



EUROPEAN  
COMMISSION

Brüksel, 9.12.2020

COM(2020) 789 nihai

**KOMİSYONDAN AVRUPA PARLEMENTOSU, KONSEY, AVRUPA  
EKONOMİK VE SOSYAL KOMİTESİ VE BÖLGELER KOMİTESİNE İLETİŞİM**

(COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE  
EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS)

**Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi – geleceğin Avrupa ulaşımının yönünü  
belirlemek**

**{SWD(2020) 331 nihai}**

Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future

{SWD(2020) 331 final}

**TR**

**TR**

**KOMİSYONDAN AVRUPA PARLEMENTOSU, KONSEY, AVRUPA EKONOMİK VE SOSYAL  
KOMİTESİ VE BÖLGELER KOMİTESİNE İLETİ**

**Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi – geleceğin Avrupa ulaşımının yönünü  
belirlemek**

**1 VİZYON**

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

2. **Hareketlilik kullanıcılarına birçok fayda sağlarken, toplum için masrafsız değildir.** Sera gazı emisyonları, hava, ses ve su kirliliği bunlardan bazıları iken kazalar, yol çarpışmaları, sıkışıklık ve biyolojik çeşitlik kayıpları sağlığımızı ve refahımızı etkilemektedir. Geçmişteki çabalar ve politik önlemler bu maliyetleri yeterince ele almamıştır. Ulaşım sektörü kaynaklı sera gazı emisyonları zaman içerisinde artmış ve günümüzde AB toplamı içerisinde %25'e kadar yükselmiştir.

3. **Ulaşım sektörünün yüz yüze geldiği en büyük problem açık ara, emisyonlarının önemli ölçüde azaltılması ve daha sürdürülebilir hale gelmesidir.** Aynı zamanda bu dönüşüm daha iyi yaşam koşulları ve modernizasyon, yüksek kaliteli işler, yeni ürün ve hizmet geliştirilmesi, rekabetin güçlendirilmesi ve diğer pazarlar hızlı bir şekilde sıfır-emisyonlu hareketliliğe doğru hızla yol alırken global liderliği kovalamak adına büyük fırsatlar sunmaktadır. AB'nin toplam sera gazı emisyonlarının büyük bir kısmını oluştururken, ulaşımın fosil yakıtlara olan bağlılığını gecikmeden azaltmak ve sıfır-emisyon çalışmaları ile sinerji içinde 2030'a kadar sera gazında %55 azalma ve 2050'ye kadar iklim tarafsızlık (climate neutrality) hedeflerine ulaşılacaktır. Avrupa Yeşil Anlaşmasının (European Green Deal)<sup>1</sup> başarısı ulaşım sistemini bir bütün olarak sürdürülebilir yapabileceğimize bağlıdır.

4. COVID-19 pandemisi iyi işleyen tek pazar sisteminin korunmasının AB için hayati önemde olduğunu açıkça ortaya koymuştur. Kriz insan, mal ve hizmetlerin serbest dolaşımının ciddi olarak sınırlandırılmasının veya hep birlikte kısıtlanmasının sosyal, sağlık ve ekonomik maliyetler üzerindeki etkisini ve ulaşımın oynadığı temel rolü göstermiştir. **Krizlerin üstesinden gelmede** ve AB'nin stratejik bağımsızlık ve direncini güçlendirmede **tedarik zincirlerinin muhafazası ve dayanıklılık ve ulaşım aktivitelerine koordineli Avrupa yaklaşımı vazgeçilmezdir.**

5. Bu nedenle, **ulaşım sistemimizin gelecekteki krizlere karşı dirençli olduğunun bilinmesi ileriye dönük AB ulaşım politikasının kilit hedeflerinden biri olmalıdır.** 2011 Beyaz Kitap<sup>2</sup>'de öngörülen Tek Avrupa Ulaşım Bölgesi'nin tamamlanması Avrupa ulaşım politikasının mihenk taşı olarak durmaktadır. Uyumun gelişmesine katkı, dayanıklılığın iyileştirilmesi kadar bölgesel eşitsizliklerin azaltılması ve tüm bölgelerin iç pazarlarına erişim AB için stratejik önemini korumaktadır. COVID-19 pandemisinin hareketlilik üzerinde önemli etkileri olmuştur. Kamu, bu hayati krizin etkilerinin azaltılması bağlamında hayatın normale dönmesi ve ileri doğru atılım yapmasında hareketliliğe yardımcı olmalıdır.

6. **Ulaşım sektörünü büyütecek yeni lisans alanı hareketliliğin yeşillendirilmesi (çevreci hale getirilmesi) olmalıdır.** Avrupa’da hareketlilik hem yolcu hem de yük taşımacılığı açısından, sıfır-emisyonlu araçlar<sup>3</sup> için bol 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 yüksek hızlı demiryolu ile geliştirilmiş verimli ve birbirlerine bağlanmış çok modlu ulaşım sistemine dayanmalıdır.

7. **Dijitalleşme** kesintisiz ve daha verimli yaparak **bütün sistemin modernizasyonu için zorunlu faktör olacaktır.** Avrupa ayrıca güvenlik, emniyet, güvenilirlik ve konfor seviyesini daha fazla artırabilmek ve böylece ulaşım araç gereç imalatı ve hizmetlerindeki liderliğini sağlamak ve etkili ve dirençli lojistik zincirler yoluyla global rekabetini artırabilmek için dijitalleşme ve otomasyonu kullanmak durumundadır.

8. Bu gelişim arkasında kimseyi bırakmamalıdır; **hareketliliğin herkes için mümkün ve uygun fiyatlı olması çok kritiktir.** Kırsal alanlar ile uzak bölgelerin birbirleri ile **düzgün bağlanmış olması<sup>4</sup>, engelli ve hareket kısıtlılığı olan kişilerin ulaşım erişimi, sektörün iyi sosyal şartlar, beceri yenileme fırsatları ve cazip iş imkanları sunması bu açıdan önemli hususlardır.** Avrupa Sosyal Haklar Sütunu, yeşil ve dijital değişimin sosyal olarak adil ve makul olmasını sağlamada Avrupa için pusula olmaktadır.

9. **Sonuç olarak, küçük değişikliğe dayalı paradigmayı kökten değişikliğe çevirmeliyiz.** Böylece bu strateji, sürdürülebilir ve akıllı gelecek için Avrupa ulaşım yol haritasını sıkı bir şekilde doğru rotaya sokmak için bir yol haritası ortaya koyacaktır. Vizyonumuzu gerçek kılmak için, önümüzdeki yıllarda çalışmalarımıza yön verecek 10 stratejik alan eylem planında tanımlanmaktadır. 2030 iklim hedefleri planına<sup>5</sup> özgü stratejiyi alttan destekleyen senaryolar, yeterli seviyede tutku ile birlikte, bu stratejide ortaya konan politika önlemleri birleşimi **2050’ye kadar ulaşım sektöründen kaynaklı emisyonlarda %90 azalmanın** sağlanacağını göstermektedir. Ekli Personel Çalışma Belgesinde<sup>6</sup> sunulan analizleri de dikkate alarak sürdürülebilir, akıllı ve dirençli hareketlilik hedeflerine erişme yolunda Avrupa ulaşım sistemi doğrultusunu ortaya koyan ve gelecek politikalarımız için gerekli azmi içeren değişik **dönüm noktalarının** tanımlandığı görülmektedir, bazıları;

2030’a kadar:

- Avrupa yollarında en az 30 milyon sıfır-emisyonlu araç yer alıyor olacaktır.
- 100 Avrupa şehri iklim nötr (climate neutral) olacaktır.
- Yüksek hızlı tren trafiği iki katına çıkacaktır.
- Avrupa birliği dahilinde 500 km altı tarifeli toplu seyahatler karbon nötr (carbon neutral) olacaktır.
- Otomatik hareketlilik en yüksek seviyede yaygınlaştırılacaktır.
- Sıfır-emisyonlu araçlar pazara çıkmaya hazır olacaktır.

2035’e kadar:

- Sıfır-emisyonlu büyük uçaklar pazara çıkmaya hazır olacaktır.

2050’ye kadar:

- Neredeyse tüm otomobil, minibüs, otobüs ve yeni ağır ticari araçlar sıfır-emisyonlu olacaklardır.
- Demiryolu yük taşımacılığı iki katına çıkacaktır.
- Yüksek hızlı tren trafiği üç katına çıkacaktır.
- Yüksek hızlı bağlantılar 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 Birliği Yeşil Anlaşması, bir yanda sıfır kirliliğe ulaşma azmini korurken, 2050'ye kadar iklim nötr ekonomi olunabilmesi için ulaşımdan kaynaklı sera gazı salınımlarının %90 azaltılması çağrısında bulunmaktadır. Bu sistematik değişime ulaşılabilmesi için **(1) tüm ulaşım modlarını daha sürdürülebilir yapmak, (2) çok modlu ulaşım sistemi içerisinde sürdürülebilir alternatifleri geniş oranda mümkün kılmak ve (3) geçişi yönetebilmek için doğru tedbirleri yerli yerine oturtmak durumundayız. Bunlar bizim gelecek eylemlerimizin üç temel ayağıdır.**

11. Bu **tüm politik unsurların aktive edilmesini** içermektedir: (1) **fosil yakıtlara olan bağıllığın önemli oranda azaltılması için önlem alınması** (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 dikkat çekecek şekilde artırılmasının yanında önemli oranda yük taşımacılığının 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 yerleştirilmesiyle).

### 2.1. Tüm ulaşım modlarını daha sürdürülebilir yapmak durumundayız.

12. **Tüm ulaşım modları ulaşım sistemimiz için vazgeçilmezlerdir, bu nedenle tüm ulaşım modları daha sürdürülebilir olmalıdır.** Yaklaşımımızın ilk temel ayağı olarak daha fazla gecikmeden kara, su, hava ve tren ulaşımında yenilenebilir ve düşük-karbonlu yakıtlar yanında düşük- ve sıfır-emisyonlu araçların kullanımını artırmalıyız. Gerekli altyapı ve son kullanıcıların teşvik edici taleplerini doğru noktaya oturtarak sanayiciler tarafından doğru araç ve yakıt arzı sağlayacak rekabetçi, sürdürülebilir ve döngüsel ürün<sup>7</sup> ve hizmetler üzerinde araştırma ve yenilik (R&I) çalışmalarını desteklemeliyiz. Bunlar 2030 ve 2050 iklim ve sıfır kirlilik hedefine ulaşmak ve Avrupalı şirketlerin dünya çapında endüstri liderleri olarak kalabilmelerini sağlamak için esastır. Bu tüm modlarda teknoloji bağımsızlığını sağlamada anahtar olsa da fosil yakıtı dayalı çözümlerin ortadan kaldırılmasında hareketsizliğe yol açmamalıdır.

### **STRATEJİK ALAN 1- SIFIR-EMİSYONLU ARAÇLARIN, YENİLENEBİLİR&DÜŞÜK-KARBONLU YAKITLARIN VE İGİLİ ALTYAPININ KULLANIMININ ARTIRILMASI**

13. Her ne kadar hızlı bir şekilde artsa da günümüzde düşük- ve sıfır-emisyonlu araçların araç filosu içerisindeki oranı **çok düşüktür.** Temiz Araç Direktifi<sup>8</sup>ndekilere benzer şekilde CO<sub>2</sub>, hava kirleticisi 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 ekonomik hale getirecektir. Bu nedenle 2030 iklim hedefleri planında ortaya konan hedefleri karşılamak ve 2025'ten itibaren sıfır-emisyonlu hareketliliğe doğru gidişi teminen Komisyon otomobiller ve minibüsler için Haziran 2021'e kadar **CO<sub>2</sub> standartlarında** revizyon önerecektir. Komisyon ayrıca ağır taşıtlar için benzer bir şekilde CO<sub>2</sub> 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 kirleticisi yayıyorlar. Fakat daha fazlası yapılabilir: gelmek üzere olan içten yanmalı motorlar için **daha zorlayıcı hava kirleticisi emisyon**

**standartları** (Euro 7) önerisi gelecekte olabilecek değişikliklerden etkilenmeyen düşük-emisyonlu araçların pazarda yer edinebilmesini temin edecektir.

15. Ufuk Avrupa çerçevesinde tasarlanan “Batteries-Bataryalar”, “2Zero-Sıfıra Doğru” ve “Clean Hydrogen-Temiz Hidrojen” gibi ortaklıklar yenilikçi araç teknolojilerinin arzına katkıda bulunacaklardır. Aynı zamanda, Birliğin içsel yükümlülüklerine tam saygı içerisinde tek market boyutunda engellenmeden **sıfır emisyonlu araçlara olan talebi tahrik edecek** kapsayıcı politikalara ihtiyaç duyulmaktadır. Yukarıdaki çevresel standartlar karbon fiyatlandırması, vergilendirme, yol ücretlendirme ve ağır vasıta araçların ağırlık ve boyutlarındaki kuralların revize edilmesi gibi önlemlerle bu tür araçlara olan talebi artıracak şekilde desteklenmelidir. Komisyon, kurumsal ve kentsel filoların sıfır-emisyonlu araçlarla ikamesini artıracak eylemler önerecektir. Ayrıca, bataryalar hakkındaki yeni regülasyonlar AB bünyesinde kullanılacak bataryaların tüm yaşam döngüleri içerisinde sürdürülebilir ve güvenli olmalarını temin edecektir. Karbon ayak izi ve ham maddelerin etik ve sürdürülebilir kaynaklı olmasını da içeren sürdürülebilirlik ve yaşam döngüsü sonu isterleri elektrikli araçların çevresel ayak izini azaltmada ana unsurlardır.

16. **Yola uygunluk** yasal çerçevemiz, araçların yaşam döngüsü süresince emisyon ve güvenlik standartları sağlaması gözetilerek düzeltilmelidir. Tek bir hatalı araç havamızı binlerce temiz araçtan daha fazla kirletebilir<sup>9</sup>.

17. Kara araçları motorlarındaki sıfır emisyonla doğru olan gelişim gürültü ve mikro plastik gibi lastik kullanımından doğan sorunları çözmez. Lastikler sularımızı ve denizlerimizi kirletecekler ve en sonunda besin zincirine girebileceklerdir. **Yüksek-performanslı lastikler**, araç güvenliğini sağlarken, enerji tüketimini ve emisyonları (lastik sesi de dahil) azaltma yolunda teşvik edilmelidirler. Araçların yaşam döngüsü sonu hakkındaki Direktifin gelecek gözden geçirmesi arabaların üretim ve parçalanması sürecindeki toplam çevresel ayak izini azaltmayı da amaçlamaktadır.

18. Yakıt tedarikçileri ve işletmeciler ulaşım yakıtlarının karbon nötr olması gerektiği ve gecikilmeden **sürdürülebilir yenilenebilir ve düşük-karbonlu yakıtların büyük ölçekli olarak yaygınlaşması** gerektiği yolunda açık bir işaret almış olmalıdır. Komisyon, muhtemelen değiştirilen Yenilenebilir Enerji Direktifinin gözden geçirmelerinin minimum paylaşımı veya kotalar yoluyla bu tür yakıtları desteklemek için ek önlemleri dikkate alacaktır.

19. **Kara ulaşımı** için sıfır-emisyon çözümleri halı hazırda uygulanmaktadır. Üreticiler şu anda akülü elektrikli araçlara yoğun bir şekilde yatırım yapmaktadırlar. Kamyonlar ve otobüsler ortaya çıkarken, otomobiller, minibüsler ve özellikle şehirlerde kullanılan 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 entegrasyonu<sup>10</sup> ve hidrojen<sup>11</sup> stratejilerinin yanı sıra akülerle ilgili stratejik eylem planı<sup>12</sup> kapsamında desteklenmektedir. Enerji verimliliği, tüm yaşam-döngüsüne bakarak gelecekteki uygun teknolojilerin seçimine öncelik vermek için bir kriter olacaktır. Geçiş dönemi teknolojik çözümleri, CO<sub>2</sub> ve kirlilik standartlarına tam olarak uymalıdır. **Demiryolu taşımacılığının** da daha fazla elektrikli hale gelmesi gerekecektir; bunun uygun olmadığı yerlerde, hidrojen kullanımı arttırılmalıdır.

20. Gelecek on yıllarda **hava ve deniz yolu taşımacılığının**, pazara çıkmaya hazır sıfır-emisyon teknolojilerinin olmaması, uçak ve gemilerin uzun geliştirme ve yaşam döngüsü, yakıt ikmali ekipmanları ve altyapıya önemli yatırım gereksinimi ve bu sektörlerdeki uluslararası rekabet nedeni ile daha büyük karbonsuzlaştırma (decarbonisation) zorlukları bulunmaktadır. Denizcilik ve havacılıktan kaynaklanan AB uluslararası emisyonları 1990'dan bu yana %50'den fazla artmıştır. Mevcut krizden kurtuluş yolları da dahil olmak üzere bu sektörlerde eylemlere acilen ihtiyaç duyulmaktadır. Bu modlar, kısa dönemde uygun alternatif güç aktarma organlarının eksikliği nedeniyle ek yenilenebilir ve düşük-karbonlu sıvı ve gaz yakıtlarına<sup>13</sup> öncelikli olarak erişime sahip olmalıdır. ReFuelEU Havacılık ve FuelEU Denizcilik girişimleri, sürdürülebilir havacılık ve denizcilik yakıtlarının üretim ve ikamesini arttıracak ve bu konuları ele alacaktır. Komisyon ayrıca kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının, umut verici yakıtların tedarik ve dağıtımını artırmak için birlikte çalışabilecekleri, Avrupa Temiz Hidrojen Birliği altında tamamlayıcı bir eylem ve Avrupa Pili Birliğinin<sup>14</sup> başarısı üzerine inşa edilecek Yenilenebilir ve Düşük Karbonlu Yakıtlar Değer Zinciri Birliğini kurmayı dikkate alacaktır.

21. **Enerji verimliliğini artırmak ve uçak ve gemilerin emisyonlarını azaltmak** için, tasarım ve işletilmeleri ile ilgili iddialı standartlar teşvik edilmelidir. AB, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gibi tüm uluslararası kuruluşlarla, Paris Anlaşması<sup>15</sup> ile tutarlı, bilime dayalı küresel emisyon azaltma hedeflerine ulaşmayı amaçlayan somut önlemler üzerinde yakın çalışmaya devam etmelidir. Sıfır-emisyonlu gemi ve uçakların pazara girmesi doğrultusunda yıkıcı teknolojiler geliştirmek için önemli çabalara da ihtiyaç vardır. Birlik bunu başarmak için, yeterli karbon fiyatlandırma politikaları ve özellikle Ufuk Avrupa kapsamında hayata geçirilebilecek ortaklıklar ("Sıfır Emisyonlu Su Taşımacılığı", "Temiz Havacılık" ve "Temiz Hidrojen" gibi) tarafından yapılacak araştırma ve yenilikler (R&I) de dahil olmak üzere uygun ortamı yaratmalıdır. Buna ek olarak, Tek Avrupa Gökyüzü gibi daha verimli trafik yönetimleri önemli çevresel kazançlar getirebilir<sup>16</sup>. 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 ikamesini tam olarak sağlamak için kapsamlı bir **şarj ve yakıt ikmali altyapısı** ağının oluşturulmasıyla el ele gitmelidir. "Şarj ve yakıt ikmali", "Toparlanma ve Direnç Tesisi"<sup>17</sup> altında yer alan bir Avrupa Stratejik Alanıdır: amaç 2025 yılına kadar, 2030 yılında ihtiyaç duyulacak 1, 000 hidrojen istasyonunun yarısını ve 3 milyon kamu şarj noktasından<sup>18</sup> bir milyonunu inşa etmektir. Nihai hedef, ağır iş makinası operatörleri de dahil olmak üzere tüm müşterilere kolay erişim imkanı veren 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 çıkış planı (strategic roll-out plan) yayınlayacaktır. Bunlar, tüm değer zincirinin anahtar kamu ve özel sektör temsilcilerini bir araya getiren Komisyonun Sürdürülebilir Ulaşım Forumu ile iş birliği içerisinde geliştirilen planlama ve izin süreçleri ile birlikte finansman ile ilgili de önerileri içerecektir<sup>19</sup>.

23. Avrupa, tüm modlar için Avrupa genelinde sürekli parçalanma ve yaygın olarak birlikte çalışabilir şarj/yakıt ikmali hizmetlerinin eksikliğini de sona erdirmek durumundadır. Komisyon, **Alternatif Yakıtlar Altyapı Direktifinin (AFİD) gözden geçirilmesi** kapsamında, tüm alternatif yakıtlı araçlar için altyapı ve altyapı kullanıcı servislerinin tam birlikte çalışabilirliğinin sağlanması için daha fazla önlem alınması ve altyapının ortaya konması doğrultusunda daha fazla bağlayıcı hedefler belirlenmesinde seçenekleri dikkate alacaktır. Fiyatlandırma konusundaki mevcut şeffaflık eksikliğini giderecek bilginin sağlanması ve kesintisiz sınır-ötesi ödemelerin kolaylaştırılması üstesinden gelinmesi gereken en önemli konular

arasındadır. Dahası, akülü-elektrikli araçların ve diğer e-hareketlilik biçimlerinin pazara beklenen yoğun girişi, elektrik şebekesine sorunsuz entegrasyonu gerektirmektedir. Akıllı şarj altyapısının yaygınlaştırılması, elektrik sistemine depolama kapasitesi ve esneklik sağlamada yardımcı olacaktır. AFID'in gözden geçirilmesinin yanında, Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T) Düzenlemesinin ve değiştirilmiş Yenilenebilir Enerji Direktifi ve elektrik için muhasebe mekanizması gibi diğer politika araçlarının olduğu kadar binalarımızdaki şarj noktalarının artırılması bakış açısıyla Binaların Enerji Performansı Direktifinin de gözden geçirilmesi düşünülmelidir. Komisyon, AB enerji sistemi entegrasyonu ve hidrojen stratejileri altındaki girişimler kapsamında gerekli şebeke yatırımlarıyla uyum sağlayacaktır.

## **STRATEJİK ALAN 2- SIFIR EMİSYONLU HAVALANI VE LİMAN OLUŞTURMA**

24. **Liman ve havaalanları** uluslararası bağlantılarımız, Avrupa ekonomisi ve bölgeleri için anahtar niteliğindedirler. Sıfır-emisyonlu alanlara dönüşümlerinde, en iyi sürdürülebilir havaalanı ve limanların<sup>20</sup> en iyi uygulamaları yeni normal haline gelmeli ve daha sürdürülebilir bağlantılık biçimleri sağlamalıdır. Limanlar ve havaalanları, ilgili tüm modları birbirine bağlayan çok modlu hareketlilik ve ulaşım merkezleri haline gelmelidirler. 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 için yeni temiz enerji merkezleri ve atıkların yeniden kullanımı ve dögüsel ekonomilere deneme alanları olmak gibi büyük bir potansiyele sahiptirler.

25. Komisyon; yenilenebilir ve düşük-karbonlu yakıtların yaygınlaştırılmasını, 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 CO<sub>2</sub> dışı iklim etkilerinin güncellenmiş analizi<sup>21</sup> ile ilgili olarak Avrupa Birliği Havacılık Güvenliği Ajansı (EASA) raporunda önerilen önlemleri de takip edecektir.

26. Havacılık ve su taşımacılığında yerel yenilenebilir enerji üretimi ile daha sürdürülebilir çok modlu erişim ve filo yenilemesi<sup>22</sup> 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 gözden geçirilmiş borç verme politikasının da aynı şekilde yararlı olması beklenebilir.

27. Alternatif deniz yakıtlarının yaygınlaştırılması sinerjisiyle birlikte sektörden kaynaklanan geniş kapsamlı çevresel ayak izinin azaltılması için sıfır kirlilik azmi çerçevesinde efor sarf edilmelidir. Tüm AB sularında, deniz havzalarının, kıyı alanlarının ve limanların yararına deniz taşımacılığında kaynaklanan hava ve su kirliliğini sınırlamayı hedefleyen geniş kapsamlı **Emisyon Kontrol Bölgelerinin** kurulmasını sağlamak bir öncelik olmalıdır. Komisyon özellikle, Akdeniz'i kapsayan çabalara öncülük etmekte ve Karadeniz için de benzer çalışmalara başlamayı hedeflemektedir. Ayrıca, bu mevzuatı güçlendirmek için olası önlemleri belirlemek, yani güvenli ve sürdürülebilir gemi geri dönüşüm uygulamalarını daha fazla teşvik etmek için AB gemi geri dönüşüm mevzuatı<sup>23</sup> gözden geçirilecektir.

*Fosil yakıtlara olan mevcut bağılılığı azaltmak için kilometretaşları<sup>24</sup>*

*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, minibüs, otobüs ve yeni ağır vasıtalar sıfır-emisyonlu olacaktır.*

*3)Sıfır-emisyonlu okyanus-ötesi gemiler 2030, büyük sıfır-emisyonlu uçaklar ise 2035'e kadar pazarda satışa hazır hale geleceklerdir.*

## **2.2. Daha iyi model seçimler sağlamak için sürdürülebilir alternatifleri yaygın olarak mümkün hale getirmeliyiz**

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

29. **İnsanlar**, özellikle günlük hareketliliklerinde, maliyet<sup>25</sup>, mevcut olma ve hız ana unsurlarını dikkate alarak **daha sürdürülebilir ulaşım modlarına geçmeye isteklidirler**. AB güvenli, rekabetçi ve uygun fiyatlı sürdürülebilir alternatiflerin uygulamada daha fazla yer bulabilmesi için uygun koşulların yaratılmasına yardımcı olmalıdır. Rekabetçi fiyatlar, frekanslar ve konfor seviyesinde uygun alternatiflerin bulunduğu yerlerde, insanlar daha sürdürülebilir modu<sup>26</sup> seçmektedirler.

30. Aynı zamanda, **hareketlilik kalıpları ve tüketici davranışları da değişmektedir**. Bu değişiklikler COVID-19 pandemisi tarafından güçlendirilirken, dijital çözümler de büyük ölçüde kolaylaştırmaktadır. Uzaktan çalışma, video konferans, elektronik ticaret, paylaşımlı ve işbirlikçi mobilite hizmetlerinin ikamesi, hareketliliğin devam eden dönüşümüne katkıda bulunmaktadır.

## **STRATEJİK ALAN 3- ŞEHİRLER ARASI ve ŞEHİR İÇİ HAREKETLİLİĞİ DAHA SÜRÜDÜRÜLEBİLİR VE SAĞLIKLI YAPMAK**

31. Ulaşım sektörünü tamamen çok modlu, sürdürülebilir ve akıllı bir hareketlilik hizmetleri sistemine dönüştürmek için kararlı eylemlere 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 operatörlerine 2030'a kadar AB içerisinde 500 km'nin altında planlı toplu seyahatlerde seyahat edenlere karbon nötr seçenekleri sunabilmeleri için uygun koşullar oluşturma yolunda çalışacaktır. Komisyon, 2021-2022'de, ilgili AB mevzuatını gözden geçirirken bu kararlılığı sürdürecektir. Rekabet yasalarına tabi olarak, havayolları giderek artan sayıda çok modlu bilet satmalıdır. Yatırımlar, daha sürdürülebilir bağlantılara doğru kaymayı sağlamak için gerekli TEN-T altyapısını geliştirmeye yönlendirilmelidir. Eylemler AB yatırımlarının, devlet yardımlarının, kapasite tahsisi kurallarının ve kamu hizmeti yükümlülüklerinin (PSO) tüm hareketlilik ihtiyaçlarını sağlayacak ve farklı çok modlu seçenekleri teşvik edecek bir toplam ulaşım sistemi oluşturmaya yönelik olarak yapılacaktır.



32. **2021 Avrupa Demiryolu yılı**, Üye Devletler, Komisyon ve **demiryolu sektörü için Avrupa çapında bağlantıları güçlendirmek için mükemmel bir fırsattır**. Dördüncü Demiryolu Paketinin uygulanması ve demiryolu pazarlarının rekabete açılmasıyla demiryolu operatörleri müşteri ihtiyaçlarına daha duyarlı hale gelecek ve hizmetlerinin kalitesini ve maliyet etkinliğini artıracaklardır. 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 aktarmasız bilet seçenekleri de dahil olmak üzere seyahat bilgilerinin ayrımcı olmayan bir şekilde sağlanmasının temini, müşteriler için demiryolu çekiciliğini daha da arttıracaktır.

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 servisleri başlatmalarını sağlayacak kapasitenin iyi yönetilmesi, koordineli hazırlanmış hareket planları, tren setleri için stok alanları oluşturulması ve nokta atışı altyapı iyileştirme çalışmaları ile şehirler arasında daha hızlı bağlantı oluşturma çabaları üzerine inşa edilecektir. Bu amaç için oluşturulacak platformlar veya diğer kurumsal yapılar tüm üye devletlere açık olmalıdır. Bazı rotalarda ilgili tüm paydaşların katılacağı pilot hizmetler desteklenmeli ve 2030'a kadar 15 pilot uygulama başlatılması hedefiyle kamu hizmeti sözleşmeleri ve açık erişim hizmetlerinin bir kombinasyonu, yeni bağlantılar ve hizmetler için farklı modelleri test edebilmelidir.

34. Tek Avrupa Demiryolu Bölgesinin geliştirilmesi gerekiyor ve Komisyon, demiryolu altyapısının kullanımını en üst düzeye çıkaran yüksek kaliteli kapasiteye erişim için demiryolu işletmelerinin ihtiyaçlarını ele alarak demiryolu pazarını genişletmeye yönelik önlemleri<sup>27</sup> dikkate alacaktır. **Sınır-ötesi biletlerin kullanımı ve satın alınması daha kolay hale gelmelidir**. Komisyon 2021'den başlayarak, farklı ulaşım modlarını birleştiren ve yolculara kapıdan kapiya 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 oranının artırılmasının yanında otonom, bağlantılı ve çok modlu hareketliliğin artırılması, özellikle şehirlerde ulaşımdan kaynaklanan kirliliği ve tıkanıklığı önemli ölçüde azaltacak ve insanların sağlığını ve refahını artıracaktır. **Şehirler daha fazla sürdürülebilirliğe geçişin ön saflarında kalmalı ve bu nedenle kalacaktır**. 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 ilgilenecektir. 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 büyümüştür. Bu, önümüzdeki on yılda 5.000 km güvenli bisiklet şeridine ulaşılarak iki katına çıkarılmalıdır. Komisyon ayrıca, 2030'a kadar çok sayıda Avrupa şehrinde karbonsuzlaştırma gerçekleştirmek için iklim-nötr ve Akıllı Şehirler<sup>28</sup> alanında misyon geliştirmeyi stratejik bir öncelik olarak düşünmektedir.

36. Dijital çözümlerin sağladığı kesintisiz çok modluluk, kentsel ve kırsal alanlarda hayati önem taşımaktadır. Yolcu taşıma sistemleri üzerindeki artan baskı, **yeni ve yenilikçi çözümlere olan talebi** harekete geçirdi ve çeşitli ulaşım hizmetleri, Hizmet Olarak Hareketlilik (MaaS) konseptini takip ederek talebe dayalı bir hizmete entegre edildi. 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 mobilite biçimleri) doğru bir kaymaya tanık oluyor.

37. AB ve Üye Devletler, vatandaşlarımızın daha temiz hava, daha az gürültü ve sıkışıklık beklentilerini karşılamalı ve sokaklarımızdaki ölümleri ortadan kaldırmalıdır. Komisyon, sürdürülebilir ve sağlıklı ulaşım modlarını teşvik etmek ve desteklemek için Kentsel Hareketlilik Paketini gözden geçirerek, **mevcut Avrupa kentsel hareketlilik çerçevesinin iyileştirilmesine** katkıda bulunacaktır. Daha iyi kentsel planlama ile kırsal ve banliyö alanları arasında bağlantı da dahil olmak üzere yerel ve bölgesel düzeyde hareketlilik yönetimi konusunda daha net bir rehberliğe ihtiyaç vardır, böylece kır kent arası yolcularına sürdürülebilir hareketlilik seçenekleri verilir. Avrupa politikaları ve mali desteği, TEN-T'nin genel işleyişi için kentsel hareketliliğin önemi ile birlikte, çok modlu hareketlilik merkezleri, park et ve sür tesisleri ve yürüyüş ve bisiklet için güvenli altyapıyı içeren ilk/son mil çözümlerine ilişkin hükümleri de yansıtmalıdır.

38. Komisyon, sorunsuz işleyen tek pazarı koruyarak ve sosyal ve güvenlik 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 mobilite, otobüsler ve feribotlar da dahil olmak üzere sıfır-emisyonlu araç tedariki<sup>29</sup> ve ilgili altyapılara destek olurken **şehirlerin politika araçlarını modernize etmelerine yardımcı olacaktır**. Düşük ve sıfır emisyonlu bölgeler ve ortak etiketlerin yanı sıra araçlar için dijital çözümler hakkında daha iyi bilgi, iyi işleyen tek pazarın korunmasına ve temel özgürlüklerin kullanılmasını kolaylaştırmaya yardımcı olabilir.

#### **STRATEJİK ALAN 4- YÜK TAŞIMACILIĞININ ÇEVREYE DUYRULI HALE GETİRİLMESİ**

39. Avrupa Yeşil Anlaşması, bugün karayolu ile taşınan iç yüklerin %75'inin önemli bir bölümünü **demiryolu ve iç su yollarına** kaydırmayı istemektedir. **Kısa-deniz taşımacılığı** ve verimli sıfır-emisyonlu deniz araçları Avrupa'daki yük taşımacılığının yeşillendirilmesine katkıda bulunabilirler. Bu nedenle, bugüne kadar elde edilen sınırlı ilerleme göz önüne alındığında acil önlemler alınmalıdır: örneğin, kara navlun taşımacılığındaki demiryolu payı 2011'de %18.3 iken 2018<sup>30</sup>'de %17.9'a düşmüştür.

40. Avrupa'daki kargo operasyonlarının yeşillendirilmesini desteklemek için, **karma taşımacılığın mevcut çerçevesinin önemli bir gözden geçirilmeye ihtiyacı vardır** ve etkili bir araç haline getirilmelidir. Operasyonlar ve altyapının her ikisi içinde 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**. E-ticaretin büyümesi tüketim kalıplarını 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 ve dronlar (insansız hava araçları) ve şehirlerde iç su yollarının daha iyi kullanılması da dahil olmak üzere hali hazırda mevcut olan sıfır-emisyon çözümlerinin yayılımını hızlandıracaktır.

42. Özelde ülke içi çok modlu terminaller olmak üzere **aktarma altyapısının yetersizliği**, Avrupa'nın bazı bölgelerinde belirgin olarak ortaya çıkmakta olup bunlara en yüksek öncelik verilmelidir. Çok modlu altyapıdaki eksik bağlantılar kapatılmalıdır. Dahası, toplam ulaşım sistemi geliştirilmiş 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 Birliği'nin uluslararası yükümlülüklerine tam bir saygı içerisinde AB fonları ve R&I dahil olmak üzere diğer politikalarını bu konulara doğru bir şekilde yönlendirmek için inisiyatif alacaktır. Ülkelerin halihazırda 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 Koridorlarını ve TEN-T temel ağ koridorlarını yöneten düzenlemelerin gözden geçirilmesini önerecektir. Tren uzunlukları, yük gabarisi ve geliştirilmiş operasyonel kurallar gibi hızlı kazanımlara odaklanma yanında tam yük taşıma kapasitesi için kilit noktaların ve ana ağa adaptasyonun sağlanmasıyla bu koridorların "Avrupa Ulaşım Koridoruna" entegrasyonu modlar arası ulaşımı teşvik edecek eylemlerimizin altyapısal boyutunu güçlendirecektir. Komisyon, ilave esnek tren güzergahları oluşturmak için devam eden tren tarifelerinin yeniden düzenleme projesi ile uyumlu şekilde demiryolu kapasitesi paylaşımına ilişkin kuralları geliştirmeyi önerecektir. Demiryolu gürültüsü ile ilgili Avrupa kurallarının yürürlüğe konması, ilgili endişelerin hafifletilmesine yardımcı olacaktır.

44. Benzer şekilde, ardışık eylem programları<sup>31</sup> **iç su yolları taşımacılığının** modal payını büyük ölçüde korumasına yardımcı olurken, hem TEN-T koridorları boyunca hem de iç su yollarının şehir içi lojistiğinin son milini yeşillendirebileceği iç şehirlerde bu başarıyı korumak ve kullanılmayan potansiyeli sürdürülebilir bir şekilde ele geçirmek için eylemler gereklidir. Komisyon, Su Çerçeve Direktifi ve Habitat Direktifleri özelinde çevresel politikalara tam uyumu temin ederken mavnalı filolarının yenileme ve finansmana erişimi iyileştirme ihtiyacı gibi temel zorluklarla mücadele ederek bu potansiyelden yararlanmak için NAIADES III programını ortaya koyacaktır.

45. İlave olarak, Deniz Otoyolları için TEN-T desteği, kısa-deniz taşımacılığı yoluyla daha sürdürülebilir bir şekilde taşınan daha fazla kargo görmeyi başardı. AB şimdi de örnek olmalı ve Avrupa denizcilik alanlarını sürdürülebilir, akıllı ve dirençli hale getirmelidir.

*Daha fazla aktiviteyi daha sürdürülebilir ulaşım modlarına kaydırmak için kilometretaşları<sup>33</sup>*  
4)Avrupa çapında 2030'a kadar 500 km altındaki tarifeli toplu seyahatler karbon-nötr olmalıdır.  
5)Yüksek hızlı demiryolu trafiği 2030'a kadar iki, 2050'ye kadar üç katına çıkmalıdır.  
6)2030'a kadar en az 100 iklim-nötr Avrupa şehri olmalıdır.  
7)Demiryolu yük taşımacılığı 2030'a kadar %50 artmalı, 2050'ye kadar iki katına çıkmalıdır.  
8) İç su yolu ve kısa deniz taşımacılığı 2030'a kadar %25 ve 2050'ye kadar %50 artmalıdır.

### **2.3. Sıfır-emisyonlu hareketliliğe geçişi yönetmek için doğru teşvikleri uygulamaya koymamız gerekiyor**

46. Yaklaşımımızın üçüncü temel ayağı olarak, **daha sürdürülebilir seçimler yapmaları için ulaşım kullanıcılarına yönelik teşvikler güçlendirilmelidir**. Karbon fiyatlandırma, vergilendirme ve altyapı

ücretlendirme gibi bu teşvikler esas olarak ekonomik olup kullanıcılar için geliştirilmiş bilgilerle tamamlanmalıdır.

## **STRATEJİK ALAN 5- KARBON FİYATLANDIRMASI ve KULLANICILAR İÇİN DAHA İYİ TEŞVİKLER**

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 uygulanması gerekir. Sadece çevre ile ilgili dış maliyetler<sup>37</sup> her yıl 388 milyar Euro'dur. Bu dış maliyetlerin toplumun geri kalanına karşılanması yerine nakliyeciyi kullananlar tarafından üstlenilmesiyle 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. CO<sub>2</sub> emisyonlarının maliyetinin içselleştirilmesinde özellikle **AB Emisyon Ticaret Sistemi (EU Emission Trade System), karbon fiyatlandırmasının en önemli aracıdır.** Komisyon, AB Emisyon Ticaret Sisteminin (EU ETS) deniz taşımacılığı sektörüne de genişletilmesini önerecektir. Havacılık sektöründe, özellikle havayollarına ücretsiz olarak tahsis edilen ETS ödeneklerinin önemli ölçüde azaltılması yönünde AB ETS Direktifinin gözden geçirilmesi için bir teklif yapılacaktır. Avrupa Yeşil Anlaşması'nda açıklandığı gibi, sistemin daha fazla genişletilmesi, etki değerlendirmesi devam eden karayolu taşımacılığından kaynaklanan emisyonları içerebilir. AB ETS gelirleri, emisyonları daha da azaltmak için yapılacak EU R&I çalışmalarında kullanılabilir. Komisyon ayrıca, 2021'de yapılacak ETS Direktifi gözden geçirmelerinde Uluslararası Sivil Havacılık ICAO Karbon Dengeleme ve Azaltma Planını<sup>38</sup> (CORSIA) yürürlüğe koymayı önerecektir. AB IMO'da, sera gazı azaltma stratejisini yürürlüğe koymak için orta-vadeli bir önlem olarak pazar-tabanlı araçlar üzerindeki tartışmaları ilerletmeye zorlayacaktır.

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

50. Özellikle karayolu taşımacılığında **altyapı kullanımı için etkin ücretlendirme konusunda önemli ilerlemelere ihtiyaç vardır.** Bu, altyapıya verilen hasarın maliyetini içselleştirmenin anahtarıdır, ancak toplum için kirlilik ve sıkışıklık maliyetini ortaya koymakta zorludur. Komisyon, Avrupa Parlamentosu ve Konsey'ini, Avrupa Yeşil Anlaşmasının beklentilerini karşılama amacıyla Eurovignette Direktifini değiştirmede Komisyonunun önerisi doğrultusunda hareket etmeye şiddetle çağırıyor. Araç tipi ve kullanım süresi için değişen oranlara sahip akıllı, mesafeye-dayalı yol ücretlendirmesi, sürdürülebilir ve ekonomik olarak verimli seçimleri, trafik yönetimi ve sıkışıklığı azaltmayı teşvik etmede etkili bir araçtır.

51. Mevcut durumda ne bir gezi planlayan bireyler ne de bir teslimat düzenleyen nakliyeciler / lojistik operatörleri, çevresel ayak izini yeterince dikkate almamaktadırlar. 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

sistemik fırsatlar hakkında yeterli bilgi verilmesiyle tüketiciler ve işletmeler daha sürdürülebilir teslimat ve ulaşım seçimleri yapma yolunda yetkilendirileceklerdir.

52. Bu, komisyonun, global standartlara dayalı, iş dünyası ve son kullanıcıların seçimlerinin karbon ayak izlerini tahminlerinde kullanılabilecekleri, yeşil göz boyamadan kaçınırken son kullanıcı ve tüketicilerin daha sürdürülebilir ulaşım ve hareketlilik çözümleri taleplerini artıracak **ulaşım ve lojistik kaynaklı sera gazı emisyonları için uyumlaştırılmış önlemler için Avrupa çerçevesi oluşturma** planının nedenidir. Belirli bir yolculuğun karbon ayak izi ile ilgili bilgiler yeni bir yolcu hakkı olabilir ve bu durumda tüm ulaşım modları için geçerli olmalıdır.

53. Çevresel etkiyi azaltma yeteneğimiz, seçimlerimize önemli ölçüde bağlıdır. **Avrupa İklim Paketi**, vatandaşların verimli, daha sağlıklı ve daha az kirletici yollarla hareket etmeleri için sahip oldukları birçok seçeneği sergileyecek ve destekleyecektir. Sıfır-emisyonlu hareketliliğe doğru benimsenen vaatler ile şirket ve şehirlerin çevreci hareketlilik stratejilerinde aksiyon almaları yolundaki baskılar hakkında farkındalığı artırmada önemli bir rol oynayacaktır.

*AB ETS yoluyla ulaşımın dışsal maliyetlerinin içselleştirilmesi kilometretaşları<sup>39</sup>*

*9) 2030'a kadar Avrupa demiryolu ve su tabanlı karma taşımacılığı sadece karayoluna dayalı taşımacılıkla eşit düzeyde rekabet edebilecektir.*

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

### **3 AKILLI HAREKETLİLİK – KESİNTİSİZ, GÜVENLİ VE VERİMLİ BAĞLANIRLIK ELDE ETMEK**

54. İnsanlar, dijitalleşme ve otomasyon tarafından giderek daha fazla yönlendirilen bir dizi sürdürülebilir hareketlilik seçeneği ile yolculukları boyunca kesintisiz çok modlu deneyimin tadını çıkarmalıdır. İnovasyon geleceğin yolcu ve yük hareketliliğini şekillendirirken, ulaşım sistemini çok daha verimli ve sürdürülebilir hale getirebilecek geçişi kolaylaştırmak için doğru çerçeve ve etkinleştiriciler bulunmalıdır.

55. Başarılı bir geçiş için kamuoyu kabulü kilit önemde olup işte bu yüzden diğerleri arasında Avrupa değerleri, etik standartlar, eşitlik, veri koruma ve gizlilik kuralları bu çabaların kalbinde yer alırken bunlara tam bir uyum sağlanacak ve siber güvenlik çok yüksek öncelik olarak değerlendirilecektir.

### **STRATEJİK ALAN 6- BAĞLANTILI VE OTOMATİK ÇOK MODLU HAREKETLİLİĞİ GERÇEKLEŞTİRMEK**

56. **AB'nin akıllı dijital çözümler ve akıllı ulaşım sistemlerinin (ITS) tüm avantajlarından tam olarak yararlanması gerekiyor.** Bağlantılı ve otomatikleştirilmiş sistemler, tüm ulaşım sisteminin işleyişini temelden iyileştirmek ve sürdürülebilirlik ve güvenlik hedeflerimize katkıda bulunmak için muazzam bir potansiyele sahiptir. Eylemler, ulaşım modlarının işleyen çok modlu sisteme entegrasyonunu desteklemeye odaklanacaktır.

57. Avrupa, bağlantılı, kooperatif ve otomatikleştirilmiş hareketliliğin (Connected, Cooperative and Automated Mobility-CCAM) sunduğu fırsatları kaçırmamalıdır. CCAM herkes için hareketlilik sağlayabilir, değerli zamanı geri verebilir ve yol güvenliğini 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 gündeminin

geliştirilmesi ve uygulaması söz konusu olduğunda önemlidir. AB, çabaların iyi koordine edildiğinden ve sonuçların pazara ulaştığından emin olmalıdır. Örneğin, ilgili trafik kurallarının uyumlaştırılması ve koordinasyonunun eksikliği ile otomatikleştirilmiş araçlarda sorumluk konularının ele alınması gerekmektedir. Vizyon, Avrupa'yı CCAM hizmetlerinin ve sistemlerinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılmasında bir dünya lideri yapmak ve böylece güvenli ve sürdürülebilir karayolu taşımacılığında Avrupa liderliğine önemli bir katkı sağlamaktır.<sup>41</sup>

58. Komisyon, mevcut bir kuruluş veya başka bir organ **altında güvenli, akıllı ve sürdürülebilir karayolu taşımacılığı operasyonlarını daha fazla desteklemek için** seçenekleri araştıracaktır. Bu organ, Avrupa çapında ITS'in yaygınlaştırılması ve yönetimi ile sürdürülebilir bağlantılı ve otomatikleştirilmiş hareketliliği destekleyebilir. Bu, sınır-ötesi otomatikleştirilmiş araçların kullanımı ve Birlik mevzuatında öngörülen ve Komisyon tarafından benimsenmiş şarj ve yakıt ikmali altyapısının yaygınlaştırılması da dahil olmak üzere ilgili teknik kuralların hazırlanmasını kolaylaştırabilir. Bu tür kurallar üye devletler arasında sinerji yaratacaktır. Örneğin, yol uygunluk gözlem yöntemlerinin taslaklarını hazırlayabilir, diğer özel yol güvenliği görevlerini yerine getirebilir ve ilgili verileri toplayabilir. Ayrıca, acil durum önlemleri ve Yeşil Şerit (Green Lanes)<sup>42</sup> gibi çözümlerin gerekli olduğu COVID-19 pandemisi gibi büyük olumsuzluklarla karşılaşıldığında karayolu taşımacılığı alanında spesifik görevlerin de üstesinden gelebilir.

59. **Çok modlu yolculuklar için bilet planlama ve satın alma**, AB çapında entegre, çok modlu bilgi, biletleme ve ödeme hizmetleri için yardımcı çerçeve eksik olduğu için hantaldır. 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, çok modlu seyahat bilgilerini, rezervasyon ve biletleme hizmetlerini desteklemek için yasal çerçevesini dönüştürmeli, aynı zamanda biletleme ve/veya hareketlilik hizmetleri satan çevrimiçi araçların ve çok modlu dijital servis sağlayıcıların hak ve yükümlülüklerine de bakmalıdır. Komisyon ücretler dahil, karayolu ve demiryolu yolcu taşımacılığı hizmetleri ve satış düzenlemelerindeki veri paylaşımının amaca uygun olup olmadığını inceleyecektir. Bu arada, akıllı ve birlikte çalışabilir ödeme hizmetleri ve biletler daha fazla gelişme gerektirir; onları ilgili herhangi bir kamu ihale sözleşmesinde standart bir gereklilik haline getirmek, daha fazla kullanımını 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 seçenekler sunmalıdır**. Sürücüler ve araçlar için dijital sertifikalar, elektronik formda irsaliyeleri de içeren yük taşıma bilgileri, kolay ve ekonomik sınır-ötesi araç kiralama, otopark ve otoyollara temassız ödeme, trafik sıkışıklığını önlemek veya hava kalitesini artırmak için araç girişlerinin sınırlandırıldığı şehirler veya yerel otoriteler hakkında daha doyurucu bilgiler daha yumuşak bir sürüş deneyimine katkıda bulunacaktır. Elektronik sertifikaların ve yük taşımacılığı bilgilerinin mevcudiyeti de dijital uygulamayı kolaylaştıracakken aynı zamanda malların gerçek zamanlı takip ve izlenmesi, Dijital Tek Pazarın, 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 CO<sub>2</sub> emisyonlarını azaltmak için **verimli kapasite tahsisi ve trafik yönetimi** de ele alınmalıdır. Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi (ERTMS) ve Tek Avrupa Gökyüzünün 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 yönelik olarak hesaba katılmaktadır. Tren otomasyonu ve benzer şekilde hava trafik yönetim (ATM) sistemlerinin geliştirilmesi için, örneğin ortak teşebbüsler (JU) aracılığıyla daha fazla çaba harcanmasına gereksinim vardır. Komisyon bu tür ortaklıkları Ufuk Avrupa (Shift2Rail (S2R) ve SESAR ortak teşebbüsleri örnekleri gibi) ve bu program kapsamında gelecekteki diğer ortaklıklar için düşünmektedir. Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemlerinin (VTMIS) daha da geliştirilmesi otomatikleştirilmiş ve otonom denizcilik operasyonlarının güvenli bir şekilde yaygınlaştırılmasını kolaylaştıracaktır.

62. Komisyon, demiryolu otomasyonu ve trafik yönetiminin sınır ötesi ana hatlarda bir gerçeklik haline gelmesi için, 5G ve uydu verileri gibi yeni teknolojileri kapsayacak şekilde **birlikte çalışabilirlik teknik özelliklerini (TSI-Technical Specifications for Interoperability) güncellemeyi** ve kolayca güncellenebilir ve ortak bir sistem mimarisi oluşturmayı önerecektir. Bu, ERTMS'nin dijital tren sistemin kalbinde olabilmesi için gereklidir.<sup>43</sup>

63. Havacılığa gelince, hava trafik yönetiminin (ATM) verimliliğini artırmak, modernizasyon ve sürdürülebilirlik için büyük bir potansiyele sahipken uçuş verimsizlikleri ve hava sahası parçalanmasından<sup>44</sup> kaynaklanan aşırı yakıt harcaması ve CO<sub>2</sub> emisyonlarını azaltmaya da yardımcı olur. **Tek Avrupa Gökyüzünün (SES) tamamlanması ve etkin bir şekilde devreye alınması** da seyahat deneyimini kolaylaştıracaktır: modern bir düzenleyici çerçeve ve dijital ATM altyapısı, darboğazların azaltılmasına ve uçuşların dakikası dakikasına zamanında kalkması ve varmasının sağlanmasına yardımcı olacaktır. Bu nedenle SES ile ilgili yasama süreci gecikmeden tamamlanmalıdır.

## **STRATJİK ALAN 7- DAHA AKILLI HAREKETLİLİK İÇİN İNOVASYON, VERİ ve YAPAY ZEKA**

64. **Lider olarak kalabilmek için, yeni teknoloji ve hizmetlerin geliştirilmesi ve doğrulanması yolu ile geleceğin hareketliliğin proaktif olarak şekillendirilmesi kilit önemdedir.** Bu nedenle AB, yeni teknolojilerin ve hizmetlerin geliştirilmesi için uygun koşulları ve bunların doğrulanması için gerekli tüm yasal araçları ortaya koyacaktır. Yakın gelecekte ticari amaçlı dron (insansız hava araçları), otonom araç, hyperloop, hidrojen yakıtlı uçak, elektrikli kişisel hava araçları, elektrikli su taşımacılığı ve temiz kentsel lojistiğin ortaya çıkmasını ve geniş oranda kullanımını bekleyebiliriz. **Bu tür oyun değiştiren hareketlilik teknolojileri için elverişli ortam sağlanması hayati önemde olup,** bu nedenle AB yenilikçiler için ana uygulama alanı olabilmelidir. Start-up ve teknoloji geliştiricileri pilot ürün geliştirmek ve yaygınlaştırmak için atik bir düzenleyici çerçeveye ihtiyaç duymaktadırlar. Komisyon, test ve denemeleri kolaylaştırmak ve çözümlerin pazarda yaygınlaşmasını destekleyecek inovasyona uygun düzenleyici ortamı sağlamak için çalışacaktır.

65. Komisyon, **ulaşımda yenilikçi ve sürdürülebilir teknolojilerin araştırılmasını ve yaygınlaştırılmasını yürütecektir.** Yıkıcı çözümlere yapılan yatırımlar, önümüzdeki yıl ve on yıllarda 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 desteklemekte** ve U-uzay (U-space) alanı da dahil güvenli ve sürdürülebilir hareketliliği büyütmeye uygun ilgili kuralları geliştirecektir. Komisyon ayrıca, teknolojisinin ve düzenleyici ve ticari ortamının daha da geliştirilmesine rehberlik edecek olası yöntemleri belirleyecek "Dron Stratejisi 2.0" 'ı hayata geçirecektir.

67. Dahası **AB**, ulaşım sektörünün dijital dönüşümünü gerçekleştirmek için Yapay Zeka ile birlikte hareketlilik için elektronik bileşenler, ağ altyapısı, buluttan kenara kaynaklar (cloud-to-edge resources), veri teknolojileri ve yönetimini de içeren **kilit dijital kolaylaştırıcıların yerli yerinde olduğunu sağlamak durumundadır**. AB, dijital tedarik zinciri ile ilgili endüstriyel kapasitelerini daha da güçlendirmelidir. Ulaşım ve hareketlilikte daha ileri elektrifikasyon ve otomasyon için bileşenlerin, yazılım ve Nesnelerin İnterneti teknolojisinin tasarım ve üretimini içermektedir.<sup>45</sup>

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 düzeyde ve performansta olduğundan emin olmak durumundadır**. Buna ek olarak, 2016 5G Eylem Planında<sup>46</sup> belirtildiği gibi, 5G bağlantı altyapısı ile Avrupa sathındaki 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 Zeka (AI)**, merkezde dijital teknolojiler ve bileşenler olmak üzere tüm ulaşım modlarının otomasyonu için temel gereksinim haline geliyor. Komisyon, Ufuk Avrupa ve Dijital Avrupa programları üzerinden finanse edilecek araştırma, yenilik ve yaygınlaştırmayla şekillenecek mükemmel ve güvenli bir AI ekosistemi öngörmektedir. Komisyon bu bağlamda, Dijital Avrupa Programı altında akıllı hareketlilik için AI ile ilgili test ve deney çalışmalarını destekleyecektir.

70. Ulaşım ve hareketlilik sektörünün dijital dönüşümü **veri mevcudiyeti, erişimi ve değişimi** ile ilgili daha fazla çaba gerektirmektedir. Bunlar halı hazırda belirsiz düzenleyici koşullar, veri sağlamak için bir AB pazarının olmaması, veri toplama ve paylaşma yükümlülüğünün olmaması, veri toplama ve paylaşmada uyumsuz araçlar ve sistemler, farklı standartlar veya veri egemenliği endişeleri nedeniyle sıklıkla engellenmektedir. Özellikle gerçek zamanlı veri olmak üzere veri ve istatistiklerin mevcudiyeti, vatandaşlara daha iyi hizmet veya yük taşımacılığında tedarik zincirlerinin şeffaflığı açısından çok önemlidir.

71. Bu nedenle Komisyon, **Avrupa Ortak Hareketlilik Veri Alanı oluşturmak** için daha fazla eylem önerecektir. Bu, veri stratejisi<sup>47</sup> ve Veri Yasası'nda belirtilen yatay yönetim ve teknolojiye 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, siber güvenli ve Birliğin veri koruma standartlarına uyumlu olarak enerji, uydu navigasyon ve telekomünikasyon dahil olmak üzere diğer önemli sistemlerle sinerji içinde çalışmalıdır. Aynı zamanda, inovasyonun gelişerek büyümesi ve yeni iş modellerinin ortaya çıkması için değer zincirinde verinin 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.

72. Ulaşım verileri paylaşımı ve akıllı hareketlilik için araç verilerine erişim önemli olurken, 2021 yılında Komisyon, hareketlilik hizmet sağlayıcıları üzerinden temin edilecek araç verilerine adil ve etkin erişimi garantileyecek dengeli bir çerçeve önereceği araç verilerine erişim girişimi önerecektir.



*Akıllı ulaşım doğru kilometre taşları<sup>48</sup>*

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

*12) 2030'a kadar otomatik hareketlilik büyük ölçüde yaygınlaşacaktır.*

#### **4 DİRENÇLİ HAREKETLİLİK – DAHA DİRENÇLİ TEK AVRUPA ULAŞIM BÖLGESİ: KAPSAYICI BAĞLANIRLIK İÇİN**

73. Alınması zorunlu kısıtlama ve caydırıcılık önlemlerinden kaynaklanan büyük negatif talep şoklarının verdiği hasarla **ulaşım COVID-19 pandemisinden en çok etkilenen sektörlerden biri olmuştur<sup>49</sup>**. Bu, tedarik zinciri kesintilerine, yurt içi ve yurt dışı seyahat ve turizmde keskin düşüşlere ve bir bütün olarak AB genelinde bağlanabilirliğin azalmasına neden oldu. Bu aynı zamanda, birçoğu küçük ve orta ölçekli işletmeler (KOBİ'ler) olmak üzere ulaşım sektöründe faaliyet gösteren birçok işletmenin büyük operasyonel ve finansal zorluklara düşmesine neden olmuştur. **Bu strateji, sektörün ve seyahat ve turizm gibi ilgili ekosistemlerin bu krizden daha iyi çıkmasına ve daha çevreci, daha akıllı ve daha dirençli hale gelmesine yardımcı olmalıdır.**

#### **STRATEJİK ALAN 8- TEK PAZARIN GÜÇLENDİRİLMESİ**

74. AB artık, **gelecek nesiller için, sürdürülebilir, akıllı ve dirençli 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 yaygınlaştırmasına yapılacak ek yatırım tutarı geçmiş on yıllarla kıyaslandığında<sup>50</sup> yıllık 130 milyar Euro olarak tahmin edilmektedir. Altyapının “yeşil ve dijital dönüşüm yatırım açığı” yılda 100 milyar Euro ek yatırım getirecektir<sup>51</sup>. TEN-T çekirdek ağını tamamlamak ve gerçek çok modlu bir sistem inşa etmek için önümüzdeki 10 yıl içinde 300 milyar Euro'ya ihtiyaç var. Bu **yatırımlar tek pazarı güçlendirmenin anahtarıdır**.

75. **Yatırımlar**, aşağıda belirtilen prensipler doğrultusunda, NextGenerationEU kurtarma aracını da içerecek şekilde **AB finansman programları dahilinde koordine edilmeli ve önceliklendirilmelidir**. İlk olarak yüksek sosyal, çevresel, ekonomik ve AB katma değerli çıktılı ve iş, büyüme ve direnç üzerinde doğrudan etkili projelere özellikle yeni Kurtarma ve Direnç Tesisi, ERDF ve Uyum Fonu, İnovasyon Fonu'ndan geri ödemesiz desteklere öncelik verilmelidir. CEF, yeşil ve dijital hedefleri odağa koyarken, maksimum AB katma değerli altyapı gelişimini finanse etmek için ana araçtır. İkinci olarak, politika öncelikli alanlardaki piyasa başarısızlığı ve optimal olmayan yatırım seviyesi, özellikle InvestEU programının Sürdürülebilir Altyapı ve Araştırma, Yenilik ve Dijitalleşme Pencere gibi finansman araçları aracılığıyla ele alınmalı ve gerektiğinde harmanlama araçlarının daha fazla kullanılmasıyla tamamlanmalıdır. Üçüncüsü, EIB'nin ulaşım kredi politikası da tüm modlarda direnci artırmak ve sürdürülebilir ve akıllı teknolojilerin yaygınlaştırılmasını hızlandırmak için özel yatırımları çekecek kapsamlı bir çerçeve sunarak stratejinin hedeflerine ulaşılmasına yardımcı olmalıdır.

76. Ulaşım sektörünün toparlanmasına yapılan yatırımlara, **iş dünyasının daha sürdürülebilir ve dijital hareketliliğe yapacağı yatırımlar** eşlik etmelidir. Sınıflandırma Düzenlemesi<sup>52</sup>'ne dayanan teknik tarama kriterleri, özel yatırım ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak tüm ulaşım modları için tanımlanmalıdır. Sürdürülebilir ulaşım yatırımlarının finansmanı, AB sınıflandırmasına sabitlenen ve yakında çıkacak olan Avrupa Yeşil Tahvil Standartları üzerine inşa edilebilir. Ulaşım ile ilgili devlet yardımı kurallarının

yaklaşmakta olan revizyonu da tüm modlara sübvansiyonlara eşit rekabet altında artan erişim fırsatı vererek sektörün sürdürülebilirliğe geçişini yönetmek için de kullanılmalıdır.

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

78. **KOBİ'ler<sup>53</sup>**, özellikle filo yenilemeleri ve diğer yenilikçi ve yeşil yatırımlarında **finansmana daha kolay erişim ihtiyacı duymaktadırlar**. Bu, daha açık 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 kütle sağlayacaktır. Üye Devletler, işletmelerin bu tür destek talep etmeleri için tek bir noktadan kolay başvuru imkânı sağlamalıdır.

79. AB genelinde **ulaşım altyapısına** yapılan yatırım bağlantılılık, ekonominin sürdürülebilir işleyişi ve Üye Devletler arasında uyum sağlamanın anahtarıdır. Bu nedenle, Avrupa Ekonomik yönetim çerçevesinin gözden geçirilmesi şu anda gereklidir: AB, AB altyapı varlık sınıfına dayalı ulaşım yatırımlarını teşvik etmelidir. Böyle bir sınıf, TNT-T projeleri gibi uygulaması Avrupa stratejik planlamasına dayanan altyapı projelerini içerebilir. Komisyon, yeni TEN-T Kılavuzlarının hem "önemli bir zarar verme" ilkesi hem de Avrupa Yeşil Anlaşması ile eş değerde tutarlı olmasını temin edecektir. Altyapı ayrıca iklim değişikliğine uyarlanmalı ve doğal afetlere karşı dirençli hale getirilmelidir ve Komisyon bu konuyu iklim dirençliği konusuna tahsis edilmiş rehberi de içeren hem TEN-T'in gözden geçirilmesinde hem de iklim uyum stratejisinde ele alacaktır.

80. **TEN-T'nin zamanında tamamlanması için gerekli tüm adımlar atılmalıdır**. Komisyon, kıta çapında 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-bask, Fehmarn, Brenner, Dresden-Prag, Viyana-Bratislava-Budapeşte, Seine-Scheldt ve benzer birçok projenin gecikmeden tamamlanması gerektiğini göstermektedir. Sırası geldikçe Avrupa çapında sınır-ötesi tren yolculuğu için sorunsuz bağlantılar oluşturarak tüm Üye Devletlerin geleceğin Avrupa raylı sistemine entegrasyonunda daha fazla sınır-ötesi projeye ihtiyaç duyulacaktır. Bu, kırsal ve uzak bölgeler için erişilebilirliği korurken elde edilecektir.

81. Aynı zamanda **yatırım, tüm modlarda filoların modernizasyonunu finanse etmelidir**. Bu, tüm taşıma modlarında iyileştirme ve uygun yenileme planlarını yöntemlerini de içerecek şekilde düşük ve sıfır emisyonlu teknoloji seçeneklerinin yaygınlaştırıldığından emin olunması için gereklidir. AB bünyesinde Ekonomik Açıldan En Avantajlı İhale 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 Strateji<sup>54</sup>ye uygun olarak Avrupa imalat endüstrisinde yeterli üretim kapasitelerinin ve tedarik değer zincirlerinin oluşturulmasının ve AB'nin üretim üssünün teknolojik liderliğinin korunmasının umutlarını artıracaktır.

82. **Komisyon**, Avrupa Pili Birliği<sup>55</sup>'nin başarısı üzerine, düzenleyici ve finansal araçlarla **stratejik değer zincirlerini (piller, hammaddeler, hidrojen ve yenilenebilir ve düşük-karbonlu yakıtlar dahil)**<sup>56</sup> desteklemektedir. Bu, stratejik sektörlerde daha geniş otonomiye erişimde Avrupa'nın dış tedarikçilere olan bağlılığından kaçınarak sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik için zorunlu olan malzeme ve teknolojilerin güvenli bir şekilde tedarik edilmesini sağlamak için temel gereksinimdir. Avrupa, tüm ulaşım modlarında uydu hizmetleri, veri ve iletişim sağlayan ve özellikle CCAM için kritik olan uzay varlıklarından yararlanmalıdır.

83. Tek Avrupa Ulaşım Bölgesi tamamlanmış olmaktan hala uzaksa da her zamankinden daha entegre durumdadır. **Mal ve hizmetlerin serbest dolaşımının önündeki engeller**, ilgili kurallar zamanında yürürlüğe girmez ve uygun şekilde uygulanması zorlanmazken, adil rekabetin önündeki engeller gibi durmaktadırlar.

84. COVID-19 salgını, tek pazarın hassas noktalarını açığa çıkardı. Kesintisiz kara, su ve hava kargo hizmetleri, mal ve girdilerin imalat sanayilerine ulaştırılması, AB tek pazarının işlenmesi ve AB'nin mevcut ve gelecekteki krizlere etkili tepki vermesi açısından kritik öneme sahiptir. Farklı modlar arasında çok modluluk ve birlikte çalışabilirliği sağlama çabaları artırılmalı ve **Tek Avrupa Ulaşım Bölgesinin tamamlanması hızlandırılmalıdır**.

85. İlgililer 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 gerektiğinde ulaşımı etkileyen mal ve hizmetlerin serbest dolaşımının önündeki engelleri kaldırmak için mevzuatı gözden geçirecek veya önerecektir. Komisyon bunu yaparken, örneğin zararlı emisyon ve kirlilikten kaçınmak için yüksüz/boş ulaşım faaliyetlerini azaltmayı hedefleyerek, ulaşım sistemleri ve ulaşım operasyonlarının verimliliğini artırmaya çalışacaktır.

86. Bu stratejideki tüm hedeflere ulaşmak, AB vatandaşlarına tüm modlarda ekonomik ve şeffaf fiyatlı akıllı bağlanırlık sağlamak için modernizasyon çabalarına destek gereklidir. **Komisyon havacılıkta, Hava Hizmetleri Yönetmeliği<sup>57</sup>'ni gözden geçirmeyi önerecektir**. Amaç, en yüksek hava güvenlik seviyeleri korunurken, tüketici haklarını korumak ve yüksek kaliteli istihdamı devam ettirerek dirençli ve rekabetçi Avrupa hava hizmetlerini endüstrisi oluşturmak olacaktır. Havaalanı 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 arttırmada doğru teşvikleri sunup sunmadığını değerlendirecektir.

87. **Komisyon**, Konsey'in çağrısına yanıt olmak ve gelecekteki aksaklıklardan kaçınmak için, AB ve Üye Devlet yetkililerini sektör temsilcileriyle bir araya getirerek **kriz acil durum plan(lar)ı hazırlayacaktır**. Amacı, iş sürekliliğini sağlamak ve COVID-19 pandemisi sürecinde Yeşil Şeritler<sup>58</sup> için geliştirilen gibi, ana esaslar ve mevzuat temelinde ulaşım sektöründeki müdahale önlemlerini koordine etmek olacaktır. Komisyon, kriz senaryolarında, yük taşımacılığı operasyonlarının ve yolcu taşımacılığı hizmetlerinin kesintisizliğinin daha fazla güvence altına alınması bakış açısıyla, yeni sağlık-güvenlik 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.

## **STRATEJİK ALAN 9- HAREKETLİLİĞİ HERKES İÇİN ADİL ve MAKUL KILMAK**

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 bağlanırlığı artırırken, hareketlilik harcanabilir geliri düşük olan insanlar için pahalı olmaya devam etmekte ve engelli veya hareketliliği kısıtlanmış ve BT okuryazarlığı düşük olanlar insanlar için yeterince erişilebilir olmamıştır. En uzak bölgeler ve adalar da dahil olmak üzere kırsal, kuşaklayan ve uzak bölgelerde, herkesin hareketliliğe kısıtlamasız erişimini garanti etmek için geliştirilmiş toplu taşıma bağlantıları gerekli olacaktır.

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

90. Ek olarak, PSO'lar (Kamu Hizmeti Yükümlülükleri) daha hedefe odaklı ve verimli olmalı ve mümkün olduğunda çok modlu bir sisteme geçmelidir. Kamu parasının ve desteğinin en iyi şekilde kullanıldığının garantisi için, ulusal ve yerel yetkililerin **bağlanırlığı geliştirmek** ve belirli politika hedeflerini yansıtmak için **PSO'ları değerlendirmeleri** gerekir. Buna, kısa mesafeli uçuşlar için alternatif uygun, daha sürdürülebilir ve rekabetçi bağlantıların bulunduğu yerlerde PSO'lara dayatılamayan kriter gibi sürdürülebilir kriterlerin PSO'lara sağlanmasıyla ulaşılabilir. Komisyon, özellikle tüm ulaşım modlarının ilgili ulaşım ihtiyaçlarını karşılamada eşit bir ortamda rekabet etmesine izin verme bakış açısıyla, çok modlu PSO'lar sistemi oluşturma seçeneklerini dikkate alacaktır.

91. Adil hareketlilik aynı zamanda **yolcular ve haklarını koruma** anlamına gelir. COVID-19 salgını sırasındaki kitlesel iptaller, kuralların AB-çapında geçerli olmasının ve bunların aynı şekilde yürürlüğe konması ve uygulanmasının önemini gösterdi. AB, ulaşım operatörleri iflas ettiğinde veya COVID-19 salgınında 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 koruyacak olası çare seçeneklerini ve faydalarını dikkate alır ve uygunsa yasal öneriler de bulunur.

92. AB yolcu hakları daha iyi uygulanmalı hem taşıyıcılar hem de yolcular için daha açık ve net olmalı, aksaklıklar oluştuğunda yeterli yardım, geri ödeme ve kurallar uygun şekilde uygulanmazsa münasip yaptırımlar önerilmelidir. Komisyon, basitleştirilmiş, daha tutarlı ve uyumlu **çok modlu bir çerçeveye yolcu haklarını** daha ileriye götürmek için seçenekleri ve faydaları dikkate alacaktır.

93. Sektörün bugüne kadarki en değerli varlığı insanlarıdır ve **ulaşım çalışanlarının** desteği ve katılımı olmadan sürdürülebilir ve akıllı geçiş mümkün olmayacaktır. Bununla birlikte, ulaşım sektörünün bazı kesimleri genellikle zorlu çalışma koşullarından mustarıplardır. Uzun çalışma saatleri, evden uzakta geçirilen süreler ve düşük ücretli işler de dahil olmak üzere güvencesiz çalışma koşulları, uygun çalışma standartları ve yaptırımlara saygı duyulmaması nedeniyle daha da kötüleşmektedir. Daha yüksek sosyal standartların sağlanması, sektörün mevcut olumsuz genel çekiciliğinin tersine çevrilmesine doğrudan katkıda bulunacaktır. İşgücü hızla yaşlanıyor ve halı hazırda bazı mesleklerde<sup>59</sup> işgücü eksikliği açıkça görünür olmaya başladı. Ulaşım çalışanlarının karşılaştığı sorunlar COVID-19 salgını nedeni ile daha da kötüleşti. Herhangi bir önlem alınmazsa, durumun daha da kötüleşmesi riski var.

94. Bu nedenle Komisyon **çalışanların şartlarının yasal çerçevesinin güçlendirilmesi için farklı ulaşım modları üzerinde önlemleri** dikkate alacak ve Avrupa Sosyal Haklar Sütununu uygulamaya koymak için kullanılabilir 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 Çalışma Otoritesi ile birlikte çalışacaktır. Komisyon uluslararası alanda, IMO, Uluslararası Çalışma Örgütü ve diğer uluslararası kurumlar nezdinde, özellikle bir küresel pandemi döneminde işyerlerinde insana yaraşır iş ve yaşam koşullarında ve zamanında personel değişikliği yapma konularında ilerleme sağlamak için baskı oluşturacaktır.

95. Özellikle otomasyon ve dijitalleşme ile ilgili olanlar olmak üzere sektördeki değişiklikler, birçok yeni zorluk yaratmaktadır. Özellikle düşük- ve orta-vasıflı işlerde olmak üzere ulaşım sektöründeki 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 vardır. Komisyon, otomasyon ve dijitalleşmeye geçişin yanı sıra ulaşım işgücüne olan etkilerini hafifletmek adına öneriler yayınlayacaktır.

96. Son olarak vasıflı işçilerin artan noksanlığına dikkat çekmek için, Komisyon, ulaşım paydaşları ve sosyal tarafları, sürdürülebilir rekabet gücü, sosyal adalet ve direnç<sup>60</sup> için Avrupa Yetkinlik Gündeminin uygulanmasına katkıda bulunmaya ve özellikle de Yetkinlik Antlaşması<sup>61</sup>'na katılmaya davet ediyor. Ulaşım paydaşları Avrupa Çıraklık-İşyerinde Öğrenme Birliğine üye olmak için daha fazla staj/çıraklık imkânı oluşturmalı ve Avrupa Mesleki Yetkinlik Haftasına aktif olarak yer almalıdırlar.

97. Komisyon, ulaşım ile ilgili politika girişimlerinde **eşitliğin ana akımlaştırılmasını** gereği gibi uygulayacak ve ulaşım da kadın profesyonel sayısını artırmak için “Ulaşım da Daha Fazla Kadın-Değişim Platformu” konusunda paydaş iş birliğini ve en iyi uygulamaların karşılıklı değişimini desteklemeye devam edecektir. Ayrıca, **Çeşitlilik Elçileri** ağı kurarak ve destekleyerek eşitlik konularında farkındalığı artıracaktır. Gelecekteki herhangi bir ulaşım önerisi, Komisyonun Cinsiyet Eşitliği Stratejisi<sup>62</sup> ve Engellilik Stratejisi<sup>63</sup> ile uyumlu olacaktır.

## **STRATEJİK ALAN 10- ULAŞIM GÜVENLİĞİ ve EMNİYETİNİ ARTIRMAK**

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

99. **Avrupa, dünyanın en güvenli ulaşım bölgesi olmaya devam ediyor.** Hava, deniz ve demiryolu seyahatleri çok güvenli olsa da özellikle karayolu güvenliği konusunda rahatlığa yer yoktur. 2019 yılında AB yollarında yaklaşık 22.700 kişi hayatını kaybetti ve öldürülen her kişi için yaklaşık beş kişi hayatı değiştiren sonuçlara neden olan ciddi yaralanmalara maruz kaldı. Bu nedenle Komisyon, 2018 AB yol güvenliği stratejisini<sup>64</sup> 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, bu konuların üstesinden

gelmede hangi eylemlerin bunu garanti edeceğini dikkate alacaktır, örneğin AB tavsiyelerinin daha fazla kullanılması gibi. 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 açma önlemleri, savunmasız yol kullanıcılarının ölmeleri ve ciddi yaralanmalarının önlenmesine yardımcı olacaktır.

101. Komisyon denizcilik sektöründe, tanımlanmış organizasyonlar hakkında AB kurallarının devam eden güçlendirilmesi ile birlikte, **bayrak devleti sorumlulukları, liman devleti kontrolü ve kaza soruşturması** ile ilgili mevcut mevzuatın kapsamlı bir şekilde gözden geçirilmesini başlatmayı planlamaktadır. Genel hedef, işletmeler ve idareler için daha düşük maliyetlerle güvenli, emniyetli ve verimli deniz taşımacılığı oluşturmaktır. AB sularında deniz güvenliği ve akıllı ve sürdürülebilir nakliye, yetkisinin modernize edilmesi ve muhtemelen ek alanlara genişletilmesi gereken Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı'nın katkısına yaslanmaya devam edecektir.

102. Ulaşım sektörünü ve ilgili altyapıyı daha dirençli hale getirme çabalarının yanı sıra, AB, bu konuyu düzenleyen mevcut kuralların kapsayıcı şemsiyesi altında<sup>65</sup> siber tehditlerle mücadele de dahil olmak üzere **mevcut güvenlik çerçevesini güncelleyecek ve geliştirecektir**. BİT ürünleri, süreçleri ve hizmetleri için AB çapında sertifikasyon çerçevesine ve hareketlilik altyapıları için "Temel Hizmetler Operatörleri" (OES) tanımına dayanarak, emniyet için AB-düzeyinde hızlı bir uyarı mekanizması kurma seçeneği araştırılacaktır. Buna ek olarak, otomatikleştirilmiş araçlar için siber güvenlik sertifikasyon çerçevesi gibi ilgili düzenlemeler geliştirilecektir.

*Dirençli ulaşım doğru kilometretaşları<sup>66</sup>*

*13)Yüksek hızlı bağlantırlıklı sürdürülebilir ve akıllı ulaşım için donatılmış birçok 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 ölü sayıları sıfıra yaklaşacaktır.*

## 5 DÜNYANIN BAĞLANTI MERKEZİ OLARAK AB

103. Hızla değişen jeopolitik gelişmeler göz önüne alındığında, AB'nin çıkarlarını korumak ve ilerletmek için harekete geçmesi gerekiyor. Uluslararası boyutlara sahip tüm ulaşım modları için, **bozulmamış uluslararası rekabet, mütakabiliyet ve eşit şartlar sağlanması esastır**. Komisyon, kamu alımlarını da içeren iç pazardaki yabancı sübvansiyonların çarpık etkilerini etkili bir şekilde ele almak için özel bir araç önerecektir<sup>67</sup>.

104. Emniyet ve kamu düzeni açısından, Avrupa ulaşım şirketlerine doğrudan yabancı yatırım ve varlıkların izlenmesi için mevcut mekanizmaların Üye Devletler tarafından kullanılması daha fazla eylem içerebilir. Ayrıca Birlik tarafında, havacılık için uygulanan mevcut kriterler ışığında ticaret savunması açısından değişiklikleri de içerebilir. Komisyon ayrıca, **Avrupa teknik, sosyal, çevresel ve rekabet standartlarının** uluslararası forumlarda ve AB üyesi olmayan ülkelerde olan münferit ilişkilerde ulaşım modları arasında **kullanımını teşvik etmeye** devam edecektir. Ulaşım ekipmanları ve çözümleri Avrupa ihracatının motorudur 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 Anlaşmasının ve bu stratejinin dış eylemlerimize iyi 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, AB kalkınma iş birliklerinde sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik iyi uygulamaları, kaliteli çözümleri ve standartlarının değişik eylem kümelerine çevrilmesi, yükselen ve gelişen ülkelerin özel zorluk ve kısıtlamaları dikkate alınarak, Afrikalı ortaklarımızı<sup>68</sup> da kapsayacak şekilde 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 daha fazla bağlantı geliştirecektir. Bu, havacılık ve denizcilik gibi küresel düzeyde eşit şartlarda rekabet gerektiren sektörler için her şeyden 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 başta iklim değişikliği olmak üzere güvenlik, emniyet ve çevre koruma alanlarında yüksek standartlar için çaba göstermelidir.

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

108. AB ulaşım alanındaki uluslararası emellerine ve önceliklerine ulaşmak için, ulaşım politikalarını AB dış boyutunda hakim eğilim haline getirmek ve uluslararası sahnede **güçlü, birleşik ve tutarlı bir sesle** hareket etmek durumundadır. Bu bağlamda bunun için, Lizbon Antlaşmasının 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 temsilietlerinde antlaşmaların hükümlerini eksiksiz uygulamalarını gerektirdiği unutulmamalıdır.

## **6 SONUÇ**

109. COVID-19 pandemisinin neden olduğu krizden kurtulma çalışmaları, tüm ulaşım ve hareketlilik sisteminin karbonsuzlaştırılması ve modernizasyonunu hızlandırmak, çevre üzerindeki olumsuz etkisini sınırlamak ve vatandaşlarımızın güvenliğini ve sağlığını iyileştirmek için kullanılmalıdır. **Yeşil ve dijital dönüşüm ikizleri sektörü yeniden şekillendirmeli, bağlantırlığı 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 eder.

110. AB'nin hedeflediği sürdürülebilir Avrupa ulaşım sistemi, tüm Avrupa vatandaşlarına kesintisiz, güvenli ve emniyetli bağlantırlık sağlamak için en son teknolojik gelişmelere dayanan, akıllı, esnek ve sürekli değişen ulaşım kalıp ve ihtiyaçlarına uyarlanabilir olmalıdır. **Ulaştırma; araştırma, inovasyon ve girişimciliğin ön saflarında duran ve ikiz geçişleri yönlendiren Avrupa beceri ve çalışkanlığını ortaya koymalıdır.**

111. Komisyon, AB'yi geleceğin sürdürülebilir, akıllı ve dirençli hareketlilik sistemini oluşturma ve Avrupa Yeşil Anlaşmasının hedeflerine ulaşmada gereken temel değişiklikleri gerçekleştirmeyi yoluna koymak için bu stratejinin eylem planında listelenen kapsamlı bir dizi önlemi ortaya koyuyor. Bu çabalar ancak ilgililerin, isimlendirilirse Avrupa Kurumları, Üye Devletler ve her seviyede yönetim yetkilileri, paydaşlar, işletmelerin yanında vatandaşların da yeterli ve güçlü taahhütleri varsa başarılı olabilir.



## Dipnotlar

- <sup>1</sup> COM (2019) 640 final, "The European Green Deal".  
*COM (2019) 640 nihai, "Avrupa Yeşil Anlaşması"*
- <sup>2</sup> COM (2011) 144 final, "White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system". The Commission has also evaluated this White Paper in SWD (2020) 410 and SWD (2020) 411.  
*COM (2011) 144 nihai, "Beyaz Sayfa – Tek Avrupa Ulaşım Bölgesi için Yol Haritası – Rekabetçi ve kaynak verimli ulaşım sistemine doğru" Komisyon bu Beyaz Sayfayı SWD (2020) 410 ve SWD (2020) 411'de ayrıca değerlendirmiştir.*
- <sup>3</sup> In this Communication the term 'vehicle' refers, as relevant in the given context, to all types of vehicles, including, among others, cars, lorries, buses, coaches, light vehicles, trains, aircraft, ships, boats, ferries, etc.  
*Bu iletide "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.*
- <sup>4</sup> This aspect will be further examined as part of the Commission Communication on the long-term vision for rural areas in 2021.  
*Bu unsur, 2021 yılında kırsal kesimler için uzun-dönemli vizyon üzerine Komisyonun İletisinin bir parçası olarak daha fazla tetkik edilecektir.*
- <sup>5</sup> COM (2020) 562 final, "Stepping up Europe's 2030 climate ambition - Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people"  
*COM (2020) 562 nihai, "Avrupa'nın 2030 İklim azmini hızlandırmak, insanlarımızın yararı için iklim-nötr geleceğe yatırım yapmak"*
- <sup>6</sup> SWD (2020) 331
- <sup>7</sup> Circular products and services will contribute to the overall sustainability of transport. The Circular Economy Action Plan (COM (2020) 98 final) identifies seven key product value chains, notably batteries & vehicles and construction,  
*Döngüsel ürünler ve hizmetler ulaşımın toplam sürdürülebilirliğine katkıda bulunacaktır. Döngüsel Ekonomi Eylem Planı (COM (2020) 98 nihai) özellikle piller & araçlar ve inşaat olmak üzere yedi anahtar ürün değer zincirini tanımlamaktadır.*
- <sup>8</sup> Directive (EU) 2019/1161 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2019 amending Directive 2009/33/EC on the promotion of clean and energy-efficient road transport vehicles (Text with EEA relevance.) OJ L 188, 12.7.2019, p. 116–130  
*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 değişik 2009/33/EC Yönergesi OJ L 188, 12.7.2019, sayfa 116-130*
- <sup>9</sup> See for example: SWD (2012) 206 final, and more recently, testing carried out in Belgium.  
<https://magazine.vab.be/wp-content/uploads/2020/02/Roetfilter-Persdossier.pdf>  
*Örnek olarak bakınız: SWD (2012) 206 nihai, ve çok yakında Belçika'da gerçekleştirilen test çalışmaları.*
- <sup>10</sup> COM (2020) 299 final, "Powering a climate-neutral economy: An EU Strategy for Energy System Integration"  
*COM (2020) 229 nihai, "İklim-nötr ekonominin güçlendirilmesi: Enerji Sistem Entegrasyonu için bir AB Stratejisi"*
- <sup>11</sup> COM (2020) 301 final, "A hydrogen strategy for a climate-neutral Europe"  
*COM (2020) 301 nihai, "İklim-nötr Avrupa için hidrojen Stratejisi"*
- <sup>12</sup> COM (2018) 293 final, "ANNEX 2 – Strategic Action Plan on Batteries"  
*COM (2018) 293 nihai, "EK 2 – Piller Stratejik Eylem Planı"*
- <sup>13</sup> These could be for instance hydrogen, hydrogen-based synthetic fuels and advanced biofuels. Safety standards for waterborne transport on hydrogen, for example, need to be developed early on to incentivise early movers and certification procedures should be as straightforward as possible, without compromising overall safety levels.  
*Bu arada bunlar hidrojen, hidrojen-bazlı sentetik yakıtlar ve gelişmiş biyoyakıtlar olabilir. İlk harekete geçenleri teşvik etmek için, örneğin hidrojene dayalı su taşımacılığı için, güvenlik standartları önceden geliştirilmeli ve sertifikasyon süreçleri toplam güvenlik seviyesinden ödün vermeksizin mümkün olduğunca basitleştirilmiş olmalıdır.*
- <sup>14</sup> [https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance\\_en](https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-battery-alliance_en)
- <sup>15</sup> The EU and its Member States should pursue this ambition at the next ICAO General Assembly in 2022.  
*AB ve Üye Devletler bu azmi 2022'de ki gelecek ICAO Genel Kurulunda devam ettirmelidirler.*

- 16 This can reduce up to 10% of air transport emissions and also ATM could help to address the non-CO2 climate impacts of aviation.  
*Bu hava taşımacılık emisyonlarında %10'a kadar düşüş sağlayabilir ve ayrıca ATM havacılığın CO<sub>2</sub>'siz iklim etkilerinin ortaya çıkarılmasına yardım edebilir.*
- 17 COM(2020) 575 final, "Annual Sustainable Growth Survey 2021"  
*COM(2020) 575 nihai, "2021 Yıllık Sürdürülebilir Büyüme Araştırması"*
- 18 The number of public recharging points needed will be assessed in detail as part of the Impact Assessment accompanying the revision of the Directive on Alternative Fuels Infrastructure.  
*İhtiyaç duyulan kamu şarj noktalarının sayısı Alternatif Yakıtlar Altyapısı Direktifinin gözden geçirilmesi eşliğinde Etki Değerlendirmesinin parçası olarak detaylı olarak değerlendirilebilir.*
- 19 Where necessary, other market and finance actors will be invited to this process. Fostering recharging infrastructure in the private and public building stock is of particular relevance in this context: the large majority of all recharging takes place at home or work. Full alignment with the ongoing Renovation Wave initiative and mutual reinforcement will be ensured. The Commission will set up a high-level "Recharge and Refuel" panel to validate the findings of this process.  
*Gerekli görüldüğünde diğer pazar ve finans aktörleri de bu sürece davet edilebilir. Özel ve kamu bina stoklarında şarj altyapısının gelişiminin desteklenmesi, şarj işlemlerinin büyük çoğunluğunun ev veya işyerlerinde gerçekleşeceği düşünüldüğünde anlam kazanmaktadır. Devam eden Yenileştirme Dalgası girişimi ve karşılıklı destek ile tam bir uyum sağlanabilir. Komisyon, bu sürecin çıktılarının doğrulanması için yüksek seviyede "Şarj ve Yakıt İkmali" paneli oluşturacaktır.*
- 20 Such as the EcoPorts or Airport Carbon Accreditation initiatives, developed by the European Sea Ports Organisation (ESPO) and ACI EUROPE, respectively.  
*Avrupa Deniz Limanları Organizasyonu (ESPO) tarafından geliştirilen EcoPorts veya ACI Avrupa tarafından geliştirilen Havaalanı Karbon Akreditasyon girişimleri gibi.*
- 21 See COM (2020) 747 final, "Updated analysis of the non-CO2 climate impacts of aviation and potential policy measures pursuant to EU Emissions Trading System Directive Article 30(4)"  
*Bakınız COM (2020) 747 nihai, "Güncellenmiş havacılık CO<sub>2</sub>'siz iklim etkileri analizi ve AB Emisyonları Ticaret Sistemi Direktifi Makalesi 30(4) gereğince potansiyel politika önlemleri"*
- 22 For instance, the newest generation of aircraft, already available, reduces CO2 emissions by 20-25% as well as the noise footprint.  
*Örneğin, hali hazırda mevcut bulunan son nesil uçaklar CO<sub>2</sub> emisyonlarını %20-25 oranında azaltırken gürültü seviyelerinde de düşüşler sağlamaktadırlar.*
- 23 Regulation (EU) No 1257/2013 of the European Parliament and of the Council of 20 November 2013 on ship recycling and amending Regulation (EC) No 1013/2006 and Directive 2009/16/EC, OJ L 330, 10.12.2013, p. 1.  
*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.*
- 24 Taking also into account the analysis presented in the accompanying Staff Working Document, these milestones are set out to show the European transport system's path towards achieving our objectives of a sustainable, smart and resilient mobility, thereby indicating the necessary ambition for our future policies.  
*Bu kilometre taşları, Ekli Personel Çalışma Dokümanında sunulan analiz de dikkate alınarak, bu arada gelecek politikalarımız için gerekli azmi belirterek, sürdürülebilir, akıllı ve dirençli hareketlilik hedeflerimize erişme yolunda Avrupa ulaşım sisteminin doğrultusunu göstermek için belirlenmektedir.*
- 25 Special Eurobarometer 495 showed that the majority of car users are ready to switch to more environmentally friendly forms of transport for their daily mobility. An alternative that is just as fast or a similar price would influence respondents towards a more environmentally friendly solution for long-distance travel.  
<https://ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>  
*Special Europarameter 495 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/commfrontoffice/publicopinion/index.cfm/survey/getsurveydetail/instruments/special/surveyky/2226>
- 26 For instance, since the high-speed rail line between Barcelona and Madrid opened, the modal split between air and rail has changed from 85% plane/15% train in 2008 to 38% air/62% rail in 2016.  
*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.*

- 27 In particular the Commission will assess the interplay among Regulation (EU) No 913/2010 with Directive 2012/34/EU, Regulation (EU) No 1315/2013 and Directive 92/106/EEC.  
*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.*
- 28 European research and innovation missions will aim to deliver solutions to some of the greatest challenges facing our world. They are an integral part of the Horizon Europe framework programme beginning in 2021.  
[https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities\\_en](https://ec.europa.eu/info/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en)  
*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.*
- 29 For example the main objective of the Commission's ‘Big Buyers for Climate and Environment’ initiative is to enhance the uptake of strategic public procurement in Europe through partnership between big public buyers such as cities, regions, hospitals, central purchasing bodies, utilities, etc. working on concrete projects and similar challenges. This objective is achieved by promoting collaboration between big buyers in strategic public procurement with a view to driving the market for innovative goods, services and works.  
*Örneğin, Komisyonun “İklim ve Çevre için Büyük Alıcılar” 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 Around half of total rail freight is cross-border. This lends rail freight a strong European dimension, and makes it even more sensitive to a lack of interoperability and cooperation between national rail networks that can affect its competitiveness. Its traditional cargo, like raw materials, has undergone a massive industrial transformation and the expanding ‘just in time’ higher value goods need different services.  
*Toplam demiryolu yük taşımacılığın yaklaşık yarısı sınır-ötesidir. Bu demiryolu yük taşımacılığını güçlü bir Avrupa boyutu haline getirir ve ulusal demiryolu ağları arasında rekabetçiliğini etkileyebilecek birlikte çalışabilirlik ve iş birliği eksikliği nedeniyle daha hassas yapar. Ham madde gibi geleneksel kargolar, hacimli endüstriyel değişime uğrarken, genişleyen ‘tam zamanında’ yüksek değerli ürünler değişik hizmetler gerektirir.*
- 31 NAIADES I and II. [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiaades2\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion/naiaades2_en)
- 32 Transport by inland waterways increased by 6% between 2005 and 2017.  
*İç sularda taşımacılık 2005 ila 2017 yılları arasında %6 artmıştır.*
- 33 Taking also into account the analysis presented in the accompanying Staff Working Document, these milestones are set out to show the European transport system’s path towards achieving our objectives of a sustainable, smart and resilient mobility, thereby indicating the necessary ambition for our future policies.  
*Bu kilometre taşları, Ekli Personel Çalışma Dokümanında sunulan analiz de dikkate alınarak, bu arada gelecek politikalarımız için gerekli azmi belirterek, sürdürülebilir, akıllı ve dirençli hareketlilik hedeflerimize erişme yolunda Avrupa ulaşım sisteminin doğrultusunu göstermek için belirlenmektedir.*
- 34 Compared to 2015.  
*2015 ile kıyaslandığında*
- 35 Compared to 2015.  
*2015 ile kıyaslandığında*
- 36 Compared to 2015.  
*2015 ile kıyaslandığında*
- 37 The study, Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities (June 2019), covered direct CO2 and air pollutant emissions, indirect CO2 and air pollutant emissions from energy production, air pollution and excessive noise and habitat damage. Total taxes and charges collected from the sector are estimated to amount to at least EUR 340 billion. According to the study, the delay costs due to congestion amount to an additional EUR 228 billion. The external costs of road crashes were estimated to reach EUR 250 billion. The study also estimated total infrastructure costs to be EUR 256 billion. For ports and airports, total taxes and infrastructure cost cover only the main ones. These are all figures for EU27.  
Source: Study Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities (June 2019)  
[https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en)  
*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 kapsar. Sektörden toplanan vergi ve ücretlendirmelerin en azından 340 milyar Euro olduğu tahmin edilmektedir. Çalışmaya göre,*

sıkışıklıktan doğan gecikme de 228 milyar Euro ek maliyet getirmektedir. Kazalardan doğan dışsal maliyetin 250 milyar EURO'ya ulaştığı tahmin edilmiştir. Çalışma ayrıca toplam altyapı maliyetini 256 milyar EURO olarak tahmin etmiştir. Limanlar ve havaalanları 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) Çalışması

[https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/internalisation-transport-external-costs_en)

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

39 Taking also into account the analysis presented in the accompanying Staff Working Document, these milestones are set out to show the European transport system's path towards achieving our objectives of a sustainable, smart and resilient mobility, thereby indicating the necessary ambition for our future policies.

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

40 In terms of the share of external costs internalized.

*İçselleştirilen dış maliyetlerin paylaşımı açısından*

41 Other partnerships focusing on the core issues of data portability should protect the users and offer them clear and transparent view on how the data can be used or transferred.

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

42 C(2020) 1897 final Communication "on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services" and COM(2020) 685 final Communication "upgrading the transport Green Lanes to keep the economy going during the COVID-19 pandemic resurgence"

*C(2020) 1987 nihai İleti "sağlığı korumak, ürün ve temel hizmetlerin mevcudiyetinin sağlanması için sınır yönetimi Rehberi altında Yeşil Şeritlerin uygulanması hakkında" ve COM(2020) 685 son İleti "COVID-19 pandemi canlanması sürecinde ekonominin sürmesi için ulaşım Yeşil Şeritlerinin yükseltilmesi"*

43 This will help accelerate the digitalisation of rail operations with the Future Railway Mobile Communication System (FRMCS) and the implementation of the "Gigabit Train" concept.

*Bu Geleceğin Demiryolu İletişim Sistemi (FRMC) ile birlikte demiryolu operasyonlarının dijitalleşmesini ve "Gigabit Tren" konseptinin uygulamaya konmasını hızlandırmaya yardım edecektir.*

44 This can reduce up to 10% of air transport emissions and also ATM could help to address the non-CO2 climate impacts of aviation.

*Bu hava taşımacılık emisyonlarında %10'a kadar düşüş sağlayabilir ve ayrıca ATM havacılığın CO<sub>2</sub>'siz iklim etkilerinin ortaya çıkarılmasına yardım edebilir.*

45 The EU will reinforce its support to the field through the Key Digital Technologies Joint Undertaking and the support to low power consumption and secure processor technologies.

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

46 COM(2016)588 final, "5G for Europe: An Action Plan"

*COM(2016)588 nihai, "Avrupa için 5G: Bir Eylem Planı"*

47 COM (2020) 66 final, "A European strategy for data"

*COM(2020)668 nihai, "Veri için Avrupa Stratejisi"*

48 Taking also into account the analysis presented in the accompanying Staff Working Document, these milestones are set out to show the European transport system's path towards achieving our objectives of a sustainable, smart and resilient mobility, thereby indicating the necessary ambition for our future policies.

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

49 For example, in May 2020, the impact was of approximately -90 % of air traffic compared to a year ago (Source: Eurocontrol), -85 % long-distance rail passenger service, -80 % on regional rail passenger services (including sub-urban), near standstill on international rail passenger services (Source: CER); more than -90 % for cruise and passenger ships in mid-April compared to a year ago (Source: EMSA)

*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 final, "Stepping up Europe's 2030 climate ambition - Investing in a climate-neutral future for the benefit of our people"  
*COM (2020) 562 nihai, "Avrupa'nın 2030 İklim azmini hızlandırmak, insanlarımızın yararı için iklim-nötr geleceğe yatırım yapmak"*
- 51 SWD (2020) 98 final, based on TEN-T related estimates and EIB calculations. This estimate does not include the costs of equity repairs, or that of the regular renewal of the fleet, which however may be delayed due to the impact of the COVID-19 pandemic on transport companies.  
*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.*
- 52 Regulation (EU) 2020/852 of the European Parliament and of the Council of 18 June 2020 on the establishment of a framework to facilitate sustainable investment, and amending Regulation (EU) 2019/2088, OJ L 198, 22.6.2020, p. 13.  
*Avrupa Parlamentosunun (EU) (2020) 852 sayılı Düzenlemesi ve Konsey'in 18 Haziran 2020 tarihli sürdürülebilir yatırımları kolaylaştırmak için çerçeve oluşturma konusundaki değişik (EU) 2019/2088 sayılı Düzenlemesi, OJ L198,22.06.2020, s.13.*
- 53 There were more than 1.1 million enterprises in the EU-27's transportation and storage services sector in 2017, employing 8.1 % of the total number of persons working in the non-financial business economy. More than half of them are employed by SMEs.  
*2017 yılında AB-27'sinin ulaşım ve depolama hizmetlerinde 1,1 milyondan fazla girişim vardı ve bunlar finansman dışı iş ekonomisinde çalışanların toplamının %8,1'ini istihdam ediyordu. Bunların yarısından fazlası ise KOBİ'ler tarafından istihdam ediliyordu.*
- 54 COM (2020) 102 final, "A New Industrial Strategy for Europe"  
*COM (2020)102 nihai, "Avrupa için Yeni Endüstri Stratejisi"*
- 55 The European Battery Alliance established in 2017 gathers over 500 actors with over € 100 bn of combined investments announced along the EU value chain.  
*Avrupa Pil Birliği 2017 yılında AB değer zincirinde 100 milyar Euro'dan fazla toplam yatırım açıklamış 500'den fazla paydaş tarafından kurulmuştur.*
- 56 <https://www.eba250.com/>; <https://erma.eu/>; [https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance\\_en](https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/european-clean-hydrogen-alliance_en)
- 57 Regulation No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community  
*Topluluktaki hava hizmetleri operasyonları için ortak kuralları içeren Konseyin 24 Eylül 2008 tarihli ve Avrupa Parlamentosunun 1008/2008 Numaralı Düzenlemesi.*
- 58 C(2020) 1897 final Communication "on the implementation of the Green Lanes under the Guidelines for border management measures to protect health and ensure the availability of goods and essential services" and COM(2020) 685 final Communication "upgrading the transport Green Lanes to keep the economy going during the COVID-19 pandemic resurgence"  
*C(2020) 1897 nihai ileti "sağlığı korumak ve malzeme ve temel hizmetlerin sağlanmasını temin etmede sınır yönetim önlemleri Rehberi altında Yeşil Şeritlerin oluşturulması hakkında" ve COM(2020) 685 nihai ileti "COVID-19 pandemisi sürecinde ekonominin devamını sağlamak için ulaşım Yeşil Şeritlerinin geliştirilmesi"*
- 59 For example, the International Road Transport Union reported in 2019 that a fifth of driver positions are unfilled in the European road transport sector.  
*Örneğin Uluslararası Karayolu Ulaşım Birliği 2019 yılında Avrupa karayolu taşımacılık sektöründeki sürücü pozisyonlarının beşte birinin doldurulmamış olduğunu rapor etmiştir.*
- 60 COM (2020) 274 final, "European Skills Agenda for sustainable competitiveness, social fairness and resilience (2020)"  
*COM (2020) 274 nihai, "Sürdürülebilir rekabet edebilirlik, sosyal adillik ve dirençlik için Avrupa Yetkinlik Gündemi"*
- 61 The Commission will take into account the experience of the recently launched Automotive Partnership as part of the Pact for Skills, to help the industry manage the up- and re-skilling challenges it faces during the green and digital transition.  
*Komisyon, yeşil ve dijital dönüşüm esnasında karşılaştığı yetkinliklerin geliştirilmesi ve yeniden şekillendirilmesi zorluklarını yönetmede endüstriye yardımcı olmak için Yetkinlik Sözleşmesini bir parçası olarak son zamanlarda başlatılan Otomotiv Ortaklığının deneyimlerini dikkate alacaktır.*
- 62 COM (2020) 152 final, "A Union of Equality: Gender Equality Strategy 2020-2025"  
*COM (2020) 152 nihai, "Bir Eşitlik Birliği: Cinsiyet Eşitliği Stratejisi 2020-2025"*

- 63 COM (2010) 636 final, European Disability Strategy (2010-2020). The Commission will present a strengthened strategy for disability in 2021, building on the results of the ongoing evaluation of the European Strategy for Disability 2010-2020.  
*COM (2010) 636 nihai, 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 final, "Sustainable Mobility for Europe: safe, connected, and clean"  
*COM (2018) 293 nihai, "Avrupa için Sürdürülebilir Hareketlilik: güvenli, birleştirilmiş ve temiz"*
- 65 Directive (EU) 2016/1148, Directive on security of network and information systems (NIS Directive), Regulation (EU) 2019/881, Cybersecurity Act, and the Directive on European critical infrastructure protection (Directive 2008/114/EC)  
*(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 Taking also into account the analysis presented in the accompanying Staff Working Document, these milestones are set out to show the European transport system's path towards achieving our objectives of a sustainable, smart and resilient mobility, thereby indicating the necessary ambition for our future policies.  
*Bu kilometre taşları, Ekli Personel Çalışma Dokümanında sunulan analiz de dikkate alınarak, bu arada gelecek politikalarımız için gerekli azmi belirterek, sürdürülebilir, akıllı ve dirençli hareketlilik hedeflerimize erişme yolunda Avrupa ulaşım sisteminin doğrultusunu göstermek için belirlenmektedir.*
- 67 COM(2020) 253 final "White Paper on levelling the playing field as regards foreign subsidies"  
*COM (2020) 253 nihai "Yabancı sübvansiyonlar bağlamında eşit şartlar sağlama konusunda Beyaz Sayfa"*
- 68 JOIN(2020) 4 final, Towards a comprehensive Strategy with Africa  
*JOIN(2020) 4 nihai, Afrika ile kapsamlı bir Stratejiye doğru*