



AVRUPA
KOMİSYONU

Brüksel, 9.12.2020

COM (2020) 789 nihai

KOMİSYONDAN AVRUPA PARLEMENTOSU, KONSEY,
AVRUPA EKONOMİK VE SOSYAL KOMİTESİ VE BÖLGELER
KOMİTESİNE BİLDİRİ

**Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi – Avrupa taşımacılığını gelecek için
rayına oturtmak**

{SWD(2020) 331 nihai}

TR

TR

KOMİSYONDAN AVRUPA PARLEMENTOSU, KONSEY, AVRUPA EKONOMİK VE SOSYAL KOMİTESİ VE BÖLGELER KOMİTESİNE BİLDİRİ

Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi –Avrupa taşımacılığını gelecek için rayına oturtmak

1 VİZYON

1. **Hareketlilik ve ulaşım herkes için önemlidir.** Hareketlilik; işe gidiş gelişten, aile ve arkadaş ziyaretlerinden, turizme, dükkanlarımızdaki malların küresel tedarik zincirinin ve endüstriyel üretimimizin düzgün işleyişine kadar ekonomik ve sosyal hayatımızı kolaylaştıran bir etkidir. İnsanların ve ürünlerin iç sınırlar dahilinde özgürce hareketi, Avrupa Birliği (AB) ve tek pazarı için temel özgülüklerdendir. AB içerisinde seyahat etme daha büyük bir kaynaşma ve Avrupa kimliğinin güçlenmesine neden oldu. Avrupalı aileler için en büyük ikinci gider kalemi olan ulaşım sektörü, Avrupa GSYİH' sine %5 katkı sağlarken yaklaşık 10 milyon kişiye doğrudan istihdam yaratmaktadır.

2. **Hareketlilik kullanıcılarına birçok fayda sağlarken, toplumumuz için maliyetsiz değildir.** Bunlara sera gazı emisyonları, hava, ses ve su kirliliğinin yanı sıra kazalar, trafik kazaları, sıkışıklık ve biyolojik çeşitlilik kayıpları da dahildir ve bunların tümü sağlığımızı ve refahımızı etkilemektedir. Geçmişteki çabalar ve politik önlemler henüz bu maliyetleri yeterince ele almamıştır. Ulaşım sektörü kaynaklı sera gazı emisyonları zaman içerisinde artmış ve günümüzde AB toplamının neredeyse dörtte birine karşılık gelmektedir.

3. Bugüne kadar **ulaşım sektörünün karşılaştığı en ciddi zorluk, emisyonlarının önemli ölçüde azaltılması ve daha sürdürülebilir hale gelmesidir.** Aynı zamanda bu dönüşüm daha iyi yaşam koşulları, değer zincirleri boyunca Avrupa endüstrisinin modernleştirilmesi, yüksek kaliteli iş olanakları yaratılması, yeni ürün ve hizmetler geliştirilmesi, rekabet gücünün artırılması ve küresel liderliğin elde edilmesi gibi büyük fırsatlar sunmaktadır ve diğer pazarlarda da sıfır emisyonlu hareketliliğe hızlı bir geçiş gözlenmektedir. AB'nin toplam sera gazı emisyonlarının yüksek oranı göz önüne alındığında, ulaşımın fosil yakıtlara olan bağımlılığını, sıfır kirlilik çabasıyla gecikmeden ve bir sinerji içinde azaltmak için sadece daha iddialı politikalar geliştirerek 2030'a kadar sera gazında %55 azalma ve 2050'ye kadar iklim nötrlük (climate neutrality) hedeflerine ulaşılabilecektir. **Avrupa Yeşil Mutabakatının (European Green Deal)¹ başarısı, ulaşım sistemini bir bütün olarak sürdürülebilir yapabilme kabiliyetimize bağlıdır.**

4. COVID-19 pandemisi, iyi işleyen tek pazar sisteminin korunmasının AB için çok önemli olduğunu açıkça ortaya koymuştur. Kriz; insan, mal ve hizmetlerin serbest dolaşımının ciddi olarak sınırlandırıldığında veya tamamen kısıtlandığında, ulaşımın ve sosyal, sağlık ve ekonomik maliyetlerin oynadığı önemli rolü ortaya koymuştur. Tedarik zincirlerinin korunması ve **bağlantısallık ile ulaşım faaliyetlerine yönelik koordineli bir Avrupa yaklaşımı, herhangi bir krizin üstesinden gelmek ve AB'nin stratejik özerkliğini ve dayanıklılığını güçlendirmek için gereklidir.**

5. Bu nedenle, **ulaşım sistemimizin gelecekteki krizlere karşı gerçekten dayanıklı olmasını sağlamak, AB'nin ileriye dönük AB ulaşım politikasının da temel bir hedefi olmalıdır.** 2011 Beyaz Kitap'ta² öngörülen Tek Avrupa Ulaşım Bölgesi'nin tamamlanması, Avrupa ulaşım politikasının mihenk taşı olarak durmaktadır. Uyumun gelişmesine katkı, bölgesel farklılıkların azaltılmasının yanı

¹ COM (2019) 640 nihai Bildiri, "Avrupa Yeşil Mutabakatı"

² COM (2011) 144 nihai Bildiri, "Beyaz Kitap – Tek Avrupa Ulaşım Bölgesi için Yol Haritası – Rekabetçi ve kaynak verimli ulaşım sistemine doğru" Komisyon bu Beyaz Kitabı SWD (2020) 410 ve SWD (2020) 411'de ayrıca değerlendirmiştir.

sıra tüm bölgeler için bağlantı ve iç pazara erişimin iyileştirilmesi, AB için stratejik öneme sahip olmaya devam etmektedir. COVID-19 pandemisinin hareketlilik üzerinde önemli etkileri olmuştur. Bu ciddi krizden kurtulma bağlamında, kamu desteği, hareketliliğin “daha iyi bir şekilde yeniden inşa edilmesine” ve sürdürülebilir ve daha akıllı bir geleceğe doğru bir atılım yapmasına yardımcı olmalıdır.

6. **Ulaşım sektörünün büyümesi için yeni yetkilendirme, hareketliliğin çevreci hale getirilmesi olmalıdır.** Avrupa’da hareketlilik; hem yolcu hem de yük taşımacılığı açısından, sıfır-emisyonlu araçlar³ için bol miktarda şarj ve yakıt ikmal istasyonları ile yenilenebilir ve düşük-karbonlu yakıt arzına sahip, vatandaşlarının sağlık, huzur ve refahına katkıda bulunan, daha yaşanabilir şehirlerde temiz ve daha aktif hareketlilik ile ekonomik, uygun fiyatlı, yüksek hızlı demiryolu ile geliştirilmiş verimli ve birbirlerine bağlanmış çok modlu ulaşım sistemine dayanmalıdır.

7. **Dijitalleşme, tüm sistemin modernizasyonu için vazgeçilmez bir itici güç olacak** ve onu sorunsuz ve daha verimli hale getirecektir. Ayrıca Avrupa’nın emniyet, güvenlik, güvenilirlik ve konfor seviyesini daha fazla artırabilmek; böylece ulaşım araç gereç imalatı ve hizmetlerindeki liderliğini sürdürebilmek, etkili ve dayanıklı lojistik zincirler yoluyla küresel rekabetini artırabilmek için dijitalleşme ve otomasyonu kullanması gerekmektedir.

8. Bu gelişim herkesi kapsamalıdır; **hareketliliğin herkes için erişilebilir ve uygun fiyatlı olması, kırsal alanlar ile uzak bölgelerin birbirleri ile düzgün bir şekilde bağlantısının kurulmuş olması⁴, engelli ve hareket kısıtlılığı olan kişilerin ulaşım erişimi, sektörün iyi sosyal koşullar, yeniden beceri kazandırma fırsatları ve cazip iş imkanları sunması oldukça kritiktir.** Avrupa Sosyal Haklar Sütunu (European Pillar of Social Rights), yeşil ve dijital değişimin sosyal olarak adil ve makul olmasını sağlamada Avrupa pusulası konumundadır.

9. **Sonuç olarak, mevcut kademeli değişikliğe dayalı paradigmayı, köklü bir şekilde dönüştürmeliyiz.** Dolayısıyla bu strateji, sürdürülebilir ve akıllı bir gelecek için Avrupa ulaşım yol haritasını kesin olarak rotaya sokmak için bir yol haritası ortaya koymaktadır. Vizyonumuzu gerçeğe dönüştürmek için, önümüzdeki yıllarda çalışmalarımıza yön verecek 10 stratejik alan, eylem planında tanımlanmaktadır. 2030 iklim hedefleri planına⁵ özgü stratejiyi destekleyen senaryolar, yeterli seviyede azim ile birlikte, bu stratejide ortaya konan politika önlemleri birleşimi, **2050’ye kadar ulaşım sektöründen kaynaklı emisyonlarda %90 azalmanın sağlanacağını** göstermektedir. Ekli Personel Çalışma Belgesinde⁶ sunulan analizleri de dikkate alarak sürdürülebilir, akıllı ve dayanıklı hareketlilik hedeflerine erişme yolunda Avrupa ulaşım sistemi doğrultusunu ortaya koyan ve gelecek politikalarımız için gerekli azmi içeren farklı dönüm noktalarının tanımlandığı görülmektedir. Bunlardan bazıları;

2030’a kadar:

- Avrupa yollarında en az 30 milyon sıfır-emisyonlu araç yer alıyor olacaktır.
- 100 Avrupa şehri iklim nötr şehir olacaktır.
- Yüksek hızlı tren trafiği iki katına çıkacaktır.
- Avrupa Birliği dahilinde 500 km altı tarifeli toplu seyahatler karbon nötr (carbon neutral) olacaktır.
- Otonom hareketlilik en yüksek seviyede yaygınlaştırılacaktır.

³ Bu Bildiri’de geçen “araç” ifadesi, verilen metne bağlı olarak, diğerleri yanında, otomobiller, kamyonlar, otobüsler, hafif araçlar, trenler, uçaklar, gemiler, botlar, feribotlar vb. diğerleri olmak üzere tüm araç tipleri için kullanılmıştır.

⁴ Bu yaklaşım, 2021 yılında kırsal kesimler için uzun-dönemli vizyon üzerine Komisyon Bildirisi’nin bir parçası olarak daha fazla tetkik edilecektir.

⁵ COM (2020) 562 nihai, “Avrupa’nın 2030 iklim azmini hızlandırmak, insanlarımızın yararı için iklim-nötr geleceğe yatırım yapmak”

⁶ SWD (2020) 331

- Sıfır-emisyonlu deniz araçları pazara çıkmaya hazır olacaktır.

2035'e kadar:

- Sıfır-emisyonlu büyük uçaklar pazara çıkmaya hazır olacaktır.

2050'ye kadar:

- Neredeyse tüm otomobil, kamyonet, otobüs ve yeni ağır ticari araçlar sıfır-emisyonlu olacaktır.
- Demiryolu yük taşımacılığı iki katına çıkacaktır.
- Yüksek hızlı tren trafiği üç katına çıkacaktır.
- Yüksek hızlı bağlantısalılık ile sürdürülebilir ve akıllı ulaşım için donatılmış çok modlu Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T), kapsamlı ağ içerisinde uygulanır olacaktır.

2 SÜRDÜRÜLEBİLİR HAREKETLİLİK-SIFIR-EMİSYONLU HAREKETLİLİĞE GERİ DÖNÜLEMEZ GEÇİŞ

10. Avrupa Yeşil Mutabakatı, AB'nin 2050 yılına kadar iklim açısından nötr bir ekonomi haline gelmesi ve aynı zamanda sıfır kirlilik hedefi doğrultusunda ulaşımdan kaynaklanan sera gazı emisyonlarında %90'lık bir azalma çağrısında bulunuyor. Bu sistematik değişime ulaşabilmek için **(1) tüm ulaşım modlarını daha sürdürülebilir yapmak, (2) çok modlu ulaşım sistemi içerisinde sürdürülebilir alternatifleri yaygın olarak kullanılabilir hale getirmek ve (3) geçişi yönetebilmek için doğru teşvikleri uygulamaya koymak** durumundayız. **Bunlar bizim gelecek eylemlerimizin üç temel ayağıdır.**

11. Bu, tüm ilgili politika unsurlarının aktive edilmesi anlamına gelmektedir: (1) **fosil yakıtlara olan mevcut bağımlılığın önemli oranda azaltılması için gereken önlemler** (mevcut filoların düşük- ve sıfır-emisyonlu araçlarla değiştirilmesi ve yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların kullanımının hızlandırılması yoluyla); (2) **daha fazla eylemin daha sürdürülebilir ulaşım modlarına kararlı bir şekilde kaydırılması** (trenle seyahat eden, işe gidiş gelişlerde toplu taşıma ve aktif modları kullanan kişilerin önemli ölçüde artırılmasının yanında, yük taşımacılığının önemli oranda tren, iç sular ve kısa deniz taşımacılığına kaydırılmasıyla); ve (3) **dışsal masrafların içselleştirilmesi** (özellikle karbon fiyatlandırması ve altyapı ücretlendirmesi mekanizmaları ile “kirleten öder” ve “kullanan öder” prensiplerinin uygulanmasıyla).

2.1. Tüm ulaşım modlarını daha sürdürülebilir hale getirmeliyiz

12. **Tüm ulaşım modları, ulaşım sistemimiz için vazgeçilmez olduğundan, hepsi daha sürdürülebilir olmalıdır.** Yaklaşımımızın ilk temel ayağı olarak daha fazla gecikmeden, kara, su, hava ve demiryolu taşımacılığı için düşük-karbonlu yakıtlar yanında, yenilenebilir ve düşük- ve sıfır-emisyonlu araçların kullanımını artırmalıyız. Rekabetçi, sürdürülebilir ve döngüsel ürünler⁷ ve hizmetler konusunda araştırma ve inovasyonu (R&I) desteklemeli, sanayiciler tarafından doğru araç ve yakıtların tedarik edilmesini sağlamalı, gerekli altyapıyı kurmalı ve son kullanıcıların talebini teşvik etmeliyiz. Bu, 2030 ve 2050 iklim ve sıfır kirlilik hedeflerimizin yanı sıra Avrupalı şirketlerin dünya çapında endüstri liderleri olarak kalabilmelerini sağlamak için çok önemlidir. Tüm modlarda teknoloji

⁷ Döngüsel ürünler ve hizmetler ulaşımın toplam sürdürülebilirliğine katkıda bulunacaktır. Döngüsel Ekonomi Eylem Planı (COM (2020) 98 final) özellikle bataryalar & araçlar ve inşaat olmak üzere yedi anahtar ürün değer zincirini tanımlamaktadır.

tarafsızlığını sürdürmek önemlidir; ancak bu, fosil yakıt bazlı çözümlerin ortadan kaldırılmasında eylemsizliğe yol açmamalıdır.

POLİTİKA ALANI 1- SIFIR-EMİSYONLU ARAÇLARIN, YENİLENEBİLİR VE DÜŞÜK-KARBONLU YAKITLARIN VE İLGİLİ ALTYAPININ TEDARİKİNİN ARTIRILMASI

13. Hızlı büyümesine rağmen günümüzde düşük- ve sıfır-emisyonlu araçların araç filosu içerisindeki oranı çok düşüktür. Temiz Araç Direktifi'ndekilere⁸ benzer şekilde CO₂, hava kirletici emisyonlar ve kamu ihale kuralları standartları, kara ulaşımında sıfır-emisyonlu hareketliliğe doğru geçişte anahtar politika-belirleyici olmaya devam edecek ve sıfır-emisyonlu araçların artan arzı yoluyla sürdürülebilir hareketliliği tüm taraflar için daha uygun maliyetli hale getirecektir. Bu nedenle 2030 iklim hedefleri planında ortaya konan hedeflere ulaşmak ve 2025'ten itibaren sıfır-emisyonlu hareketliliğe doğru gidişi teminen Komisyon, otomobiller ve kamyonetler için Haziran 2021'e kadar **CO₂ standartlarında** revizyon önerecektir. Komisyon ayrıca ağır taşıtlar için benzer bir şekilde CO₂ standartlarını da gözden geçirecektir.

14. Son beş yıl içerisinde motorlu araçlardan kaynaklanan kava kirleticilerinin azaltılması için önemli çabalar gösterildi. Bugün satılan otomobiller, 2015'dekilere oranla daha az kirletici yaymaktadır. Fakat daha fazlası yapılabilir: çıkmak üzere olan içten yanmalı motorlar için **daha zorlayıcı hava kirletici emisyon standartları** (Euro 7) yasal mevzuat teklifi, yalnızca geleceğe yönelik düşük-emisyonlu araçların pazara girmesini sağlayacaktır.

15. Ufuk Avrupa çerçevesinde tasarlanan "Batteries-Bataryalar", "2Zero-Sıfıra Doğru" ve "Clean Hydrogen-Temiz Hidrojen" gibi ortaklıklar, yenilikçi araç teknolojileri arzına katkıda bulunacaktır. Aynı zamanda, Birliğin uluslararası yükümlülüklerine tam uyum içerisinde, tek pazar genelinde sınırlar olmaksızın **sıfır emisyonlu araçlara olan talebi teşvik etmek için** kapsayıcı politikalara ihtiyaç duyulmaktadır. Yukarıdaki çevresel standartlar, karbon fiyatlandırması, vergilendirme, yol ücretlendirme ve ağır vasıta araçların ağırlık ve boyutlarına ilişkin kuralların revize edilmesi gibi önlemlerle, bu tür araçlara olan talebi artıracak önlemler eşlik etmelidir. Komisyon, kurumsal ve kentsel filolarda sıfır-emisyonlu araçların alımını artıracak eylemler önerecektir. Ayrıca, piller ile ilgili yeni düzenleme, AB pazarına sunulan bataryaların tüm yaşam döngüleri boyunca sürdürülebilir ve emniyetli olmasını sağlayacaktır. Elektrikli araçların çevresel ayak izini azaltmak için karbon ayak izi ile etik ve sürdürülebilir hammadde kaynakları da dahil olmak üzere, sürdürülebilirlik ve yaşam döngüsü sonu (end-of life-cycle) gereksinimleri önemlidir.

16. **Yola uygunluk** yasal çerçevemiz, araçların yaşam döngüsü süresince emisyon ve emniyet standartları sağlayacak şekilde düzenlenmelidir. Tek bir arızalı araç, havamızı binlerce temiz araçtan daha fazla kirletebilir.⁹

17. Kara araçları motorlarındaki sıfır emisyonla doğru olan gelişim, gürültüye ve mikro plastiklere neden olan lastik kullanımından kaynaklanan sorunları çözmez. Lastikler, sularımızı ve denizlerimizi kirletir ve nihayetinde besin zincirine girebilir. **Yüksek-performanslı lastikler**, araç emniyetini sağlarken, enerji tüketimini ve emisyonları (lastik sesi de dahil) azalttıkları için daha fazla teşvik

⁸ Temiz ve enerji-verimli kara ulaşım araçlarının desteklenmesi (EEA ile ilgili metin ile birlikte) hakkındaki Avrupa Parlamentosunun (EU) 2019/1611 sayılı Yönergesi ve Konseyin 20 Haziran 2019 tarih ve değişiklik 2009/33/EC Yönergesi OJ L 188, 12.7.2019, sayfa 116-130

⁹ Örnek olarak SWD (2012) 206 nihai dokümanına ve yakın bir tarihte Belçika'da gerçekleştirilen test çalışmalarına bakınız: <https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>

edilmelidir. Ömrünü tamamlamış araçlara ilişkin çıkmak üzere olan Direktif revizyonu, arabaların üretimi ve parçalanması sürecindeki toplam çevresel ayak izini azaltmayı da amaçlamaktadır.

18. Yakıt tedarikçileri ve işletmeciler, ulaşım yakıtlarının karbon nötr olması gerektiği ve **zaman kaybetmeden sürdürülebilir yenilenebilir ve düşük-karbonlu yakıtların büyük ölçekli olarak yaygınlaşması gerektiğine dair** net bir bilgiye sahip olmalıdır. Komisyon, muhtemelen yeniden düzenlenen Yenilenebilir Enerji Direktifi'nin revizyonu ile asgari pay veya kotalar yoluyla bu yakıtları desteklemek için ek önlemleri değerlendirecektir.

19. **Kara ulaşımı** için sıfır-emisyonlu çözümler hali hazırda uygulanmaktadır. Üreticiler, artık akülü elektrikli araçlara yoğun bir şekilde yatırım yapmaktadır. Kamyonlar ve otobüsler ortaya çıkarken, özellikle şehirlerde kullanılan otomobiller, kamyonetler ve otobüsler için pazar zaten büyüyor. Üreticiler ayrıca, özellikle ticari filolarda, otobüslerde ve ağır hizmet taşımacılığında kullanılmak üzere hidrojen yakıt-hücreli araçlara da yatırım yapıyorlar. Bu umut verici seçenekler, AB enerji sistemi entegrasyonu¹⁰ ve hidrojen¹¹ stratejilerinin yanı sıra bataryalarla ilgili stratejik eylem planı¹² kapsamında desteklenmektedir. Enerji verimliliği, tüm yaşam-döngüsüne bakarak gelecekteki uygun teknolojilerin seçimine öncelik vermek için bir kriter olacaktır. Geçiş dönemi teknolojik çözümleri, CO₂ ve kirlilik standartlarına tam olarak uymalıdır. **Demiryolu taşımacılığının** da daha fazla elektrikli hale gelmesi gerekecektir; bunun uygulanabilir olmadığı yerlerde, hidrojen kullanımı artırılmalıdır.

20. Önümüzdeki on yılda, **hava ve deniz yolu taşımacılığının**, pazara hazır sıfır-emisyon teknolojilerinin olmaması, uçak ve gemilerin uzun geliştirme ve yaşam döngüleri, yakıt ikmal ekipmanları ve altyapısı için gereken önemli yatırımlar ve bu sektörlerdeki uluslararası rekabet nedeni ile daha büyük karbonsuzlaştırma (decarbonisation) zorlukları bulunmaktadır. Denizcilik ve havacılık sektörlerinden kaynaklanan AB uluslararası emisyonları, 1990'dan bu yana %50'den fazla artmıştır. Mevcut krizden kurtuluş yolları da dahil olmak üzere, bu sektörlerde acilen harekete geçilmesi gerekmektedir. Bu modlar, kısa vadede, uygun alternatif güç aktarma organlarının eksikliği nedeniyle ek yenilenebilir ve düşük-karbonlu sıvı ve gaz yakıtlarına¹³ öncelikli olarak erişime sahip olmalıdır. ReFuelEU Havacılık ve FuelEU Denizcilik girişimleri, sürdürülebilir havacılık ve denizcilik yakıtlarının üretimini ve kullanımını artıracak ve bu konuları ele alacaktır. Ayrıca Komisyon; kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının gelecek vadeden yakıtların tedarik ve dağıtımını artırmak için Avrupa Temiz Hidrojen Birliği çatısında tamamlayıcı bir eylem kapsamında, birlikte çalışabilecekleri ve Avrupa Batarya Birliği'nin¹⁴ başarısı üzerine inşa edilecek Yenilenebilir ve Düşük Karbonlu Yakıtlar Değer Zinciri Birliği'ni kurmayı dikkate alacaktır.

21. Enerji verimliliğini artırmak ve uçak ve gemilerin emisyonlarını azaltmak için, bunların tasarım ve işlemleri ile ilgili iddialı standartlar teşvik edilmelidir. AB, Paris Anlaşması¹⁵ ile uyumlu, bilime dayalı küresel emisyon azaltma hedeflerine ulaşmayı amaçlayan somut önlemler konusunda Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gibi tüm uluslararası kuruluşlarla, yakın bir şekilde çalışmaya devam etmelidir. Sıfır-emisyonlu gemi ve uçakların pazara girmesi doğrultusunda yıkıcı teknolojiler geliştirmek için önemli çabalara da ihtiyaç

¹⁰ COM (2020) 229 nihai, "İklim-nötr ekonominin güçlendirilmesi: Enerji Sistem Entegrasyonu için bir AB Stratejisi"

¹¹ COM (2020) 301 nihai, "İklim-nötr Avrupa için hidrojen Stratejisi"

¹² COM (2018) 293 nihai, "EK 2 – Bataryalar Stratejik Eylem Planı"

¹³ Bu arada bunlar hidrojen, hidrojen-bazlı sentetik yakıtlar ve gelişmiş bio-yakıtlar olabilir. İlk harekete geçenleri teşvik etmek için, örneğin hidrojene dayalı su taşımacılığı için emniyet standartları önceden geliştirilmeli ve sertifikasyon süreçleri toplam emniyet seviyesinden ödün vermeksizin mümkün olduğunca basitleştirilmiş olmalıdır.

¹⁴ https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en

¹⁵ AB ve Üye Devletler, bu kararlığı 2022'deki gelecek ICAO Genel Kurulu'nda da sürdürmelidirler.

vardır. Avrupa Birliği, yeterli karbon fiyatlandırma politikaları ve özellikle Ufuk Avrupa kapsamında hayata geçirilebilecek ortaklıklar (“Sıfır Emisyonlu Denizyolu Taşımacılığı”, “Temiz Havacılık” ve “Temiz Hidrojen” gibi) yoluyla yapılacak araştırma ve inovasyon (R&I) da dahil olmak üzere, bunu başarmak için uygun ortamı yaratmalıdır. Buna ek olarak, Tek Avrupa Gökyüzü (Single European Sky) gibi daha verimli trafik yönetimleri, önemli çevresel kazanımlar getirebilir.¹⁶ Bu faaliyetler, küresel eylemlerin kritik olduğu hava ve deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması için gerekli olan “önlemler sepetinde” temel öğelerdir.

22. Yenilenebilir ve düşük-karbonlu yakıtların artan yayılımı ve kullanımı, tüm ulaşım modlarında düşük- ve sıfır-emisyonlu araçların yaygın olarak kullanılmasını sağlamak için kapsamlı bir **şarj ve yakıt ikmali altyapısı** ağının oluşturulmasıyla birlikte olmalıdır. “Şarj ve yakıt ikmali”, “Avrupa İyileştirme ve Dayanıklılık Mekanizması” (Recovery and Resilience Facility)¹⁷ altında yer alan önemli bir stratejik alandır: 2025 yılına kadar amaç, 2030 yılında ihtiyaç duyulan 1,000 hidrojen istasyonunun yarısını ve 3 milyon kamu şarj noktasından¹⁸ 1 milyonunu inşa etmektir. Nihai hedef, ağır iş makinası operatörleri de dahil olmak üzere, tüm müşterilere kolay erişim imkânı sunan yoğun ve yaygın bir ağ sağlamaktır. Komisyon, kalıcı boşlukların bulunduğu alanlar da dahil olmak üzere, alternatif yakıt altyapısının hızlı yayılımını desteklemek için bir dizi ek eylemin ana hatlarını içeren stratejik dağıtım planı yayımlayacaktır. Bunlar, tüm değer zincirinin anahtar kamu ve özel sektör temsilcilerini bir araya getiren Komisyon’un Sürdürülebilir Ulaşım Forumu ile iş birliği içerisinde geliştirilen, planlama ve izin süreçleri ile birlikte finansman ile ilgili önerileri de içerecektir.¹⁹

23. Avrupa’nın, tüm modlar için kıta genelinde birlikte çalışabilir şarj/yakıt ikmali hizmetlerinin sürekli parçalanma ve yaygın eksikliğini de sona erdirmesi gerekiyor. Komisyon, **Alternatif Yakıtlar Altyapı Direktifi’nin (AFID) revizyonu** kapsamında, altyapının yaygınlaştırılmasına yönelik seçenekleri ve tüm alternatif yakıtlı araçlar için altyapı ve altyapı kullanım hizmetlerinin tam olarak birlikte çalışabilirliğinin sağlanması için daha fazla önlem alınmasını dikkate alacaktır. Fiyatlandırma konusundaki mevcut şeffaflık eksikliğini sona erdirmek için tüketicilere yeterli bilgi verilmesi ve kesintisiz sınır-ötesi ödemelerin kolaylaştırılması, ele alınması gereken en önemli konular arasındadır. Ayrıca, akülü-elektrikli araçların ve diğer e-hareketlilik türlerinin pazara beklenen yoğun girişi, elektrik şebekesine sorunsuz entegrasyonu gerektirmektedir. Akıllı şarj altyapısının yaygınlaştırılması, elektrik sistemine depolama kapasitesi ve esneklik sağlamada yardımcı olacaktır. AFID’in revizyonunun yanı sıra, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T) Düzenlemesi’nin ve değiştirilmiş Yenilenebilir Enerji Direktifi ve elektrik için mahsuplaşma mekanizması gibi diğer politika araçlarının ve ayrıca binalardaki şarj noktalarının artırılması bakış açısıyla Binaların Enerji Performansı Direktifi’nin de gözden geçirilmesi düşünülmelidir. Komisyon, AB enerji sistemi entegrasyonu ve hidrojen stratejileri girişimleri kapsamında, gerekli şebeke yatırımlarıyla uyumu sağlayacaktır.

¹⁶ Bu, hava taşımacılık emisyonlarında %10’a kadar düşüş sağlayabilir ve ayrıca ATM, havacılığın CO₂’siz iklim etkilerinin ortaya çıkarılmasına katkı sunabilir.

¹⁷ COM(2020) 575 nihai, “2021 Yıllık Sürdürülebilir Büyüme Araştırması”

¹⁸ İhtiyaç duyulan kamu şarj noktalarının sayısı, Alternatif Yakıtlar Altyapısı Direktifi’nin gözden geçirilmesi eşliğinde Etki Değerlendirmesinin parçası olarak detaylı olarak değerlendirilecektir.

¹⁹ Gerekli görüldüğünde diğer pazar ve finans aktörleri de bu süreçte davet edilecektir. Özel ve kamu bina stoklarında şarj altyapısının gelişiminin desteklenmesi, şarj işlemlerinin büyük çoğunluğunun ev veya işyerlerinde gerçekleşeceği düşünüldüğünde anlam kazanmaktadır. Devam etmekte olan *Yenileştirme Dalgası* girişimi ve karşılıklı destek ile tam bir uyum sağlanacaktır. Komisyon, bu sürecin çıktılarının doğrulanması için yüksek seviyede “Şarj ve Yakıt İkmali” paneli düzenleyecektir.

POLİTİKA ALANI 2- SIFIR EMİSYONLU HAVALİMANLARININ VE LİMANLARIN İNŞA EDİLMESİ

24. **Limanlar ve havaalanları**, uluslararası bağlantılarımız ve Avrupa ekonomisi ile bölgeleri için kilit öneme sahiptir. Sıfır-emisyonlu alanlara dönüşümlerinde, en sürdürülebilir havaalanları ve limanlar²⁰ tarafından uygulanan en iyi uygulamalar, yeni normal haline gelmeli ve daha sürdürülebilir bağlantısallık biçimleri sağlamalıdır. Limanlar ve havalimanları, ilgili tüm modları birbirine bağlayan çok modlu hareketlilik ve ulaşım merkezleri haline gelmelidir. Bu, yerel olarak hava kalitesini artıracak ve böylece civar bölge sakinlerinin sağlığının iyileştirilmesine katkıda bulunacaktır. İç ve deniz limanları; entegre elektrik sistemleri, hidrojen ve diğer düşük karbonlu yakıtlar ve atıkların yeniden kullanımı ve döngüsel ekonomi için test ortamları olarak yeni temiz enerji merkezleri olma konusunda büyük bir potansiyele sahiptir.

25. Komisyon; yenilenebilir ve düşük-karbonlu yakıtların kullanımını, konuşlu gemi ve uçakların fosil enerji yerine yenilenebilir enerji ile çalıştırılmasını, yeni, daha az emisyonlu ve sessiz gemi ve uçak kullanılmasını teşvik etmek, havaalanı ücretlerinde iyileştirme yapmak, işlemler, hava limanı hizmetleri ve havalimanlarında yer hizmetlerini daha çevreci hale getirmek, liman çağrılarını optimize etmek ve akıllı trafik yönetimlerini yaygın olarak kullanmak yoluyla, **havaalanları ve limanları temiz hale getirmek için önlemler** önerecektir. Komisyon, ayrıca, havacılığın CO₂ dışı iklim etkilerinin güncellenmiş analizi²¹ ile ilgili olarak Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı (EASA) raporunda önerilen önlemleri de takip edecektir.

26. Havacılık ve deniz taşımacılığında, yerel yenilenebilir enerji üretimi ile daha sürdürülebilir çok modlu erişim ve filo yenilemesi²² alanlarında, **kamu ve özel sektör yatırımları** artmalıdır. Bu yatırımlardan bazıları, sıfır emisyonla geçiş de dahil olmak üzere, her bir modun özelliklerini kapsayan, ilgili sürdürülebilir sınıflandırma kriterlerinin oluşturulmasından yararlanacaktır. Avrupa Yatırım Bankası (EIB) tarafından kararlaştırılacak revize kredi politikasının da aynı şekilde yararlı olması beklenebilir.

27. Alternatif deniz yakıtlarının yaygınlaştırılması sinerjisiyle birlikte, sektörden kaynaklanan geniş kapsamlı çevresel ayak izini büyük ölçüde azaltmak için sıfır kirlilik hedefi çerçevesinde çaba gösterilmelidir. Tüm AB sularında, deniz havzalarının, kıyı alanlarının ve limanların yararına, deniz taşımacılığında kaynaklanan hava ve su kirliliğini sınırlamayı hedefleyen geniş kapsamlı **'Emisyon Kontrol Bölgeleri'**nin kurulmasını sağlamak bir öncelik olmalıdır. Komisyon, özellikle, Akdeniz'in kapsanmasına yönelik çabalara öncülük etmekte ve Karadeniz için de benzer çalışmalar başlatmayı hedeflemektedir. Ayrıca, AB gemi geri dönüşüm mevzuatını²³ güçlendirmek; yani emniyetli ve sürdürülebilir gemi geri dönüşüm uygulamalarını daha fazla teşvik etmek için olası önlemleri belirleme hususunda mevzubahis mevzuat gözden geçirilecektir.

²⁰ Avrupa Deniz Limanları Organizasyonu (ESPO) tarafından geliştirilen *EcoPorts* veya *ACI EUROPE* tarafından geliştirilen Havalimanı Karbon Akreditasyon girişimleri gibi.

²¹ Bakınız: COM (2020) 747 nihai, "Havacılığın CO₂ dışı iklim etkilerinin güncellenmiş analizi ve AB Emisyonları Ticaret Sistemi Direktifi 30(4) Maddesi gereğince potansiyel politika önlemleri"

²² Örneğin, hali hazırda mevcut bulunan son nesil uçaklar CO₂ emisyonlarını %20-25 oranında azaltırken gürültü seviyelerinde de düşüşler sağlamaktadır.

²³ Avrupa Parlamentosu'nun (EU) No 1257/2013 sayılı düzenlemesi ve Konseyin 20 Kasım 2013 tarihli gemilerin geri dönüşümü konusundaki (EC) No 1013/2006 düzenlemesi ve 2009/16/EC numaralı Yönergesi, OJ L 330, 10.12.2013, s.1.

Fosil yakıtlara olan mevcut bağımlılığı azaltmak için kilometre taşları:²⁴

- 1) 2030'a kadar en az 30 milyon sıfır emisyonlu araba ve 80.000 sıfır emisyonlu kamyon yollarda yer alacaktır.
- 2) 2050'ye kadar neredeyse tüm otomobil, kamyonet, otobüs ve yeni ağır vasıtalar sıfır-emisyonlu olacaktır.
- 3) Sıfır-emisyonlu açık deniz gemileri 2030, büyük sıfır-emisyonlu uçaklar ise 2035'e kadar pazarda satışa hazır hale gelecektir.

2.2. İyi mod seçimlerini sağlamak için sürdürülebilir alternatifleri yaygın olarak kullanılabilir hale getirmeliyiz

28. Yaklaşımımızın ikinci temel ayağı olarak, **sürdürülebilir alternatifler artık tam entegre ve kesintisiz çok modlu hareketlilik sisteminde yaygın olarak kullanılabilir hale getirilmelidir**. AB sadece teknolojik çözümlere güvenemez: iklim değişikliğiyle mücadele etmek ve çevre kirliliğini azaltmak için hareketlilik sistemimizi adapte edecek acil önlemler gereklidir. Çok modluluk; kolaylık, hız, maliyet, güvenilirlik, öngörülebilirlik gibi farklı modların güçlü yönlerinden yararlanır veya bunların birleşimini alarak insan ve yükler için daha verimli ulaşım çözümleri sunabilir. COVID-19 pandemisi, artan çok modluluğun ulaşım sistemimizin dayanıklılığını artırmada ne kadar önemli olduğunu ve halkın sürdürülebilir alternatif seyahat modlarını benimsemeye ne kadar hazır olduğunu göstermiştir.

29. İnsanlar, özellikle günlük hareketliliklerinde, maliyet²⁵, ulaşılabilirlik ve hız ana unsurlarını dikkate alarak daha **sürdürülebilir ulaşım modlarına geçmeye isteklidir**. AB; emniyetli, rekabetçi ve uygun maliyetli sürdürülebilir alternatiflerin uygulamada daha fazla yer bulabilmesi için uygun koşulların yaratılmasına yardımcı olmalıdır. Rekabetçi fiyatlarda, sıklıklarda ve konfor seviyelerinde uygun alternatiflerin bulunduğu yerlerde, insanlar daha sürdürülebilir modu²⁶ seçmektedir.

30. Aynı zamanda, **hareketlilik biçimleri ve tüketici davranışları da değişmektedir**. Bu değişiklikler COVID19 pandemisi ile güçlendiriliyor ve dijital çözümler ile de büyük ölçüde kolaylaştırılıyor. Uzaktan çalışma, video konferans, elektronik ticaret, paylaşımlı ve kooperatif hareketlilik hizmetlerinin kullanılması, hareketliliğin devam eden dönüşümüne katkıda bulunmaktadır.

POLİTİKA ALANI 3- ŞEHİRLERARASI ve KENTSEL HAREKETLİLİĞİN DAHA SÜRÜDÜRÜLEBİLİR VE SAĞLIKLI HALE GETİRİLMESİ

31. Ulaşım sektörünü, tamamen çok modlu, sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik hizmetleri sistemine dönüştürmek için kararlı eyleme ihtiyaç vardır. Avrupa, bunu başarmak için kısa mesafelerde yüksek hızlı demiryolu hizmetleri ile uzun mesafelerde temiz havacılık hizmetlerini kapsayan yüksek kaliteli bir ulaşım ağı kurmalıdır. Komisyon, ulaşım operatörlerinin, 2030'a kadar AB içerisinde 500 km'nin altında tarifeli toplu seyahatlerde yolculara karbon nötr seçenekler sunmasına imkân veren koşulların oluşturulması için çalışacaktır. Komisyon, 2021-2022'de, ilgili AB mevzuatını revize ederken bu

²⁴ Bu kilometre taşları, Ekli Personel Çalışma Dokümanında sunulan analiz de dikkate alınarak, bu arada gelecek politikalarımız için gerekli kararlığı belirterek; sürdürülebilir, akıllı ve dayanıklı hareketlilik hedeflerimize erişme yolunda Avrupa ulaşım sisteminin doğrultusunu göstermek için belirlenmektedir.

²⁵ Eurobarometer 495 Anketi, günlük hareketlilikleri içerisinde otomobil kullanıcılarının büyük çoğunluğunun ulaşımın daha çevre dostu formlarına kaymaya hazır olduklarını ortaya koymuştur. Hızlı ve benzer fiyatlı bir alternatif, katılımcıları, uzun-mesafeli seyahatler için daha çevre dostu çözümlere doğru etkileyecektir.

<https://ec.europa.eu/comfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>

²⁶ Örneğin, Barselona ve Madrid arasındaki yüksek-hızlı tren hattının açılmasından sonra, 2008'de %85 hava ve %15 tren olan paylaşım 2016'da %38 hava %62 tren olacak şekilde değişmiştir.

kararlılığı sürdürecektir. Havayolları, rekabet yasalarına tabi olarak giderek artan sayıda çok modlu bilet satmalıdır. Yatırımlar, daha sürdürülebilir bağlantılara doğru geçişi sağlamak için gerekli TEN-T altyapısını geliştirmeye yönlendirilmelidir. AB yatırımlarının, Devlet yardımının, kapasite tahsisi kurallarının ve kamu hizmeti yükümlülüklerinin (PSO'lar), hareketlilik ihtiyaçlarını karşılamaya ve farklı çok modlu seçenekleri teşvik etmeye yönelik olduğu, genel bir ulaşım sistemi oluşturmak için harekete geçilecektir.

32. **2021 Avrupa Demiryolu yılı**, Üye Devletler, Komisyon ve demiryolu sektörü için **Avrupa çapında geçiş bağlantılarını güçlendirmek için mükemmel bir fırsattır**. Dördüncü Demiryolu Paketi'nin uygulanması ve demiryolu pazarlarının rekabete açılmasıyla, demiryolu operatörleri müşteri ihtiyaçlarına daha duyarlı hale gelecek ve hizmetlerinin kalitesini ve maliyet etkinliğini iyileştirecektir. AB çapında araç onayının uyumlaştırılması, sınır-ötesi trenlerin maliyetlerini de azaltacaktır. Yüksek hızlı hatlar da dahil olmak üzere, TEN-T'nin tamamlanması, ana koridorlar boyunca daha iyi bağlantılar sağlayacaktır. Yolcuların haklarıyla ilgili farkındalıklarını artırmak ve bilet üzerinden teklifler de dahil olmak üzere seyahat bilgilerinin ayırım gözetmeksizin sağlanması, müşteriler için demiryolu çekiciliğini daha da artıracaktır.

33. Komisyon, 2021'de **uzun mesafeli ve sınır-ötesi yolcu demiryolu hizmetlerini desteklemek için bir eylem planı** önerecektir. Bu plan, Üye Devletlerin, geceleri de içerecek şekilde, yeni tren hizmetlerini artırmalarını sağlayacak kapasitenin iyi yönetilmesi, koordineli hazırlanmış zaman çizelgeleri, tren setleri için stok alanları oluşturulması ve hedeflenen altyapı iyileştirme çalışmaları ile şehirler arasında daha hızlı anahtar bağlantılar oluşturma çabaları üzerine inşa edilecektir. Bu amaç için oluşturulacak platformlar veya diğer kurumsal yapılar, tüm Üye Devletlere açık olmalıdır. İlgili tüm paydaşların dahil olduğu bazı rotalardaki pilot hizmetler desteklenmeli ve 2030'a kadar 15 pilot uygulamanın artırılması hedefiyle, kamu hizmeti sözleşmeleri ve açık erişim hizmetlerinin bir kombinasyonu, yeni bağlantılar ve hizmetler için farklı modelleri test edebilmelidir.

34. Tek Avrupa Demiryolu Bölgesi'nin geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır ve Komisyon, demiryolu altyapısının kullanımını en üst düzeye çıkaran yüksek kaliteli kapasiteye erişim için demiryolu işletmelerinin ihtiyaçlarını ele alarak, **demiryolu pazarını genişletmeye yönelik önlemleri**²⁷ değerlendirecektir. **Sınır-ötesi biletlerin kullanımı ve satın alınması daha kolay hale gelmelidir**. Komisyon, 2021'den başlayarak, farklı ulaşım modlarını birleştiren ve yolculara kapıdan kapıya seyahat için doğru seçenekler sunan, yenilikçi ve esnek biletleri sağlamak için düzenleyici önlemler önerecektir.

35. 2030 iklim hedefleri planında belirtildiği gibi, toplu taşıma, yürüyüş ve bisiklet kullanım oranlarının artırılmasının yanında otonom, bağlantılı ve çok modlu hareketliliğin mod paylarının artırılması, özellikle şehirlerde ulaşımdan kaynaklanan kirliliği ve tıkanıklığı önemli ölçüde azaltacak ve insanların sağlığını ve refahını artıracaktır. **Şehirler daha fazla sürdürülebilirliğe geçişin ön safklarındadır ve öyle de olmak zorundadır**. Komisyon, TEN-T ağındaki kentsel bağlantı noktaları olan tüm büyük ve orta ölçekli şehirlerin, 2030 yılına kadar kendi sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlarını yerine getirmelerini sağlamak için şehirler ve üye devletlerle daha fazla yakından ilgilenmeye başlayacaktır. Planlar, sıfır emisyon ve sıfır yol ölümleri gibi yeni amaçlar içermelidir. Bisiklet gibi aktif ulaşım modları, 2.300 km'den fazla ek bisiklet altyapısının duyurulduğu şehirlerle birlikte büyüme göstermiştir. Bu büyüme, önümüzdeki on yılda 5.000 km emniyetli bisiklet şeridine ulaşacak şekilde iki katına çıkarılmalıdır. Komisyon, ayrıca, 2030'a kadar çok sayıda Avrupa şehrinde karbonsuzlaştırmayı

²⁷ Komisyon özellikle (EU) No 913/2010 Düzenlemesi ile 2012/34/EU Direktifi ve (AU) No 1315/2013 Düzenlemesi ile 92/106/EEC Direktifi arasındaki etkileşimi değerlendirecektir.

gerçekleştirmek için ortak adım atılacak stratejik öncelik olarak İklim-nötr ve Akıllı Şehirler²⁸ alanında misyon geliştirmeyi değerlendirmektedir.

36. Dijital çözümlerin sağladığı kesintisiz çok modluluk, kentsel ve kırsal alanlarda hayati önem taşımaktadır. Yolcu taşıma sistemleri üzerindeki artan baskı, Bir Hizmet Olarak Hareketlilik (MaaS) konseptini takiben, çeşitli ulaşım hizmetlerinin talep üzerine erişilebilir bir hizmete entegre edilmesiyle yeni ve yenilikçi çözümlere olan talebi artırdı. Bununla eşzamanlı olarak, birçok şehir, aracı platformların ortaya çıkmasıyla kolaylaşan ve böylece günlük trafikteki araç sayısının azaltılmasına olanak tanıyan paylaşımlı ve işbirlikçi hareketlilik hizmetlerine (paylaşımlı araçlar, bisikletler, yolculuk paylaşımı ve diğer mikro-hareketlilik biçimleri) doğru bir kaymaya tanık oluyor.

37. AB ve Üye Devletler, vatandaşlarımızın daha temiz hava, daha az gürültü ve trafik sıkışıklığı, şehrimizin caddelerindeki ölümleri ortadan kaldırma beklentilerini karşılamalıdır. Komisyon, bu sürdürülebilir ve sağlıklı ulaşım modlarını teşvik etmek ve desteklemek için Kentsel Hareketlilik Paketi'ni revize ederek, **kentsel hareketlilik için mevcut Avrupa çerçevesinin iyileştirilmesine** katkıda bulunacaktır. Daha iyi kentsel planlama da dahil olmak üzere, yerel ve bölgesel düzeyde hareketlilik yönetimi ve kırsal ve banliyö alanları ile bağlantı konusunda daha net bir rehberliğe ihtiyaç vardır; böylece ev-iş arasında seyahat eden yolculara sürdürülebilir hareketlilik seçenekleri sunulabilir. Avrupa politikaları ve mali desteği, TEN-T'nin genel işleyişi için kentsel hareketliliğin önemi ile birlikte, çok modlu hareketlilik merkezleri, park et ve devam et tesisleri ile yürüyüş ve bisiklet için emniyetli altyapıyı içeren ilk/son mil çözümlerine ilişkin hükümleri de yansıtmalıdır.

38. Komisyon, sorunsuz işleyen tek pazarı koruyarak ve sosyal ve emniyet kaygılarını dikkate alarak talebe dayalı yolcu taşımacılığının (taksiler ve özel kiralık araçlar), daha sürdürülebilir ve vatandaşlara verimli hizmetler sunar hale gelebilmesini sağlayacak yollar arayacaktır. Komisyon, ayrıca, mikro-hareketlilik, otobüsler ve feribotlar da dahil olmak üzere sıfır-emisyonlu araç tedariki²⁹ ve ilgili altyapılara destek olurken, **şehirlere politika araçlarını modernize etmelerine yardımcı olacaktır**. Düşük ve sıfır emisyonlu bölgeler ve ortak etiketler hakkında daha iyi bilgilerin yanı sıra araçlar için dijital çözümler, iyi işleyen tek pazarın korunmasına yardımcı olabilir ve temel özgürlüklerin kullanılmasını kolaylaştırabilir.

POLİTİKA ALANI 4- DAHA YEŞİL YÜK TAŞIMACILIĞI

39. Avrupa Yeşil Mutabakatı, bugün karayolu ile taşınan iç yüklerin %75'inin önemli bir bölümünün **demiryolu ve iç su yollarına kaydırılması** çağrısında bulunmaktadır. **Kısa mesafe deniz taşımacılığı** ve verimli sıfır-emisyonlu deniz araçları, Avrupa'daki yük taşımacılığının çevre dostu olmasına katkıda bulunabilir. Bu nedenle, bugüne kadar kaydedilen sınırlı ilerleme göz önüne alındığında acil önlemler alınmalıdır: Örneğin, kara navlun taşımacılığındaki demiryolu payı 2011'de %18.3 iken 2018'de³⁰ %17.9'a düşmüştür.

²⁸ Avrupa araştırma ve yenilik misyonları dünyamızın yüz yüze kaldığı bazı büyük zorluklara çözüm üretmeyi amaçlamaktadır. Bunlar 2021'de başlayacak olan Ufuk Avrupa çerçeve programlarının bütünleşik parçalarıdır.
https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en

²⁹ Örneğin, Komisyonun "İklim ve Çevre için Büyük Satınalıcılar" girişiminin ana amacı, büyük somut projeler ve benzer zorluklar üzerinde çalışan şehirler, bölgeler, hastaneler, merkezi tedarik kurumları, kamu hizmetleri vb. büyük kamu alıcıları arasındaki ortaklıklar yoluyla Avrupa'daki stratejik kamu ihalelerinin ikamesini artırmaktır. Bu hedefe, pazarı; yenilikçi ürün, hizmet ve işlere doğru yönlendirme bakış açısı ile stratejik kamu ihalelerinde büyük alıcılar arasında iş birliğini teşvik etmekle ulaşılabilir.

³⁰ Toplam demiryolu yük taşımacılığın yaklaşık yarısı sınır-ötesidir. Bu durum, demiryolu yük taşımacılığında Avrupa'ya güçlü bir boyut katmaktadır ve ulusal demiryolu ağları arasındaki rekabet gücünü etkileyebilecek birlikte çalışabilirlik ve iş birliği eksikliğine karşı daha da hassas hale getirir. Ham madde gibi geleneksel kargolar, hacimli endüstriyel değişime uğrarken, genişleyen 'tam zamanında' yüksek değerli ürünler değişik hizmetler gerektirir.

40. Avrupa'daki kargo operasyonlarının çevre dostu olmasını desteklemek için **modlar arası (intermodal) taşımacılığın mevcut çerçevesinin önemli derecede yenilenmeye ihtiyacı vardır** ve etkili bir araç haline getirilmelidir. Operasyonlar ve altyapının her ikisi için de ekonomik teşvikler vermek kadar Kombine Taşımacılık Direktifi gibi düzenleyici çerçeveleri de gözden geçirme seçenekleri dikkate alınmalıdır. Teşvik mekanizmaları, ulaşım ve lojistik emisyonlarını ölçmeye yönelik, Avrupa çerçevesine göre tarafsız performans izlemesine dayanmalıdır.

41. **Çok modlu lojistik, kentsel alanlar içinde ve dışında bu dönüşümün bir parçası olmalıdır.** Elektronik ticaretin büyümesi tüketim biçimlerini önemli ölçüde değiştirdi; ancak boş ve gereksiz gönderilerin azaltılması da dahil olmak üzere milyonlarca teslimatın dış maliyetleri dikkate alınmalıdır. Bu nedenle, sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması, özel sürdürülebilir kentsel lojistik planları aracılığıyla yük boyutunu da içermelidir. Bu planlar; kargo bisikletleri, otomatik teslimat araçları, dronlar (insansız hava araçları) ve şehirlerde iç su yollarının daha iyi kullanılması da dahil olmak üzere hali hazırda mevcut olan sıfır emisyon çözümlerinin daha yaygın kullanılmasını hızlandıracaktır.

42. Özellikle ülke içi çok modlu iç deniz terminalleri ve aktarma altyapısının yetersizliği, Avrupa'nın bazı bölgelerinde belirgin olarak ortaya çıkmakta olup bunlara en yüksek derecede öncelik verilmelidir. Çok modlu altyapıdaki eksik bağlantılar kapatılmalıdır. Ayrıca, ulaşım sistemi, gelişmiş aktarma teknolojileri ile daha verimli çalışmalıdır. AB'nin çok modlu veri değişimine ve tüm modlarda akıllı trafik yönetim sistemlerine ihtiyacı vardır. Nihayetinde, tüm yük taşıma modları çok modlu terminaller aracılığıyla bir araya gelmelidir ve Komisyon; AB fonları ve Araştırma&İnovasyon (R&I) desteği de dahil olmak üzere diğer politikaların, Birliğin uluslararası yükümlülüklerine tam bir saygı içerisinde bu konuları daha iyi şekilde ele alması için inisiyatif alacaktır. Ülkelerin hali hazırda çok modluluğu finanse etmek için esnek bir çerçeve sağlayan demiryollarına Devlet yardımı kurallarının revizyonu, bu hedefi daha da destekleyecektir.

43. Son yıllarda, yenilikçi şirketler, demiryolu taşımacılığının güvenilir bir şekilde çalışabileceğini ve müşteriler için çekici olabileceğini göstermiştir. Bununla birlikte, birçok yerel kural ve teknik engeller performansı hala kısıtlamaktadır. **Demiryolu yük taşımacılığının**, kapasite artırımı, demiryolu altyapı yöneticileri arasındaki sınır-ötesi koordinasyon ve iş birliğinin güçlendirilmesi, demiryolu ağının bütüncül olarak daha iyi yönetilmesi ve dijital bağlantı ve otomasyon gibi yeni teknolojilerin yaygınlaştırılması yoluyla ciddi bir şekilde **geliştirilmesi** ihtiyacı vardır. Komisyon, Demiryolu Yük Koridorları ve TEN-T temel ağ koridorlarını yöneten düzenlemelerin revizyonunu önerecektir. Bu koridorların Avrupa ulaşım koridorlarına entegrasyonu, tren uzunlukları, yük gabarisi ve geliştirilmiş operasyonel kurallar gibi hızlı kazanımlara odaklanma yanında önemli eksik bağlantıların tamamlanması ve ana ağın yük taşıma kapasitesine sahip olması için adaptasyonun sağlanması, modlar arası ulaşımı teşvik edecek eylemlerimizin altyapısal boyutunu güçlendirecektir. Komisyon, ilave esnek tren güzergahları oluşturmak için devam eden tren tarifelerini yeniden düzenleme projesi ile uyumlu şekilde, demiryolu kapasitesi tahsisi ile ilgili kuralların iyileştirilmesini önerecektir. Demiryolu gürültüsü ile ilgili Avrupa kurallarının yürürlüğe konması, ilgili endişelerin giderilmesine yardımcı olacaktır.

44. Benzer şekilde, ardışık eylem programları,³¹ **iç su yolları taşımacılığının** modal payını³² büyük ölçüde korumasına yardımcı olurken, bu başarıyı korumak ve kullanılmayan potansiyeli hem TEN-T koridorları boyunca hem de iç su yollarının şehir lojistiğinin son kilometresini çevre dostu yapabileceği iç şehirlerde sürdürülebilir hale getirmek için eylemler gereklidir. Komisyon, özellikle Su Çerçeve

³¹ NAIADES I ve II. https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiades2_

³² İç sularda taşımacılık 2005 ile 2017 yılları arasında %6 artmıştır.

Direktifi ve Habitat Direktifleri başta olmak üzere, çevresel politikalara tam uyumu sağlarken mavnalı filolarının yenileme ve finansmana erişimi iyileştirme ihtiyacı gibi temel zorluklarla mücadele ederek, bu potansiyelden yararlanmak için NAIADES III programını önerecektir.

45. Ayrıca, Deniz Otoyolları için TEN-T desteği, **kısa mesafe deniz taşımacılığı** yoluyla daha fazla kargonun daha sürdürülebilir bir şekilde taşınmasını başardı. AB, şimdi de örnek olmalı ve Avrupa denizcilik alanlarını sürdürülebilir, akıllı ve dayanıklı hale getirmelidir.

Daha fazla aktiviteyi daha sürdürülebilir ulaşım modlarına kaydırmak için kilometre taşları:³³

4) 500 km altındaki tarifeli toplu seyahatler, Avrupa çapında 2030'a kadar karbon-nötr olmalıdır.

5) Yüksek hızlı demiryolu trafiği 2030'a kadar iki, 2050'ye kadar üç katına çıkacaktır.³⁴

6) 2030'a kadar Avrupa'da en az 100 iklim-nötr şehir olacaktır.

7) Demiryolu yük taşımacılığı 2030'a kadar %50 artacak; 2050'ye kadar iki katına çıkacaktır.³⁵

8) İç su yolu ve kısa deniz taşımacılığı 2030'a kadar %25; 2050'ye kadar %50 artacaktır.³⁶

2.3. Sıfır-emisyonlu hareketliliğe geçişi sağlamak için doğru teşvikleri uygulamaya koymamız gerekmektedir

46. Yaklaşımımızın üçüncü temel ayağı olarak, **ulaşım kullanıcılarının daha sürdürülebilir seçimler yapmaları için teşvikler güçlendirilmelidir**. Karbon fiyatlandırma, vergilendirme ve altyapı ücretlendirme gibi bu teşvikler temelde parasaldır; ancak kullanıcılar için geliştirilmiş bilgilerle tamamlanmalıdır.

POLİTİKA ALANI 5- KARBON FİYATLANDIRMASI VE KULLANICILARA DAHA İYİ TEŞVİKLER SAĞLANMASI

47. Taşımacılıkta adil ve verimli fiyatlandırma için uzun süredir devam eden politika taahhütlerine rağmen, ilerleme sınırlı olmuştur. “**Kirleten öder**” ve “**kullanan öder**” ilkelerinin gecikmeden tüm ulaşım modlarında gecikmeden uygulanması gerekir. Sadece çevre ile ilgili dış maliyetleri³⁷ her yıl 388 milyar Avro'dur. Bu dış maliyetlerin toplumun geri kalanınca karşılanması yerine, ulaşımı kullananlar tarafından üstlenilmesinin içselleştirilmesi, daha düşük dış maliyetlere sahip daha sürdürülebilir ulaşım modlarına sahip olma sürecini tetikleyecektir. **Komisyon, bu nedenle, tüm ulaşım modlarında adil ve verimli fiyatlandırma sağlamak için kapsamlı bir dizi önlem alacaktır**. Emisyon ticareti, altyapı ücretleri, enerji ve araç vergileri karşılıklı olarak uyumlu, tamamlayıcı ve tutarlı bir politikada bir araya gelmelidir.

48. CO₂ emisyonlarının maliyetinin içselleştirilmesinde, özellikle **AB Emisyon Ticaret Sistemi (EU Emission Trade System)**, karbon fiyatlandırmasının en önemli aracıdır. Komisyon, AB

³³ Bu kilometre taşları, Ekli Personel Çalışma Dokümanında sunulan analiz de dikkate alınarak, bu arada gelecek politikalarımız için gerekli azmi belirterek, sürdürülebilir, akıllı ve dayanıklı hareketlilik hedeflerimize erişme yolunda Avrupa ulaşım sisteminin doğrultusunu göstermek için belirlenmektedir.

³⁴ 2015 ile kıyaslandığında

³⁵ 2015 ile kıyaslandığında

³⁶ 2015 ile kıyaslandığında

³⁷ Sürdürülebilir Ulaşım Altyapısı Ücretlendirmesi ve Ulaşım Dış Harcamalarının İçselleştirilmesi (Haziran 2019) çalışması, doğrudan CO₂ ve hava kirlenici emisyonları kapsarken, dolaylı olarak enerji üretiminden kaynaklı CO₂ ve hava kirlenici emisyonları, hava kirliliğini, aşırı gürültüyü ve doğal yaşam tahribatlarını içerdi. Sektörden toplanan vergi ve ücretlendirmelerin en azından 340 milyar Avro olduğu tahmin edilmektedir. Çalışmaya göre, sıkışıklıktan doğan gecikme de 228 milyar Avro ek maliyet getirmektedir. Kazalardan doğan dışsal maliyetin 250 milyar Avro'ya ulaştığı tahmin edilmiştir. Çalışma ayrıca toplam altyapı maliyetini 256 milyar Avro olarak tahmin etmiştir. Limanlar ve havalimanları için toplam vergiler ve altyapı maliyetleri sadece ana kalemleri kapsamaktadır. Bunlar AB-27 için verilen rakamlardır.

Kaynak: Sürdürülebilir Ulaşım Altyapısı Ücretlendirmesi ve Ulaşım Dış Harcamalarının İçselleştirilmesi (Haziran 2019)

https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en

Emisyon Ticaret Sistemi'nin (EU ETS) deniz taşımacılığı sektörüne de genişletilmesini önerecektir. Havacılık sektöründe, özellikle havayollarına ücretsiz olarak tahsis edilen ETS tahsilatlarının önemli ölçüde azaltılması yönünde, AB ETS Direktifi'nin revize edilmesi için bir teklif yapılacaktır. Avrupa Yeşil Mutabakatı'nda açıklandığı gibi sistemin daha fazla genişletilmesi, karayolu taşımacılığında kaynaklanan emisyonları içerebilir ve bir etki değerlendirmesi çalışması devam etmektedir. AB ETS gelirleri, emisyonları daha da azaltmak için AB Araştırma&İnovasyon (R&I) çalışmalarında kullanılabilir. Komisyon, ayrıca, 2021'de yapılacak ETS Direktifi'nin revizyonu yoluyla Uluslararası Sivil Havacılık için ICAO Karbon Dengeleme ve Azaltma Planı'nı³⁸ (CORSIA) yürürlüğe konmasını önerecektir. AB IMO'da, sera gazı azaltma stratejisini yürürlüğe koymak için orta-vadeli bir önlem olarak pazar-tabanlı araçlarla ilgili tartışmaları geliştirmeye çaba harcayacaktır.

49. **Fosil yakıt sübvansiyonları sona ermelidir.** Komisyon, Enerji Vergilendirme Direktifi gözden geçirilirken, enerji ürünlerinin ve elektriğin vergilendirilmesini, AB enerji ve iklim politikaları ile uyumlu hale getirmeyi hedefleyecektir. Komisyon, devam eden etki değerlendirmesinin bir parçası olarak, havacılık ve denizcilik yakıtları da dahil olmak üzere, mevcut vergi muafiyetlerini yakından inceliyor ve 2021'de yasalardaki boşlukların en iyi nasıl kapatılacağına dair önerilerde bulunacaktır. Çeşitli yakıtlar için enerji içeriğinin vergilendirilmesi daha uyumlu olmalı ve sürdürülebilir ulaşım yakıtlarının tercih edilmesi teşvik edilmelidir.

50. **Altyapı kullanımı için etkin ücretlendirme konusunda, özellikle karayolu taşımacılığında önemli ilerlemelere ihtiyaç vardır.** Bu, altyapıya verilen hasarın maliyetini içselleştirmenin anahtarıdır; ancak toplum için kirlilik ve sıkışıklık maliyetini ele almak da zorunludur. Komisyon, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ni, Komisyon'un, Avrupa Vinyet Direktifi'ni, Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın hedeflerine uygun olarak değiştirme önerisi doğrultusunda hareket etmeye çağırıyor. Araç tipine ve kullanım süresine göre değişen oranlara sahip akıllı, mesafeye-dayalı yol ücretlendirmesi, sürdürülebilir ve ekonomik olarak verimli seçenekleri teşvik etmek, trafiği yönetmek ve sıkışıklığı azaltmak için etkili bir araçtır.

51. Mevcut durumda ne seyahat planlayan bireyler ne de teslimatı düzenleyen nakliyeciler / lojistik operatörleri, çevresel ayak izini yeterince dikkate almamaktadır. Bunun nedeni, kısmen, mevcut alternatifler de dahil olmak üzere **doğru bilgi** verilmemesidir. **En sürdürülebilir seçenek açıkça belirtilmelidir.** Tüketicilere, seyahatlerini gönüllü olarak dengelemek için çevresel ayak izi ve daha sistematik fırsatlar hakkında yeterli bilgi verilmesiyle tüketiciler ve işletmeler, daha sürdürülebilir teslimat ve ulaşım tercihleri yapma yetkisine sahip olacaktır.

52. İşte bu yüzden Komisyon, **ulaşım ve lojistik sera gazı emisyonunun uyumlaştırılmış şekilde ölçümüne yönelik küresel standartlara dayalı bir Avrupa çerçevesi oluşturmayı** planlıyor; böylece bu çerçeve ile işletme ve son kullanıcılara kendi seçimlerinin tahmini karbon ayak izi sağlanabilir ve bir yandan yeşil aklama (bir şirketin çevresel sorumluluğa sahip olduğu imajını vurgulamak amacıyla yaydığı yanlış bilgi) önlenirken, son kullanıcı ve tüketicilerin daha sürdürülebilir ulaşım ve hareketlilik çözümlerine olan talebinde artış sağlanabilir. Her bir yolculuk için karbon ayak izine ilişkin bilgiler, yeni bir yolcu hakkı haline gelebilir ve bu durumda tüm ulaşım modları için geçerli olmalıdır.

53. Çevresel etkiyi azaltma yeteneğimiz, önemli ölçüde seçimlerimize bağlıdır. **Avrupa İklim Paketi**, vatandaşların verimli, daha sağlıklı ve daha az kirlenici yollarla hareket etmeleri için sahip oldukları birçok seçeneği ortaya koyacak ve destekleyecektir. Şirketlerin ve şehirlerin, hareketlilik

³⁸ <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/default.aspx>

stratejilerinin çevreci hale getirilmesi konusunda farkındalığın artırılmasında, sıfır-emisyonlu hareketliliğe katılımın teşvik edilmesinde ve harekete geçirilmesinde önemli bir rol oynayacaktır.

AB ETS (Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi) yoluyla ulaşımın dışsal maliyetlerinin içselleştirilmesi kilometre taşları.³⁹

9) 2030'a kadar demiryolu ve su tabanlı modlar arası taşımacılık, Avrupa'da sadece karayoluna dayalı taşımacılık ile eşit koşullarda rekabet edebilecektir.⁴⁰

10)AB içindeki tüm dış ulaşım maliyetleri, en geç 2050 yılına kadar ulaşım kullanıcıları tarafından karşılanacaktır.

3 AKILLI HAREKETLİLİK – KESİNTİSİZ, EMNİYETLİ VE VERİMLİ BAĞLANTISALLIK

54. İnsanlar, gündün güne artan dijitalleşme ve otomasyon tarafından yönlendirilen bir dizi sürdürülebilir hareketlilik seçeneği ile yolculukları boyunca kesintisiz çok modlu deneyimin tadını çıkarmalıdır. İnovasyon, geleceğin yolcu ve yük hareketliliğini şekillendireceğinden, ulaşım sistemini çok daha verimli ve sürdürülebilir hale getirebilecek bu geçişi kolaylaştırmak için doğru çerçeve ve kolaylaştırıcılar mevcut olmalıdır.

55. Başarılı bir geçiş için kamuoyu kabulü kilit önemde olup işte bu yüzden diğerlerinin yanı sıra Avrupa değerleri, etik standartları, eşitlik, veri koruma ve gizlilik kurallarına gereken önem verilecek ve bu çabaların merkezinde siber güvenlik çok yüksek öncelik olarak değerlendirilecektir.

POLİTİKA ALANI 6- BAĞLANTILI VE OTONOM ÇOK MODLU HAREKETLİLİĞİN GERÇEĞE DÖNÜŞTÜRÜLMESİ

56. **AB'nin akıllı dijital çözümler ve akıllı ulaşım sistemlerinin (AUS) tüm avantajlarından tam olarak yararlanması gerekiyor.** Bağlantılı ve otonom sistemler, tüm ulaşım sisteminin işleyişini temelden iyileştirme ve sürdürülebilirlik ile emniyet hedeflerimize katkıda bulunma konusunda çok büyük bir potansiyele sahiptir. Eylemler, ulaşım modlarının işleyen çok modlu sisteme entegrasyonunu desteklemeye odaklanacaktır.

57. Avrupa, **bağlantılı, kooperatif ve otonom hareketliliğin (CCAM)** sunduğu fırsatları değerlendirmelidir. CCAM, herkes için hareketlilik sağlayabilir, değerli zamanı geri verebilir ve yol emniyetini artırabilir. Komisyon, muhtemelen Ufuk Avrupa kapsamında CCAM alanında, yeni bir Avrupa ortaklığı ve dijital teknolojilere odaklanan diğer ortaklıklar aracılığıyla araştırma ve yenilik çalışmaları yürütecektir. Bu tür ortaklıklar, tüm değer zincirinden aktörleri bir araya getirerek ortak, tutarlı ve uzun-vadeli bir Avrupa araştırma ve inovasyon gündemi geliştirmek ve uygulamak söz konusu olduğunda önemlidir. AB, çabaların iyi koordine edildiğinden ve sonuçların pazara ulaştığından emin olmalıdır. Örneğin, ilgili trafik kurallarının uyumlaştırılması ve koordinasyonunun eksikliği ile otonom araçlarda sorumluluk konularının ele alınması gerekmektedir. Vizyon, Avrupa'yı CCAM hizmetlerinin ve sistemlerinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasında bir dünya lideri yapmak ve böylece emniyetli ve sürdürülebilir karayolu taşımacılığında, Avrupa liderliğine önemli bir katkı sağlamaktır.⁴¹

³⁹ Bu kilometre taşları, Ekli Personel Çalışma Dokümanında sunulan analiz de dikkate alınarak, bu arada gelecek politikalarımız için gerekli azmi belirterek, sürdürülebilir, akıllı ve dayanıklı hareketlilik hedeflerimize erişme yolunda Avrupa ulaşım sisteminin doğrultusunu göstermek için belirlenmektedir.

⁴⁰ İçselleştirilen dış maliyetlerin paylaşımı açısından.

⁴¹ Veri taşınabilirliğinin çekirdek konularına odaklanan diğer ortaklıkların, kullanıcıları koruması ve verilerin nasıl kullanılacağı veya transfer edileceği hakkında anlaşılır ve şeffaf bakış açısı sunması gerekir.

58. Komisyon, mevcut bir kuruluş veya başka bir kurum kapsamında **emniyetli, akıllı ve sürdürülebilir karayolu taşımacılığı operasyonlarını daha fazla desteklemek için** seçenekleri araştıracaktır. Bu kurum, Avrupa çapında AUS'un yaygınlaştırılması ve yönetimi ile sürdürülebilir bağlantılı ve otonom hareketliliği destekleyebilir. Bu, Birlik mevzuatı için öngörülen ve Komisyon tarafından kabul edilecek, sınır-ötesi otonom araçların kullanımı ve şarj ve yakıt ikmali altyapısının yaygınlaştırılması da dahil olmak üzere, ilgili teknik kuralların hazırlanmasını kolaylaştırabilir. Bu tür kurallar, üye devletler arasında bir sinerji yaratacaktır. Örneğin, yol uygunluk denetim yöntemlerinin taslaklarını hazırlayabilir, diğer özel yol emniyeti görevlerini yerine getirebilir ve ilgili verileri toplayabilir. Ayrıca, Yeşil Şerit (Green Lanes)⁴² gibi acil durum önlemleri ve çözümlerin gerekli olduğu COVID-19 pandemisi gibi büyük olumsuzluklar karşısında karayolu taşımacılığı alanında belirli görevleri yerine getirebilir.

59. AB çapında entegre, çok modlu bilgi, biletleme ve ödeme hizmetleri için elverişli bir çerçeve bulunmadığından, **çok modlu yolculuklar için biletlerin planlaması ve satın alınması** zahmetlidir. Bunun ele alınması; verilerin elde edilmesi ve kullanımındaki eksiklikler, tedarikçiler ve satıcılar arasındaki optimal olmayan iş birlikleri, bazı durumlarda dijital biletlerin yokluğu, ödeme sistemlerinin birlikte çalışabilirliğinin yetersizliği ve farklı lisanslama ve dağıtım anlaşmalarının varlığı gibi problemlerin üstesinden gelinmesini içerecektir. AB; yasal çerçevesini, çok modlu seyahat bilgilerini, rezervasyon ve biletleme hizmetlerini destekleyecek ve aynı zamanda biletleme ve/veya hareketlilik hizmetleri satan çevrimiçi araçların ve çok modlu dijital servis sağlayıcıların hak ve yükümlülüklerini de inceleyecek şekilde dönüştürmesi gerekiyor. Komisyon, karayolu ve demiryolu yolcu taşımacılığı hizmetlerinde ücretler de dahil olmak üzere, veri paylaşımının satış düzenlemelerinin amaca uygun olup olmadığını inceleyecektir. Bu arada, akıllı ve birlikte çalışabilir ödeme hizmetleri ve biletlerin daha fazla geliştirilmesi gerekiyor; bunları ilgili herhangi bir kamu ihale sözleşmesinde standart bir gereklilik haline getirmek, daha fazla kullanımlarını destekleyecektir.

60. Kesintisiz bir seyahat deneyimi ve bilgi alışverişinin dijitalleştirilmesi vizyonu, özellikle kara taşımacılığı için geçerlidir. **Geleceğin hareketliliği** hem profesyoneller hem de bireysel sürücüler için **tüm modlarda kağıtsız (elektronik) seçenekler sunmalıdır**. Sürücüler ve araçlar için dijital sertifikalar, elektronik irsaliyeleri de içeren yük taşıma bilgileri, kolay ve ekonomik sınır-ötesi araç kiralama, otopark ve otoyollarda temassız ödeme, trafik sıkışıklığını önlemek veya hava kalitesini artırmak için araç girişlerinin sınırlandırıldığı şehirler veya yerel otoriteler hakkında daha doyurucu bilgiler, daha kolay bir sürüş deneyimine katkıda bulunacaktır. Elektronik sertifikaların ve yük taşımacılığı bilgilerinin ulaşılabilirliği dijital denetimi kolaylaştıracak; malların gerçek zamanlı takip ve izlenmesi, Dijital Tek Pazar'ın, gerçek zamanlı ekonominin ve yeşil geçişin tamamlanmasına yönelik önemli bir adım olacaktır.

61. Gerçek anlamda akıllı bir ulaşım sistemi oluşturmak için kapasite krizinden kaçınmak ve CO₂ emisyonlarını azaltmak için **verimli kapasite tahsisi ve trafik yönetimi** de ele alınmalıdır. Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi (ERTMS) ve Tek Avrupa Gökyüzü'nün hayata geçirilmesi, Komisyon ve yeni nesil AB için bir öncelik olmaya devam etmektedir: yaygınlaştırılması için yapılacak yatırımlar, dijital harcama hedefleri ve büyük ölçüde iklim harcama hedeflerine yöneliktir. Tren otomasyonu ve benzer şekilde hava trafik yönetim (ATM) sistemlerinin geliştirilmesi için, örneğin ortak teşebbüsler (JU) aracılığıyla, daha fazla çaba harcanması gerekmektedir. Komisyon; bu tür ortaklıkları, Ufuk Avrupa (Shift2Rail (S2R) ve SESAR Ortak Teşebbüsleri örnekleri gibi) ve bu program

⁴² C(2020) 1987 sayılı "Sağlığı korumak, ürün ve temel hizmetlerin mevcudiyetinin sağlanması için sınır yönetimi Rehberi altında Yeşil Şeritlerin uygulanması hakkında" Komisyon nihai Bildirisi ve COM(2020) 685 sayılı "COVID-19 pandemi toparlanması sürecinde ekonomik istikrar için ulaşım Yeşil Şeritlerinin yenilenmesi" Komisyon nihai Bildirisi

kapsamında gelecekteki diğer ortaklıklar için değerlendirmektedir. Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemlerinin (VTMIS) daha da geliştirilmesi otonom ve otonom denizcilik operasyonlarının emniyetli bir şekilde yaygınlaştırılmasını kolaylaştıracaktır.

62. Komisyon, demiryolu otomasyonu ve trafik yönetiminin sınır ötesi ana hatlarda hayata geçirilebilmesi için 5G ve uydu verileri gibi yeni teknolojileri kapsayacak şekilde **birlikte çalışabilirlik için teknik isterleri (TSI-Technical Specifications for Interoperability) güncellemeyi**, kolayca yükseltilebilir (güncellenebilir) ve ortak bir sistem mimarisi sağlamak için önerecektir. Bu, ERTMS'nin dijital raylı sistemin temelinde olabilmesi için gereklidir.⁴³

63. Havacılığa gelince, hava trafik yönetiminin (ATM) verimliliğini artırmak, modernizasyon ve sürdürülebilirlik için büyük bir potansiyele sahiptir ve uçuş verimsizlikleri ve hava sahasının fragmentasyonundan⁴⁴ kaynaklanan aşırı yakıt tüketimini ve CO₂ emisyonlarını azaltmaya yardımcı olur. **Tek Avrupa Gökyüzü'nün (SES) tamamlanması ve etkin bir şekilde uygulanması**, seyahat deneyimini de kolaylaştıracaktır: modern bir düzenleyici çerçeve ve dijital ATM altyapısı, darboğazların giderilmesine yardımcı olacak; uçuşların tam zamanında kalkış ve varış yapmasını sağlayacaktır. Bu nedenle, SES ile ilgili yasama süreci gecikmeden tamamlanmalıdır.

POLİTİKA ALANI 7- DAHA AKILLI HAREKETLİLİK İÇİN İNOVASYONUN (YENİLİĞİN), VERİNİN VE YAPAY ZEKANIN KULLANIMININ ARTIRILMASI

64. **Yeni teknolojiler ve hizmetler geliştirip bunları doğrularak geleceğin hareketliliğini proaktif olarak şekillendirmek, önde olmanın en önemli unsurudur.** Bu nedenle AB, yeni teknolojilerin ve hizmetlerin geliştirilmesi için uygun koşulları ve bunların doğrulanması için gerekli tüm hukuki yolları devreye sokacaktır. Yakın gelecekte, ticari amaçlı dronlar (insansız hava araçları), otonom araçlar, hiper döngü (hyperloop), hidrojen yakıtlı uçaklar, elektrikli kişisel hava araçları, elektrikli su taşımacılığı ve temiz kentsel lojistiğin ortaya çıkmasını ve geniş oranda kullanımını bekleyebiliriz. AB'nin yenilikçi insanlar için ana uygulama hedefi haline gelebilmesi için, oyunun kurallarını değiştiren, **bu tür yenilikçi hareketlilik teknolojileri için elverişli bir ortam çok önemlidir.** Start-up'lar ve teknoloji geliştiricileri, pilot ürün geliştirmek ve yaygınlaştırmak için çevik bir düzenleyici çerçeveye ihtiyaç duymaktadır. Komisyon, çözümlerin pazarda yaygınlaşmasını desteklemek için test ve denemeleri kolaylaştırmak ve düzenleyici ortamı yeniliklere uygun hale getirmek için çalışacaktır.

65. Komisyon, **ulaşımında yenilikçi ve sürdürülebilir teknolojilerin araştırılmasını ve yaygınlaştırılmasını yürütecektir.** Yıkıcı çözümlere yapılan yatırımlar, önümüzdeki on yıllık süreçte önemli atılımların ve çevresel kazanımların önünü açacaktır. Bugünün AB araştırma programları, Avrupa Birleştirme Mekanizması (Connecting Europe Facility/CEF), Uyum Fonu, Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu veya InvestEU gibi araçlar vasıtasıyla gelecekteki yayılım için kritik önemde olacaktır.

66. **Komisyon, dronların ve insansız hava araçlarının yaygınlaştırılmasını tam olarak desteklemektedir** ve emniyetli ve sürdürülebilir hareketliliği geliştirmeye uygun hale getirmek için U-uzay (U-space) alanı da dahil olmak üzere ilgili mevzuatı geliştirecektir. Komisyon, ayrıca, bu

⁴³ Bu durum, Yeni Nesil Demiryolu İletişim Sistemi (FRMC) ile birlikte demiryolu operasyonlarının dijitalleşmesini ve "Gigabit Tren" konseptinin uygulamaya konmasını hızlandırmaya yardım edecektir.

⁴⁴ Bu, hava taşımacılık emisyonlarında %10'a kadar düşüş sağlayabilir ve ayrıca ATM, havacılığın CO₂'siz iklim etkilerinin ele alınmasına yardım edebilir.

teknolojinin düzenleyici ve ticari ortamının daha da geliştirilmesine rehberlik edecek olası yöntemleri belirleyecek “Dron Stratejisi 2.0”ı hayata geçirecektir.

67. Ayrıca, AB, ulaşım sektörünün dijital dönüşümünü gerçekleştirmek için Yapay Zekâ ile birlikte hareketlilik için elektronik bileşenler, ağ altyapısı, buluttan uca kaynaklar (cloud-to-edge resources), veri teknolojileri ve yönetimini de içeren **kilit dijital kolaylaştırıcıların hayata geçirilmesini sağlamak durumundadır**. AB, dijital tedarik zinciri ile ilgili endüstriyel kapasitelerini daha da güçlendirmelidir. Bu, ulaşım ve hareketlilikte daha ileri elektrifikasyon ve otomasyon için bileşenlerin, yazılım ve Nesnelerin İnterneti teknolojisinin tasarım ve üretimini içermektedir.⁴⁵

68. AB, ayrıca, özellikle geniş bir hizmet yelpazesi sunan ve farklı hareketlilik uygulamalarında daha yüksek otomasyon seviyelerine ulaşmaya yardımcı olan **5G** aracılığıyla, **dijital altyapının en üst düzeyini ve performansını** sağlamak durumundadır. Buna ek olarak, 2016 5G Eylem Planı’nda⁴⁶ belirtildiği gibi, 5G bağlantı altyapısı ile Avrupa’daki ana ulaşım koridorlarında kesintisiz kapsama alanı hedefine ulaşmak için daha fazla çabaya ihtiyaç vardır. İyi işleyen bir dijital tek pazara sahip olmak çok önemlidir.

69. **Yapay Zekâ (AI)**, merkezde dijital teknolojiler ve bileşenler olmak üzere, tüm ulaşım modlarının otomasyonu için gerekli hale geliyor. Komisyon, Ufuk Avrupa ve Dijital Avrupa programları aracılığıyla finanse edilecek araştırma, yenilik ve yaygınlaştırmayla şekillenecek, mükemmel ve güvenli bir yapay zekâ ekosistemi öngörmektedir. Komisyon, bu bağlamda, Dijital Avrupa Programı altında akıllı hareketlilik için yapay zeka ile ilgili test ve deney çalışmalarını destekleyecektir.

70. Ulaşım ve hareketlilik sektörünün dijital dönüşümü, **verinin kullanılabilirliği, erişimi ve değişimi** ile ilgili daha fazla çaba gerektirmektedir. Bunlar, hali hazırda belirsiz düzenleyici koşullar, veri sağlamak için bir AB pazarının bulunmaması, veri toplama ve paylaşma yükümlülüğünün olmaması, veri toplama ve paylaşmada uyumsuz araçlar ve sistemler, farklı standartlar veya veri büyüklüğü endişeleri nedeniyle sıklıkla engellenmektedir. Yük taşımacılığında, vatandaşa daha iyi hizmetler veya tedarik zincirinin şeffaflığını sağladığından, özellikle gerçek zamanlı veriler olmak üzere veri ve istatistiklerin mevcudiyeti çok önemlidir.

71. Bu nedenle Komisyon, **Avrupa Ortak Hareketlilik Veri Alanı** oluşturmak için daha fazla eylem önerecektir. Bu, veri stratejisi⁴⁷ ve Veri Yasası’nda belirtilen yatay yönetim ve teknoloji bağımsızlık ilkesini dikkate alacaktır. Amaç, sürdürülebilirlikten çok modluluğa kadar AB hedeflerini karşılamak için veri toplamak, iletişim kurmak ve kullanılabilir hale getirmektir. Bu Hareketlilik Veri Alanı; enerji, uydu navigasyon ve telekomünikasyon dahil olmak üzere diğer önemli sistemlerle sinerji içinde çalışmalı, siber ortamda güvenli ve Birliğin veri koruma standartlarına uyumlu olmalıdır. Aynı zamanda, inovasyonun gelişerek büyümesi ve yeni iş modellerinin ortaya çıkması için değer zincirindeki verilerin rekabeti için eşit şartlar oluşturulmalıdır. Komisyon, operatörlere rekabeti bozmadan, mahremiyete ve Birliğin uluslararası yükümlülüklerine saygı içerisinde, verilerini sektör içi ve sektörler arasında paylaşmalarını sağlayacak güvenli ve emniyetli bir alan sağlamak için farklı düzenleyici seçenekleri dikkate alacaktır.

⁴⁵ AB Anahtar Dijital Teknolojiler Ortak Girişimi aracılığı ile sahaya olan desteğini, düşük güç sarfıyatı ve güvenli işlemci teknolojilerine olan desteğini güçlendirecektir.

⁴⁶ COM(2016) 588 nihai, “Avrupa için 5G: Bir Eylem Planı”

⁴⁷ COM(2020)668 nihai, “Veri için Avrupa Stratejisi”

72. Ulaşım verilerinin paylaşımı ve akıllı hareketlilik için araç verilerine erişim önemli olduğundan, Komisyon, 2021 yılında araç verilerine erişim konusunda yeni bir girişim önerecektir ve bu girişim aracılığıyla; hareketlilik hizmet sağlayıcıları tarafından temin edilecek araç verilerine adil ve etkin erişimi garantileyecek dengeli bir çerçeve önerecektir.

Akıllı ulaşımına yönelik kilometre taşları:⁴⁸

11) 2030'a kadar entegre elektronik biletlemeye kesintisiz çok modlu yolcu taşımacılığı kolaylaşacak ve yük taşımacılığı kağıtsız olacaktır.

12) 2030'a kadar otonom hareketlilik büyük ölçüde yaygınlaştırılacaktır.

4 DAYANIKLI HAREKETLİLİK – DAHA DAYANIKLI TEK AVRUPA ULAŞIM BÖLGESİ: KAPSAYICI BAĞLANTISALLIK İÇİN

73. Alınması zorunlu kısıtlama ve önlemlerden kaynaklanan büyük olumsuz talep şoklarının verdiği hasarla, **ulaşım; COVID-19 pandemisinden en çok etkilenen sektörlerden biri olmuştur⁴⁹**. Bu, tedarik zinciri kesintilerine, yurt içi ve yurt dışı seyahat ve turizmde keskin düşümlere ve bir bütün olarak AB genelinde bağlantısallığın azalmasına neden olmuştur. Bu, aynı zamanda, birçoğu küçük ve orta ölçekli işletme (KOBİ'ler) olmak üzere ulaşım sektöründe faaliyet gösteren birçok işletmenin büyük operasyonel ve finansal zorluklara düşmesine neden olmuştur. **Bu strateji, sektörün, seyahat ve turizm gibi ilgili ekosistemlerin, bu krizden daha iyi çıkmasına ve daha çevreci, daha akıllı, daha dayanıklı hale gelmesine katkı sunmalıdır.**

POLİTİKA ALANI 8- TEK PAZARIN GÜÇLENDİRİLMESİ

74. **AB, günümüzde, gelecek nesiller için sürdürülebilir, akıllı ve dayanıklı bir hareketlilik sistemi oluşturma fırsatına sahiptir.** Komisyonun önceki değerlendirmesi, ulusal seviyede önemli kamu ve özel sektör yatırımlarını da kapsayacak şekilde, büyük ölçekli ve hızlı yatırımlara gereksinim olduğunu gösterdi: 2021-2030 yılları için, araçlarla (demiryolu araçları, gemiler ve uçaklar dahil) yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıt altyapı yaygınlaştırılmasına yapılacak ek yatırım tutarı, geçmiş 10 yıllı kıyaslandığında⁵⁰ yıllık 130 milyar Avro olarak tahmin edilmektedir. Altyapının 'yeşil ve dijital dönüşüm yatırım açığı', yılda 100 milyar Avro ek yatırım getirecektir⁵¹. Sadece TEN-T çekirdek ağını tamamlamak ve gerçek çok modlu bir sistem inşa etmek için önümüzdeki 10 yıl içinde 300 milyar Avro'ya ihtiyaç vardır. **Bu yatırımlar, tek pazarı güçlendirmenin anahtarıdır.**

75. Aşağıda belirtilen prensipler doğrultusunda, Yeni Nesil AB (NextGenerationEU) kurtarma aracını da içerecek şekilde, **yatırımlar, AB finansman programları dahilinde koordine edilmeli ve önceliklendirilmelidir.** İlk olarak, sosyal, çevresel, ekonomik ve AB katma değerli, istihdam, büyüme ve dayanıklılık üzerinde doğrudan etkisi olan projeler için, özellikle yeni Kurtarma ve Dayanıklılık Aracı, ERDF ve Uyum Fonu, İnovasyon Fonu'ndan geri ödemesiz desteklere öncelik verilmelidir. CEF, yeşil ve dijital hedefleri yaygınlaştırırken, maksimum AB katma değeri ile altyapı gelişimini finanse etmenin ana aracıdır. İkinci olarak, politika öncelikli alanlardaki piyasa başarısızlığı ve optimal olmayan yatırım seviyesi, özellikle InvestEU programının Sürdürülebilir Altyapı ve Araştırma, Yenilik ve

⁴⁸ Bu kilometre taşları, Ekli Personel Çalışma Dokümanında sunulan analiz de dikkate alınarak, bu arada gelecek politikalarımız için gerekli kararlığı belirterek, sürdürülebilir, akıllı ve dayanıklı hareketlilik hedeflerimize erişme yolunda Avrupa ulaşım sisteminin yönünü göstermek için belirlenmektedir.

⁴⁹ Örneğin, Mayıs 2020'de, bir sene öncesine göre hava trafiğinin etkisi yaklaşık %90 (Kaynak:Eurokontrol), uzun mesafeli yolcu taşımacılığının %85, bölgesel demiryolu hizmetlerinin (banliyöler dahil) %80 azalmış, uluslararası demiryolu yolcu hizmetlerinin ise neredeyse durma noktasına gelmişti. (Kaynak:CER); Nisan ortasında bir önceki yıl ile kıyaslandığında gezi ve yolcu gemilerinden kaynaklılar ise %90'dan fazla azalmıştı (Kaynak: EMSA)

⁵⁰ COM (2020) 562 nihai, "Avrupa'nın 2030 iklim azmini hızlandırmak, insanlarımızın yararı için iklim-nötr geleceğe yatırım yapmak"

⁵¹ SWD (2020) 98 nihai, TEN-T ilişkili tahminlere ve EIB sonuçlarına dayanarak. Bu tahmin öz kaynak onarım veya COVID-19'un ulaşım firmaları üzerindeki etkilerinden dolayı gecikebilecek olan filoların düzenli yenilenmelerinden kaynaklanan maliyetleri içermez.

Dijitalleşme Pencereleri gibi finansman araçları aracılığıyla ele alınmalı ve gerektiğinde harmanlama araçlarının daha fazla kullanılmasıyla tamamlanmalıdır. Üçüncüsü, EIB'nin (Avrupa Yatırım Bankası) ulaşım kredi politikası, tüm modlarda dayanıklılığı artırmak ve sürdürülebilir ve akıllı teknolojilerin yaygınlaştırılmasını hızlandırmak için özel yatırımları çekecek kapsamlı bir çerçeve sunarak stratejinin hedeflerine ulaşılmasına da yardımcı olmalıdır.

76. Ulaşım sektörünün toparlanmasına yapılan yatırımlara, **iş dünyasının daha sürdürülebilir ve dijital hareketliliğe yapacağı yatırımlar** eşlik etmelidir. Sınıflandırma Düzenlemesi'ne⁵² dayanan teknik tarama kriterleri, belirli yatırım ihtiyaçları göz önünde bulundurularak tüm ulaşım modları için tanımlanmalıdır. Sürdürülebilir ulaşım yatırımlarının finansmanı, AB sınıflandırmasına bağlı olarak, yakında çıkacak olan Avrupa Yeşil Tahvil Standartları üzerine inşa edilebilir. Ulaşım ile ilgili Devlet yardımı mevzuatının yakın zamanda yapılacak olan revizyonu, sektörün sürdürülebilirliğe geçişini yönlendirmek için kullanılmalı ve tüm modlara sübvansiyon için eşit koşullarda artan rekabet etme fırsatı tanımalıdır.

77. Uygulanabilir projelerden oluşan güvenilir bir veri hattı oluşturmak ve yatırımı hızlandırmak için **kamu yetkilileri ve proje destekçileri için danışmanlık desteğine** ihtiyaç vardır. Bu, Teknik Destek Aracı ve InvestEU Danışma Merkezi aracılığıyla ve ayrıca uyum politikası kapsamında finanse edilen programlarda bulunan teknik yardım yoluyla sağlanabilir.

78. **KOBİ'ler**⁵³, özellikle filo yenilemeleri ve diğer yenilikçi ve yeşil yatırımlarında, finansmana **daha kolay erişim ihtiyacı duymaktadırlar**. Bu, daha net iletişim ve rehberlik, tanımlanmış idari destek ve basitleştirilmiş finansal destek programları ile sağlanabilir. Havuz, fon ve diğer aracılık mekanizmalarının oluşturulmasına yönelik destek, finansmana erişim için kritik bir birikim sağlayacaktır. Üye Devletler, işletmelerin bu tür destek talep etmeleri için tek bir noktadan kolay başvuru imkânı sağlamalıdır.

79. AB genelinde **ulaşım altyapısına** yapılan yatırım, Üye Devletler arasında bağlantısallık, ekonominin sürdürülebilir işleyişi ve uyumun sağlanmasında kilit öneme sahiptir. Bu nedenle, Avrupa ekonomik yönetişim çerçevesinin gözden geçirilmesi artık gereklidir: AB; AB altyapı varlık sınıfına dayalı ulaşım yatırımlarını teşvik etmelidir. Böyle bir sınıf, TEN-T projeleri gibi, uygulaması Avrupa stratejik planlamasına dayanan altyapı projelerini içerebilir. Komisyon, yeni TEN-T yönergelerinin 'önemli bir zarar vermeme' ilkesi ve Avrupa Yeşil Mutabakatı ile tutarlı olmasını sağlayacaktır. Altyapı, ayrıca iklim değişikliğine uyarlanmalı, doğal afetlere karşı dayanıklı hale getirilmelidir ve Komisyon, iklim dayanıklılığı konusuna tahsis edilmiş rehberlik de dahil olmak üzere, bu konuyu hem TEN-T'nin gözden geçirilmesinde hem de iklim uyum stratejisinde ele alacaktır.

80. **TEN-T'nin zamanında tamamlanması için gerekli tüm adımlar atılmalıdır**. Komisyon, kıta genelinde ulaşım koridorlarının gelişimini yönlendirme ve 2030'a kadar tamamlanmaları konusunda, Avrupa Koordinatörlerinin rolünün güçlendirilmesini önerecektir. AB, modern altyapı için Doğu-Batı ve Kuzey-Güney bölünmelerinin giderilmesine öncelik vermelidir. Danimarka ve İsveç arasındaki Øresund Köprüsü ile Paris-Londra-Brüksel-Amsterdam ve Köln arasındaki hızlı tren ağının başarıları, Rail Baltica, Lyon-Torino, Y-basque, Fehmarn, Brenner, Dresden-Prag, Viyana-Bratislava-Budapeşte, Seine-Scheldt ve benzer birçok projenin gecikmeden tamamlanması gerektiğini göstermektedir. Tüm Üye Devletleri, geleceğin Avrupa raylı sistemine entegre etmek için, daha fazla sınır-ötesi projeye

⁵² Avrupa Parlamentosunun (EU) (2020) 852 sayılı Düzenlemesi ve Konsey'in 18 Haziran 2020 tarihli sürdürülebilir yatırımları kolaylaştırmak için çerçeve oluşturma konusundaki değişiklik (EU) 2019/2088 sayılı Düzenlemesi, OJ L198,22.06.2020, s.13.

⁵³ 2017 yılında AB-27'nin ulaşım ve depolama hizmetlerinde 1,1 milyondan fazla girişim vardı ve bunlar finansman dışı iş ekonomisinde çalışanların toplamının %8,1'ini istihdam ediyordular. Bunların yarısından fazlası ise KOBİ'ler tarafından istihdam ediliyordu.

ihtiyaç duyulacak ve bunun sonucunda, Avrupa genelinde sınır-ötesi tren yolculuğu için sorunsuz bağlantılar kurulacaktır. Bu, kırsal ve uzak bölgeler için erişilebilirliği koruyarak sağlanacaktır.

81. Aynı zamanda **yatırım, tüm modlarda filoların modernizasyonunu finanse etmelidir**. Bu, tüm ulaşım modlarında iyileştirme ve uygun yenileme planlarını da içerecek şekilde, düşük ve sıfır emisyonlu teknoloji seçeneklerinin yaygınlaştırılmasını sağlamak için gereklidir. AB bünyesinde, Ekonomik Açından En Avantajlı Teklif ilkesine dayanan, ortak ve sınır-ötesi kamu alımlarının artan kullanımı, bunun maliyet etkin bir şekilde yapılmasına katkıda bulunabilir. AB'nin sübvansiyonlar konusundaki uluslararası yükümlülükleri ile AB Devlet yardımı kuralları doğrultusunda yapılacak bu tür filo yenileme destekleri, uçak, tren ve gemi imalatı endüstrileri gibi Avrupa'nın stratejik avantajlara sahip olduğu gelişen üretim ekosistemlerinin korunmasına yardımcı olacaktır. Bu, Avrupa İçin Yeni Endüstriyel Stratejisi⁵⁴ ile uyumlu olarak, Avrupa imalat endüstrisinde yeterli üretim kapasitelerinin ve tedarik değer zincirlerinin oluşturulması ve AB'nin üretim üssünün teknolojik liderliğinin korunması beklentilerini artıracaktır.

82. Avrupa Batarya Birliği'nin⁵⁵ başarısına dayanarak **Komisyon, düzenleyici ve finansal araçlarla, stratejik değer zincirlerini (bataryalar, hammaddeler, hidrojen ve yenilenebilir ve düşük-karbonlu yakıtlar dahil)⁵⁶ desteklemektedir**. Bu, stratejik sektörlerde daha geniş otonomiye erişmede, Avrupa'nın dış tedarikçilere olan bağımlılığından kaçınarak, sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik için vazgeçilmez olan malzeme ve teknolojilerin güvenli bir şekilde tedarik edilmesini sağlamak için temel gereksinimdir. Avrupa'nın, tüm ulaşım modlarında, uydur hizmetleri, veri ve iletişim sağlayan ve özellikle CCAM (Connected, Cooperative and Automated Mobility) için kritik olan uzay varlıklarından faydalanması gerekiyor.

83. Tek Avrupa Ulaşım Bölgesi her zamankinden daha entegre durumdadır; ancak hala eksiksiz olmaktan hala uzaktır. **Mal ve hizmetlerin serbest dolaşımının ve adil rekabetin önündeki engeller devam ederken, ilgili mevzuat zamanında yürürlüğe girmiyor veya gerektiği şekilde uygulanmamaktadır**.

84. COVID-19 pandemisi, tek pazarın zayıf noktalarını açığa çıkardı. Kesintisiz kara, su ve hava kargo hizmetleri, mal ve girdilerin imalat sanayilerine ulaştırılması, AB tek pazarının işleyişi ve AB'nin mevcut ve gelecekteki krizlere etkin müdahalesi için kritik önem taşımaktadır. Farklı modlar arasında çok modluluk ve birlikte çalışabilirliği sağlamaya yönelik çabalar artırılmalı ve **Tek Avrupa Ulaşım Bölgesi'nin tamamlanması hızlandırılmalıdır**.

85. Pazarda yerleşik olanlar ve pazara yeni girenler arasında, Devlet yardımlarının dağıtılması gibi alanlarda, ayrımcılık yapılmamasının teminini de içerecek şekilde, tek pazarın bütünlüğü ve işletmeciler için eşit rekabet koşulları sağlanmalı ve rekabeti önleyici yeni engeller konulmamalıdır. **Komisyon, AB kurallarının uygulanmasını titizlikle takip edecek** ve ulaşımı etkileyen mal ve hizmetlerin serbest dolaşımının önündeki engelleri kaldırmak için gerektiğinde mevzuatı gözden geçirecek veya önerecektir. Komisyon, bunu yaparken, örneğin yüksüz/boş seferleri azaltmayı ve böylece zararlı emisyon ve kirliliği önlemeyi hedefleyerek, ulaşım sistemleri ve ulaşım operasyonlarının verimliliğini artırmaya çalışacaktır.

⁵⁴ COM (2020)102 nihai, "Avrupa için Yeni Endüstri Stratejisi"

⁵⁵ 2017 yılında kurulan Avrupa Batarya Birliği, AB değer zinciri boyunca duyurulan 100 milyar Euro'nun üzerinde birleşik yatırımla 500'den fazla aktörü bir araya getiriyor.

⁵⁶ <https://www.eba250.com/> ; <https://erma.eu/> ; https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-cleanhydrogen-alliance_en

86. Bu stratejideki tüm hedeflere ulaşmak için AB vatandaşlarına ekonomik ve şeffaf fiyatlı akıllı bağlantısallık sağlamak için tüm modlarda modernizasyon girişimlerine destek gereklidir. Komisyon, havacılıkta, **Hava Hizmetleri Yönetmeliği'ni**⁵⁷ **gözden geçirmeyi** önerecektir. Amaç, hava emniyetini en üst düzeyde tutarken tüketici çıkarlarını korumak; yüksek kaliteli istihdamı devam ettirerek dayanıklı ve rekabetçi bir Avrupa hava hizmetleri endüstrisini şekillendirmek olacaktır. Havalimanı ücretlerini, slotları ve bilgisayar rezervasyon sistemlerini düzenleyen AB kurallarının modernizasyonu, bu girişimi tamamlayacaktır. Komisyon, demiryolu taşımacılığında mevcut **tren erişim ücretleri kurallarının** rekabetçi pazar oluşturma ve demiryolu çekiciliğini artırmada, doğru teşvikleri sağlayıp sağlamadığını değerlendirecektir.

87. **Komisyon**, Konsey'in çağrısına yanıt olarak ve gelecekteki aksaklıkları önlemek için, AB ve Üye Devlet yetkililerini, sektör temsilcileriyle bir araya getirerek **kriz acil durum plan(lar)ı hazırlayacaktır**. Amacı, iş sürekliliğini sağlamak ve Yeşil Şeritler'de⁵⁸ olduğu gibi, COVID-19 pandemisi sürecinde geliştirilen ana esaslar ve mevzuat temelinde, ulaşım sektöründeki müdahale önlemleri koordine etmek olacaktır. Komisyon, kriz senaryolarında, yük taşımacılığı operasyonlarının ve yolcu taşımacılığı hizmetlerinin kesintisizliğinin daha fazla güvence altına alınması bakış açısıyla, yeni sağlık-emniyeti ve operasyonel önlemlerin alınması ve temel ulaşım hizmetlerinin uyumlaştırılmış asgari düzeyde belirlenmesi olanaklarını değerlendirecektir. AB, krizlere hızlı bir şekilde cevap vermek için mevcut ulaşım mevzuatını da uyarlamaya ihtiyaç duyabilir.

POLİTİKA ALANI 9- HAREKETLİLİĞİN HERKES İÇİN ADİL VE ULAŞILABİLİR HALE GETİRİLMESİ

88. Ekonomik şok, yolcular ve diğer ulaşım hizmetleri kullanıcıları için **uygun fiyatlı, erişilebilir ve adil hareketlilik** ihtiyacını gün yüzüne çıkardı. Gerçekten de taşımacılıktaki tek pazar bağlantısallığı artırırken, hareketlilik, düşük gelirli insanlar için pahalı olmaya devam etmekte ve engelli veya hareketliliği kısıtlanmış ve BT (Bilgi Teknolojileri) okuryazarlığı düşük olan insanlar için yeterince erişilebilir olmamıştır. Şehir dışı bölgeler ve adalar da dahil olmak üzere kırsal ve uzak bölgelerde, herkesin hareketliliğe engelsiz erişimini garanti etmek için, geliştirilmiş toplu taşıma bağlantıları gerekli olacaktır.

89. Sürdürülebilir, akıllı ve dayanıklı hareketliliğe geçiş adil olmalı, aksi takdirde riskler gerçekleşmemelidir. Bu nedenle, Komisyon, bu **yeni hareketliliği, tüm bölgelerde ve engelli ve hareket kısıtlılığı olanlar da dahil tüm yolcular için ekonomik ve erişilebilir hale getirme adına adil geçiş mekanizması kapsamındaki olasılıkların tam olarak araştırılmasını** sağlayacaktır. Komisyon, ayrıca, daha az gelişmiş Üye Devletler ve bölgelerde, Uyum Fonu ve ERDF'den (Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu) destek sağlayarak yardımcı olmaya devam edecektir.

90. Ek olarak, Kamu Hizmeti Yükümlülükleri (PSOs) mümkün olduğu yerlerde daha hedefe odaklı ve etkin olmalı ve çok modlu sistemi desteklemelidir. Kamu parasının ve desteğinin en iyi şekilde kullanıldığını garanti altına almak için, ulusal ve yerel kurumların, **bağlantısallığı geliştirmek ve belirli politika hedeflerini yansıtmak için PSO'ları kullanabilmesi** gerekir. Bu; alternatif, uygun, daha sürdürülebilir ve rekabetçi bir bağlantının mevcut olduğu durumlarda, kısa mesafeli uçuşlar için PSO'ların uygulanamayacağı bir kriter gibi, PSO'lar için sürdürülebilirlik kriterleri yoluyla başarılabilir. Komisyon, özellikle tüm ulaşım modlarının eşit şartlarda rekabet etmesini sağlamak amacıyla, ilgili

⁵⁷ Topluluktaki hava hizmetleri operasyonları için ortak kuralları içeren, Konsey'in 24 Eylül 2008 tarihli ve Avrupa Parlamentosunun 1008/2008 Numaralı Düzenlemesi.

⁵⁸ C(2020) 1897 sayılı "sağlığı korumak ve malzeme ve temel hizmetlerin sağlanmasını temin etmede sınır yönetim önlemleri Rehberi altında Yeşil Şeritlerin oluşturulması hakkında" Komisyon Bildirisi ve COM(2020) 685 sayılı "COVID- 19 pandemisi sürecinde ekonominin devamını sağlamak için ulaşım Yeşil Şeritlerinin geliştirilmesi" nihai Bildirisi

ulaşım ihtiyaçlarını karşılamak için çok modlu bir PSO sistemi hayata geçirme seçeneklerini değerlendirmeye alacaktır.

91. Adil hareketlilik, aynı zamanda **yolcuların ve yolcu haklarının korunması** anlamına gelir. COVID-19 pandemisi sırasındaki toplu iptaller; kuralların AB-çapında geçerli olmasının, bunların yürürlüğe konmasının ve düzenli olarak uygulanmasının önemini gösterdi. AB, ulaşım operatörleri iflas ettiğinde veya COVID-19 pandemisinde olduğu gibi büyük bir likidite krizine düştüklerinde, yolculara yardım etmelidir. Mahsur kalan yolcuların evlerine geri gönderilmesi ve taşımacılar tarafından iptal edilmesi durumunda, bilet ücretlerinin geri ödenmesi gerekir. Komisyon, yolcuları bu tür olaylara karşı koruyan olası are seçeneklerini ve faydalarını dikkate alır ve uygun olması halinde yasal önerilerde bulunur.

92. AB yolcu hakları daha iyi uygulanmalı, hem taşıyıcılar hem de yolcular için daha açık ve net olmalı, aksaklıklar oluştuğunda muhtemelen tazminat; yeterli yardım, geri ödeme ve kurallar gerektiği şekilde uygulanmazsa uygun yaptırımlar sunulmalıdır. Komisyon, yolcu hakları için basitleştirilmiş, daha tutarlı ve uyumlu hale getirilmiş **ok modlu bir ereve** ile daha ileri gitmek için seçenekleri ve faydaları değerlendirecektir.

93. Sektörün en değerli varlığı hiç kuşkusuz insanlarıdır ve **ulaşım sektörü çalışanlarının** desteği ve katılımı olmadan sürdürülebilir ve akıllı geçiş mümkün olmayacaktır. Bununla birlikte, ulaşım sektörünün bazı kesimleri genellikle zorlu çalışma koşullarından muzdariptir. Uzun alışma saatleri, evden uzakta geçirilen süreler ve düşük ücretli işler de dahil olmak üzere güvencesiz çalışma koşulları, geçerli çalışma standartlarına ve yaptırımlara saygı duyulmaması nedeniyle giderek kötüleşmektedir. Daha yüksek sosyal standartların sağlanması, sektörün mevcut genel çekicilik eksikliğini tersine çevirmeye doğrudan katkıda bulunacaktır. İşgücü hızla yaşlanıyor ve önemli iş gücü eksikliği, bazı mesleklerde⁵⁹ şimdiden belirgin hale gelmeye başladı. Ulaşım alışanlarının karşılaştığı sorunlar, COVID-19 pandemisi nedeni ile daha da kötüleşti. Herhangi bir önlem alınmazsa, durumun daha da kötüleşme riski bulunuyor.

94. Bu nedenle Komisyon, **alışanların şartlarının yasal çerçevesinin güçlendirilmesi için farklı ulaşım modları üzerinde önlemleri dikkate alacak** ve Avrupa Sosyal Haklar Sütunu'nu uygulamaya koymak için kullanılabilecek değişik araçlar ile paralel olarak uygulanabilir sosyal hakların doğru şekilde yaşama geçirilmesi ve daha anlaşılır olmalarını temin edecektir. Komisyon, belirli zorluklarla karşı karşıya olan havacılık sektörü de dahil olmak üzere, yüksek sosyal standartları teşvik etmeye çalışacak ve ilgili mevzuatın Üye Devletlerce uygulanmasını desteklemek için Avrupa alışma Otoritesi ile birlikte çalışacaktır. Komisyon; uluslararası alanda, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Uluslararası alışma Örgütü (ILO) ve diğer uluslararası kurumlar nezdinde, özellikle bir küresel pandemi döneminde, iş yerlerinde insana yaraşır iş ve yaşam koşullarında ve zamanında personel değişikliği yapma konularında ilerleme sağlamak için baskı oluşturacaktır.

95. Sektördeki, özellikle otomasyon ve dijitalleşme ile ilgili değişiklikler, birçok yeni zorluk yaratmaktadır. Ulaşım sektöründeki özellikle düşük- ve orta-vasıflı işler, **otomasyon ve daha fazla sürdürülebilirliğe doğru yöneliş nedeniyle risk altında** olabilir. Aynı zamanda, devam eden dijital dönüşüm, kadınlar ve gençler için daha cazip olabilecek iyileştirilmiş iş ortamı ve kaliteli işler gibi yeni fırsatlar sunmaktadır. Bu nedenle, **ulaşım çalışanlarının adil geçişi için** güvenilir bir yola ihtiyaç

⁵⁹ Örneğin Uluslararası Karayolu Ulaşım Birliği 2019 yılında Avrupa karayolu taşımacılık sektöründeki sürücü pozisyonlarının beşte birinin doldurulmamış olduğunu rapor etmiştir.

vardır. Komisyon, otomasyon ve dijitalleşmeye geçişin yanı sıra bunların ulaşım iş gücüne olan etkilerini azaltacak araçlar hakkında öneriler yayımlayacaktır.

96. Son olarak vasıflı işçilerin artan noksanlığına dikkat çekmek için, Komisyon, ulaşım paydaşları ve sosyal tarafları, sürdürülebilir rekabet gücü, sosyal adalet ve dayanıklılık⁶⁰ için Avrupa **Yetkinlik** Gündeminin uygulanmasına katkıda bulunmaya ve özellikle de Yetkinlik Sözleşmesi'ne⁶¹ katılmaya davet ediyor. Ulaştırma paydaşları, ayrıca Avrupa Çıracılık Birliği'ne (European Alliance for Apprenticeship) üye olmak ve Avrupa Mesleki Yetkinlik Haftası'na aktif olarak katılmak için daha fazla çıracılık eğitimi oluşturmalıdır.

97. Komisyon, ulaşım ile ilgili politika girişimlerinde, **eşitliği yaygınlaştırmayı** gereği gibi uygulayacak ve ulaşım da kadın çalışan sayısını artırmak için "Ulaşım da Daha Fazla Kadın-Değişim Platformu" konusunda paydaş iş birliğini ve iyi uygulamaların karşılıklı değişimini desteklemeye devam edecektir. Ayrıca, bir Çeşitlilik Elçileri ağı kurarak ve destekleyerek, eşitlik konularında farkındalığı artıracaktır. Gelecekteki herhangi bir ulaşım önerisi, Komisyon'un Cinsiyet Eşitliği Stratejisi⁶² ve Engellilik Stratejisi⁶³ ile uyumlu olacaktır.

POLİTİKA ALANI 10- ULAŞIM EMNİYETİNİN VE GÜVENLİĞİNİN ARTIRILMASI

98. Ulaşım sisteminin **emniyeti ve güvenliği** çok önemli olup asla taviz verilmemeli ve AB, bu alanda dünya lideri olarak kalmalıdır. Hareketlilikten kaynaklı ölümlerin sıfırlanması hedefimize ulaşmak istiyorsak; uluslararası, ulusal ve yerel kurumlar, paydaşlar ve vatandaşlarla beraber sürekli çaba sarf etmek çok önemlidir.

99. **Avrupa, dünyanın en emniyetli ulaşım bölgesi olmaya devam ediyor.** Hava, deniz ve demiryolu seyahatleri çok emniyetli olsa da özellikle karayolu emniyeti konusunda rehavete yer yoktur. 2019 yılında, AB yollarında yaklaşık 22.700 kişi hayatını kaybetti ve ölen her kişi için yaklaşık beş kişi hayatı değiştiren sonuçlara neden olan ciddi yaralanmalara maruz kaldı. Bu nedenle Komisyon, 2018 AB Yol Emniyeti Stratejisi'ni⁶⁴ uygulamaya kararlı duruşunu korumaktadır.

100. **Hız, alkol ve uyuşturucu kullanımı ve sürüş sırasında dikkat dağıtıcı faktörler**, yol kazalarının hem nedeni hem de şiddet ve büyüklüğü ile güçlü bir şekilde ilişkilidir. Komisyon, örneğin AB tavsiyelerinin daha fazla kullanılması yoluyla bu sorunların üstesinden gelmek için hangi eylemlerin garanti edildiğini dikkate alacaktır. Savunmasız yol kullanıcılarını korumak; daha iyi veri toplama ve analiz gibi bir öncelik olacak ve Komisyon, bu düzeyde derinlemesine ve geniş kapsamlı kaza incelemelerinin getirdiği katma değeri de değerlendirecektir. Eskiyen ve az gelişmiş ağ bölümlerine özel bir önem verilirken, mevcut yüksek-riskli altyapının modernizasyonu, altyapı yatırımları içerisinde önceliğini korumalıdır. Çeşitli aktif hareketlilik biçimlerine daha fazla yer açmaya yönelik önlemler, savunmasız yol kullanıcılarının ölmelerinin ve ciddi yaralanmalarının önlenmesine yardımcı olacaktır.

101. Komisyon, denizcilik sektöründe, tanınan organizasyonlar hakkında, AB kurallarının sürekli güçlendirilmesi ile birlikte, **bayrak devleti sorumlulukları, liman devleti kontrolü ve kaza**

⁶⁰ COM (2020) 274 nihai, "Sürdürülebilir rekabet edebilirlik, sosyal adillik ve dayanıklılık için Avrupa Yetkinlik Gündemi"

⁶¹ Komisyon, yeşil ve dijital dönüşüm esnasında karşılaştığı yetkinliklerin geliştirilmesi ve yeniden şekillendirilmesi zorluklarını yönetmede endüstriye yardımcı olmak için Yetkinlik Sözleşmesinin bir parçası olarak son zamanlarda başlatılan Otomotiv Ortaklığının deneyimlerini dikkate alacaktır.

⁶² COM (2020) 152 nihai Bildirisi, "Bir Eşitlik Birliği: Cinsiyet Eşitliği Stratejisi 2020-2025"

⁶³ COM (2010) 636 nihai Bildirisi, Avrupa Engellilik Stratejisi (2010-2020). Komisyon 2021 yılında Engellilik için Avrupa Stratejisi 2010-2020'nin devam eden değerlendirmesinin üzerine inşa edeceği engellilik için güçlendirilmiş bir strateji sunacaktır.

⁶⁴ COM (2018) 293 nihai Bildirisi, "Avrupa için Sürdürülebilir Hareketlilik: güvenli, bağlantılı ve temiz"

soruşturması ile ilgili mevcut mevzuatın kapsamlı bir şekilde gözden geçirilmesini başlatmayı planlamaktadır. Genel hedef, işletmeler ve idareler için daha düşük maliyetlerle emniyetli, güvenli ve verimli deniz taşımacılığı oluşturmaktır. AB sularında deniz emniyeti ve akıllı ve sürdürülebilir nakliye, yetkisinin modernize edilmesi ve muhtemelen ek alanlara genişletilmesi gereken Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı'nın katkısına güvenmeye devam edecektir.

102. Ulaşım sektörünü ve ilgili altyapıyı daha dayanıklı hale getirme çabalarının yanı sıra, AB, bu konuyu düzenleyen mevcut kuralların kapsayıcı çatısı altında⁶⁵, siber tehditlerle mücadele de dahil olmak üzere, **mevcut güvenlik çerçevesini güncelleyecek ve geliştirecektir**. BİT (Bilgi ve İletişim Teknolojileri) ürünleri, süreçleri ve hizmetleri için AB çapında sertifikasyon çerçevesine ve hareketlilik altyapıları için “Temel Hizmetler Operatörleri” (OES) tanımına dayanarak, güvenlik için AB-düzeyinde hızlı bir uyarı mekanizması kurma seçeneği araştırılacaktır. Buna ek olarak, otonom araçlar için siber güvenlik sertifikasyon çerçevesi gibi ilgili düzenlemeler geliştirilecektir.

Dayanıklı hareketliliğe doğru kilometretaşları⁶⁶:

13) Sürdürülebilir ve akıllı ulaşım için donatılmış, yüksek hız bağlantılı çok modlu Trans-Avrupa Ulaşım Ağı, çekirdek ağ için 2030; kapsamlı ağ için ise 2050'ye kadar işlevsel hale getirilecektir.

14) 2050'ye kadar, AB içerisindeki ulaşımın tüm modlarından kaynaklanan ölüm sayısı sıfıra yakın olacaktır.

5 DÜNYANIN BAĞLANTI MERKEZİ OLARAK AVRUPA BİRLİĞİ

103. Hızla değişen jeopolitik gelişmeler göz önüne alındığında, AB'nin çıkarlarını korumak ve geliştirmek için harekete geçmesi gerekiyor. Uluslararası boyutu olan tüm ulaşım modları için, **bozulmamış uluslararası rekabet, mütakabiliyet ve eşit şartlar sağlanması esastır**. Komisyon, kamu alımlarını da içeren, iç pazardaki yabancı sübvansiyonların bozucu etkilerini etkili bir şekilde ele almak için özel bir araç⁶⁷ önerecektir.

104. Emniyet ve kamu düzeni açısından, Avrupa ulaşım şirketlerine ve varlıklarına yapılan doğrudan yabancı yatırımların izlenmesi için mevcut mekanizmaların Üye Devletler tarafından kullanılması, ek eylemler içerebilir. Ayrıca, Birlik tarafında, havacılık için uygulanan mevcut kriterler ışığında, ticaret savunması açısından değişiklikleri de içerebilir. Komisyon, ayrıca, uluslararası forumlarda ve ulaşım modları genelinde, AB üyesi olmayan münferit ülkelerle olan ilişkilerde, **Avrupa teknik, sosyal, çevresel ve rekabet standartlarının kullanımını teşvik etmeye** devam edecektir. Ulaşım ekipmanları ve çözümleri, Avrupa ihracatının başarı aracıdır ve sektörün sürdürülebilir ve akıllı dönüşümü, imalat sanayimizin küresel liderliği için bir fırsattır.

105. Paris Anlaşması'nın hedeflerine ulaşmak için, AB dışında bile 2050 yılına kadar ulaştırma emisyonlarında önemli bir düşüşe ihtiyaç vardır. Bu nedenle, **Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın ve bu stratejinin dış eylemlerimize iyi bir şekilde yansıtılması**, sürdürülebilir ve akıllı hareketliliğe yönelik küresel eylemin Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerine ulaşmak için yaygın olarak teşvik edilmesi ve AB iç politikaların AB dışına yansıtılırken, politika tutarlılığının sağlanması kritik önemdedir. Buna göre,

⁶⁵ (EU) 2016/1148, Ağ ve bilgi sistemleri güvenliği hakkında Direktif (NIS Direktifi), (EU) 2019/881, Siber güvenlik Yasası ve Avrupa Kritik Altyapı Koruma Direktifi (2008/114/EC Direktifi)

⁶⁶ Bu kilometre taşları, Ekli Personel Çalışma Dokümanında sunulan analiz de dikkate alınarak, bu arada gelecek politikalarımız için gerekli azmi belirterek, sürdürülebilir, akıllı ve dayanıklı hareketlilik hedeflerimize erişme yolunda Avrupa ulaşım sisteminin doğrultusunu göstermek için belirlenmektedir.

⁶⁷ COM (2020) 253 nihai, “Yabancı sübvansiyonlar bağlamında eşit şartlar sağlama konusunda Beyaz Kitap”

sürdürülebilir ve akıllı hareketliliğe ilişkin iyi uygulamaların, kaliteli çözümlerin ve standartların AB kalkınma iş birliğine dönüştürülmesi için, Afrikalı ortaklarımızı⁶⁸ da kapsayacak şekilde, gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin belirli zorlukları ve kısıtlamaları dikkate alınarak çeşitli eylem başlıkları geliştirilecektir.

106. AB, önemli stratejik ortaklar ve uluslararası kuruluşlarla olan **ulaşım ilişkilerini derinleştirmeye devam edecek** ve yüksek büyüme gösteren ve yükselen ekonomiler gibi yeni uluslararası ortaklarla bağlantıları daha da geliştirecektir. Bu, havacılık ve denizcilik gibi küresel düzeyde eşit şartlarda rekabet gerektiren sektörler için çok önemlidir. Komisyon, üçüncü ülkelerle yeni hava taşımacılığı anlaşmaları için müzakerelere başlamak amacıyla Konseyden yetki isteyecek ve üçüncü ülkeler ve bölgelerle deniz taşımacılığı ilişkileri ile ilgili uygun eylem seçeneklerini araştıracaktır. AB, ayrıca, IMO, ICAO ve diğer uluslararası kuruluşlar nezdinde emniyet, güvenlik ve çevre koruma, özellikle iklim değişikliği olmak üzere yüksek standartlar için çaba göstermelidir.

107. Ulaşım, Doğu Ortaklıkları ve Güney Toplulukları da dahil olmak üzere Batı Balkanlarda genişleme sürecini ve **AB komşuluk politikasını** destekleyen politika ve araçların önemli bir bileşenidir. Komisyon, kilit bölgelerde ulaşım ve komşuluk politikaları arasındaki bağı güçlendirecek ve Ulaşım Camiası ile yakından çalışmak, TEN-T'yi genişletmek, teknik destek ve iş birliği sağlamak ve yeni sektörel anlaşmalar imzalamak yolları da dahil komşu ülkelerle bağlantısallık için kapsayıcı bir yaklaşım geliştirecektir.

108. AB'nin ulaşım alanındaki uluslararası hedeflerine ve önceliklerine ulaşmak için, AB ulaşım politikalarını, AB dışında teamül haline getirmek ve uluslararası sahnede **güçlü, müşterek ve tutarlı bir sesle** hareket etmek önemlidir. Bu bağlamda, bunun, Lizbon Antlaşması'nın, Birliği dış ilişkilerde daha etkili hale getirmek üzere hassas bir şekilde oluşturulduğu gibi, tüm Birlik kurumlarının ve Üye Devletlerin, özellikle yeni ulaşım sözleşmelerinin müzakere ve sonuçlandırılmasında ve ICAO ve IMO gibi uluslararası forum temsiliyetlerinde, antlaşmaların hükümlerini eksiksiz uygulamalarını gerektirdiği unutulmamalıdır.

6 SONUÇLAR

109. COVID-19 pandemisinin neden olduğu krizden kurtulma çalışmaları, tüm ulaşım ve hareketlilik sisteminin karbonsuzlaştırılmasını ve modernizasyonunu hızlandırmak, çevre üzerindeki olumsuz etkisini sınırlamak ve vatandaşlarımızın emniyetini ve sağlığını iyileştirmek için kullanılmalıdır. **Yeşil ve dijital dönüşüm ikizleri, sektörü yeniden şekillendirmeli, bağlantısallığı yeniden kurmalı ve ekonomiyi yeniden canlandırmalıdır.** Komisyon, sosyal olarak adil ve makul olması gereken bu dönüşümün kolayca gerçekleşmeyeceğini ve kamu ve özel sektörün büyüme yaratan yatırımlarının yanında, tüm ulaşım paydaşlarının tam özveri ve desteğini gerektirdiğini kabul etmektedir.

110. AB'nin hedeflediği sürdürülebilir Avrupa ulaşım sistemi, tüm Avrupa vatandaşlarına kesintisiz, emniyetli ve güvenli bağlantısallık sağlamak için en son teknolojik gelişmelere dayanan, akıllı, esnek ve sürekli değişen ulaşım modellerine ve ihtiyaçlarına uyarlanabilir olmalıdır. **Ulaştırma; araştırma, inovasyon ve girişimciliğin öncüsü olarak ve ikiz geçişleri yönlendirerek Avrupa'nın yaratıcılığını ve çalışkanlığını ortaya koymalıdır.**

⁶⁸ JOIN(2020) 4 nihai , "Afrika ile kapsamlı bir Stratejiye doğru"

111. Komisyon; AB'yi geleceğin sürdürülebilir, akıllı ve dayanıklı hareketlilik sistemini oluşturmak ve Avrupa Yeşil Mutabakatı hedeflerine ulaşmada gereken temel değişiklikleri gerçekleştirmeyi yoluna koymak için bu stratejinin eylem planında listelenen, kapsamlı bir dizi önlemi ortaya koymaktadır. Bu çalışmalar; ancak ilgili tüm tarafların, Avrupa Kurumları, Üye Devletler ve her seviyede yönetici, paydaş, işletme ile vatandaşların yeterli ve güçlü kararlılıkları varsa başarılı olabilir.