

Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и взаимодействие с останалите видове транспорт“

COM(2008) 887 окончателен – 2008/0263 (COD)

(2009/C 277/17)

Докладчик: г-н ZBOŘIL

На 29 януари 2009 г. Съветът реши, в съответствие с член 295 от Договора за създаване на Европейската общност, да се консултира с Европейския икономически и социален комитет относно

„Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за установяване на рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и взаимодействие с останалите видове транспорт“

COM(2008) 887 окончателен – 2008/0163 (COD).

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие становището си на 15 април 2009 г. (докладчик: г-н ZBOŘIL).

На 453-тата си пленарна сесия, проведена на 13 и 14 май 2009 г. (заседание от 13 май 2009 г.), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 183 гласа „за“, 3 гласа „против“ и 6 гласа „въздържал се“.

1. Заключение и препоръки

1.1. ЕИСК приветства инициативата на Европейската комисия и смята, че е необходимо да се гарантира съществуването на надеждна, функционална, ефикасна и безопасна пътнотранспортна система (това включва и услугите, предоставяни в тази област).

1.2. С оглед прилагането на плана за действие за интелигентните транспортни системи (ИТС), Комитетът одобрява приемането на предложението за директива, с което се създава необходимата правна рамка за координацията на интелигентните транспортни системи, като в същото време се запазва гъвкавостта, нужна за спазването на принципите на пропорционалност и субсидиарност.

1.3. За да се гарантира проходимостта на пътните инфраструктури и възможността за свободно движение по тях, от съществено значение е постоянно да са налице информация и данни за пътищата, които да са актуализирани и да отразяват събитията и явленията, ограничаващи, частично или напълно, възможността за движение в даден пункт или участък от инфраструктурната мрежа. Интелигентните транспортни системи трябва да предоставят в реално време точна, надеждна и стандартизирана информация, а ползвателите трябва да са свободни да избират.

1.4. ЕИСК смята, че е целесъобразно да се създаде обща стандартизирана структура, която да представя явленията и събитията, които се отразяват на възможността за движение в мрежата от пътни инфраструктури или на проходимостта ѝ, както и на безопасността и потока на трафика (като системата „Alert-C“). Освен това е необходимо да се определи общ формат XML за обмен на данни относно състоянието на трафика и информация за движението. Също така трябва да се определят два вида правила: от една страна, такива, с които ще се създаде единна мрежа с гео-референтни данни, представящи пътните инфраструктури, което ще позволи еднозначна цифрова локализация на явления и събития, и от друга страна - правила, на които ще се основава информацията за пътната мрежа, нейните съставни части и прилежащи участъци.

1.5. Би трябвало необходимите данни, техният анализ и разпространение сред заинтересованите крайни ползватели да циркулират в системата без да увеличават прекомерно работното

натоварване на водачите на МПС и дори напротив - да увеличават удобството на последните и оттам - пътната безопасност.

1.6. ЕИСК препоръчва в най-скоро време да се създаде структура от интелигентни транспортни системи на национално равнище, с точно определени функции. Освен това, той препоръчва създаването на минимални стандарти за оборудване на осите на транс-европейската транспортна мрежа (TEN-T) с телематични системи, които трябва да изпълняват необходимите конкретни функции.

1.7. Комитетът подчертава, че за въвеждането на тази инфраструктура би трябвало да се разчита на подходящо финансиране от страна на Общността, държавите-членки и частния сектор. Оперативните разходи би трябвало да се покриват от средствата, които в настоящия момент се получават от данъчни приходи или от такси за ползване на магистрала. Освен това е целесъобразно по-точно да се определят изисквания за националните централни служби, натоварени със събирането, анализа, комуникацията, публикацията, разпространението и трансграничния обмен на данни и информация, свързани с движението.

1.8. Интелигентните транспортни системи са изградени върху нарастващото използване на голям обем от данни. Следователно тяхното внедряване изисква развитието на дългосрочно виждане, при което се отчитат не само настоящите приложения, но и бъдещото развитие на системите, както и ролята и отговорността на различните заинтересовани участници. Внедрените интелигентни транспортни системи трябва да са съобразени със защитата на личните данни. Директивата и Планът за действие трябва да гарантират посредством технически, технологични, организационни или правни разпоредби, съобразени с общественото и националните права, защита срещу всяко неправомерно използване (¹).

(¹) Становище № 4/2004 г. на работна група по чл. 29 относно обработване на лични данни чрез видеонаблюдение, WP 89, 11.2.2004 г. Декларация на работната група, член 29 относно „защитата на хората спрямо обработването на лични данни“, WP 101, приет на 25 ноември 2004 г. http://ec.europa.eu/justice_home/fsj/privacy/docs/wpdocs/2004/wp101_fr.pdf.

1.9. ЕИСК препоръчва в Плана за действие да се включат подпомагащи инструменти за насърчване на съвременните информационни технологии в сектора на транспорта, например чрез организиране на конкурси за интелигентни автомобили.

2. Въведение, документи на Комисията

2.1. От средносрочния преглед на Бялата книга на Комисията за транспортната политика може да се направи заключението, че иновациите ще играят значителна роля за повишаване на устойчивостта на автомобилния транспорт (например по отношение на повишената безопасност, съотношение цена/ефективност, екологосъобразност и непрекъснатост), по-специално чрез прилагане на информационни и комуникационни технологии и по-конкретно на интелигентните транспортни системи (ИТС).

2.2. Увеличаването на задръстванията в нашата транспортна система (очаква се до 2020 г. товарните автомобилни превози да нараснат с 55 %, а пътническите автомобилни превози – с 36 %) и свързаните с това потребление на енергия и отрицателни екологични въздействия (емисиите на CO₂ от транспорта ще се увеличат допълнително с 15 % до 2020 г.) налагат иновационен подход, за да се отговори на нарастващите нужди и изисквания за транспорт и мобилност. Предвид мащаба на предизвикателството, традиционните мерки, като разширяването на съществуващите транспортни мрежи, няма да са достатъчни. Следователно трябва да се намерят нови решения.

2.3. В същото време въвеждането на интелигентните транспортни системи става по-бавно от предвиденото и като цяло остава разпокъсано. Затова са налице множество национални, регионални и местни решения, без ясна хармонизация. В резултат на това ИТС не могат да допринесат ефективно за постигането на набелязаните цели (в областта на транспортната политика) и не дават възможност за преодоляване на нарастващите трудности пред автомобилния транспорт.

2.4. Специфичните цели включват увеличаване на оперативната съвместимост на системите, гарантиране на постоянен достъп, непрекъснатост на услугите и създаване на механизъм за ефективно сътрудничество между всички заинтересовани страни. В съответствие с принципа на субсидиарност, използването на (рамкова) директива се счита за най-подходящия начин за постигане на поставената цел.

2.5. Подробните технически правила за прилагането, например процедурите и спецификациите, обаче ще се приемат от Комисията, която ще бъде подпомагана от комитет, съставен от представители на държавите-членки. Без да се засяга ролята на посочения комитет, Комисията ще създаде Европейска консултативна група по ИТС, в която ще бъдат поканени представители на съответните заинтересовани страни в областта на ИТС (доставчици на услуги във връзка с ИТС, асоциации на потребители, транспортни оператори и оператори на съоръжения, производствения сектор, социални партньори, професионални асоциации). Тази група ще предоставя консултации относно търговските и техническите аспекти на прилагането и въвеждането на ИТС в Европейския съюз. Консултативната група ще събира и обобщава становища от различни форуми като този на инициативата за електронна безопасност, ERTRAC и т.н.

2.6. Настоящото предложение е съсредоточено върху свързаните с автомобилния транспорт приложения и услуги във връзка с ИТС, включително тяхното взаимодействие с останалите видове транспорт. В областта на автомобилния транспорт съществуват редица

разпоредби, по-специално Директива 2004/52/ЕО относно събирането на пътни такси по електронен път, Регламент (ЕИО) № 3821/85 относно контролните уреди за регистриране на данните за движението при автомобилен транспорт и Директива 2007/46/ЕО за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства. Ще бъде осигурена ясна съгласуваност с работата на съответните комитети.

2.7. Предложението ще е в подкрепа на редица (микроикономически) цели на Лисабонската стратегия за растеж и трудова заетост. То ще допринесе най-вече за постигането на целта за улесняване на разпространяването и ефективната употреба на ИТС. Освен това то ще има принос и за постигането на следните цели:

- улесняване на всички форми на иновации: трансграничен пренос на знания за ефективното въвеждане на ИТС;
- разширяване, подобряване и свързване на европейските инфраструктурни обекти и завършване на приоритетни трансгранични проекти: оценка на преимуществата на системите за ценообразуване, подходящи за използване при инфраструктурни обекти;
- насърчване на устойчивото използване на ресурси и засилване на синергиите между опазването на околната среда и растежа, по-специално чрез стимулиране на разработването на методи за интернализиране на външни разходи;
- увеличаване и подобряване на инвестициите, по-специално от частни дружества, в научноизследователска и развойна дейност: подобряване на общите условия за използването на новаторски решения при интелигентните транспортни системи.

2.8. В глава 4 на съобщението „Постигане на по-екологосъобразен транспорт“, прието от Комисията през юли 2008 г. (COM 2008(433)), е предвиден „План за действие за интелигентни транспортни системи за автомобилните пътища“, който е придружен от законодателна инициатива за определяне на общ подход за пускане на съществуващите технологии на пазара и в употреба. Освен това, по-ефективното използване на съществуващите инфраструктури ще означава, че ще са необходими по-малко нови инсталации, с което ще се избегнат разпокъсването на местообитанията и запечатването на почвата.

2.9. Настоящото предложение е в съответствие и със Стратегията за устойчиво развитие на ЕС, тъй като в него се разглеждат редица ключови въпроси, очертани при процеса на преглед през 2005 г. като нуждаещи се от по-бързо развитие. Решението на тези въпроси е насочено към една обща цел: транспортът да стане по-устойчив, например чрез подобряване на управлението на търсенето на транспортни услуги и чрез намаляване наполовина на смъртните случаи при пътни произшествия до 2010 г. (в сравнение с 2000 г.). Допълнителни въпроси, за чието решаване ще се вземат непреки мерки, са намаляването на потреблението на енергия в ЕС, с което ще се намалят и последиците за изменението на климата. Освен това, с предложението се подкрепя прилагането на Регламент (ЕО) № 1/2005 относно защитата на животните по време на транспортиране и свързаните с това операции (навигационни системи).

2.10. С предложението за директива се определя рамка за прилагането на Плана за действие за интелигентни транспортни системи. Наложените с Директивата задължения на държавите-членки ще се основават на общи спецификации, които Комисията ще изготви в рамките на процедурата по комитология, за да бъде осигурено координирано внедряване на оперативно съвместими ИТС в целия Европейския съюз. В работата си Комисията ще бъде подпомагана от Европейския комитет за ИТС. С това ще се осигури и рамка за обмен на информация с държавите-членки. В предложения план за действие във връзка с ИТС се очертават приоритетните области за ускоряване на координираното внедряване в Европейския съюз на приложения и услуги във връзка с ИТС.

2.11. Планът за действие се основава на серия от текущи инициативи на Европейската комисия и по-специално на Плана за действие за логистика на товарите ⁽²⁾, Плана за действие за градска мобилност ⁽³⁾, внедряването на „Галилео“ ⁽⁴⁾, пакета „Постиране на по-екологосъобразен транспорт“ ⁽⁵⁾, инициативата „i2010 - Интелигентен автомобил“ ⁽⁶⁾, инициативата за електронна безопасност (eSafety) ⁽⁷⁾, Седмата рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие ⁽⁸⁾, инициативата за системата за спешни повиквания от превозните средства (eCall) ⁽⁹⁾, европейските технологични платформи ⁽¹⁰⁾ и техните стратегически научноизследователски програми и на инициативата CARS 21 ⁽¹¹⁾.

3. Общи бележки

3.1. ЕИСК приветства инициативата на Европейската комисия и смята, че е необходимо да се гарантира съществуването на надеждна, функционална, ефикасна и безопасна транспортна система в сектора на движението по пътищата (това се прилага и за услугите, предоставяни в тази област). Координираното внедряване на интелигентните транспортни системи ще позволи да се гарантира, възможно най-скоро и с възможно най-голям размах, движението в мрежата от пътни инфраструктури или проходимостта на същата в различните държави-членки и в целия ЕС.

3.2. С оглед прилагането на Плана за действие за интелигентни транспортни системи, Комитетът одобрява приемането на предложението за директива, с което се създава необходимата правна рамка за координацията на интелигентните транспортни системи, като в същото време се запазва гъвкавостта, нужна за спазването на принципите на пропорционалност и субсидиарност.

3.3. От основно значение е да се постигнат целите на предложената директива, по-специално когато става въпрос за гарантиране на по-голяма функционалност, надеждност, ефективност и безопасност на автомобилния транспорт, за да се създаде по-стабилен икономически и социален климат във всяка от държавите-членки, но също и в целия ЕС. Внедряването на ИТС ще се отрази на развитието на регионите, по-специално там, където обемът на стоките надхвърля капацитета на съществуващата пътна мрежа. При прилагането на директивата и на плана за действие, регионите трябва да играят значителна роля, чрез обмяна на опит и споделяне на получените резултати.

⁽²⁾ COM(2007) 607.

⁽³⁾ Европейската комисия трябва да представи този документ през 2009 г.

⁽⁴⁾ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo.

⁽⁵⁾ COM(2008) 433.

⁽⁶⁾ COM(2007) 541.

⁽⁷⁾ <http://www.esafetysupport.org>.

⁽⁸⁾ <http://cordis.europa.eu/fp7>.

⁽⁹⁾ www.esafetysupport.org/en/ecall_toolbox.

⁽¹⁰⁾ <http://cordis.europa.eu/technology-platforms>.

⁽¹¹⁾ COM(2007) 22.

3.4. Директивата не съдържа подробни разпоредби, които да гарантират внедряването на ИТС в пътната мрежа на различните държави-членки посредством конкретни контролни механизми, дори при наличието на средства, предоставени от Комисията и на вече споменатите проекти (EasyWay и др.).

3.5. За да се гарантира проходимостта на пътните инфраструктури и възможността по тях да се пътува удобно, от съществено значение е постоянно да е налице актуализирана информация и данни за пътищата, които да отразяват събитията и явленията, ограничаващи, частично или напълно, възможността за движение в даден пункт или участък от инфраструктурната мрежа.

3.6. Интелигентните транспортни системи трябва да предоставят в реално време надеждна, стандартизирана и достатъчно точна информация; да отразяват състоянието на интермодалния транспорт и да предоставят възможност на ползвателите да избират между предложения за различни видове транспорт.

3.7. Интелигентните транспортни системи са изградени върху нарастващото използване на голям обем от данни. Следователно тяхното внедряване изисква разработване на дългосрочно виждане, при което се отчитат не само настоящите приложения, но и бъдещото развитие на системите, както и ролята и отговорността на различните заинтересовани участници. Що се отнася до защитата на правото на неприкосновеност на личния живот, обработката на информацията, свързана с идентифицираните хора, би трябвало да бъде подчинена на правни и технически разпоредби, гарантиращи, че съобщаването на личните данни се извършва единствено с ясно и правно определени цели и съобразно правната рамка на Общността и различните национални закони.

3.8. Основното изискване е свързано с гаранцията за анонимност на данните, която базовият доставчик системно трябва да предоставя. Консултативната група трябва да си сътрудничи с европейския надзорен орган по защита на данните и да се консултира с него по тези въпроси. Целесъобразно е да се предвиди възможността надзорният орган да бъде пряко представен в консултативната група.

3.9. Не би трябвало да се използва единствено навигационната спътникова система „Галилео“, а напротив - да се постави начало на сътрудничество с всички достъпни системи за сателитна навигация.

3.10. За да се гарантира наличието на обмен на информация и данни за пътищата, отнасящи се за частичното или пълното ограничение на движението по пътната мрежа и проходимостта ѝ, следва на европейско равнище да се уеднаквят стандартизираната структура и общият формат XML за обмен на данни, информиращи за явления и събития, ограничаващи движението, за проходимостта на мрежата, за безопасността ѝ и за потока на трафика.

3.11. Друго важно условие е уеднаквяването на параметрите за създаване на единна мрежа с гео-референтни данни, представящи пътните инфраструктури, с цел създаване на възможност за еднозначна цифрова локализация на явления и събития, а също и на информация за пътната мрежа, нейните съставни части и прилежащи участъци. За тази цел е целесъобразно да се използват най-добрите практики, досега проверени в държавите-членки. Системите за управление на пътната настилка също са част от усилията за постоянна поддръжка на пътната мрежа в добро техническо състояние.

3.12. Би трябвало необходимите данни, техният анализ и разпространение сред заинтересованите крайни ползватели да циркулират в системата без да увеличават прекомерно работното натоварване на водачите на МПС и дори напротив - да увеличават удобството на последните и оттам - пътната безопасност, особено като се им предвид застаряването на населението. Ето защо в директивата следва да бъде предвидена информационна подкрепа, предназначена за ползвателите на ИТС с цел максимално да се увеличи функционалността, ефикасността и безопасността на транспортната система, като в същото време се намали, доколкото е възможно, броят на катастрофите.

3.13. ИТС включват и информационните системи, използвани от полицията, пожарните служби, спасителните екипи, операторите на пътната мрежа, метеорологичните служби и водачите на МПС. Информацията и данните, получени чрез тези системи, следва да са част от сведенията, свързани с транспортната мрежа.

3.14. Освен процесите, които дават възможност за подобряване на проходимостта на пътната мрежа и възможността за движение, от основно значение е да се продължи развитието на пътната мрежа чрез строеж (особено на местата, където все още не съществува пътна мрежа), поддръжка и ремонт. Това ще позволи мрежата да получи достатъчен капацитет, в зависимост от характеристиките на различните територии, от условията на живот и др. ИТС трябва да се внедрят не само в новоизградените инфраструктури на TEN-T, но също и в съществуващата пътна мрежа.

4. Специфични бележки

4.1. Директивата и Планът за действие би трябвало да определят конкретни цели, чието достигане от всички държави-членки през първата фаза изглежда възможно:

- да се гарантира на национално равнище събирането и анализът на данни и информация, свързани със състоянието на трафика на територията на държавата-членка;
- да се осигури трансграничен обмен на данни и информация за състоянието на движението в мрежата TEN-T в реално време;
- да се даде възможност на водачите на МПС да получават безплатен достъп до базови информационни услуги като обществена услуга.

4.2. В рамките на тези процеси, с информацията и данните за точки или участъци от пътната мрежа, в които движението е частично или напълно блокирано, а дори и невъзможно, се цели:

- да се проверяват и контролират механизмите, позволяващи отстраняването или разрешаването на проблемите, причина за претоварването на пътното движение или за непроходимостта на пътното платно, за да може да им се намери окончателно решение;

- да се информират всички ползватели на пътната мрежа (водачи на традиционни превозни средства, на превозни средства за спешна помощ и др.) за местата, на които има задръстване или са непроходими, за продължителността, обхвата и причините за проблема;

- да се управлява трафикът в пътната мрежа, за да се гарантира проходимостта ѝ, както и възможността за движение в зависимост от наличните данни относно нарушения в движението (управление на трафика в точно определена точка от мрежата, по алтернативни маршрути и др.);

- да се анализират причините за повторение на някои явления, които ограничават проходимостта на пътната мрежа и възможността за движение в нея в определени точки или сектори. Целта е да се предложат и да се въведат разпоредби, които да ограничават или да предотвратяват тези явления.

4.3. Предложенията не дефинират функциите, които ИТС трябва да изпълняват и дори не посочват дата, до която експертите трябва да се произнесат по този въпрос. Става въпрос за прекалено общи рамкови документи и това може да доведе до развитието на подход относно отговорността или свързаните с нея области, който не е унифициран.

4.4. Затова Комитетът предлага да се определят някои функции на интелигентните транспортни системи, както следва:

4.4.1. Специфичните системи: те позволяват събирането и анализа на информация като част от отговорността на участващите власти, органи и институции (полиция, пожарни служби, спасителни екипи и др.); някои характеристики на тези „сурови“ данни могат да се използват за по-доброто осведомяване за състоянието на трафика в реално време.

4.4.2. Събиране на данни и информация чрез телематични приложения: позволява проследяването на някои точно определени характеристики от различни елементи на интелигентните транспортни системи в конкретни участъци на пътната мрежа.

4.4.3. Управление и насочване на трафика: въз основа на конкретна информация и данни, събрани по автоматичен начин или от оператор, интелигентните транспортни системи управляват трафика в определен участък от пътната мрежа с помощта на подходящи инструменти (информационни табла със сменящи се съобщения, съдържащи заповеди или забрани, светещи стрелки или сигнализация и др.).

4.4.4. Наблюдение: благодарение на системи от камери за общо ползване компетентните власти, органи и институции могат да виждат и проследяват пътното движение.

4.4.5. Разпространение на информация: информацията и данните, отнасящи се за частичното или пълното ограничение на движението по пътната мрежа и за проходимостта ѝ се публикуват или съобщават, за да бъдат достъпни за всички клиенти и ползватели на пътната мрежа. Разпространението на информация се извършва посредством достъпни базови медии и информационни технологии; извършва се от публични или частни дружества и водачът на МПС може да получи необходимата информация преди да потегли на път или по време на пътуването.

4.4.6. Контрол и санкции: телематичните системи позволяват да се провери дали водачите спазват някои задължения (заплащане на пътни такси или други), както и правилата за движение по пътищата; най-тежките нарушения могат да се санкционират (става дума например за неспазване на максималната скорост, на сигнализацията на светофарите, на максимално допустима маса на МПС или за кражба на автомобили), съгласно законите на съответната държава-членка и за евентуалната хармонизация на тези закони на равнище Общност ⁽¹²⁾.

4.4.7. Оперативен технически контрол: телематичните системи гарантират също контрола и оперативната надеждност на различните елементи от системата. По-специално, те позволяват автоматичното идентифициране на проблемите и задействането на прогресивни или защитни процедури.

4.5. Освен това, ЕИСК препоръчва да се определят минимални европейски стандарти (или да се изготви списък с примери), с цел пътищата от трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T) да се оборудват с базови телематични системи за събиране на информация, наблюдение и управление на трафика като:

- система от камери за наблюдение;
- методи за проследяване на състоянието на трафика, за локализиране на задръстванията и преброяване на автомобилите;
- системи от табла със сменящи се съобщения и пътни съоръжения за информация;
- пътна система за метеорологична информация;
- динамично управление на пътните оси;
- система за пътна помощ.

4.6. Благодарение на тези системи и на информацията, получена от специалните системи, може да се оцени в реално време възможността за движение по пътната мрежа и проходимостта ѝ, както и продължителността на пътуване до достигане на основната дестинация.

4.7. ЕИСК насочва вниманието върху трудностите, които може да възникнат при преоборудването на автомобилите със специфичните съоръжения от интелигентните транспортни системи; структурата на системите трябва да гарантира необходимата съвместимост. Структурата и системите на автомобилите трябва са създадени в рамките на открити платформи. Това важи не само за системите и технологиите, но и за услугите, които те могат да предоставят.

4.8. Няма съмнение, че при интелигентните транспортни системи ще се използват редица технологии, информационни и от друг тип, с които разполагаме понастоящем. Координираният подход, възприет от ЕС, следва да включва изброяване на целевите сектори, които е целесъобразно да се развият така, че да се превърнат в конкретно приложими. Освен това е важно да може да се разчита на подходящо финансиране, осигурено от Общността, държавите-членки, както и от частния сектор. Инвестициите и оперативните разходи следва да се покриват от средствата, получени от съществуващи такси, от данъчни приходи или платени магистрали.

4.9. В различните ключови области на Плана за действие, с предложенията на Европейската комисия се въвеждат и някои практически разпоредби, свързани с внедряването на ИТС. През същите периоди ще е необходимо да се отдели нужното време за обучение на крайните ползватели - водачите, за да се запознаят с различните елементи от системата. Става въпрос да се насърчава рекламата и обучението на хората, с цел те да свикнат с тези съвременни технологии и това да се извърши чрез използване на необичайни рекламни техники (например чрез оказване на подкрепа на разработването на интелигентни автомобили и чрез организирането на европейски конкурс за награждаване на най-добрите от тях).

Брюксел, 13 май 2009 г.

Председател
на Европейския икономически и социален комитет
Mario SEPI

⁽¹²⁾ Становище на ЕИСК относно „Предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за подпомагане на трансграничното предлагане на законодателството в областта на безопасността по пътищата“, докладчик: г-н Simons, 17.9.2008 г., ОВ C 77, 31.3.2009 г., стр. 70-72.