Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportmåder

KOM(2008) 887 endelig – 2008/0263 (COD)

(2009/C 277/17)

Ordfører: **Josef ZBOŘIL**

Rådet for Den Europæiske Union besluttede den 29. januar 2009 under henvisning til EF-traktatens artikel 295 at anmode om Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalgs udtalelse om:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fastlæggelse af rammerne for ibrugtagning af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportmåder

KOM(2008) 887 endelig – 2008/0163 (COD).

Det forberedende arbejde henvistes til EØSU's Faglige Sektion for Transport, Energi, Infrastruktur og Informationssamfundet, som udpegede Josef Zbořil til ordfører. Sektionen vedtog sin udtalelse den 15. april 2009.

Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg vedtog på sin 453. plenarforsamling den 13.-14. maj 2009 mødet den 13. maj, følgende udtalelse med 183 stemmer for, 3 imod og 6 hverken for eller imod:

1. **Konklusioner og anbefalinger**

1.1. EØSU glæder sig over Kommissionens initiativ og mener, at det er af afgørende betydning at sikre eksistensen af et pålideligt, funktionelt, effektivt og sikkert transportsystem i vejtrafiksektoren (dette omfatter ligeledes de tjenesteydelser, der tilbydes på dette område).

1.2. Udvalget støtter med henblik på gennemførelsen af en handlingsplan om intelligente transportsystemer (ITS) forslaget til direktiv, som skaber det nødvendige retsgrundlag for koordineringen af et intelligent transportsystem og samtidig bevarer den fleksibilitet, der er nødvendig for at overholde proportionalitets- og subsidiaritetsprincippet.

1.3. For at sikre vejnettets farbarhed og give mulighed for let at bevæge sig rundt på det er det vigtigt til stadighed at råde over ajourførte og ubrudte oplysninger og data om vejnettet, som identificerer begivenheder eller fænomener, der på et sted eller i et bestemt område helt eller delvist begrænser muligheden for at bevæge sig rundt på infrastrukturnettet. De intelligente transportsystemer skal skaffe nøjagtige, pålidelige og ensartede oplysninger i realtid, og brugerne skal have valgfrihed.

1.4. EØSU mener, at der bør oprettes en fælles standardstruktur, som afspejler de fænomener og begivenheder, der påvirker muligheden for at færdes på vejnettet eller dets farbarhed, og trafiksikkerheden eller trafikstrømmen (f.eks. Alert-C-systemet). Der skal endvidere defineres et fælles XML-format for udveksling af data vedrørende trafiksituationen og oplysninger om færdslen. Der skal ligeledes fastsættes to typer regler på den ene side om oprettelse af fælles geografiske referencer, som repræsenterer vejinfrastrukturerne, med henblik på at indføre en fælles digital positionsbestemmelse af fænomener og begivenheder, og på den anden side regler om oplysninger vedrørende vejnettet, dets bestanddele og de nærmeste omgivelser.

1.5. De nødvendige data og analysen og formidlingen af dem til slutbrugerne skal cirkulere i systemet uden at øge førerens arbejdsbyrde uforholdsmæssigt. De skal tværtimod medvirke til at forbedre sidstnævntes komfort og dermed styrke trafiksikkerheden.

1.6. EØSU anbefaler, at de intelligente transportsystemers struktur hurtigt etableres på nationalt plan, og at nærmere fastsatte funktioner integreres heri. Det anbefaler endvidere, at der indføres mindstestandarder for udstyret til akserne i de transeuropæiske transportnet (TEN-T) i form af telematiksystemer, som skal opfylde de nødvendige funktioner.

1.7. Udvalget understreger, at der i forbindelse med etableringen af denne infrastruktur skal være tilstrækkelig finansiering til rådighed fra Fællesskabet, medlemsstaterne samt den private sektor. Driftsomkostningerne skal dækkes af midler fra eksisterende indtægter fra kommunale eller statslige skatter eller vejafgifter. Kravene til de centrale nationale tjenester, der står for indsamlingen, analysen, formidlingen, offentliggørelsen, udbredelsen og udvekslingen på tværs af landegrænser af data og oplysninger om trafikken, skal ligeledes fastsættes nærmere.

1.8. De intelligente transportsystemer er baseret på stigende brug af et stort antal data. Indførelsen af systemerne kræver derfor, at der udvikles en langsigtet vision, som ikke bare tager hensyn til de nuværende anvendelser, men også den fremtidige udvikling af systemerne samt forskellige relevante aktørers rolle og ansvar. De anvendte intelligente transportsystemer skal beskytte personlige data på behørig vis. Såvel direktivet som handlingsplanen skal garantere beskyttelse mod misbrug gennem tekniske, teknologiske, organisatoriske og retlige bestemmelser, der er i overensstemmelse med fællesskabsretten og de nationale love ([1]).

([1]) Erklæring af 25. november 2004 fra artikel 29-gruppen vedrørende beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger, WP 101. http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_da.pdf

1.9. EØSU anbefaler, at handlingsplanen kommer til at omfatte passende instrumenter til fremme af moderne informationsteknologi i transportsektoren, f.eks. ved at afholde konkurrencer, hvor intelligente køretøjer præmieres.

2. **Indledning, dokumenter fra Kommissionen**

2.1. Midtvejsevalueringen af Kommissionens hvidbog om transportpolitikken peger på, at innovation vil spille en fremtrædende rolle med hensyn til at gøre vejtransport mere bæredygtig (dvs. sikker, omkostningseffektiv, renere og ubrudt), bl.a. ved brug af informations- og kommunikationsteknologier, og nærmere bestemt intelligente transportsystemer (ITS).

2.2. Den voksende overbelastning af transportsystemet (vejgodstransport forventes at ville stige med 55 % og passagerbefordring med 36 % frem til 2020) og det deraf følgende energiforbrug og skadelige miljøpåvirkninger (CO_2-udledningen fra transportsektoren vil vokse med 15 % frem til 2020) gør det påkrævet med en innovativ indfaldsvinkel for at reagere på de voksende behov for og krav om transport og mobilitet. Traditionelle foranstaltninger, såsom udvidelse af de bestående transportnet, vil ikke kunne gennemføres i dette omfang, og der er behov for at finde nye løsninger.

2.3. ITS-løsningerne inden for vejtransport er dog ikke taget i brug så hurtigt, som det var forventet, og tjenesterne indføres generelt set på en ret usammenhængende måde. Det har ført til et kludetæppe af nationale, regionale og lokale løsninger uden nogen klar harmonisering. Følgen er, at de intelligente transportsystemer ikke kan bidrage effektivt til, at de transportpolitiske målsætninger bliver opfyldt, og at de voksende udfordringer, vejtransporten står over for, bliver taget op.

2.4. Programmets specifikke mål går bl.a. ud på at forbedre systemernes interoperabilitet, sikre uhindret adgang, tilskynde til at skabe kontinuitet i tjenesteydelserne og oprette en effektiv samarbejdsordning mellem alle ITS-interessenter. I overensstemmelse med nærhedsprincippet anses et (ramme)direktiv for det mest hensigtsmæssige middel til at nå det ønskede mål.

2.5. De tekniske detaljer vedrørende gennemførelsen, dvs. procedurer og specifikationer, skal dog vedtages af Kommissionen med bistand fra et udvalg bestående af medlemsstaternes repræsentanter. Uden at dette berører udvalgets rolle, nedsætter Kommissionen en »rådgivende ITS-gruppe« bestående af højtstående og ledende interessenter på området (ITS-tjenesteudbydere, brugersammenslutninger, transport- og anlægsoperatører, fabrikanter, arbejdsmarkedets parter, faglige sammenslutninger). Gruppen skal rådgive Kommissionen om forretningsmæssige og tekniske aspekter af gennemførelsen og ibrugtagningen af ITS i EU. Denne rådgivende ITS-gruppe vil indsamle og sammenstille inddata fra eksisterende fora, f.eks. fra eSafety Forum, ERTRAC m.fl.

2.6. Forslaget vedrører ITS-applikationer og –tjenester i forbindelse med vejtransport, herunder deres grænseflader til andre transportmåder. Der findes en række bestemmelser inden for vejtransport, bl.a. direktiv 2004/52/EF vedrørende elektroniske bompengesystemer, forordning (EØF) nr. 3821/85 om kontrolapparatet inden for vejtransport og direktiv 2007/46/EF om en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer. Der vil blive sikret klar sammenhæng mellem arbejdet i de relevante udvalg.

2.7. Forslaget vil støtte adskillige af de (mikroøkonomiske) mål i Lissabon-strategien for vækst og beskæftigelse. Det vil først og fremmest bidrage til målet om at lette udbredelsen og den effektive anvendelse af ITS. Det bidrager derudover til målene om:

— at fremme alle former for innovation: overførsel af viden om effektiv ibrugtagning af ITS på tværs af landegrænser;

— at udvide, forbedre og sammenkoble infrastrukturerne i Europa og færdiggøre prioriterede projekter på tværs af landegrænser; at overveje mulighederne for egnede prissætningssystemer for infrastrukturerne;

— at tilskynde til en bæredygtig ressourceanvendelse og styrke synergierne mellem miljøbeskyttelse og vækst, og navnlig fremme udviklingen af midler til internalisering af eksterne miljøomkostninger;

— at øge og forbedre udnyttelsen af investeringerne i F&U, navnlig fra det private erhvervsliv: bedre rammebetingelser for udnyttelsen af innovative ITS-løsninger.

2.8. Meddelelsen om grønnere transport, som Kommissionen vedtog i juli 2008 (KOM(2008) 433), indeholder i kapitel 4 en handlingsplan om intelligente vejtransportsystemer, som ledsages af et lovinitiativ, hvori der fastlægges en fælles metode for at få eksisterende teknologier bragt på markedet og taget i anvendelse. Anvendes den bestående infrastruktur mere effektivt, vil det endvidere betyde, at der bliver behov for færre nye infrastrukturprojekter, og hermed undgås opsplitning af boligområder og en forøgelse af de befæstede arealer.

2.9. Forslaget stemmer også overens med EU's strategi for bæredygtig udvikling, idet det tager fat på adskillige af de vigtige områder, som i forbindelse med revisionsprocessen i 2005 blev udpeget som områder, der har brug for større fremdrift. Det gennemgående træk for disse initiativer er hensigten om at gøre transport mere bæredygtig, f.eks. at opfylde målet med at forbedre styringen af transportefterspørgslen og bidrage til at opfylde trafiksikkerhedsmålet om at halvere antallet af trafikdræbte inden 2010 (i forhold til 2000). Blandt andre emner, som bliver taget op indirekte, er en nedbringelse af EU's energiforbrug, hvilket også vil begrænse virkningerne af klimaændringerne. Derudover støtter forslaget gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1/2005 om beskyttelse af dyr under transport og dermed forbundne aktiviteter (navigationssystemer).

2.10. Med direktivforslaget tilvejebringes en ramme for gennemførelsen af ITS-handlingsplanen. De forpligtelser, som direktivet pålægger medlemsstaterne, understøttes af nogle fælles specifikationer, som Kommissionen vil fastsatte via udvalgsproceduren med det formål at sikre koordineret ibrugtagning af interoperable ITS i EU. Kommissionen udfører dette arbejde med bistand fra et europæisk ITS-udvalg, som skal fungere som forum for udveksling af informationer med medlemsstaterne. I den foreslåede ITS-handlingsplan skitseres prioriterede områder med henblik på at fremskynde en koordineret ibrugtagning af ITS-applikationer og -tjenester i hele EU.

2.11. Handlingsplanen er baseret på en række igangværende initiativer fra Kommissionen, særlig handlingsplanen for godstransportlogistik ([2]), handlingsplanen om transportbehov i byerne ([3]), anvendelsen af Galileo ([4]), pakken om grønnere transport ([5]), i2010-initiativet om den intelligente bil ([6]), eSafety-initiativet ([7]), det syvende rammeprogram om forskning og teknologisk udvikling ([8]), eCall-initiativet ([9]), de europæiske teknologiplatforme ([10]) og de tilhørende strategiske forskningsprogrammer og CARS 21-initiativet ([11]).

3. **Generelle bemærkninger**

3.1. EØSU glæder sig over Kommissionens initiativ og mener, at det er af afgørende betydning at sikre eksistensen af et pålideligt, funktionelt, effektivt og sikkert transportsystem i vejtrafiksektoren (dette omfatter ligeledes de tjenesteydelser, der tilbydes på dette område). Med en koordineret ibrugtagning af intelligente transportsystemer kan man hurtigst muligt og i størst mulig udstrækning sikre, at man kan færdes på vejnettet, eller at det er farbart i de enkelte medlemsstater og i EU som helhed.

3.2. Udvalget støtter med henblik på gennemførelsen af en handlingsplan om intelligente transportsystemer (ITS) forslaget til direktiv, som skaber det nødvendige retsgrundlag for koordineringen af et intelligent transportsystem og samtidig bevarer den fleksibilitet, der er nødvendig for at overholde proportionalitets- og subsidiaritetsprincippet.

3.3. Det er væsentligt at nå målene med direktivet, særlig med henblik på at gøre vejnettet mere funktionelt, pålideligt, effektivt og sikkert, således at der etableres et mere stabilt økonomisk og socialt klima i de enkelte medlemsstater og i EU som helhed. Ibrugtagningen af intelligente transportsystemer vil indvirke på regionernes udvikling, særlig dér hvor godsmængden overstiger det eksisterende vejnets transportkapacitet. Ved gennemførelsen af direktivet og handlingsplanen skal regionerne spille en væsentlig rolle ved at udveksle erfaringer og ved at dele de opnåede resultater.

3.4. Direktivet indeholder ikke nærmere bestemmelser, der sikrer en effektiv anvendelse af intelligente transportsystemer på de enkelte medlemsstaters vejnet ved brug af kontrolmekanismer, heller ikke når det gælder finansieringen fra Kommissionen og de tidligere nævnte projekter (EasyWay osv.).

3.5. For at sikre vejnettets farbarhed og give mulighed for let at bevæge sig rundt på det er det vigtigt til stadighed at råde over ajourførte og ubrudte oplysninger og data om vejnettet, som identificerer begivenheder eller fænomener, der på et sted eller i et bestemt område helt eller delvist begrænser muligheden for at bevæge sig rundt på infrastrukturnettet.

3.6. De intelligente transportsystemer skal tilvejebringe pålidelige, ensartede og tilstrækkeligt nøjagtige oplysninger i realtid. De skal beskrive situationen for den intermodale transport, og brugerne skal have mulighed for at vælge mellem de foreslåede transportformer.

3.7. De intelligente transportsystemer er baseret på stigende brug af et stort antal data. Indførelsen af systemerne kræver derfor, at der udvikles en langsigtet vision, som ikke bare tager hensyn til de nuværende anvendelser, men også den fremtidige udvikling af systemerne samt forskellige relevante aktørers rolle og ansvar. Hvad beskyttelsen af privatlivet angår, skal behandlingen af data vedrørende identificerede personer overholde retlige og tekniske bestemmelser, der sikrer, at overførsel af persondata kun sker til juridisk klart definerede formål i overensstemmelse med fællesskabsretten og de nationale love.

3.8. Det vigtigste krav er systematisk garanti for anonymitet for alle data, der leveres af basisleverandøren. Den rådgivende gruppe skal samarbejde med den europæiske tilsynsførende for databeskyttelse og rådføre sig med denne om disse spørgsmål. Man bør overveje at lade den europæiske tilsynsførende være direkte repræsenteret i den rådgivende gruppe.

3.9. Satellitnavigationssystemet Galileo skal ikke være den eneste mulighed. Der skal åbnes for samarbejde med alle tilgængelige satellitnavigationssystemer.

3.10. For at sikre tilgængeligheden og udvekslingen af vejoplysninger og -data vedrørende en delvis eller fuldstændig begrænsning af muligheden for at færdes på vejnettet og af dets farbarhed er det nødvendigt at oprette en fælles EU-standardstruktur og et fælles XML-format for udveksling af data, som afspejler de fænomener og begivenheder, der begrænser muligheden for at færdes på vejnettet, dets praktiske anvendelighed, eller på trafiksikkerheden eller trafikstrømmen.

3.11. En anden væsentlig betingelse er harmoniseringen af parametrene for oprettelse af fælles geografiske referencer, som repræsenterer vejinfrastrukturerne, med henblik på at etablere en fælles digital positionsbestemmelse og registrering af fænomener og begivenheder samt oplysninger vedrørende vejnettet, dets bestanddele og de nærmeste omgivelser. I den forbindelse bør man kunne trække på den hidtidige bedste praksis i medlemsstaterne. Vejforvaltningssystemerne er ligeledes en del af indsatsen for at holde vejnettet i god teknisk stand.

([2]) KOM(2007) 607.
([3]) Kommissionen skal forelægge dette dokument i løbet af 2009.
([4]) http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm
([5]) KOM(2008) 433.
([6]) KOM(2007) 541.
([7]) http://www.esafetysupport.org.
([8]) http://cordis.europa.eu/fp7/home_en.html.
([9]) http://www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox.
([10]) http://cordis.europa.eu/technology-platforms.
([11]) KOM(2007) 22.

3.12. De nødvendige data og analysen og formidlingen af dem til slutbrugerne skal cirkulere i systemet uden at øge førerens arbejdsbyrde uforholdsmæssigt. De skal tværtimod medvirke til at forbedre sidstnævntes komfort og dermed styrke trafiksikkerheden, idet der navnlig tages hensyn til befolkningens stadig højere gennemsnitsalder. Direktivet skal derfor omfatte en databærer til brugerne af ITS med henblik på at styrke transportsystemets funktionalitet, effektivitet og sikkerhed mest muligt, samtidig med at antallet af ulykker i videst muligt omfang reduceres.

3.13. Intelligente transportsystemer omfatter ligeledes informationssystemer, der anvendes af politiet, brandvæsenet, samaritter, bestyrere af vejnettet, vejrtjenester samt af førerne. De informationer og data, der indhentes ved hjælp af disse systemer, skal indgå i oplysningerne om transportnettet.

3.14. Ud over processen med at forbedre vejnettets farbarhed og muligheden for at færdes på det er det vigtigt at fortsætte med at udvikle trafikforbindelserne ved hjælp af bygning (særlig på steder, hvor der endnu ikke eksisterer et vejnet), istandsættelse og reparation af veje. Dette vil gøre det muligt at give vejnettet en tilstrækkelig modtagekapacitet i forhold til de forskellige områders særlige forhold, levevilkårene osv. De intelligente transportsystemer skal ikke kun integreres i nyoprettet TEN-T-infrastruktur, men også i det eksisterende vejnet.

4. **Specifikke bemærkninger**

4.1. Direktivet og handlingsplanen skal fastsætte konkrete mål, som alle medlemsstaterne vil kunne nå i en første fase:

— at sikre indsamling og analyse på nationalt plan af data og oplysninger vedrørende trafiksituationen i den enkelte medlemsstat;

— at sikre en tidstro udveksling af data og oplysninger på tværs af landegrænser om trafikkens tilstand på TEN-T-nettet;

— at give føreren mulighed for at få gratis grundlæggende information fra en offentlig tjeneste.

4.2. Som led i denne proces er formålet med oplysningerne og dataene vedrørende steder eller områder på vejnettet, hvor trafikken er delvist eller fuldstændig blokeret eller uigennemførlig:

— at kontrollere mekanismerne til løsning af de problemer, der er årsag til den trafikale overbelastning, eller til at vejene er ufarbare, med henblik på at løse problemerne definitivt,

— at informere alle brugerne af vejnettet (førere af almindelige køretøjer, nødhjælpskøretøjer osv.) om overbelastede eller ufarbare steder og om problemets varighed og omfang samt årsagen til det,

— at styre trafikken på vejnettet for at sikre dets farbarhed samt muligheden for at færdes på det på grundlag af tilgængelige oplysninger om trafikale forstyrrelser (styring af trafikken på et bestemt sted på vejnettet, alternative ruter osv.),

— at undersøge årsagerne til gentagelse af visse fænomener, som begrænser vejnettets farbarhed og muligheden for at færdes på det på visse steder eller i bestemte områder. Formålet er at foreslå og gennemføre bestemmelser, som begrænser eller forhindrer, at de opstår.

4.3. I forslagene fastsættes ikke, hvilke funktioner de intelligente transportsystemer skal have, og der angives ikke en dato for, hvornår eksperterne skal udtale sig om dette emne. Dokumenterne er som helhed for generelle, hvilket kan føre til en strategi, som ikke er samlet, for det tilhørende ansvar eller de tilhørende områder.

4.4. EØSU foreslår derfor at fastsætte følgende funktioner for de intelligente transportsystemer:

4.4.1. Specifikke systemer: De gør det muligt at indsamle oplysninger og at analysere dem inden for de berørte myndigheders, organisationers og institutioners ansvar (politi, brandvæsen, nødhjælpstjenester osv.). Visse af disse bruttooplysningers særlige egenskaber kan anvendes til at få bedre kendskab til trafiksituationen i realtid.

4.4.2. Indsamling af data og oplysninger ved hjælp af telematikapplikationer: Indsamlingen gør det muligt at følge bestemte særlige egenskaber ved forskellige elementer i de intelligente transportsystemer i bestemte områder af vejnettet.

4.4.3. Trafikstyring og dirigering: På grundlag af evalueringen af konkrete oplysninger og data, der er indsamlet automatisk eller som følge af operatørens intervention styrer de intelligente transportsystemer trafikken i et bestemt område på vejnettet ved brug af passende redskaber (skilte med forskellige meddelelser, som angiver påbud eller forbud, lysende pile eller signaler osv.).

4.4.4. Overvågning: Ved hjælp af systemer med fælles kameraer kan de kompetente myndigheder, organisationer og institutioner visualisere og følge trafikken på vejene.

4.4.5. Formidling af oplysninger: Oplysninger og data vedrørende delvis eller fuldstændig begrænsning af muligheden for at færdes på vejnettet og vedrørende dets farbarhed offentliggøres eller formidles, således at de er til rådighed for alle kunder og brugere af vejnettet. Formidlingen af oplysninger sker gennem de tilgængelige basismedier og informationsteknologier. Det sker gennem offentlige eller private virksomheder, og føreren kan anvende dem enten inden rejsen eller under denne.

4.4.6. Kontrol og bekæmpelse: Med telematiksystemerne kan man kontrollere, om førerne overholder visse forpligtelser (betaling af vejafgifter eller andre afgifter) samt færdselsloven. De mest alvorlige overtrædelser (f.eks. manglende overholdelse af hastighedsgrænserne, trafiklys, køretøjets tilladte bruttovægt, biltyveri osv.) kan straffes i henhold til den relevante medlemsstats love eller en eventuel harmonisering af disse på EU-niveau ([12]).

4.4.7. Teknisk driftskontrol: Telematiksystemerne sikrer ligeledes kontrollen af de forskellige systemelementers driftssikkerhed. Den gør det navnlig muligt automatisk at identificere problemer og at udløse gradvise procedurer eller beskyttelsesprocedurer.

4.5. EØSU anbefaler, at der fastsættes europæiske mindstestandarder (eller at der udarbejdes en liste med eksempler) med henblik på at forsyne trafikforbindelserne på det transeuropæiske transportnet (TEN-T) med grundlæggende telematiksystemer, der muliggør indsamling af oplysninger samt trafikovervågning og trafikstyring, som f.eks.:

— et kameraovervågningssystem

— metoder til overvågning af trafiksituationen og til sporing af overbelastning samt optælling af køretøjer

— systemer med skilte med forskellige meddelelser og anordninger med vejoplysninger

— et system med vejroplysninger om vejene

— dynamisk styring af færdselsårerne

— et nødsystem.

4.6. På grundlag af disse systemer og oplysninger fra specifikke systemer kan man foretage en vurdering i realtid af muligheden for at færdes på vejnettet, dets farbarhed samt af, hvor lang tid det vil tage at nå de primære destinationer.

4.7. EØSU gør opmærksom på de problemer, som eftermonteringen på køretøjer af særligt udstyr til intelligente transportsystemer kan medføre. Systemernes struktur skal sikre den nødvendige kompatibilitet. Køretøjernes struktur og systemer skal baseres på åbne platforme. Dette gælder ikke kun systemer og teknologier, men også de tjenester, de vil kunne levere.

4.8. Der hersker ikke tvivl om, at man kan anvende adskillige eksisterende teknologier, både informationsteknologier og andre teknologier, til de intelligente transportsystemer. EU's samordnede strategi skal omfatte en liste over, hvilke målsektorer der skal udvikles, indtil de finder anvendelse i praksis. Det er ligeledes vigtigt, at der er tilstrækkelig finansiering til rådighed fra Fællesskabet, medlemsstaterne samt den private sektor. Investeringer og driftsomkostninger skal dækkes af midler fra eksisterende indtægter fra kommunale eller statslige skatter eller vejafgifter.

4.9. Forslagene fra Kommissionen indfører endvidere på nøgleområderne i handlingsplanen en række konkrete bestemmelser om ibrugtagningen af ITS. Det er naturligvis afgørende i løbet af disse perioder at afsætte den nødvendige tid til uddannelse af slutbrugerne, som er førerne, og til at gøre dem bekendt med systemets forskellige elementer. Der skal især satses på oplysning og uddannelse af borgerne, så disse vænner sig til nye teknologier. Her kan også utraditionelle fremmende foranstaltninger tages i anvendelse (f.eks. støtte til udvikling af intelligente køretøjer og afholdelse af en europæisk konkurrence, hvor de bedste intelligente køretøjer præmieres).

Bruxelles, den 13. maj 2009

Mario SEPI
Formand for
Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg

([12]) EØSU's udtalelse af 17. september 2008 om Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om fremme af grænseoverskridende retshåndhævelse på trafiksikkerhedsområdet, ordfører: Jan Simons, EUT C 77 af 31.3.2009, s. 70-72.