



AVRUPA  
KOMİSYONU

Strazburg, 14.12.2021  
SWD(2021) 475 son

**KOMİSYON PERSONELİ ÇALIŞMA BELGESİ**  
**ETKİ DEĞERLENDİRMESİ YÖNETİCİ ÖZETİ**

*Ekli belge*

**Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi Önerisi**

**Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin, karayolu taşımacılığı alanında Akıllı Ulaşım Sistemleri'nin kurulumu ve diğer ulaşım modları ile ara yüzlere ilişkin çerçevesi hakkında 7 Temmuz 2010 tarih ve 2010/40/EU sayılı Direktifte değişiklik yapılması**

{COM(2021) 813 son} - {SEC(2021) 436 son} - {SWD(2021) 474 son}

<b>Yönetici özeti sayfası</b>
Karayolu taşımacılığı alanında Akıllı Ulaşım Sistemleri'nin (AUS) kurulumu ve diğer ulaşım modları ile ara yüzlere ilişkin Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2010/40/EU sayılı Direktifinin revizyonu önerisine ilişkin etki değerlendirmesi
<b>A. Eylem ihtiyacı</b>
<b>Neden? Ele alınan sorun nedir?</b>
Bu etki değerlendirmesi, AUS kurulumu çerçevesinde 2010/40/EU sayılı Direktifi revize etmeye yönelik kanun teklifinin temelini oluşturmaktadır. Bu teklif; Avrupa Yeşil Mutabakatı, sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik stratejisi ile Avrupa'yı dijital çağa uyumlu hale getirmenin kilit bir eylemidir. AUS Direktifi, diğer modlarla arayüzleri içeren karayolu ulaşım sisteminin işleyişini geliştirmek için AB genelinde AUS hizmetlerinin sürekli kullanımını ve yaygınlaştırılmasını; böylece karayolu ulaşımının olumsuz dış etkilerini azaltmayı amaçlamaktadır. 2019 değerlendirmesi, AUS Direktifinin uygunluğunu kabul etmektedir, ancak AUS kurulumlarının yavaş ve parçalı kaldığını; bu sebeple kapsayıcı çok modlu ulaşım sistemi inşa etme fırsatlarının kaçırılmış olduğunu vurgulamaktadır. Bağlantılı ve otonom hareketlilik ile hareketlilik platformları gibi alanlarda ortaya çıkan yeni gelişmelerin de dahil edilmesine ihtiyaç bulunmaktadır. Ayrıca, tüm ulaşım ağında: (i) altyapı verileri; (ii) trafik verileri; ve (iii) seyahat verileri hususlarında erişilebilirliğin ve kullanılabilirliğin daha da geliştirilmesi gerekmektedir.
<b>Bu girişimin neyi başarması beklenmektedir?</b>
Bu girişim, AB genelinde AUS hizmetlerinin yaygınlaştırılması ve operasyonel kullanımının artırılması eylemleriyle; i) yol emniyetini ve ulaşım verimliliğini artırmayı ve ii) çok modlu bir ulaşım sistemini teşvik etmeyi amaçlamaktadır. Girişimin spesifik hedefleri; hizmetlerin birlikte çalışabilirliğini ve sürekliliğini artırmak (SO1), tüm AUS paydaşları arasında etkili bir koordinasyon mekanizması kurmak (SO2) ve AUS hizmetlerini destekleyen verilerin erişilebilirliğini ve kullanılabilirliğini iyileştirmektir (SO3). Bunlar, sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik stratejisinde tanımlanan ulaşım sistemi için iki temel öncelik olan AB ulaşım sektörünün yeşillendirilmesi ve dijitalleştirilmesi hedeflerine katkıda bulunmaktadır. Bunlar, aynı zamanda kazaların azaltılmasına, "Vizyon Sıfır: yol kaynaklı ölümleri 2050 yılına kadar neredeyse sıfıra indirmek" hedefine ulaşılmasına ve kooperatif, bağlantılı ve otonom hareketlilik (CCAM) gibi alanlarda iç pazarın güçlendirilmesine yardımcı olacaktır.
<b>Avrupa Birliği düzeyinde atılacak eylem ile nasıl bir katma değer sağlanır?</b>
Avrupa ulaşım ağı boyunca tüm ulaşım kullanıcıları için CCAM ve kusursuz bir kullanıcı deneyiminin (sınırlar arasında birlikte çalışabilir AUS hizmetlerinin sürekliliği ile sağlanan) ön koşulları: i) Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın ulaşım sera gazı emisyonlarını azaltma hedefine ulaşmak ve ii) ortak bir AB ulaşım pazarı geliştirmektir. Bu hedeflere ancak ortak bir Avrupa yasal çerçevesi ile ulaşılabilir. Direktifin revizyonu, destekleyici altyapının tutarlı bir şekilde geliştirilip kullanıma sunulmasına, verilerin birlikte çalışabilirliğinin sağlanmasına ve uyumlaştırılmış hizmetlerin son kullanıcıya sunulmasına katkı sunacaktır.

<b>B. Çözümler</b>
<b>Hangi mevzuat ve mevzuat dışı politika seçenekleri değerlendirildi? Tercih seçeneği var mı, yok mu? Neden?</b>
AUS revizyonunun hedeflerinin yeterli seviyede gerçekleştirilebilmesi amacıyla ekonomik, sosyal ve çevresel etkiler açısından üç politika seçeneği (PO'lar) değerlendirilmiştir. Seçeneklerin tümünde şu hususlar mevcuttur: i) koordinasyon ve kurulum ilkelerinin güçlendirilmesi ve ii) AUS Direktifi operasyonunun yeni ve gelişmekte olan AUS hizmet alanlarını kapsayacak şekilde genişletilmesi (PO1'in temeli). Buna ek olarak, paydaş iş birliği, koordinasyonu geliştirmek ve Direktif hükümlerinin diğer mevcut yasal araçlarla tutarlılığını sağlamak için alınan önlemler yoluyla tüm PO'larda kurumsallaştırılmış biçimde karşımıza

çıkılmaktadır. PO2 ayrıca önemli verilerin mevcudiyetini ve erişilebilirliğini zorunlu kılmayı da amaçlamaktadır. Bu adım, veri kalitesi, veri erişimi, veri alışverişi ve AUS hizmetlerinin işleyişi açısından veri kullanımını iyileştirmesinde kademe atlamak anlamına gelmektedir. PO3 daha da ileri giderek: (i) PO2'de artırılmış olan verilerin kullanılabilirliği, kalitesi, veri alışverişi ve verilerin kullanımından yararlanarak temel AUS hizmetlerinin sağlanmasını zorunlu hale getirmeyi, (ii) özellikle karayolu emniyetine odaklanan birlikte çalışabilir ve sürekli hizmetlerin kurumlarının daha fazla desteklemeyi amaçlamaktadır. PO3, en iddialı ve en etkili seçenek olduğu, AUS Direktifinin belirli hedeflerine en iyi şekilde ulaştığı ve AUS hizmetlerinin kurumunu hızlı ve uyumlu şekilde sağladığı için en çok tercih edilen politika seçeneğidir.

#### **Kim hangi seçeneği desteklemektedir?**

İstisare faaliyetlerinden elde edilen sonuçlar; paydaşların, PO3 tarafından sunulan fırsat ve toplumsal faydaları anladığını ve desteklediğini göstermektedir. Kamu yetkilileri, sürdürülebilirliği geliştirmek ve ulaşım alanında Yeşil Mutabakat hedeflerine katkıda bulunmak için bir araç olarak dijitalleşmeyi ve ulaşımın akıllı hale getirilmesini desteklemektedir. Sektör paydaşları, PO3 kapsamında öngörülen hizmetleri ve sistemleri uygulamak için bir yatırım getirisine ihtiyaç duymaktadır. Bu sektör paydaşları CCAM gibi gelişmekte olan alanlardaki iş fırsatlarını değerlendirmektedir. Ulaşım kullanıcıları ise emniyetli ve daha kapsayıcı bir hareketlilik sistemini memnuniyetle karşılamaktadır.

#### **C. Tercih edilen seçeneklerin etkileri**

##### **Tercih edilen seçeneğin faydaları nelerdir? (eğer varsa - aksi taktirde temel olanlar)**

PO3, 2021-2040 döneminde baz seviyeye göre, özellikle kazaların azaltılmasında (29,5 milyar Avro), zaman tasarrufunda (144,5 milyar Avro), CO<sub>2</sub> emisyonlarında (2,4 milyar Avro), diğer emisyon faydalarında (0,3 milyar Avro), yakıt tasarrufunda (2,4 milyar Avro) ve GSYİH'de (17,3 milyar Avro) önemli faydalar sağlamaktadır. Beklenen toplam fayda 179,1 milyar Avro'dur. (i) Raporlama yükümlülüklerinin güncellenmesi ve basitleştirilmesi, ortak formatta ve Temel Performans Göstergelerinde raporlamanın zorunlu kılınması ve (ii) AUS Direktifinin mevcut çerçeveler ve girişimlerle uyumunu geliştirmeye yönelik önlemler gibi ölçülemeyen maliyetler maliyetler de vardır. Bunların, Üye Ülkelerin ve ilgili paydaşların idari maliyetlerini azaltması beklenmektedir.

##### **Tercih edilen seçeneğin maliyeti nedir? (eğer varsa - aksi taktirde temel olanlar)**

Tercih edilen politika seçeneği maliyetlerinin, yol kenarı birimlerinde (1,1 milyar Avro), yol kenarı altyapısında (3,3 milyar Avro), ulusal erişim noktalarında (0,4 milyar Avro), merkezi AUS alt sistemlerinde (0,6 milyar Avro) ve araç içi sistemlerinde (15,4 milyar Avro) olması beklenmektedir. İdari maliyetler ile akıllı telefon ve uygulamalarının maliyetleri önemsiz bir meblağken, beklenen toplam maliyet 20,8 milyar Avro olarak ifade edilmektedir. Fayda/maliyet oranı ise 8,6 olarak tahmin edilmektedir.

##### **İşletmeler, KOBİ'ler ve mikro işletmeler nasıl etkilenecek?**

Politika önlemleri özellikle KOBİ'leri bir grup olarak hedeflememektedir ve farklı büyüklükteki şirketler için farklı bir etkinin beklenebileceğine dair hiçbir gösterge yoktur. Ancak parçalanmış bir pazar (ki bunun sebebi yeni veri spesifikasyonlarının, yeni standart gereksinimlerinin ortaya konmaması ve ulusal erişim noktalarının yaygınlaştırılmamasıdır), KOBİ'lere kıyasla daha büyük şirketler için karşılaştırmalı üstünlük sağlayabilir.

##### **Ulusal bütçeler ve yönetimler üzerinde önemli etkiler olacak mı?**

Üye Ülkelerde yapılan uygulama tercihlerine bağlı olarak, yol kenarı altyapısına, ulusal erişim noktalarına ve merkezi AUS alt sistemlerine yapılacak yatırımlar için beklenen maliyetlerin, büyük ölçüde kamu idareleri tarafından karşılanması gerekecektir. Bunlar toplamda 13,2 milyar Avro'ya veya baz seviyenin 5,3 milyar Avro kadar üzerine çıkmaktadır.

##### **Başka önemli etkiler olacak mı?**

Tercih edilen seçeneğin, ortak veri spesifikasyonları ve gelişmiş veri kullanılabilirliği ve kalitesi aracılığıyla sağlanacak inovasyonlar üzerinde etkili olması beklenmektedir. Öncelikle hava

kirililiğindeki azalmaların bir sonucu olarak sağlık üzerinde olumlu etkiler beklenmektedir. AUS'un hızlandırılmış kurulumu, iç pazara ve işletmelerin rekabetçi konumuna fayda sağlarken, altyapı inşa etme ve veri toplama gereksiniminin istihdam üzerinde olumlu bir etkisi beklenmektedir. Son olarak, hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler, çok modlu ulaşım bilgi hizmetlerinin giderek artan kullanılabilirliğinden faydalanacaklardır.

#### **D. Takip**

##### **Politika ne zaman gözden geçirilecek?**

Komisyon; AUS'un hızlı ilerleyen bir sektör olduğunu dikkate alarak, Direktif'in ve devredilen hükümlerinin uygulanması hakkında, AUS kurulumu üzerine ulusal raporların analizini de göz önüne alarak, her üç yılda bir Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ne raporlamayı planlamaktadır.