Yttrande från Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om ”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om en ram för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportsätt”

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

(2009/C 277/17)

Föredragande: **Josef ZBOŘIL**

Den 29 januari 2009 beslutade rådet att i enlighet med artikel 95 i EG-fördraget rådfråga Europeiska ekonomiska och sociala kommittén om

”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om en ram för införande av intelligenta transportsystem på vägtransportområdet och för gränssnitt mot andra transportsätt”

KOM(2008) 887 slutlig – 2008/0263 (COD).

Facksektionen för transporter, energi, infrastruktur och informationssamhället, som svarat för kommitténs beredning av ärendet, antog sitt yttrande den 15 april 2009. Föredragande var Josef ZBOŘIL.

Vid sin 453:e plenarsession den 13–14 maj 2009 (sammanträdet den 13 maj) antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén följande yttrande med 183 röster för, 3 röster mot och 6 nedlagda röster:

1. **Slutsatser och rekommendationer**

1.1 EESK välkomnar kommissionens initiativ och anser att det är viktigt att det finns ett pålitligt, funktionellt, effektivt och säkert transportsystem inom vägtrafiksektorn (inklusive tjänster som tillhandahålls på detta område).

1.2 EESK stöder ett antagande av det föreslagna direktivet som syftar till att inrätta en verksamhetsplan för intelligenta transportsystem, eftersom direktivet erbjuder de rättsliga ramar som behövs för en samordning av intelligenta transportsystem samtidigt som det är tillräckligt flexibelt för att proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna ska kunna beaktas.

1.3 För att garantera att vägnätet är framkomligt och att trafiken flyter smidigt är det viktigt att ha kontinuerlig tillgång till aktuell information om trafikhändelser och -företeelser som, helt eller delvis, begränsar möjligheten att trafikera vägnätet på en viss plats eller inom ett visst område. De intelligenta transportsystemen måste erbjuda adekvat, tillförlitlig och enhetlig information i realtid som ger användarna valfrihet.

1.4 EESK anser att man bör inrätta ett gemensamt standardiserat system med information om händelser och företeelser som påverkar möjligheten att trafikera vägnätet, vägnätets framkomlighet eller trafiksäkerheten och trafikflödet (såsom Alert-C). Dessutom bör man fastställa ett gemensamt XML-format för utbyte av information och uppgifter om trafiksituationen. Man måste även fastställa regler för skapande av ett enhetligt geografiskt koordinationssystem som beskriver vägnätet och möjliggör en enhetlig digital lokalisering av händelser och företeelser men också information om vägnätet och dess vägavsnitt samt därtill hörande strukturer.

1.5 Systemet måste göra det möjligt att analysera nödvändig information och sprida den till slutanvändarna på ett sätt som gör att förarnas arbetsbörda inte ökar på ett orimligt sätt utan tvärtom minskar, vilket också förbättrar trafiksäkerheten.

1.6 EESK rekommenderar att man snabbt inför intelligenta transportsystem på nationell nivå, med noggrant fastställda egenskaper. Kommittén rekommenderar också att man fastställer minimikrav för de telematiksystem som installeras i anslutning till de transeuropeiska transportnäten så att dessa kan fylla de konkreta funktioner som behövs.

1.7 Kommittén betonar att man vid införandet av denna infrastruktur bör kunna räkna med tillräcklig finansiering från gemenskapen, medlemsstaterna och den privata sektorn. Driftskostnaderna bör täckas av skattemedel, vägtullar eller vägavgifter. Man bör också noggrannare definiera kraven för de nationella centrala organen beträffande insamling, analys, kommunikation, publicering, spridning och gränsöverskridande utbyte av uppgifter och information om trafiken.

1.8 De intelligenta transportsystemen bygger på den allt större användningen av omfattande data. Deras genomförande kräver följaktligen att en mer långsiktig plan utvecklas, som inte enbart beaktar nuvarande tillämpningar utan också den framtida utvecklingen av systemen liksom de olika berörda aktörernas roll och ansvar. De intelligenta transportsystemen bör beakta skyddet av personuppgifter. Direktivet liksom handlingsplanen bör säkerställa ett skydd mot all form av missbruk med hjälp av tekniska, organisatoriska och rättsliga bestämmelser i överensstämmelse med gemenskapslagstiftningen och de olika ländernas lagstiftning ([1]).

([1]) Uttalande av artikel 29-gruppen om ”skydd för enskilda personer när det gäller behandling av personuppgifter”, WP 101, som antogs den 25 november 2004. http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_sv.pdf

1.9 EESK rekommenderar att man i handlingsplanen inkluderar lämpliga instrument för främjande av modern informationsteknik inom transportsektorn, till exempel i form av en pristävling för intelligenta bilar.

2. **Inledning – kommissionens dokument**

2.1 Halvtidsöversynen av kommissionens vitbok om transportpolitiken visar att innovationer kommer att spela en viktig roll när det gäller att stärka vägtransporternas hållbarhet (dvs. göra dem säkrare, kostnadseffektivare, miljövänligare och smidigare), bland annat tack vare informations- och kommunikationstekniken, dvs. de intelligenta transportsystemen.

2.2 Den ökade belastningen på transportsystemen (godstransporterna på väg förväntas öka med 55 % och passagerartransporterna på väg med 36 % till 2020) och den energiförbrukning och de negativa miljöeffekter som detta medför, (koldioxidutsläppen från transporterna kommer att öka med ytterligare 15 % till 2020) kräver en innovativ strategi för att bemöta de ökade behoven och kraven på transport- och rörlighetsområdet. Traditionella åtgärder såsom en utvidgning av de befintliga transportnäten kommer inte att vara tillräckliga i detta sammanhang, varför det krävs nya lösningar.

2.3 Införandet av intelligenta transportsystem sker dock långsammare än väntat, och är generellt sett mycket ofullständigt. Detta har lett till att det finns ett stort antal nationella, regionala och lokala lösningar och att en tydlig harmonisering saknas. Följaktligen kan de intelligenta transportsystemen inte bidra till att man uppnår de (transport)politiska målen på ett effektivt sätt eller till att man lyckas övervinna de allt större utmaningar som vägtransporterna ställs inför.

2.4 De särskilda mål som har ställts upp omfattar bland annat åtgärder för att öka systemens driftskompabilitet, garantera oavbruten tillgång, främja tjänsternas kontinuitet och inrätta en effektiv samarbetsmekanism mellan alla berörda aktörer. I enlighet med subsidiaritetsprincipen anses ett (ram)direktiv vara den lämpligaste formen för att nå de avsedda målen.

2.5 De tekniska detaljerna när det gäller genomförandet, dvs. förfaranden och specifikationer, kommer emellertid att antas av kommissionen som kommer att biträdas av en kommitté sammansatt av företrädare för medlemsstaterna. Utan att det påverkar denna kommittés roll ska kommissionen inrätta en europeisk rådgivande ITS-grupp med företrädare för berörda aktörer på området (leverantörer av ITS-tjänster, användarsammanslutningar, transport- och anläggningsoperatörer, tillverkningsindustrin, arbetsmarknadens parter och yrkessammanslutningar). Gruppen kommer att biträda kommissionen och ge råd om affärsmässiga och tekniska aspekter på införandet och användningen av ITS i EU. Den rådgivande gruppen kommer att samla in och sammanställa bidrag från befintliga forum, såsom forumet för e-säkerhet och ERTRAC.

2.6 Detta förslag inriktas på ITS-tillämpningar och -tjänster i anslutning till vägtransporter, inklusive deras gränssnitt mot andra transportsätt. Ett antal rättsakter är redan i kraft på vägtransportområdet. Särskilt relevanta i detta sammanhang är direktiv 2004/52/EG om elektroniska vägtullsystem, förordning (EEG) nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter och direktiv 2007/46/EG om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon. En tydlig samordning av de relevanta kommittéernas arbete på dessa områden kommer att säkerställas.

2.7 Förslaget gynnar genomförandet av ett flertal av Lissabonstrategins (mikroekonomiska) mål för tillväxt och sysselsättning, bland annat målet att underlätta en effektiv spridning och användning av de intelligenta transportsystemen. Förslaget kommer dessutom att understödja följande mål:

— Underlätta alla former av innovation: gränsöverskridande kunskapsöverföring om effektiv utveckling av ITS.

— Utvidga, förbättra och koppla ihop den europeiska infrastrukturen och komplettera prioriterade gränsöverskridande projekt med avseende på lämpliga prissättningssystem för infrastrukturer.

— Främja hållbar användning av resurser och stärka synergierna mellan miljöskydd och tillväxt, särskilt genom att främja utvecklingen av hjälpmedel för att internalisera externa kostnader.

— Öka och förbättra investeringarna i forskning och utveckling (FoU), särskilt från privata företag: bättre ramvillkor för utnyttjandet av innovativa ITS-lösningar.

2.8 I kapitel 4 i meddelandet om grönare transporter, som antogs av kommissionen i juli 2008 (KOM(2008) 433 slutlig), behandlas handlingsplanen för intelligenta vägtransportsystem, som kommer att åtföljas av ett lagstiftningsinitiativ där man kommer att fastställa ett gemensamt förfarande för att få ut befintlig teknik på marknaden och få den att tas i bruk. Ett effektivare utnyttjande av den befintliga infrastrukturen kommer dessutom att innebära att färre nya infrastrukturprojekt behövs, och därigenom undviker man att bostadsområden fragmenteras och marken hårdgörs.

2.9 Detta förslag ligger även i linje med EU:s strategi för hållbar utveckling eftersom det behandlar flera av de centrala frågor som enligt 2005 års översynsprocess behöver drivas på ytterligare. Den viktigaste kopplingen mellan dessa frågor är att göra transporter mer hållbara, t.ex. genom att uppfylla målet att förbättra hanteringen av efterfrågan och bidra till insatserna för att nå det uppsatta målet på trafiksäkerhetsområdet för att halvera antalet trafikolyckor fram till år 2010 (jämfört med siffrorna för 2000). Ytterligare frågor som kommer att behandlas indirekt är insatserna för att minska EU:s energiförbrukning och därigenom begränsa effekterna av klimatförändringarna. Dessutom bidrar förslaget till att stödja genomförandet av förordning (EG) nr 1/2005 om skydd av djur under transport och därmed sammanhängande förfaranden (navigeringssystem).

2.10 I förslaget till direktiv fastställs ramarna för genomförandet av en handlingsplan för intelligenta transportsystem. De skyldigheter som direktivet ålägger medlemsstaterna kommer att stödjas av kommissionen genom kommittéförfarandet och gemensamma specifikationer i syfte att garantera ett EU-omfattande samordnat införande av driftskompatibla intelligenta transportsystem. Detta arbete ska genomföras av kommissionen med stöd av en europeisk ITS-kommitté. Detta ger även en ram för informationsutbyte mellan medlemsstaterna. I förslaget till handlingsplan för intelligenta transportsystem anges prioriterade områden där ett samordnat införande av ITS-tillämpningar och tjänster inom EU bör påskyndas.

2.11 Handlingsplanen grundar sig på ett antal aktuella initiativ från Europeiska kommissionen, bland annat handlingsplanen för godslogistik ([2]), handlingsplanen för stadstransporter ([3]), installationen av Galileo ([4]), paketet för "grönare transporter" ([5]), initiativet i2010 om intelligenta bilar ([6]), initiativet eSafety ([7]), det sjunde ramprogrammet för forskning och teknisk utveckling ([8]), initiativet eCall ([9]), de europeiska teknikplattformarna ([10]) och deras strategiska forskningsprogram samt initiativet Cars 21 ([11]).

3. **Allmänna kommentarer**

3.1 EESK välkomnar kommissionens initiativ och anser att det är viktigt att det finns ett pålitligt, funktionellt, effektivt och säkert transportsystem inom vägtrafiksektorn (inklusive tjänster som tillhandahålls på detta område). Ett samordnat utnyttjande av de intelligenta transportsystemen bidrar till att man – så snabbt och omfattande som möjligt – kan se till att trafiken flyter smidigt och att vägnätet är framkomligt i de olika medlemsstaterna och hela EU.

3.2 EESK stöder ett antagande av det föreslagna direktivet som syftar till att inrätta en handlingsplan för intelligenta transportsystem, eftersom direktivet erbjuder de rättsliga ramar som behövs för samordningen av intelligenta transportsystem samtidigt som det är tillräckligt flexibelt för att proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna ska kunna beaktas.

3.3 Det är viktigt att man uppnår målen i det föreslagna direktivet, bland annat när det gäller att se till att vägtransporterna blir mer ändamålsenliga, pålitliga, effektiva och säkra, i syfte att skapa ett stabilare ekonomiskt och socialt klimat i medlemsstaterna och hela unionen. Införandet av intelligenta transportsystem kommer att påverka utvecklingen i regionerna, i synnerhet i de regioner där godsvolymen överskrider det existerande vägtransportnätets kapacitet. Vid genomförandet av direktivet och handlingsplanen bör regionerna spela en viktig roll genom att utbyta erfarenheter och dela med sig av hittills uppnådda resultat.

3.4 Direktivet innehåller inte några detaljerade bestämmelser som garanterar ett effektivt införande av internationella transportsystem för vägnäten i de olika medlemsstaterna med hjälp av konkreta kontrollmekanismer, trots att finansiering för detta kan erhållas via kommissionen och de tidigare nämnda projekten (EasyWay osv.).

3.5 För att garantera att vägnäten är framkomliga och att trafiken flyter obehindrat är det viktigt att ha kontinuerlig och oavbruten tillgång till aktuell information om trafikhändelser och företeelser som, helt eller delvis, begränsar möjligheten att trafikera vägnätet på en viss plats eller inom ett visst område.

3.6 De intelligenta transportsystemen måste erbjuda pålitlig, enhetlig och tillräckligt noggrann information i realtid. De bör beskriva läget beträffande de intermodala transporterna och ge användarna möjlighet att välja mellan olika tillgängliga transportformer.

3.7 De intelligenta transportsystemen bygger på den allt större användningen av en stor mängd data. Deras genomförande kräver följaktligen att en mer långsiktig plan utvecklas, som inte enbart beaktar nuvarande tillämpningar, utan också den eventuella framtida utvecklingen av systemen liksom de olika berörda aktörernas roll och ansvar. När det gäller skyddet av privatlivet bör man vid hanteringen av personuppgifter beakta rättsliga och tekniska bestämmelser som garanterar att personuppgifter endast överlåts för tydligt och rättsligt fastställda mål, i överensstämmelse med EU:s regelverk och olika nationella lagar.

3.8 Det viktigaste kravet är att tillhandahållaren av uppgifter systematiskt kan säkerställa att uppgifterna förblir anonyma. Den rådgivande gruppen bör samarbeta med Europeiska datatillsynsmannen och samråda med denne i frågor på detta område. Man bör också överväga om tillsynsmannen ska företrädas direkt i den rådgivande gruppen.

3.9 Satellitnavigationssystemet Galileo bör inte vara det enda gällande systemet, utan ett samarbete med alla tillgängliga navigationssystem måste vara möjligt.

3.10 För att säkerställa tillgången till och utbytet av information och uppgifter om begränsningar eller avbrott i vägtrafiken samt om vägnätets framkomlighet, behövs det på EU-nivå ett standardiserat och gemensamt XML-format för utbyte av information om företeelser och händelser som begränsar möjligheten att trafikera vägnätet samt trafiksäkerheten och -flödet.

3.11 En annan viktig förutsättning är en harmonisering av parametrarna för skapande av ett enhetligt geografiskt koordinationssystem som beskriver vägnätet och möjliggör en enhetlig digital lokalisering av händelser och företeelser men också information om vägnätet och dess vägavsnitt samt därtill hörande strukturer. För att uppnå detta bör man utnyttja de bästa lösningar som hittills tillämpats i medlemsstaterna. Även vägförvaltningssystemen är viktiga i detta sammanhang, så att man kan se till att vägnätet är i gott skick tekniskt sett.

([2]) KOM(2007) 607 slutlig.
([3]) Kommissionen ska lägga fram detta dokument under år 2009.
([4]) http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_fr.htm.
([5]) KOM(2008) 433 slutlig.
([6]) KOM(2007) 541 slutlig.
([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 slutlig.

3.12 Systemet måste göra det möjligt att analysera nödvändig information och sprida den till slutanvändarna på ett sätt som gör att förarnas arbetsbörda inte ökar på ett orimligt sätt utan tvärtom minskar, vilket också förbättrar trafiksäkerheten, särskilt med beaktande av att befolkningen blir allt äldre. Direktivet bör därför också omfatta informationsstöd till ITS-användarna så att transportsystemens ändamålsenlighet, effektivitet och säkerhet förstärks så mycket som möjligt samtidigt som antalet olycksfall minimeras.

3.13 De intelligenta transportsystemen omfattar också de informationssystem som används av polisen, brandkåren, räddningstjänsten, vägnätsförvaltarna, väderlekstjänsten och förarna. Den information och de uppgifter som erhålls genom dessa system bör utgöra en integrerad del av vägnätsinformationen.

3.14 Utöver de förfaranden som förbättrar vägnätets framkomlighet och gör det möjligt att trafikera vägnätet är det viktigt att fortsätta utveckla kommunikationsnäten genom att bygga ut dem (i synnerhet i områden där ett vägnät fortfarande saknas), rusta upp dem och reparera dem. På detta sätt kan man säkerställa att vägnätets kapacitet är tillräckligt stor i förhållande till de olika områdenas särdrag, levnadsförhållandena osv. De intelligenta transportsystemen bör inte enbart integreras i nybyggd infrastruktur för de transeuropeiska transportnäten utan också i redan existerande vägnät.

4. **Särskilda kommentarer**

4.1 I direktivet och handlingsplanen bör konkreta mål fastställas, som ska kunna uppnås av alla medlemsstater redan under det första skedet:

— Säkerställa insamling och analys på nationell nivå av uppgifter och information om trafiksituationen i den aktuella medlemsstaten.

— Säkerställa ett gränsöverskridande utbyte av uppgifter och information i realtid om trafiksituationen på de transeuropeiska transportnäten.

— Ge förarna kostnadsfri tillgång till grundläggande informationstjänster som en del av de offentliga tjänsterna.

4.2 Inom ramen för dessa förfaranden erbjuds information och uppgifter om en viss plats eller ett visst område av vägnätet där trafiken är delvis eller helt blockerad, och målet med detta är följande:

— Att granska och kontrollera de mekanismer som gör det möjligt att minska eller lösa problemen med trafikstockningar och oframkomliga vägar, tills problemet har fått en definitiv lösning.

— Att informera alla användare av vägnätet (förare av vanliga bilar, utryckningsfordon etc.) om platser där vägnätet är överbelastat eller oframkomligt samt om problemets varaktighet och omfattning och orsakerna till problemet.

— Att styra vägtrafiken för att se till att vägarna är framkomliga och trafiken flyter smidigt med hjälp av tillgängliga uppgifter om trafikstörningar (styrning av trafiken på ett specifikt ställe, via alternativa rutter osv.)

— Att analysera orsakerna till att vissa företeelser som begränsar vägarnas framkomlighet upprepar sig och gör det svårt att trafikera vissa sträckor eller sektorer av vägnätet. Målet är att föreslå och genomföra bestämmelser som begränsar eller hindrar uppkomsten av dessa företeelser.

4.3 I förslagen fastställs inte vilka funktioner de intelligenta transportsystemen bör fylla, eller ens ett datum då experter kommer att uttala sig i frågan. Dokumenten är alltför allmängiltiga, vilket kan medföra att det förfarande som tillämpas på ansvarsfrågor och områden i anslutning till detta inte är enhetligt.

4.4 Kommittén föreslår därför att vissa av de intelligenta transportsystemens funktioner fastställs enligt följande:

4.4.1 Särskilda system: Dessa system gör det möjligt att samla in och analysera information inom ramen för de ansvariga myndigheternas, organisationernas och institutionernas verksamhet (polisen, brandväsendet, räddningstjänsten). Vissa delar av dessa primärdata kan utnyttjas till att få en bättre överblick över trafiksituationen i realtid.

4.4.2 Insamling av uppgifter och information med hjälp av telematikapplikationer: Detta gör det möjligt att övervaka vissa specifika särdrag hos olika delar av de intelligenta transportsystemen på bestämda vägavsnitt.

4.4.3 Styrning och ledning av trafiken: Genom att analysera konkret information eller trafikuppgifter som erhållits automatiskt eller via operatörer kan de intelligenta transportsystemen styra trafiken på vissa vägavsnitt med hjälp av lämpliga redskap (elektroniska vägskyltar med påbud eller förbud, ljussignaler osv.).

4.4.4 Övervakning: Tack vare systemet med gemensamma kameror kan behöriga myndigheter, organisationer och institutioner visuellt följa vägtrafiken.

4.4.5 Informationsspridning: Information och uppgifter om begränsningar eller avbrott i vägtrafiken samt om vägnätets framkomlighet offentliggörs och förmedlas så att alla kunder och användare av vägnätet har tillgång till dem. Informationsspridningen sker med hjälp av sedvanliga tillgängliga media och informationsteknik. Offentliga eller privata företag ansvarar för informationsspridningen, och föraren har tillgång till informationen såväl före som under resan.

4.4.6 Kontroll och påföljder: Med hjälp av telematiksystemen kan man kontrollera att förarna följer vissa bestämmelser (betalar vägavgifter osv.) och trafikreglerna. De grövsta förseelserna kan bestraffas (t.ex. förseelser som rör fartbegränsningar, trafikljus och högsta tillåtna vikt samt bilstölder) i enlighet med lagstiftningen i den berörda medlemsstaten eller med bestämmelser som eventuellt har harmoniserats på gemenskapsnivå ([12]).

4.4.7 Teknisk operativ kontroll: Telematiksystemen gör det också möjligt att kontrollera att de olika delarna av systemet fungerar på ett tillförlitligt sätt. Med hjälp av dem kan man bland annat automatiskt identifiera problem och inleda uppföljnings- och skyddsåtgärder.

4.5 EESK rekommenderar att miniminormer (eller en förteckning med exempel) fastställs på EU-nivå i syfte att förse de vägar som ingår i de transeuropeiska transportnäten med grundläggande telematiksystem som möjliggör datainsamling samt övervakning och styrning av trafiken. Dessa system är bland annat följande:

— Ett system för kameraövervakning.

— Metoder för bevakning av trafiksituationen, lokalisering av trafikstockningar och räkning av fordon.

— System med elektroniska vägskyltar och anordningar med trafikinformation.

— Ett system med väderleksinformation.

— En dynamisk förvaltning av trafikflederna.

— Ett räddningssystem.

4.6 Med hjälp av dessa system och information från andra särskilda system kan man i realtid bedöma möjligheten att trafikera vägnätet och vägnätets framkomlighet samt restiden till frekventa resmål.

4.7 EESK varnar för problem som kan uppstå då fordon i efterhand förses med specialutrustning som krävs för de intelligenta transportsystemen. Systemens struktur bör säkerställa nödvändig kompatibilitet. Fordonens struktur och system bör utformas inom ramen för öppna plattformar. Detta gäller inte enbart system och teknik, utan också tjänster som kan tillhandahållas med deras hjälp.

4.8 Det råder ingen tvekan om att man i de intelligenta transportsystemen kan utnyttja många redan existerande teknikformer, t.ex. informationsteknik. Det samordnade förfarande som godkänns av EU bör även omfatta en förteckning över målsektorer, som ännu behöver utvecklas innan de kan tillämpas i praktiken. Det är också viktigt att kunna räkna med lämplig finansiering av gemenskapen, medlemsstaterna och den privata sektorn. Investeringarna och driftskostnaderna bör täckas av skatteintäkter, vägtullar eller vägavgifter.

4.9 Genom kommissionens förslag införs också ett antal praktiska åtgärder för att införa intelligenta transportsystem på handlingsplanens olika huvudområden. Samtidigt är det naturligtvis nödvändigt att avsätta tillräckligt med tid för att utbilda slutanvändarna, dvs. förarna, och lära dem hantera systemets olika delar. Detta omfattar bland annat stöd till informationskampanjer och utbildning för att hantera denna nya teknik, men även mer innovativa åtgärder (t.ex. att stödja utvecklingen av intelligenta bilar och inrätta ett pris på EU-nivå för de bästa som tas fram).

Bryssel den 13 maj 2009

Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs ordförande
Mario SEPI

([12]) EESK:s yttrande om ”Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om att underlätta gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser”, föredragande: Jan Simons, 17.9.2008, EUT C 77, 31.3.2009, s. 70–72.