



Karar Sayısı: 89

Türkiye Cumhuriyeti adına 5 Temmuz 2018 tarihinde Ankara’da imzalanan ekli “Türkiye İçin Ulaştırma Çok-Yıllı Eylem Programına Ait Finansman Anlaşmasına 1 No’lu Değişiklik”in ilişik Notalarla birlikte onaylanmasına; 31/5/1963 tarihli ve 244 sayılı Kanunun 5 inci maddesi ile 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 2 nci ve 3 üncü maddeleri gereğince karar verilmiştir.

13 Eylül 2018

Recep Tayyip ERDOĞAN

CUMHURBAŞKANI

TÜRKİYE İÇİN ULAŞTIRMA ÇOK-YILLI EYLEM PROGRAMINA AİT

FİNANSMAN ANLAŞMASINA 1 NO'LU DEĞİŞİKLİK

Bundan böyle "Finansman Anlaşması" olarak anılacak olan Avrupa Komisyonu ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında aslen 6 Ekim 2017 tarihinde akdedilen

Bundan böyle "Birlik" olarak anılacak olan Avrupa Birliği adına hareket eden, bundan böyle "Komisyon" olarak anılacak olan Avrupa Komisyonu,

bir tarafta, ve

bundan böyle "IPA II yararlanıcısı" olarak anılacak olan, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından temsil edilen, AB Bakanlığı

diğer tarafta,

bundan böyle ortaklaşa olarak anılacağı ismiyle "Taraflar",

- (1) 2 Haziran 2017 tarihinde Komisyon, 2017 yılı finansal tahsisatını içermesine yönelik olarak çok-yıllı eylem programına ait Finansman Anlaşmasına yapılacak bir değişikliğin başlatılması niyeti konusunda Türkiye Cumhuriyeti'ni bilgilendirdiğinden,
- (2) Program Otoritesi işletim giderlerinin uygunluğuna açıklık getirilmesi gerektiğinden,
- (3) Dolayısıyla, yukarıdakilere değinilmesini teminen Finansman Anlaşmasının değiştirilmesi gerektiğinden

AŞAĞIDAKİ HÜKÜMLER ÜZERİNDE ANLAŞMIŞLARDIR:

Madde 1

1. Finansman Anlaşması Özel Hükümler Madde 1 (1) aşağıdakiyle değiştirilmiştir:

"Birlik, aşağıdaki Programı 2014-2017 dönemi için finanse etmeyi ve IPA II yararlanıcısı da bu finansmanı almayı kabul eder:

Türkiye için Çok-yıllı Ulaştırma Eylem Programı

2014/031-877

Bu Program, aşağıdaki temel tasarruf kapsamında Birlik Bütçesinden finanse edilir: Katılım Öncesi Yardım Aracı, (IPA II).¹

¹ Katılım Öncesi Yardım Aracını (IPA II) tesis eden 11 Mart 2014 tarihli (AB) 231/2014 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü ABRG L 77, 15.03.2014, s. 11.

2. Finansman Anlaşması Özel Hükümler Madde 1 (2) aşağıdakiyle değiştirilmiştir:

“Bu Programın toplam tahmini maliyeti 382 588 235 AVRO'dur ve bu Program için azami Birlik katkısı 325 200 000 AVRO olarak belirlenmiştir.

Birlik katkısı Ek I uyarınca yıllık taahhütlere ayrılır. Bu Finansman Anlaşması'ndaki hiçbir şey Birlik'in AB bütçesinin kabul edilmesiyle onaylanmamış olan ödemelerle ilgili bir mali taahhüdünü ima edecek şekilde yorumlanamaz. Komisyon IPA II yararlanıcısını Ek I'de belirtilen yıllık mali taahhüdün her birinin kabul edilmesi konusunda yazılı olarak bilgilendirir.

Bu Program hem IPA II yararlanıcısının hem de Birlik'in mali katkı yapmasını gerektirir. İlgili mali katkılarının dökümü I. Ek'te belirtilmiştir.”

3. Finansman Anlaşması Özel Hükümler Madde 2 (2) aşağıdakiyle değiştirilmiştir:

“Ek II'nin (Genel Koşullar) Madde 13 (1)'de tanımlanan şekilde uygunluk süresi bu Finansman Anlaşması'nın yürürlüğe girmesiyle başlayıp 31 Aralık 2023 tarihinde sona erer.”

4. Finansman Anlaşması Özel Hükümler Madde 6 (1) (k) altında ve Finansman Anlaşması Ek IX altında yer alan EK IX'un başlığı aşağıdaki başlık ile değiştirilmiştir: “Ek IX: IPA II Ulaştırma Çok Yıllı Eylem Programı 2014-2017 için Finansman Anlaşması Koşulları”

5. Finansman Anlaşması Özel Hükümler Madde 7 aşağıdaki Maddeyle değiştirilmiştir:

“Madde 7 - Ek II ile çelişen veya ilave edilen hükümler

7.1 Yapım sözleşmelerine ilişkin olarak Ek II ile çelişen hükümler

- (1) Ek II'nin 2. Maddesinin 1. Paragrafına yapılan derogasyon ile IPA II yararlanıcısı gerekli yapım işlerine uygun olduğu müddetçe, yapım işleri için Uluslararası Müşavir Mühendisler Federasyonu (FIDIC) tarafından basılan standart sözleşme formlarının nihai versiyonlarını kullanabilir.
- (2) IPA II yararlanıcısının FIDIC kısa sözleşme formunun (Yeşil Kitap) uygun olduğuna karar vermesi durumunda, IPA II yararlanıcısının Komisyon birimlerinden söz konusu sözleşme formunun kullanımına müsaade eden ön onay alması gerekmektedir.
- (3) IPA II yararlanıcısı uyuşmazlıkların, FIDIC kuralları uyarınca Sözleşme Makamı olarak rol aldığı işbu Program altında akdedilen tüm sözleşme ve hibelerde olduğu gibi çözülmesinden sorumludur. Mahkeme masrafları, anlaşmazlığın sulhla çözülmesi ve tahkim başta olmak üzere anlaşmazlık çözümüne yönelik hiçbir masraf işbu Program altında finanse edilmeye uygun değildir.

7.2 Program Otoritesi tarafından yapılan işletim giderlerine ilişkin hükümler

(1) Genel Şartların Ek II'ne aşağıdakiler ilave edilmiştir:

- (a) İşletim giderleri, Program Otoritesi tarafından Katılım Öncesi Yardım Aracının uygulanması ve programlanmasıyla ilişkili faaliyetlerin yürütülmesinde yapılan giderlerdir.
 - (b) Program Otoritesi tarafından yapılan işletim giderleri 1 Aralık 2017 itibarıyla AB finansmanına uygun olabilir. AB finansmanı açısından uygun olabileceği düşünülen harcamalar: çalışan maaş giderleri; programın yönetim ve kontrolüne ilişkin Türkiye içindeki görevlere yönelik olarak Program Otoritesi personelinin seyahat giderleri; programın yönetim ve kontrolüne ilişkin Türkiye içindeki görevlere yönelik olarak Program Otoritesi personelinin gündelikleri; değerlendirmeciler ile hibe değerlendiricilerinin seyahat ve konaklama giderleri; yayım ve reklam giderleri; denetim ve harcama doğrulama giderleri ile sınırlıdır.
- (2) Ek II'nin 2. Maddesinin 1. Paragrafına yapılan derogasyonla ve onaylanan Operasyon Tanımlama Belgesi uyarınca, IPA II yararlanıcısı Program Otoritesinin işleyişine yönelik olarak yapılan işletim giderleri için kendi kamu ihale kurallarını kullanabilir. Bu derogasyon, IPA II yararlanıcısını işbu Finansman Anlaşmasından doğan diğer görevlerden muaf tutmayacağı gibi başta denetimler, ödeme öncesi ve sonrası kontrolleri yürütmek olmak üzere Komisyonun haklarını da sınırlamaz.”
6. Finansman Anlaşması Özel Hükümleri Madde 7 yeniden numaralandırılmış olup ve artık aşağıdaki şekilde okunur:
“**Madde 8 – Yürürlük**”.
7. Finansman Anlaşmasına Ek I, işbu Değişikliğe eklenen Ek I ile değiştirilmiştir.

Madde 2

İşbu Değişiklik Finansman Anlaşmasının ayrılmaz bir parçasını teşkil edecek olup Komisyonun IPA II yararlanıcısından Finansman Anlaşması'nın yürürlüğe girmesi için gerekli olan ulusal usullerin tamamlandığını teyit eden bir bildirimi aldığı tarihte yürürlüğe girer. Komisyon, IPA II yararlanıcısını bu bildirimi aldığı tarih bağlamında bilgilendirir.

Madde 3

Finansman Anlaşmasının diğer tüm hüküm ve şartları değişmeden kalmıştır.

Bu Finansman Anlaşmasına yapılan Değişiklik, bir tanesi Komisyona diğeri ise IPA II yararlanıcısına verilmek üzere İngilizce dilinde iki nüsha halinde hazırlanmıştır.

IPA II yararlanıcısı adına:

Komisyon adına:

Büyükelçi Selim Yenel
Ulusal IPA Koordinatörü (NIPAC)
Müsteşar
Avrupa Birliği Bakanlığı
Türkiye Cumhuriyeti
Ankara, _____ 2018

Ms Myriam Ferran
Direktör
Komşuluk ve Genişleme Müzakereleri
Genel Müdürlüğü
A – Strateji ve Türkiye Direktörlüğü
Brüksel, _____ 2018

Türkiye için Ulaştırma Çok Yıllı Eylem Programı

1 TANIMLAMA

Yararlanıcı	Türkiye
CRIS karar sayısı	2014/031-877
CRIS/ABAC Taahhüt referansları	
Toplam maliyet	2014 84 588 235 Avro 2015 150 705 882 Avro 2016 135 529 412 Avro 2017 11 764 706 Avro
AB Katkısı	2014 71 900 000 Avro 2015 128 100 000 Avro 2016 115 200 000 Avro 2017 10 000 000 Avro
Bütçe kalemleri	22.02 03 02
Yönetim Usulü/ Yetki verilen kuruluşlar	Aşağıda belirtilen kurumlar tarafından dolaylı yönetim: Türkiye ile dolaylı yönetim kapsamındaki eylemlerin yürütülmesinden sorumlu Program Otoritesi (PO): Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) Aşağıda belirtilen faaliyetlerin uygulanmasında doğrudan yönetim: - "İntermodal taşımacılık, taşıma türleri arasında mod değişimi ve demiryolu reformunun geliştirilmesine ilişkin teknik yardım" (Eylem 1) - "Akıllı Ulaşım Sistemleri Ulusal Stratejisi'nin uygulanmasına ilişkin teknik yardım" (Eylem 2) - "Türkiye'deki kentlerde Sürdürülebilir ve Erişilebilir Kentiçi Ulaşım için Teknik Yardım" (Eylem 3)
Her bir bütçe taahhüdünün harcama tahsisine ilişkin zaman çizelgesi	2014 yılı bütçe taahhüdü 31/12/2019 tarihine kadar harcanmalıdır. 2015 yılı bütçe taahhüdü 31/12/2020 tarihine kadar harcanmalıdır. 2016 yılı bütçe taahhüdü 31/12/2021 tarihine kadar harcanmalıdır. 2016 yılı bütçe taahhüdü 31/12/2022 tarihine kadar harcanmalıdır.
Programlama Birimi	Genişleme Genel Müdürlüğü A.5 Birimi
Uygulayıcı Birim/AB Delegasyonu	AB Türkiye Delegasyonu

2 EYLEM PROGRAMI AÇIKLAMASI

2.1 EYLEM PROGRAMI KAPSAMINDA SEÇİLEN SEKTÖRLER

* Program kapsamına alınan sektörlerin seçilme gerekçesi:

Bu Sektörel Operasyonel Programı (SOP), 614 milyar Euro GSYİH ile dünyanın en büyük 16. ekonomisi olan Türkiye'nin sosyoekonomik durumunun ayrıntılı analizi esasında hazırlanmıştır. Geçtiğimiz on yıl içinde Türkiye, rekabetçilik alanında çok önemli gelişmeler kaydetmiştir. Ülke, küresel ekonomik krizin etkisinden hızlı bir şekilde kurtulmuş ve ekonomik büyümesi tekrar yükselişe geçmiştir. Orta vadede yaşanabilecek zorluklar istihdam ve rekabetçiliğin artırılmasıdır.

Türkiye ile AB arasında 1996 yılından itibaren gümrük birliği tesis edilmiştir. AB, 2012 yılında toplam ticaret hacminde %37.7 ile Türkiye'nin en büyük ekonomik ortağıdır (diğer taraftan Türkiye, AB'nin en önemli 6. ticaret ortağıdır). Dolayısıyla, AB ve Türkiye arasındaki taşımacılık bağlantılarının iyileştirilmesi her iki taraf için de açık bir önceliktir.

Türkiye, ekonomisinin AB Tek Pazarı ile daha köklü bir şekilde ve AB Tek Ulaştırma Alanı ile ise tam bütünleşmesini amaçlamaktadır. Demiryolu altyapısını bütüncül ve rekabetçi bir şekilde diğer ulaşım türleri ile ileriye taşımak ve AB müktesebatı ile uyumlaştırılmış ikincil tedbirler yoluyla liberalleşme sürecini nihai hale getirme yönündeki stratejik ihtiyaçlar, Türk ekonomisinin ve özellikle Türk ulaştırma sektörünün bir bütün olarak rekabetçiliğini devam ettirebilmesi için zaruridir.

Günümüzde Türkiye, Orta Doğu ve Kafkasların gelişen pazarlarına açılan mükemmel bir kapıdır. Bununla birlikte, artan transit ulaşım imkânları Türkiye'nin komşu olduğu bölgelerdeki tamamlanmamış ve eksik bağlantı yolları nedeniyle sınırlıdır. AB ile Asya ülkeleri arasında ticari ve ekonomik ilişkiler geliştikçe ve ilgili ülkelerde devam eden ulaştırma altyapısı yatırım projeleri tamamlandıkça, transit ulaşım ihtiyacı kaçınılmaz olarak artacak ve dolayısıyla Türkiye'nin ulaştırma kapasitesi de daha çok sınanacaktır.

Mevcut düşük yoğunluklu ulaştırma altyapısı, rekabetçilik, mal ve yolcuların dolaşımı, işletmelerin yerleşimi ve yatırım kararları gibi konuları sekteye uğrattığından, sosyal uyum ve ekonomik kalkınma önünde temel bir engel teşkil etmektedir. 1,000 kilometrekare başına işletmede olan toplam demiryolu hattı uzunluğu 14,8 km olup, AB ülkeleri ile kıyaslandığında düşüktür. Ulaştırma sisteminin iyileştirilmesi ihtiyacı geniş kabul görmektedir.

Türkiye'de ulaştırma sektörünün çeşitli sorunları olup, bunlardan en belirgin olanı geçmişte uyumlu bir intermodal taşımacılık ağının geliştirilmemiş olmasıdır. Karayolu sektörü tarafından sunulan zaman ve maliyet etkin ulaştırma hizmetleri, diğer ulaşım türlerini geride bırakmış olup gerek yolcu gerekse yük taşımacılığında yerli pazara hâkimdir. Sonuç olarak, Türkiye'de mevcut ulaştırma sektörü güçlü bir şekilde karayolu ulaşımına dayanmakta olup (yerli yük ve yolcu ulaşımının yaklaşık %90'u), demiryollarının payı yetersizdir. Ulaştırma türleri arasında mod değişimi, demiryolu ve deniz ulaşımının otoyollarla rekabet edebileceği koridorlarda ulaşım etkinliğini sağlayan bir yatırım ve işletme yaklaşımı ile teşvik edilebilir. Ulaştırma

türleri arasında mod değişimi aynı zamanda akıllı ve intermodal çözümlerle (başka bir ifadeyle, yük ve kentsel lojistik, demiryolu ve liman bağlantıları ve ağ optimizasyonu, kentiçi ulaştırma) desteklenebilir.

* İlgili sektörlerde geçmiş ve devam eden AB, diğer donör ve/veya IPA II yararlanıcılarının eylemlerine ilişkin değerlendirme

Çok-Yıllı Ulaştırma Operasyonel Programı (TOP) halihazırda başlatılmış olup, 2007-2009 döneminde uygulanmıştır. Yapılan dönem ortası değerlendirmenin ardından TOP, 2010-2013 yılları için güncellenmiş olup, uygulaması halen devam etmektedir. Bu SOP, bahsi geçen programların üzerine inşa edilmiştir. Daha önceki dönemde AB fonlarının yönetimi konusunda akredite edilmiş yapı olan Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi Başkanlığı, IPA II Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı kapsamında da Sözleşme Makamı (SM) olacaktır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın IPA Birimi tamamen Bakanlığın bürokratik yapısı altında görev yapmakla birlikte, hazmetme kapasitesi TOP açısından önemli bir sorun teşkil etmemektedir.

Altyapının geliştirilmesi bağlamında ülkenin önceliği, Türkiye'deki demiryolu ağının Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) ile olan bağlantılarını güçlendirmeye devam etmektir. Daha önceki dönem ile karşılaştırıldığında IPA II, "aşamalı olarak kaldırma" yaklaşımı benimseyerek daha az altyapı projesini finanse edecektir: ilk yıllarda (2014-2016), Türkiye'nin TEN-T ağı ile bağlantısını sağlayacak olan ilgili seçilmiş bir yük taşımacılığı demiryolu projesine odaklanılacak, ardından yardım daha yumuşak müdahalelere aktarılacaktır. Buna paralel olarak özellikle demiryolu altyapı projeleri bağlamında, programlama/uygulama döneminde Uluslararası Finans Kuruluşları (UFK) ile daha fazla işbirliği yapılacaktır. IPA hibelerinin, Uluslararası Finans Kuruluşları tarafından verilen krediler ile harmanlanarak kullanılması, AB fonlarının en iyi şekilde kullanılmasını sağlayacak ve daha güçlü bir etki elde edilecektir. Ulaştırma sektöründe, Avrupa Yatırım Bankası (AYB), Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası (AKKB), Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (AİKB), Dünya Bankası (DB), İslami Kalkınma Bankası, Japonya Uluslararası İşbirliği Bankası (JBIC) ve Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) dâhil olmak üzere çeşitli donörlerle işbirliği yapılmıştır. Dış donörlerin eş finansmanı ile yürütülen kilit projelere, Marmaray Projesi ve Bursa ve Antalya illerindeki Hafif Raylı Geçiş Projeleri örnek verilebilir. Ayrıca DB ve İslami Kalkınma Bankası demiryolları ve hatların yeniden yapılandırılması, 80 elektrikli lokomotif ve 6 Yüksek Hızlı Tren Seti Projesinin finansmanını üstlenmiştir. Kentiçi ulaştırma alanında Fransa Kalkınma Ajansı (AFD), İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bir projesini (diğer donörlerle birlikte) finanse etmiştir.

Ulusal fonlar, IPA fonları ve diğer geri ödemesiz hibelerin koordinasyonundan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı sorumludur. Geri ödemeli dış finansman ise Hazine Müsteşarlığı tarafından, Kalkınma Bakanlığı idaresindeki Yıllık Yatırım Programları uyarınca koordine edilmektedir. Bu çerçeve içinde kalmak kaydıyla ayrıca Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Uluslararası Finans Kuruluşları arasında doğrudan bağlantılar olup Uluslararası Finans Kuruluşları ulaştırma sektörü yatırım programlarının planlanması, programlanması ve izlenmesine ilişkin istişare toplantılarına paydaş sıfatıyla düzenli olarak davet edilirler. SOP özellikle, Uluslararası Finans Kuruluşlarının geri ödemeli danışmanlık

hizmetlerinin kullanımı dâhil diğer hususları da içeren bu işbirliğinin sürekliliğini ve kapsamının genişletilmesini sağlamaktadır.

Seçili Sektörlerde öngörülen Eylemlerin Listesi:

IPA II yararlanıcısı ile DOLAYLI YÖNETİM		DİĞER DÜZENLEMELERİ	UYGULAMA
Eylem 1 – Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma	287 550 000 AVRO	Eylem 1 kapsamında “İntermodal taşımacılık, taşıma türleri arasında mod değişimi ve demiryolu reformunun geliştirilmesine ilişkin teknik yardım” için Doğrudan Yönetim	450 000 AVRO
Eylem 2 – Etkin Ulaştırma	4 900 000 AVRO	Eylem 2 kapsamında olarak “Akıllı Ulaşım Sistemleri Ulusal Stratejisi’nin uygulanmasına ilişkin teknik yardım” için Doğrudan Yönetim	450 000 AVRO
Eylem 3 – Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma	15 950 000 AVRO	Eylem 3 kapsamında “Türkiye’deki kentlerde Sürdürülebilir ve Erişilebilir Kentiçi Ulaştırma için Teknik Yardım” için Doğrudan Yönetim	900 000 AVRO
Eylem 4 – Müktesebat Uyumu ve AB entegrasyonu	8 000 000 AVRO		
Eylem 5 – Teknik Yardım (TY)	7 000 000 AVRO		
TOPLAM	323 400 000 AVRO	TOPLAM	1 800 000 AVRO

2.2 EYLEMLERİN AÇIKLAMASI VE UYGULANMASI

Eylem 1	Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma	288 000 000 AVRO
----------------	--	-------------------------

(1) Eylemin açıklaması, hedefi, beklenen sonuçlar ve kilit performans göstergeleri

Bu Eylemin hedefi, ulaştırma türleri arasında daha dengeli bir dağılımı yansıtan emniyetli ve çevre dostu bir ulaştırma sistemine geçiş yapmaktır.

Eylem 1 seviyesinde aşağıda belirtilen dört sonuç elde edilecektir:

- Sonuç 1 – AB’yle olan TEN-T demiryolu ağı bağlantıları güçlendirilecektir (Faaliyet 1.1);
- Sonuç 2 – Çevresel sürdürülebilirlik ve iklim değişikliği ile ilgili azaltım ve uyarlama tedbirlerine yönelik yatırımlar uygulanacaktır (Faaliyet 1.2);
- Sonuç 3 – Ulaştırmada emniyet artırılabilecektir (Faaliyet 1.3);
- Sonuç 4 – İntermodal taşımacılık çözümleri ve bunları destekleyen teknolojiler teşvik edilecektir (Faaliyet 1.4).

Faaliyet 1.1 – Demiryolu Altyapısının İyileştirilmesi ve Modernizasyonu

Bu faaliyet kapsamında, Türkiye ve AB arasındaki TEN-T demiryolu bağlantılarına özellikle önem verilerek demiryolu altyapısı modernleştirilecektir. Yeni altyapı yatırımlarına ilişkin hazırlıklar ve uygulama konusunda destek sunulacaktır.

Çalışmaların belkemiğini, Türkiye’yi Bulgaristan üzerinden TEN-T demiryolu ağına doğrudan bağlayan Halkalı-Kapıkule demiryolu hattının yeniden inşası oluşturmaktadır. Avrupa yararına bir proje olan ve bu esasta geçici olarak kapatılmış 21. Fasıl ölçütlerinin bir parçası olarak Türkiye ile AB arasında anlaşmaya varılan “TEN-T Dokümanı” altında sıralanan öncelikli projeler arasındaki Kapıkule-Halkalı-Kars demiryolu ekseninin bir parçasıdır.

Gerçekleştirilecek diğer çalışmalar, TEN-T Dokümanı, 10. Ulusal Kalkınma Planı ve aynı zamanda Türkiye’nin Ulaştırma ve Haberleşme Stratejisine dayanılarak seçilecektir.

Faaliyet 1.2 – Çevresel ve İklim Değişikliği ile ilgili Tedbirler

IPA II, ulaştırma sektöründe iklim değişikliği ile ilgili azaltım ve uyarlama politikalarının tespit edilmesi, hazırlanması ve uygulanması çalışmaları için eş finansman sağlayacaktır. Bu kapsamda, Türkiye’nin Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı ve Çevresel Etkileri Değerlendirme Paneli uyarınca sürdürülebilir düşük karbonlu ulaştırma alanında gerçekleştirilecek yasal, idari, teknik, kurumsal ve operasyonel boşluk/ihtiyaç analizleri yer almaktadır.

Temel çıktı olarak, “Türkiye’nin Sürdürülebilir Düşük Karbonlu Ulaştırma Geliştirme Stratejisi ve Eylem Planı” hazırlanacaktır. Sera Gazı emisyonlarının azaltılmasına yardımcı olmak üzere yumuşak tedbirler uygulanacaktır.

Gürültü kirliliğinin etkilerinin azaltılması ve deniz ulaştırmasının neden olduğu deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik faaliyetler uygulanacaktır.

Faaliyet 1.3 – Ulaştırmada Emniyetin Artırılması

Karayolu Trafik Stratejisi ve Eylem Planı kapsamındaki faaliyetlerin uygulanmasına yönelik destek sağlanacaktır.

Trafik kurallarının uygulanmasına ve ulaştırma işletmeleri, belediyeler, eğitim sistemi, altyapı tasarım gereklilikleri, vatandaşlar ve Sivil Toplum Kuruluşlarını (STK) hedefleyen faaliyetlere odaklanılacaktır. Ayrıca Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) ve Jandarma Genel Komutanlığı’nda kapasitenin geliştirilmesi ve gerekli ekipmanların satın alınması için destek sağlanacaktır.

Belirli durumlarda, kör noktaların ortadan kaldırılmasına yönelik küçük ölçekli altyapı yatırımlarının eş finansmanı sağlanacaktır (ulusal programlar kapsamındaki benzer yatırımlar için referans projeler olarak).

Faaliyet 1.4 – İntermodalite ve Ulaştırma Türleri arasında Mod Değişiminin Teşvik Edilmesi

Bu faaliyet, diğerleri ile birlikte intermodaliteye ilişkin faaliyetleri, Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı ve ilgili yasal çerçeveyi kapsayan ve IPA ile finanse edilen bir eşleştirme projesi kapsamında hazırlanmış olan “Türkiye Kombine Ulaştırma Stratejisi”nin uygulanmasına katkıda bulunacaktır.

Stratejinin yumuşak tedbirleri (diğer faaliyetler ile birlikte, lojistik kapasitesi ve intermodalitenin iyileştirilmesine ilişkin ana planlar ve daimi kombine ulaştırma platformunun kurulması gibi) finanse edilecektir. Dünya Bankası’na doğrudan hibe verilecek ve Dünya Bankası ulusal ve lojistik ana planlarının uygulanması ve aynı zamanda yeni intermodal terminallerin tespit edilmesi ve ilgili hazırlıkların yapılması için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na destek sağlayacaktır.

Altyapı yatırımları ile ilgili olarak bu program dönemi süresince gerekli hazırlık çalışmaları (fayda maliyet analizi (FMA), fizibilite çalışması, Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED), ihale dosyası gibi teknik belgeler) yürütülecektir. Bu faaliyet altındaki altyapı girişimlerine ilişkin çalışmaların bir sonraki programlama döneminde (2017-2020) yürütülmesi planlanmaktadır.

Eylem 1’in kilit göstergeleri:

- Yatırım yapılan koridor(lar) / bölgelerdeki ulaştırma türleri arasındaki dağılımda (yük-ton) gerçekleşen değişim
- Trafik kazaları sonucu ölüm sayısı
- Yük taşımacılığında saat cinsinden koridorda geçen seyahat süresi (Halkalı-Kapıkule olmak üzere Türkiye ile Avrupa arasındaki demiryolu yük taşımacılığı)

- Ölüm ve yaralanmalı trafik kazası sayısı
- Kilometre cinsinden iyileştirilen/ yapılan demiryolu uzunluğu
- Türkiye'nin Sürdürülebilir Düşük Karbonlu Ulaştırma Stratejisi ve Eylem Planı'nın hazırlanması
- Ulaşımdan kaynaklanan Sera Gazı emisyonlarına ilişkin veri tabanının kurulması
- Trafik güvenliği uygulama yöntem ve usulleri ile Emniyet Genel Müdürlüğü eğitimlerinin güncellenmesi
- İntermodal terminaller ve aktarma hatlarının yapımına ilişkin ön etütlerin gerçekleştirilmesi

(2) Eylemin temel unsurları

Eylem 1'in belirli bir bölümünün uygulanması için Dünya Bankası ile doğrudan hibe anlaşması imzalanacaktır.

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar:

Hibenin amacı, "İntermodalite ve Ulaştırma Türleri arasında Mod Değişiminin Teşvik Edilmesi" başlıklı Faaliyet 1.4 uygulamasının doğrudan desteklenmesidir.

Öngörülen sonuçlar şunlardır:

- ana planın (ulusal ve lojistik) uygulanması ve aynı zamanda uygulanacak yeni intermodal terminallerin tespiti ve hazırlığında Banka tarafından zamanında gerekli yorumların yapılması ve tavsiyelerde bulunulması;
- benzer/komşu ülkelerdeki lojistik sistemleri ile performans açısından karşılaştırmalar yapılması, iyi uygulamaların belirlenmesi, ileriye dönük eylem planlarının hazırlanması ve kurumsal/düzenleyici reform tavsiyelerinde bulunulması.

b) **Teklif çağrılarına istisna getirilmesinin gerekçesi:** Teknik yetkinliği ve yüksek uzmanlık düzeyi dikkate alınarak Başvuru Kuralları'nın 190 (1)(f) maddesi: AB'nin uzun süreli bir ortağı olan Dünya Bankası, son teknoloji ürünü teknik, kurumsal ve organizasyonel tavsiyelerde bulunmak, farklı ülke ve bölgelerde intermodal çözümler ve demiryolu reformu dâhil, ulaştırma türleri arasında mod değişimine yönelik başarılı deneyimleri ve iyi uygulamaları harekete geçirmek konusunda çok iyi bir yere sahiptir. DB aynı zamanda demiryolu reformu ve lojistik performansı alanında özellikle yeni AB Üye Devletlerine tavsiyelerde bulunmak konusunda da deneyime sahiptir. Banka, kendi çalışanları veya danışmanları eliyle, yenilikçi kurumsal düzenlemeler ve ulaştırma ve lojistik ana planlarına ilişkin teknik yardımlar sunarak, özel sektör ile işbirliği yaparak, yeşil büyümeyi teşvik ederek, sosyal ve çevresel konuları koruyarak ve ihale süreçlerini etkili bir şekilde yöneterek, yüksek kaliteli sonuçlar elde edilmesinde çok iyi bir konumdadır.

c) **Yararlanıcının adı:** Dünya Bankası

d) **Temel seçim kriteri,** başvuru sahibinin finansal ve operasyonel kapasitesidir.

İhalenin verilmesi kriterleri eylemin;

- ilgili,
- etkili ve uygulanabilir,
- sürdürülebilir ve
- maliyet etkin olmasıdır.

e) Hibenin endikatif miktarı: 450 000 AVRO

f) Azami eş finansman oranı: AB eş finansmanının olası azami oranı, gerçekleştirilecek eylem için tam finansmanın gerekli olduğu durumlarda, Mali Tüzük'ün 192. maddesi uyarınca, eylemin toplam maliyetinin %100'üne kadar olabilir. Tam finansman gerekliliği, eşit muamele ve güvenilir mali yönetim ilkeleri gözetilerek hibe kararı verilirken sorumlu yetkilendirme görevlisi tarafından gerekçelendirilecektir.

g) Hibe anlaşmasının imzalanması için endikatif tarih: 2018 yılının 4. Çeyreği

Eylem 2	Etkin Ulaştırma	5 350 000 AVRO
----------------	------------------------	-----------------------

(1) Eylemin açıklaması, hedefler, beklenen sonuçlar

Eylemin hedefi, tüm ulaştırma türlerinde akıllı ve yenilikçi ve kaynak, zaman ve maliyet etkin çözümlerin geliştirilmesidir.

Eylem 2 seviyesinde aşağıda belirtilen iki sonuç elde edilecektir:

- Sonuç 1 – Akıllı Ulaşım Sistemi (AUS) stratejisinin uygulanması ve ulaştırma sektöründe AUS'un yaygınlaştırılması (Faaliyet 2.1);
- Sonuç 2 – Ulaştırma sektöründe araştırma ve geliştirme çalışmalarının teşvik edilmesi (Faaliyet 2.2).

Faaliyet 2.1 – AUS stratejisi ve diğer AUS tedbirlerinin desteklenmesi

Bu faaliyet, AUS Stratejisi ve Eylem Planının ve aynı zamanda bunlarla ilişkili ulusal yatırımların uygulanmasına destek sağlayacaktır. Dünya Bankası'nın doğrudan hibe şeklindeki desteği sayesinde bu faaliyet, yüksek öncelikli tedbirlerin belirlenmesi ve bir ulusal mimari geliştirilmesi yoluyla AUS Ulusal Stratejisi esasında bir uygulama planının hazırlanmasına katkıda bulunacaktır. Modern BT ve iletişim yöntemlerinin yaygın kullanımı ile çevresel sürdürülebilirlik, kaynak verimliliği ve yolculara yüksek kalitede hizmet sunulmasına özellikle önem verilecektir.

Türkiye'nin Galileo/Avrupa Yer Durağan Uydusu Navigasyon Destek Sistemi (EGNOS) ve Tek Avrupa Hava Sahası (TAHS) girişimlerine kademeli entegrasyonu, 2008 Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Ulusal Program (NPAA) kapsamında yer alan ilgili hükümler dikkate alınarak desteklenecektir. Demiryolu sektöründe ise, Eylem 1 kapsamında yer almayan hatlar için Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi'nin (ERTMS) yaygınlaştırılması uygun olacaktır.

Faaliyet 2.2 – Ulaştırmada Araştırma ve Yeniliğin Desteklenmesi

Faaliyet 2.2 kapsamında, ulaştırmayla ilgili araştırma ve yenilik faaliyetleri desteklenecektir. Bu bağlamda **birinci öncelik**, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi Başkanlığı'nın kapasitesinin geliştirilmesidir.

IPA, organizasyonel geliştirme, personel kapasitesinin geliştirilmesi, ulaştırma alanındaki araştırmalar için ulusal politika ve stratejilerin hazırlanması ve aynı zamanda ilgili tüm alt sektörlerde ulaştırma alanındaki araştırmaların desteklenmesine yönelik teşvikleri finanse edecektir.

Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı, Türkiye ve AB şehirleri arasında ortaklıklar kurulması ve aynı zamanda veri toplama, hükümete ve belediyelere analizler sunma ve tavsiyelerde bulunma yoluyla bilinçli politikaların geliştirilmesine destek olacak uzmanlık ağını kurmak amacıyla, ulaştırma araştırma enstitülerinin kurulmasına yardımcı olacaktır.

Somut ulaştırma araştırma projeleri desteklenecektir. Bu destek, doğrudan üniversitelere ve araştırma kuruluşlarına (örn. temel araştırmalar için) veya ticari işletmeler ve araştırma kuruluşları arasında kurulan ortaklıklara verilebilir (örn. araştırma sonuçlarının ticari faaliyetlere doğrudan uygulanmasının teşvik edileceği durumlarda).

Eylem 2'nin kilit göstergeleri:

- Lojistik Performans Endeksi
- Ulaştırma sektöründeki araştırma harcamalarının hacmi
- AUS uygulama sayısı
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından koordine edilen araştırma projelerinin sayısı
- Uygulamaya geçirilen AUS çözümü
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Araştırma Merkezi'nin kurulması ve faaliyete geçirilmesi

(2) Eylemin temel unsurları

Eylem 2'nin belirli bir bölümünün uygulanması için Dünya Bankası ile doğrudan hibe anlaşması imzalanacaktır.

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar:

Hibenin hedefi, "AUS stratejisi ve diğer AUS tedbirlerinin desteklenmesi" başlıklı Faaliyet 2.1 uygulamasının doğrudan desteklenmesidir.

Öngörülen sonuçlar şunlardır:

- (i) Yüksek öncelikli AUS projeleri dahil olmak üzere, AUS stratejisine ilişkin bir uygulama planı/yol haritasının hazırlanması;
 - (ii) Ulusal AUS mimarisinin hazırlanması ve üniversitelerdeki, sektördeki ve il ve belediyelerdeki yetkili makamlarda bulunan paydaşlara dağıtılması.
- b) Teklif çağrılarına istisna getirilmesinin gerekçesi: Teknik yetkinliği ve yüksek uzmanlık düzeyi dikkate alınarak Başvuru Kuralları'nın 190 (1)(f) maddesi: Dünya Bankası'nın AUS konusunda engin deneyime sahip, konusunda uzman kişilerden oluşan bir grup çalışması bulunmaktadır. Banka, küresel deneyim ve teknik bilgiyi bir araya getiren, en son eğilimleri içinde barındıran ve AUS'u sistemli ve ekonomik açıdan uygulanabilir bir şekilde başlatmayı planlayan tüm ülke müşterilerine geniş bir yelpazede dağıttığı bir AUS Araç Seti

geliştirmiştir. Dört bölüm halinde yapılandırılmış olan bu araç seti, müşterilerine genel kılavuzluk yapmakta, ulaştırma işlevleri, AUS uygulamaları ve AUS teknolojileri konusunda destek sağlamakta ve bir tanesi Türkiye İzmir'den olmak üzere vaka çalışmalarına dayandırmaktadır. Bu küresel bilgileri özel eğitim programları, ilgili yerlere gerçekleştirilecek gerçek zamanlı saha ziyaretleri ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Türk teknik uzmanları ile yakın çalışma işbirliği ile birleştiren Dünya Bankası, AUS bileşeni kapsamındaki SOP faaliyetlerini desteklemek ve derinleştirmek konusunda iyi bir konuma sahiptir.

c) Yararlanıcının adı: Dünya Bankası

d) Temel seçim kriteri, başvuru sahibinin finansal ve operasyonel kapasitesidir.

İhalenin verilmesi kriterleri eylemin;

- ilgili,
- etkili ve uygulanabilir,
- sürdürülebilir ve
- maliyet etkin olmasıdır.

e) Hibenin endikatif miktarı: 450 000 AVRO

f) Azami eş finansman oranı: AB eş finansmanının olası azami oranı, gerçekleştirilecek eylem için tam finansmanın gerekli olduğu durumlarda, Mali Tüzük'ün 192. maddesi uyarınca, eylemin toplam maliyetinin %100'üne kadar olabilir. Tam finansman gerekliliği, eşit muamele ve güvenilir mali yönetim ilkeleri gözetilerek, hibe kararı verilirken sorumlu yetkilendirme görevlisi tarafından gerçekleştirilecektir.

g) Hibe anlaşmasının imzalanması için endikatif tarih: 2018 yılının 4. Çeyreği

Eylem 3	Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma	16 850 000 AVRO
----------------	--	------------------------

(1) Eylemin açıklaması, hedefler, beklenen sonuçlar

Eylemin hedefi, ulaştırma hizmetlerine herkesin erişebilmesinin sağlanması, kentiçi toplu ulaşım sisteminin kapasite ve verimliliğinin artırılması ve trafik sıkışıklığı ve kentsel alanlarda ulaştırma kaynaklı emisyonların azaltılmasıdır.

Eylem 3 seviyesinde aşağıda belirtilen iki sonuç elde edilecektir:

- Sonuç 1 – Kentsel ve ulusal düzeyde toplu ulaştırma hizmetlerine erişimin artırılması (Faaliyet 3.1);
- Sonuç 2 – Sürdürülebilir kentiçi toplu taşımacılığa yönelik ilerleme kaydedilmesi (Faaliyet 3.2).

Faaliyet 3.1 - Erişilebilir Ulaştırma

Bu faaliyet, politika geliştirme ve kapasite geliştirme çalışmalarına destek verilmesi ve somut erişilebilir ulaştırma yatırımlarının hazırlanması ve uygulanmasını içermektedir. Bir ihtiyaç değerlendirme çalışması finanse edilecek ve bu çalışma, ulusal ve yerel ulaştırma ağlarında erişilebilirlik açısından mevcut durumun değerlendirilmesine ve IPA tarafından finanse edilecek kentiçi ulaştırma projelerinin hazırlanıp uygulanacağı illerin seçilmesine yardımcı olacaktır. Faaliyet, özellikle iki alana odaklanacaktır:

- Erişilebilir toplu taşıma hizmetlerinin ileriye dönük planlaması ve geliştirilmesi için ortaklığa dayalı bir model oluşturulması amacıyla devlet, yerel yönetimler ve ulaştırma sektörünün paydaşları arasındaki işbirliğinin teşvik edilmesi.
- Hareketliliği azalmış insanların toplu taşıma hizmetlerine erişimine ilişkin AB gerekliliklerine uyumlu yatırımların hazırlanması ve uygulanması.

Faaliyet 3.2 - Kentiçi Ulaştırma

Faaliyet, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları'nın hazırlanması ve ilgili yatırımların kentlerde uygulanmasının finanse edilmesi konularında destek sağlayacaktır. İlgili yatırımlar, toplu taşıma hizmetlerinin yanı sıra bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, yayaalara özel alanların geliştirilmesi, araba paylaşımı uygulamasının teşvik edilmesi, kentlerde hafif raylı bağlantıların yapımı ve benzeri konuları kapsayacaktır. 2014-2016 döneminde bu faaliyetlere ilişkin gerekli hazırlık çalışmaları (fayda maliyet analizi, fizibilite etüdü, ÇED, ihale dosyası, vb. teknik belgeler) tamamlanacak ve uygulama IPA II'nin ikinci kısmında başlayacaktır. Bu faaliyet, doğrudan hibe şekliyle Dünya Bankası ile yapılan işbirliği esasında uygulanacaktır. Dünya Bankası, Türkiye'nin seçilmiş kentlerinde kentiçi ulaştırma sistemlerine ilişkin politikaların ve kurumsal düzenlemelerin gözden geçirilmesi ve sürdürülebilir ve erişilebilir kentiçi ulaştırmanın iyileştirilmesi konusunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına ve belediyelere destek sağlayacaktır. Yatırımlara yönelik bir ihtiyaç değerlendirmesi yapılacaktır. Banka ayrıca Türkiye'deki bir kent için Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı hazırlanmasına yardımcı olacaktır.

Devam eden IPA Ulaştırma Operasyonel Programı (2007-2013) kapsamında finanse edilecek olan önerilmiş Ulaştırma Master Planı Projesi'nin, Sürdürülebilir Kentiçi Ulaştırma Rehber için girdi sağlaması beklenmektedir.

Yatırımlar, mevcut altyapının yeniden yapılandırılması veya yeni tesislerin yapılması çalışmalarını kapsayacaktır.

Eylem 3'ün kilit göstergeleri:

- Nüfus içinde (seçili büyükşehir/kentsel alanlarda) toplu taşıma hizmetlerinden faydalanan kullanıcıların payı
- Ulaştırma bilgi sistemi kullanıcılarının oranı
- Hazırlanan Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı sayısı
- Toplu taşıma altyapı projeleri için hazırlanan etüt ve ihale dosyası sayısı

(2) Eylemin temel unsurları

Eylem 3'ün belirli bir bölümünün uygulanması için Dünya Bankası ile doğrudan hibe anlaşması imzalanacaktır.

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar:

Hibenin hedefi, "Kentiçi Ulaştırma" başlıklı Faaliyet 3.2 uygulamasının doğrudan desteklenmesidir.

Öngörülen sonuçlar şunlardır:

- (i) Yasal çerçeve ve kurumsal düzenlemeler açısından, sürdürülebilir ve erişilebilir kentiçi ulaştırmanın geliştirilmesinin önündeki engellerin tespit edilmesi ve bu engellerin ortadan kaldırılmasına yönelik önerilerin hazırlanması.
- (ii) Sürdürülebilir ve erişilebilir kentiçi ulaştırmayı destekleyecek finansman ihtiyaçlarının ulusal ölçekte tahmin edilmesi ve devletin farklı kademeleri arasında kurumsal işbirliği dahil, finansman ihtiyaçlarını karşılayacak uzun vadeli programların hazırlanması.
- (iii) Türkiye'deki bir kent için Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı'nın geliştirilmesi ve yüksek öncelikli yatırımların belirlenmesi ve ilgili planlama süreci ve sonuçların örnek teşkil etmek üzere diğer kentlerle paylaşılması.
- b) Teklif çağrılarında istisna getirilmesinin gerekçesi: Teknik yetkinliği ve yüksek uzmanlık düzeyi dikkate alınarak Başvuru Kuralları'nın 190 (1)(f) maddesi: Dünya Bankası, kentiçi ulaştırma alanında son teknoloji ürünü teknik, kurumsal ve organizasyonel tavsiyelerde bulunmak, farklı ülke ve bölgelerdeki başarılı deneyimleri ve iyi uygulamaları harekete geçirmek konusunda çok iyi bir yere sahiptir. Dünya Bankası, dünya çapında çeşitlilik gösteren farklı küçük ve büyük ölçekli kentsel projelerin geliştirilmesi ve uygulanması alanında güvenilir bir küresel deneyime sahiptir. Dünya Bankası, kentiçi ulaştırma alanında Polonya, Nijerya, Çin, Vietnam, Brezilya ve Kolombiya'nın belli başlı kentlerine uzanan geniş bir küresel yelpazede finansal hizmetler ve danışmanlık hizmetleri sağlamaktadır. Kentsel Ulaşım Liderleri Planlama Programı, DB'nin kentiçi ulaştırma alanında çalışan uygulayıcılara yönelik amiral gemisi niteliğinde bir küresel eğitim programı olup, program 2012 yılında başlatılmış ve halen Singapur, Marsilya, Pekin, Seul, Buenos Aires, Meksiko ve Dubai gibi kentlerde her yıl bir veya iki haftalık 7 adet yoğun eğitim programı şeklinde devam ettirilmektedir. Banka, kendi çalışanları veya danışmanları eliyle, yenilikçi kurumsal düzenlemeler sunarak, özel sektör ile işbirliği yaparak, yeşil büyümeyi teşvik ederek, sosyal ve çevresel konuları koruyarak ve ihale süreçlerini etkili bir şekilde yöneterek, yüksek kaliteli sonuçlar elde edilmesinde çok iyi bir konumdadır.
- c) Yararlanıcının adı: Dünya Bankası
- d) Temel seçim kriteri, başvuru sahibinin finansal ve operasyonel kapasitesidir.

İhalenin verilmesi kriterleri eylemin;

- ilgili,
- etkili ve uygulanabilir,
- sürdürülebilir ve
- maliyet etkin olmasıdır.

e) Hibenin endikatif miktarı: 900 000 AVRO

f) Azami eş finansman oranı: AB eş finansmanının olası azami oranı, gerçekleştirilecek eylem için tam finansmanın gerekli olduğu durumlarda, Mali Tüzük'ün 192. maddesi uyarınca, eylemin toplam maliyetinin %100'üne kadar olabilir. Tam finansman gerekliliği, eşit muamele ve güvenilir mali yönetim ilkeleri gözetilerek, hibe kararı verilirken sorumlu yetkilendirme görevlisi tarafından gerekçelendirilecektir.

g) Hibe anlaşmasının imzalanması için endikatif tarih: 2018 yılının 4. Çeyreği

Eylem 4	Müktesebat Uyumu ve AB Entegrasyonu	8 000 000 AVRO
----------------	--	-----------------------

(1) Eylemin açıklaması, hedefler, beklenen sonuçlar

Eylemin hedefi, AB müktesebatı ile kademeli bir şekilde uyum sağlayarak, Türkiye'nin Ulaştırma alanında AB ile entegrasyonunun güçlendirilmesidir.

Eylem 4 seviyesinde aşağıda belirtilen iki sonuç elde edilecektir:

- Sonuç 1 – Ulaştırma mevzuatının AB müktesebatının 14 ve 21. Fasılları ile daha uyumlu hale getirilmesi ve müktesebat uyarınca üyelik yükümlülüklerini yerine getirmek için gerekli olan kurumsal ve idari kapasitenin güçlendirilmesi (Faaliyet 4.1);
- Sonuç 2 – AB'nin ilgili kurumları ile politika diyalogu ve teknik işbirliğinin güçlendirilmesi (Faaliyet 4.2).

Faaliyet 4.1. Müktesebatın uygulanmasına yönelik mevzuat uyumu ve kapasite geliştirme

IPA desteği birinci öncelik olarak, özellikle Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı uyarınca gerçekleştirilecek olan boşluk analizi esasında müktesebat uyumu çalışmalarına odaklanacaktır.

Faaliyet, 14. ve 21. Fasıllar uyarınca üyelik yükümlülüklerinin yerine getirilmesine yönelik kurumsal kapasitenin oluşturulmasına destek sağlayacaktır. Uygun faaliyetler kapsamında eşleştirme projeleri, Teknik Yardım, mal ve hizmet tedariki ve aynı zamanda gerekçelendirilen durumlarda piyasanın düzenlenmesi ve denetlenmesi, pazara erişim, güvenlik kuralları, işletmecilere yönelik gereklilikler, tüketici hakları, karşılıklı çalışabilirlik konusuna ilişkin mevzuat ve AB'nin ulaştırma mevzuatının diğer unsurlarının uygulanması için doğrudan gerekli olan küçük ölçekli yapım işlerini kapsayacaktır.

Mevzuat uyumu ve ilgili kurumsal kapasitenin iyileştirilmesi yoluyla SETA (Güney Doğu Ulaştırma Eksen) ile entegrasyon kolaylaştırılacaktır.

Faaliyet 4.2 – Politika diyalogu ve teknik işbirliğinin desteklenmesi

Faaliyet, özellikle ulaştırma alanındakiler olmak üzere AB kurumları ile yürütülen Pozitif Gündem süreci ve destek ilişkileri uyarınca Türkiye ile AB arasındaki politika diyalogunu güçlendirecektir. Politika geliştirme, karşılıklı deneyim paylaşımı ve Türkiye'nin entegrasyon ve katılım sürecini ileriye taşıyacak profesyonellerden oluşan ağların kurulması konusunda yardım sağlanacaktır. Bu kapsamda esasen bilgi aktarımı ve eğitime yönelik yumuşak tedbirler öngörülmektedir.

Eylem 4'ün kilit göstergeleri:

- Direktif ve tüzüklerin AB müktesebatı ile uyum derecesi
- Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Ulusal Program'ın uygulanma durumu

(1) Eylemin açıklaması, hedefler, beklenen sonuçlar

Eylemin hedefi, AB ve ulusal fonlar ve hibelerin Türkiye'deki ulaştırma sektöründe en iyi etkiyi yaratacak şekilde kullanılmasını sağlamak üzere Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programının yönetimi konusunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na destek sağlamaktır.

Eylem 5 seviyesinde aşağıda belirtilen iki sonuç elde edilecektir:

- Sonuç 1 – Program Otoritesi'nin görevlerini yerine getirmek için gerekli olan beşeri kapasiteye ve mali kaynaklara sahip olmasının sağlanması (Faaliyet 5.1);
- Sonuç 2 – Proje havuzu için yatırım stratejileri ve proje etütlerinin hazırlanması ve ulaştırma alanındaki geliştirme projeleri için finansman yöntemlerinin belirlenmesi (Faaliyet 5.2).

Faaliyet 5.1 – Program Otoritesinin Desteklenmesi

Faaliyet, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili birimleri, İzleme Komitesi ve Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programının uygulanması ve İzleme Komitesi'nden sorumlu diğer ulusal kuruluşlar dâhil Program Otoritesi'nin desteklenmesine yoğunlaşacaktır.

Kapasite geliştirmeye yönelik eylemler, SOP'un hazırlanması ve izlenmesi konusunda Bakanlık ile birlikte çalışan nihai yararlanıcılar ve kurumları kapsayacak şekilde genişletilecektir.

Sektörel İzleme Komitesi toplantıları ve yerinde izleme ziyaretleri, görünürlük faaliyetleri, tanıtıcı materyallerin hazırlanması, Program Otoritesi'nin yönetim işlevlerinin desteklenmesi ve gerekli olan yerlerde nihai yararlanıcılara Teknik Yardım sağlanmasına yönelik giderler gibi SOP'un uygulanmasına ilişkin doğrudan giderler karşılanacaktır.

Faaliyet 5.2 – Proje Havuzunun Geliştirilmesi

Stratejik düzeyde IPA desteği, Türkiye'nin Tek Avrupa Ulaştırma Alanı ile entegrasyonunu teşvik etmek amacıyla, AB yatırım fonlarının ve aynı zamanda ulusal fonlar ve Uluslararası Finans Kuruluşları desteğinin etkili bir şekilde kullanılmasını sağlayacak sektör ve alt sektör stratejileri, yatırım stratejileri ve bir proje havuzunun hazırlanması ve düzenli bir şekilde güncellenmesine yönelik olarak kullanılacaktır.

Eylem 5'in kilit göstergeleri:

- Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı'nın uygulanma derecesi
- Hazırlanmış uygun proje sayısı

2.3 TÜM EYLEMLER İÇİN GEÇERLİ HÜKÜMLER**(1) Varsayımlar ve koşullar**

- o Ulusal bütçeden eş finansman sağlanmaktadır (yatırım için gerekli olan olası Uluslararası Finans Kuruluşları fonları / hibeler dâhil).
- o Tüm yararlanıcılar Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı'nın uygulanmasında işbirliği yapmaya hazır ve uygundur.
- o Yatırımlar için gerekli olan teknik ve ekonomik hazırlık çalışmaları ve aynı zamanda gerekli olan çevre ve inşaat izinleri zamanında alınmış ve uygun durumdadır.
- o Bu projenin girdileri olan yardım projelerine ilişkin çıktılar, zamanında elde edilmiş ve uygun durumdadır.
- o İlgili paydaşlar arasında iyi bir işbirliği bulunmaktadır.
- o Kurumsal kapasite geliştirme desteği alan kurumların sürdürülebilirliği sağlanmıştır.
- o Eğitilen personelin sürdürülebilirliği ve yeni gelecek personele (ve mevcutların yerine geçecek personele) verilecek eğitimler sağlanmıştır.
- o Yeni kuruluşlar, altyapı ve ekipman için gerekli olan işletme masrafları sürekli esasta karşılanmaktadır.
- o Türkiye'nin AB ile ekonomik ve siyasi entegrasyonuna olanak sağlayan istikrarlı siyasi ve ekonomik ortam mevcuttur.
- o Gerek Türkiye gerekse AB, Türkiye'nin entegrasyon gündemine olan taahhüdünü sürdürmektedir.

(2) Yukarıda belirtilen doğrudan yönetim hariç olmak üzere eylemlere ilişkin uygulama düzenlemeleri: Türkiye ile dolaylı yönetim

Yetki verilen kuruluşun görevlerinin kısa açıklaması

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı'nın Program Otoritesi ve Sözleşme Makamı olarak görevlendirilmiştir. İhale, sözleşmenin düzenlenmesi ve mali yönetim yetkilerinin devri kararı, IPA I – Bileşen III için Kasım 2012 tarihinde kabul edilmiştir. Bu fonksiyonlar ve sorumluluklar, Finansman Anlaşmasının 6 Ekim 2017 tarihinde akdedilmesi (ve yürürlüğe girmesi) vasıtasıyla IPA II dönemi boyunca yürütmüş olan yetki devri ve takip denetimleri temelinde uzatılmıştır. Bakanlık, IPA II faaliyetlerine ilişkin sözleşme düzenleme, uygulama, bilgilendirme ve görünürlük, izleme ve raporlama çalışmalarından ve ilgili olan yerlerde, program uygulaması sırasında tahakkuk eden harcamaların mevzuat ve usule uygunluklarını, güvenilir mali yönetim ilkesi uyarınca değerlendirmekten sorumlu olmaya devam edecektir.

(3) Dolaylı yönetim uyarınca görevlendirilmiş kuruluş (Türkiye) tarafından ihale

edilecek eylemler kapsamında yer alan ve hibe yararlanıcısı başına 60.000,00 Avro'yu aşan basitleştirilmiş hibe yöntemlerinin kullanımına ilişkin yetkilendirme:

a) Hibe yöntemleri ve karşılanan maliyet kategorileri:

Bu program altında yer alan eylemlere ilişkin hibeler, aşağıda belirtilen yöntemlerle verilecektir:

- (a) aşığıda belirtilen uygun maliyet kategorileri için yararlanıcıların geçmiş verileri veya mutat maliyet muhasebesi usulleri uyarınca hesaplanan toplu tutar, birim fiyat esasında geri ödeme ve sabit oran finansmanı;
- (b) Uygun maliyetlerin diğet tüm kategorileri için fiilen tahakkuk eden uygun maliyetlerin geri ödemesi.

Diğet uygun maliyet kategorilerinin geri ödemesi, fiilen tahakkuk eden uygun maliyetler esasında yapılacaktır.

Toplu tutarlar ve kullanılacak olan birim fiyat ve sabit oran finansman tutarları, c bendinde belirtilen yöntem ile hesaplanacaktır. Yararlanıcılar tarafından beyan edilen toplu tutar, birim fiyat ve sabit oran finansman tutarları c bendinde belirtilen yöntem ile hesaplanacaktır.

b) Gerekeçe:

Desteklenen faaliyetlerin özelliklerine bağılı olarak ve bu program altında verilmesi beklenen hibelerin yönetimini basitleştirmek amacıyla, bazı maliyetler her bir hibenin eylem bütçesinde birim başına maliyet, toplam fiyat veya diğet uygun doğrudan maliyetlerin yüzdesi olarak belirlenebilir.

Hibeler veya hibelerin bir bölümü, basitleştirilmiş maliyet seçenekleri esasına dayandığında, bu tutarlar her türlü yolsuzluk ve muhtemel kâr elde etme durumları dışarıda bırakılacak şekilde belirlenecektir. Sözleşmede yer alan maliyetlere, nihai kontrol sırasında, bir başka ifadeyle karşıladıkları gerçekleşen maliyetlerle karşılaştırma yapılması yoluyla itiraz edilmeyecektir.

Doğrulamalar/denetimler, birim fiyat, toplu tutar veya sabit oranların belirlenmesinde yararlanıcı tarafından kullanılan formüllerin sözleşme koşulları ile uygun olup olmadığı veya ilgili faaliyetlerin gerçekleşip gerçekleşmediğinin kontrol edilmesi amacıyla yapılabilir. Nihai yararlanıcılara yapılan vadesi gelmemiş her türlü ödeme, basitleştirilmiş maliyet seçenekleri tutarına kadar sözleşme makamı tarafından geri ödenebilir.

c) Tutarların belirlenme ve güncellenme yöntemleri:

Tutarlar, istatistiki veriler, gerçeklere dayanan bilgi veya benzer nesnel yöntemler ve/veya yararlanıcıların geçmiş verileri esasında belirlenecektir.

d) Kar Etmeme ve eş-f finansman ilkeleri ve mükerrer finansmanın önlenmesi:

Hibe başvurusu sahiplerinin, maliyetlerin karşılık geldiğı birim fiyat, toplu tutar ve/veya sabit oran tutarlarını hesaplamak için öngördükleri yöntemleri ve nihai uygun tutarın hesaplanmasında kullandıkları tüm formülleri net bir şekilde açıklamaları gerekmektedir.

2.4 BÜYÜK PROJELER

(1) TANIMLAR VE EŞİK

Büyük Proje, bir dizi yapım işi, faaliyet veya hizmetten oluşmakta olup açıkça tanımlanmış hedefleri olan belirli ekonomik veya teknik özellikleri haiz ve Komisyon ile Türkiye Hükümeti arasında imzalanan IPA II Çerçeve Anlaşması'nda belirtildiği gibi toplam maliyeti 30 Milyon Avro'yu geçen tanımlı ve ayrılmaz bir görevi kendi bünyesinde tamamlamayı amaçlar.

Eşik hesaplaması, IPA II yararlanıcısının sektörüne yapılan tüm tahsisatların (üç yıllık) değerlendirmesine dayanmaktadır.

(2) ENDİKATİF BÜYÜK PROJELER LİSTESİ

Eylem 1 -	
Ana Liste	Yedek liste
	Halkalı-Kapıkule demiryolu projesinin finansmanında bazı güçlüklerin yaşanması halinde getirilecek alternatif seçenek, fon mevcudiyetinin artırılması
* Halkalı – Kapıkule demiryolu hattının yeniden inşası	* Alayunt-Afyon-Konya Demiryolu Modernizasyonu Projesi * Malatya-Narlı Demiryolu Modernizasyonu Projesi

3 BÜTÇE

TÜRKİYE ULAŞTIRMA ÇOK YILLI EYLEM PROGRAMI ÇOK YILLI ENDİKATİF BÜTÇE TABLOSU

2014			2015			2016			2017			Toplam		
AB Katkısı Tutarı	IPA II yararlanıcısı eş finansman tutarı	Toplam harcama tutarı	AB Katkısı Tutarı	IPA II yararlanıcısı eş finansman tutarı	Toplam harcama tutarı	AB Katkısı Tutarı	IPA II yararlanıcısı eş finansman tutarı	Toplam harcama tutarı	AB Katkısı Tutarı	IPA II yararlanıcısı eş finansman tutarı	Toplam harcama tutarı	Program Otoritesiyle Dolaylı Yönetim	Finansman Kararı	
Eylem 1 – Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma	65 400 000	11 541 176	76 941 176	115 500 000	20 382 353	135 882 353	105 100 000	18 547 059	123 647 059	2 000 000	352 940	2 352 940	287 550 000	450 000
Eylem 2 – Etkin Ulaştırma	0	0	4 350 000	767 647	5 117 647	1 000 000	176 471	1 176 471	0	0	0	4 900 000	450 000	
Eylem 3 – Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma	1 000 000	176 471	1 176 471	3 850 000	679 412	4 529 412	6 000 000	1 058 824	7 058 824	6 000 000	1 058 824	7 058 824	15 950 000	900 000
Eylem 4 – Müteşebbat Uyumu ve AB entegrasyonu	4 000 000	705 882	4 705 882	900 000	158 824	1 058 824	2 100 000	370 587	2 470 587	1 000 000	176 471	1 176 471	8 000 000	
Eylem 5 – Teknik Yardım	1 500 000	264 706	1 764 706	3 500 000	617 646	4 117 646	1 000 000	176 471	1 176 471	1 000 000	176 471	1 176 471	7 000 000	
TOPLAM	71 900 000	12 688 235	84 588 235	128 100 000	22 605 882	150 705 882	115 200 000	20 329 412	135 529 412	10 000 000	1 764 706	11 764 706	323 400 000	1 800 000
AB Katkısı Toplam Tutarı			325 200 000											
IPA II yararlanıcısı eş finansman toplam tutarı			57 388 235											
Program toplam tutarı			382 588 235											

2017 bütçe tahsisatı ilavesi ile 2014, 2015 ve 2016 yıllarına ait önceki eş-finance tutarlarına yapılan düzeltmeler dikkate alındığında bu değişikliğe ait toplam tahsisat 11 768 235 AVRO'dur.

4 UYGULAMA MODELLERİ, GENEL İHALE KURALLARI VE HİBE ALMA SÜREÇLERİ

DOĞRUDAN YÖNETİM:

Bu programın belirli bir kısmı, Mali Tüzük'ün 58(1)(a) maddesi ve Başvuru Kuralları'nın ilgili hükümleri uyarınca Komisyon/Birlik Delegasyonları tarafından doğrudan yönetim modeliyle uygulanacaktır.

İhalelerde, 966/2012 sayılı Mali Tüzük'ün 3. Bölüm, IV. Başlık, İkinci Kısım ile Başvuru Kuralları'nın 3. Bölüm, II. Başlık, İkinci Kısım hükümleri uygulanacaktır.

Hibe usullerinde, 966/2012 sayılı Mali Tüzük'ün VI. Başlık, Birinci Kısım ve 4. Bölüm, IV. Başlık, İkinci Kısım ile Başvuru Kuralları'nın VI. Başlık, Birinci Kısım ve 4. Bölüm, II. Başlık, İkinci Kısım hükümleri uygulanacaktır.

DOLAYLI YÖNETİM:

Bu programın belirli bir kısmı, Mali Tüzük'ün 58(1)(c) maddesi ve Başvuru Kuralları'nın ilgili hükümleri uyarınca Türkiye tarafından dolaylı yönetim modeliyle uygulanacaktır.

Genel ihale kuralları ve hibe usulleri, Komisyon ve Türkiye Hükümeti arasında imzalanacak Finansman Anlaşmasında belirtilecektir.

5 PERFORMANS İZLEME DÜZENLEMELERİ

Performans ölçme çerçevesi kapsamında Komisyon, önceden tanımlanmış, açık ve saydam ölçülebilir göstergelere göre IPA II Tüzüğü'nde belirtilen özel hedeflerin gerçekleştirilmesinde kaydedilen ilerlemeyi izleyip değerlendirecektir. IPA II Tüzüğü'nün 4. maddesinde atıfta bulunulan ilerleme raporları IPA II yardımının sonuçlarının değerlendirilmesinde referans noktası olarak alınacaktır.

Komisyon tüm kaynaklardan gelen performans verilerini (süreç, çıktı ve sonuç göstergeleri) toplayacak, bu veriler biriktirildikten sonra bu programdaki her bir eylem için belirlenen hedef ve aşamasına ve Ülke Strateji Belgesi'ne göre kaydedilen ilerleme analiz edilecektir.

IPA II yararlanıcılarının dolaylı yönetimi bağlamında, Ulusal IPA Koordinatörleri (NIPAC'lar) tarafından eylem ve programların yerine getirilişiyle ilgili bilgileri (süreç, çıktı ve sonuç göstergeleri) toplayacak, ulusal kaynaklardan gelen göstergelerin toplanması ve üretilmesini koordine edecektir.

Genel anlamda ilerleme aşağıda belirtilen yollardan izlenecektir: a) Sonuç Odaklı İzleme Sistemi; b) IPA II yararlanıcılarının kendi izlemeleri; c) AB delegasyonları tarafından gerçekleştirilen kendi kendini izleme; d) uygulamada mali yardıma uygunluk, uyum, verimlilik, etkinlik ve koordinasyonun sektör seviyesinde bir izleme süreci sağlayan Sektörel İzleme komitelerince desteklenen bir IPA II İzleme komitesi tarafından düzenli olarak izleyecekleri Genişleme Genel Müdürlüğü ve IPA II yararlanıcıları tarafından gerçekleştirilen ortak izleme.

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı Avrupa Birliği Delegasyonu'na saygılarını sunar ve imzalanmış olan "Türkiye için Ulaştırma Çok-Yıllı Eylem Programına ait Finansman Anlaşmasına 1 No'lu Değişikliği" ekte sunmaktan şeref duyar.

Bakanlık, Türkiye'nin 27. Fası Müzakere Pozisyonunda belirtildiği üzere, Türkiye Cumhuriyeti'nin sözkonusu Anlaşma'dan kaynaklanan yükümlölüklerini yerine getirmesinin, taraf olmadığı antlaşmalara ilişkin Türkiye Cumhuriyeti'nin pozisyonunu değiştirdiği şeklinde yorumlanamayacağını not eder.

Finansman Anlaşmasına Değişikliğin imzacıları yukarıda kayıtlı açıklamanın Finansman Anlaşması yorumlanırken dikkate alınacağı konusunda mutabıktırlar.

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı bu vesileyle Avrupa Birliği Delegasyonu'na en derin saygılarını yineler.

Ankara, 6 Temmuz 2018

Ek: belirtildiği gibi.

Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu
Ankara

Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu
Delegasyon Başkanı

Ankara, 12 Temmuz 2018
Ares (2018) 3771400

NOTA

Avrupa Birliği Delegasyonu Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı Avrupa Genel Müdürlüğüne saygılarını sunar.

Avrupa Birliği Delegasyonu, “Türkiye için Ulaştırma ok-Yıllı Eylem Programına ait Finansman Anlaşmasına 1 No’lu Değişikliğin” imzalandığı bildiren Bakanlıklarının 2018/77371317-ABGY/14081457 sayılı ve 6 Temmuz 2018 tarihli Nota’sını aldığını bildirmekten şeref duyar. Delegasyon Nota’da bulunan ilave ifadeleri kaydeder ve bu bağlamda geçerliliklerini onaylar. Buna ilave olarak, Komisyon, Finansman Anlaşmasına 1 No’lu Değişikliğin onay sürecinin kendi tarafında tamamlandığını teyit eder.

Avrupa Birliği Delegasyonu Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı Avrupa Genel Müdürlüğüne teşekkür eder ve bu vesileyle en derin saygılarını yineler.

Türkiye Cumhuriyeti
Dışışleri Bakanlığı
ANKARA

AMENDMENT N° 1 TO THE FINANCING AGREEMENT

on the MULTI-ANNUAL ACTION PROGRAMME FOR TURKEY ON TRANSPORT

as originally concluded between the European Commission and the Government of the Republic of Turkey on 6 October 2017, hereinafter referred to as "the Financing Agreement"

The European Commission, hereinafter referred to as "**the Commission**", acting on behalf of the European Union, hereinafter referred to as "**the Union**".

of the one part, and

the Government of the Republic of Turkey, hereinafter referred to as "**IPA II beneficiary**" represented by the Ministry for EU Affairs.

of the other part,

jointly hereinafter referred to as "**the Parties**".

Whereas,

(1) On 2 June 2017 the Commission has informed the Republic of Turkey of its intention to launch an amendment to the Financing Agreement on the multi-annual action programme in order to include the financial allocation for 2017.

(2) It is necessary to clarify the eligibility of running costs of the Operating Structure.

(3) It is therefore necessary to amend the Financing Agreement in order to address the above.

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Article 1

1. Article 1 (1) of the Special Conditions of the Financing Agreement is replaced by the following:

"The Union agrees to finance and the IPA II beneficiary agrees to accept the financing of the following Programme for the period 2014-2017:

Multi-annual Action Programme for Turkey on Transport

2014/031-877

This programme is financed from the Union Budget under the following basic act: Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA II)¹"

¹ Regulation (EU) No 231/2014 of the European Parliament and the Council of 11 March 2014 establishing an Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA II) (OJ L 74, 13.3.2014, p.11).

2. Article 1 (2) of the Special Conditions of the Financing Agreement is replaced by the following:

"The total estimated cost of this Programme is EUR 382 588 235 and the maximum Union contribution to this Programme is set at EUR 325 200 000.

The Union contribution shall be split in yearly commitments in accordance with Annex I. Nothing in this Financing Agreement can be interpreted as implying a financial commitment of the Union in relation to credits which have not yet been approved by adoption of the EU budget. The Commission shall inform in writing the IPA II beneficiary about the adoption of each yearly financial commitment indicated in Annex I.

This Programme requires financial contributions from both the IPA II beneficiary and the Union. The breakdown of the respective financial contributions is set out in Annex I."

3. Article 2 (2) of the Special Conditions of the Financing Agreement is replaced by the following:

"The eligibility period, as defined in Article 13(1) of Annex II (General Conditions) shall commence on the date of the entry into force of this Financing Agreement and end on 31st December of 2023."

4. Under Article 6(1)(k) of the Special Conditions of the Financing Agreement, as well as, in Annex IX to the Financing Agreement the title of Annex IX is replaced by the following title:
"Annex IX: Conditions to the IPA II Financing Agreement on Multiannual Action Programme 2014-2017 on Transport."

5. Article 7 of the Special Conditions of the Financing Agreement is replaced by the following Article:

"Article 7 - Provisions derogating from or supplementing Annex II

7.1 Provisions derogating from Annex II concerning works contracts

- (1) By derogation from Article 2 (1) of Annex II, the IPA II beneficiary may use for works the latest versions of standard contract forms published by the International Federation of Consulting Engineers (FIDIC), as appropriate for the type of works required.
- (2) If the IPA II beneficiary considers the FIDIC Short Form of Contract (Green Book) as appropriate, the IPA II beneficiary has to obtain a prior approval from the Commission services allowing the usage of this contract form.
- (3) The IPA II beneficiary is responsible for the settlement for disputes in accordance with FIDIC rules in the same manner as for all contracts or grants concluded under this Programme for which it acts as the Contracting Authority. Any dispute settlement costs, in particular costs for adjudication, amicable settlement and arbitration are not eligible for funding under this Programme.

7.2 Provisions concerning running costs incurred by the Operating structure

(1) The General Conditions in Annex II are supplemented by the following:

- a) Running costs are costs of the Operating Structure incurred in carrying out tasks strictly related to the programming and implementation of the Instrument for Pre-Accession Assistance.
- b) Running costs incurred by the Operating Structure may be eligible for EU financing as of 1 December 2017. Expenditure which may be considered as eligible for EU financing are limited to: Salary costs of staff; Travel costs for staff of the Operating structure for missions in Turkey related to the management and control of the programme; Per diems for staff of the Operating structure for missions in Turkey related to the management and control of the programme; Travel and accommodation for evaluators and grant assessors; Costs for publication and advertisements; Costs for audits and expenditure verification.

(2) By derogation from Article 2(1) of Annex II, the IPA II beneficiary may use its own public procurement rules for the running costs incurred for the functioning of the Operating structures and in accordance with the approved Operation Identification Sheet. This derogation does not dispense the IPA II beneficiary from any other duty stemming from this Financing Agreement, nor limits any rights of the Commission: in particular to undertake audits, exert *ex-ante* or *ex-post* controls."

6. Article 7 of the Special Conditions of the Financing Agreement is renumbered and now reads **"Article 8 -Entry into force"**.

7. **Annex I** to the Financing Agreement is replaced by the Annex I attached to the present Amendment.

Article 2

The present Amendment shall form an integral part of the Financing Agreement and shall enter into force on the date on which the Commission receives a notification from the IPA II beneficiary confirming the completion of the internal procedures of the IPA II beneficiary necessary for its entry into force. The Commission shall inform the IPA II beneficiary of the date of the receipt of this notification.

Article 3

All other terms and conditions of the Financing Agreement remain unchanged.

The present Amendment to the Financing Agreement is drawn up in duplicate in the English language, one being handed to the Commission and one to the IPA II beneficiary.

For the IPA II beneficiary:

For the Commission:

H.E. Ambassador **Selim Yenel**

National IPA Coordinator

Undersecretary

Ministry for EU Affairs

Republic of Turkey

Ankara, **5 July**.....2018

Ms Myriam Ferran

Director

Directorate General Neighbourhood and
Enlargement Negotiations

Directorate A – Strategy and Turkey

Brussels, **8 June**.....2018

ANNEX 1

Multi-annual Action Programme for Turkey on Transport

1 IDENTIFICATION

Beneficiary	Turkey
CRIS decision number	2014/031-877
CRIS/ABAC Commitment references	2014 EUR 84 588 235
Total cost	2015 EUR 150 705 882
	2016 EUR 135 529 412
	2017 EUR 11 764 706
EU Contribution	2014 EUR 71 900 000
	2015 EUR 128 100 000
	2016 EUR 115 200 000
	2017 EUR 10 000 000
Budget lines	22.02 03 02
Management Mode/ Entrusted entities	Indirect management by the entities listed below: For indirect management with Turkey the Operating Structure (OS) responsible for the execution of the actions, is: Ministry of Transport, Maritime Affairs and Communications (MoMTC) Direct management for the implementation of the following activities: - "Technical assistance for promoting intermodality, modal shift and rail reform" (Action 1), - "Technical Assistance for Implementation of the National Strategy for Intelligent Transportation Systems" (Action 2) - "Technical Assistance for Sustainable and Accessible Urban Transport in Turkish cities" (Action 3)
Timetable for spending allocation of each budgetary commitment	Budgetary commitment 2014 must be spent by 31/12/2019 Budgetary commitment 2015 must be spent by 31/12/2020 Budgetary commitment 2016 must be spent by 31/12/2021 Budgetary commitment 2017 must be spent by 31/12/2022
Programming Unit	DG NEAR Unit A.5
Implementing Unit/ EU Delegation	EU Delegation to Turkey

2 DESCRIPTION OF THE ACTION PROGRAMME

2.1 SECTORS SELECTED UNDER THIS ACTION PROGRAMME

- Rationale for the selection of the specific sectors under this programme:

This Sector Operational Programme (SOP) is based on a thorough analysis of the socio-economic situation of Turkey, which, with a GDP of EUR 614 billion, is the 16th largest economy in the world. Turkey has made considerable advances in competitiveness over the past decade. The country recovered fast from the effects of the global economic crisis, and the growth of the economy is again on the rise. The medium-term challenge is still to increase employment and competitiveness.

Turkey and the EU have had a customs union relationship since 1996. The EU is the largest economic partner of Turkey with 37.7% of the total trade in 2012 (while Turkey is the 6th most important trade partner of the EU). Therefore, improvement of transport connections between the EU and Turkey is a clear priority on both sides.

Turkey aims at a deeper integration of its economy into the EU Single Market, and full integration into the Single EU Transport Area. The strategic needs to further develop railway infrastructure in an integrated and competitive manner with other modes and to finalise the liberalisation process through secondary measures harmonised with the EU *acquis* are essential to maintain the global competitiveness of the Turkish economy and in particular of the Turkish transport sector.

Today, Turkey offers an excellent gateway to growing markets in the Middle East and the Caucasus. Nevertheless, growing transit is limited by incomplete and missing linking routes, which are neighbouring Turkey. As commercial and economic relations between the EU and the Asian countries improve and ongoing transport infrastructure investment projects in the countries are being completed, transit is bound to surge, thus further testing Turkish transport capacities.

The current low density transport infrastructure represents a major obstacle to social cohesion and economic development, as they impede competitiveness, the movement of goods and passengers, business settlements, investment decisions etc. The total length of railway lines operated (km) per 1,000 square km is 14.8, low as compared to that of EU States. The need to upgrade the transport system is widely acknowledged.

The transport sector in Turkey faces various problems, the most prominent one of which is the absence of a coherent inter-modal transport network development in the past. The time- and cost-efficient transportation services provided by the road sector surpass any other single mode of transport, and thus it dominates the domestic transport market both for passengers and for freight. Consequently, Turkey's transport sector is currently characterised by a strong dependence on road transport (nearly 90% of the domestic freight and passenger transport) and an insufficient role of the railway system. Modal shift can be encouraged with an investment and operation approach that ensures the effectiveness of transportation in corridors where railway and maritime transportation can compete with highways. Modal shift can also be promoted by intelligent and intermodal solutions (i.e. freight and city logistics, rail and port connections and network optimization, urban transport).

- Overview of past and on-going EU, other donors' and/or IPA II beneficiary's actions in the relevant sectors:

A multi-annual Operational Programme for Transport (TOP) was already introduced and implemented in 2007-2009. Following a mid-term evaluation, the TOP was then updated for 2010-2013, and the implementation is still on-going. This SOP builds upon those programmes. The Department of EU Investments, the accredited structure for the management of EU funds already under the previous period, will serve as Contracting Authority (CA) also for IPA II SOP Transport. Despite the IPA Unit of the MoMTC worked under the whole bureaucratic structure of the Ministry, the absorption capacity did not represent a major issue for the TOP.

In terms of infrastructure development, the priority of the country is to continue strengthening the connections of Turkish railway network with the Trans-European Transport Networks (TEN-T). Compared to the previous period, IPA II will finance fewer infrastructures, by adopting a “phasing-out” approach: in the first years (2014-2016) the focus will be on one selected freight railway project relevant for connecting Turkey with the TEN-T network, and then the assistance will focus on more soft interventions. In parallel, especially for rail infrastructure projects, it is expected that cooperation with International Financial Institutions (IFIs) will be further increased during the programming/implementing period. Blending IPA grants with IFI loans will make best use of EU funds and achieve stronger overall impact. In the transport sector, collaboration has been established with several donors including European Investment Bank (EIB), Council of Europe Development Bank (CEB), European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), World Bank (WB), Islamic Development Bank, Japan Bank for International Cooperation (JBIC) and Japan International Cooperation Agency (JICA). Examples of key projects co-financed by external donors include the Marmaray Project and the Light Rail Transit Projects in Bursa and Antalya. In addition, WB and Islamic Development Bank also assumed financing of railways restructuring and railway tracks, 80 electric locomotives and 6 High Speed Train Sets Projects. In urban transportation, the French Development Agency (AFD) was involved in the financing of a project for Istanbul Metropolitan Municipality (with other donors).

Within the sector, the MoTMC bears the responsibility for the coordination of national funds, IPA and other non-refundable donor funds. Access to refundable external financing is coordinated through the Under-secretariat of Treasury and via the Annual Investment Programmes managed by the Ministry of Development (MoD). Respecting that framework, there are also direct links between the MoTMC and the IFIs, which are regularly invited as stakeholders to consultations related to the planning, programming and monitoring of transport sector investment programmes. The SOP specifically provides for the continuation and widening of that cooperation, inter alia through the use of refundable advisory services from the IFIs.

List of Actions foreseen under the selected Sectors:

INDIRECT MANAGEMENT WITH THE IPA II beneficiary		OTHER IMPLEMENTATION ARRANGEMENTS	
Action 1 – Sustainable and Safe Transport	EUR 287 550 000	Direct Management for the “Technical assistance for promoting intermodality, modal shift and rail reform”, as a part of Action 1	EUR 450 000
Action 2 – Efficient	EUR 4 900 000	Direct Management for the “Technical Assistance for	EUR 450 000

Transport		Implementation of the National Strategy for Intelligent Transportation Systems”, as a part of Action 2	
Action 3 – Accessible and Inclusive Transport	EUR 15 950 000	Direct Management for the “Technical Assistance for Sustainable and Accessible Urban Transport in Turkish cities”, as a part of Action 3	EUR 900 000
Action 4 – Acquis Alignment and EU integration	EUR 8 000 000		
Action 5 – Technical Assistance (TA)	EUR 7 000 000		
TOTAL	EUR 323 400 000	TOTAL	EUR 1 800 000

2.2 DESCRIPTION AND IMPLEMENTATION OF THE ACTIONS

Action 1	<i>Sustainable and Safe Transport</i>	<i>EUR 288 000 000</i>
-----------------	--	-------------------------------

(1) Description of the Action, objective, expected results and key performance indicators

The objective of the Action is to achieve a shift towards a safer, environmentally friendly transport system reflecting a more balanced modal split.

At the level of the Action 1, four results are to be achieved:

- R1 – TEN-T rail network connections to the EU strengthened (Activity 1.1);
- R2 – Investments serving environmental sustainability and climate change-related mitigation and adaptation measures are implemented (Activity 1.2);
- R3 – Improved Safety in Transport (Activity 1.3);
- R4 – Intermodal transport solutions and supporting technologies promoted (Activity 1.4).

Activity 1.1 - Improving and Modernising Railway Infrastructure

Under this activity the railway infrastructure will be modernised, with specific emphasis on the TEN-T railway links between Turkey and the EU. Support will be offered to the preparation and implementation of new infrastructure investments.

The backbone is the reconstruction of the Halkalı-Kapıkule railway line, which directly connects Turkey to the TEN-T rail network through Bulgaria. It is part of the Kapıkule-Halkalı-Kars railway axis which is a “European Interest” project and among the priority projects listed in the “TEN-T Document”, agreed between Turkey and the EU as a benchmark for Chapter 21, which, on this basis, was provisionally closed.

Further interventions will be selected on the basis of the TEN-T Document, the 10th National Development Plan as well as Turkey’s Transport and Communication Strategy.

Activity 1.2 – Environmental and Climate Change-related Measures

IPA II will co-finance the identification, preparation and implementation of climate change-related mitigation and adaptation policies in the transport sector. These will include legal, administrative, technical, institutional and operational gaps/needs analyses on low-carbon sustainable transport, in line with Turkey’s National Climate Change Action Plan (NCCAP) and Environmental Effects Assessment Panel (EEAP).

As a principal output, “Turkey’s Low-Carbon Sustainable Transport Development Strategy and Action Plan” will be drafted. Soft measures will be implemented to help reduce Greenhouse Gas (GHG) emissions.

Activities will be implemented to reduce the effects of noise pollution and to prevent marine pollution caused by maritime transport.

Activity 1.3 – Improving Transport Safety

Support will be provided to the implementation of activities of the Road Traffic Strategy and Action Plan.

The focus will be on the enforcement of road traffic rules, and activities targeting transport operators, municipalities, the education system, infrastructures' design requirements, citizens, and Non-Governmental Organizations (NGOs). Support will also concentrate on capacity building at the MoTMC, the Turkish National Police (EGM) and the General Command of Gendarmerie, and the procurement of equipment needed.

In selected cases, small-scale infrastructure investments will be co-financed in order to eliminate black spots (as reference projects for similar investments under national schemes).

Activity 1.4 – Promoting Inter-modality and Modal Shift

This activity will contribute to the implementation of the “Turkish Combined Transport Strategy”, developed under an IPA financed twinning project, which covers, among others, activities related to intermodality, Transport and Logistics Master Plan and the legislative framework.

Soft measures of the strategy (such as, among others, the master plans for the improvement of logistic capacity and intermodality and the establishment of a permanent combined transport platform) will be financed. A direct grant will be awarded to the World Bank, who will support the MoMTC in the implementation of the national and logistics master plans, as well as for identification and preparation of new intermodal terminals.

Concerning the infrastructure investments, within the time frame of this programme, necessary preparatory studies (technical documents such as Cost-Benefit Analysis (CBA), feasibility study, Environmental Impact Assessment (EIA), tender dossier, etc.) will be conducted. Works for these infrastructure interventions within this activity are planned to be carried out under the next programming period (2017 – 2020).

Key indicators of action 1:

- Changes in the modal split (freight-ton) transport in the corridor(s) / regions invested in
- Road death toll
- Travelling time in cargo transport by corridor in hours (rail freight transport between Turkey and Europe namely Halkalı - Kapıkule)
- Number of road accidents with death and in injury
- km of railway track rehabilitated / built
- Turkey's Low-Carbon Sustainable Transport Strategy and Action Plan drafted
- Transport GHG emissions database established
- Traffic safety enforcement methods, procedures and training of Turkish National Police updated

- Preliminary studies prepared for the construction of intermodal terminals and junction lines

(2) Essential elements of the action

For the implementation of a part of the action 1, a direct grant will be signed with the World Bank.

a) Objectives and foreseen results:

The objective of the grant is to directly support the implementation of the Activity 1.4 “Promoting Inter-modality and Modal Shift”.

The foreseen results are the following:

- (i) timely comments and recommendations from the Bank during the Master plan (national and logistics) implementation, as well as for identification and preparation of new intermodal terminals for implementation;
 - (ii) benchmarking with the performance of similar/neighbouring countries’ logistic systems, identifying best practices and preparing forward looking action plans and institutional/regulatory reform recommendations.
- b) Justification for the use of an exception to calls for proposals: Article 190 (1)(f) of the Rules of Application on account of its technical competence and high degree of specialisation: As a long term partner of the EU, the World Bank is well placed to formulate state of the art technical, institutional and organizational recommendations, catalysing successful experiences and best practices on modal shift including intermodal solutions and railways reform from various countries and regions. Also WB has particular experience in the new EU Member States in making recommendations on rail reform and logistics performance. Through its own staff or consultants, the Bank is well positioned to secure higher quality outputs, involving innovative institutional arrangements and technical assistance for transport and logistics master plans, associating private sector participations, promoting green growth, managing social and environmental safeguards, throughout effective procurement processes.
- c) Name of the beneficiary: World Bank
- d) The essential selection criteria are financial and operational capacity of the applicant.

The award criteria are:

- relevance,
- effectiveness and feasibility,
- sustainability and
- cost-effectiveness

of the action.

- e) Indicative amount of the grant: EUR 450 000

- f) Maximum rate of co-financing: the maximum possible rate of EU co-financing may be up to 100% of the total cost of the action in accordance with Article 192 of the Financial Regulation if full funding is essential for the action to be carried out. The necessity for full funding will be justified by the responsible authorising officer in the award decision, in respect of the principles of equal treatment and sound financial management.
- g) Indicative date for signing the grant agreement: Q4/2018

Action 2	<i>Efficient Transport</i>	<i>EUR 5 350 000</i>
-----------------	-----------------------------------	-----------------------------

(1) Description of the Action, objectives, expected results

The objective of the Action is to promote smart and innovative, resource, time and cost-efficient solutions across all transport modes.

At the level of the Action 2, two results are to be achieved:

- R1 – Implementation of the Intelligent Transport System (ITS) strategy and the spread of ITS in the transport sector (Activity 2.1);
- R2 – Research and development in the Transport Sector promoted (Activity 2.2).

Activity 2.1 – Supporting the ITS strategy and other ITS measures

The activity will support the implementation of the ITS Strategy and Action Plan as well as connected national investments. Thanks to the support of the World Bank in the form of a direct grant, the activity will contribute to develop an implementation plan based on the National Strategy for ITS, by identifying high priority measures and developing a national architecture. Particular emphasis will be placed on environmental sustainability, resource efficiency, and high-quality of service to passengers through the extensive use of modern IT and communication methods.

Turkey's gradual integration into the Galileo/European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS) system and the Single European Sky (SES) initiative will also be supported taking relevant clauses in National Programmes for the Adoption of the Acquis (NPAA) 2008 into account. In the rail sector, the spread of European Rail Traffic Management System (ERTMS) – on lines not covered by Action 1 – is also eligible.

Activity 2.2 – Supporting Research and Innovation in Transport

Under activity 2.2., transport-related research and innovation activities will be supported. The first priority thereby is institution building to support the Department of MoTMC Research Centre.

IPA will finance organisational development, staff capacity building and the elaboration of national policies and strategies for transport research, as well as incentives to promote transport research in all sub-sectors.

The SOPT shall facilitate the creation of partnerships between Turkish and EU cities as well as transport research institutes to create a network of expertise that is able to support informed policy making by gathering data and delivering analyses and recommendations to the government and municipalities.

Concrete transport research projects will be supported. These may be extended directly to universities and research institutions (e.g. in the case of basic research) or to partnerships between commercial companies and research institutions (e.g. in the case of promoting practical application of research results in commercial operations).

Key indicators of action 2:

- Logistics Performance Index
- Volume of research spending in transport sector
- Number of ITS applications
- Number of research projects co-ordinated by MoTMC
- ITS solutions deployed
- MoTMC Research Centre set up and functioning

(2) Essential elements of the action

For the implementation of a part of the action 2, a direct grant will be signed with the World Bank.

a) Objectives and foreseen results:

The objective of the grant is to directly support the implementation of the Activity 2.1 “Supporting the ITS strategy and other ITS measures”.

The foreseen results are the following:

- An implementation plan/road map for the ITS strategy prepared, including high priority ITS projects;
- National ITS architecture developed and disseminated to stakeholders in academia, industry and provincial/municipal authorities.

b) Justification for the use of an exception to calls for proposals: Article 190 (1)(f) of the Rules of Application on account of its technical competence and high degree of specialisation: The World Bank has on staff a group of dedicated specialists with extensive experience on ITS. It has developed an ITS Toolkit that combines global experience and know-how, capturing latest trends and disseminated widely for all client countries that plan to introduce ITS in a systematic and economically feasible manner. Structured in four parts, it supports clients in overall guidance, transport functions, ITS applications, ITS technologies and builds upon specific case studies, including one in Izmir, Turkey. Combining this global knowledge with customized training programs, real-time visits to field locations and side-by-side collaboration with Turkish technical specialists at MoTMC, the World Bank is well placed to support and deepen the SOP activities under the ITS component.

c) Name of the beneficiary: World Bank

d) The essential selection criteria are financial and operational capacity of the applicant.

The award criteria are:

- relevance,
- effectiveness and feasibility,
- sustainability and
- cost-effectiveness

of the action.

- e) Indicative amount of the grant: EUR 450 000
- f) Maximum rate of co-financing: the maximum possible rate of EU co-financing may be up to 100% of the total cost of the action in accordance with Article 192 of the Financial Regulation if full funding is essential for the action to be carried out. The necessity for full funding will be justified by the responsible authorising officer in the award decision, in respect of the principles of equal treatment and sound financial management.
- g) Indicative date for signing the grant agreement: Q4/2018

Action 3	<i>Accessible and Inclusive Transport</i>	<i>EUR 16 850 000</i>
-----------------	--	------------------------------

(1) Description of the Action, objectives, expected results

The objective of the Action is to improve the accessibility of transport services for all, increase capacity and effectiveness of urban public transport, reduce congestion and emissions created by transport in urban areas.

At the level of the Action 3, two results are to be achieved:

- R1 -- Accessibility of public transport further developed at urban and national level (Activity 3.1);
- R2 – Progress towards sustainable urban public transport (Activity 3.2).

Activity 3.1 – Accessible Transport

This activity covers support to policy development, capacity building and the preparation and implementation of concrete accessible transport investments. A needs assessment study will be financed, which will help to assess the current situation of accessibility of national and local transport networks and to select cities where an IPA-financed accessible urban transport project could be prepared and implemented. The activity will focus on two specific areas:

- The promotion of the cooperation of the government, local authorities and transport sector stakeholders in order to develop a partnership-based model for the further planning and development of accessible public transport services.
- The preparation and implementation of specific investments in compliance with the EU requirements regarding the access of people with reduced mobility to public transport.

Activity 3.2 – Urban Transport

The activity will support the elaboration of Sustainable Urban Mobility Plans and finance the implementation of investments in cities. Investments will cover public transport services as well as promoting the use of bicycles, developing pedestrian areas, promotion of car-pooling, construction of light rail links in cities, etc. In 2014-2016, necessary preparatory studies (technical documents such as CBA, feasibility study, EIA, tender dossier, etc.) for these activities will be completed and implementation will start in the second part of IPA II. The implementation of the activity will count on the cooperation of the World Bank, in the form of a direct grant. The World Bank will support the MoTMC and the municipalities in the review of policies and institutional arrangements concerning the urban transport systems in selected Turkish cities, to improve the sustainability and accessibility of urban transport. A needs assessment of the investments will be carried out. The Bank will also assist one Turkish city in developing a Sustainable Urban Mobility Plan.

The proposed Transport Master Plan Project, which will be financed under the ongoing IPA Transport OP (2007-2013), is expected to provide input for a Sustainable Urban Transport Guideline for cities.

Investments will include the remodelling of existing infrastructures, or the construction of new facilities.

Key indicators of action 3:

- Share of users of public transport in the population (in selected metropolitan/urban areas)
- Ratio of people accessing transport information systems
- Number of Sustainable Urban Mobility Plans developed
- Number of preliminary studies and tender dossier prepared for public transport infrastructure projects

(2) Essential elements of the action

For the implementation of a part of the action 3, a direct grant will be signed with the World Bank.

a) Objectives and foreseen results:

The objective of the grant is to directly support the implementation of the activity 3.2 “Urban Transport”.

The foreseen results are the following:

- (i) In the legal framework and institutional arrangement, bottlenecks to development of sustainable and accessible urban transport are identified and proposals to eliminate the bottlenecks are prepared.
- (ii) Funding needs in support of sustainable and accessible urban transport are estimated at the national scale and a long-term scheme to meet the

funding needs are developed, including the institutional collaboration across different levels of government.

- (iii) Sustainable Urban Mobility Plan developed and high-priority investments identified for one Turkish city, and the planning process and results are widely shared with other cities as demonstration.

b) Justification for the use of an exception to calls for proposals: Article 190 (1)(f) of the Rules of Application on account of its technical competence and high degree of specialisation: In the urban transport the World Bank is well placed to formulate state of the art technical, institutional and organizational recommendations, catalysing successful experiences and best practices from various countries and regions. The World Bank has gained a solid global experience in designing and implementing a variety of diverse small and large scale urban projects all around the World. The World Bank's global reach in providing urban transport financing and advisory services ranges broadly from major cities in Poland, Nigeria, China, Vietnam, Brazil and Colombia. The Leaders in Urban Transport Planning Programme is a flagship global training program of the WB for urban transport practitioners, which started in the beginning of 2012 and continues to offer up to 7 one to two week intensive training programs per year in cities such as Singapore, Marseille, Beijing, Seoul, Buenos Aires, Mexico City, and Dubai to date. Through its own staff or consultants, the Bank is well positioned to secure higher quality outputs, involving innovative institutional arrangements, associating private sector participations, promoting green growth, managing social and environmental safeguards, throughout effective procurement processes.

c) Name of the beneficiary: World Bank

d) The essential selection criteria are financial and operational capacity of the applicant.

The award criteria are

- relevance,
- effectiveness and feasibility,
- sustainability and
- cost-effectiveness

of the action.

e) Indicative amount of the grant: EUR 900 000

f) Maximum rate of co-financing: the maximum possible rate of EU co-financing may be up to 100% of the total cost of the action in accordance with Article 192 of the Financial Regulation if full funding is essential for the action to be carried out. The necessity for full funding will be justified by the responsible authorising officer in the award decision, in respect of the principles of equal treatment and sound financial management.

g) Indicative date for signing the grant agreement: Q4/2018

Action 4	<i>Acquis Alignment and EU integration</i>	<i>EUR 8 000 000</i>
-----------------	---	-----------------------------

(1) Description of the Action, objectives, expected results

The objective of the Action is to strengthen Turkey's integration to the EU in the field Transport, through a progressive alignment with the EU acquis.

At the level of the Action 4, two results are to be achieved:

- R1 – Transport legislation further harmonised with the EU acquis Chapters 14 and 21 and institutional and administrative capacity needed to assume the obligations of membership under acquis further strengthened (Activity 4.1);
- R2 – Strengthened policy dialogue & technical cooperation with relevant EU bodies (Activity 4.2).

Activity 4.1. Legislative alignment & capacity building to implement the Acquis

As a first priority, IPA support will concentrate on acquis alignment, especially on the basis of gap analysis to be developed under the SOPT as well.

The activity will provide support to establish institutional capacity for assuming the obligations of membership under Chapters 14 and 21. Eligible activities will include the full range of twinning, TA, services, supplies, and – where justified – also small-scale works directly necessary for the implementation of legislation related to market regulation and supervision, market access, safety rules, requirements to operators, consumer rights, interoperability and other aspects of the EU transport legislation. Through legislative alignment and improvement of related institutional capacity, integration to (South East Transport Axis) SETA will be facilitated.

Activity 4.2 – Supporting Policy dialogue and technical cooperation

The activity will strengthen TR-EU policy dialogue in the field of transport, specifically, under the Positive Agenda process and support relations with EU bodies especially relevant transport agencies. Assistance will be provided to support policy development, the exchange of experience, and the creation of networks of professionals that are able to further Turkey's integration and accession process. For this, mainly soft measures focussed on the transfer of knowledge and training are envisaged.

Key indicators of action 4:

- Degree of alignment of directives and regulations with the EU acquis
- Status of the implementation of the National Programme for the Adoption of the Acquis.

Action 5	<i>Technical Assistance</i>	<i>EUR 7 000 000</i>
-----------------	------------------------------------	-----------------------------

(1) Description of the Action, objectives, expected results

The objective of the Action is to support MoTMC to manage the SOPT in order to ensure that EU, national and donor development funding in Turkey's transport sector are used to best effect.

At the level of the Action 5, two results are to be achieved:

- R1 – The Operating Structure has the human capacity and financial resources at its disposal needed to implement its tasks (Activity 5.1);
- R2 – Investment strategies and project studies for a pipeline of projects prepared, funding modalities for transport developments elaborated (Activity 5.2).

Activity 5.1 – Supporting the Operating Structure

The activity will be dedicated to the support of the Operating Structure including the relevant units of MoTMC, the Monitoring Committee, other national agencies with responsibilities related to the implementation of the SOPT and the Monitoring Committee.

Capacity building actions will be extended to cover the final beneficiaries and the bodies working together with the Ministry on the preparation and monitoring of the SOP;

Direct costs related to the implementation of the SOP will be covered, such as expenses of SMC meetings and on-site monitoring visits, visibility events, production of promotional material, supporting management functions of the OS, and, where needed, providing TA to the final beneficiaries.

Activity 5.2 – Project Pipeline Development

At the strategic level, IPA support will be used to support the preparation and regular update of sector and sub-sector strategies, investment strategies and a project pipeline for the effective use of EU investment funding – as well as national funding and IFI support – aimed at promoting the country's integration in the Single European Transport Area.

Key indicators of action 5:

- Degree of implementation of the SOPT
- Number of projects prepared to full maturity

2.3 PROVISIONS APPLICABLE TO ALL ACTIONS:

(1) Assumptions and conditions

- Co-financing from the national budget available (including eventual IFI / donor funds needed for investments)
- All beneficiaries ready and able to co-operate in the implementation of the SOPT
- Technical and economic preparatory studies as well as environmental and building permits necessary for investments available on time and in good quality.

- Outputs from related assistance projects– as inputs to this project – materialise on time and in good quality
- Good co-operation among stakeholders involved
- Sustainability of institutions receiving IB support ensured
- Sustainability of staff trained, further training of incoming new staff (and replacements) ensured
- Costs of operation for new institutions, infrastructure and equipment ensured on a continuous basis.
- Stable political and economic environment conducive to the economic and political integration of Turkey with the EU
- Both Turkey and the EU remain committed to Turkey's integration agenda

(2) Implementation arrangements of the actions except for direct management as indicated above: indirect management with Turkey

Short description of the tasks entrusted to the entity

The MoTMC has been appointed as Operating Structure and Contracting Authority for the Sector Operational Programme in Transport. The decision on the conferral of tendering, contracting and financial management powers were adopted in November 2012 for IPA I –Component III. These functions and responsibilities were extended on the basis of subsequent entrustment and follow-up audits performed during IPA II period by adopting (and entering into force of) the Financing Agreement on 06 October 2017. The Ministry shall continue being responsible for the contracting, implementation, information and visibility, monitoring and reporting of IPA II activities, and the evaluation thereof whenever relevant, in accordance with the principle of sound financial management, and for ensuring the legality and regularity of the expenditure incurred in the implementation of the programme.

(3) Authorisation for the use of simplified cost options for grants exceeding EUR 60,000,00 per grant beneficiary for specific grants to be awarded by the entrusted entity (Turkey) under indirect management:

a) Forms of grant and categories of costs covered:

The grants for the actions under this programme shall take either of the following forms:

- (a) lump sums and reimbursement on the basis of unit costs and flat-rate financing calculated in accordance with the beneficiaries' historical data or usual cost accounting practices for the categories of eligible costs specified below;
- (b) the reimbursement of eligible costs actually incurred for the all other categories of eligible costs

Other categories of eligible costs shall be reimbursed on the basis of eligible costs actually incurred.

The amounts of the lump sums, unit costs and flat rate financing to be used shall be calculated in accordance with the method set out in point c. The amounts of the lump

sums, unit costs and flat rate financing to be declared by the beneficiaries shall be calculated in accordance with the method set out in point c.

b) Justification:

Given the nature of the supported activities, and in order to simplify the management of the grants expected under this programme, some costs may be identified in each grant's action budget per unit, global price or as a percentage of other eligible direct costs.

When grants or parts of grants are based on simplified cost options, these amounts shall be established in such a way as to exclude fraud and profit *a priori*. The costs shown in the contract should not be challenged by ex post controls, i.e. through comparison with the actual costs they cover.

Verifications/audits may be performed to check whether the formulas used by the beneficiary to determine unit costs, lump sums or flat-rates are compliant with the contractual conditions or the generating events have occurred at all. Any undue payment made to the final beneficiaries, may be recovered by the contracting authority up to the amount of the simplified cost options.

c) Method to determine and update the amounts :

Amounts will be determined by reference to statistical data, factual information or similar objective means, and/or to the historical data of each beneficiary.

d) No-profit and co-financing principles and absence of double financing:

Grant applicants will need to explain the methods proposed to calculate the amounts of unit costs, lump sums and/or flat-rates, to which costs they refer, and clearly explain all formulas for calculation of the final eligible amount.

2.4. MAJOR PROJECTS

(1) DEFINITIONS AND THRESHOLD

A Major Project comprises a series of works, activities or services and is intended, in itself, to accomplish a definite and indivisible task of a precise economic or technical nature, which has clearly identified goals and whose total cost exceeds MEUR 30 as defined in the Framework Agreement for IPA II between the Commission and the Government of Turkey.

The calculation of the threshold is based on an assessment of the overall allocations (three years) to a given sector of the IPA II beneficiary.

(2) INDICATIVE LIST OF MAJOR PROJECTS

Action 1 -	
Main list	Reserve list
	Alternative option if some difficulties will be encountered to finance the Halkalı-Kapıkule railway project, and depending on the availability of funds
○ Reconstruction of the Halkalı-Kapıkule railway line.	○ Alayunt-Afyon-Konya Railway Modernisation project; ○ Malatya-Narlı Railway Modernisation project.

3 BUDGET

M1.1 ANNUAL INDICATIVE BUDGET TABLE FOR THE MULTI-ANNUAL ACTION PROGRAMME FOR TURKEY ON TRANSPORT

	2014			2015			2016			2017			Total	
	EU Contribution	IPA II beneficiary Co-financing	Total expenditure	EU Contribution	IPA II beneficiary Co-financing	Total expenditure	EU Contribution	IPA II beneficiary Co-financing	Total expenditure	EU Contribution	IPA II beneficiary Co-financing	Total expenditure	Indirect Management with the Operating Structure	Direct Management
Action 1 Sustainable and Safe Transport	55,400,000	11,541,176	76,941,176	115,500,000	20,382,353	135,882,353	105,100,000	18,547,059	123,647,059	2,000,000	352,940	2,352,940	287,550,000	450,000
Action 2 Efficient Transport	0	0	0	4,350,000	767,647	5,117,647	1,000,000	176,471	1,176,471	0	0	0	4,900,000	450,000
Action 3 Accessible and Inclusive Transport	1,000,000	176,471	1,176,471	3,850,000	679,412	4,529,412	6,000,000	1,058,824	7,058,824	6,000,000	1,058,824	7,058,824	15,950,000	900,000
Action 4 Acquis Alignment and EU integration	4,000,000	705,882	4,705,882	900,000	158,824	1,058,824	2,100,000	370,587	2,470,587	1,000,000	176,471	1,176,471	8,000,000	
Action 5 Technical Assistance	1,500,000	264,706	1,764,706	3,500,000	617,646	4,117,646	1,000,000	176,471	1,176,471	1,000,000	176,471	1,176,471	7,000,000	
TOTALS	71,900,000	12,688,235	84,588,235	128,100,000	22,605,882	150,705,882	115,200,000	20,329,412	135,529,412	10,000,000	1,764,706	11,764,706	323,400,000	1,800,000
Total EU Contribution			325,200,000											
Total IPA II beneficiary co-financing			57,388,235											
Total programme			382,588,235											

Total allocation for this amendment, taking into account the addition of the 2017 budget allocation and the adjustments of the previous co-financing allocations for 2014, 2015 and 2016, is EUR 11 768 235.

4 IMPLEMENTATION MODALITIES AND GENERAL RULES FOR PROCUREMENT AND GRANT AWARD PROCEDURES

DIRECT MANAGEMENT:

Part of this programme shall be implemented by direct management by the Commission / by the Union Delegations in accordance with article 58(1)(a) of the Financial Regulation and the corresponding provisions of its Rules of Application.

Procurement shall follow the provisions of Part Two, Title IV Chapter 3 of the Financial Regulation No 966/2012 and Part Two, Title II, Chapter 3 of its Rules of Application.

Grant award procedures shall follow the provisions of Part One Title VI and Part Two Title IV Chapter 4 of the Financial Regulation No 966/2012 and Part One Title VI and Part Two Title II Chapter 4 of its Rules of Application.

INDIRECT MANAGEMENT:

Part of this programme shall be implemented through indirect management by Turkey in accordance with Article 58(1)(c) of the Financial Regulation and the corresponding provisions of its Rules of Application.

The general rules for procurement and grant award procedures shall be defined in the Financing Agreement between the Commission and the Government of Turkey.

5 PERFORMANCE MONITORING ARRANGEMENTS

As part of its performance measurement framework, the Commission shall monitor and assess progress towards achievement of the specific objectives set out in the IPA II Regulation on the basis of pre-defined, clear, transparent measurable indicators. The progress reports referred to in Article 4 of the IPA II Regulation shall be taken as a point of reference in the assessment of the results of IPA II assistance.

The Commission will collect performance data (process, output and outcome indicators) from all sources, which will be aggregated and analysed in terms of tracking the progress versus the targets and milestones established for each of the actions of this programme, as well as the Country Strategy Paper.

In the specific context of indirect management by IPA II beneficiaries, National IPA Coordinators (NIPACs) will collect information on the performance of the actions and programmes (process, output and outcome indicators) and coordinate the collection and production of indicators coming from national sources.

The overall progress will be monitored through the following means: a) Result Orientated Monitoring (ROM) system; b) IPA II Beneficiaries' own monitoring; c) self-monitoring performed by the EU Delegations; d) joint monitoring by DG Enlargement and the IPA II Beneficiaries, whereby the compliance, coherence, effectiveness, efficiency and coordination in implementation of financial assistance will be regularly monitored by an IPA II Monitoring committee, supported by Sectoral Monitoring committees, which will ensure a monitoring process at sector level.



2018/77371317-ABGY/14081457

The Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey presents its compliments to the Delegation of the European Union and has the honour to enclose herewith the signed "Amendment No:1 to the Financing Agreement on the Multi-Annual Action Programme for Turkey on Transport."

The Ministry notes that the implementation by the Republic of Turkey of its obligations arising from this Amendment shall not be construed as altering the Republic of Turkey's position vis-à-vis the treaties that it is not a party to, as referred to in Turkey's negotiating position on Chapter 27.

The signatories of the Amendment agree that the above-mentioned statements will be taken into consideration in the interpretation of the Financing Agreement.

The Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey avails itself of this opportunity to renew to the Delegation of the European Union the assurances of its highest consideration.

Ankara, 6 July 2018

Encl.: as stated.

Delegation of the European Union to Turkey
Ankara



* 2018 / 14081457 *



DELEGATION OF THE EUROPEAN UNION TO TURKEY

The Head of Delegation

Ankara, 12 July 2018

Ref: ARES(2018)3771400

NOTE VERBALE

The Delegation of the European Union presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey, Directorate General for Europe.

The Delegation of the European Union has the honour to acknowledge receipt of the Ministry's Note Verbale N° 2018/77371317-ABGY/14081457 dated 06 July 2018 informing about the signature of signed **"Amendment No:1 to the Financing Agreement on the Multi-Annual Action Programme for Turkey on Transport"**. The Delegation has taken note of the additional statements made in the Note Verbale and confirms their validity in this context. Furthermore, the Commission confirms that the approval process for the Amendment no.1 to the Financing Agreement has been completed on its side.

The Delegation of the European Union thanks the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Turkey, Directorate General for Europe, and avails itself of this opportunity to renew the assurances of its highest consideration.

Ministry of Foreign Affairs
of the Republic of Turkey
ANKARA