

(Yasal düzenlemeler)

## DİREKTİFLER

### 2010/40/EU SAYILI AVRUPA PARLAMENTOSU VE AB KONSEYİ DİREKTİFİ

7 Temmuz 2010

**Akıllı Ulaşım Sistemlerinin karayolu ulaşımı alanında kullanılması ve diğer ulaşım modları ile ara yüzlere ilişkin çerçeve hakkında**

(EEA ile ilişkili metin)

AVRUPA PARLAMENTOSU VE AVRUPA BİRLİĞİ KONSEYİ,

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

Avrupa Komisyonu'nun teklifini göz önünde bulundurarak,

Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesinin görüşünü dikkate alarak <sup>(1)</sup>,

Bölgeler Komitesi'ne danışarak,

Olağan yasama usulüne uygun hareket ederek <sup>(2)</sup>,

Aşağıdaki gerekçelerle İŞBU DİREKTİFİ YÜRÜRLÜĞE KOYMUŞTUR:

- (1) Avrupa ekonomisinin büyümesi ve vatandaşların hareketlilik gereksinimleri ile ilişkili olarak Birlikteki karayolu ulaşım hacmindeki artış, artan karayolu altyapısı tıkanıklığının ve artan enerji tüketiminin yanı sıra çevresel ve sosyal sorunların kaynağının birincil nedenidir.
- (2) Bu büyük zorluklara verilen tepki, diğerlerinin yanı sıra mevcut karayolu ulaşımı altyapısının genişletilmesi gibi geleneksel önlemlerle sınırlandırılmaz. İnovasyon, Birlik için uygun çözümlerin bulunmasında önemli bir role sahip olacaktır.

<sup>(1)</sup> OJ C 277, 17.11.2009, p. 85.

<sup>(2)</sup> 23 Nisan 2009 tarihli Avrupa Parlamentosu Pozisyonu (henüz Resmî Gazetede yayınlanmamıştır), 10 Mayıs 2010 tarihli Konsey Pozisyonu (henüz Resmî Dergide yayınlanmamış), 6 Temmuz 2010 tarihli Avrupa Parlamentosu Pozisyonu (henüz Resmî Dergide yayınlanmamıştır).

(3) Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS), farklı ulaşım modları ve trafik yönetimi ile ilgili yenilikçi hizmetler sunmayı ve çeşitli kullanıcıların daha iyi bilgilendirilmesini ve ulaşım ağlarının daha güvenli, daha koordineli ve 'daha akıllı' kullanımını sağlamayı amaçlayan, zekayı somutlaştırmaksızın ortaya konulan gelişmiş uygulamalardır.

(4) AUS, ulaşım sistemlerini planlamak, tasarlamak, işletmek, sürdürmek ve yönetmek için telekomünikasyon, elektronik ve bilgi teknolojilerini ulaşım mühendisliği ile entegre eder. Bilgi ve iletişim teknolojilerinin karayolu ulaşımı sektörüne ve diğer ulaşım modları ile olan ara yüzlerine uygulanması; çevre performansına, enerji verimliliği de dahil olmak üzere verimliliğin artmasına, tehlikeli malların taşınması da dahil olmak üzere karayolu ulaşım emniyeti ve güvenliğinin iyileştirilmesine, kamu güvenliği, yük ve yolcu hareketliliğinin iyileştirilmesine önemli katkı sağlayacaktır. Aynı zamanda iç piyasanın işlevselliğinin sağlanmasını, rekabetçilik ve istihdam seviyesinin de artırılmasını temin edecektir. AUS uygulamaları, ulusal güvenlik ve savunma ile ilgili konulara halel getirmeyecektir.

(5) Bilgi ve iletişim teknolojilerinin diğer ulaşım modlarına uygulanması alanındaki gelişmeler, özellikle karayolu ulaşımı ve diğer ulaşım modları arasında daha yüksek düzeyde entegrasyonu sağlamak amacıyla karayolu ulaşımı sektöründeki gelişmelere yansıtılmalıdır.

(6) Bazı Üye Devletlerde bu teknolojilerin ulusal uygulamalarına ilişkin kurumlar halihazırda karayolu ulaşımı sektöründe gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte, bu kurumlar parçalı, birbirinden kopuk ve koordinasyonsuz bir yapı arz etmekte; Birlik içinde ve dışında AUS hizmetlerinin coğrafi sürekliliğini sağlayamamaktadır.

- (7) Bir bütün olarak AUS'un koordineli ve etkili bir şekilde kurulumunu sağlamak için uygun olduğu yerlerde isterlerin (spesifikasyonların), daha ayrıntılı hükümleri ve prosedürleri tanımlayan standartların ortaya konulması gerekmektedir. Herhangi bir isteri yürürlüğe koymadan önce, Komisyon, bu isterlerin Ek II'de belirtilen belirli ilkelere uygunluğunu değerlendirmelidir. Öncelik, ilk aşamada AUS geliştirilmesi ve kurulumunun dört temel alanına yer verilmelidir. Bu dört alan içinde, isterlerin ve standartların geliştirilmesi ve kullanılması için öncelikli eylemler oluşturulmalıdır. İleri seviye AUS geliştirmeleri süresince, belirli bir Üye Devlet tarafından kullanılan mevcut AUS altyapısı, teknolojik gelişmişlik ve ortaya konulan finansal çabalar açısından ele alınmalıdır.
- (8) Bu Direktifin altıncı Maddesinin ikinci paragrafında atıfta bulunulduğu üzere (Madde 6(2)) bir yasama işlemi kabul edildiğinde, Madde 5 (1)'in ikinci cümlesi buna göre düzenlenmelidir.
- (9) İsterler, diğerlerinin yanı sıra, özellikle Nisan 2002'de Komisyon tarafından başlatılan e-Güvenlik girişimi bağlamında, AUS alanında hali hazırda elde edilen deneyim ve sonuçları dikkate almalı ve bunlara dayanmalıdır. e-Güvenlik Forumu, Komisyon tarafından, e-Güvenlik sistemlerinin geliştirilmesini, kurulmasını ve kullanılmasını desteklemek için tavsiye kararların uygulanmasını teşvik etmek ve hayata geçirilmesini sağlamak amacıyla kurulmuştur.
- (10) İşbu Direktifin yürürlüğe girme tarihi öncesi çıkışlı ve/veya kayıtlı/onaylı tarihi değeri sebebiyle kullanılan taşıtlar, işbu Direktifte öngörülen usul ve esaslardan etkilenmez.
- (11) AUS, açık ve kamusal standartlara dayanan ve tüm uygulama ve hizmet tedarikçileri ve kullanıcılar için ayrımcı olmayan bir temele dayanan birlikte çalışabilir sistemler üzerine inşa edilmelidir.
- (12) AUS uygulamalarının ve hizmetlerinin kurulumu ve kullanımı, kişisel verilerin işlenmesini gerektirecektir. Bu tür işlemler, diğer mevzuatın yanı sıra özellikle kişisel verilerin işlenmesine ilişkin olarak kişilerin korunması ve bu tür verilerin serbest dolaşımı hakkındaki 24 Ekim 1995 tarihli Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 95/46/EC sayılı Direktifi <sup>(1)</sup> ve elektronik haberleşme sektöründe kişisel verilerin işlenmesine ve mahremiyetin korunmasına ilişkin 12 Temmuz 2002 tarihli Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 2002/58/EC sayılı Direktifinde <sup>(2)</sup>
- belirtildiği üzere, veri kullanım amacı sınırlandırılması ve veri minimizasyonu ilkeleri uygulanarak Birlik mevzuatına uygun şekilde gerçekleştirilmelidir.
- (13) Kişilerin mahremiyetini artırmanın ilkelerinden biri olan anonimleştirme teşvik edilmelidir. AUS uygulama ve hizmet dağıtım alanındaki veri koruma ve gizlilikle ilgili konular söz konusu olduğunda, Komisyon, makul bir biçimde, Avrupa Veri Koruma Denetim Otoritesine danışmalı ve 95/46/EC sayılı Direktifin 29. Maddesi ile kurulan Kişisel Verilerin İşlenmesi ile ilgili olarak Kişilerin Korunması Çalışma Grubu'ndan görüş talebinde bulunmalıdır.
- (14) AUS uygulamalarının ve hizmetlerinin, özellikle trafik ve seyahat bilgi hizmetlerinin kurulumu ve kullanımı, Üye Devletlerin kamu sektörü organları tarafından tutulan belgelerin bir parçasını oluşturan yol, trafik ve seyahat verilerinin işlenmesini ve kullanılmasını gerektirecektir. Bu tür işleme ve kullanım, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin kamu sektörü bilgilerinin yeniden kullanımına ilişkin 17 Kasım 2003 tarihli 2003/98/EC sayılı Direktifine uygun olarak gerçekleştirilmelidir <sup>(3)</sup>.
- (15) Uygun durumlarda, isterler, bileşenlerin kullanımı için uygunluk veya uyumluluk değerlendirmesini düzenleyen prosedürü belirleyen ayrıntılı hükümleri içermelidir. Bu hükümler, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin ürünlerin pazarlanması için ortak çerçeveye ilişkin 9 Temmuz 2008 tarihli 768/2008/EC sayılı Kararına <sup>(4)</sup>, özellikle de uygunluk değerlendirme prosedürlerinin çeşitli aşamalarına ilişkin modüllere dayanmalıdır. Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 2007/46/EC sayılı Direktifi <sup>(5)</sup> motorlu taşıtların ve bunların parçalarının veya ilgili ekipmanlarının tip onayı için bir çerçeve belirlemektedir ve Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 2002/24/EC sayılı Direktifi <sup>(6)</sup> ve Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 2003/37/EC sayılı Direktifi <sup>(7)</sup> iki veya üç tekerlekli motorlu taşıtların ve tarım veya ormancılık traktörlerinin ve bunların parçalarının veya ilgili ekipmanlarının tip onayına ilişkin kuralları belirlemektedir. Bu nedenle, bu Direktifler kapsamına giren ekipman ve uygulamaların uygunluk değerlendirmesini sağlamak için bir tekrarı olacaktır. Aynı zamanda, bu Direktifler araçların içine monte edilen AUS ekipmanları için geçerli olsa da karayolu altyapısına kurulan harici AUS ekipmanı ve yazılımlarına uygulanmaz. Bu gibi durumlarda isterler, uygunluk değerlendirme prosedürleri sağlayabilir. Bu prosedürler, her bir ayrı durumda nelerin gerekli olabileceği ile sınırlandırılmalıdır.

(1) OJ L 281, 23.11.1995, p. 31.

(2) OJ L 201, 31.7.2002, p. 37.

(3) OJ L 345, 31.12.2003, p. 90.

(4) OJ L 218, 13.8.2008, p. 82.

(5) OJ L 263, 9.10.2007, p. 1.

(6) OJ L 124, 9.5.2002, p. 1.

(7) OJ L 171, 9.7.2003, p. 1.

- (16) Doğru ve tam zamanlama ve konumlandırma hizmetlerinin gerek duyduğu AUS uygulamaları ve hizmetleri için, 22 Aralık 2004 tarihli ve 1/2005 sayılı Taşıma ve İlgili Operasyonlar Sırasında Hayvanların Korunmasına ilişkin Konsey Yönetmeliğinde <sup>(1)</sup> ve Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 9 Temmuz 2008 tarihli ve 683/2008 Sayılı Avrupa Uydu Navigasyon Programlarının (EGNOS ve Galileo) Uygulanmasına İlişkin Yönetmelikte <sup>(2)</sup> belirtildiği üzere, uydu tabanlı altyapılar veya eşdeğer düzeyde hassasiyet ve kesinlik sağlayan herhangi bir teknoloji kullanılmalıdır.
- (17) Radyo Frekansı Tanımlama (RFID) gibi yenilikçi teknolojiler veya EGNOS/Galileo AUS uygulamalarının gerçekleştirilmesi için ve özellikle de yükün yolculuk süresince ve farklı taşıma modları boyunca takibi ve izlenmesi amacıyla kullanılmalıdır.
- (18) AUS hizmet sağlayıcıları, AUS kullanıcıları birlikleri, ulaşım ve tesis işletmecileri, imalat endüstrisi temsilcileri, sosyal ortaklar, meslek birlikleri ve yerel otoriteler gibi başlıca paydaşlar, Birlik sathında AUS kurumlarının teknik ve ticari yönlerine ilişkin Komisyona tavsiyelerde bulunma imkânına sahip olmalıdır. Bu amaçla, paydaşlar ve Üye Devletlerle yakın iş birliği sağlayan Komisyon, bir AUS Danışma Grubu kurmalıdır. Danışma grubunun çalışmaları şeffaf bir şekilde yürütülmeli ve sonuçlar işbu Direktif ile oluşturulan Komiteye sunulmalıdır.
- (19) Üye Devletler tarafından AUS öncelikli alanlarında ve Üye Devletler tarafından raporlamaya yönelik kılavuz ilkeler ve bir çalışma programı açısından Üye Devletlerin iş birliğini kolaylaştırmak için kılavuz ilkelerin ve bağlayıcı olmayan önlemlerin kabul edilmesi için tek tip uygulama koşulları sağlanmalıdır.
- (20) Avrupa Birliği'nin İşleyişine İlişkin Antlaşma'nın (TFEU) 291. maddesine göre, Komisyonun uygulama yetkilerini kullanmasına ilişkin Üye Devletlerin kontrol mekanizması kuralları ve genel ilkeler, olağan yasal prosedüre uygun olarak kabul edilen bir düzenleme önceden belirlenecektir. Bu yeni düzenlemenin kabul edilmesini beklerken, Komisyona verilen uygulama yetkilerinin kullanımına ilişkin prosedürleri belirleyen 28 Haziran 1999 tarihli ve 1999/468/EC sayılı Konsey Kararı <sup>(3)</sup>, uygulanabilir olmayan denetimli düzenleyici prosedür hariç olmak üzere uygulanmaya devam etmektedir.
- (21) Komisyon, isterlerin yürürlüğe konulması ile ilgili olarak TFEU'nun 290. Maddesi uyarınca kararname çıkarma yetkisine sahip olmalıdır. Komisyonun, hazırlık çalışmaları esnasında uzman düzeyinde gerekli istişarelerde bulunması özel bir öneme sahiptir.

- (22) Koordineli bir yaklaşımı temin etmek için Komisyon, işbu Direktif ile kurulan Komitenin faaliyetleri ile Avrupa Parlamentosu ve Komisyonu'nun 29 Nisan 2004 tarihli ve 2004/52/EC sayılı *Topluluk İçerisinde Elektronik Ücret Toplama Sistemlerinin Birlikte Çalışabilirliğine İlişkin Direktif* <sup>(4)</sup> ile kurulan Komite, ve 20 Aralık 1985 tarihli ve 3821/85 sayılı *Karayolu Ulaşımındaki Ekipman Kaydı Hakkındaki Konsey Tüzüğü* <sup>(5)</sup> ile kurulan Komite, 2007/46/EC sayılı Direktif ile kurulan Komite ve Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 14 Mart 2007 tarihli ve 2007/2/EC sayılı *Avrupa Topluluğu'nda Mekansal Bilgi Altyapısını Kuran Direktif (INSPIRE)* <sup>(6)</sup> ile kurulan Komitenin faaliyetleri arasında tutarlılığı sağlamalıdır.
- (23) Bu Direktifte belirlenen, Birlik genelinde birlikte çalışabilir Akıllı Ulaşım Sistemlerinin koordineli ve tutarlı bir şekilde kurulmasının sağlanması amacıyla Üye Devletler ve/veya özel sektör tarafından istenilen seviyede gerçekleştirilememesi sebebiyle ölçüğü ve etkileri bakımından bu amacın "Birlik düzeyinde" daha iyi başarılabilirdiğinden dolayı Birlik, Avrupa Birliği Antlaşması'nın 5. maddesinde belirtilen yetki devri ilkesine uygun olacak şekilde gerekli tedbirleri alabilir. İlgili Maddede belirtilen orantılılık ilkesi uyarınca, işbu Direktif, söz konusu amacı başarmak için gerekli olanlar dışındaki hususları kapsamaz.
- (24) *Daha iyi kanun yapma hakkında Kurumlar Arası Anlaşmanın* 34. maddesi uyarınca, Üye Devletlerin kendilerinin ve Birliğin çıkarı için, işbu Direktif ile iç hukuka ilişkin uyumlaştırma tedbirleri arasındaki ilişkiyi mümkün mertebe ortaya koymak amacıyla ülkelerin kendi tablolarını hazırlamaları ve bunları kamuya açık hale getirmeleri teşvik edilir.

#### Madde 1

#### Konu ve kapsam

1. Bu Direktif, özellikle Üye Devletler arasında sınırlar boyunca ve Birlik içinde Akıllı Ulaşım Sistemlerinin (AUS) koordineli ve tutarlı bir şekilde kurulması ve kullanılmasını destekleyen bir çerçeve oluşturur ve bu amaç için gerekli genel koşulları belirler.
2. Bu Direktif, Madde 2 'de belirtilen öncelikli alanlardaki eylemler için isterlerin geliştirilmesinin yanı sıra, uygun olduğu yerlerde gerekli standartların geliştirilmesini sağlar.
3. Bu Direktif, karayolu ulaşımı alanındaki uygulamalara ve hizmetlere ve ayrıca ulusal güvenliği ilgilendiren veya savunma için gerekli olan hususlara hâle getirmeksizin diğer ulaşım modlarıyla olan ara yüzlere uygulanır.

<sup>(1)</sup> OJ L 3, 5.1.2005, p. 1.

<sup>(2)</sup> OJ L 196, 24.7.2008, p. 1.

<sup>(3)</sup> OJ L 184, 17.7.1999, p. 23.

<sup>(4)</sup> OJ L 166, 30.4.2004, p. 124.

<sup>(5)</sup> OJ L 370, 31.12.1985, p. 8.

<sup>(6)</sup> OJ L 108, 25.4.2007, p. 1.

*Madde 2***Öncelikli alanlar**

1. Bu Direktifin amacı doğrultusunda, isterlerin ve standartların geliştirilmesi ve kullanımı için belirlenen öncelikli alanlar aşağıdaki gibidir:

- I. Yol, trafik ve seyahat verilerinin optimum kullanımı,
- II. Trafik ve yük yönetiminin ve AUS hizmetlerinin sürekliliği,
- III. Yol emniyeti ve güvenliği uygulamaları,
- IV. Taşıtların ulaşım altyapısıyla haberleştirilmesi.

2. Öncelikli alanların kapsamı Ek I'de belirtilmiştir.

*Madde 3***Öncelikli eylemler**

Öncelikli alanlar içinde aşağıdakiler, Ek I'de belirtildiği gibi isterlerin ve standartların geliştirilmesi ve kullanılması için öncelikli eylemleri oluşturacaktır:

- (a) AB çapında çok modlu seyahat bilgi hizmetlerinin sağlanması;
- (b) AB çapında gerçek zamanlı trafik bilgilendirme hizmetlerinin sağlanması;
- (c) İmkân dahilinde, yol güvenliği ile ilgili asgari evrensel trafik bilgilerinin kullanıcılara ücretsiz olarak sağlanmasına yönelik veri ve prosedürler;
- (d) AB çapında birlikte çalışabilir bir eCall için uyumlaştırmanın sağlanması;
- (e) Ağır vasıta araçlar ve ticari taşıtlar için güvenli ve emniyetli park yerleri için bilgi hizmetlerinin sağlanması;
- (f) Ağır vasıta araçlar ve ticari taşıtlara yönelik güvenli ve emniyetli park yerleri için rezervasyon hizmetlerinin sağlanması.

*Madde 4***Tanımlar**

Bu Direktifin amaçları doğrultusunda, aşağıdaki tanımlar geçerli olacaktır:

- (1) 'Akıllı Ulaşım Sistemleri' veya 'AUS'; altyapı, taşıtlar ve kullanıcılar dahil olmak üzere karayolu ulaşımı alanında, trafik yönetiminde, hareketlilik yönetiminde ve diğer ulaşım modlarıyla arayüzler için bilgi ve iletişim teknolojilerinin uygulandığı sistemler anlamına gelir;

- (2) 'Birlikte çalışabilirlik', sistemlerin ve temel iş süreçlerinin veri alışverişi ve bilgi paylaşımı kapasitesi anlamına gelir;
- (3) 'AUS uygulaması', Akıllı ulaşım sistemlerinin uygulanmasını sağlamak için operasyonel bir araç anlamına gelir;
- (4) 'AUS hizmeti', kullanıcı güvenliği, verimliliği, konforuna katkıda bulunmak ve/veya ulaşım ve seyahat operasyonlarını kolaylaştırmak veya desteklemek amacıyla iyi tanımlanmış bir organizasyonel ve operasyonel çerçeve aracılığıyla bir AUS uygulamasının sağlanması anlamına gelir;
- (5) 'AUS hizmet sağlayıcısı', kamu veya özel herhangi bir AUS hizmeti sağlayıcısı anlamına gelir;
- (6) 'AUS kullanıcısı', yolcular, savunmasız yol kullanıcıları, karayolu ulaşımı altyapısı kullanıcıları ve operatörleri, filo yöneticileri ve acil durum hizmetleri operatörleri dahil olmak üzere herhangi bir AUS uygulaması veya hizmetinin kullanıcısı anlamına gelir;
- (7) 'savunmasız yol kullanıcıları', yayalar ve bisikletçiler gibi motorsuz yol kullanıcıları yanı sıra motosikletliler ve engelli veya hareket kabiliyeti ve oryantasyonu azalmış kişiler anlamına gelir;
- (8) 'mobil cihaz', sürüş görevini ve/veya taşıma işlemlerini desteklemek için aracın içine getirilebilen, taşınabilir bir bilgi iletişim cihazı anlamına gelir;
- (9) 'platform', AUS uygulamalarının ve hizmetlerinin kurulumunu, sunulmasını, kullanılmasını ve entegrasyonunu sağlayan dahili veya harici ünite anlamına gelir;
- (10) 'mimari', belirli bir sistemin yapısını, davranışını ve çevresiyle entegrasyonunu tanımlayan kavramsal tasarım anlamına gelir;
- (11) 'arayüz', sistemler arası bağlantı kurma imkanı ve etkileşim ortamı sağlayan araç anlamına gelir;
- (12) 'uyumluluk', bir cihazın veya sistemin üzerinde herhangi bir değişiklik yapmadan başka bir cihaz veya sistemle çalışma kabiliyeti anlamına gelir;
- (13) 'hizmetlerin sürekliliği', Avrupa Birliği sathındaki ulaşım ağlarında sorunsuz hizmetler sağlama yeteneği anlamına gelir;
- (14) 'yol verileri', sabit trafik işaretleri veya bunların düzenleyici emniyet nitelikleri de dahil olmak üzere yol altyapısı özellikleri hakkındaki veriler anlamına gelir;
- (15) 'trafik verileri' karayolu trafik özelliklerine ilişkin geçmiş ve gerçek zamanlı veriler anlamına gelir;

- (16) 'seyahat verileri', seyahat planlaması, rezervasyonu ve adaptasyonu kolaylaştırmak amacıyla seyahat öncesinde ve sırasında çok modlu seyahat bilgileri sağlamak için gerekli toplu taşıma zaman çizelgeleri ve tarifeleri gibi temel veriler anlamına gelir;
- (17) 'ister', gereksinimleri, prosedürleri veya diğer ilgili kuralları içeren hükümleri ortaya koyan bağlayıcı tedbirler anlamına gelir;
- (18) 'standart', Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 22 Haziran 1998 tarihli 98/34/EC sayılı Direktifinin 1(6) Maddesinde tanımlanan ve teknik standartlar ve yönetmelikler alanında bilgi sağlanması için prosedür belirleyen standart anlamına gelir <sup>(1)</sup>.

#### Madde 5

##### AUS Kurulumu

1. Üye Devletler, kurulumlar gerçekleştiğinde, Madde 6 uyarınca Komisyon tarafından kabul edilen isterlerin, AUS uygulamaları ve hizmetlerinde Ek-2'de belirtilen ilkelere göre uygulanması için gerekli tedbirleri alacaktır. Bu, her Üye Devletin bu tür uygulamaların ve hizmetin kendi topraklarında kurulmasına karar verme hakkına halel getirmez. Bu hak, 6. Maddenin ikinci paragrafı kapsamında kabul edilen herhangi bir yasama tasarrufuna halel getirmez.
2. Üye Devletler ayrıca, hiçbir ister kabul edilmediği sürece, öncelikli alanlarla ilgili olarak iş birliği yapmak için çaba gösterecektir.

#### Madde 6

##### İsterler

1. Komisyon, öncelikle, öncelikli eylemlere yönelik olarak AUS'un kurulumu ve operasyonel kullanımı için uyumluluk, birlikte çalışabilirlik ve sürekliliği sağlamak amacıyla gerekli olan isterleri yürürlüğe koyacaktır.
2. Komisyon, 27 Şubat 2013 tarihine kadar bir veya daha fazla öncelikli eylem için isterleri yürürlüğe koymayı amaçlayacaktır.
- Öncelikli herhangi bir eylem için gerekli isterlerin yürürlüğe konulmasından sonra en geç 12 ay sonra, Komisyon, uygun olduğu durumlarda, fayda-maliyet analizi de dahil olmak üzere etki değerlendirmesi yaptıktan sonra, ilgili öncelikli eylemin uygulanmasına ilişkin TFEU'nun 294. Maddesi uyarınca Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ne bir öneri sunacaktır.
3. Öncelikli eylemler için gerekli isterler yürürlüğe koyulduktan sonra, Komisyon, öncelikli alanlardaki diğer faaliyetler için AUS'un kurulması ve operasyonel kullanımı için uyumluluk, birlikte çalışabilirlik ve süreklilik sağlayan isterleri benimseyecektir.

4. İlgili durumlarda ve ister kapsamındaki alana bağlı olarak; ister aşağıdaki hüküm türlerinden bir veya daha fazlasını içerecektir:

- (a) çeşitli paydaşların rollerini ve aralarındaki bilgi akışını tanımlayan işlevsel hükümler;
- (b) işlevsel hükümleri yerine getirmek için teknik araçlar sağlayan teknik hükümler;
- (c) çeşitli paydaşların usule dair yükümlülüklerini tanımlayan organizasyonel hükümler;
- (d) AUS uygulama ve hizmetlerine yönelik çeşitli hizmet seviyelerini ve içeriklerini tanımlayan hizmet hükümleri.

5. 98/34/EC sayılı Direktif kapsamındaki prosedürlere halel getirmeksizin, isterler, uygun olduğuunda, Üye Devletlerin Komisyona bildirimde bulunduktan sonra, birlikte çalışabilirliği engellememeleri koşuluyla, ülkelerinin tamamında veya bir kısmında AUS hizmetlerinin sağlanması için ek kurallar koyabilecekleri koşulları öngörecektir.

6. İsterler, uygun olduğuunda, Madde 8'de belirtilen standartları esas alacaktır.

İsterler, uygun olduğu şekilde, 768/2008/EC sayılı Karar uyarınca uygunluk değerlendirmesi sağlayacaktır.

İsterler, Ek II'de belirtilen ilkelere uygun olacaktır.

7. Komisyon, isterlerin yürürlüğe konulmasından önce bir fayda-maliyet analizi de dahil olmak üzere bir etki değerlendirmesi yapacaktır.

#### Madde 7

##### Kararnameler

1. Komisyon, isterler ile ilgili olarak TFEU'nun 290. Maddesi uyarınca kararname çıkarabilir. Komisyon, bu kararnameleri kabul ederken, bu Direktifinin ilgili hükümlerine, özellikle Madde 6 ve Ek II'ye uygun olarak hareket edecektir.
2. Öncelikli eylemlerin her biri için ayrı bir kararname çıkarılacaktır.
3. Bu Maddede belirtilen kararnameler için, Madde 12, 13 ve 14 'te belirtilen prosedürler uygulanır.

<sup>(1)</sup> OJ L 204, 21.7.1998, p. 37.

**Madde 8****Standartlar**

1. AUS'un kurulumu ve operasyonel kullanımı için birlikte çalışabilirlik, uyumluluk ve süreklilik sağlamak maksadıyla ihtiyaç duyulan standartlar öncelikli alanlarda ve öncelikli eylemler için geliştirilecektir. Bu amaçla, Komisyon, Madde 15'te belirtilen Komiteye danıştıktan sonra, 98/34/EC sayılı Direktifte belirtilen prosedüre uygun olarak ilgili standardizasyon organlarından bu standartları hızlı bir şekilde yürürlüğe koymak için gerekli her türlü çabayı göstermelerini talep edecektir.

2. Standardizasyon organlarına bir yetki verilirken, Ek II'de belirtilen ilkelere ve Madde 6 uyarınca yürürlüğe koyulan bir isterde yer alan herhangi bir işlevsel hükme uyulacaktır.

**Madde 9****Bağlayıcı olmayan önlemler**

Komisyon, Madde 15(2)'de belirtilen danışma prosedürüne uygun olarak Üye Devletlerin öncelikli alanlarla ilgili iş birliğini kolaylaştırmak için çıkardıkları kılavuzları ve diğer bağlayıcı olmayan tedbirleri yürürlüğe koyabilir.

**Madde 10****Bilginin gizliliği, güvenliği ve yeniden kullanımı ile ilgili kurallar**

1. Üye Devletler, AUS uygulamaları ve hizmetleri kapsamında kişisel verilerin işlenmesinin, kişilerin temel hak ve özgürlüklerini koruyan Birlik kurallarına, özellikle de 95/46/EC sayılı Direktif ve 2002/58/EC sayılı Direktife uygun olarak yürütülmesini sağlayacaktır.

2. Üye Devletler, özellikle, kişisel verilerin yasadışı erişim dahil olmak üzere yanlış kullanımına, değiştirilmesine ve kaybolmasına karşı korunmasını sağlayacaktır.

3. 1. paragrafa halel getirmeksizin, gizliliği sağlamak için, uygun olduğunda, AUS uygulamaları ve hizmetlerinin performansı için anonim verilerin kullanımı teşvik edilecektir.

95/46/EC sayılı Direktife halel getirmeksizin, AUS uygulamalarının ve hizmetlerinin yerine getirilmesi için bu tür bir işlemenin gerekli olduğu ölçüde işlenecektir.

4. 95/46/EC sayılı Direktifin uygulanması ile ilgili olarak ve özellikle kişisel verilerin özel kategorilerinin yer aldığı durumlarda, Üye Devletler ayrıca bu tür kişisel verilerin işlenmesine izin verilmesine ilişkin hükümlere riayet edilmesini sağlayacaktır.

5. 2003/98 / EC sayılı Direktif uygulanacaktır.

**Madde 11****Sorumluluk kuralları**

Üye Devletler, Madde 6 uyarınca kabul edilen isterlerde belirtilen AUS uygulamalarının ve hizmetlerinin kurulması ve kullanımı sorumlulukları ile ilgili konuların ve özellikle de 25 Temmuz 1985 tarihli ve 85/374/EEC sayılı "Üye Devletlerin Hatalı Ürün Sorumluluğuna İlişkin Kanun, İkincil Düzenleme ve İdari Kurallarının Yaklaştırılması Hakkında" Konsey Direktifi de dahil olmak üzere Birlik mevzuatına da uygun olarak ele alınmasını sağlayacaktır.

**Madde 12****Yetki devri**

1. Madde 7 'de belirtilen kararname yürürlüğe koyma yetkisi, 27 Ağustos 2010'u takip eden yedi yıllık bir süre için Komisyona verilecektir. Komisyon, 27 Ağustos 2010 'u takip eden beş yıllık sürenin bitiminden en geç altı ay önce devredilen yetkilerle ilgili bir rapor hazırlayacaktır.

2. Komisyon, yetki devrine dayanan bir kararname çıkarır çıkarmaz, bunu eş zamanlı olarak Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ne iletir.

3. Kararname çıkarma yetkisi Madde 13 ve 14'te belirtilen koşullara uygun olarak Komisyona verilir.

**Madde 13****Yetki Devrinin İptali**

1. Madde 7'de belirtilen yetki devri Avrupa Parlamentosu veya Konseyi tarafından iptal edilebilir.

2. Yetki devrinin iptal edilip edilmeyeceğine karar vermek için bir iç prosedür başlatan kurum, iptal işlemine tabi olabilecek yetkileri ve iptal için olası nedenleri belirterek, nihai karar alınmadan önce makul bir süre içinde diğer kuruma ve Komisyona bilgi vermeye çalışacaktır.

3. İptal kararı, o kararda belirtilen yetkilerin devrine son verecektir. Bu karar, alındığı o anda veya belirtilen daha sonraki bir tarihte yürürlüğe girecektir. Karar halihazırda yürürlükte bulunan yetki devrine dayanan tasarrufların geçerliliğini etkilemez. İptal kararı, *Avrupa Birliği Resmî Gazetesi'nde* yayımlanır.

*Madde 14***Kararnamelere itirazlar**

1. Avrupa Parlamentosu veya Konseyi, bildirim tarihinden itibaren iki aylık bir süre içinde kararnameye itiraz edebilir.

Avrupa Parlamentosu veya Konseyi'nin inisiyatifıyla bu süre iki ay uzatılır.

2. Bu sürenin bitiminde, Avrupa Parlamentosu veya Konseyi kararnameye itiraz etmediyse, ilgili kararname *Avrupa Birliği Resmî Gazetesi'nde* yayınlanacak ve burada belirtilen tarihte yürürlüğe girecektir.

Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin her ikisi de kararnameye itiraz etmediklerine ilişkin niyetlerini Komisyona bildirmişse, kararname *Avrupa Birliği Resmî Gazetesi'nde* yayınlanabilir ve bu sürenin bitiminden önce yürürlüğe girebilir.

3. Avrupa Parlamentosu veya Konseyi bir kararnameye itiraz ederse, o kararname yürürlüğe girmez. İtiraz eden kurum, kararnameye ilişkin itiraz gerekçelerini belirtir.

*Madde 15***Komite usulü**

1. Komisyon, Avrupa AUS Komitesi (EIC) tarafından desteklenecektir.

2. Bu paragrafa atıfta bulunulduğunda, 1999/468/EC sayılı Kararın 3. Maddesi ve 7. Maddesi, 8. Maddesinin hükümleri dikkate alınarak uygulanacaktır.

*Madde 16***Avrupa AUS Danışma Grubu**

Komisyon, Birlik sathında AUS'un kurulmasının ve kullanılmasının ticari ve teknik yönleri hakkında kendisine tavsiyede bulunacak bir Avrupa AUS Danışma Grubu kuracaktır. Grup, ilgili AUS hizmet sağlayıcılarından, kullanıcı derneklerinden, ulaşım ve tesis işletmecilerinden, imalat endüstrisinden, sosyal ortaklardan, meslek birliklerinden, yerel otoritelerden ve diğer ilgili paydaş üst düzey temsilcilerinden oluşacaktır.

*Madde 17***Raporlama**

1. Üye Devletler, Komisyona 27 Ağustos 2011 tarihine kadar öncelikli alanlarla ilgili ulusal faaliyetleri ve projeleri hakkında bir rapor sunacaktır.

2. Üye Devletler, Komisyona, 27 Ağustos 2012 tarihine kadar, takip eden beş yılda ulusal ölçekte AUS kapsamında yapılması öngörülen eylemler hakkında bilgi sağlayacaktır.

Üye Devletler tarafından raporlamaya ilişkin esaslar, Madde 15(2)'de belirtilen danışma prosedürüne uygun olarak kabul edilecektir.

3. İlk raporu takiben, Üye Devletler her üç yılda bir, 1. paragrafta belirtilen eylemlerin uygulanmasında kaydedilen gelişmeleri rapor edecektir.

4. Komisyon, bu Direktifin uygulanması için kaydedilen ilerleme hakkında, her üç yılda bir Avrupa Parlamentosu'na ve Konseyi'ne bir rapor sunacaktır. Rapora, Madde 5 ile Madde 11 arasındaki maddelerde ve Madde 16'da kullanılan ve ihtiyaç duyulan finansal kaynaklar da dahil olmak üzere işleyiş ve uygulama üzerine bir analiz eşlik edecek ve uygun olduğunda bu Direktifi değiştirme ihtiyacı değerlendirilecektir.

5. Madde 15(2)'de belirtilen danışmanlık prosedürüne uygun olarak Komisyon, 27 Şubat 2011 tarihine kadar bir çalışma programını yürürlüğe koyacaktır. Çalışma programı, her yıl uygulanması için belirli hedefleri ve tarihleri içerecek şekilde hazırlanacak ve ihtiyaç duyulduğunda Komisyon gerekli değerlikleri önerecektir.

*Madde 18***İç Hukuka Aktarma**

1. Üye Devletler, 27 Şubat 2012 tarihine kadar bu Direktife uymak için gerekli yasa, ikincil düzenleme ve idari kararları yürürlüğe koyacaktır.

Üye Devletler bu hükümleri benimsediğinde, ilgili hükümler işbu Direktife atıfta bulunur ve resmi olarak yayımlanmaları halinde işbu Direktife atıfta bulunarak yayınlanır. Atıfta bulunma yöntemleri ve ifadeleri, Üye Devletler tarafından belirlenecektir.

2. Üye Devletler, Komisyona bu Direktifin kapsamı ile ilgili olarak ulusal yasalarında uygulamaya koydukları temel hükümlerin metinlerini iletirler.

*Madde 19***Yürürlüğe Girme**

İşbu Direktif, *Avrupa Birliği Resmî Gazetesi*'nde yayımlanmasını müteakip 20. günde yürürlüğe girer.

*Madde 20***Muhataplar**

İşbu Direktifin muhatapları Üye Devletlerdir.

7 Temmuz 2010 tarihinde Strasbourg'da düzenlenmiştir.

*Avrupa Parlamentosu adına*

*Başkan*

J. BUZEK

*Konsey adına*

*Başkan*

O. CHASTEL



EK I

**ÖNCELİKLİ ALANLAR VE EYLEMLER**

(Madde 2 ve 3'te belirtildiği gibi)

**— Öncelik alanı I: Yol, trafik ve seyahat verilerinin optimum kullanımı**

Yol, trafik ve seyahat verilerinin optimum kullanımı için isterler ve standartlar aşağıdakileri içerecektir:

**1. Öncelikli (a) eylemi isterleri:**

Çok-modlu seyahat bilgilerinin AB çapında AUS kullanıcılarına sınırlar arasında doğru bir şekilde sunulmasına yönelik gereksinimlerin tanımı aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:

- çok modlu seyahat bilgileri için kullanılan doğru yol ve gerçek zamanlı trafik verilerinin emniyet kaynaklı ve ulaşım yönetimi kısıtlamaları saklı kalmak kaydıyla AUS hizmet sağlayıcılarına mevcudiyeti ve erişilebilirliği,
- ilgili kamu otoriteleri ve paydaşları ile AUS hizmet sağlayıcıları arasında sınır ötesi elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması,
- çok modlu seyahat bilgileri için kullanılan ve halihazırda mevcut olan yol ve trafik verilerinin ilgili kamu otoriteleri ve paydaşlar tarafından zamanında güncellenmesi,
- çok modlu seyahat bilgilerinin AUS servis sağlayıcıları tarafından zamanında güncellenmesi.

**2. Öncelikli (b) eylemi isterleri:**

Gerçek zamanlı seyahat bilgilerinin AB çapında AUS kullanıcılarına sınırlar arasında doğru bir şekilde sunulmasına yönelik gereksinimlerin tanımı aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:

- gerçek zamanlı seyahat bilgileri için kullanılan doğru yol ve gerçek zamanlı trafik verilerinin emniyet kaynaklı ve ulaşım yönetimi kısıtlamaları saklı kalmak kaydıyla AUS hizmet sağlayıcılarına mevcudiyeti ve erişilebilirliği,
- ilgili kamu otoriteleri ve paydaşları ile AUS hizmet sağlayıcıları arasında sınır ötesi elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması,
- gerçek zamanlı seyahat bilgileri için kullanılan ve halihazırda mevcut olan yol ve trafik verilerinin ilgili kamu otoriteleri ve paydaşlar tarafından zamanında güncellenmesi,
- gerçek zamanlı seyahat bilgilerinin AUS servis sağlayıcıları tarafından zamanında güncellenmesi.

**3. Öncelikli (a) ve (b) eylemleri isterleri:****3.1. İlgili kamu otoriteleri ve/veya ilgili olduğunda, karayolu ve trafik verilerinin özel sektör tarafından toplanması (örneğin, trafik akış planları, trafik düzenlemeleri ve özellikle ağır vasıta yük araçları için önerilen güzergahlar) ve AUS hizmet sağlayıcılarına hizmet sağlanması için gerekli şartların tanımı aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:**

- ilgili kamu otoriteleri ve/veya özel sektör tarafından toplanan mevcut yol ve trafik verilerinin (örn. trafik akış planları, trafik düzenlemeleri ve önerilen güzergahlar) ilgili AUS hizmet sağlayıcıları tarafından kullanılabilirliği,
- ilgili kamu otoriteleri ile AUS hizmet sağlayıcıları arasında elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması,
- ilgili kamu otoriteleri ve/veya ilgili durumlarda özel sektör tarafından yol ve trafik verilerinin (örn. trafik akış planları, trafik düzenlemeleri ve önerilen güzergahlar) zamanında güncellenmesi,
- ilgili yol ve trafik verilerini kullanarak AUS hizmet sağlayıcıları tarafından AUS hizmetlerinin ve uygulamalarının zamanında güncellenmesi.

3.2. Dijital haritalar için kullanılan yol, trafik ve ulaşım hizmetleri verilerinin, mümkün olduğu durumlarda dijital harita üreticileri ve servis sağlayıcıları için aşağıda belirtilenlere dayalı olarak doğru ve kullanılabilir hale getirilmesi için ihtiyaç duyulan gereksinimlerin tanımlanması:

- dijital haritalar için kullanılan mevcut yol ve trafik verilerinin dijital harita üreticilerine ve hizmet sağlayıcılarına sunulması,
- ilgili kamu otoriteleri ve paydaşlar ile özel dijital harita üreticileri ve hizmet sağlayıcıları arasında elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması,
- dijital haritalar için yol ve trafik verilerinin ilgili kamu otoriteleri ve paydaşlar tarafından zamanında güncellenmesi,
- dijital harita üreticileri ve servis sağlayıcıları tarafından dijital haritaların zamanında güncellenmesi.

4. Öncelikli (c) eylemi isterleri:

Yol güvenliği ile ilgili 'evrensel trafik bilgileri' için asgari gereksinimlerin tanımı, mümkün olduğu yerlerde aşağıdaki hususlara dayanarak asgari içeriklerine erişimin tüm kullanıcılara ücretsiz olarak sağlanması:

- AUS kullanıcılarına ücretsiz olarak iletilmesi gereken emniyetle ilintili trafik olaylarının ('evrensel trafik mesajları') standartlaştırılmış bir listesinin tanımlanması ve kullanılması,
- Gerçek zamanlı trafik bilgileri ve çok modlu seyahat bilgileri için 'evrensel trafik mesajları'nın AUS hizmetlerine uyumluluğu ve entegrasyonu.

#### — Öncelik alanı II: Trafik ve yük yönetimi AUS hizmetlerinin sürekliliği

Trafik ve yük yönetimi hizmetlerinin özellikle TEN-T ağı üzerinde olanların, sürekliliği ve birlikte çalışabilirliği için ortaya konulan isterler ve standartlar aşağıdaki hususları içerecektir:

1. Diğer eylemler için isterler:

- 1.1. Avrupa Birliği AUS Çerçeve Mimarisini geliştirmek için gerekli önlemlerin tanımlanması, Üye Devletlerin ve onların yetkili makamlarının özel sektörle iş birliği içinde olduğu, ulusal, bölgesel veya yerel düzeyde kendi AUS mimarilerini geliştirebilecekleri, örneğin çok modlu birlikte çalışabilir biletleme de dahil olmak üzere AUS ile ilgili birlikte çalışabilirlik, hizmetlerin sürekliliği ve çok modluluk yönlerini ele almaktadır.
- 1.2. AUS hizmetlerinin sürekliliğini sağlamak amacıyla, özellikle sınır ötesi hizmetler için farklı ulaşım modlarında yolcu taşımacılığının yönetiminde, asgari gerekli gereksinimlerin tanımı aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:
  - ilgili trafik bilgi/kontrol merkezleri ve farklı paydaşlar arasında uygun olduğu yerlerde, bölgelerde veya şehirlerde ve şehirlerarası alanlarda trafik verileri ve bilgileri için elektronik veri alışverişinin sağlanmasının kolaylaştırılması,
  - ilgili trafik bilgi/kontrol merkezleri ve farklı paydaşlar arasındaki standartlaştırılmış bilgi akışlarının veya trafik ara yüzlerinin kullanımı.
- 1.3. Ulaşım koridorları boyunca ve farklı ulaşım modlarıyla yük yönetimin de AUS hizmetlerinin sürekliliği için asgari gerekli gereksinimlerin tanımı aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:
  - ilgili trafik bilgi/kontrol merkezleri ve farklı paydaşlar arasında uygun olduğu yerlerde , bölgelerde veya şehirlerde ve şehirlerarası alanlarda trafik verileri ve bilgileri için elektronik alışverişinin kolaylaştırılması,
  - ilgili trafik bilgi/kontrol merkezleri ve farklı paydaşlar arasındaki standartlaştırılmış bilgi akışlarının veya trafik ara yüzlerinin kullanımı.

1.4. Yük taşımacılığı lojistiği (eFreight) için AUS uygulamalarının (zellikle yükün tüm yolculuk boyunca çeşitli ulaşım modları süresince takibi ve izlenmesi) gerçekleştirilmesinde gerekli önlemlerin tanımı aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:

- ilgili AUS teknolojilerinin kullanılabilirliği ve AUS uygulama geliştiricileri tarafından kullanımı,
- trafik yönetimi aralarındaki ve merkezlerindeki konumlandırma sonuçlarının entegrasyonu.

1.5. Kentsel AUS mimarisi ile Avrupa AUS mimarisi arasında birlikte çalışabilirliği ve uyumluluğu sağlamak için gerekli ara yüzlerin tanımı aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:

- toplu taşıma, seyahat planlaması, ulaşım talebi, trafik verileri ve park verilerinin kentsel kontrol merkezlerine ve hizmet sağlayıcılara sunulan verilerin mevcudiyeti,
- toplu ulaşım veya özel ulaşım için farklı kentsel kontrol merkezleri ve hizmet sağlayıcıları arasında ve tüm olası ulaşım modları aracılığıyla elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması,
- ilgili tüm verilerin ve bilgilerin tek bir mimaride entegrasyonu.

— **ncelik alanı III: AUS yol emniyeti ve güvenlik uygulamaları**

AUS yol emniyeti ve güvenlik uygulamaları için oluşturulan isterler ve standartlar aşağıdakileri içerecektir:

1. Öncelikli (d) eylemi isterleri:

AB çapında birlikte çalışabilir bir eCall hizmetinin uyumlaştırılması için gerekli önlemlerin tanımlanması, aşağıdaki hususları içerecektir:

- ihtiyaç duyulan araç-içi AUS veri alışverişinin yapılabilmesi,
- araçlardan elde edilen verileri alan acil ağrı müdahale merkezlerinde, gerekli ekipmanların mevcudiyeti ve uygunluğu,
- araçlar ve acil ağrı merkezleri arasındaki elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması.

2. Öncelikli (e) eylemi isterleri:

Kamyonlar ve ticari taşıtlar için güvenli ve emniyetli park yerlerine, özellikle yollardaki servis ve dinlenme alanlarına yönelik AUS temelli bilgi hizmetlerini sağlamak için gerekli önlemlerin tanımlanması aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:

- yol park bilgilerinin kullanıcılara açık olması,
- yol park alanları ile merkezler ve araçlar arasındaki elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması.

3. Öncelikli (f) eylemi isterleri:

Kamyonlar ve ticari taşıtlar için güvenli ve emniyetli park yerlerine yönelik olarak temel AUS temelli rezervasyon hizmetlerini sağlamak için gerekli önlemlerin tanımlanması aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:

- yol park bilgilerinin kullanıcılara açık olması,
- yol park alanları ile merkezler ve araçlar arasında elektronik veri alışverişinin kolaylaştırılması,
- mevcut park alanı ile ilgili bilgileri rezervasyon amacıyla güncellemek için ilgili AUS teknolojilerinin hem araçlara hem de yol park tesislerine entegrasyonu.

4. Diğer eylemler için isterler:
  - 4.1. Yol kullanıcılarının güvenliğini desteklemek için araç-içi İnsan-Makine-Arayüzü ile ilgili olarak gerekli önlemlerin tanımlanması ve sürüş görevini ve/veya ulaşım işletmesini desteklemek için mobil cihazların kullanımı ve benzer şekilde araç içi haberleşmenin güvenliği.
  - 4.2. Savunmasız yol kullanıcılarının güvenliğini ve konforunu artırmak için ilgili tüm AUS uygulamalarında gerekli önlemlerin tanımlanması.
  - 4.3. 2007/46/EC, 2002/24/EC ve 2003/37/EC sayılı Direktiflerin kapsamı dışında kalan gelişmiş sürücü destek bilgi sistemlerini, araçlara ve yol altyapısına entegre etmek amacıyla gerekli önlemlerin tanımlanması.

— **Öncelik alanı IV: Aracın ulaşım altyapısına bağlanması**

Araçların ulaşım altyapısına bağlanmasına yönelik isterler ve standartlar aşağıdaki hususları içerecektir:

1. Diğer eylemler için isterler:
  - 1.1. Farklı AUS uygulamalarını açık bir araç-içi platforma entegre etmek için gerekli önlemlerin tanımlanması aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:
    - mevcut veya planlanan AUS uygulamalarının fonksiyonel gereksinimlerinin tanımlanması,
    - altyapı sistemleri ve tesisleri ile birlikte çalışabilirlik/ara bağlantı için gerekli işlevsellikleri ve ara yüzleri tanımlayan açık-sistem mimarisinin tanımlanması,
    - gelecekteki yeni veya güncellenmiş AUS uygulamalarının 'tak ve çalıştır' şeklinde açık bir araç-içi platforma entegrasyonu,
    - mimarinin benimsenmesi için bir standardizasyon sürecinin ve araç-içi açık isterlerin kullanılması.
  - 1.2. Kooperatif (araç - araç, araç - altyapı, altyapı - altyapı) sistemlerinin geliştirilmesini ve uygulanmasını geliştirmek için gerekli önlemlerin tanımlanması aşağıdaki hususlara dayanmaktadır:
    - araçlar ve altyapılar ile araç ve altyapı arasında veri veya bilgi alışverişinin kolaylaştırılması,
    - ilgili araç veya yol altyapısı tarafları ile alışveriş yapılacak ilgili veri veya bilgilerin mevcudiyeti,
    - araç ve altyapı arasında veri veya bilgi alışverişi için standartlaştırılmış bir mesaj formatının kullanılması,
    - araçlar, altyapılar ve araç ile altyapı arasında veri veya bilgi alışverişi için bir iletişim altyapısının tanımı,
    - ilgili mimarileri benimsemek için standardizasyon süreçlerinin kullanılması.

## EK II

## AUS İSTERLERİ VE KURULUMLARINA YÖNELİK İLKELER

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

İsterlerin kabulü, standartlar için yetkilerin verilmesi ve AUS uygulamaları ve hizmetlerinin seçimi ve kurulumu, ilgili tüm paydaşların ihtiyaçları doğrultusunda ve aşağıdaki ilkelere uyacaktır. Bu önlemler:

- (a) **Etkili olmalı-** Avrupa'da karayolu ulaşımını etkileyen temel zorlukları çözmeye yönelik somut bir katkıda bulunmalı (örneğin, sıkışıklığı azaltma, 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 maliyet ve elde edilen sonuç arasında denge olmalı;
- (c) **Orantılı olmalı-** uygun olduğu yerlerde, yerel, bölgesel, ulusal ve Avrupa çapındaki farklılıkları dikkate alarak, farklı seviyelerde ulaşılabilir hizmet kalitesi ve kurulumu sağlamalı;
- (d) **Hizmetlerin sürekliliğini desteklemeli** – AUS hizmetleri kurulduklarında, Birlik genelinde, özellikle trans - Avrupa ağında ve mümkün olduğu yerlerde dış sınırlarında sorunsuz hizmetler sağlamalı. Hizmetlerin sürekliliği, ülkeleri ülkelere bağlayan ulaşım ağlarının özelliklerine ve uygun olduğu durumlarda bölgelere ve kırsal alanlara sahip şehirlere uyarlanmış bir düzeyde sağlanmalıdır;
- (e) **Birlikte çalışabilirliği sağlamalı** – sistemlerin ve temel iş süreçlerinin veri alışverişi yapma ve AUS hizmet sunumunu etkin bir şekilde sağlamak için bilgi ve bilgi paylaşma kapasitesine sahip olmasını sağlamalı;
- (f) **Geriye dönük uyumluluğu desteklemeli** – uygun olduğu yerlerde, AUS, yeni teknolojilerin geliştirilmesini engellemeden ortak bir amacı paylaşan mevcut sistemlerle çalışabilmesini sağlamalı;
- (g) **Mevcut ulusal altyapıya ve ağ özelliklerine saygı göstermeli-** ulaşım ağı özelliklerindeki, özellikle trafik hacimlerinin boyutlarındaki ve karayolu hava koşullarındaki farklılıkları dikkate almalı;
- (h) **Erişim eşitliğini teşvik edilmeli-** savunmasız yol kullanıcıları tarafından AUS uygulamalarına ve hizmetlerine erişimi engellenmemeli veya ayrımcılık yapılmamalı;
- (i) **Olgunluğu desteklemeli-** uygun risk değerlendirmesinden sonra, yeterli düzeyde teknik geliştirme ve operasyonel kullanım yoluyla yenilikçi akıllı ulaşım sistemlerinin sağlamlığını ispat etmeli;
- (j) **Zamanlama ve konumlandırma kalitesini sağlamalı-** Küresel, sürekli, doğru ve garantili zamanlama ve konumlandırma hizmetleri gerektiren AUS uygulamaları ve hizmetleri için eşdeğer hassasiyet seviyeleri sağlayan uydu tabanlı altyapıları veya bu özellikleri taşıyan bir teknolojiyi kullanmalı;
- (k) **Modlar arası iletişimi kolaylaştırmalı** – uygun olduğu durumlarda, AUS kurulumu esnasında çeşitli ulaşım modlarının koordinasyonunu dikkate almalı;
- (l) **Tutarlıluğa riayet etmeli** – AUS alanında özellikle standardizasyon konularıyla ilgili olarak, halihazırdaki Birlik kurallarına, politikalarına ve faaliyetlerini dikkate almalı.