayısı ile çarpımı sonucu bulunacak tutar üzerinden ücret ödenir. Bu ödemelerde damga vergisi hariç herhangi bir kesinti yapılmaz.

Kurul en az ayda bir defa olmak üzere, gerekli gördüğü sıklıkta toplanır. Toplantıyı Kurul Başkanı veya yokluğunda İkinci Başkan yönetir. Her bir toplantının gündemi toplantıdan önce Başkan ya da yokluğunda İkinci Başkan tarafından hazırlanarak Kurul üyelerine bildirilir.

Kurul salt çoğunlukla toplanır ve kararlar toplantıya katılanların çoğunluğunun oyu ile alınır.

Kurul, belirleyeceği konularda komisyonlar ve çalışma grupları kurabilir; bu komisyon ve çalışma gruplarında görevlendirilenlere çalıştıkları her gün için, altıncı fıkrada belirtilen ücretlerin yarısı ödenir.

Kurul gerekli gördüğü takdirde, ilgili bakanlık ile diğer kurum ve kuruluşların ve sivil toplum örgütlerinin temsilcilerini bilgi almak üzere toplantılarına katılmaya davet edebilir.

Kurulun sekretarya hizmetleri Bakanlık tarafından yürütülür.

Ek Madde 3 - Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun görevleri şunlardır:

a) Demiryolu emniyetinin iyileştirilmesi amacıyla, demiryolu sisteminde meydana gelen ciddi kazalar ile araştırmak, incelemek ve gerektiğinde emniyete ilişkin önerilerde bulunmak,

b) Ayrıca, farklı koşullar altında ciddi kazalara neden olabilecek veya demiryolu emniyet düzenlemeleri ve emniyet yönetimi bakımından belirgin bir etkiye sahip diğer kaza ve olayları, gerek gördüğü takdirde araştırmak, incelemek ve emniyete ilişkin önerilerde bulunmak,

c) Kaza ve olayların araştırma ve incelemesini raporlamak ve ilgili kurum ve kuruluşlar ile taraflara göndermek.”

(8) 3348 sayılı Kanunun eki (I) sayılı cetvelin “Ana Hizmet Birimleri” bölümüne “6.

Demiryolu Ulaştırması Genel Müdürlüğü” eklenmiş ve izleyen sıra numaraları (7), (8) ve (9) olarak teselsül ettirilmiştir.

(9) 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun Ek 14 üncü maddesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki madde eklenmiştir:

“**Ek Madde 15** - Karayolu ve demiryolunun kesiştiği noktalarda trafiğin güvenli akışını temin etmek için karayolunun bağlı olduğu kurum ya da kuruluş alt ve üst geçit yapmak ve diğer emniyet önlemlerini almakla yükümlüdür. Şu kadar ki karayolu veya demiryolu trafik düzeninin gerektirdiği hallerde söz konusu geçitler ile görüşe engel teşkil eden tesisler kaldırılır. Yapılacak geçitlerin hangi tür geçit olacağı, yapım esasları ve geçitlerin teknik özellikleri yönetmelikte tespit edilir.”

(10) 2/11/1984 tarihli ve 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanununun 13 üncü maddesinin (f) bendinden sonra gelmek üzere aşağıdaki bent eklenmiştir:

“g) Faaliyetleri kısmen veya tamamen demiryolu altyapısının yapım, iyileştirme, bakım, onarım ve işletilmesi olan mükelleflere bu altyapının yapım, iyileştirme, bakım, onarım ve işletilmesine ilişkin olarak yapılan mal, teslim ve hizmetler.”

ONİKİNCİ BÖLÜM

Geçici ve Son Hükümler

GEÇİCİ MADDE 1 – (1) Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihte faaliyette bulunan;

a) Altyapı yönetimlerinin, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl süreyle geçerli olmak üzere geçici lisansa ve geçici emniyet yetki belgesine sahip olduğu,

b) Demiryolu işletmeleri ile TCDD'nin bu amaçla kurulacak bağlı ortaklığı ya da bağlı ortaklıklarının, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl süreyle geçerli olmak üzere geçici lisansa ve geçici emniyet sertifikasına sahip olduğu,

kabul edilir.

(2) Bu altyapı yönetimleri ile demiryolu işletmeleri, beş yılın sonunda ilgili lisans ve emniyet belgelerini alır.

GEÇİCİ MADDE 2 – (1) Bu Kanunda geçen Türk Lirası ibaresi karşılığında, uygulamada 28/01/2004 tarihli ve 5083 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Para Birimi Hakkında Kanun hükümleri gereğince ülkede tedavülde bulunan para Yeni Türk Lirası olarak adlandırıldığı sürece bu ibare kullanılır.

Yönetmelikler

MADDE 47 - (1) Bu Kanunun uygulanması ile ilgili esas ve usulleri düzenleyen yönetmelikler, Kanunun yürürlüğe girmesinden itibaren 12 ay içinde Bakanlıkça hazırlanarak Resmi Gazetede yayımlanır.

Yürürlük

MADDE 48 – (1) Bu Kanunun;

a) 14 üncü, dördüncü fıkrası hariç 15 inci, 16 ncı, 17 nci, ikinci fıkrasının (c) bendi hariç 23 üncü, 24 üncü, 25 inci, 26 ncı, 27 nci, 28 inci, 29 uncu, 30 uncu, 35 inci, 36 ncı, 41 inci ve 42 nci maddeleri bu Kanunun yayımından itibaren iki yıl sonra,

b) 15 inci maddesinin dördüncü fıkrası, 19 uncu maddesinin üçüncü fıkrası, 21 inci maddesinin ikinci fıkrası, 23 üncü maddesinin ikinci fıkrasının (c) bendi ve 33 üncü maddesinin üçüncü fıkrası Türkiye Cumhuriyetinin AB'ye tam üye olduğu tarihte,

c) Diğer hükümleri ise yayımı tarihinde,

yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 49 – (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

GENEL DEMİRYOLU KANUNU TASARISI

GENEL GEREKÇE

Ülkemizin kalkınmasında ulaştırma önemli bir yere sahiptir. Kalkınmanın ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan sürdürülebilir olabilmesi için demiryollarının yeniden canlandırılmasına ve taşımacılıktaki rolünün güçlendirilmesine ihtiyaç vardır.

1950'li yıllarda demiryollarının yolcu taşımacılığındaki payı %50, yük taşımacılığındaki payı ise %75 düzeylerinde iken 2008 yılına gelindiğinde bu oranlar %3-5'lere kadar düşmüştür. Karayolu lehine oluşan bu dengesiz değişimin öncelikle durdurulması, daha sonra ise bu durumun demiryolları lehine iyileştirilmesini sağlayacak önlemlerin alınması gereklidir.

Demiryollarının özellikle karayolu ile rekabet edebilir bir konuma gelebilmesi için alınması gerekli önlemlerin başında demiryolu sektöründeki tekelin kaldırılması, serbest, şeffaf ve adil rekabetin sağlanması gelmektedir. Bununla birlikte; demiryollarının geliştirilmesini sağlayacak şekilde, demiryolu taşımacılık fiyatları ile karayolu taşımacılık fiyatları arasındaki dengenin yeniden oluşturulması büyük önem arz etmektedir.

Bu Kanun, Avrupa Birliği (AB) demiryolu mevzuatına uyum kapsamında, demiryolu taşımacılığındaki mevcut tekelin kaldırılmasını ve sektörünün serbestleştirilmesini sağlamaktadır.

Bu çerçevede, demiryolu altyapısının demiryolu işletmelerine tahsisi ile altyapının kullanım ücretlerinin belirlenmesi konusunda tam bir şeffaflık ve tarafsızlık sağlanmalıdır. Ayrım yapılmaksızın, şeffaf ve adil bir şekilde demiryolu altyapısının tahsis edilmesini, altyapı kullanım ücretlerinin belirlenmesini ve tahsil edilmesini sağlamak üzere, demiryolu altyapı yönetimi ile taşımacılık hizmeti verecek demiryolu işletmeleri arasındaki ilişki, hukuki yapı, yönetim ve hesapların ayrılması bakımından tanımlanmaktadır. Bu amaçla, demiryolu altyapısının idaresinden sorumlu altyapı yönetimlerinin tahsis ve ücretlendirme yapabilmeleri için demiryolu taşımacılık hizmetlerini sunan demiryolu işletmelerinden bağımsız, farklı tüzel kişilikler olması şartı getirilmektedir.

Haksız rekabetin önlenmesi için gerekli düzenlemelerin yapılmasını sağlamak ve uygulamaları denetlemek üzere bağımsız bir Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı oluşturulmaktadır.

Demiryollarının serbestleştirilmesi ile birlikte sektöre yeni demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri girecektir. Bu durumda, demiryolu altyapı işletmeciliği ve tren işletmeciliği, güvenilirlik, yeterlilik, emniyet ve risk yönetimi bakımından daha fazla önem kazanacaktır. Demiryolu emniyetinin sağlanması ve geliştirilmesine yönelik olarak bağımsız düzenleme ve denetim yapmak üzere bir Demiryolu Emniyet Makamı oluşturulmaktadır.

İşletmecilikte güvenilirlik ve yeterlilik şartlarının sağlanması için lisans alma zorunluluğu getirilmektedir. Bununla birlikte, altyapı yönetimleri ve demiryolu işletmelerinin emniyete ilişkin

yükümlülükleri de tanımlanmaktadır. Emniyet ve risk yönetimi şartlarının sağlanması için ilgili emniyet belgelerinin alınması da zorunlu hale getirilmektedir.

Ayrıca, demiryolu emniyetiyle ilişkili olarak AB demiryolları ile bütünleşmeyi sağlamak üzere karşılıklı işletilebilirlik hususları da düzenlenmektedir.

Diğer taraftan, demiryolu sisteminin emniyet açısından geliştirilmesini temin etmek amacıyla, meydana kaza ve olayları incelemek, sebeplerini tespit etmek ve benzerlerinin tekrarlanmasını önlemek için tavsiyelerde bulunmak üzere bağımsız bir Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu oluşturulmaktadır.

Demiryolu taşımacılık sektörünün rekabete açılmak suretiyle yeniden canlandırılması ve demiryollarının taşımacılıktaki payının artırılarak ulaştırma sektöründeki dengenin demiryolları lehine yeniden oluşturulması hedefinin gerçekleştirilebilmesi için demiryolu sektöründe faaliyet gösteren altyapı yönetimleri ile demiryolu işletmelerinin mali açıdan güçlü olmaları gereklidir. Bu doğrultuda Kanunda önemli düzenlemeler yapılmıştır:

a-) Demiryolu taşımacılık fiyatlarının belirlenmesinde önemli rol oynanan, kamuya ait demiryolu yapım ve iyileştirme maliyetlerinin tamamının, karayollarında olduğu gibi devlet tarafından karşılanması sağlanmaktadır.

b-) Kamuya ait mevcut demiryolu altyapısının bakım ve onarım maliyetlerinin karşılanması için hem demiryolu işletmelerinden altyapı kullanım ücreti alınması hem de devlet katkısı sağlanması öngörülmektedir. Demiryolu işletmelerinden alınacak altyapı kullanım ücretleri, trenlerin işletilmesi sonucu oluşan doğrudan maliyetler de dikkate alınarak karayolları ile rekabete imkân verecek şekilde pazar şartlarına göre belirlenecektir. Altyapı kullanım ücretleri ile karşılanamayan miktar ise Devlet tarafından altyapı yönetimlerine ödenecektir.

c-) Kamuya ait bir demiryolu altyapısının maliyetlerinin ilgili altyapı yönetimi tarafından karşılanmadığı durumlarda söz konusu altyapının mümkün olduğu takdirde özel bir işletmeye devri yapılacak ya da işletmeye açık tutma maliyetleri Devlet tarafından karşılanacaktır.

ç-) Kamu tarafından ihtiyaç duyulan ancak demiryolu işletmeleri tarafından ticari olarak verilmeyen ya da ihtiyaç duyulan şekil ve kapsamda sağlanmayan demiryolu yolcu taşımacılığı hizmetlerinin, bir sözleşme kapsamında bedeli devlet tarafından ödenmek suretiyle demiryolu işletmeleri tarafından yerine getirilmesi öngörülmektedir.

MADDE GEREKÇELERİ

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Tanım ve Kısaltmalar

Amaç

MADDE 1 - Kanunun hazırlanış amacını açıklamak için düzenlenmiştir.

Kapsam

MADDE 2 - Kanunun amacı ulusal demiryolu şebekesi üzerindeki yük ve yolcu taşımacılığının serbestleştirilmesi ve rekabete açılmasıdır. Bu doğrultuda, maden demiryolları, fabrika sahası dâhilinde bulunan demiryolları ile yalnızca şehir içinde toplu yolcu taşıma amaçlı kullanılan ve ulusal şebekeyle bağlantısı bulunmayan raylı sistemler kapsam dışında tutulmuştur.

Tanım ve kısaltmalar

MADDE 3 - Kanun metninde geçen bazı terim ve kısaltmaların, aşağıda verilen AB mevzuatındaki tanımlar ile uyum gözetilerek, açıklanması için düzenlenmiştir:

- b) Altyapı kapasitesi: 2001/14/AT Direktifi Madde 2 (g),
- c) Alt sistemler: 91/440/AT Direktifi Madde 3,
- ç) Altyapı yönetimi: 91/440/AET Direktifi Madde 3,
- f) Ciddi kaza: 2004/49/AT Direktifi Madde 3 (l),
- g) Demiryolu altyapısı: 91/440/AET Direktifi Madde 3,
- ğ) Demiryolu işletmesi: 91/440/AET Direktifi Madde 3,
- h) Emniyet yönetim sistemi: 2004/49/AT Direktifi Madde 3 (i),
- ı) Genel emniyet göstergeleri: 2004/49/AT Direktifi Madde 5,
- i) Genel emniyet hedefleri: 2004/49/AT Direktifi Madde 7,
- j) Kamu hizmeti yükümlülüğü: 1191/69/AET Tüzüğü Madde 2 (1) ve 1370/2007/AT Tüzüğü Madde 1 (2)(d),
- k) Karşılıklı işletilebilirlik: 96/48/AT ve 2001/16/AT Direktifleri Madde 2 (b),
- l) Karşılıklı işletilebilirlik bileşenleri: 96/48/AT ve 2001/16/AT Direktifleri Madde 2 (d),
- m) Karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnameleri: 96/48/AT ve 2001/16/AT Direktifleri Madde 2 (g),

- n) Kaza: 2004/49/AT Direktifi Madde 3 (k),
- o) Lisans: 95/18/AET Direktifi Madde 2 (b),
- ö) Olay: 2004/49/AT Direktifi Madde 3 (m),
- p) Onaylanmış kuruluş: 2004/49/AT Direktifi Madde 3 (q),
- r) Şebeke bildirim: 2001/14/AT Direktifi Madde 2 (j),
- s) Temel gereklilikler: 96/48/AT ve 2001/16/AT Direktifleri Madde 2 (e),
- ş) Tıkanık altyapı: 2001/14/AT Direktifi Madde 2 (c),
- t) Trans-Avrupa Konvansiyonel Demiryolu Sistemi: 2001/16/AT Direktifi Madde 2 (a),
- u) Trans-Avrupa Yüksek Hızlı Demiryolu Sistemi: 96/48/AT Direktifi Madde 2 (a),
- ü) Tren güzergâhı: 2001/14/AT Direktifi Madde 2 (l),
- v) Ulusal emniyet göstergeleri: 2004/49/AT Direktifi Madde 5,
- y) Ulusal emniyet kuralları: 2004/49/AT Direktifi Madde 8,
- z) Uluslararası grup: 91/440/AET Direktifi Madde 3.

İKİNCİ BÖLÜM

Kurumsal Yapılanma

Demiryolu Emniyet Makamı

MADDE 4 - AB mevzuatına uygun olarak (2004/49/AT Direktifi, Madde 16), demiryolu işletme faaliyetlerinin emniyetli olarak yürütülmesini sağlamak için düzenleme ve denetleme görevleri bulunan ve bu doğrultuda lisans ve emniyet belgeleri veren Demiryolu Emniyet Makamı kurulması öngörülmektedir.

Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı

MADDE 5 - AB mevzuatına uygun olarak (2001/14/AT Direktifi, Madde 30), demiryolu piyasasını düzenlemek ve denetlemek üzere Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı kurulması öngörülmektedir. Lisans ve ilgili emniyet belgeleri, demiryolu piyasasında faaliyette bulunacak altyapı yönetimleri ile demiryolu işletmeleri için bir ön koşul olduğundan Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamının işlevsel olarak Emniyet Makamından bağımsız olması şartı getirilmiş ve bu şartı sağlamak üzere ilgili personele ortak görev verilmemesi hususu düzenlenmiştir.

Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu

MADDE 6 - AB mevzuatına uygun olarak (2004/49/AT Direktifi, Madde 21), demiryolu kaza ve olaylarını incelemek ve sonucunda gerekirse demiryolu emniyetinin iyileştirilmesi için

tavsiyelerde bulunmak üzere Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu kurulması öngörülmektedir. Bu Kurulun, görevlerini tarafsız olarak yürütebilmesi için AB Mevzuatında öngörüldüğü üzere altyapı yönetimleri ve demiryolu işletmelerinden tamamen bağımsız, Demiryolu Emniyet Makamından ise işlevleri bakımından bağımsız çalışması şartı getirilmiştir.

Karşılıklı işletilebilirlik için onaylanmış kuruluşlar

MADDE 7 - AB demiryolu tek pazarını oluşturmak üzere Trans-Avrupa konvansiyonel ve yüksek hızlı demiryolu şebekelerinde kesintisiz ve uyumlu bir taşımacılık yapılmasını sağlamak üzere mevzuat ve uygulamalar, trafiğin sevk ve idaresi, demiryolu hattı, elektrifikasyon, sinyalizasyon ve telekomünikasyon sistemleri, çeken ve çekilen araçlar, emniyet ve çevre standartları, bakım ve onarım gibi konularda karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnameleri yayımlanmaktadır.

Bu maddede; 96/48/AT ve 2001/16/AT direktiflerinde tanımlandığı üzere karşılıklı işletilebilirlik bileşenlerinin ilgili teknik şartnamelere göre kullanıma uygunluğunu değerlendiren ya da alt sistemlerin doğrulama işlemini gerçekleştiren ve bu doğrultuda ilgili sertifikaları veren Onaylanmış Kuruluş kurma veya AB üyesi ülkelerdeki onaylanmış kuruluşları tanıma konusunda Ulaştırma Bakanlığı yetkilendirilmiştir.

Altyapı yönetimlerinin bağımsızlığı

MADDE 8 - AB mevzuatına uygun olarak, özellikle 91/440/AET ve 2001/14/AT direktiflerinde öngörüldüğü üzere, demiryolu altyapısının demiryolu işletmelerine tahsisi ile altyapının kullanım ücretlerinin belirlenmesi konularında adil rekabete hale getirmeyecek şekilde tarafsızlık sağlanması için altyapı yönetimlerinin görevlerini demiryolu işletmelerinden bağımsız olarak yerine getirmesi gereklidir. Bunu sağlamak üzere farklı tüzel kişilikler kurulması zorunlu hale getirilmektedir. Sözleşmelerin yapılmasında, altyapı tahsisi ile kullanım ücretlerinin belirlenmesi işlemlerini yürütecek personelin görevlendirilmesinde bu bağımsızlığın korunması öngörülmektedir. Bu şartların sağlanmadığı hallerde ilgili karar ve işlemlerin geçersiz sayılacağı belirtilmektedir.

Hesapların ayrılması

MADDE 9 - AB mevzuatına uygun olarak (91/440/AET direktifi), demiryolu işletmeleri tarafından yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin muhasebe kayıtlarının ayrı tutulması zorunlu hale getirilmektedir. Ayrıca, ticari yolcu taşımacılığından farklı olarak kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamında yürütülen yolcu taşımacılığı için alınan yardımların başka bir amaçla kullanılması engellenmekte ve bunun izlenmesini kolaylaştırmak için ilgili kayıtların hesaplarda ayrıca gösterilmesi şartı getirilmektedir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Emniyet

Emniyet politikası ve emniyet kuralları

MADDE 10 – AB mevzuatında (2004/49/AT Direktifi Madde 16 ve 17) öngörüldüğü üzere, altyapı ve tren işletmeciliğinin emniyetli olarak yapılması için Demiryolu Emniyet Makamı tarafından, karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnameleri ile ulusal emniyet kurallarının düzenlenmesi de dâhil genel yapının kurulması, izlenmesi ve iyileştirilmesi sağlanmaktadır. Ayrıca, bu görevleri yerine getirebilmesi için Demiryolu Emniyet Makamına yetkiler verilmektedir.

Demiryolu işletmelerinin emniyet yükümlülükleri

MADDE 11 – AB mevzuatı (2004/49/AT Direktifi Madde 4, Madde 8 ve Madde 9) ile uyumlu olarak, Demiryolu Emniyet Makamı tarafından düzenlenen genel emniyet yapısı çerçevesinde, demiryolu işletmeleri, kendilerine verilen emniyet sertifika dâhilinde trenleri emniyetli bir biçimde işletmek ve bu faaliyetleri sürdüren personelini sürekli denetlemekle sorumludur.

Altyapı yönetimlerinin emniyet yükümlülükleri

MADDE 12 - AB mevzuatı (2004/49/AT Direktifi Madde 4, Madde 8 ve Madde 9) ile uyumlu olarak, Demiryolu Emniyet Makamı tarafından düzenlenen genel emniyet yapısı çerçevesinde, altyapı yönetimleri, kendilerine verilen emniyet yetki belgesi dâhilinde demiryolu altyapısını emniyetli bir biçimde yönetmek ve bu faaliyetleri sürdüren personelini sürekli denetlemekle sorumludur.

Emniyetin iyileştirilmesi

MADDE 13 - AB mevzuatı (2004/49/AT Direktifi Madde 1, Madde 4, Madde 9 ve Madde 16) ile uyumlu olarak, demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimlerinin, faaliyetlerinde kullanacakları çeken-çekilen araçlar ile demiryolu altyapısının mevcut emniyet seviyelerini geliştirmesi ve özellikle ciddi kazaları önlenmeye öncelik vermesi sağlanmaktadır.

Emniyet yönetim sistemleri

MADDE 14 - AB mevzuatında (2004/49/AT Direktifi Madde 9) öngörüldüğü üzere, demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri, Demiryolu Emniyet Makamı tarafından düzenlenen emniyet yapısı dâhilinde belirlenecek genel emniyet hedeflerine ulaşmak üzere kendilerine ait bir emniyet yönetim sistemi kurmalıdır. Bu emniyet yönetim sistemlerinde, mümkün mertebede üçüncü şahıslardan kaynaklananlar da dâhil olmak üzere yürütülen faaliyetlere ilişkin riskler, ilgili emniyet göstergeleri vasıtasıyla izlenebilmeli ve kontrol altında tutulabilmelidir.

Emniyet raporları

MADDE 15 - AB mevzuatında (2004/49/AT Direktifi Madde 9) öngörüldüğü üzere,

demiryolu işletmeleri ile altyapı yönetimleri, genel emniyete katkı sağlamak ve demiryolu emniyetinin sağlıklı bir şekilde izlemesine yardımcı olmak üzere hazırladıkları yıllık emniyet raporlarını Demiryolu Emniyet Makamına sunmaları sağlanmaktadır.

Bununla birlikte, 2004/49/AT Direktifinin 18 nci maddesi ile uyumlu olarak, Demiryolu Emniyet Makamı, demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimlerinin sunduğu yıllık emniyet raporlarına göre her yıl bir genel emniyet raporu hazırlamadır. Avrupa Birliği çapında sürdürülecek emniyete ilişkin çalışmalara katkı sağlamak, mevcut emniyet mevzuatı ve uygulamalarını geliştirmek üzere Demiryolu Emniyet Makamının, hazırladıkları bu genel emniyet raporlarını, Avrupa Topluluğu çapında demiryolu emniyet çalışmalarını yürüten Avrupa Demiryolu Ajansına iletmesi gereklidir.

Altyapı ve Çeken-çekilen araçların hizmete alınması

MADDE 16 - AB mevzuatında (2004/49/AT Direktifi Madde 14) öngörüldüğü üzere, demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri tarafından kullanılacak çeken-çekilen araçlar ile demiryolu altyapısının hizmete alınmasına Demiryolu Emniyet Makamı tarafından izin verilecektir. Bu izinlerin verilebilmesi için söz konusu çeken-çekilen araçlar ile demiryolu altyapısı, ilgili karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnamelerinde belirtilen gereklilikleri karşılamadır. Ortak AB mevzuatı kapsamında düzenlenmemiş ve bu yüzden karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnameleri kapsamında bulunmayan hususlarda Demiryolu Emniyet Makamı tarafından belirlenecek ulusal emniyet kurallarına göre uygunluk denetimleri gerçekleştirilecektir. Bu düzenlemeler ile demiryollarında hem belirli kurallar çerçevesinde daha ileri düzeyde bir emniyet hem de altyapı ve tren işletmeciliği açısından Avrupa demiryolları ile daha sorunsuz bir bütünleşme sağlanabilecektir.

Karşılıklı İşletilebilirlik

MADDE 17 - AB mevzuatında (96/48/AT ve 2001/14/AT Direktifleri) öngörüldüğü üzere, Trans-Avrupa konvansiyonel ve yüksek hızlı demiryolu şebekelerinde, taşımacılık hizmetlerinin emniyetli ve kesintisiz olarak istenilen performans düzeyinde sağlanmasına yönelik olarak geliştirilen karşılıklı işletilebilirlik teknik şartnamelerinin, bu ağlara dâhil olan ülkemiz demiryolu sistemlerinde de uygulanması amaçlanmaktadır. Bu bağlamda, Demiryolu Emniyet Makamınca hazırlanacak yönetmelikte belirlenecek usul ve esaslar çerçevesinde, yapısal ve işletme koşullarına ilişkin temel gerekliliklerin karşılanması düzenlenmektedir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Demiryolu Kazaları ile Olaylarının Araştırılması ve İncelenmesi

Kaza ile olayların araştırılması ve incelenmesi

MADDE 18 - AB mevzuatı (2004/49/AT Direktifi Madde 19, Madde 20, Madde 21 ve Madde 22) ile uyumlu olarak aşağıdaki düzenlemeler yapılmıştır:

- Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından kaza ve olayların araştırılmasına karar verilirken dikkate alınması gerekli genel hususlar belirtilmiştir.
- Altyapı yöneticileri ve demiryolu işletmelerinin elinde bulunan her türlü imkân ve hizmetlerden Kurul tarafından yürütülen inceleme ve araştırmalar için ihtiyaç duyulanların ücretsiz olarak sağlanması öngörülmüştür.
- Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından yürütülecek kaza araştırmalarının sağlıklı yürütülmesi için Kurul tarafından gerekli görülen önlemlerin, Demiryolu Emniyet Makamı ve adli makamlarla işbirliği içinde alınması öngörülmüştür.
- Kaza ve olayların gerçek nedenlerini ortaya koyabilmek ve emniyetin iyileştirilmesine yönelik daha sağlıklı tavsiyelerde bulunulmasını sağlamak üzere; Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından özel olarak elde edilen görgü tanıklığı ve ifade gibi bilgi ve belgelerin delil olarak kullanılmaması ve araştırmaların kusur ve sorumluluk tespiti amacı ile yapılmaması öngörülmüştür.

Yukarıdaki belirtilen usul ve esaslar dâhilinde diğer usul ve esasların yönetmelikle belirlenmesi doğrultusunda düzenleme yapılmıştır.

Kaza ve olayların bildirilmesi ve raporlanması

MADDE 19 - Demiryolunda meydana gelen kaza ve olaylarla ilgili gerekli araştırma ve incelemenin yapılıp yapılmamasına karar verilmesini sağlamak üzere meydana gelen her türlü kaza ve olayın önceden belirlenmiş usul ve esaslar dâhilinde Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kuruluna rapor edilmesi gerektiğinden bu doğrultuda düzenleme yapılmıştır.

AB mevzuatı (2004/49/AT Direktifi Madde 23) ile uyumlu olarak, kazaların tekrarlanmasını önlemek, emniyetin geliştirilmesine yönelik tedbirler almak ve AB çapında yapılacak çalışmalara ve düzenlemelere katkı sağlamak üzere Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından hazırlanan kaza raporlarının ilgili kurum ve kuruluşlar ile taraflara gönderilmesi yönünde düzenleme yapılmıştır.

Ayrıca, AB mevzuatına (2004/49/AT Direktifi Madde 24) göre, Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun demiryolu kaza ve olayları ile ilgili araştırma ve inceleme başlatma kararını yedi gün içinde Avrupa Demiryolu Ajansına bildirmesi gerektiğinden bu doğrultuda düzenleme yapılmıştır.

Alınacak önlemler

MADDE 20 - AB mevzuatı (2004/49/AT Direktifi) ile uyumlu olarak, demiryolu emniyetinin geliştirilmesi ile kaza ve olayların önlenmesine ilişkin olarak Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından tavsiye edilen öneriler doğrultusunda demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri, yürüttükleri faaliyetlerle ilgili alınan veya alınması planlanan önlemleri Kurula

iletmeleri öngörülmektedir.

Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulunun tavsiyeleri doğrultusunda demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri tarafından alınan veya alınacak demiryolu emniyetiyle ilgili önlemlere ilişkin olarak olabilecek anlaşmazlıkların, Demiryolu Emniyet Makamı tarafından çözülmesi ve demiryolu işletmeleri ve altyapı yönetimleri tarafından bu doğrultuda gerekli önlemlerini alması öngörülmektedir.

Kaza araştırma yıllık raporu

MADDE 21 - AB mevzuatında (2004/49/AT Direktifi) öngörüldüğü üzere; Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu tarafından bir önceki yılda gerçekleştirilen kaza araştırmaları ve yapılan emniyet önerileri ile söz konusu önerilerin uygulanmasına yönelik ilgililer tarafından alınan önlemlere ilişkin hazırlanacak raporun ilgilileri ve kamuoyunu bilgilendirmek üzere yayınlanması amaçlanmaktadır.

Ayrıca, AB bünyesinde demiryollarında emniyetin geliştirilmesi, kaza ve olayların önlenmesine ilişkin yapılacak çalışma ve düzenlemelere katkı sağlamak üzere söz konusu raporun Avrupa Demiryolu Ajansına iletilmesi öngörülmektedir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Altyapıya Erişim

Rekabetin düzenlenmesi

MADDE 22 - AB mevzuatında (2001/14/AT Direktifi Madde 10) öngörüldüğü üzere, demiryolu işletmelerinin serbest ve adil şekilde demiryolu altyapısına erişmesini sağlama, rekabeti düzenleme ve denetleme görevleri Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı tarafından yürütülmesi yönünde düzenleme yapılmıştır. Şeffaf ve tarafsız bir başvuru sürecinden sonra eşit, adil ve ayırım yapılmaksızın demiryolu işletmelerine altyapıya erişim sağlanması öngörülmektedir.

Demiryolu altyapısına erişim eşitliği ve serbestliği ile altyapı kullanım ücretleri konusunda demiryolu işletmeleri ve altyapı yöneticileri arasında çıkabilecek uyuşmazlıkların Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamı tarafından gecikmeksizin çözülmesi yönünde düzenleme yapılmıştır.

Altyapıya erişim hakları

MADDE 23 - AB mevzuatı (91/440/AET Direktifi ile bu direktifte değişiklik yapan 2004/51/AT Direktifi) ile uyum da gözetilerek;

- Yük ve/veya yolcu taşımacılığı yapmak üzere Türk mevzuatına göre kurulmuş demiryolu işletmelerine tam serbest erişim hakkı tanınmaktadır.
- AB üyesi ülkelerin demiryolu işletmeleri ile uluslararası gruplara yalnızca Türkiye

dışında başlayan, Türkiye üzerinden geçerek yine Türkiye dışında biten taşımaları kapsayan transit taşıma için serbest erişim hakkı tanınmaktadır. sağlanması ve lu olarak, Türk mevzuatına göre kurulmuş kamu ve özel demiryolu işletmelerine, AB üyesi ülkelerde kurulmuş demiryolu işletmeleri ile yabancı demiryolu işletmelerinden oluşan uluslararası gruba ve bünyesinde Türk demiryolu işletmesi de bulunduran uluslararası gruplara tanınan demiryolu altyapısına erişim hakkı, 91/440/AET Direktifi ile bu direktifi değiştiren 2004/51/AT Direktifi doğrultusunda düzenlenmektedir.

- Demiryolu altyapısına erişimine ilişkin diğer usul ve esasların yönetmelikle düzenlenmesi öngörülmektedir.

Eşitlik

MADDE 24- AB mevzuatında (2001/14/AT Direktifi Madde 5 ve Ek-II) öngörüldüğü üzere, demiryolu işletmelerinin yük ve/veya yolcu taşımacılık hizmeti verebilmesi için gerekli hizmetlerin altyapı yöneticileri tarafından ayırım yapılmaksızın tüm işletmelere eşit şekilde sunulması ve ilgili tesislere hat erişim hakkı tanınması hususları düzenlenmektedir. AB mevzuatında öngörülen söz konusu hizmetlere ilişkin ayrıntılar bir önceki maddede belirtilen altyapı erişim yönetmeliği kapsamında belirlenecektir.

Şebeke bildirim

MADDE 25 - AB mevzuatına (2001/14/AT Direktifi Madde 3) uyum sağlamak üzere, demiryolu işletmelerinin kullanımına sunulacak altyapının başvuru için gerekli özelliklerini gösteren, ayrıca altyapı tahsisi ve ücretlendirmesinde izlenecek usul ve esasları açıklayan şebeke bildirimlerinin hazırlanması ve yayımlanması gereklidir. Bu amaçla, ilgili altyapı yönetimi tarafından şebeke bildirimlerinin hazırlanması, güncel tutulması, bilgilendirmek üzere Demiryolu Emniyet Makamına sunulması ve daha sonra yayımlanması doğrultusunda düzenleme yapılmıştır.

Altyapı ücretlendirmesi

MADDE 26 - AB mevzuatında (91/440/AET Direktifi Madde 4) belirtilen şartlar dâhilinde, demiryolu işletmelerine sağlanan hizmetlerin altyapı yönetimi tarafından ücretlendirilmesi öngörülmektedir. Trenlerin işletmesi sonucu oluşan doğrudan maliyetin dikkate alınarak, pazar koşullarına göre, özellikle karayolu ile rekabete imkân verecek, bir demiryolu taşıma ücreti belirlenmesini amaçlanmaktadır. Ayrıca, uygulamada şeffaflığı ve eşitliği sağlamak üzere söz konusu ücretlendirmenin ayrıntılarının şebeke bildiriminde açıklanmasına ilişkin düzenleme yapılmıştır.

Kapasite hakları

MADDE 27 - AB mevzuatında (2001/14/AT Direktifi Madde 13) öngörüldüğü üzere, altyapı kapasitesi bir çalışma dönemi (bir yıllık bir süre) için demiryolu işletmelerine tahsis edilmesi ve

tahsisatı yapılan altyapı kapasitesinin başka bir demiryolu işletmesine devredilmemesi hususları düzenlenmiştir.

Çerçeve anlaşmalar

MADDE 28 - Altyapı kapasitesinin yüksek oranlarda kullanılmasını sağlamak ve demiryolu işletmelerinin yük ve/veya yolcu taşımacılığı için gerekli uzun vadeli yatırım risklerini azaltmak üzere ilgili altyapı yönetimi ile başvuru sahibi demiryolu işletmesi arasında bir çalışma dönemini aşan süreler için çerçeve anlaşma yapılmasına imkân tanınmaktadır. AB mevzuatına (2001/14/AT Direktifi Madde 17) uygun olarak, çerçeve anlaşmalarda tren güzergâhlarının ayrıntılarının verilmemesi, yalnızca talep sahibi işletmenin ticari ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak tahsis edilen altyapı kapasitesinin genel özelliklerinin belirtilmesi amacıyla düzenleme yapılmıştır. Çerçeve anlaşmaların süresi on yıl ile sınırlandırılmıştır. Ancak, altyapı kapasitesinin daha yüksek oranda kullanılmasını sağlamak amacıyla ticari sözleşmelere, geniş ölçekli ve uzun vadeli yatırımlara veya bunlarla ilgili risklere bağlı olarak Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamının onayı alınmak şartıyla daha uzun süreleri kapsayan çerçeve anlaşmalar yapılabilmesi sağlanmıştır. Bununla birlikte, çerçeve anlaşmaların, rekabeti bozmayacak, eşit erişim hakkına hanel getirmeyecek şekilde yapılmaması gereklidir. Bu amaçla, çerçeve anlaşmaların, söz konusu altyapı kapasitenin diğer demiryolu işletmeleri tarafından kullanılmasına engel olmak amacıyla yapılmaması için de gerekli düzenleme yapılmıştır.

Tıkanık altyapı

MADDE 29 - AB mevzuatı (2001/14/AT Direktifi Madde 22) ile uyum sağlamak üzere; talep edilen kapasitenin mevcut kapasiteden fazla olduğu altyapı kapasitesi kesimlerinin “tıkanık” olduğunun ilan edilmesi ve bu kesimler için uygun tedbirlerin ilgili altyapı yönetimi tarafından alınması gerekli olduğundan bu düzenleme yapılmıştır. Bu düzenleme ile altyapı ve tren işletmeciliğinin aksamaması için altyapı kapasitesinin artırılmasına ilişkin yatırımların uzun vadeli planlar doğrultusunda gerçekleştirilmesi ve kısa vadede farklı ücretlendirme veya öncelik kriteri vb. tedbirler ile kapasite sorunlarının giderilmesi amaçlanmakta ve buna yönelik esasların yönetmelikle belirlenmesi hususu düzenlenmektedir.

Özel tahsisli altyapı

MADDE 30 - Altyapı kapasitesinin daha verimli ve etkin kullanımının sağlanması amacıyla belirli hat kesimleri banliyö hattı, yüksek hızlı tren hattı, yük hattı vb. özel bir trafik türüne tahsis edilebilmelidir. AB mevzuatı (2001/14/AT Direktifi Madde 24) ile uyumlu olarak, diğer trafik türleri için alternatif hatların bulunması koşuluyla, tren işleten ilgili demiryolu işletmelerinin görüşü ve Demiryolu Rekabetini Düzenleme Makamının onayı alınarak, belirli hat kesimleri özel bir trafik türüne tahsis edilebilmektedir. Özel tahsisli hat kesimlerinde boş kapasite bulunması halinde, diğer trafik türlerinin de işletilmesine izin verilmekte ancak özel tahsis yapılmış trafik türüne bu hatlarda

öncelik tanınmaktadır.

Altyapının geçici olarak kapatılması

MADDE 31 – Demiryolu altyapısında, tren hareketlerini engelleyen, sel ve çığ gibi doğal afetler veya ray kırılması, sinyalizasyon arızası gibi teknik nedenlerden dolayı bir aksaklık olması ya da bir kaza meydana gelmesi halinde, ilgili altyapı yönetimi, önceden bir uyarı yapmaksızın tren trafiğini durdurabilmelidir. Bu olağandışı ve zorunlu halden kaynaklanan geçici kapatma, aksaklığın giderilmesi ve sistemin normale döndürülmesi gereken süre boyunca yapılmalıdır. Ayrıca, altyapı yönetimi, ilgili demiryolu işletmelerini, mümkün olan en kısa sürede, söz konusu acil durum hakkında bilgilendirmelidir. Bu madde de, AB mevzuatı (2001/14/AT Direktifi Madde 29) ile uyum gözetilerek bu doğrultuda düzenlemeler yapılmıştır.

ALTINCI BÖLÜM

Lisans

Lisans verilmesi

MADDE 32 – Demiryollarında üst seviyede, kaliteli ve emniyetli altyapı ve tren işletmeciliği yapılabilmesini sağlamak, müşteriler ile üçüncü şahısların haklarını korumak üzere, altyapı yönetimlerine ve demiryolu işletmelerine, güvenilirlik, mali kapasite, mesleki yeterlilik ve sigorta bakımından önceden belirlenmiş belirli şartları sağladığı gösteren işletme ruhsatı (lisans) verilmesi amaçlanmaktadır. Bu doğrultuda, Kanunun 23 üncü Maddesinde belirtildiği üzere, Türkiye’de demiryolu altyapısına erişim hakkına sahip olan demiryolu işletmelerinin, kendilerine tahsis edilen altyapı kapasitesini kullanabilmesi için geçerli bir lisansa sahip olması şartı getirilmiştir.

AB mevzuatında (95/18/AT Direktifi) yalnızca demiryolu işletmeleri için lisans alma şartı getirilmiştir. Ancak, ülkemizdeki demiryolu sektöründe yer alacak altyapı yönetimlerinin yalnızca kamu kurum veya kuruluşu olması şartı bulunmadığından, kamu altyapı yönetimlerinin yanında özel altyapı yönetimleri de faaliyette bulunabilecektir. Dolayısıyla, AB mevzuatında demiryolu işletmeleri için öngörülen lisans alma nedenlerinin altyapı yönetimleri için de geçerli olduğu düşünülmüştür. Almanya gibi bazı AB üyesi ülkelerde de altyapı yönetimleri için lisans alma şartı bulunduğundan, ülkemizde faaliyette bulunacak altyapı yönetimlerine lisans alma şartı getirilmiştir.

AB mevzuatında lisans alma koşulları devam ettiği süre boyunca verilen lisansların geçerli olduğu belirtilmesine karşın ülkemizde verilen lisansların geçerlilik süresinin 15 yıl ile sınırlandırılması tercih edilmiştir ve bu süre sonunda lisansların yenilenmesi zorunlu hale getirilmiştir.

Lisansın iptali veya kullanımının geçici olarak durdurulması

MADDE 33 - Lisanslar, ilgili şartlar karşılandığı takdirde verilen süre boyunca geçerlidir. Bu nedenle lisans sahiplerinin gerekli şartları sağlayıp sağlamadığının belirli aralıklarla denetlenmesi

gereklidir. AB mevzuatı (95/18/AT Direktifi Madde 10) ile uyumlu olarak, lisansların beş yılı geçmeyen aralıklarla gözden geçirilmesi, şartların sağlandığı hallerde verilen lisansın kullanımının geçici olarak durdurulması ya da iptal edilmesi şartı getirilmiştir. Verilen lisanslar AB üyesi ülkelerde de geçerli olacağından, verilen lisansların, lisanslarda yapılan değişikliklerin, lisansların iptali veya reddine ilişkin işlemlerin AB Komisyonuna gecikmeksizin bildirilmesi hükme bağlanmıştır.

Ayrıca, lisans şartlarının detaylı açıklaması, lisans sahibinin yasal durumunun veya faaliyetlerinin değişmesi halinde lisansın durumu gibi konuları da içeren lisansa ilişkin usul ve esasların bir yönetmelikle düzenlenmesi öngörülmektedir.

AB üyesi ülkeler tarafından verilen lisanslar

MADDE 34 - AB mevzuatında (95/18/AT Direktifi Madde 10) öngörüldüğü üzere, verilen lisanslar tüm AB üyesi ülkelerde geçerli olacaktır. Ancak, Türkiye AB'ye tam üye oluncaya kadar AB üyesi ülkeler tarafından lisansların karşılıklı tanıma esasına göre geçerli olması tercih edilmiştir. Bu esasa göre tanınan lisanslarla ilgili bir şüphe bulunması halinde ilgili lisansı veren ülke makamının AB mevzuatında öngörüldüğü üzere bilgilendirilmesi hususu da ayrıca düzenlenmiştir.

YEDİNCİ BÖLÜM

Emniyet Sertifikası ve Emniyet Yetki Belgesi

Emniyet sertifikası

MADDE 35 – AB mevzuatında (2004/49/AT Direktifi) belirtildiği üzere, demiryolu sisteminde ileri düzeyde emniyetin sağlanması için ortak emniyet gerekliliklerinin, tüm demiryolu işletmelerine eşit şekilde uygulanması zorunludur. Emniyet sertifikası, demiryolu işletmelerinin kendi emniyet yönetim sistemlerini oluşturduğunu ve ilgili emniyet standartlarına ve kurallarına uygun faaliyette bulunduğunu kanıtlamak üzere verilmektedir.

Demiryolu işletmeleri, şebekenin tamamında taşımacılık yapabileceği gibi belirli bir şebeke kesiminde sınırlı bir taşımacılık da yapabilir. Dolayısıyla, emniyet sertifikasının kapsamı demiryolu işletmelerinin faaliyet alanı ile sınırlı tutulabilmesine imkân tanınmaktadır. Faaliyet alanında bir değişiklik yapılmadan önce ilgili emniyet sertifikasının söz konusu değişikliği yansıtacak şekilde güncellenmesi zorunlu hale getirilmektedir.

Madde 23'de belirtildiği gibi, Türkiye'deki demiryolu altyapısına erişim hakkına sahip olan demiryolu işletmelerinin altyapı kapasitesini kullanabilmeleri için geçerli bir emniyet sertifikasına sahip olmaları gerekmektedir. Emniyet sertifikasını alan ancak alındığı yıl ve bir sonraki yıl taşımacılık yapmayan demiryolu işletmelerinin sertifikalarının iptal edilmesi hükme bağlanmıştır.

Verilen emniyet sertifikalarının geçerlilik süresi AB mevzuatına uygun olarak 5 yıl ile sınırlandırılmıştır.

Altyapı yönetimlerinin emniyet yönünden yetkilendirilmesi

MADDE 36 – AB mevzuatında (2004/49/AT direktifi) belirtildiği üzere, demiryolu sisteminde ileri düzeyde emniyetin sağlanması için altyapı yönetimlerinin, demiryolu altyapısının emniyetli tasarımı, yapımı, muhafazası ve işletilmesi ile ilgili önemli sorumlulukları olmalıdır. Demiryolu işletmelerine verilen emniyet sertifikasına benzer şekilde altyapı yönetimlerinin, kendi emniyet yönetim sistemlerini oluşturduğunu ve ilgili emniyet standartlarına ve kurallarına uygun faaliyette bulunduğunu kanıtlamak üzere, emniyet yetki belgesi verilmektedir.

Altyapı yönetimlerinin faaliyetlerini yürüttüğü altyapı ile ilgili emniyet açısından önemli bir değişiklik yapılmadan önce ilgili emniyet yetki belgesinin söz konusu değişikliği yansıtacak şekilde güncellenmesi zorunlu hale getirilmektedir.

Verilen emniyet yetki belgelerinin geçerlilik süresi AB mevzuatına uygun olarak 5 yıl ile sınırlandırılmıştır.

SEKİZİNCİ BÖLÜM**Kamu Altyapı Yükümlülükleri****Altyapı yatırımları**

MADDE 37 – AB mevzuatı (91/440/AET Direktifi) ile uyumlu olarak, kamu ait demiryolu altyapısından sorumlu altyapı yönetimleri, uzun vadede kendi faaliyetlerini finanse edebilmelidir. Kamu altyapı yönetimleri, kamuya ait yeni demiryolu altyapısının inşası, mevcut altyapının iyileştirilmesi, bakımı, onarımı ve işletmesi sorumluluklarını yerine getirmek üzere önemli gelir kaynaklarına sahip olmalıdır. Kamu altyapı yönetimlerinin, demiryolu işletmelerinden tahsil edecekleri altyapı kullanım ücretlerinin yanında başka gelir kaynakları olmadığı takdirde altyapı kullanım ücretlerinin düzeyi oldukça yüksek olacaktır. Demiryolu sektörünün geliştirilmesi ve taşımacılıktaki dengenin demiryolları lehine yeniden oluşturulması için, altyapı kullanım ücretlerinin diğer ulaşım türleri ile rekabete imkân verecek şekilde belirlenmesi gereklidir. Bu amaçla, özellikle karayolu sektöründe olduğu gibi, yeni demiryolu altyapısının yapımı ve mevcut altyapının iyileştirilmesi maliyetlerinin devlet tarafından karşılanmasına yönelik düzenlemeler yapılmıştır.

Altyapı bakım ve onarımı

MADDE 38 – AB mevzuatı (91/440/AET Direktifi) ile uyumlu olarak, kamuya ait mevcut demiryolu altyapısının bakım, onarım ve işletme giderlerini karşılamak üzere altyapı yönetimleri, altyapının kullanımı karşılığında demiryolu işletmelerinden belirli bir ücret talep edeceklerdir. Altyapı kullanım ücretleri, demiryolu pazarındaki şartlara göre, diğer ulaşım türleri ile rekabete imkân verecek şekilde belirlenmesi gereklidir. Dolayısıyla, kamuya ait altyapının bakım, onarım ve idaresine ait giderlerin tamamı altyapı kullanım ücretleri ile karşılanamadığı takdirde, kamu altyapı

yönetimlerinin uzun vadede finansman sıkıntısına düşmemesi için kalan miktarın devlet tarafından karşılanması zorunlu olacaktır.

Demiryolu altyapısının sürekli olarak kapatılması veya kapasitesinin azaltılması

MADDE 39 – AB mevzuatı ile uyumlu olarak, kamu altyapı yönetimlerinin mali açıdan sürdürülebilir bir yapıda kendisine devlet tarafından verilen demiryolu altyapısını etkin ve verimli bir şekilde işletmesi ve hizmetlerini kesintisiz olarak demiryolu işletmelerine sunması gereklidir. Ekonomik olarak demiryolu hizmetlerinin sunulmadığı durumlarda söz konusu demiryolu altyapı kesimlerinin kapatılması veya kapasitelerinin azaltılması gündeme gelebilir. Ulaştırma Bakanlığı, bazı demiryolu altyapı kesimlerinin kapatılması veya kapasitelerinin azaltılması söz konusu olduğunda nihai karar mercii olarak belirlenmiş ve kamu altyapı yönetimlerinin bu yöndeki taleplerini reddettiğinde bu retten kaynaklanan maliyeti karşılamakla yükümlü kılınarak devlet desteği ile söz konusu kamu hizmetinin devamlılığının sağlanması amaçlanmıştır.

DOKUZUNCU BÖLÜM

Kamu Hizmeti Yükümlülükleri

MADDE 40 – AB mevzuatı (1370/2007/AT Tüzüğü) ile uyum gözetilerek, gerçekleştirilmesi kârlı olmayan yolcu taşımalarının Kamu Hizmeti Yükümlülüğü kapsamında gerçekleştirilmesi, bu bağlamdaki kamu ihtiyaçlarının Ulaştırma Bakanlığı tarafından belirlenmesi ve maliyetinin de Bakanlıkça karşılanması öngörülmektedir. Kamu hizmeti yükümlülüğü kapsamında gerçekleştirilmesine karar verilen demiryolu ile yolcu taşımacılığı için ilgili demiryolu işletmeleri ve Bakanlık arasında belirli esaslara göre bir sözleşme yapılması hususu düzenlenmektedir.

ONUNCU BÖLÜM

Ücretler, Yaptırımlar ve Sigorta

Ücretler

MADDE 41 - Lisanslar, emniyet yetki belgeleri, emniyet sertifikaları ve diğer belgelerin, bu amaç doğrultusunda kullanılan malzeme, istihdam edilen personel vb. giderlerin karşılanması amacıyla, bir yönetmelikle belirlenecek hükümler çerçevesinde ücrete tabi olması öngörülmektedir.

İdari para cezaları

MADDE 42 – Demiryolu faaliyetlerinin etkin, verimli ve emniyetli bir şekilde gerçekleştirilmesini temin üzere oluşturulmuş olan kurallara riayet edilmesini sağlamak amacıyla, bu maddede belirtilen hükümlerin ihlali halinde, caydırıcı olmak üzere belirli miktarda para cezasının uygulanması öngörülmektedir.

Sigorta

MADDE 43 – AB mevzuatına (95/18/AT Direktifi ve 1371/2007/AT Tüzüğü) uygun olarak, kaza olması halinde yolculara, bagaj, posta, yük ve üçüncü şahıslara verilen zararların tazmin edilmesini sağlamak üzere altyapı yönetimlerine ve demiryolu işletmelerine sigorta yapma zorunluluğu getirilmesine ilişkin düzenlemeler yapılmıştır.

ONBİRİNCİ BÖLÜM**Çeşitli Hükümler****Demiryolu istatistikleri**

MADDE 44 – Demiryolu sektöründe faaliyette bulunan altyapı yönetimleri ile demiryolu işletmeleri tarafından sağlanan hizmetlerin değerlendirilmesi, geliştirilmesi ve verimliliğin artırılmasını temin etmek üzere, ilgili demiryolu istatistiklerinin Demiryolu Emniyet Makamı tarafından tutulmasına ilişkin düzenleme yapılmıştır.

Parasal limitlerin güncellenmesi

MADDE 45 –Bu kanunda yer alan parasal değerlerin günün koşullarına uygun olarak güncellenmesi ve uygulamada etkililiği sağlamak üzere parasal limitlerin belirli sınırlar dâhilinde yeniden belirlenebilmesi hususu düzenlenmektedir.

Değiştirilen ve eklenen hükümler

MADDE 46 –Bu Kanunda yer alan hususların, yürürlükteki diğer kanunlar ile uyumunu sağlamak ve bu Kanunun sağlıklı bir şekilde uygulanmasını kolaylaştırmak üzere gerekli değişikliklere ve eklemelere ilişkin düzenlemeler yapılmıştır.

Bu Kanun kapsamında yer alan demiryollarına ilişkin görevleri bulunan Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırma Genel Müdürlüğü (KUGM) ile Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı (DLH) Genel Müdürlüğü'nün görev alanları yeniden düzenlenmiştir. KUGM ve DLH'nın düzenleme ve denetlemeye ilişkin görevleri ile bu Kanun kapsamında yürütülmesi öngörülen özellikle emniyet ve rekabete ilişkin görevleri yerine getirmek üzere Bakanlık bünyesinde Demiryolu Ulaştırması Genel Müdürlüğü (DUGM) kurulmuştur. Ayrıca, demiryollarında meydana gelen kaza ve olayların araştırılması ve incelenmesi görevlerini yerine getirmek üzere Bakanlık bünyesinde Demiryolu Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu oluşturulmuştur.

Karayolu ve demiryolunun kesiştiği noktalarda meydana gelen kaza ve olayları azaltmak ve emniyeti iyileştirmek üzere sorumlulukların tespiti ve gerekli tedbirlerin alınmasına ilişkin düzenleme Karayolu trafik Kanuna eklenmiştir.

Demiryolu sektörünün geliştirilmesi ve demiryolu ile taşımacılığın teşvik edilmesi amacıyla Katma Değer Vergisi Kanununda gerekli düzenleme yapılmıştır.

ONİKİNCİ BÖLÜM

Geçici ve Son Hükümler

GEÇİCİ MADDE 1 – Bu Kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte sektörde meydana gelecek yapısal değişikliğin, demiryolu emniyetine, sağlanan hizmetlerin kalitesine ve sürekliliğine hâlel getirmemesi ve ayrıca geçiş sürecinin sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesi gereklidir. Bu amaçla, hâlihazırda kamu altyapı görevini ve taşımacılık hizmetini yürüten TCDD'nin yeniden yapılandırılması ile oluşturulacak ilgili kurum ve kuruluşlara, lisans, emniyet sertifikası ve emniyet yetki belgesi konusunda belirli süre ile sınırlı olmak üzere muafiyet sağlanmasına ilişkin düzenlemeler yapılmıştır.

GEÇİCİ MADDE 2 – Yürürlükte bulunan YTL'den TL'ye geçildiğinde bu Kanunda yer alan parasal ifadeleri tekrar değiştirmek için gerekli düzenleme yapılmıştır.

Yönetmelikler

MADDE 47 – Bu Kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte ilgili hükümlerin uygulanmasını sağlamak üzere gerekli yönetmeliklerin çıkarılmasına ilişkin düzenleme yapılmıştır.

Yürürlük

MADDE 48 – Bu Kanunun yürürlüğe girmesiyle birlikte, demiryolu hizmetlerinin emniyetli, kaliteli ve sürekli sağlanması için bazı hükümlerin belirli bir geçiş dönemi sonrasında yürürlüğe girmesine ilişkin düzenleme yapılmıştır. Ayrıca, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne üyeliğiyle uygulanması mümkün olacak ilgili maddelerin Türkiye'nin tam üyelik tarihinde yürürlüğe girmesi hususu düzenlemiştir.

Yürütme

MADDE 49 – Kanunun yürütme maddesi düzenlenmiştir.