

Ulaşım hem ekonomimiz hem toplumumuz için temeldir. Dolaşım, iç pazar ve seyahat özgürlüğünden keyif alan tüm yurttaşların, yaşam kalitesi için önemlidir. Ulaşım, ekonomik büyümeyi ve iş yaratılmasını sağlar. Karşı karşıya olduğumuz yeni zorluklar ışığında ulaşımın sürdürülebilir olması gerekmektedir. Ulaşım

küreseldir, bu nedenle etkili bir faaliyet, güçlü uluslararası işbirliğini gerektirmektedir. Gelecekte, yaşadığımız kıtanın huzuru, tüm bölgelerinin dünya ekonomisiyle tamamen rekabetçi şekilde bütünleşmiş yapısını korumasına bağlı olacaktır. Bunun gerçekleşmesinde etkili ulaşım hayati bir rol oynamaktadır.

Avrupa Ulaşımı bir yol ayrımındadır. Eski zorluklar varlığını korurken, bunlara yenileri eklenmektedir. Önemli sıkıntıların, başka engellerin varlığını koruduğu ulaşımaya yönelik iç pazarı bütünleştirmek için gereğinden çok şey yapılması gerekmektedir. Yurttaşlarımızın seyahat etmeye yönelik arzusuna, ekonomimizin

malların ulaşımına ilişkin gereksinimlere iyi yanıt verilmesi, aynı zamanda da kaynaklarla ve çevreyle ilgili sıkıntıların öngörülmesi gibi sorunları yeniden ele almamız gerekmektedir. Avrupanın doğu ve batı bölgelerinin ulaşım sistemleri, hemen hemen bütün kıtanın ulaşım gereksinmelerini tamamen yansıtacak

şekilde birleştirilmelidir. Her geçen gün değişken kaynaklardan sağlanan petrol önümüzdeki on yıllarda giderek daha da nadir bulunacaktır. Uluslararası Enerji Ajansının yakın tarihlerde belirtmiş olduğu üzere dünya, karbonun giderilmesinde ne kadar az başarılı olursa, petrol fiyatları o kadar fazla artacaktır.

Eğer bu petrole bağımlılığın üstesinden gelemezsek, insanların ulaşım kapasitesi ve ekonomik güvenliğimiz çok ciddi şekilde etkilenecek enflasyon da, ticaret dengesi ve Avrupa Birliği ekonomisinin genel rekabet yeteneği üzerinde korkunç sonuçlar doğurabilecektir. Kırk yıl önce ilk kez yaşanan büyük petrol

krizinden bu yana da teknik ilerlemeye, enerji verimliliğinde maliyet, verimli ilerlemelerle ilgili potansiyelle ve politika girişimlerine karşın, ulaşım sistemi temel olarak değişmedi. Ulaşım çok daha enerji verimli duruma gelmiş olsa da, Avrupa Birliği ulaşımı halen petrole ve petrol ürünlerine bağlıdır.

Ulaşım daha temiz durumda ancak artan hacim onun gürültü ve yerel hava kirliliği yaratan önemli bir kaynak olarak varlığını koruyor olması anlamına gelmektedir. Taşıtlara ve de trafik yönetimine ilişkin yeni teknolojiler, dünyanın diğer yerlerinde olduğu gibi, Avrupa Birliğinde de bu tür ulaşım sürümlerinin

azaltılmasında anahtar role sahip olacaklardır. Sürdürülebilir dolaşım yarışı küresel bir yarışdır. Eylemde gecikilmesi, yeni teknolojilerin devreye sokulmasında ürkek davranılması, Avrupa Birliği ulaşım endüstrisini geri dönüşü olmayan bir gerilemeye zorunlu kılabilir. Avrupa Birliğinin ulaşım sektörü de, hızla

gelişen dünya ulaşım piyasalarında artan bir rekabetle karşı karşıyadır. Avrupadaki birçok şirket altyapı, taşıma, trafik yönetim sistemleri ve ulaşım ekipmanı yapımı alanında dünyada lider durumdadırlar. Fakat dünyanın diğer bölgeleri, devasa ve iddialı ulaşımın çağdaşlaşmasıyla altyapı yatırım tasarımlarını

uygulamaya koyduklarından, Avrupa ulaşımının da bu rekabetçi konumunu korumak için de gelişmeyi ve yatırımlarda bulunmayı sürdürmesi çok önemlidir. Altyapı da dolaşımı biçimlendirir. Uygun bir ağı ve bunun kullanılmasında fazla bilginin toplanma desteği olmadan ulaşımında önemli değişiklik yaratılması mümkün

değildir. Genel olarak, ulaşım altyapı yatırımları ekonomik gelişme üzerinde olumlu bir etkiye sahiptir. Zenginlik ve iş yaratır, ticareti, coğrafi erişilebilirliği ile de insanların dolaşım becerisini artırır. Ekonomik büyüme üzerindeki olumlu etkiyi en üst düzeye çıkaracak ve de çevre üzerindeki olumsuz

durumu en aza indirecek bir şekilde düzenlenmelidir. Trafik sıkışıklığı, hem karayollarında hem havayollarında önemli bir sorundur ve erişilebilirlik durumundan ödün verilmesine neden olmaktadır. Ayrıca trafik altyapısı, bir araya getirilmesi gereken Avrupa Birliğinin doğu ve batı bölgelerinde, eşitsiz

şekilde geliştirilmektedir. Altyapıya fon sağlanması için kamu kaynakları üzerinde gittikçe artan bir baskı vardır ve fonda fiyatlandırmaya karşı yeni yaklaşıma gereksinim duyulmaktadır. Ulaşım Resmi Raporundan bu yana çok şey başarıldı. Havayolu, karayolu ve kısmen demiryolu ulaşımında serbest piyasa açılımı

geliştirildi. Tek Avrupa Gökyüzü başarılı olarak uygulamaya konuldu. Bütün ulaşım türleri arasında güvenlik ve emniyet arttı. Çalışma koşullarıyla ve yolcu haklarıyla ilgili yeni kurallar benimsendi. Yapısal Fonlar ve Uyum Fonu yoluyla ile finanse edilen Trans Avrupa ulaşım ağları, bölgesel uyuma ve

hızlı demiryolu hatlarının yapılmasına büyük katkıda bulundu. Uluslararası bağlar ve işbirliği güçlendi. Ayrıca ulaşımın çevresel verimini artırıcı yönde birçok şey yapıldı. Yine de, ulaşım sistemi sürdürülebilir şekilde değildir. Bundan kırk yıl sonrasına baktığımızda, ulaşımın da aynı yolda gelişmeyeceği

açıktır. Alınan derslere dayalı olarak geliştirilen bu yol haritası ulaştırma sektöründeki bu gelişmelere, gelecekteki zorluklarına ve değerlendirilmesi gereken politika yetkilerine küresel bir bakış yöneltmektedir. Belirleyici politik eylemde bulunulmasının büyük bir bedeli vardır. Ulaştırma endüstrisinin

kendisi, ekonominin önemli bir kısmını temsil etmektedir: Bu sektör, Avrupa Birliğinde doğrudan doğruya yaklaşık olarak 10 milyon kişiyi istihdam etmekte ve gayrisafi yurtiçi hasılanın yaklaşık yüzde beşini oluşturmaktadır. Avrupa Birliği ile hükümetler, yatırımlarını düzenleyebilmeleri için de, mümkün

olan en geniş ölçüde üretimler ve endüstri için piyasa temelli düzeneğe dayanarak geleceğin politika çerçevelerine ilişkin netlik sağlamak durumundadırlar. Avrupa Birliği düzeyinde uyum çok önemlidir. Örneğin, bir üye ülkenin de sadece elektrikli araçları ve bir diğer üye ülkeninse sadece biyo yakıtla çalışan

araçları tercih etmesi, Avrupada serbest seyahat anlayışını baltalayacaktır. Zorluk, ulaşım sisteminin verimliliğinden ve dolaşımdan ödün vermeden petrole olan bağımlılığını kırmaktır. Lokomotif nitelikteki kaynak verimli Avrupa girişimine ve yeni Enerji Verimlilik Düzenine paralel olarak, Avrupa ulaştırma

politikasının ana amacı Avrupa ekonomik gelişimini destekleyen, rekabet gücünü artıran ve yüksek kalitede dolaşım hizmetleri sağlayan, aynı zamanda kaynakları daha verimli kullanan yüksek kaliteye sahip dolaşım hizmetleri sunan sistemin kurulmasına yardımcı olmaktır. Uygulamada, ulaşım daha az ve daha temiz

enerji kullanmalı, bir modern altyapıdan daha iyi yararlanmalı, çevre ve su, toprak ve ekosistemler gibi ana doğal varlıklar üzerindeki olumsuz etkisini azaltmak durumundadır. Dolaşımın frenlenmesi bir seçenek değildir. Daha fazla hacimde taşıma ücretinin ve daha fazla sayıda yolcunun ulaşım türlerinin en

verimli birleşimiyle varış noktalarına ortaklaşa taşınacakları yeni ulaşım şekillerinin ortaya çıkması gerekmektedir. Bireysel ulaşım, tercihen yolculuğun son kilometreleri için kullanılıyor ve temiz araçlarla gerçekleştiriliyor. Bilişim teknolojisi, çok basit ve daha güvenilir ulaşım sağlıyor. Ulaşım kullanıcıları,

daha az trafik sıkışıklığı, daha çok bilgi, daha iyi hizmet ve daha fazla güvenlik karşılığında ulaşımın bütün masraflarını karşılıyorlar. Gelecekteki gelişmeler, bir takım unsurlara dayanmalıdır. Bütün ulaşım türlerinde araçların enerji yönünden verimli şekilde kullanımı geliştirilmelidir. Başka teknolojik

yeniliklerin yetersiz olabileceği durumlarda özü itibarıyla da verimli kaynak olan ulaşım türlerinin daha fazla kullanılması dahil olmak üzere çok türlü lojistik zincirlerin çalışmaları ideal düzeye çıkarılmalıdır. Gelişmiş trafik yönetimi ve bilgi sistemlerinin, bütünleşmiş bir Avrupa demiryolu piyasasının tam

anlamıyla geliştirilmesi, kısa deniz taşımacılıyla da ilgili engellerin kaldırılması, çarpık olmayan fiyatlandırma, ileri düzeyde lojistik ve piyasa önlemleri kullanılarak ulaşımın ve altyapının daha verimli şekilde kullanılmaları önemlidir. Bu yönde eylem de geciktirilemez. Alt yapının düzeni, yapımı,

donatımı yıllar almaktadır ve trenler, uçaklar, gemiler onlarca yıl kullanılmaktadır. Bugün yapacağımız seçimler 2050 yılındaki ulaşımı belirleyecektir. Ulaşımın dönüştürülmesinin, dünyanın başka bir yerinde belirlenmesinden ziyade, ortaklarımızla da birlikte tanımlanmasını sağlamak için Avrupa düzeyinde harekete

geçmemiz gerekmektedir. Ulaşımın işleme şeklini değiştirmenin kapsamı ulaşım dilimleri arasında farklılık göstermektedir. Çünkü her dilime yönelik teknolojik seçenekler farklıdır. Bu nedenle, Komisyonun vizyonunda da üç ana ulaşım dilimi ele alınmaktadır. Orta mesafeler, uzun mesafeler ve kentsel ulaşım.

Bunların sağlanması Avrupa Birliği, üye devletler, bölgeler, şehirler gibi birçok aktöre bağlı olacaktır. Fakat endüstriye, sosyal ortaklara ve yurttaşlara da görev düşmektedir. Orta mesafelerde, yeni teknolojiler daha az olgundur ve ulaşım türü seçenekleri şehirde daha azdır. Ne var ki, Avrupa Birliği

girişimi en doğrudan etkiye bu noktada sahip olabilir. Daha verimli kaynak araçların ve daha temiz yakıtların, tek başına sürümlerde gerekli azalmaları sağlamaları muhtemel değildir ve trafik sıkışıklığı sorununu da çözmeyeceklerdir. Bunlara, uzun mesafeler için aktarmalara yönelik olarak da büyük hacimlerin

birleştirilmesi eşlik etmelidir. Bu yaklaşım, yolcular için otobüslerden, şehirlerarası otobüslerden, demiryolundan ve de havayolundan daha fazla yararlanılmasını, daha uzun mesafeler için ise deniz yolu ve demiryolu ulaşım türlerine dayanan çok çeşitli ulaşım çözümlerine dayanılmasını gerektirmektedir. Daha

iyi ulaşım türü seçimleri, ulaşım türü ağlarının da daha iyi uyumu sonucunda da ortaya çıkacaktır. Havayolları, limanlar, demiryolu, metro ve otobüs istasyonları her geçen gün birbirine bağlanmalı, yolcular için çok çeşitli ulaşım bağlantı yerlerine dönüşmelidirler. Bütün ulaşım araçlarını bütünleştiren internet

üzerinden bilgilendirme ve elektronik rezervasyonlar, ödeme sistemleri çok çeşitli ulaşım türleriyle de bütün seyahatleri kolaylaştırmalıdır. Ortaklaşa ulaşım türlerinin daha yaygın kullanılmasına bir takım uygun yolcu haklarının da eşlik etmesi gerekmektedir. Kısa ve orta mesafelerde taşınacak ücretli yük

sevkiyatları, önemli ölçüde kamyonlarla gerçekleştirilecektir. Bu nedenle alternatif ulaşım çözümlerinin desteklenmesinin yanı sıra, yeni motorların daha temiz yakıtların geliştirilmesi ve daha iyi çekişe sahip olmaları da, akıllı ulaşım sistemlerinin kullanımı ve piyasa mekanizmalarını geliştirmeye yönelik başka

yöntemler yoluyla kamyon verimliliğini artırmak önemlidir. Daha çok uzun mesafelerde, karayolunu karbonsuzlaştırmaya yönelik seçenekler daha sınırlıdır. Taşıma ücreti çok türlü ulaşım sevkiyatçıları için ekonomik olarak çekici hale gelmelidir. Verimli ortak ulaşım modeline gereksinim duyulmaktadır. Avrupa

Birliği enerji kullanımı ve sürümleri bakımından özel olarak geliştirilmiş çevresel etkiyi en aza indiren, fakat öte yandan güvenilirlikleri, sınırlı sıkışıklık yaratmaları, düşük işletme ve idari masraflarıyla da daha çekici olan en elverişli taşıma ücretlerine gereksinim duymaktadır. Demiryolu, özellikle ücret

için bazen çekici olmayan bir ulaşım türü olarak görülmektedir. Fakat bazı üye ülkelerdeki örnekler, demiryolunun kaliteli hizmet sunabileceğini de kanıtlamaktadırlar. Burada zorluk, demiryolunun da etkili şekilde rekabet etmesini, orta ve uzun mesafe taşınmasında önemli ölçüde daha da yüksek paya sahip

olmaya yönelik köklü yapısal değişikliği gerçekleştirmektir. Demiryolu ağı kapasitesini genişletmek veya iyileştirmek için önemli yatırım yapılması da gerekecektir. Sessiz frenlere ve otomatik bağlantılara sahip yeni demiryolu araçlarının kademeli olarak kullanılmaya başlanması da gerekmektedir. Kıyılarda,

Avrupayı boydan boya geçen gereksiz trafikten kaçınmak için Avrupa piyasalarına daha fazla ve etkili giriş noktalarına gereksinim duyulmaktadır. Limanlar, lojistik merkezler olarak önemli bir role sahiptirler ve iç bölgelere verimli bağlantılar gerektiriyorlar. Bunların geliştirilmesi, hem Avrupa Birliği

içinde hem de dünyanın diğer geri kalanıyla da kısa denizyolu taşımasıyla daha fazla taşıma hacmiyle başa çıkacak şekilde geliştirilmeleri önemlidir. Kullanılmayan birikimin mevcut olduğu iç deniz yolları da, özellikle malların iç bölgelere taşınmasında, Avrupa denizlerine bağlanılmasında artan bir rol

oyynamak zorundadırlar. Denizcilik ve havacılık sektörleri özü itibarıyla küresel niteliktedirler. Hava sektöründe, uçak ve trafik yönetim düzenleme verimliliğinin artırılmasına gayret edilmelidir. Çıkarımların indirilmesinin yanı sıra bir rekabet avantajı sağlayacaktır. Ne var ki, Avrupa Birliğinin küresel

havacılık merkezi olarak da, rolünden ödünde bulunulabilecek şekilde Avrupa Birliği operasyonlarına, aşırı yük bindirmekten de kaçınılmasına oldukça dikkat etmek gerekmektedir. Havaalanı kapasitesinin en uygun şekilde kılınması ve de gerekli olması halinde Avrupanın üçüncü ülkelerine bölgelerine ve aynı zamanda

buralardan yapılan seyahate yönelik artan talebi karşılamak ve kapasitenin artırılması şarttır. Aksi halde, bağlantıların kötü olması, Avrupa Birliği hava ulaşım faaliyetlerinin de 2050 itibarıyla iki kattan daha fazla artmasıyla sonuçlanabilir. Diğer durumlarda, hızlı tren, orta mesafede trafiğin çok büyük

bölümünü üstlenmelidir. Avrupa Birliği havacılık endüstrisi, 2050 hedefine ulaşmak için öncelikle düşük karbonlu yakıtların kullanımında lider duruma gelmelidir. Denizcilikte küresel düzeyde bir alan olması gereksinimi, özellikle aynı şekilde önemle de vurgulanmaktadır. Avrupa Birliği, Uluslararası

Denizcilik Örgütü ve diğer uluslararası örgütlerle işbirliği halinde de, yüksek güvenlik, emniyet, çevre koruma ve çalışma koşulları belli ölçülerde olan evrensel uygulaması, icrası ve korsanlığın kaldırılması için çaba göstermelidir. Taşımacılığın çevrecilik karnesi hem teknoloji hem daha iyi yakıt düzenlemesi

yoluyla iyileştirilmelidir. Şehirlerde, daha temiz ulaşım geçilmesi araca olan gereksinimin azaltılması ve daha yüksek nüfus yoğunluğu ile de kolaylaşacaktır. Kitle ulaşım aracı seçenekleri, ayrıca yürüme ve bisiklet seçenekleri daha yaygın şekilde mevcuttur. Şehirler trafik sıkışıklığından, kötü hava

kalitesinden ve gürültüden de oldukça sıkıntı çekmektedirler. Anlaşmalı yakıt araçlarının kademeli olarak kent ortamından kaldırılması petrole bağımlılığın, sera gazı çıkarımlarını, yerel hava ve gürültü kirliliğinin önemli ölçüde azaltılmasına ciddi katkı sağlamaktadır. Bu yeni araçlar için, yeterli yakıt

ve şarj altyapılarının geliştirilmesiyle de iyi tamamlanması gerekecektir. Toplu taşımacılığın seyahatte daha yüksek paya sahip olması da en az servis yükümlülükleri hizmet yoğunluğunu ve sıklığını artıracak, dolayısıyla kitle ulaşım türlerinin verimli bir döngü içinde işlemelerini sağlayacaktır. Talep

yönetimi ve arazi kullanım düzenlemesi de trafik hacimlerini azaltabilir. Yürüyüşün, bisikletin kolaylaştırılması, kentsel dolaşım ve altyapı tasarımının ayrılmaz bir parçası durumuna gelmelidir. Daha küçük, daha hafif ve daha özel karayolu yolcu araçlarının kullanımı desteklenmelidir. Kentsel otobüs, taksi,

kamyonetlerden oluşan büyük filolar özellikle alternatif itici sistemler ve yakıtların kullanımı bakımından da uygundur. Bunlar, piyasaya erken çıkarma bakımından yeni teknolojiler ve olanaklar için test yatağı sağlamalarının yanı sıra, kentsel ulaşımdaki karbon yoğunluğunun azaltılmasına da önemli katkıda

bulunabilirler. Karayolu fiyatlandırması ve vergilendirmedeki çarpıklıkların ortadan kaldırılması da, toplu taşımacılığın kullanılmasının ve alternatif araç tahrik sisteminin kademeli olarak piyasaya çıkarılmasının tam olarak desteklenmesine de yardımcı olabilirler. Uzun mesafe ile son kilometre ücretli

taşıma ulaşımı arasındaki ara bağlantı çok daha etkili şekilde organize edilmelidir. Burada amaç, yolculuğun en yersiz kısmı olan bireysel teslimatları da mümkün olan en kısa ulaşımlarla sınırlandırmaktır. Akıllı Ulaşım Sistemlerinin kullanımı son kilometre dağıtımı için de teslimat sürelerini ve sıklığı

azaltarak gerçek zamanlı trafik yönetimine katkıda bulunur. Bu düşük sürümlü kamyonlarla da gerçekleştirilebilir. Elektrik, hidrojen ve melez teknolojilerin kullanılması yalnızca hava çıkarımlarını değil, gürültüyü azaltarak kentsel bölgelerdeki ücretli taşıma ulaşımının da daha büyük bir bölümünün geceleyin

gerçekleşmesine olanak verecektir. Bu, sabahleyin ve öğlenden sonra yaşanan yoğun saatlerde karayolunda trafik sıklığı sorununu hafifletecektir. Yukarıda belirtilen bu tür vizyonun uygulamaya konması, ulaşım kullanıcıları ve işletmecileri için etkili bir çerçeveyi, çok yeni teknolojilerin erkenden sahneye

çıkmasını yeterli altyapının geliştirilmesini gerektirir. İç piyasada rekabetin pürüzsüz ve etkili halde işlemesinin önünde yatan engeller varlığını sürdürmektedir. Önümüzdeki on yıl için amaç, ulaşım türleriyle ulusal sistemler arasındaki tüm kalıntı engellerin yok edilmesiyle uyum sürecinin rahatlatılması, çok

uluslu ve türlü ulaşım işletmecilerinin de ortaya çıkmasının kolaylaştırılmasıyla gerçek bir Tek Avrupa Ulaşım Bölgesi yaratmaktır. Bütün ulaşım türleri arasında rekabet kurallarının güvenle uygulanması, Komisyonun bu alandaki çalışmalarını da dikkatle tamamlayacaktır. Toplumsal, güvenlik, emniyet ve çevre





kurallarının daha yüksek düzeyde yakınsallaştırılması, icrası, en az düzeyde hizmet koşulları, kullanıcı hakları gerilimleri, çarpıklıkları engellemek amacıyla da bu düzenin ayrılmaz bir parçası olmalıdır. Yenilik, bu durumun özüdür. 17. Avrupa Birliği araştırmaları, en fazla gelecek sunan teknolojiler

üzerinde odaklanarak, ilgili tüm aktörleri bir araya getirerek tam araştırma, yenilik ve yerleşme sistemine uyumlu bir şekilde yanıt verebilmelidir. Yenilik de daha sürdürülebilir davranışın desteklenmesinde rol oynayabilir. Daha rekabetçi sürdürülebilir ulaşım sistemine yönelik girişimler, ağıın gerekli özellikleri

üzerine düşünülmesini de içermeli ve yeterli yatırımları ön görebilmelidir. Avrupa Birliği ulaşım altyapı politikası, bir ortak vizyona, iyi kaynaklara gereksinim duymaktadır. Ulaşım maliyetleri, fiyata çarpık olmayan bir şekilde yansıtılmalıdır. Tek Avrupa Ulaşım Bölgesi insan ve ücretli taşıma işlerini

kolaylaştırmalı, maliyetleri azaltmalı ve Avrupa ulaşımının sürdürülebilirliğini de geliştirmelidir. Tek Avrupa Gökyüzü, öngörüldüğü şekilde uygulanmalıdır. Komisyon, havaalanlarının kapasitesine ve kalitesine eğilmelidir. Sıkıntılıların halen en belirgin alanı demiryolu hizmetlerine ilişkin iç piyasadır. Bu

öncelikli olarak da bir tek Avrupa Demiryolu Bölgesi yaratmak adına tamamlanmalıdır. Bu halen ulusal demiryolu piyasalarına girişi engelleyen teknik, idari ve hukuki engellerin ortadan kaldırılmasını içermektedir. Karayolu taşıma piyasasının daha uyumlu duruma getirilmesi, karayolu ulaşımını daha verimli ve

rekabetçi kılacaktır. Denizyolu ulaşımı söz konusu olduğunda, Avrupanın etrafındaki denizlerde Mavi Kuşak gemilerin Avrupa Birliği limanları arasında seyahatlerine ilişkin formaliteleri basitleştirecektir. İç kara ve deniz yolu ulaşımına ilişkin Avrupa görevlerinin yerine getirilmesi için bir uygun çerçeve

saptanmalıdır. Piyasanın limanlara erişiminin de geliştirilmesi gerekmektedir. Bunun oluşması için, kaliteli iş ve çalışma koşulları el ele yürümelidir. Çünkü insan kaynakları kaliteli herhangi bir ulaşım sisteminin can alıcı bir unsurudur. Ayrıca emek, beceri eksikliğinin de gelecekte ulaşım için ciddi kaygı

uyandırıcı bir konu olacağı yaygın şekilde kabul edilmektedir. Özellikle havacılıkta olmak üzere çoğu sektörde önemli ekonomik kayıplara da neden olduğu kanıtlanmış olan sosyal çekişmeleri engellemek amacıyla sosyal anlaşmaya dayalı olarak da rekabet gücünü ve toplumsal gündemi birbirine göre düzenlemek önemli

olacaktır. Ulaşım güvenliği, Avrupa Birliği'nin gündeminde üst sıralarda yer almaktadır. Avrupa Birliği'nin hava ve denizci ulaşım güvenliği politika yasası, bunun izlenmesiyle ilgili kapsamlı yaklaşımı önemli uluslararası ortaklarla işbirliği içinde ekonomik yönden desteklenerek güçlendirilmesi gerekir.

Yolcu emniyeti için, en az sorunla yüksek güvenlik düzeylerine ulaşılmasını sağlamak amacıyla da ilgili tarama yöntemlerinin geliştirilmesi gerekmektedir. Avrupa Birliği'nin dışından da kaynaklanan kargo güvenliğine risk temelli bir yaklaşımın da değerlendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca da, Avrupa Birliği

eyleminin bir ek değere sahip olduğu bölgelerde karayolu ulaşım güvenliğine yönelik uygun bir Avrupa yaklaşımı bulunması da gerekmektedir. Güvenli ulaşımaya yönelik çerçevenin saptanması Avrupalı yurttaş için temeldir. Sivil havacılık güvenliğine ilişkin olarak, yeni teknolojilere uyumlu ve de açıkçası ana

ortaklar arasında uluslararası işbirliğini içeren bir Avrupa düzeni de geliştirilecektir. Deniz ulaşımında, yolcu gemisi güvenliğine de çok etkin şekilde eğilmek gerekmektedir. Gemi Trafiğini İzleme ve Bilgi Sistemi, deniz ulaşım güvenliğini, emniyetini destekleyen bütün ilgili deniz bilgi araçlarının ve

ayrıca gemi kaynaklı kirlenmeye karşı çevrenin korunmasının çekirdeği durumuna gelecektir. Böylece Avrupa Birliği deniz alanının da gözetimi için bir ortak bilgi paylaşım ortamının oluşturulmasına asıl katkı sağlayacak, ortak bir deniz yerinin yaratılmasını destekleyecektir. Demiryolu ulaşımıyla ilgili

olarak güvenliğin onaylanması, uyumlaştırılması, denetlenmesi bir Tek Avrupa Demiryolu Bölgesinde temeldir. Bu üç ulaşım sektöründe son on yıl içinde kurulmuş olan Avrupalı hava, deniz ve demiryolu kurumları vazgeçilmez bir rol oynamaktadırlar. Avrupa Birliğindeki karayolu kazalarındaki ölümlerin de sayısı

son on yılda neredeyse yarı yarıya azalmış olmasına karşın, teknoloji, icra, eğitim alanlarındaki girişimler ve özellikle korunmasız karayolu kullanıcılarına dikkat etmek can kaybının daha da ciddi şekilde azaltılmasında önemli olacaktır. Ulaşımın tüm hizmet kalitesinin, erişilebilirliğinin, güvenilirliğinin

önemi diğer bazı şeylerin de yanı sıra yaşlanan nüfus ve toplum taşımacılığını destekleme gereği nedeniyle önümüzdeki yıllarda daha da artacaktır. Hizmetlerde çekici sıklık, konfor, kolay erişim ve ulaşım türleri arasında bütünlük, hizmet kalitesinin önemli ana özellikleri durumundadırlar. Seyahat süresine ve yol

seçeneklerine ilişkin olarak bilgilerin varlığı da hem yolcular hem de ücretli taşıma için kapıdan kapıya dolaşımın sorunsuz şekilde sağlanması bakımından eşit derecede önemlidir. Avrupa Birliği, hali hazırda, daha da pekiştirilmek üzere bir dizi kapsamlı yolcu hakları oluşturmuştur. Kül bulutu krizinden ve

2010 yılında yaşanan aşırı hava olaylarından sonra, bir kriz durumunda yolcuların ve malların dolaşımını sürdürmek için de Dolaşım Süreklilik Düzenlemelerine gereksinim duyulabileceği belli olmuştur. Bu olaylar aynı zamanda senaryo geliştirme ve felaket düzenleme yoluyla da ulaşım sisteminin esnekliğinin

artırılmasının gerektiğini açıkça göstermişlerdir. Petrolden vazgeçilmesi, tek bir teknolojik çözüme dayanılarak da mümkün değildir. Diğer bir grup yeni teknoloji ve aynı zamanda daha sürdürülebilir bir yaklaşımla desteklenen, yeni dolaşım şekli gerektirmektedir. Teknolojik yenilik, üç ana unsurun üzerini

etkileyerek daha verimli ve sürdürülebilir bir Avrupa ulaşım sistemine daha hızlı ve daha ucuz geçişi sağlayabilir. Bu üç unsur yeni motorlar, malzemeler ve tasarım yoluyla araçların verimliliği; yeni yakıtlar ve tahrik sistemleri yoluyla daha temiz enerji kullanımı; bilgi ve iletişim hizmetleri yoluyla

ağın daha iyi kullanımı, daha güvenli ve daha emniyetli olan çalışmalardır. Petrole bağımlılığın azaltılması, Avrupanın otomotiv endüstrisinin rekabet gücü ve özellikle şehirlerdeki hava kalitesi olmak üzere sağlık bakımından da yararları gibi sürdürülebilirlik amaçlarıyla istekli güçler Avrupa Birliğinin

temiz araçların geliştirilmesini, erkenden konuşlandırılmasını hızlandırmaya doğru girişimlerini artırması yönünde ikna edici bir manzara yaratıyor. Ulaşım araştırma ve yenilik politikası, Avrupa Birliği ulaşım sisteminin geliştirilerek de modern, verimli ve kullanıcı dostu sisteme dönüştürülmesi için gereken

teknolojilerin geliştirilmesini, konuşlandırılmasını giderek daha fazla ve uyumlu bir şekilde desteklemelidir. Daha verimli olma adına, altyapı ve yasal koşullara, birden fazla unsurun birleşmesine, piyasa tarafından kabulü desteklemeye yönelik büyük sergileyici tasarımlara özen gösterilerek de teknolojik

araştırmanın sistemler yaklaşımıyla tamamlanması gerekmektedir. Komisyon, araştırma sonuçlarının çok daha hızlı bir şekilde konuşlandırılmasını sağlamak amacıyla uygun yönetim ve finans mekanizmalarını saptayarak, Stratejik Enerji Teknoloji Düzeni ile yakın işbirliği içinde ulaşım sektörüne yönelik bir yenilik

ve konuşlandırma sistemi tasarlayacaktır. Bu aynı zamanda, geleceğin hava trafik yönetim sistemi, Avrupa demiryolu trafik yönetim sistemleri ile demiryolu bilgi sistemleri, denizcilik gözetim sistemleri, Nehir Bilgi Hizmetleri ve akıllı ulaşım sistemleri gibi Avrupa Birliği fonlu araştırmalar yoluyla

geliştirilen akıllı dolaşım sistemlerinin konuşlandırılmasını içerecektir. Ayrıca yeni bir seyir, trafik izleme ve iletişim hizmetlerine yönelik bir yatırım düzeni de, gerektirecektir. Araç tahrik teknolojileri ve çok seçenekli yakıtlar alanında araştırma ve yenilik de bir o kadar çok önemlidir. Yenilik ve

konuşlandırma, yasal çerçeve koşullarıyla desteklenmelidir. Gizliliğin ve kişisel verilerin korunması da, bilgi teknoloji araçlarının daha yaygın kullanımına paralel geliştirilmelidir. Uluslararası düzeyde olmak üzere belli ölçülerde Avrupalı şirketlerin Avrupa ulaşım piyasasının tümünden yararlanmalarını

ve dünya çapında pazar olanakları yaratmalarını sağlamaktadır. Yeni dolaşım şekilleri zorla benimsetilemez, iyi sürdürülebilir davranışı desteklemek amacıyla, daha iyi dolaşım düzenlemesinin aktif şekilde yönlendirilmesi gerekmektedir. Hem seyahat hem ücret için de bütün ulaşım türlerine, bunların toplu şekilde

kullanılmasına yönelik olanaklara, çevre üzerindeki etkilerine ilişkin bilgilerin çok daha yaygın şekilde mevcut kılınması gerekecektir. Avrupa Birliği rekabet kurallarına uygun ortak Avrupa Birliği ölçütleriyle birlikte, akıllı ulaşım türleri arası bilet şekli de son derece önemlidir. Bu sadece yolcu

ulaşımıyla değil, aynı zamanda da taşımada gereklidir. Taşıma alanında, daha küçük göndermeler için ulaşım türleri arasında çok iyi elektronik hedef düzenlemesi, uyumlu kılınmış yasal ortam ve daha gerçek zamanlı teslimat bilgilerine gereksinim duyulmaktadır. Bilgi ve iletişim teknolojisi de, ek dolaşıma

gereksinim olmaksızın belli erişilebilirlik durumlarına yanıt vermeye yönelik güce de sahiptir. Kentsel bağlamda, trafik sıkışıklığını ve çıkarımlarını azaltmak için arazi kullanımının düzenlenmesini, fiyatlandırma şekillerini, etkili toplu taşıma hizmetleri, motorlu olmayan ulaşım türlerine, temiz araçların

şarj edilmesine ve yakıt ikmaline yönelik altyapıyı kapsayan, bir karma duruma gereksinim duyulmaktadır. Belli bir büyüklüğün üstündeki şehirler, bütün bu öğeleri bir araya getiren Kentsel Dolaşım Düzenlerini geliştirme de desteklenmelidir. Kentsel Dolaşım Düzenleri, Entegre Kentsel Kalkınma Düzenleriyle,

tamamen paralel kılınmalıdır. Kentler arası, kent içi karayolu kullanıcısı ücretlendirme şekillerini de karşılıklı iyi işler kılacak Avrupa Birliği çapında düzene gereksinim duyulacaktır. Avrupa, birden fazla ulaşım türü birleşimlerinde de ulaşım türlerinin daha verimli kullanılmasının yaygınlaştırılması ve

temiz yakıtlara yönelik olarak da ileri teknolojilerin, ikmal altyapılarının uygulanması yoluyla yüksek verimlilikle, düşük sürümlerle büyük ve borçlu hacimlerde ücretli yolcu taşıyan bir ana koridorlar ağına gereksinim duymaktadır. Avrupa Birliğinin genişlemesine karşın da, ulaşım altyapısı bakımından Avrupa

Birliğinin doğu ve batı kısımları arasındaki büyük ayrılıklar varlığını korumaktadır ve bu durumun çözülmesi gerekmektedir. Avrupa kıtası, altyapı olarak birleştirilmelidir. Bu ana ağ içinde, bilişim teknolojisi araçları çok daha yaygın şekilde konuşlandırılarak idari yöntemleri basitleştirmeli, kargo takip

izleme sağlamalı ve sefer tarifelerini, trafik akışlarını en az düzeyde tutmalıdır. Bu ağ Avrupa Birliği başkentleriyle öteki ana şehirler, limanlar, havaalanları ve ana ülke sınırı geçiş noktaları, ayrıca diğer ana ekonomi merkezleri arasında birden fazla ulaşım türleri arasında etkili bağlantılar sağlamalıdır.

Kayıp halkaların, özellikle sınır geçiş noktaları, dar yollar ile kestirme yolların tamamlanmasına, mevcut altyapının daha çok iyileştirilmesine, deniz ve nehir limanlarında birden fazla ulaşım türüne ait terminallerin konuşlandırılmasına ve şehir taşımacılık merkezlerine yoğunlaşmalıdır. Uzun mesafe seyahat

için daha iyi demiryolu ve havaalanı bağlantıları bulunmalıdır. Hızlı deniz yolları, ana ağın denizcilik boyutu olacaktır. Avrupa Birliği fon uygulamasına göre tasarıların seçimi, bu vizyonu yansıtmalı ve Avrupa katma değerine de büyük ölçüde odaklanmalıdır. Ortak fon uygulama tasarıları, aynı şekilde,

çevre üzerindeki etkiyi en aza indiren, iklim değişikliğinin olası etkisine karşı da esnek, kullanıcıların güvenliğini ve emniyetini artıran altyapıya yönelik gereksinimi de çok açık yansıtmalıdır. Hem kamu hem özel kaynaklardan çeşitli finans kaynaklarına gereksinim vardır. Uyum ve Yapısal Fonların da

ulaşım politikası hedefleriyle iyi şekilde bütün sürece sahip olması ve Üye Devletler bütçe düzenlemelerinde yeterli ulusal fonun mevcut olmasını, ayrıca yeterli tasarı düzenlemesiyle uygulama kapasiteleri sağlamalıdır. Ele alınacak diğer fon düzenleme kaynakları arasında da altyapı yatırımlarını özel

sermayeye daha çok çekici kılacak şekilde ek kazanç yolları yaratabilecek altyapı kullanım ücretlerini içermektedir. Özel finans gücü kilidinin açılması da ayrıca geliştirilmiş yasal çerçeveyi ve yenilikçi finansal araçları da gerektirmektedir. Proje değerlendirmesi izni, zamanı, maliyeti ve belirsizliği

sınırlandıran verimli ve saydam şekilde gerçekleştirilmelidir. Avrupa Birliği tasarı senetleri egemenliği, yeni finansman araçları, Özel Kamu Ortaklıkları finansmanını çok daha büyük ölçekte destekleyebilir. Fiyat sinyalleri de, ulaşım sistemi üzerinde uzun süreli etkilere sahip birçok kararda önemli bir

rol oynamaktadır. Ulaşım ücretleri, vergiler, kirleten öder ve kullanıcı öder ilkesinin daha da yaygın şekilde uygulanması yönünde yeniden yapılandırılmalıdır. Bunlar, Avrupanın rekabet gücünün ve uyum amaçlarının daha ileriye taşınmasında ulaşımın rolünü desteklemeli, öte yandan sektörün genel yükü altyapı ve

dahil olan olmayan masrafların, ulaşımın toplam maliyetlerini yansıtmalıdır. Daha geniş sosyoekonomik yararlar ve olumlu dışsallıklar, bir ölçüde kamu fon düzenlemesi için de haklı gerekçeler sunmaktadır. Fakat gelecekte ulaşım kullanıcıları maliyetlerin bugünküne göre daha büyük bir oranı için ödeme

yapacaklardır. Kullanıcılara, işletmecilere ve yatırımcılara doğru ve tutarlı parasal destekler verilmesi önemlidir. Bu nedenle vergi çarpıklıklarının ve haksız desteklerin ortadan kaldırılması, serbest ve çarpık olmayan bir rekabet de piyasa seçimlerini sürdürülebilirlik gereksinimleriyle paralel kılmaya

yönelik çabanın bir parçası durumundadırlar. Bunlar da, aynı zamanda, doğrudan rekabet halindeki ulaşım türleri arasında da eşit koşulların kurulması bakımından da gereklidir. Sera gazı çıkarımlarına gelince de, iki ana piyasa esaslı mekanizmadan yararlanılmaktadır: Enerji vergilendirmesi ve ticarete sürüm

sistemleri. Vergilendirme halen karayolu ulaşımında kullanılan yakıtlar için uygulanırken de, ticaret sürüm sistemi elektrik kullanımı uygulanmaktadır. Enerji Vergilendirme Yönergesinin yeniden gözden geçirilmesi, iki mekanizma arasında daha iyi uyumu sağlama yönünde olanak olacaktır. Aynı zamanda, Avrupa

Birliği, Uluslararası Denizcilik Örgütünde, bu tür iklim değişikliği masraflarının şu anda içselleştirilmediği deniz ulaşımına uygulanacak bir küresel mekanizma konusunda karar alınması yönünde ısrar etmektedir. Gürültü, hava kirliliği ve trafik sıkışıklığı gibi yerel dışsallıkların maliyeti, altyapı

kullanımının ücretlendirilmesi yoluyla içselleştirilebilir. Binek araçlar için, yol ücretleri gelir yaratmak, trafik ve seyahat davranışını etkilemek bakımından her geçen gün güçlenen bir şekilde seçenek bir yol olarak görülmektedir. Komisyon, içselleştirme ücretlerinin bütün araçlara uygulanmasına ve tüm

ana dışsallıklara ilişkin genel kurallar geliştirecektir. Uzun süreli amaç, kullanıcı ücretlerinin bütün taşıtlara en azından altyapının, trafik sıkışıklığının, hava ve gürültü kirliliğinin bakım maliyetlerini yansıtacak şekilde tüm ağı uygulanmasıdır. Buna paralel olarak, Komisyon, 2020 yılından önce, gürültü ve

yerle kirlilik masraflarının da bütün demiryolu ağı üzerinde içselleştirilmesine yönelik bir ortak yaklaşım geliştirecektir. Ulaşımın birçok çeşitli koluna, ekonominin geri kalanıyla da karşılaştırıldığında vergilendirme bakımından daha iyi şekilde davranılmaktadır. şirket arabalarıyla ilgili vergi muamelesi,

uluslararası deniz ve hava ulaşımında Katma Değer Vergisi ve enerji vergisinden ayrı tutma gibi. Genelde, bu düzenlemeler, ulaşım sisteminin verimliliğini artırmaya, harici masraflarını azaltmaya yönelik çabalar bakımından da çelişkili destekler sağlamaktadırlar. Komisyon, ulaşım vergilendirmesinin çeşitli

unsurları arasında daha büyük uyum sağlamaya ve temiz araçların hızlı bir şekilde kullanıma sokulmasını teşvik etmeye yönelik teklifleri de değerlendirecektir. Ulaşım temel olarak tamamen uluslararasıdır. Bu nedenle, Yol Haritasındaki eylemlerin çoğu Avrupa Birliğı sınırlarının ötesine ulaşımın geliştirilmesiyle

ilgili zorluklarla da bağlantılıdır. Bu ulaşım hizmetlerinde, ürünlerinde ve yatırımlarında üçüncü ülke pazarlarının açılması yüksek önceliğe sahip olmayı sürdürmektedir. Bu nedenle, ulaşım tüm ticari görüşmelerimize dahil edilmektedir. Ulaşım alanında bir standart ayarlayıcı olarak Avrupa Birliğinin rolünü iyi

şekilde oturtmak için esnek izlemler benimsenecektir. Bu amaç doğrultusunda, Komisyon řu eylem alanları üzerinde daha çok yoğunlaşacaktır: Uluslararası örgütlerde çalışma yoluyla iç piyasa kurallarının genişletilmesi, ilgili olan durumlarda tam Avrupa Birliğı üyeliğine kabulü. Avrupada güvenlik, emniyet,

gizlilik, çevre standartlarının ikili ve çok taraflı işbirliğı yoluyla dünya çapında geliştirilmesi. Ana ortaklarla ulaşımın karşılıklı konuşmayla sağlanması. Ulaşım ve altyapı politikamızın daha yakın pazar uyumuyla sağlama yönünde dolaşım sürekliliğı düzenlemelerinin hazırlanması da dahil olmak üzere



doğrudan komşularımıza yönelik genişletilmesi. Avrupa Birliği kurallarının diğer komşu ülkelere yaygınlaştırılması için Batı Balkan Ulaşım Anlaşmasındaki benzer işbirliği çerçevesinden yararlanılabilir. 58 ülkelik ve 1 milyar kişilik Avrupa Ortak hava alanının tamamlanması. Deniz güvenliğini, emniyetini ve

gözetimini artırmaya yönelik olarak bir Akdeniz Denizcilik bütünleşmesinin uygulanmasında Akdenizli ortaklarla işbirliği yapılması. Yaklaşımımızın küresel olarak da tanıtımı: Ulaşım piyasalarının da serbest ve çarpık olmayan rekabetle çevresel bakımdan da sürdürülebilir çözümlere açılması. Bütün ilgili

uluslararası görüşmelerde ulaşımda daha büyük şekilde pazar erişimini hedeflemeye devam edilmesi. Avrupa ulaşım sisteminin dönüştürülmesi, ancak bütün düzeylerde çeşitli girişimlerden oluşan iyi bir birleştirme yolu ile mümkün olacaktır. Bu Yol Haritasında gösterilen çeşitli eylemler ve önlemler daha da

geliştirilecektir. Komisyon, önümüzdeki on yıl içinde, mevcut direktif süresince sunulmak üzere ana inisiyatiflerle uygun yasal öneriler hazırlayacaktır. Önerilerinin her biri, tam bir etki değerlendirmesini temel alacak ve Avrupa Birliği katma değeri ile yetki yerine geçen konularını dikkate alacaktır.

Komisyon, eylemlerinin ulaşımın rekabet gücünü artırmalarını, ayrıca 2050 yılına kadar da ulaşımdan kaynaklanan sera gazı çıkarımlarını en az yüzde 60 azaltmayı sağlayacak kıstaslar olarak görülmesi gereken on hedefe göre de hareket edecektir. Komisyon, Avrupa Parlamentosunu ve Konseyini bir rekabetçi,

kaynak verimli ulaşım sistemine yönelik olarak bir Tek Avrupa Ulaşım Bölgesine yönelik bu Yol Haritasını ve ilişikteki eylemler listesini onaylamaya davet etmektedir.