

2023/2661

Akıllı Ulaşım Sistemlerinin karayolu ulaşımı alanında kullanılması ve diğer ulaşım modları ile ara yüzlere ilişkin çerçeve hakkında 2010/40/AB sayılı Direktifi değiştiren

AVRUPA PARLAMENTOSU VE KONSEYİ'NİN 22 Kasım 2023

Tarihli ve 2023/2661/AB SAYILI DİREKTİFİ

(AEA ile ilişkili metin)

AVRUPA PARLAMENTOSU VE AVRUPA BİRLİĞİ KONSEYİ,

Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Antlaşmayı ve özellikle bunun 91. Maddesini göz önünde bulundurarak,

Avrupa Komisyonu'nun teklifini göz önünde bulundurarak,

Yasama kanun taslağının ulusal parlamentolara iletilmesinden sonra,

Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesinin görüşünü dikkate alarak ⁽¹⁾,

Kanun taslağını ulusal parlamentolara ileterek,

Bölgeler Komitesi'ne danışarak,

Olağan yasama usulüne uygun hareket ederek ⁽²⁾,

Aşağıdaki gerekçelerle İŞBU DİREKTİFİ YÜRÜRLÜĞE KOYMUŞTUR:

- (1) Komisyon'un 9 Aralık 2020 tarihli 'Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi – Avrupa taşımacılığını gelecek için yola koymak' ('Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi') başlıklı tebliği, akıllı ulaşım sistemlerinin ('AUS') kullanılmasını; bağlantılı ve otonom çok modlu hareketliliğin sağlanması ve dolayısıyla Avrupa ulaştırma sisteminin dönüşümüne katkıda bulunmak için verimli, güvenli, sürdürülebilir, akıllı ve dayanıklı hareketlilik hedefine ulaşmak amacıyla temel bir eylem olarak tanımlıyor. Bu, çok modlu lojistiği teşvik etmek için yük taşımacılığının yeşillendirilmesine ilişkin öncü stratejisi kapsamında açıklanan eylemleri tamamlıyor. Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi, ayrıca 2022'de (AB) 2017/1926 sayılı Yetki Devrine Dayanan Komisyon Tüzüğü ⁽³⁾ için dinamik veri kümelerinin zorunlu erişilebilirliğini içerecek şekilde bir revizyonunun yanı sıra çok modlu dijital hizmet sağlayıcıların hak ve yükümlülüklerine ilişkin düzenleyici eylem ihtiyacının bir değerlendirmesini ve demiryolu biletlemesi de dahil olmak üzere biletleme girişiminin bir değerlendirmesini duyurdu. Bu Direktif; karayolu taşımacılığı alanındaki AUS uygulamalarının, demiryolu veya aktif hareketlilik gibi diğer ulaşım modlarıyla sorunsuz entegrasyona olanak tanımasını sağlamalı, böylece verimliliği ve erişilebilirliği artırmak için mümkün olduğunda bu modlara geçişi kolaylaştırmalıdır.
- (2) Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi, 2050 yılına kadar Birlik'teki tüm ulaşım modlarında ölü sayısını sıfıra yaklaştırmaya hedefini onaylamaktadır. Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2010/40/AB sayılı Direktifi ⁽⁴⁾; eÇağrı, yol emniyetiyle ilgili trafik bilgi hizmetleri ile (AB) 2022/1012 sayılı Yetki Devrine Dayanan Komisyon Tüzüğü⁵ uyarınca sertifikalandırıldığı üzere kamyonlar ve ticari araçlar için emniyetli ve güvenli park yerlerine ilişkin bilgi hizmetleri gibi çeşitli eylemlerle yol kullanıcılarının emniyetine katkıda bulunmaktadır.

¹ ABRG C 290, 29.7.2022, p. 126.

² 3 Ekim 2023 tarihli Avrupa Parlamentosu Pozisyonu (henüz Resmî Gazetede yayınlanmamıştır) ve 23 Ekim 2023 tarihli Konsey Kararı

³ AB çapında çok modlu seyahat bilgi hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin olarak Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2010/40/AB sayılı Direktifini tamamlayan 31 Mayıs 2017 tarih ve (AB) 2017/1926 sayılı Yetki Devrine Dayanan Komisyon Tüzüğü (ABRG L 272, 21.10.2017, p. 1).

⁴ Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 7 Temmuz 2010 tarihli ve 2010/40/AB sayılı Direktifi, karayolu taşımacılığı alanında ve diğer ulaşım modlarıyla ara yüzler için Akıllı Ulaşım Sistemlerinin yaygınlaştırılması çerçevesi hakkında (ABRG L 207, 6.8.2010, s. 1).

⁵ Emniyetli ve güvenli park alanlarının hizmet ve güvenlik düzeyini ve bunların belgelendirilmesine ilişkin usulleri detaylandıran standartların oluşturulmasına ilişkin 561/2006/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğüne ek 7 Nisan 2022 tarihli ve 2022/1012/AB sayılı Komisyon Yetkilendirilmiş Tüzüğü (ABRG L 170, 28.6.2022, s. 27).

- (3) 11 Aralık 2019 tarihli 'Avrupa Yeşil Mutabakatı' başlıklı Komisyon tebliği, dijitalleşmenin sağladığı akıllı trafik yönetim sistemleri ile birlikte otonom ve bağlantılı çok modlu hareketliliğin artan rolünü ve hareketliliği iyileştirebilecek, özellikle kentsel alanlarda tıkanıklığı ve kirliliği azaltabilecek, mod değişimini ve daha iyi trafik yönetimini teşvik ederek daha temiz ulaşım modlarına geçişi teşvik edebilecek yeni sürdürülebilir ulaşım ve hareketlilik hizmetlerini destekleme hedefini vurgulamaktadır. Bu gelişimi desteklemek için AUS yatırımlarını desteklemek amacıyla Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 2020/852 sayılı Tüzüğü⁽⁶⁾ (taksonomi tüzüğü olarak da bilinen) çerçevesinde, uygun teknik tarama kriterlerinin değerlendirilmesi garanti edilebilir.
- (4) Taşımacılık zincirlerinin daha sürdürülebilir, güvenli, verimli ve dirençli hale getirilmesinde verilerin daha iyi kullanılmasına yönelik artan ihtiyaç; AUS çerçevesinin ortak Avrupa hareketlilik veri alanı ve bileşenleri, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 2020/1056 sayılı Tüzüğü⁽⁷⁾ ve Dijital Taşımacılık ve Lojistik Forumu (DTLF) tarafından veri koruma ve mahremiyet kuralları dikkate alınarak sürdürülen çalışmalar gibi çok modlu bir perspektifle hareketlilik, taşımacılık ve lojistik sektörlerinde veri paylaşımını uyumlaştırmayı ve kolaylaştırmayı amaçlayan diğer girişimlerle daha iyi koordine edilmesini gerektirmektedir.
- (5) Karayolu taşımacılığının dijitalleştirilmesi, karayolu emniyetinin artırılması ve trafik sıkışıklığının azaltılması ihtiyacı göz önünde bulundurularak karayollarında akıllı ulaşım sistemleri ve hizmetlerinin kullanılması ve yaygınlaştırılması trans-Avrupa ulaşım ağında daha da geliştirilmelidir.
- (6) Karayolu taşımacılığında dijitalleşme ve yenilik, sektörde yeni projeler geliştirerek istihdam fırsatları yaratmaktadır.
- (7) Birçok Üye Devlette akıllı ulaşım sistemleri ve hizmetlerinin ulusal uygulamaları, karayolu taşımacılığı sektöründe halihazırda kullanılmaktadır. Ancak 2010 yılında kabul edilmesinden bu yana kaydedilen gelişmelere rağmen, 2010/40/AB sayılı Direktifin değerlendirilmesi, Birlik genelinde ve dış sınırlarında AUS hizmetlerinin coğrafi sürekliliğinin olmamasına ve parçalı ve koordinasyonsuz bir şekilde uygulanmaya devam etmesine yol açan kalıcı eksiklikler tespit etmiştir.
- (8) 2010/40/AB sayılı Direktifi tamamlayan (AB) 885/2013⁽⁸⁾, (AB) 886/2013⁽⁹⁾, (AB) 2015/962⁽¹⁰⁾ ve (AB) 2017/1926 sayılı Yetki Devrine Dayanan Komisyon Tüzüğü'nün uygulanması bağlamında, Üye Devletler ulusal erişim noktaları (UEN'ler) oluşturmuştur. UEN'ler, son kullanıcılara AB çapında birlikte çalışabilir seyahat ve trafik AUS hizmetlerinin sağlanmasını desteklemeye yardımcı olmak için ulaşım ile ilgili verilere erişimi ve bunların yeniden kullanımını düzenlemektedir. Ulaşım ile ilgili bu veriler, bu Direktifte öngörüldüğü ölçüde makine tarafından okunabilir formatta mevcut olmalıdır. Üye Devletlerde mevcut olabilecek bölgesel ve yerel erişim noktaları ile birlikte, UEN'ler, Avrupa veri stratejisi kapsamında ortak Avrupa hareketlilik veri alanının önemli bir bileşenidir ve özellikle verilerin erişilebilirliği konusunda güvenilmelidir. Üye Devletler, UEN'ler aracılığıyla verilere erişimin kolaylaştırılması konusunda iş birliği yaparak UEN'lerin Birlik genelinde etkinliğini, birlikte çalışabilirliğini ve iş birliğini geliştirmenin yanı sıra veri kullanıcılarının bunlara erişimini kolaylaştırmak için çaba göstermelidir. UEN'lerin tüm Üye Devletlerde işletilmesine rağmen, son kullanıcılara gerekli bilgileri sağlayan temel hizmetlerin geliştirilmesini desteklemek için çok önemli olduğu değerlendirilen birçok veri türüne ilişkin verilerin erişilebilirliğinin iyileştirilmesi ihtiyacı devam etmektedir.
- (9) AUS'un yaygınlaştırılmasına ilişkin isteklerin uygulanmasında, Üye Devlet iş birliği güçlendirilmelidir. Komisyon, Birlik içerisinde AUS'un uyumlu ve zamanında yaygınlaştırılmasını teşvik etmek ve Ek III'te listelenen veri türlerinin paylaşımını kolaylaştırmak için kılavuz ilkeler kabul etmek gibi örneklerle Üye Devletlerin öncelikli alanlarla ilgili iş birliğini kolaylaştırmalıdır.
- (10) Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 2023/1804 sayılı Tüzüğü'nün 20. Maddesi⁽¹¹⁾, son kullanıcılara yönelik gelişmiş bilgi hizmetlerinin geliştirilmesini desteklemek üzere, alternatif yakıt altyapısına ilişkin belirli statik ve dinamik verilerin ve hizmetlerin, bir UEN aracılığıyla Birlik topraklarının tamamında kullanılabilir ve erişilebilir olmasını gerektirmektedir. Bu hüküm aynı zamanda veri iletimi, sunumu ve kalite standartlarına

⁶ Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 18 Haziran 2020 tarihli ve (AB) 2020/852 sayılı Tüzüğü, sürdürülebilir yatırımları kolaylaştırmak için bir çerçeve oluşturulması ve (AB) 2019/2088 sayılı Tüzüğü'nün değiştirilmesine ilişkin (ABRG L 198, 22.6.2020, s. 13).

⁷ Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 15 Temmuz 2020 tarihli ve (AB) 2020/1056 sayılı elektronik yük taşımacılığı bilgilerine ilişkin Tüzüğü (ABRG L 249, 31.7.2020, s. 33).

⁸ Kamyonlar ve ticari araçlar için güvenli ve emniyetli park yerlerine yönelik bilgi hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin 2010/40/AB sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi AUS Tüzüğü'nü tamamlayan 15 Mayıs 2013 tarihli ve (AB) 885/2013 sayılı Yetki Devrine Dayanan Komisyon Tüzüğü (ABRG L 247, 18.9.2013, s. 1).

⁹ Karayolu emniyeti ile ilgili asgari evrensel trafik bilgilerinin mümkün olan hallerde kullanıcılara ücretsiz olarak sağlanmasına yönelik veri ve usullere ilişkin 2010/40/AB sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi'ni tamamlayan 15 Mayıs 2013 tarihli ve (AB) 886/2013 sayılı Yetki Devrine Dayanan Komisyon Tüzüğü (ABRG L 247, 18.9.2013, s. 6).

¹⁰ AB çapında gerçek zamanlı trafik bilgi hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin 2010/40/AB sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi'ni tamamlayan 18 Aralık 2014 tarihli ve (AB) 2015/962 sayılı Yetki Devrine Dayanan Komisyon Tüzüğü (ABRG L 157, 23.6.2015, s. 21).

¹¹ Alternatif yakıt altyapısının yaygınlaştırılmasına ilişkin ve 2014/94/AB sayılı Direktifi yürürlükten kaldırarak 13 Eylül 2023 tarihli ve (AB) 2023/1804 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (ABRG L 234, 22.9.2023, s. 1).

TR

- ilişkin olarak (AB) 2022/670 sayılı Yetki Devrine Dayanan Komisyon Tüzüğü 'nde ⁽¹²⁾ belirtilenleri tamamlayan kuralların kabul edilmesini öngörmektedir.
- (11) Bir bütün olarak Birlik içerisinde AUS'un koordineli, etkili ve birlikte çalışabilir bir şekilde yaygınlaştırılmasını sağlamak için halihazırda kabul edilmiş olan isterlere ek olarak uygun olduğu hallerde, standartlar da dahil olmak üzere, daha ayrıntılı hükümler ve prosedürler ortaya koyan isterler getirilmelidir. Komisyon, herhangi bir ek veya revize isterleri kabul etmeden önce, bunların Ek II'de belirtilen, belirli tanımlanmış ilkelere uygunluğunu değerlendirmelidir. İlk etapta AUS geliştirme ve yaygınlaştırılmasının dört ana alanına öncelik verilmelidir. AUS'un daha fazla uygulanması sırasında, belirli bir Üye Devlet tarafından kullanılan mevcut AUS altyapısı, teknolojik ilerleme ve harcanan mali çabalar açısından dikkate alınmalıdır.
- (12) Özellikle kooperatif akıllı ulaşım sistemleri (K-AUS) için Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 2018/1972 sayılı Direktifinde ⁽¹³⁾ belirtilen teknolojik tarafsızlık ilkesi doğrultusunda, AUS sistemlerine yönelik gerekliliklerin, belirli bir teknoloji türünün kullanımına yönelik ne bir dayatma ne de ayrımcılık içermesi sağlanmalıdır. Tamamlayıcı, güvenilir ve gerçek hayatta test edilmiş K-AUS teknolojileri kullanılabilir ise AUS sistemlerinin birlikte çalışabilirliği sağlanırken bir arada var olan uygulamalara olanak sağlanmalıdır.
- (13) İsterler; AUS, K-AUS ve kooperatif, bağlantılı ve otonom hareketlilik (CCAM) alanında, özellikle K-AUS ve CCAM platformları, Avrupa Çok Modlu Yolcu Hareketliliği Forumu, Dijital Taşımacılık ve Lojistik Forumu ve Avrupa eÇağrı Uygulama Platformu bağlamında elde edilen deneyim ve sonuçları dikkate almalı ve bunları temel almalıdır.
- (14) İsterler, yenilikçiliği teşvik etmelidir. Örneğin, verilerin artan kullanılabilirliği; yeni AUS hizmetlerinin geliştirilmesine yol açmalı ve tam tersi yenilikçilik; gelecekteki isterler için ihtiyaçları belirlemelidir. Ufuk Avrupa Programı kapsamındaki kooperatif, bağlantılı ve otonom hareketliliğe ilişkin Avrupa Ortaklığı, K-AUS hizmetleri için kabul edilecek isterlere dayanarak ve yüksek düzeyde otonom araçların yeni çok modlu hareketlilik hizmetlerine entegrasyonuna yardımcı olarak bir sonraki K-AUS hizmetleri dalgasının geliştirilmesini ve test edilmesini desteklemelidir. Yeni teknolojilerin, özellikle de K-AUS'un kullanıma sunulmadan önce güvenilir bir hizmet olarak gerçek karayolu trafik koşullarında test edilmesi gerekmektedir.
- (15) K-AUS, karayolu araçlarının birbirleriyle ve trafik sinyalleri de dahil olmak üzere yol kenarındaki altyapı ile iletişim kurmasını sağlayan teknolojileri kullanır. K-AUS hizmetleri, K-AUS istasyonları arasında çoktan çoğa veya eşler arası bir ilişki sağlayan açık bir mimariye dayanan bir AUS hizmetleri kategorisidir. Bu, tüm K-AUS istasyonlarının birbirleriyle güvenli bir şekilde mesaj alışverişi yapması ve önceden tanımlanmış istasyonlarla mesaj alışverişi yapmakla sınırlı kalmaması gerektiği anlamına gelir. Çoğu hizmet; konum, hız ve yön gibi bilgileri içeren K-AUS mesajlarının gerçekliğinin ve bütünlüğünün sağlanmasını gerektirir. Bu nedenle, kullanılan iletişim teknolojilerinden bağımsız olarak tüm K-AUS istasyonları arasında bir güven ilişkisi kurmak için ortak bir Avrupa K-AUS güven modeli oluşturulmalıdır. Bu güven modeli, açık anahtar altyapısı (PKI) kullanımına ilişkin bir politika aracılığıyla uygulanmalıdır. Bu PKI'nın en üst seviyesi, Avrupa'daki tüm güvenilir kök sertifika yetkililerinin girişlerinden oluşan Avrupa Sertifika Güven Listesi (ASGL) olmalıdır. Bu K-AUS güven modelinin sorunsuz işlemesini sağlamak için bazı görevler merkezi düzeyde yürütülmelidir. Komisyon, özellikle (i) sertifika politikasının ve PKI yetkilendirmesinin yönetiminde K-AUS sertifika politikası yetkilisi (ii) ASGL'nin oluşturulmasında ve güncellenmesinde ve düzenli faaliyetler için K-AUS güven modelinin genel olarak güvenli işleyişine ilişkin olarak K-AUS sertifika politikası yetkilisine raporlamada güven listesi yöneticisi ve (iii) kök sertifika yetkilisi yöneticileriyle tüm iletişimin yürütülmesinde ve güven listesi yöneticisinin ve ASGL'nin açık anahtar sertifikasının yayınlanmasında K-AUS irtibat noktası rolleriyle ilgili olarak bu temel görevlerin yerine getirilmesini sağlamalıdır. Komisyon, şu anda Avrupa kök sertifika yetkilisinin rolünü yerine getirmesini de sağlamaktadır. Bu yetki, örneğin başka bir kök sertifika yetkilisinin tehlikeye girmesi durumunda geçiş planlarını desteklemek için uygun olması halinde korunabilir.
- (16) 2010/40/AB sayılı Direktif kapsamındaki eylemlerin çoğu, eÇağrı hariç olmak üzere, halihazırda dijital makine tarafından okunabilir formatta mevcut olan verilerin birlikte çalışabilirliğini ve erişilebilirliğini sağlamak için isterlerin kabul edilmesine ve AUS hizmetlerinin yaygınlaştırılmasına odaklanmıştır, ancak ilgili paydaşların, bu tür verileri oluşturması ve bu formatta kullanıma sunulması veya belirli hizmetleri yaygınlaştırılması için herhangi bir yükümlülük getirilmemiştir. Bir dizi AUS hizmetinin kullanımı yaygınlaşmıştır: karayolu emniyeti ile ilgili trafik bilgi hizmetlerini mümkün kılan olay tespiti; aynı şekilde, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 2019/2144 sayılı Tüzüğü ⁽¹⁴⁾ kapsamında akıllı hız yardımı ile donatılmış araçları desteklemek için hız sınırları gibi önemli

¹² AB çapında gerçek zamanlı trafik bilgi hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin 2010/40/AB sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi'ni tamamlayan 2 Şubat 2022 tarihli ve (AB) 2022/670 sayılı Yetki Devrine Dayanan Komisyon Tüzüğü (ABRG L 122, 25.4.2022, s. 1).

¹³ Avrupa Elektronik İletişim Kodunu oluşturan 11 Aralık 2018 tarihli ve (AB) 2018/1972 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (ABRG L 321, 17.12.2018, s. 36).

¹⁴ Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 27 Kasım 2019 tarihli ve (AB) 2019/2144 sayılı Tüzüğü, motorlu taşıtlar ve römorkları ile bu araçlara yönelik sistemler, aksamalar ve ayrı teknik üniteler için genel emniyetleri ve araç yolcularının ve savunmasız yol kullanıcılarının korunması ile ilgili tip onayı gerekliliklerine ilişkin, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 2018/858 sayılı

hizmetleri destekleyen trafik düzenlemeleri gibi bu Direktifte tanımlanan diğer öncelikli alanlarda önemli verilerin kullanımı, bazı örneklerdendir. Belirli AUS hizmetlerinin ve önemli verilerin makine tarafından okunabilir formatta zorunlu olarak sağlanması hem bu tür verilerin sürekli kullanılabilirliğini hem de Birlik genelinde bu tür hizmetlerin sürekli olarak sunulmasını sağlamak için gerekli görülmektedir. Bu, makine tarafından okunabilir verilere yansıtılacak temel bilgilerin, sunulduğu format veya ortamdan bağımsız olarak zaten mevcut olduğu anlamına gelir. Örneğin, yalnızca yetkili makamlarca trafik için olumsuz bir hava durumu uyarısı yayınladığında (örn. radyoda veya bir baş üstü taşıyıcıda) temel bilgi mevcut olur.

Bu Direktif, belirli trafik bilgilerinin oluşturulması gerekip gerekmediğini (örneğin, trafik sirkülasyon planlarının oluşturulması), güvenlikle ilgili bir uyarının hangi durumlarda yapılması gerektiğini (örneğin, kar yağışının sürücüler için bir uyarıyı tetikleyip tetiklemediği) veya bir trafik düzenlemesinin hangi değeri taşıması gerektiğini (örneğin, hız sınırı seviyesi) belirtmemektedir. Tüm bunlar, yetkili makamların takdirine bağlıdır, bu da uygulamada farklılıklar olduğu anlamına gelir (örneğin aynı kar yağışı bazı bölgelerde trafik için bir uyarı yayınlama kararını tetikleyebilirken diğerlerinde tetiklemez). Buna ek olarak, belirli AUS hizmetlerinin ve önemli verilerin dijital makine tarafından okunabilir bir formatta zorunlu olarak sağlanması, ek bilgi toplamak için ağın yol kenarındaki ekipmanına yatırım yapılmasını gerektirmez. Bu Direktif kapsamında sağlanması zorunlu hale getirilmesi gereken veri türleri ve hizmetler, Komisyon tarafından 2010/40/AB sayılı Direktifi tamamlayıcı nitelikteki yetki devrine dayanan düzenlemeler, özellikle de (AB) 885/2013, (AB) 886/2013, (AB) 2017/1926 ve (AB) 2022/670 sayılı Yetki Devrine Dayanan Tüzükleri aracılığıyla kabul edilen istekler temelinde belirlenmeli ve burada belirtilen veri türlerini ve hizmetleri yansıtmalıdır. Komisyon tarafından halihazırda kabul edilen istekler, burada atıfta bulunulan standartlar da dahil olmak üzere, makine tarafından okunabilir bir formatta sunulacak bir bilgi unsurunun dijital içeriğine ilişkin seçimlere yer bırakmaktadır. Ortak bir uygulama yaklaşımı sağlamak için standartların profilinin çıkarılması gibi hazırlık çalışmalarına ihtiyaç duyulabilir. Bu durumlarda, AUS çalışma programı, yürütülecek hazırlık çalışmalarını tanımlamalı ve bu veri türlerinin ve ilgili hizmetlerin sağlanması için geçerli tarihler, bu ek çalışmayı dikkate almalıdır.

- (17) Dijital olmayan bilgilerden dijital makinede okunabilir formata gerekli dönüşüm, çok sayıda paydaşın dahil olması, bunların teknik kapasitelerinin eşit olmaması ve büyük miktarda bilgi göz önüne alındığında, kademeli ve orantılı bir yaklaşım gerektirmektedir. Bu nedenle, belirli verilerin dijital makinede okunabilir formatta zorunlu olarak sağlanması, ilk aşamada belirli bir başlangıç tarihinden sonra oluşturulan veya güncellenen bilgilerle ilgili olmalıdır; ikinci aşamada, daha önce oluşturulmuş olan bilgiler de yükümlülük kapsamına girmelidir. Bilgilerin hızlı bir şekilde güncelliğini yitirdiği diğer veriler için sadece yeni veya güncellenmiş bilgilerin kullanıma sunulması yeterli olabilir.
- (18) Süreklilik açısından, bu Direktif kapsamında sağlanması zorunlu olan veri türleri ve hizmetler somut bir coğrafi kapsam dahilinde sunulmalıdır. Bu kapsam da aynı şekilde kademeli ve orantılı bir yaklaşım temelinde tanımlanmalıdır. Kentsel düğüm noktalarındaki trafik düzenlemesine ilişkin veriler söz konusu olduğunda, ilgili yükümlülüklerin orantılı olmasını sağlamak ve özellikle makul bir fayda-maliyet oranı sağlamak amacıyla, Üye Devletler, bu Direktifte belirtilen bir trafik akışı eşiği uygulayarak kapsamı belirli yollarla sınırlama imkanına sahip olmalıdır.
- (19) Karayolu emniyeti açısından Üye Devletler, karayolu ağının Ek III'te tanımlanan coğrafi kapsamda olmayan kısımları (örneğin trans-Avrupa karayolu ağının bir parçası olmayan otoyollar) da dahil, mümkün olan en kısa sürede, UEN'ler aracılığıyla verileri (örneğin hız sınırları veya güvenli ve emniyetli park alanları için dinamik veriler) erişilebilir hale getirmeye teşvik edilmektedir.
- (20) 2020 tarihli 'Hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler için erişilebilir ulaşımın haritalandırılması' çalışması, erişilebilirlik özelliklerine ilişkin yeterli veri eksikliğinin, erişilebilirlik unsurları arama değişkenleri olarak kullanıldığında, güvenilir seyahat planlamasını engellediğini göstermektedir. Ayrıca, engelli ve hareket kabiliyeti kısıtlı kişilere yönelik bilgilere ilişkin asgari gerekliliklerin ve standartların belirlenmesinin, Birlik ve Üye Devlet düzeyinde son derece önemli olarak değerlendirilmesi gerektiğini göstermektedir. Ulaşım sisteminin erişilebilirliğini daha da artırmak, engelli ve hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin seyahatlerini kolaylaştırmak için çok modlu dijital hareketlilik hizmetlerinin, erişim düğümleri ve erişilebilirlik özellikleri hakkında erişilebilir formatlarda verilere sahip olması gerekmektedir.
- (21) Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi'nde yer alan ilgili ifadeyi takiben Komisyon, yeni elektronik iletişim teknolojileri karşısında mevcut yasal çerçevede ne gibi düzenlemelere ihtiyaç duyulduğunu ve eÇağrı kamu

Tüzüğünü değiştiren ve (AT) 78/2009, (AT) 79/2009 ve (AT) 661/2009 sayılı Tüzüğü yürürlükten kaldıran, ve Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AT) 631/2009 Sayılı, (AB) 406/2010 Sayılı, (AB) 672/2010 Sayılı, (AB) 1003/2010 Sayılı, (AB) 1005/2010 Sayılı, (AB) 1008/2010 Sayılı, (AB) 1009/2010 Sayılı, (AB) 19/2011 Sayılı, (AB) 109/2011 Sayılı, (AB) 458/2011 Sayılı, (AB) 65/2012 Sayılı, (AB) 130/2012 Sayılı, (AB) 347/2012 Sayılı, (AB) No 351/2012, (AB) No 1230/2012 ve (AB) 2015/166 sayılı Tüzükleri (ABRG L 325, 16.12.2019, s. 1).

TR

güvenliği cevaplama noktalarının (KGCN'ler), eÇağrı'nın ağır yük araçları, otobüsler ve yolcu otobüsleri, motorlu iki tekerlekli araçlar ve tarım traktörleri gibi diğer araç kategorilerine olası genişletilmesinden nasıl etkileneceğini değerlendirmeye davet edilmektedir. Buna ek olarak, bu Direktif çerçevesinin ötesinde, Komisyon, devre anahtarlamalı haberleşme ağları (2G ve 3G) kapatıldıktan sonra, mevcut eÇağrı isteklerini karşılayan ekipmana sahip araçlardaki eÇağrı sistemlerinin eskimesi sorununu ele almak için olası seçenekleri değerlendirmeye davet edilmektedir.

- (22) AUS ve gelişmiş sürücü destek sistemlerinin veya genel olarak araç ve altyapı sistemlerinin artan entegrasyonu, bu tür sistemlerin birbirlerine sağladıkları bilgilere giderek daha fazla güvenecekleri anlamına gelmektedir. Bu durum, özellikle K-AUS için geçerlidir. Bu bağımlılık, daha yüksek otonom seviyeleri ile artacaktır. Bu daha yüksek otonom seviyelerinin, manevraları düzenlemek ve trafik akışını kolaylaştırmak için araçlar ve altyapı arasındaki iletişimi güvenli bir şekilde kullanması ve daha sürdürülebilir taşımacılığa da katkıda bulunması beklenmektedir. Araçlar ve altyapı arasındaki bu haberleşme; verilerin güvenilirliğini, doğruluğunu ve kullanılabilirliğini desteklemelidir. Bu nedenle AUS hizmetlerinin bütünlüğünün tehlikeye atılması, örneğin kasıtlı olarak yanlış bilgilerin; araçları, yol kullanıcılarını riske atan manevralara sevk etmesi gibi durumlarda, karayolu güvenliği üzerinde ciddi bir etkiye sahip olabilir ve Birlik ulaşım sistemi üzerinde zincirleme bir etki oluşturabilir. Bu Direktifin uygulanmasına yönelik yeknesak koşulların sağlanması amacıyla AUS hizmetlerinin bütünlüğünün tehlikeye girdiği ve Birlik ulaştırma sisteminin veya karayolu emniyetinin güvenli ve düzgün bir şekilde işlemlerini sağlamak için Birlik düzeyinde bir müdahaleye acilen ihtiyaç duyulduğu durumlarda, bu durumun nedenlerini ve sonuçlarını ele almak için karşı önlemler almak üzere Komisyon'a uygulama yetkileri verilmelidir. Bu karşı önlemler, mümkün olduğunca çabuk alınmalı ve derhal uygulanmalıdır. Bununla birlikte, Komisyon bu tür karşı tedbirleri kabul etmeden önce, Üye Devletlerin uzmanlarına danışmak için mümkün olan tüm çabayı göstermelidir. Ayrıca, bir dizi olası sistem arızasını ele almak için çeşitli müdahale düzeylerinde acil durum yönetim planlarının mevcut olabileceği göz önünde bulundurulduğunda Komisyon, bu tür karşı tedbirleri yalnızca yetkili ulusal makamlar tarafından alınan düzeltici tedbirlerin zamanında ve etkili bir müdahale sağlamayacağı acil durumlarda kabul etmelidir. Bu yetkiler, 182/2011 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (AB) uyarınca kullanılmalıdır⁽¹⁵⁾. Taşımacılığın sürekliliğinin sağlanması ihtiyacı göz önünde bulundurulduğunda, (AB) 182/2011 sayılı Tüzüğün 8(2) Maddesi kapsamında sağlanan imkândan yararlanarak bu tür karşı tedbirlerin geçerliliğinin altı aydan fazla uzatılması uygun olacaktır. Bu tür karşı tedbirler, alternatif bir çözüm uygulandığında veya acil durum çözüldüğünde sona ermelidir.
- (23) Bu Direktif kapsamında kişisel verilerin işlenmesi, örneğin bir kişinin doğrudan veya dolaylı olarak tanımlanmasına olanak sağlayan konum verilerinin işlenmesi, özellikle Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin, (AB) 2016/679 sayılı Tüzüğü⁽¹⁶⁾ ve Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2002/58/AK sayılı Direktifinde⁽¹⁷⁾ belirtildiği üzere, kişisel verilerin korunması ve mahremiyete ilişkin Birlik hukukuna uygun olarak gerçekleştirilmelidir. (AB) 2016/679 sayılı Tüzüğün 6. Maddesi uyarınca, bu Direktif kapsamında kişisel verilerin hangi amaçla işlenebileceği belirtilmelidir.
- (24) Kişisel verilerin işlenmesini içerdikleri durumlarda, bu Direktif kapsamında geliştirilecek istekler, veri depolamanın azami süresi ve verilerin anonimleştirilmesi veya takma adla kullanılması da dâhil olmak üzere, (AB) 2016/679 sayılı Tüzük ve 2002/58/AT sayılı Direktifin gereklilikleri doğrultusunda, yeterli ve uygun kişisel veri koruma tedbirleri sağlamalıdır. Özellikle, Birlik hukukunda anonim veya takma isimli verilerin kullanımına ilişkin olarak öngörülen herhangi bir özel gereklilik saklı kalmak kaydıyla, kişisel verilerin işlenmesiyle takip edilen amaçlara eşit şekilde ulaşmanın mümkün olduğu ve teknik olarak uygulanabilir olduğu durumlarda, anonimleştirilmiş veriler kullanılmalıdır. Diğer durumlarda, örneğin AB K-AUS güvenlik kimlik bilgisi yönetim sistemi aracılığıyla, tasarım yoluyla veri koruma ilkesi doğrultusunda, bireylerin mahremiyetinin artırılması amacıyla anonimleştirilmiş verilerin kullanımı teşvik edilmelidir. Hareketlilik örüntülerinden veya yüz tanımadan kaynaklanan kişisel verilerin kullanımı, herhangi bir sosyal ayrımcılığa yol açmamalıdır. Ayrıca yasa dışı erişim, değişiklik veya kayıp dahil olmak üzere özellikle kötüye kullanıma karşı önlemler, (AB) 2016/679 sayılı Tüzük ve 2002/58/AT sayılı Direktifin gerekliliklerine uygun olarak bu isteklerde veya ulusal hukukta belirtilmelidir.

¹⁵ Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 16 Şubat 2011 tarih ve (AB) 182/2011 sayılı Tüzüğü, Komisyon'un uygulama yetkilerini kullanmasının Üye Devletler tarafından kontrol edilmesine ilişkin mekanizmalara ilişkin kuralları ve genel ilkeleri ortaya koymaktadır (ABRG L 55, 28.2.2011, s. 13).

¹⁶ Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 27 Nisan 2016 tarihli ve (AB) 2016/679 sayılı Tüzüğü, kişisel verilerin işlenmesi ve bu tür verilerin serbest dolaşımı ile ilgili olarak gerçek kişilerin korunması ve 95/46/AT sayılı Direktifin (Genel Veri Koruma Yönetmeliği) yürürlükten kaldırılması (ABRG L 119, 4.5.2016, s. 1).

¹⁷ Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 12 Temmuz 2002 tarih ve 2002/58/AT sayılı elektronik haberleşme sektöründe kişisel verilerin işlenmesi ve mahremiyetin korunmasına ilişkin Direktifi (Mahremiyet ve elektronik haberleşme direktifi) (ABRG L 201, 31.7.2002, s. 37).

- (25) 2001/95/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi ⁽¹⁸⁾, sektörel mevzuatın aynı güvenlik hedefine sahip daha spesifik hükümler getirmediği ve sektörel mevzuat tarafından getirilen güvenlik gerekliliklerinin, söz konusu Direktifin ("emniyet ağı" olarak da bilinen) kapsadığı hususları ve riskleri veya risk kategorilerini kapsamadığı ürünler için geçerlidir.
- (26) Bir uygunluk değerlendirmesinin yapılmasının gerekli olduğu durumlarda, isterler, bileşenlerin uygunluğunun veya kullanıma uygunluğunun değerlendirilmesini düzenleyen prosedürü ortaya koyan ayrıntılı hükümler içermelidir. Belirli AUS hizmetleri ve özellikle K-AUS hizmetleri ile ilgili olarak belirli gerekliliklere sürekli uyum ve birlikte çalışabilirlik, sistemin emniyetini ve düzgün işleyişini sağlamak için gereklidir. Bu nedenle gerektiğinde, ürünler için gereklilikleri belirleyen isterler, bir koruma maddesi de dahil olmak üzere, piyasa gözetimi ile ilgili prosedürleri de belirlemelidir. Bu hükümler, özellikle uygunluk değerlendirmesi ve piyasa gözetimi prosedürlerinin çeşitli aşamalarına yönelik modüllere ilişkin 768/2008/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Kararı'na ⁽¹⁹⁾ dayanmalıdır. Avrupa Parlamentosu ve Konsey'nin (AB) 2018/858 sayılı Tüzüğü ⁽²⁰⁾ motorlu araçların ve bunların parçalarının veya ilgili ekipmanlarının model onayı ve piyasa gözetimi için bir çerçeve ortaya koymaktadır. Avrupa Parlamentosu ve Konsey'nin (AB) 167/2013⁽²¹⁾ ve (AB) 168/2013⁽²²⁾ sayılı Tüzükleri, iki veya üç tekerlekli araçların, dört tekerlekli bisikletlerin, tarım veya orman araçlarının ve bunların parçalarının veya ilgili ekipmanlarının model onayına ilişkin kuralları ortaya koymaktadır.

Bu nedenle, bu yasal düzenlemelerin kapsamına giren ekipman ve uygulamaların uygunluk değerlendirmesini sağlamak, mükerrer bir çalışma olacaktır. Ancak araç onayına ilişkin bu yasal düzenlemeler, araçlara monte edilen AUS ile ilgili ekipmanlar için geçerli olup bu Direktifin kapsamına girmesi gereken harici karayolu altyapısı AUS ekipmanı ve yazılımı için geçerli değildir. İkinci durumda, isterler, uygunluk değerlendirmesi ve piyasa gözetim prosedürleri sağlayabilir. Bu tür prosedürler, her bir ayrı durumda gerekli olanlarla sınırlı olmalı ve uygun olduğu hallerde, özellikle sınır ötesi uygulamalar ve hizmetlerle ilgili olarak uygunluk değerlendirme kuruluşlarının ve uygulanabilir prosedürlerin belirlenmesine ilişkin kurallara sistematik bir yaklaşım getirmeyi amaçlamalıdır.

- (27) AUS ekipman ve yazılımlarının geliştirilmesi ve kullanımı yapay zekâ sistemlerini içerdiğinde, yapay zekâyâ ilişkin uyumlaştırılmış kuralları belirleyen Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü'nün (yapay zekâ yasası) ilgili hükümleri dikkate alınmalıdır.
- (28) Doğru ve garantili zamanlama ve konumlandırma hizmetlerinin gerekli olduğu AUS uygulamaları ve hizmetleri için uydu tabanlı altyapılar veya eşdeğer düzeyde hassasiyet sağlayan herhangi bir teknoloji kullanılmalıdır. Doğru ve garantili zamanlama ve konumlandırma hizmetleri ihtiyacına cevap veren yeni teknolojilerin daha geniş kullanımını teşvik etmek için Birlik ulaştırma ve uzay sektörleri arasındaki sinerjiden yararlanılmalıdır. Avrupa Parlamentosu ve Konsey'nin (AB) 2021/696 sayılı Tüzüğü ⁽²³⁾ kapsamında oluşturulan Birlik Uzay Programı, Galileo, Avrupa Sabit Navigasyon Yer Paylaşımı Hizmeti (EGNOS) ve Copernicus sistemleri aracılığıyla uzayla ilgili yüksek kaliteli, güncel ve güvenli veri, bilgi ve hizmetler sağlamaktadır.
- (29) Güvenli ve güvenilir zamanlama ve konumlandırma hizmetlerinin sağlanması, AUS uygulamalarının ve hizmetlerinin etkili bir şekilde çalışmasının temel bir unsurudur. Bu nedenle, küresel navigasyon uydu sistemi (GNSS) sinyal yanıltma saldırılarını azaltmak için Galileo programı tarafından sağlanan kimlik doğrulama mekanizması ile uyumluluklarının sağlanması gerekmektedir. Bu, konum ve zamanla ilgili bilgilerin güvenilirliğini sağlamak için aynı düzeyde güven sağlayan diğer kanıtlanmış mekanizmaların kullanılmasını dışlamaz.
- (30) Komisyon tarafından 2010/40/AB sayılı Direktif kapsamında kabul edilen çalışma programlarının hazırlanmasında, Üye Devletler ve diğer ilgili paydaşlara, özellikle Avrupa AUS Danışma Grubu ve ulaştırmanın dijital yönleriyle ilgilenen komiteler olmak üzere diğer Komisyon uzman gruplarına danışılmalıdır.
- (31) Raporlamaya ilişkin kurallar basitleştirilmeli ve karşılaştırmalı bir analize daha iyi olanak sağlamalıdır. Bu nedenle, her üç yılda bir, bu Direktifin, tüm yetki devri ve uygulama yasalarının uygulanmasını kapsayan bir Üye

¹⁸ Avrupa Parlamentosu ve Konsey'nin 3 Aralık 2001 tarihli ve 2001/95/AT sayılı genel ürün emniyeti direktifi (ATRG L 11, 15.1.2002, s. 4).

¹⁹ Avrupa Parlamentosu ve Konsey'nin 9 Temmuz 2008 tarih ve 768/2008/AT sayılı, ürünlerin pazarlanması için ortak bir çerçeve oluşturulması Kararı ve 93/465/AET sayılı Konsey Kararı'nın yürürlükten kaldırılması (ABRG L 218, 13.8.2008, s. 82).

²⁰ Avrupa Parlamentosu ve Konsey'nin 30 Mayıs 2018 tarihli ve (AB) 2018/858 sayılı Tüzüğü, motorlu taşıtların ve römorklarının ve bu tür araçlara yönelik sistemlerin, bileşenlerin ve ayrı teknik ünitelerin onaylanması ve piyasa gözetimine ilişkin, (AT) 715/2007 ve (AT) 595/2009 sayılı Yönetmelikleri değiştiren ve 2007/46/AT sayılı Direktifi yürürlükten kaldıran Tüzüğü (ABRG L 151, 14.6.2018, s. 1).

²¹ Avrupa Parlamentosu ve Konsey'nin 5 Şubat 2013 tarih ve (AB) 167/2013 sayılı tarım ve ormancılık araçlarının onaylanması ve piyasa gözetimine ilişkin Tüzüğü (ABRG L 60, 2.3.2013, s. 1).

²² Avrupa Parlamentosu ve Konsey'nin 15 Ocak 2013 tarih ve (AB) 168/2013 sayılı, iki veya üç tekerlekli araçların ve dört tekerlekli küçük taşıtların onaylanması ve piyasa gözetimine ilişkin Tüzüğü (ABRG L 60, 2.3.2013, s. 52).

²³ Birlik Uzay Programını ve Avrupa Birliği Uzay Programı Ajansını kuran ve (AB) 912/2010, (AB) 1285/2013 ve (AB) 377/2014 sayılı Tüzükleri ve 541/2014/AB sayılı Kararı yürürlükten kaldırılan 28 Nisan 2021 tarihli ve (AB) 2021/696 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (ABRG L 170, 12.5.2021, s. 69).

TR

Devlet raporu, mevcut çeşitli raporlama yükümlülüklerinin yerini almalı ve belirli kilit performans göstergelerini içeren ortak bir şablon oluşturulmalıdır. Komisyon, raporlarda gönüllü anahtar performans göstergelerinin kullanımına ilişkin deneyimlere dayanarak uyumlaştırılmış şablona dahil edilecek bu göstergelerden bazılarını seçebilmelidir.

- (32) Komisyon ve Üye Devletler, özellikle Birlik üyeliğine aday ülkeler ve Üye Devletleri birbirine bağlayan transit koridorların bulunduğu üçüncü ülkeler olmak üzere üçüncü ülkelerle iş birliğini geliştirmeye teşvik edilmektedir. Komisyon, ayrıca uluslararası düzeyde de iş birliğini teşvik etmektedir.
- (33) Bu Direktifin uygulanmasına yönelik yeknesak koşulların sağlanması amacıyla, çalışma programlarının kabul edilmesi ve güncellenmesi ile Üye Devletler tarafından sunulacak raporlara ilişkin şablonun kabul edilmesine ilişkin olarak Komisyona uygulama yetkileri verilmelidir. Bu yetkiler, (AB) 182/2011 sayılı Tüzük uyarınca kullanılmalıdır.
- (34) Bu Direktifin hedeflerine ulaşılması amacıyla Avrupa Birliği'nin İşleyişi Hakkında Antlaşma'nın 290. Maddesi uyarınca yasaları kabul etme yetkisi, bu Direktifin yürürlüğe girmesinden itibaren beş yıllık bir süre için Üye Devletlerin veri mevcudiyetini sağlamaları gereken veri türleri listesinde değişiklik yapmak üzere Komisyon'a devredilmelidir. Bu süre, Avrupa Parlamentosu veya Konsey'in böyle bir uzatmaya karşı çıkmaması halinde, aynı süreler için zımnen uzatılmalıdır. Komisyon'un hazırlık çalışmaları sırasında, uzmanlar düzeyinde ve paydaşlar da dâhil olmak üzere, her türlü karayolu kullanıcısını ve ilgili diğer tarafları temsil eden uygun istişarelerde bulunması ve bu istişarelerin 13 Nisan 2016 tarihli Daha İyi Kanun Yapma Konusunda Kurumlar Arası Anlaşma'da ⁽²⁴⁾ belirtilen ilkelere uygun olarak yürütülmesi özellikle önemlidir. Özellikle yetki devrine dayanan yasaların hazırlanmasına eşit katılımın sağlanması için Avrupa Parlamentosu ve Konsey, tüm belgeleri Üye Devletlerin uzmanlarıyla aynı anda almakta ve bu uzmanlar, yetki devrine dayanan yasaların hazırlanmasıyla ilgilenen Komisyon uzman gruplarının toplantılarına sistematik olarak erişebilmektedir.
- (35) Eşgüdümlü bir yaklaşımı temin etmek amacıyla Komisyon, bu Direktif ile kurulan Komite ile Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 165/2014 ⁽²⁵⁾, (AB) 2019/1239 ⁽²⁶⁾, (AB) 2020/1056 ve (AB) 2018/858 sayılı Tüzükleri ve Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2007/2/AT ⁽²⁷⁾ ve (AB) 2019/520 ⁽²⁸⁾ sayılı Direktifleri ile kurulan Komitelerin faaliyetleri arasında uyum sağlamalıdır.
- (36) Birlik genelinde birlikte çalışabilir AUS'un koordineli ve tutarlı bir şekilde yaygınlaştırılmasını sağlamak olan bu Direktifin amacı, Üye Devletler ve/veya özel sektör tarafından yeterince gerçekleştirilemeyeceğinden, bunun yerine ölçeği ve etkileri nedeniyle Birlik düzeyinde daha iyi gerçekleştirilebilir. Birlik, Avrupa Birliği Antlaşması'nın 5. Maddesinde belirtilen yerindenlik ilkesine uygun olarak tedbirler kabul edebilir. Söz konusu maddede belirtilen orantılılık ilkesi uyarınca, bu Direktif, söz konusu hedefe ulaşmak için gerekli olanın ötesine geçmemektedir.
- (37) Üye Devletler ve Komisyon'un açıklayıcı belgelere ilişkin 28 Eylül 2011 tarihli Ortak Siyasi Bildirisi ⁽²⁹⁾ uyarınca, Üye Devletler, gerekli hallerde, iç hukuka aktarma tedbirlerinin bildirimine, bir direktifin bileşenleri ile ulusal hukuka aktarım araçlarının ilgili bölümleri arasındaki ilişkiyi açıklayan bir veya daha fazla belge ile eşlik etmeyi taahhüt etmiştir. Bu Direktif ile ilgili olarak yasa koyucu, bu tür belgelerin iletilmesini haklı görmektedir.
- (38) Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 2018/1725 sayılı Tüzüğü'nün ⁽³⁰⁾ 42(1) maddesi uyarınca, Avrupa Veri Koruma Denetçisine danışılmış ve 2 Mart 2022 tarihinde bir görüş bildirilmiştir,

İŞBU DİREKTİF KABUL ETMİŞTİR:

²⁴ Avrupa Parlamentosu, Avrupa Birliği Konseyi ve Avrupa Komisyonu arasında Daha İyi Kanun Yapımına ilişkin Kurumlar arası Anlaşma (ABRG L 123, 12.5.2016, s. 1).

²⁵ Karayolu taşımacılığında takograflara ilişkin 4 Şubat 2014 tarihli ve (AB) 165/2014 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönetmeliği, karayolu taşımacılığında kayıt ekipmanlarına ilişkin (AET) 3821/85 sayılı Konsey Tüzüğü'nü yürürlükten kaldırmakta ve karayolu taşımacılığına ilişkin bazı sosyal mevzuatın uyumlaştırılmasına ilişkin (AT) 561/2006 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü'nü değiştirmektedir (ABRG L 60, 28.2.2014, s. 1).

²⁶ Avrupa Denizcilik Tek Pencere ortamını tesis eden ve 2010/65/AB sayılı Direktifi yürürlükten kaldıran 20 Haziran 2019 tarihli ve (AB) 2019/1239 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (ABRG L 198, 25.7.2019, s. 64).

²⁷ Avrupa Topluluğunda Mekânsal Bilgi Altyapısı (INSPIRE) kuran 14 Mart 2007 tarihli ve 2007/2/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (ABRG L 108, 25.4.2007, s. 1).

²⁸ Elektronik karayolu geçiş ücreti sistemlerinin birlikte çalışabilirliğine ve Birlik içinde karayolu ücretlerinin ödenmemesine ilişkin sınır ötesi bilgi alışverişinin kolaylaştırılmasına ilişkin 19 Mart 2019 tarihli ve (AB) 2019/520 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (ABRG L 91, 29.3.2019, s. 45).

²⁹ ABRG C 369, 17.12.2011, p. 14.

³⁰ Kişisel verilerin Birlik kurumları, organları, ofisleri ve ajansları tarafından işlenmesine ilişkin olarak gerçek kişilerin korunması ve bu tür verilerin serbest dolaşımına ilişkin ve 45/2001/AT sayılı Tüzük ve 1247/2002/AT sayılı Kararı yürürlükten kaldıran 23 Ekim 2018 tarihli ve 2018/1725 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (AB) (ABRG L 295, 21.11.2018, s. 39).

Madde 1

2010/40/AB sayılı Direktifte Yapılan Değişiklikler

2010/40/AB sayılı Direktif aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

(1) Madde 1'e aşağıdaki paragraf eklenmiştir:

'2a. Bu Direktif, veriler için Ek III'te belirtilen belirli coğrafi kapsam ve AUS hizmetleri için Ek IV'te belirtilen belirli coğrafi kapsam ile Madde 2'de atıfta bulunulan öncelikli alanlarda, verilerin kullanılabilirliğini ve AUS hizmetlerinin yaygınlaştırılmasını sağlar;

(2) Madde 2'nin 1. fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'1. Bu Direktifin amaçları doğrultusunda, aşağıdakiler; isterlerin ve standartların geliştirilmesi ve kullanılmasına yönelik öncelikli alanları oluşturacaktır:

- (a) Öncelikli alan I: Bilgi ve hareketlilik AUS hizmetleri;
- (b) Öncelikli alan II: Seyahat, ulaşım ve trafik yönetimi AUS hizmetleri;
- (c) Öncelikli alan III: Yol emniyeti ve güvenliği AUS hizmetleri;
- (d) Öncelikli alan IV: Kooperatif, bağlantılı ve otonom hareketlilik için AUS hizmetleri';

(3) Madde 4aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

(a) (2) numaralı bent aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'(2) "birlikte çalışabilirlik", sistemlerin ve altta yer alan iş süreçlerinin veri alışverişi yapma, işlenmiş veri ile bilgiyi paylaşma kapasitesi anlamına gelir ve AUS hizmetlerinin sürekliliğini mümkün kılar;'

(b) (4) numaralı bent aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'(4) "AUS hizmeti", kullanıcı emniyetine, verimliliğine, sürdürülebilir hareketliliğe veya konfora katkıda bulunmak, ulaşım ve seyahat operasyonlarını kolaylaştırmak veya desteklemek amacıyla iyi tanımlanmış bir organizasyonel ve operasyonel çerçeve aracılığıyla bir AUS uygulamasının sağlanması anlamına gelir;'

(c) (14) numaralı bent aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'(14) "yol verileri", sabit trafik işaretleri ve bunların düzenleyici emniyet niteliklerinin yanı sıra şarj etme ve alternatif yakıtlarla yakıt ikmali için altyapı da dahil olmak üzere yol altyapısı özelliklerine ilişkin veriler anlamına gelir;'

(d) (18) numaralı bent aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'(18) "standart", Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 1025/2012 sayılı Tüzüğü'nün * 2(1) Maddesinde tanımlanan standart anlamına gelir;

* 89/686/AET ve 93/15/AET sayılı Konsey Direktifleri ile 94/9/AT, 94/25/AT, 95/16/AT, 97/23/AT, 98/34/AT, 2004/22/AT, 2007/23/AT, 2009/23/AT ve 2009/105/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktiflerini değiştiren ve 87/95/AET sayılı Konsey Kararı ile 1673/2006/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Kararını yürürlükten kaldıran Avrupa standardizasyonuna ilişkin 25 Ekim 2012 tarihli ve (AB) 1025/2012 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (ABRG L 316, 14. 11.2012, p. 12).';

TR

(e) aşağıdaki noktalar eklenmiştir:

'(19) "kooperatif akıllı ulaşım sistemleri" veya "K-AUS", AUS kullanıcılarının birbirleri hakkında önceden bilgi sahibi olmadan ve ayrımcı olmayan bir şekilde, güvenli ve güvenilir mesaj alışverişinde bulunarak etkileşimde bulunmalarını ve iş birliği yapmalarını sağlayan akıllı ulaşım sistemleri anlamına gelir;

(20) "K-AUS hizmeti", K-AUS aracılığıyla sağlanan bir AUS hizmeti anlamına gelir;

(21) "verilerin kullanılabilirliği", verilerin makine tarafından okunabilir, dijital bir formatta mevcut olması anlamına gelir;

(22) "ulusal erişim noktası" veya "UEN", Madde 6'da atıfta bulunulan isterlerde tanımlandığı üzere, bir Üye Devlet tarafından kurulan ve verilere tek bir erişim noktası oluşturan dijital bir ara yüz anlamına gelir;

(23) "verilerin erişilebilirliği", verilerin dijital makine tarafından okunabilir bir formatta talep edilmesinin ve elde edilmesinin mümkün olması anlamına gelir;

(24) "çok modlu dijital hareketlilik hizmeti", birden fazla ulaşım modu için ulaşım tesislerinin konumu, tarifeler, uygunluk durumu veya ücretler gibi trafik ve seyahat verileri hakkında bilgiler sağlayan ve rezervasyona, ödeme yapılmasına veya bilet düzenlenmesine olanak tanıyan özellikler içerebilen bir hizmet anlamına gelir;

(25) "temel bilgiler", bu Direktif kapsamında karayolu ve AUS kullanıcılarını bilgilendirmek için özellikle de karayolu yetkililerinin sorumlu oldukları ilgili bilgilerdir.

(26) "ana yol", bir Üye Devlet tarafından belirlenen, büyük şehirleri veya bölgeleri ya da her ikisini birbirine bağlayan ve kapsamlı trans-Avrupa karayolu ağının bir parçası veya otoyol olarak sınıflandırılmayan, kentsel alanların dışındaki bir yol anlamına gelir;

(4) Aşağıdaki madde eklenmiştir:

'Madde 4a

Çalışma programı

1. Komisyon, 4 Mayıs 2011 tarihli Komisyon Kararı (*) ile kurulan Avrupa AUS Danışma Grubu'na ve ilgili paydaşlara danıştıktan sonra, 21 Aralık 2024 tarihine kadar, bir çalışma programı oluşturarak bir uygulama yasası kabul edecektir. Söz konusu uygulama yasası, Madde 15(4)'te atıfta bulunulan inceleme usulüne uygun olarak kabul edilecektir. Çalışma programı, en azından aşağıdaki unsurları içerecektir:

(a) Madde 6'ya uygun olarak hangi iş kalemleri için isterlerin geliştirileceğini belirterek her yıl uygulanması için hedefler ve tarihleri;

(b) Komisyon'un Madde 7(1a)'da atıfta bulunulan yetki devrine dayanan yasalarla Ek III'e eklemeyi veya Ek III'ten çıkarmayı düşündüğü veri türlerini;

(c) Madde 7(1) uyarınca Komisyon tarafından paydaşlar ve Üye Devletlerle iş birliği içinde yürütülecek hazırlık çalışmalarını.

2. 12(2) maddesi uyarınca yetki devrine dayanan yasaları kabul etme yetkisinin müteakip her beş yıllık uzatımından önce, Komisyon, en azından 1. paragrafın (a) ila (c) bentlerinde atıfta bulunulan unsurları içeren yeni bir çalışma programı oluşturan uygulama yasalarını kabul eder. Bu uygulama yasaları, 15(4) maddesinde atıfta bulunulan inceleme usulüne uygun olarak kabul edilecektir.

(5) Madde 5 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

* Avrupa AUS Danışma Grubunun kurulmasına ilişkin 4 Mayıs 2011 tarihli Komisyon Kararı (2011/C 135/03), (OJ C 135, 5.5.2011, s. 3);

'Madde 5

İsterlerin AUS'un yaygınlaştırılmasında uygulanması

1. Üye Devletler, 6. Madde uyarınca Komisyon tarafından kabul edilen isterlerin, Ek II'deki ilkelere uygun olarak söz konusu AUS uygulamaları ve hizmetleri yaygınlaştırıldığında, bu AUS uygulamaları ve hizmetleri yaygınlaştırıldığında uygulanmasını sağlamak için gerekli tedbirleri alacaktır. Bu, her Üye Devletin bu tür uygulama ve hizmetlerin, kendi topraklarında yaygınlaştırılmasına karar verme hakkına hanel getirmez. Bu hak, Madde 6a'ya hanel getirmez.
2. Üye Devletler, ilgili olduğu durumlarda, ilgili paydaşlar da dahil olmak üzere, öncelikli alanlarla ilgili olarak bu öncelikli alanlara ilişkin herhangi bir ister kabul edilmediği sürece, iş birliği yapacaktır.
3. Üye Devletler ayrıca, örneğin Birlik destekli koordinasyon projeleri aracılığıyla ve gerektiğinde ilgili paydaşlarla, standartlar ve Birlik tarafından uyumlaştırılmış profiller, ortak tanımlar, ortak meta veriler, ortak kalite gereklilikleri ve UEN mimarilerinin birlikte çalışabilirliğine ilişkin hususlar, ortak veri alışverişi koşulları, güvenli erişim ve ortak eğitim ile sosyal yardım faaliyetleri gibi Komisyon tarafından kabul edilen isterlerin uygulanmasının operasyonel yönleri konusunda iş birliği yapacaktır. İsterlerde belirtilen veri sağlayıcıları, veri kullanıcıları ve AUS hizmet sağlayıcılarına yönelik gereklilikler konusunda, Üye Devletler, ayrıca bu gerekliliklere uygunluğun değerlendirilmesine yönelik uygulamalar, bu uygunlukların uygulanmasına yönelik mekanizmaların geliştirilmesi ve sınır ötesi iş birliğine ilişkin konularda da birlikte çalışacaktır.;

(6) Madde 6 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

(a) 5. paragraf aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'5. Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 2015/1535 sayılı Direktifinde (*) belirtilen prosedürlere hanel getirmeksizin isterler, Üye Devletlerin, Komisyon'a bildirimde bulunduktan sonra, uygun olduğu hallerde, kendi topraklarının tamamında veya bir kısmında AUS hizmetlerinin sağlanması için ek kurallar oluşturabileceği durumları belirtecektir. Bu kurallar birlikte çalışabilirliği engellememelidir'.

(b) 6. paragraf aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'6. Uygun olduğu hallerde isterler, Madde 8'de atıfta bulunulan standartlardan herhangi birine dayanacaktır.

İsterler, kalite ve kullanıma uygunluk ile ilgili parametrelerin belirlenmesine yönelik kuralları içermelidir. Uygun olduğunda ve özellikle emniyet ve birlikte çalışabilirlik açısından gerekçelendirildiğinde, isterler 768/2008/AK sayılı Karara uygun olarak bir koruma maddesi de dahil olmak üzere uygunluk değerlendirmesi ve piyasa gözetimine ilişkin kuralları içerecektir.

Üye Devletler, isterler de belirtilen gerekliliklere uygunluğun değerlendirilmesini yapmak üzere, isterlerde belirtilen değerlendirmeye ilişkin özel kurallara tabi olmak kaydıyla, yetkili bir veya daha fazla kuruluş belirleyebilir.

İsterler Ek II'de belirtilen ilkelere uygun olacaktır.;

(c) Aşağıdaki paragraf eklenmiştir:

'8. Komisyon, 12. Madde uyarınca, bu Maddede atıfta bulunulan isterleri belirleyen yetki devrine dayanan yasaları kabul edecektir. Bu yetki devrine dayanan yasalar, birden fazla öncelik alanını kapsamayacak ve öncelikli eylemlerin her biri için kabul edilecektir.;

(7) Aşağıdaki madde eklenmiştir:

* Teknik düzenlemeler ve Bilgi Toplumu hizmetlerine ilişkin kurallar alanında bilgi sağlanmasına yönelik bir prosedür ortaya koyan 9 Eylül 2015 tarihli ve (AB) 2015/1535 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi (ABRG L 241, 17.9.2015, s. 1);;

TR*'Madde 6a***Verilerin kullanılabilirliği ve AUS hizmetlerinin yaygınlaştırılması**

1. Üye Devletler, temel bilgilerin halihazırda mevcut olduğu durumlarda, Ek III'te belirtilen her bir veri türü için coğrafi kapsama yönelik verilerin mevcut olmasını sağlayacaktır.

Üye Devletler, Ek III'ün üçüncü sütununda belirtilen tarihte veya bu tarihten sonra oluşturulan veya güncellenen temel bilgilere karşılık gelen verilerin, gecikme olmaksızın kullanıma sunulmasını sağlayacaktır.

Üye Devletler ayrıca, Ek III'te aksi belirtilmedikçe, söz konusu Ek'in dördüncü sütununda belirtilen tarihten önce oluşturulan veya güncellenen mevcut tüm temel bilgilere karşılık gelen diğer verilerin, bu tarihten sonra gecikme olmaksızın kullanıma sunulmasını sağlayacaktır.

Ek III'ün dördüncü sütununda herhangi bir tarihin belirtilmediği durumlarda, geçerli tarihler 7. Madde uyarınca kabul edilen bir yetki devri yasası vasıtasıyla belirlenecektir.

Bu paragraf uyarınca belirlenen son tarihler yalnızca mevcut altyapı için geçerlidir. Daha sonraki bir tarihte tamamlanan altyapı için bu son tarihler, tamamlanma tarihleri olarak anlaşılabilecektir.

Üye Devletler, aynı tarihe kadar bu verilerin UEN'ları aracılığıyla erişilebilirliğini sağlamalıdır.

2. Üye Devletler, Ek IV'te belirtilen AUS hizmetlerinin coğrafi kapsama alanı için mümkün olduğunca erken ve her halükârda söz konusu Ek'te belirtilen ilgili tarihlerden daha geç olmamak kaydıyla yaygınlaştırılmasını sağlayacaktır.

(8) Madde 7 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

*'Madde 7***Ek III'te yapılan değişiklikler**

1. Bu madde uyarınca yetki devrine dayanan yasaları kabul etmeden önce Komisyon, tekrarlayan istişare sürecinin bir parçası olarak ve Üye Devletler tarafından belirlenen uzmanlar ve paydaşlarla birlikte, Madde 6a uyarınca kullanıma sunulacak veri türlerinin dijital içeriğine ilişkin tanımların olgunluğunu tespit edecek ve uygun hazırlık çalışmalarının tamamlanmasını sağlayacaktır.

1a. Maliyet-fayda analizinin ve uygun istişarelerin ardından ve Birlik genelindeki pazar ve teknolojik gelişmeleri dikkate alarak Komisyon, Ek III'ün aşağıdaki şekilde değiştirilmesi amacıyla 12. Madde uyarınca yetki devrine dayanan yasaları kabul etme yetkisine sahiptir:

(a) Ek III'te atıfta bulunulan veri kategorilerinden veya alt kategorilerinden birinin kapsamına giren ve Madde 6(8) uyarınca oluşturulan istişarelerde listelenen veri türlerinin, bu tür veri türlerinin kullanılabilirliğinin, bir maliyet-fayda analizine göre, taşımacılığın sürdürülebilirliği, taşımacılık emniyeti ve güvenliği veya taşımacılık verimliliği ve yönetimi açısından önemli ve açıkça gerekçelendirilmiş faydalar ve iyileştirmeler getirdiği durumlarda eklenmesi ve uygulanabilir tarihlerin tanımlanması;

(b) Açıkça gerekçelendirildiği durumlarda, veri türlerinin Ek III'ten çıkarılması;

(c) 20 Aralık 2023 itibarıyla herhangi bir tarihin tanımlanmadığı durumlar için Ek III'te listelenen veri türleri için uygulanabilir tarihlerin tanımlanması.

2. Bu maddenin 1a paragrafı uyarınca kabul edilen yetki devrine dayanan yasalar, 4a maddesi uyarınca kabul edilen en son çalışma programında belirlenen veri türleriyle tutarlı olacaktır. Söz konusu yetki devrine dayanan yasalar, ilgili olduğu hallerde, bu maddenin 1. paragrafında atıfta bulunulan hazırlık çalışmaları çerçevesinde tanımlanan dijital içerikle ilgili olacaktır. Devredilen bu yasalar, birden fazla öncelik alanını kapsamayacaktır.

3. 1a paragrafının (a) ve (c) bentlerinde atıfta bulunulan bir veri türünün coğrafi kapsamı, ilgili olduğu hallerde aşamalı bir yaklaşım izlenerek veri türünün ait olduğu kategoriler veya alt kategoriler için Ek III'te

tanımlananla aynı veya daha sınırlı olacaktır.

4. 1a paragrafının (a) ve (c) bentlerinde atıfta bulunulan yetki devrine dayanan yasalarda belirtilen tarihler:

- (a) Ek III'ün üçüncü sütunuyla ilgili olarak ilgili yetki devrine dayanan yasanın yürürlüğe girmesinden iki yıl sonraki tarihten daha erken olmamalı ve ilgili olduğu hallerde aşamalı bir yaklaşım izlemelidir;
- (b) Ek III'ün dördüncü sütununa ilişkin olarak, ilgili yetki devrine dayanan yasanın yürürlüğe girmesinden sonraki dört yıldan daha erken bir tarih olmamalıdır.

Ek III'ün üçüncü sütunda halihazırda bir tarih belirtmesi durumunda, dördüncü sütun için tarih:

- (a) Üçüncü sütunda belirtilen tarihten iki yıl sonraki tarihten ve ilgili devrine dayanan yasanın yürürlüğe girmesinden iki yıl sonraki tarihten daha erken olmamalıdır;
- (b) AB'nin tüm ulaşım ağında, AB çapında çok modlu seyahat bilgi hizmetleri (tanımlanmış erişim düğümlerinin konumu) için statik çok modlu trafik verilerine ilişkin olarak 31 Aralık 2032 tarihinden önce olmamalıdır.

Ancak, Ek III'ün üçüncü sütununda belirtilen tarihten önce oluşturulan veya güncellenen bilgilere tekabül eden mevcut verilerin kullanılabilirliğinin, ilgili bilgilerin hızlı bir şekilde güncelliğini yitirmesi nedeniyle gerekli görülmediği hallerde, bu Maddenin 1a paragrafının (a) ve (c) bentleri uyarınca kabul edilen yetki devrine dayanan yasalar, Ek III'ün dördüncü sütununda Madde 6a(1)'in dördüncü alt paragrafında belirtilen yükümlülüğün söz konusu verilere uygulanmayacağını belirtebilir.

5. Bu madde uyarınca yetki devrine dayanan yasaları kabul ederken Komisyon, özellikle kişisel verilere müdahale riski ile ilgili olarak 2016/679 (AB) sayılı Tüzük ve 2002/58/AT sayılı Direktif'in gerekliliklerini ve söz konusu müdahalelerin, maliyetlerin ve kaynakların, özellikle de kamu makamları tarafından yapılanların asgari düzeyde tutulmasını sağlamak amacıyla ilgili verilerin yeterli bir kalite düzeyinde kullanıma sunulması için gereken maliyetleri ve insan kaynaklarını dikkate alacaktır. Komisyon ayrıca verileri sağlamakla yükümlü olabilecek özel operatörler üzerindeki maliyetleri ve idari yükü de dikkate alacaktır.*

(9) Aşağıdaki madde eklenmiştir:

'Madde 7a

Geçici tedbirler

1. Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 2016/1148 sayılı Direktifi (*) kapsamında oluşturulanlar gibi olaylara hazırlık ve müdahale mekanizmalarına hâle getirmeksizin, Komisyon, bir Üye Devletin talebi üzerine veya kendi inisiyatifiyle, acil bir durumda, 2. Madde kapsamında belirlenen öncelikli alanlar kapsamındaki yükümlülüklerin askıya alınması gibi, söz konusu durumun sebep ve sonuçlarına yönelik karşı tedbirler öngören derhal uygulanabilir uygulama yasalarını kabul edebilir. Komisyon, acil bir durumun meydana geldiği kanaatine vardığında, Üye Devletleri mümkün olan en kısa sürede bilgilendirecektir.

2. Komisyon, 1. paragraf uyarınca uygulama yasalarını yalnızca 6. madde uyarınca kabul edilen isterlerin konusu olan AUS hizmetlerinin kullanılabilirliği veya bütünlüğünün tehlikeye girmesinden kaynaklanan öngörülemez bir acil durumun ortaya çıkması halinde, böyle bir durumun Birlik ulaştırma sisteminin emniyetli ve düzgün işleyişini tehlikeye atmasının muhtemel olduğu veya karayolu emniyeti üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olduğu hallerde ve yalnızca bir olay müdahale mekanizmasının uygulanmasının veya 6. madde uyarınca isterlerin değiştirilmesinin zamanında ve etkili bir müdahale sağlayacağını beklenemediği hallerde kabul edebilir. Komisyon tarafından kabul edilen tedbirler, yalnızca bu tür acil durumların sebep ve sonuçlarını ele almakla sınırlı olacaktır.

* Birlik genelinde ağ ve bilgi sistemlerinin yüksek düzeyde ortak güvenliğine yönelik tedbirlere ilişkin 6 Temmuz 2016 tarihli ve (AB) 2016/1148 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (ABRG L 194, 19.7.2016, p. 1).

TR

3. Bu Madde uyarınca geçici tedbirlerin kabul edilmesi, Üye Devletlerin kendi topraklarında yaygınlaştırılan AUS uygulamalarını ve hizmetlerini etkileyen ulusal güvenlik veya savunma konularıyla ilgili acil bir durumda harekete geçme yetkisine hanel getirmez.

4. Paragraf 1'de atıfta bulunulan uygulama yasaları, Madde 15(3) atıfta bulunulan usule uygun olarak kabul edilecektir. Bu uygulama yasalarının geçerlilik süresi en fazla 8 ay olacaktır. Komisyon, acil durumun sona erdiği kanaatine vardığında Üye Devletleri bilgilendirecektir. Söz konusu durum sona erdiğinde veya Komisyon durumu düzeltmek amacıyla ilgili istelerde değişiklik yaptığında, hangisinin önce gerçekleştiğine göre, Komisyon bu uygulama yasalarını yürürlükten kaldıracaktır.

(10) Madde 8 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

‘Madde 8

Standartlar

1. AUS'un yaygınlaştırılması ve operasyonel kullanımı için birlikte çalışabilirliği, uyumluluğu ve sürekliliği sağlamak için gerekli standartlar, öncelikli alanlarda ve öncelikli eylemler için geliştirilecektir. Bu amaçla Komisyon, 15. Maddede atıfta bulunulan Komiteye danıştıktan sonra, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 2015/1535 sayılı Direktifi'nde (**) belirtilen prosedüre uygun olarak ilgili standardizasyon kuruluşlarından, bu standartların hızlı bir şekilde kabul edilmesi için gerekli her türlü çabayı göstermelerini talep edecektir.

2. Standardizasyon kuruluşlarına bir yetki verilirken, Ek II'de belirtilen ilkelerin yanı sıra Madde 6 uyarınca kabul edilen bir isterde yer alan işlevsel hükümler de dikkate alınacaktır.:

(11) Madde 10 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

‘Madde 10

Veri koruma ve mahremiyeti ile ilgili kurallar

1. Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 2016/679 sayılı Tüzüğü'nün (***) 4. Maddesinin (1) numaralı bendinde tanımlandığı şekilde kişisel veri teşkil eden veriler, bu Direktif uyarınca yalnızca, karayolu emniyeti veya güvenliğinin ve gelişmiş trafik, hareketlilik ya da olay yönetiminin sağlanması amacıyla bu Direktifin Ek I'inde tanımlanan AUS uygulamaları, hizmetleri ve eylemlerinin gerçekleştirilmesi için gerekli olduğu ölçüde işlenecektir.

2. Madde 6 uyarınca kabul edilen isterlerin, (AB) 2016/679 sayılı Tüzüğün 4. Maddesinin (1). bendinde tanımlandığı üzere kişisel veri niteliğindeki verilerin işlenmesine ilişkin olduğu hallerde, bu isterler söz konusu verilerin kategorilerini belirleyecek ve (AB) 2016/679 sayılı Tüzük ve 2002/58/AT sayılı Direktif uyarınca uygun kişisel veri koruma güvenceleri sağlayacaktır. Bu gibi durumlarda, bu Direktifin 6(7) maddesinde atıfta bulunulan etki değerlendirmesi, söz konusu işlemin, kişisel verilerin işlenmesine ilişkin olarak gerçek kişilerin korunması üzerindeki etkisinin bir analizini içerecektir.

3. Anonimleştirmenin teknik olarak mümkün olduğu ve veri işleme amaçlarına anonimleştirilmiş verilerle ulaşılabildiği durumlarda, anonimleştirilmiş veriler kullanılacaktır.:

4. Anonimleştirmenin teknik olarak mümkün olmadığı veya veri işleme amaçlarına anonimleştirilmiş verilerle ulaşılamadığı durumlarda, takma adlandırmanın teknik olarak mümkün olması ve veri işleme amaçlarına takma adlandırılmış veriler kullanarak ulaşılabilmesi koşuluyla, veriler takma adla kaydedilecektir.

(12) Aşağıdaki madde eklenmiştir:

** Teknik düzenlemeler ve Bilgi Toplumu hizmetlerine ilişkin kurallar alanında bilgi sağlanmasına yönelik bir prosedür ortaya koyan 9 Eylül 2015 tarihli ve (AB) 2015/1535 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (ABRG L 241, 17.9.2015, s. 1).

*** Kişisel verilerin işlenmesine ilişkin olarak gerçek kişilerin korunması ve bu tür verilerin serbest dolaşımına ilişkin ve 95/46/AT sayılı Direktifi (Genel Veri Koruma Yönetmeliği) yürürlükten kaldırılan 27 Nisan 2016 tarihli ve (AB) 2016/679 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Yönetmeliği (ABRG L 119, 4.5.2016, s. 1).

'Madde 10a

AB K-AUS güvenlik kimlik bilgisi yönetim sistemi

Madde 6(8) uyarınca yetkilerini kullanırken Komisyon tarafından kabul edilecek olan Madde 2(1), (d) bendinde atıfta bulunulan öncelikli alana ilişkin isterler, Ek I madde 4.3'te atıfta bulunulan AB K-AUS güvenlik kimlik bilgisi yönetim sistemini kapsayacaktır. Bu sistemin isterleri, aşağıdaki rollerin görevlerini belirleyecektir:

- (a) K-AUS sertifika politika yetkilisi;
- (b) K-AUS güven listesi yöneticisi;
- (c) K-AUS irtibat noktası.

Komisyon, bu rollerin görevlerinin yerine getirilmesini sağlamaktan sorumlu olacaktır.;

(13) Madde 12 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

(a) paragraf 2 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'2. Madde 6 ve 7'de atıfta bulunulan yetki devrine dayanan yasaları kabul etme yetkisi, 20 Aralık 2023 tarihinden itibaren beş yıllık bir süre için Komisyon'a verilecektir. Komisyon, beş yıllık sürenin bitiminden en geç dokuz ay önce, yetki devrine ilişkin bir rapor hazırlayacaktır. Yetki devri, Avrupa Parlamentosu veya Konseyi'nin her dönemin bitiminden en geç üç ay önce böyle bir uzatmaya karşı çıkmaması halinde, zımnen aynı süreli dönemler için uzatılacaktır.;

(b) paragraf 3 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'3. Madde 6 ve 7'de atıfta bulunulan yetki devri, Avrupa Parlamentosu veya Konseyi tarafından herhangi bir zamanda iptal edilebilir. Bir iptal kararı, söz konusu kararda belirtilen yetkinin devrine son verecektir. Kararın *Avrupa Birliği Resmî Gazetesi*'nde yayınlanmasını takip eden gün veya kararda belirtilen daha sonraki bir tarihte yürürlüğe girecektir. Bu karar, halihazırda yürürlükte olan herhangi bir yetki devrine dayanan yasanın geçerliliğini etkilemeyecektir.;

(c) paragraf 6 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'6. Madde 6 veya 7 uyarınca kabul edilen bir yetki devrine dayanan yasa, ancak söz konusu yasanın Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ne bildirilmesinden itibaren iki aylık bir süre içerisinde, Avrupa Parlamentosu veya Konseyi tarafından herhangi bir itirazda bulunulmaması veya bu sürenin bitiminden önce Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin her ikisinin de Komisyon'a itirazda bulunmayacaklarını bildirmeleri halinde yürürlüğe girecektir. Bu süre, Avrupa Parlamentosu veya Konseyi'nin girişimiyle iki ay uzatılabilecektir.;

(14) Madde 15 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'Madde 15

Komite usulü

1. Komisyon'a Avrupa AUS Komitesi (EIC) yardımcı olacaktır. Bu komite, (AB) 182/2011 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü (*) anlamında bir komite olacaktır.
2. Bu paragrafa atıfta bulunulduğu durumlarda, (AB) 182/2011 sayılı Tüzüğün 4. Maddesi uygulanacaktır.
3. Bu paragrafa atıfta bulunulduğu hallerde, (AB) 182/2011 sayılı Tüzüğün 8. Maddesi, 5. Madde ile bağlantılı olarak uygulanacaktır.
4. Bu paragrafa atıfta bulunulması halinde, (AB) 182/2011 sayılı Tüzüğün 5. Maddesi uygulanacaktır.

* Komisyon'un uygulama yetkilerini kullanmasının Üye Devletler tarafından denetlenmesine yönelik mekanizmalara ilişkin kurallar ve genel ilkeleri belirleyen 16 Şubat 2011 tarihli ve (AB) 182/2011 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü (ABRG L 55, 28.2.2011, s. 13);

TR

Komitenin herhangi bir görüş bildirmemesi halinde, Komisyon taslak uygulama yasasını kabul etmeyecek ve 182/2011 (AB) sayılı Tüzüğün 5(4) maddesinin üçüncü alt paragrafı uygulanacaktır.

(15) Madde 17 aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

'Madde 17

Raporlama

1. Üye Devletler, 21 Mart 2025 tarihine kadar, bu Direktifin ve bu Direktif temelinde kabul edilen yetki devrine dayanan yasaların uygulanmasının yanı sıra Ek III ve IV'te listelenen öncelikli alanlar ile veri ve hizmetlerin kullanılabilirliğine ilişkin temel ulusal faaliyetleri ve projeleri hakkında Komisyon'a bir rapor sunacaktır.
2. Komisyon, bu Direktifin ve bu Direktif temelinde kabul edilen yetki devri ve uygulama yasalarının uygulanmasının değerlendirilmesine yönelik temel performans göstergelerinin bir listesi de dahil olmak üzere, başlangıç ve ilerleme raporlarına ilişkin şablonu ortaya koyan uygulama yasalarını kabul edecektir. Bu uygulama yasaları, orantılılık ilkesi ışığında ve en iyi uygulamalar temelinde, raporlara dahil edilmesi gereken zorunlu temel performans göstergeleri ile uygun olduğu hallerde bu raporlara dahil edilebilecek ek göstergeler arasında ayırım yapacaktır. Bu uygulama yasaları, Madde 15(4)'te atıfta bulunulan inceleme usulüne uygun olarak kabul edilecektir.
3. İlk raporun ardından Üye Devletler, her üç yılda bir, bu Direktifin ve bu Direktif temelinde kabul edilen yetki devri ve uygulama yasalarının uygulanmasında kaydedilen ilerlemeye ilişkin rapor sunacaktır. Komisyon, 6. Madde temelinde kabul edilen yetki devrine dayanan yasalarda belirtilen raporlama sürelerinin bu sıklık ile uyumlu olmasını sağlayacaktır.
4. Komisyon, Üye Devlet raporlarına ilişkin son tarihlerin her birinin sona ermesinden sonra en geç 12 ay içerisinde, Avrupa Parlamentosu'na ve Konseyi'ne, bu Direktifin ve bu Direktif temelinde kabul edilen yetki devrine dayanan yasaların uygulanmasında kaydedilen ilerlemeye ilişkin bir rapor sunacaktır. Rapora, kullanılan ve gerekli olan mali kaynaklar da dahil olmak üzere, 5 ila 11. Maddelerin ve 16. Maddenin işleyişi ve uygulanmasına ilişkin bir analiz eşlik edecektir. Rapor ayrıca, uygun olduğu hallerde bu Direktifte değişiklik yapılması ihtiyacını da değerlendirecektir.;

(16) aşağıdaki madde eklenmiştir:

'Madde 18a

Gözden Geçirme

31 Aralık 2028 tarihine kadar, Madde 17(4) uyarınca hazırlanan en son Komisyon raporu temelinde, Komisyon Madde 6a, Madde 7 ve Ek III ve IV'ü gözden geçirecek ve uygun olduğu hallerde değişiklik önerisi sunabilecektir. Komisyon, özellikle, verilerin kullanılabilirliği ve erişilebilirliği ile hizmetlerin yaygınlaştırılması konusunda kaydedilen ilerlemeye dayanarak ve bunların AUS uygulamaları yoluyla artan kullanımını dikkate alarak belirli veri türlerinin ve hizmetlerin coğrafi kapsamının uyarlanmasını ve AUS'un daha fazla yaygınlaştırılması için önemli olduğu değerlendirilen veri türlerinin ve hizmetlerin eklenmesini teklif edebilecektir.;

(17) Ek I, bu Direktif'in Ek I'inde belirtilen metin ile değiştirilmiştir;

(18) Ek II, bu Direktif'in Ek II'sinde belirtilen metin ile değiştirilmiştir;

(19) bu Direktif'in Ek III'ünde yer alan metin, Ek III olarak eklenmiştir;

(20) Bu Direktif'in Ek IV'ünde yer alan metin, Ek IV olarak eklenmiştir.

*Madde 2***İç Hukuka Aktarma**

1. Üye Devletler, 21 Aralık 2025 tarihine kadar bu Direktife uyum sağlamak için gerekli kanun, yönetmelik ve idari hükümleri yürürlüğe koyacaktır. Komisyon'u bu konuda derhal bilgilendirecektir.

Birinci alt paragrafa istisna olarak, Üye Devletler, 2010/40/AB sayılı Direktif Madde 17(1)'de belirtilen raporlama yükümlülüğüne uymak için gerekli kanun, tüzük ve idari hükümleri, söz konusu maddede belirtilen rapor için son tarihten önce yürürlüğe koyacaktır.

Üye Devletler, söz konusu hükümleri kabul ettiklerinde, bu Direktif'e atıfta bulunacak veya resmi yayınları vesilesiyle böyle bir atıfta bulunacaktır. Bu tür bir atıfta bulunma yöntemleri, Üye Devletler tarafından belirlenecektir.

2. Üye Devletler, bu Direktifin kapsadığı alanda kabul ettikleri ulusal hukukun temel hükümlerinin metnini Komisyon'a iletecektir.

*Madde 3***Yürürlük**

Bu Direktif, *Avrupa Birliği Resmî Gazetesî*'nde yayımlanma tarihini takip eden yirminci gün yürürlüğe girecektir.

*Madde 4***Muhataplar**

Bu Direktif'in muhatabı Üye Devletlerdir.

Strazburg'da, 22 Kasım 2023 tarihinde düzenlenmiştir.

Avrupa Parlamentosu adına

Başkan

R. METSOLA

Konsey adına

Başkan

P. NAVARRO RÍOS

TR

EK I

‘EK I

ÖNCELİKLİ ALANLAR

(Madde 2’de atıfta bulunulduğu üzere)

1. Öncelikli alan I: Bilgi ve hareketlilik AUS hizmetleri

Yolculara yönelik bilgi ve hareketlilik AUS hizmetlerine ilişkin isterler ve standartlar aşağıdakileri içerecektir:

1.1. AB çapında çok modlu dijital hareketlilik hizmetleri için isterler (AB çapında çok modlu seyahat bilgi hizmetleri dahil)

AB çapında çok modlu dijital hareketlilik hizmetlerini ve aynı ulaşım modunda birden fazla ulaşım operatörü için bilgi, rezervasyon veya satın alma özellikleri sağlayan benzer hizmetleri, doğru ve AUS kullanıcıları için sınır ötesi kullanılabilir hale getirmek için gerekli şartların, aşağıdakilere dayalı olarak tanımlanması:

- 1.1.1. Çok modlu dijital hareketlilik hizmetleri için kullanılan mevcut ve doğru çok modlu trafik ve seyahat verilerinin, emniyet ve ulaşım yönetimi kısıtlamalarına hanel getirmeksizin AUS hizmet sağlayıcıları için kullanılabilirliği ve erişilebilirliği;
- 1.1.2. İlgili kamu kurumları ve paydaşlar ile ilgili AUS hizmet sağlayıcıları arasında, özellikle standartlaştırılmış ara yüzler aracılığıyla, sınır ötesi elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması;
- 1.1.3. Çok modlu dijital hareketlilik hizmetleri için kullanılan mevcut çok modlu trafik ve seyahat verilerinin ilgili kamu kurumları ve paydaşlar tarafından zamanında güncellenmesi;
- 1.1.4. Ulaşım hizmetlerinin ilgili olduğu durumlarda rezervasyon ve satın alma ile ilgili bilgiler de dahil olmak üzere çok modlu seyahat bilgilerinin AUS hizmet sağlayıcıları tarafından zamanında güncellenmesi.

1.2. AB çapında karayolu trafik bilgileri ve navigasyon hizmetleri için isterler (AB çapında gerçek zamanlı trafik bilgi hizmetleri dahil)

AB çapında karayolu trafik bilgilerinin ve navigasyon hizmetlerinin, AUS kullanıcıları için doğru ve sınır ötesi kullanılabilir hale getirilmesi için gerekli şartların, aşağıdakilere dayalı olarak tanımlanması:

- 1.2.1. Emniyet ve ulaşım yönetimi kısıtlamalarına hanel getirmeksizin, AUS hizmet sağlayıcılarına ve diğer ilgili paydaşlara gerçek zamanlı trafik bilgisi sağlamak ve dijital haritalarda kullanmak için kullanılan gerçek zamanlı veriler de dahil olmak üzere mevcut, doğru yol ve trafik verilerinin kullanılabilirliği ile erişilebilirliği;
- 1.2.2. İlgili kamu kurumları, paydaşlar ve ilgili AUS hizmet sağlayıcıları arasında, veri kalitesine ilişkin geri bildirim de dahil olmak üzere, sınır ötesi elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması;
- 1.2.3. Gerçek zamanlı trafik bilgisi için kullanılan mevcut yol ve trafik verilerinin, ilgili kamu kurumları ve paydaşlar tarafından zamanında güncellenmesi;
- 1.2.4. AUS hizmet sağlayıcıları tarafından, yol kullanıcılarına ve diğer ilgili paydaşlara gerçek zamanlı trafik bilgilerinin zamanında güncellenmesi.

1.3. AB çapında çok modlu dijital hareketlilik hizmetleri, karayolu trafik bilgileri ve navigasyon hizmetlerine yönelik isterler:

- 1.3.1. İlgili kamu kurumları ve/veya ilgili durumlarda özel sektör tarafından yol ve trafik verilerinin (örneğin trafik sirkülasyon planları, trafik düzenlemeleri ve özellikle ağır yük taşıtları için önerilen güzergahlar) toplanması ve bunların AUS hizmet sağlayıcılarına sunulması için gerekli şartların, aşağıdakilere dayalı olarak tanımlanması:
 - 1.3.1.1. İlgili kamu kurumları ve/veya özel sektör tarafından toplanan mevcut yol ve trafik verilerinin (örn. trafik sirkülasyon planları, trafik düzenlemeleri ve önerilen güzergahlar) AUS hizmet sağlayıcıları için kullanılabilirliği ve erişilebilirliği;

- 1.3.1.2. İlgili kamu kurumları ile AUS hizmet sağlayıcıları ve diğer ilgili paydaşlar arasında elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması;
- 1.3.1.3. Yol ve trafik verilerinin (örn. trafik sirkülasyon planları, trafik düzenlemeleri ve önerilen güzergahlar) ilgili kamu makamları ve/veya ilgili durumlarda özel sektör tarafından zamanında güncellenmesi;
- 1.3.1.4. AUS hizmet sağlayıcıları tarafından bu yol ve trafik verilerini kullanan AUS hizmetlerinin ve uygulamalarının zamanında güncellenmesi.
- 1.3.2. Dijital haritalar için kullanılan yol, trafik ve ilgili seyahat ve çok modlu altyapı verilerinin doğru ve mümkün olduğunda dijital harita üreticileri ve hizmet sağlayıcıları tarafından kullanılabilir hale getirilmesi için gerekli şartların, aşağıdakilere dayalı olarak tanımlanması:
 - 1.3.2.1. Dijital haritalar için kullanılan mevcut yol, trafik ve ilgili seyahat ve çok modlu altyapı verilerinin, tanımlanmış erişim noktaları da dahil olmak üzere, dijital harita üreticileri ve hizmet sağlayıcıları için kullanılabilirliği ve erişilebilirliği;
 - 1.3.2.2. İlgili kamu kurumları ve paydaşlar ile özel dijital harita üreticileri ve hizmet sağlayıcıları arasında elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması;
 - 1.3.2.3. İlgili kamu kurumları ve paydaşlar tarafından dijital haritalar için yol ve trafik verilerinin zamanında güncellenmesi;
 - 1.3.2.4. Dijital haritaların, dijital harita üreticileri ve hizmet sağlayıcıları tarafından zamanında güncellenmesi.

2. Öncelik alanı II: Seyahat, ulaşım ve trafik yönetimi AUS hizmetleri

Seyahat, ulaşım ve trafik yönetimi AUS hizmetleri için isterler ve standartlar, aşağıdakileri içerecektir:

2.1. Gelişmiş trafik ve olay yönetimi hizmetleri için isterler

Gelişmiş trafik ve olay yönetimi hizmetlerini desteklemek ve uyumlaştırmak için gerekli şartların, aşağıdakilere dayalı olarak tanımlanması:

- 2.1.1. Trafik ve olay yönetimi hizmetleri için gerekli olan mevcut ve doğru yol ve trafik verileri ile kaza ve olaylara ilişkin verilerin kullanılabilirliği ve erişilebilirliği;
- 2.1.2. Trafik yönetim merkezleri, trafik bilgi merkezleri, paydaşlar ve ilgili AUS hizmet sağlayıcıları arasında, özellikle standartlaştırılmış ara yüzler aracılığıyla, sınır ötesi trafik ve olay yönetimi ile ilgili yük verileri (örneğin tehlikeli malların taşınması, mallarla ilgili erişim kısıtlamaları, büyük boyutlu taşımalar) dahil olmak üzere elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması;
- 2.1.3. İlgili paydaşlar tarafından gelişmiş trafik ve olay yönetimi hizmetleri için ihtiyaç duyulan mevcut yol ve trafik verileri ile kaza ve olaylara ilişkin verilerin zamanında güncellenmesi;
- 2.1.4. Veri paylaşımının uyumlaştırılması ve kolaylaştırılması yoluyla çok modluluğu, modların entegrasyonunu ve Avrupa ulaşım ağında, en sürdürülebilir ulaşım modlarına doğru mod değişiminin kolaylaştırılmasını desteklemeyi amaçlayan diğer girişimlerle veri ve sinerjilerin kullanılabilirliği ve erişilebilirliği (*).

2.2. Hareketlilik yönetimi hizmetleri için isterler

Toplu taşıma yetkilileri tarafından doğru hareketlilik yönetimi hizmetlerinin geliştirilmesini desteklemek için gerekli şartların, aşağıdakilere dayalı olarak tanımlanması:

- 2.2.1. Hareketlilik yönetimi için gerekli olan mevcut, doğru karayolu ve çok modlu seyahat ve trafik verilerinin, veri koruma gerekliliklerine hâle getirmeksizin, standart bir formatta ilgili kamu kurumları tarafından kullanılabilir ve erişilebilir olması;
- 2.2.2. İlgili kamu kurumları ve paydaşlar ile ilgili AUS hizmet sağlayıcıları arasında sınır ötesi elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması;
- 2.2.3. İlgili kamu kurumları ve paydaşlar tarafından hareketlilik yönetimi için ihtiyaç duyulan mevcut karayolu ve çok modlu seyahat ve trafik verilerinin zamanında güncellenmesi.

* Elektronik yük taşımacılığı bilgilerine ilişkin 15 Temmuz 2020 tarihli Avrupa Parlamentosu ve Konseyi (AB) 2020/1056 sayılı Tüzük (ABRG L 249, 31.7.2020, s. 33) ve Dijital Taşımacılık ve Lojistik Forumu (DTLF) tarafından sürdürülen çalışmalar gibi.

TR**2.3. AUS mimarisi için AB çerçevesi**

Üye Devletlerin ve yetkili kurumlarının özel sektörle iş birliği içinde ulusal, bölgesel veya yerel düzeyde hareketlilik için kendi AUS mimarilerini geliştirebilecekleri, özellikle AUS ile ilgili birlikte çalışabilirlik, hizmetlerin sürekliliği ve çok modluluk hususlarını ele alan bir AB AUS çerçeve mimarisinin geliştirilmesi için gerekli tedbirlerin tanımlanması.

2.4. AUS uygulamaları ve yük taşımacılığı lojistiği

Yük taşımacılığı lojistiğine yönelik AUS uygulamalarının gerçekleştirilmesini desteklemek için gerekli şartların, aşağıdakilere dayalı olarak tanımlanması, özellikle de yükün ve diğer görünürlük hizmetlerinin seyahat boyunca ve ulaşım modları arasında izlenmesi ve takip edilmesi:

- 2.4.1. İlgili AUS teknolojilerinin kullanılabilirliği ve bunların AUS uygulama geliştiricileri tarafından kullanımı;
- 2.4.2. Diğer belirli veri paylaşım çerçeveleri aracılığıyla erişilebilen kargo ile ilgili verilerin kullanılabilirliği (*);
- 2.4.3. Konumlandırma sonuçlarının trafik yönetim araçlarına ve merkezlerine entegre edilmesi.

3. Öncelikli alan III: Yol emniyeti ve güvenliği AUS hizmetleri

Yol emniyeti ve güvenliği AUS hizmetleri için isterler ve standartlar, aşağıdakileri içerecektir:

3.1. AB çapında birlikte çalışabilir eÇağrı için isterler

AB çapında birlikte çalışabilir bir eÇağrı'nın uyumlaştırılmış bir şekilde sağlanması için gerekli tedbirlerin tanımlanması:

- 3.1.1. Alışverişi yapılacak gerekli araç içi AUS verilerinin kullanılabilirliği;
- 3.1.2. Araçlardan yayılan verileri alan acil çağrı yanıtlama merkezlerinde gerekli ekipmanın kullanılabilirliği;
- 3.1.3. (AB) 2020/1056 sayılı Tüzük kapsamındaki verilerle ve örneğin tehlikeli mallar söz konusu olduğunda e-CMR (**) ile olası etkileşim de dahil olmak üzere, araçlar ve acil çağrı yanıtlama merkezleri arasındaki elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması.

3.2. Kamyonlar ve ticari araçlar için emniyetli ve güvenli park yerleri için bilgi ve rezervasyon hizmet isterleri

Özellikle yollardaki hizmet ve dinlenme alanlarında, kamyonlar ve ticari araçlar için emniyetli ve güvenli park yerleri için AUS tabanlı bilgi ve varsa rezervasyon hizmetleri sağlamak için gerekli tedbirlerin, aşağıdakilere dayalı olarak tanımlanması:

- 3.2.1. Yol park bilgilerinin kullanıcılara sunulması;
- 3.2.2. Karayolu park yerleri ve alanları, merkezler ve araçlar arasında elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması;
- 3.2.3. Rezervasyon amacıyla mevcut park yeri bilgilerini güncellemek için ilgili AUS teknolojilerinin hem araçlara hem de yol park tesislerine entegre edilmesi.

3.3. Karayolu emniyeti ile ilgili asgari evrensel trafik bilgileri için isterler

Mümkün olan yerlerde tüm kullanıcılara ücretsiz olarak sağlanan karayolu emniyeti ile ilgili 'evrensel trafik bilgileri' için asgari gerekliliklerin ve bunların asgari içeriğinin, aşağıdakilere dayalı olarak tanımlanması:

- 3.3.1. Emniyetle ilgili trafik bilgileri ve olay yönetimi hizmetleri için gerekli olan emniyetle ilgili olaylar ve koşullar hakkında doğru verilerin kullanılabilirliği ve erişilebilirliği;
- 3.3.2. Emniyetle ilgili olayları ve koşulları tespit etmek veya tanımlamak için araçların yaygınlaştırılması veya kullanılması;

* (AB) 2020/1056 sayılı Tüzük gibi.

** Malların Karayolu ile Uluslararası Taşımacılığına İlişkin Sözleşme'ye (CMR), elektronik sevk irsaliyesine ilişkin Ek Protokol.

- 3.3.3. AUS kullanıcılarına ücretsiz olarak iletilmesi gereken emniyetle ilgili trafik olaylarının ('evrensel trafik mesajları') standart bir listesinin belirlenmesi ve kullanılması;
- 3.3.4. 'evrensel trafik mesajları'nın gerçek zamanlı trafik ve çok modlu seyahat bilgileri için AUS hizmetlerine uyumluluğu ve entegrasyonu.
- 3.4. Diğer eylemler için istekler
 - 3.4.1. Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin (AB) 167/2013 (*), (AB) 168/2013 (**) ve (AB) 2018/858 (***) sayılı Tüzüklerinin kapsamı dışında kalan araç içi iletişimin güvenliğinin yanı sıra sürüş görevini ve/veya taşımacılık operasyonunu desteklemek için araç içi İnsan-Makine Ara yüzü ve cep telefonları da dahil olmak üzere taşınabilir cihazların kullanımı ile ilgili olarak yol kullanıcılarının emniyetini desteklemek için gerekli tedbirlerin tanımlanması.
 - 3.4.2. (AB) 167/2013, (AB) 168/2013 ve (AB) 2018/858 sayılı Tüzüklerin kapsamı dışında kalan tüm ilgili AUS uygulamaları için savunmasız yol kullanıcılarının emniyetini ve konforunu artırmak için gerekli tedbirlerin tanımlanması.
 - 3.4.3. Gelişmiş sürücü destek bilgi sistemlerinin (AB) 167/2013, (AB) 168/2013 ve (AB) 2018/858 sayılı Tüzüklerin kapsamı dışında kalan araçlara ve karayolu altyapısına entegre edilmesi için gerekli tedbirlerin tanımlanması.
 - 3.4.4. (AB) 167/2013, (AB) 168/2013 ve (AB) 2018/858 sayılı Tüzüklerin kapsamı dışında kalan, hareketlilik ve taşımacılıkta veri paylaşımını kolaylaştırmayı amaçlayan diğer mevcut ve yeni ortaya çıkan çerçeveler dikkate alınarak çalıntı araçların veya malların kurtarılmasına destek gibi güvenlik AUS uygulamalarının hizmet sağlayıcıları ile ilgili kamu kurumları arasında bilgi alışverişini kolaylaştırmak için gerekli tedbirlerin tanımlanması.

4. Öncelikli alan IV: Kooperatif, bağlantılı ve otonom hareketlilik için AUS hizmetleri

Araçların ulaşım altyapısına bağlanması, farkındalığın artırılması ve yüksek düzeyde otonom hareketlilik hizmetlerinin sağlanmasına yönelik istekler ve standartlar, (AB) 167/2013, (AB) 168/2013 ve (AB) 2018/858 sayılı Tüzüklerde yer alan istekler ve standartlara halel getirmeksizin aşağıdakileri içerecektir:

- 4.1. Özellikle CCAM'i desteklemek üzere kooperatif (araç-araç, araç-altyapı, altyapı-altyapı) akıllı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi ve uygulanmasının daha da ilerletilmesi için gerekli tedbirlerin, aşağıdakilere dayalı olarak tanımlanması:
 - 4.1.1. Araçlar arasında, altyapılar arasında ve araçlar ile altyapılar arasında ve diğer yol kullanıcıları ile araçlar ve altyapılar arasında veri veya bilgi alışverişinin kolaylaştırılması;
 - 4.1.2. İlgili araç veya karayolu altyapısı tarafları için alışverişi yapılacak ilgili veri veya bilgilerin kullanılabilirliği;
 - 4.1.3. Araç ve altyapı arasında veri veya bilgi alışverişi için standartlaştırılmış bir mesaj formatının kullanılması;
 - 4.1.4. Araçlar arasında, altyapılar arasında ve araçlar ile altyapılar arasında veri veya bilgi alışverişi için doğru ve güvenilir bir haberleşme altyapısının tanımlanması;
 - 4.1.5. İlgili mimarilerin benimsenmesi için standardizasyon süreçlerinin kullanılması.
- 4.2. Hizmetler için istekler
 - 4.2.1. Ulaşım kullanıcılarının yaklaşan trafik durumlarına ilişkin farkındalığını artıran durum verilerine dayalı K-AUS bilgi ve uyarı hizmetleri;
 - 4.2.2. Bağlantısız ulaşım kullanıcıları da dahil olmak üzere, ulaşım kullanıcılarının yaklaşan trafik durumları hakkındaki farkındalığını daha da artıran gözlemlere dayalı K-AUS bilgi ve uyarı hizmetleri;
 - 4.2.3. Araçların karmaşık trafik senaryolarıyla başa çıkmasına ve yüksek düzeyde otonom sürüşe olanak tanıyan niyetlere dayalı K-AUS hizmetleri;

* Tarım ve orman araçlarının onaylanması ve piyasa gözetimine ilişkin 5 Şubat 2013 tarihli ve (AB) 167/2013 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (ABRG L 60, 2.3.2013, s. 1).

** İki veya üç tekerlekli araçların ve dört tekerlekli bisikletlerin onayı ve piyasa gözetimine ilişkin 15 Ocak 2013 tarihli ve (AB) 168/2013 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönetmeliği (ABRG L 60, 2.3.2013, s. 52).

*** (AT) 715/2007 ve (AT) 595/2009 sayılı Tüzükleri değiştiren ve 2007/46/AT sayılı Direktifi yürürlükten kaldıran, motorlu araçların ve römorklarının ve bu araçlara yönelik sistemlerin, aksamaların ve ayrı teknik ünitelerin onayı ve piyasa gözetimine ilişkin 30 Mayıs 2018 tarihli ve (AB) 2018/858 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (ABRG L 151, 14.6.2018, s. 1)¹.

TR

4.2.4. Otonom sürüşü desteklemek için K-AUS altyapı hizmetleri.

4.3. AB K-AUS güvenli kimlik bilgisi yönetim sistemi için isterler

- 4.3.1. K-AUS hizmetleri için açık anahtar sertifikalarının yönetimi için sertifika politikası;
- 4.3.2. K-AUS sertifika politikası yetkilisinin, K-AUS güven listesi yöneticisinin ve K-AUS irtibat noktasının rolünün belirlenmesi;
- 4.3.3. K-AUS'ta bilgi güvenliğinin yönetimi için güvenlik politikası.

EK II

‘EK II

AUS İSTERLERİNE VE YAYGINLAŞTIRILMASINA İLİŞKİN İLKELER

(Madde 5, 6 ve 8'de belirtildiği gibi)

İsterlerin kabulü, standartlar için yetkilerin verilmesi ve AUS uygulamaları ve hizmetlerinin seçimi ve yaygınlaştırılması, ilgili tüm paydaşlar içeren bir ihtiyaç değerlendirmesine dayanmalı ve aşağıdaki ilkelere uygun olmalıdır. Bu tedbirler:

(a)	etkili olmalı	-	Avrupa'da karayolu ulaşımını etkileyen temel zorlukları çözmeye yönelik somut bir katkıda bulunmalı (örneğin, trafik sıkışıklığını azaltma, acil durumları ve hava olaylarını ele alma, emisyonları azaltma, enerji verimliliğini artırma, savunmasız karayolu kullanıcıları da dahil olmak üzere daha yüksek emniyet ve güvenlik seviyeleri elde etme);
(b)	uygun maliyetli olmalı	-	Hedeflerin karşılanması açısından maliyetlerin çıktıya oranını optimize etmeli;
(c)	orantılı olmalı	-	Uygun olduğu yerlerde; yerel, bölgesel, ulusal ve Avrupa'ya özgü özellikleri dikkate alarak farklı seviyelerde ulaşılabilir hizmet kalitesi ve yaygınlaştırma sağlamalı;
(d)	hizmetlerin sürekliliğini desteklemeli	-	Birlik genelinde, özellikle de trans-Avrupa ağında ve mümkünse dış sınırlarda, AUS hizmetleri yaygınlaştırıldığında kesintisiz hizmetler sağlanmalı. Hizmetlerin sürekliliği, ülkeleri ülkelere ve uygun olduğunda bölgeleri bölgelere ve şehirleri kırsal alanlara bağlayan ulaşım ağlarının özelliklerine uyarlanmış bir düzeyde sağlanmalıdır;
(e)	birlikte çalışabilirliği sağlamalı	-	Sistem uygulamalarının, hizmetlerin ve temel iş süreçlerinin; etkin AUS hizmet sunumu sağlamak için veri alışverişi yapma, bilgi ve malumatı standartlaştırılmış bir formatta paylaşma kapasitesine sahip olmasını sağlamalı;

(f)	geriye dönük uyumluluğu desteklemeli	-	Gerekçelendirildiği durumlarda, yeni teknolojilerin geliştirilmesini engellemeden ve ilgili olduğu yerlerde yeni teknolojilerle tamamlayıcılığı veya yeni teknolojilere geçişi desteklerken, AUS sistemlerinin ortak bir amacı paylaşan mevcut sistemlerle birlikte çalışabilmesini sağlamalı;
(g)	mevcut ulusal altyapıya ve ağ özelliklerine saygı göstermeli	-	Başta trafik hacimlerinin büyüklükleri, yol hava koşulları ve altyapıların özellikleri olmak üzere ulaşım ağı özelliklerindeki doğal farklılıkları dikkate almalı;
(h)	erişim eşitliğini teşvik edilmeli	-	Savunmasız yol kullanıcılarının, AUS uygulamalarına ve hizmetlerine erişimini engellememeli veya ayrımcılık yapmamalıdır. İlgili durumlarda, AUS uygulamalarının ve hizmetlerinin engelli AUS kullanıcılarına ara yüz oluşturması veya bilgi sağlaması amaçlandığında, (AB) 2019/882 sayılı Direktif Ek I'in erişilebilirlik gereklilikleri doğrultusunda, engelli kişiler için erişilebilir olması; sınırlı dijital bilgiye sahip kişiler için kullanıcı dostu olmalı;
(i)	olgunluğu desteklemeli	-	Araç ve cihaz üreticileri ile altyapı sağlayıcıları arasında, gerçek yaşam koşullarında uygun testler de dahil olmak üzere uygun risk değerlendirmesinden sonra, yeterli düzeyde teknik geliştirme ve operasyonel kullanım yoluyla yenilikçi AUS sistemlerinin sağlamlığını göstermeli;
(j)	zamanlama ve konumlandırma kalitesi sağlamalı	-	Zamanlama veya konumlandırmaya dayanan AUS uygulamaları ve hizmetlerinin, Açık Hizmet Navigasyon Mesajı Kimlik Doğrulaması ve bu hizmet kullanılabilir hale geldiğinde Yüksek Doğruluk Hizmeti gibi diğer Galileo hizmetleri ve Avrupa Sabit Navigasyon Yer Paylaşımı Hizmeti (EGNOS) sistemleri dahil olmak üzere, en azından Galileo tarafından sağlanan navigasyon hizmetleriyle uyumluluğunu sağlamalı. Uygun olduğunda, Dünya gözlem verilerine dayanan AUS uygulamalarının ve hizmetlerinin, Copernicus verilerini, bilgilerini veya hizmetlerini kullanmasını sağlamalı. Copernicus verilerine ek olarak başka veri ve hizmetler de kullanılabilir;
(k)	modlar arası geçişi (intermodaliteyi) kolaylaştırmalı	-	AUS'u uygularken, uygun olduğu durumlarda, çeşitli ulaşım türlerinin koordinasyonunu dikkate almalı;

(l)	tutarlılığa saygı göstermeli	-	AUS alanında, özellikle standardizasyon alanında ve isterler için (AB) 2018/1972 sayılı Direktifte belirtildiği üzere, teknolojik tarafsızlık ilkesi ile ilgili mevcut Birlik kurallarını, politikalarını ve faaliyetlerini dikkate almalı;
(m)	şeffaflık ve güven sağlamalı	-	Şeffaflık sunmalı, örneğin, müşterilere hareketlilik seçenekleri önerirken çevresel etkiler de dahil olmak üzere sıralamanın şeffaflığını sağlamalı.’

EK III

EK III

Veri türleri listesi

Veri türü	Coğrafi kapsamı	Madde 6a(1), ikinci alt paragrafta atıfta bulunulan tarih	Madde 6a(1), üçüncü alt paragrafta atıfta bulunulan tarih
1. AB çapında karayolu trafik bilgisi ve navigasyon hizmetlerinin sağlanmasına ilişkin veriler (Ek I, Öncelikli alan I, paragraf 1.2, 1.3'te atıfta bulunulduğu üzere):			
1.1. Kategori: Aşağıdakiler ile ilgili uygulanabilir olduğu yerlerde, statik ve dinamik trafik düzenlemeleri:			
Alt kategori: - tüneller için erişim koşulları - köprüler için erişim koşulları - hız sınırları - ağır yük taşıtları için sollama yasakları - ağırlık/uzunluk/genişlik/yükseklik kısıtlamaları	Karayolları için Trans-Avrupa çekirdek ağı	31 Aralık 2025	31 Aralık 2027
	Toplam yıllık ortalama günlük trafiğin 8500 araçtan fazla olduğu karayolları, diğer otoyollar ve ana yolların bölümleri için kapsamlı trans-Avrupa ağı ve Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin (AB) 1315/2013 sayılı Tüzüğü'nün ⁽¹⁾ 3. Maddesinin (p) bendinde tanımlanan ve şehirler tarafından yönetilenler de dahil olmak üzere, bu Tüzükte listelenen her bir Kentsel Düğümün merkezindeki şehirlerdeki tüm yollar. Üye Devlet, Kentsel Düğümlerin merkezindeki şehirlerde; kapsamı yıllık ortalama günlük trafiğin 7000 araçtan fazla olduğu caddelerle sınırlandırmayı seçebilir. Bu kararın alan Üye Devlet, 31 Aralık 2026 tarihine kadar Komisyon'a bildirimde bulunacaktır.	31 Aralık 2026	31 Aralık 2028
Alt kategori: - tek yönlü sokaklar	(AB) 1315/2013 sayılı Tüzüğü'nün 3. Maddesinin (p) bendinde tanımlandığı üzere, her bir Kentsel Düğümün merkezindeki şehirlerde yol altyapısı	31 Aralık 2025	31 Aralık 2027

¹ Trans-Avrupa ulaştırma ağının geliştirilmesine yönelik Birlik kılavuz ilkelerine ilişkin ve 661/2010/AB sayılı Kararı yürürlükten kaldıran 11 Aralık 2013 tarihli ve (AB) 1315/2013 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü (ABRG L 348, 20.12.2013, s. 1).

Veri türü	Coğrafi kapsamı	Madde 6a(1), ikinci alt paragrafta atıfta bulunulan tarih	Madde 6a(1), üçüncü alt paragrafta atıfta bulunulan tarih
Alt kategori: - yük teslimat yönetmelikleri	(AB) 1315/2013 sayılı Tüzüğün 3. Maddesinin (p) bendinde tanımlandığı üzere her bir Kentsel Düğümün merkezindeki şehirlerde yol altyapısı	31 Aralık 2026	Madde 7(1a), (a), (b) ve (c) bentleri uyarınca kabul edilecek yetki devrine dayanan yasalar
Alt kategori: - tersine çevrilebilir şeritlerde seyahat yönü	Toplam yıllık ortalama günlük trafiğin 8500 araçtan fazla olduğu karayolları, diğer otoyollar ve ana yolların bölümleri için merkezi ve kapsamlı trans-Avrupa ağı ve (AB) 1315/2013 sayılı Tüzüğün 3. Maddesinin (p) bendinde tanımlanan ve şehirler tarafından yönetilenler de dahil olmak üzere, bu Tüzükte listelenen her bir Kentsel Düğümün merkezindeki şehirlerdeki tüm yollar. Üye Devlet, Kentsel Düğümlerin merkezindeki şehirlerde kapsamı, yıllık ortalama günlük trafiğin 7000 araçtan fazla olduğu caddelerle sınırlandırmayı seçebilir. Bu kararı alan Üye Devlet, 31 Aralık 2026 tarihine kadar Komisyon'a bildirimde bulunacaktır.	31 Aralık 2026	Madde 7(1a), (a), (b) ve (c) bentleri uyarınca kabul edilecek yetki devrine dayanan yasalar
Alt kategori: - trafik sirkülasyon planları	Toplam yıllık ortalama günlük trafiğin 8500 araçtan fazla olduğu karayolları, diğer otoyollar ve ana yolların bölümleri için merkezi ve kapsamlı trans-Avrupa ağı ve (AB) 1315/2013 sayılı Tüzüğün 3. Maddesinin (p) bendinde tanımlanan ve şehirler tarafından yönetilenler de dahil olmak üzere, bu Tüzükte listelenen her bir Kentsel Düğümün merkezindeki şehirlerdeki tüm yollar. Üye Devlet, Kentsel Düğümlerin merkezindeki şehirlerde kapsamı, yıllık ortalama günlük trafiğin 7 000 araçtan fazla olduğu caddelerle sınırlandırmayı seçebilir. Bu kararı alan Üye Devlet, 31 Aralık 2028 tarihine kadar Komisyon'a bildirimde bulunacaktır.	31 Aralık 2028	Madde 7(1a), (a), (b) ve (c) bentleri uyarınca kabul edilecek yetki devrine dayanan yasalar

Veri türü	Coğrafi kapsamı	Madde 6a(1), ikinci alt paragrafta atıfta bulunulan tarih	Madde 6a(1), üçüncü alt paragrafta atıfta bulunulan tarih
Alt kategori: - kalıcı erişim kısıtlamaları	Toplam yıllık ortalama günlük trafiğin 8500 araçtan fazla olduğu karayolları, diğer otoyollar ve ana yolların bölümleri için merkezi ve kapsamlı trans-Avrupa ağı ve (AB) 1315/2013 sayılı Tüzüğün 3. Maddesinin (p) bendinde tanımlanan ve şehirler tarafından yönetilenler de dahil olmak üzere, bu Tüzükte listelenen her bir Kentsel Düğümün merkezindeki şehirlerdeki tüm yollar. Üye Devlet, Kentsel Düğümlerin merkezindeki şehirlerde kapsamı, yıllık ortalama günlük trafiğin 7 000 araçtan fazla olduğu caddelerle sınırlandırmayı seçebilir. Bu kararı alan Üye Devlet, 31 Aralık 2026 tarihine kadar Komisyon'a bildirimde bulunacaktır.	31 Aralık 2026	Madde 7(1a), (a), (b) ve (c) bentleri uyarınca kabul edilecek yetki devrine dayanan yasalar
Alt kategori: - bölgesel geçerliliği olan kısıtlamaların, yasakların veya yükümlülüklerin sınırları, mevcut erişim durumu ve düzenlenmiş trafik bölgelerindeki dolaşım koşulları	Toplam yıllık ortalama günlük trafiğin 8500 araçtan fazla olduğu karayolları, diğer otoyollar ve ana yolların bölümleri için merkezi ve kapsamlı trans-Avrupa ağı ve (AB) 1315/2013 sayılı Tüzüğün 3. Maddesinin (p) bendinde tanımlanan ve şehirler tarafından yönetilenler de dahil olmak üzere, bu Tüzükte listelenen her bir Kentsel Düğümün merkezindeki şehirlerdeki tüm yollar. Üye Devlet, Kentsel Düğümlerin merkezindeki şehirlerde kapsamı, yıllık ortalama günlük trafiğin 7 000 araçtan fazla olduğu caddelerle sınırlandırmayı seçebilir. Bu kararı alan Üye Devlet, 31 Aralık 2026 tarihine kadar Komisyon'a bildirimde bulunacaktır.	31 Aralık 2026	Madde 7(1a), (a), (b) ve (c) bentleri uyarınca kabul edilecek yetki devrine dayanan yasalar

1.2. Ağın durumuna ilişkin veri türleri:

Alt kategori: - yol kapatmaları - şerit kapatmaları - yol çalışmaları	Karayolları için Trans-Avrupa çekirdek ağı	31 Aralık 2025	Uygulanamaz (not 1)
	Karayolları için kapsamlı trans-Avrupa ağı	31 Aralık 2026	Uygulanamaz (not 1)

ELI:

Veri türü	Coğrafi kapsamı	Madde 6a(1), ikinci alt paragrafta atıfta bulunulan tarih	Madde 6a(1), üçüncü alt paragrafta atıfta bulunulan tarih
Alt kategori: - geçici trafik yönetimi tedbirleri	Trans-Avrupa çekirdek ve kapsamlı karayolu ağı	31 Aralık 2028	Uygulanamaz (not 1)

2. Kamyonlar ve ticari araçlar için güvenli ve emniyetli park yerlerine yönelik bilgi ve rezervasyon hizmetlerine ilişkin veriler (Ek I, Öncelikli alan III, paragraf 3.2'de belirtildiği üzere)

Kategori: statik veriler Alt kategori: - park alanları ile ilgili statik veriler - park alanının emniyeti ve ekipmanları hakkında bilgi	Karayolları için Trans-Avrupa çekirdek ağı	31 Aralık 2025	31 Aralık 2026
	Karayolları için kapsamlı trans-Avrupa ağı	31 Aralık 2026	31 Aralık 2027
Kategori: dinamik veri Alt kategori: - Bir park yerinin dolu, kapalı veya boş olup olmadığı da dahil olmak üzere park yerlerinin kullanılabilirliğine ilişkin dinamik veriler.	Trans-Avrupa çekirdek ve kapsamlı karayolu ağı	31 Aralık 2027	Uygulanamaz (not 1)

3. Tespit edilen karayolu emniyetiyle ilgili olaylara veya karayolu emniyetiyle ilgili asgari evrensel trafik bilgileriyle ilgili koşullara ilişkin veriler (Ek I, Öncelikli alan III, paragraf 3.3'te atıfta bulunulduğu üzere):

Kategori: dinamik veri Alt kategori: - geçici kaygan yol - hayvan, insan, engeller, yoldaki enkaz - korumasız kaza alanı - kısa süreli yol çalışmaları - hatalı yol sürücüsü - bir yolun yönetilmeyen bir şekilde tıkanması	Karayolları ve bu ağa dahil olmayan diğer otoyollar için çekirdek ve kapsamlı trans-Avrupa ağı	31 Aralık 2025	Uygulanamaz (not 1)
--	--	----------------	---------------------

Veri türü	Coğrafi kapsamı	Madde 6a(1), ikinci alt paragrafta atıfta bulunulan tarih	Madde 6a(1), üçüncü alt paragrafta atıfta bulunulan tarih
Alt kategori: - azaltılmış görünürlük - olağanüstü hava koşulları	Karayolları ve bu ağı dahil olmayan diğer otoyollar için çekirdek ve kapsamlı trans-Avrupa ağı	31 Aralık 2026	Uygulanamaz (not 1)

4. AB çapında çok modlu seyahat bilgi hizmetleri için statik çok modlu trafik verileri (Ek I, Öncelikli alan I, paragraf 1.1 ve 1.3'te belirtildiği gibi):

Kategori Erişim düğümlerinin erişilebilirliğine ve bir kavşak içindeki yollara ilişkin bilgiler dahil olmak üzere, tüm planlanmış modlar için tanımlanmış erişim düğümlerinin konumu (asansörlerin, yürüyen merdivenlerin varlığı gibi)	(AB) 1315/2013 sayılı Tüzüğü'nün 3. Maddesinin (p) bendinde tanımlanan ve şehirler tarafından yönetilenler de dahil olmak üzere, bu Tüzükte listelenen kentsel düğüm noktaları	31 Aralık 2026	Madde 7(1a), (a), (b) ve (c) bentleri uyarınca kabul edilecek yetki devrine dayanan yasalar
	Birliğin tüm ulaşım ağı	31 Aralık 2028	Madde 7(1a), (a), (b) ve (c) bentleri uyarınca kabul edilecek yetki devrine dayanan yasalar

NOT 1: "Uygulanamaz: bu Ek'in üçüncü sütununda belirtilen tarihten önce oluşturulan veya güncellenen verileri Madde 6a(1) uyarınca erişime açma yükümlülüğü yoktur".

Ek IV

'EK IV

AUS Hizmetleri Listesi

Hizmet	Coğrafi Kapsam	Tarih
Ek I, öncelikli alan III, paragraf 3.3'te atıfta bulunulan karayolu emniyeti ile ilgili asgari evrensel trafik bilgisi (SRTI) hizmeti	Karayolları için çekirdek ve kapsamlı trans-Avrupa ağı	31 Aralık 2026