



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 15.2.2006
KOM(2006) 59 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE RADĚ, EVROPSKÉMU PARLAMENTU, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

**o iniciativě Inteligentní automobil
„Zvyšování povědomí o informačních a komunikačních technologiích pro promyšlenější,
bezpečnější a čistší vozidla“**

1. ÚČEL A OBLAST PŮSOBNOSTI TOHOTO SDĚLENÍ

Toto sdělení je odpovědí na potřebu občanů, průmyslu a členských států vyřešit společenské problémy související s dopravou a zlepšit zavádění informačních a komunikačních technologií (IKT). **Sdělení představuje iniciativu Inteligentní automobil jako politický rámec pro akce v této oblasti.** Iniciativa Inteligentní automobil se skládá ze 3 pilířů: fóra eSafety, výzkumného programu v oblasti IKT a akcí na zvyšování povědomí.

2. ÚVOD

Dne 1. června 2005 přijala Komise iniciativu „i2010: evropská informační společnost pro růst a zaměstnanost“¹ představující komplexní strategii pro modernizaci a nasazení všech nástrojů politiky EU na podporu rozvoje digitálního hospodářství. Iniciativu i2010 tvoří tři pilíře: jednotný evropský informační prostor, inovace a investice, a evropská informační společnost přístupná všem. „Inteligentní automobil“ je jednou ze tří hlavních iniciativ navrhovaných v rámci třetího pilíře **s cílem zvýšit viditelnost zásadního příspěvku informačních a komunikačních technologií ke kvalitě života.** Iniciativa „Inteligentní automobil“ se týká promyšlené, bezpečné a čisté dopravy, zaměřuje se na silniční vozidla a zabývá se otázkami bezpečnosti a vlivu na životní prostředí, které vznášejí rostoucí využívání silnic.

3. ZDŮVODNĚNÍ: PROČ EVROPSKÁ INICIATIVA O INTELIGENTNÍCH AUTOMOBILECH?

Odhaduje se, že v členských státech je 300 milionů řidičů, kteří by si přáli, aby řízení bylo jednodušší, s menšími potížemi, menšími časovými ztrátami a menším rizikem zranění. Ze všech každodenních činností je řízení rozhodující, neboť kvůli dopravní nehodě se náš život může v jediném okamžiku změnit nebo dokonce skončit. Současná činnost reaguje na potřebu nastoupit cestu k novému stavu, kdy se automobily již nebudou srážet a dopravní zácpy budou menší. Znečištění životního prostředí, bezpečnost silničního provozu a dopravní zácpy jsou skutečně evropské problémy, které ovlivňují všech 25 členských států, a je tedy třeba nalézt celoevropské řešení.

3.1. Popis problému

Moderní společnosti ve značné míře závisí na mobilitě, ale doprava s sebou přináší vážné problémy, například ucpávání silničních sítí a městských oblastí, škodlivé vlivy na zdraví a životní prostředí, plýtvání energií, a především nehody, při kterých dochází k úmrtím, úrazům a hmotným škodám.

V EU stojí **dopravní zácpy** 50 miliard EUR ročně, neboli 0,5 % HDP Společenství, a do roku 2010 se toto číslo může zvýšit až na 1 % HDP EU. Počet automobilů na tisíc obyvatel se zvýšil z 232 v roce 1975 na 460 v roce 2002. Celková vzdálenost ujetá silničními vozidly se za posledních 30 let ztrojnásobila a objem silniční nákladní dopravy se v uplynulém desetiletí zvýšil o 35 %, což přispívá k tomu, že se 7 500 km neboli **10 % silniční sítě denně potýká s dopravními zácpami**².

¹ KOM(2005) 229 v konečném znění: „i2010 – evropská informační společnost pro růst a zaměstnanost“.

² Zdroj: GRĚ TREN.

Pokud jde o **energetickou účinnost** a **emise**, odvětví dopravy v roce 2002 spotřebovalo 338 milionů tun ropného ekvivalentu (MToe), což představuje 31 % celkové spotřeby energie v EU. Silniční doprava spotřebovala 281 MToe, neboli 83 % energie spotřebované v celém odvětví dopravy. Emise CO₂ ze silniční dopravy činí 835 milionů tun ročně, což představuje 85 % celkových emisí z dopravy³. Šetření ukazují, že **až 50 % spotřeby paliva způsobují ucpané silniční sítě a neoptimální řízení**.

Ze všech problémů dopravy má nejvýznamnější dopad na každodenní život občanů **bezpečnost**. Má rovněž největší dopad na většinu sociálně-ekonomických ukazatelů. Ve své „bílé knize“⁴ ze září 2001 stanovila Evropská komise za cíl snížení počtu úmrtí na silnicích do roku 2010 na polovinu. Díky akčním programům pro bezpečnost silničního provozu⁵ se situace sice zlepšila, přesto však na silnicích v zemích EU-25 stále každoročně dochází k více než 40 000 úmrtí a 1,4 milionu dopravních nehod si každý rok vyžádá náklady ve výši přibližně 200 miliard EUR, což představuje 2 % HDP EU⁶. Pokud jde o příčiny nehod, současné výzkumy⁷ uvádí, že na téměř 93 % nehod se podílí lidský faktor a že v téměř třech čtvrtinách případů je na vině pouze chyba člověka. Například nedávná studie⁸ dospěla k závěru, že máme-li dopravní nehodu při jízdě rychlostí 50 km/h a začneme brzdit půl sekundy před ní, sníží se energie nárazu o 50 %, avšak analýzy nehod v Německu ukazují, že 39 % osobních a 26 % nákladních automobilů před srážkou nebrzdí vůbec a dalších 40 % nebrzdí účinně – příčinou jsou **meze našich řídičských schopností**.

3.2. Potenciál inteligentních automobilů

Informační a komunikační technologie (IKT), které umožňují výrobu inteligentních automobilů, nabízí nová, inteligentní řešení, která přispívají k řešení klíčových společenských problémů popsaných výše prostřednictvím zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zlepšení celkové účinnosti dopravních systémů a podpory účinnějšího využívání paliva. Tyto inteligentní systémy mohou být řídiči nápomocny při řízení, a tak předcházet nebo zabránit nehodám, mohou řídičům v reálném čase poskytovat informace o silniční síti a vyhýbat se dopravním zácpám, a rovněž mohou optimalizovat trasu nebo výkon motoru a zlepšovat tak celkovou energetickou účinnost. Jsou zaměřeny na interakci mezi řidičem, vozidlem a prostředím na silnici, přičemž používají integrovaný přístup, kdy autonomní palubní systémy doplňují vylepšené řízení dopravní sítě a kooperativní technologie pro komunikaci mezi vozidly navzájem a mezi vozidlem a infrastrukturou.

³ Zdroj: EUROSTAT.

⁴ KOM(2001) 370 v konečném znění, „BÍLÁ KNIHA: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“.

⁵ KOM(2003) 311 v konečném znění: Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu – snížení počtu obětí silničních nehod v Evropské unii na polovinu do roku 2010: společná odpovědnost; KOM(2003) 542 v konečném znění: Informační a komunikační technologie pro bezpečná a inteligentní vozidla.

⁶ Zdroj: EUROSTAT.

⁷ Databáze GIDAS.

⁸ Zdroj: prezentace skupiny HELLA na konferenci AMAA 2004.

Jaký je potenciál inteligentních systémů?

Proč by měla EU navrhovat plán na zvyšování povědomí?

- Studie SeiSS⁹ odhadla, že pokud by do roku 2010 byla všechna vozidla vybavena systémem **eCall** (tísňové volání automaticky iniciované vozidlem v případě nehody), bylo by možno v EU dosáhnout snížení počtu úmrtí v řádu 5 až 15 % a uspořit tak až 22 miliard EUR. Systém **eCall** by navíc mohl snížit časové ztráty v dopravních zácpách o 10 až 20 %, čímž by se uspořily další 2 až 4 miliardy EUR.
- Tataž studie odhadla, že **adaptivní tempomat** (Adaptive Cruise Control, ACC), který řídí rychlost v podélném směru (a brání tak nárazu zezadu), by mohl v roce 2010 zabránit až 4 000 nehod, pokud by jím byla vybavena pouhá 3 % vozidel.
- V případě **příčné podpory řízení** (upozornění na vybočení z pruhu a podpora pro změnu jízdního pruhu) by v roce 2010 při míře rozšíření pouze 0,6 % bylo možno zabránit 1 500 nehod, zatímco míra rozšíření 7 % v roce 2010 by vedla k zabránění 14 000 nehod.
- Projekt AWAKE, v rámci nějž byl vyvinut **systém hlídání bdělosti řidiče**, odhadl, že upozornění řidiče v případě únavy by mohlo hrát důležitou roli při zamezení 30 % smrtelných nehod na dálnicích a rychlostních silnicích a 9 % všech smrtelných nehod.
- Projekt SMART NETS ukázal, že vylepšení softwaru a dostupnost údajů o dopravě v reálném čase mohou v městských centrech řízení silničního provozu vést ke zlepšení **řízení dopravy** a dosáhnout snížení kolon a hustého provozu až o 40 %, což by vedlo k významným úsporám energie.
- Jiné systémy, například upozornění na překročení rychlosti, „protialkoholový zámek“ nebo **mýtné** mohou mít za určitých podmínek významný dopad na čistší, bezpečnější a účinnější dopravu.

3.3. Potřeba akce na evropské úrovni

Vzhledem k popsaným problémům se zdá, že inteligentní systémy pro vozidla by mohly výrazně přispět k překonání některých stávajících problémů v dopravě. Navzdory svému potenciálu však většina uvedených systémů není dosud na trhu a telematickými systémy nebo aktivními bezpečnostními funkcemi nové generace jsou vybavovány především luxusní automobily, které představují malé procento trhu. Například u některých úspěšných systémů aktivní bezpečnosti trvalo zavádění ve velkém měřítku velmi dlouhou dobu a narazilo se při něm na několik problémů. To byl případ systémů ABS¹⁰ (20 let), ESP (dosažení 40% rozšíření trvalo 10 let) a ACC (od začátku fáze vývoje uplynulo přes 25 let a míra rozšíření je stále velmi malá). Hlavními důvody jsou právní překážky, velká konkurence v automobilovém průmyslu s nízkými maržemi a nízkou návratností investic, vysoká cena inteligentních systémů a z toho plynoucí nedostatek poptávky ze strany spotřebitelů, nedostatek informací v celé společnosti o potenciálních výhodách těchto systémů a málo zřejmých obchodních důvodů pro jejich zavedení.

⁹ Výhledová studie o potenciálních sociálně-ekonomických dopadech zavedení inteligentních bezpečnostních systémů do silničních vozidel: závěrečná zpráva studie SeiSS.

¹⁰ ABS: Antilock Braking System (protiblokovací brzdový systém); ESP: Electronic Stability Programme (elektronický stabilizační systém); ACC: Adaptive Cruise Control (adaptivní tempomat).

Průzkum, který provedla organizace EUROTTEST¹¹ na reprezentativním vzorku téměř 2 800 řidičů, ukázal, že pouze polovina dotazovaných řidičů měla přehled o stávajících základních technologiích ve vozidlech, které zajišťují aktivní a pasivní bezpečnost (například pouze 50 % z dotazovaných vědělo, k čemu slouží systém ABS). Tentýž průzkum dospěl k závěru, že „je třeba na evropské i vnitrostátní úrovni učinit více pro **zvýšení povědomí o bezpečnějším, čistším a úspornějším používání automobilů**“. Nelze očekávat, že občané a politici činitelé budou investovat do technologií nebo je podporovat, pokud nejsou zřejmé jejich výhody a užitečnost. Na podporu poptávky uživatelů po inteligentních systémech pro vozidla je tedy důležité zřídit program na soustavné zvyšování povědomí, ale přitom dbát na to, aby nebyla narušena hospodářská soutěž na následném trhu nebo šířena nepravdivá očekávání, pokud jde o schopnosti těchto systémů.

Evropské problémy v dopravě navíc potřebují harmonizovaná řešení na evropské úrovni. Je třeba odstranit překážky v uvádění na trh, podporovat poptávku po výrobcích a dosáhnout shody mezi klíčovými účastníky. Fórum eSafety zdůrazňuje, že široké zavádění inteligentních systémů pro vozidla nemůže záviset pouze na soukromém sektoru. Je zapotřebí plná podpora veřejného sektoru, zejména v počáteční fázi pronikání vyspělých technologií na trh, pokud tyto technologie pomohou řešit společenské problémy Evropy a představují excelenci v inovaci. Iniciativa Cars21¹², která se zaměřuje na konkurenční regulační systém pro automobilový průmysl pro 21. století, rovněž považuje iniciativu eSafety za klíčovou pro dosažení cíleného snížení počtu úmrtí na evropských silnicích. Iniciativa Inteligentní automobil je spojena s iniciativou Cars21 a doplňuje ji prostřednictvím výzkumu a řady akcí v oblasti zvyšování povědomí. Akce navrhované v tomto sdělení rovněž významně přispějí k celkovému snížení emisí znečišťujících látek a pomohly by průmyslu splnit závazek snížit emise CO₂ u nových automobilů na 140 g/km do roku 2008.

Pro zajištění interoperability a harmonizace technických řešení v celé Unii je zapotřebí komplexní evropský přístup. Vedle normalizace a v souladu s probíhající prací na kooperativních systémech mají orgány veřejné správy zvláštní úlohu, pokud jde o realizaci příslušných infrastruktur včetně inteligentních funkcí a předkládání cílených akcí umožňujících větší rozšíření inteligentních dopravních systémů.

Další akce jsou zapotřebí v oblasti **výzkumu a vývoje**. Během uplynulých desetiletí se v Evropě uskutečnily významné investice do používání IKT v oblasti technologií pro inteligentní vozidla, rovněž díky evropským rámcovým programům. V rámci těchto programů bylo vyvinuto a testováno několik technologií, které přispívají k větší bezpečnosti na silnicích a ve vozidlech, ke zmírnění ucpávání silniční sítě a k rozumnější spotřebě energie. Je třeba vyvinout další úsilí, navázat na příslušné výzkumné priority a doposud rozvinuté činnosti a zaměřit se na programy hodnocení a na doladění technologií a systémů, aby byly promyšlenější, levnější a spolehlivější. Rovněž je důležité udržovat konkurenceschopnost evropského průmyslu vůči Japonsku a USA, kde existují podobné výzkumné programy.

4. CÍLE

Ze tří výše uvedených potřeb v oblasti inteligentních automobilů, které vyžadují akci na evropské úrovni, vyplývají následující cíle iniciativy Inteligentní automobil:

¹¹ <http://www.eurotestmobility.net/eurotest.php?itemno=86&lang=EN>

¹² Více informací o iniciativě CARS 21 a závěrečnou zprávu ke stažení najdete na internetové adrese: <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

- (1) V rámci iniciativy Inteligentní automobil koordinovat a podporovat práci příslušných zúčastněných stran, občanů, členských států a průmyslu.
- (2) Podporovat výzkum a vývoj v oblasti promyšlenějších, čistších a bezpečnějších vozidel a usnadňovat zavádění a využívání výsledků výzkumu.
- (3) Vytvářet povědomí o řešeních založených na IKT s cílem podporovat poptávku uživatelů po těchto systémech a zajistit přijatelnost těchto systémů ze sociálních i ekonomických hledisek.

5. NAVRHOVANÉ AKCE

5.1. Podpora a koordinace práce členských států a ostatních zúčastněných stran.

První cíl iniciativy Inteligentní automobil se realizuje s podporou fóra eSafety. Činnosti fóra eSafety jsou popsány ve dvou sděleních Komise o e-bezpečnosti¹³. Fórum má za cíl odstranit překážky, které brání vstupu inteligentních systémů pro vozidla na trh, a to dosahováním shody mezi zúčastněnými stranami a předkládáním doporučení členským státům a Evropské unii. Bylo zřízeno v roce 2003 a nyní má přes 150 členů, kteří zastupují všechny zúčastněné strany v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Dosud založilo jedenáct pracovních skupin vedených průmyslem, které se zabývají prioritními tématy. Fórum pravidelně vytváří řadu hodnotných zpráv, které představují důležité podklady pro iniciativy průmyslu a politické činnosti. Fórum zajistí spojení se souběžnými a doplňujícími činnostmi v oblasti inteligentních dopravních systémů, jako jsou Cars21, Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu a zejména Evropská charta bezpečnosti silničního provozu¹⁴, iniciativa „Inteligentní dopravní systémy pro logistiku a intermodalitu“ oznámená v lisabonském programu Společenství, a v oblasti životního prostředí pak pracovní skupina pro lehká vozidla v rámci Evropského programu pro změnu klimatu¹⁵. Podle rozvoje iniciativy Inteligentní automobil pak Komise zváží rozšíření činností fóra eSafety na informační a komunikační technologie pro čistší a bezpečnější dopravu.

Fórum se stává jedním z pilířů iniciativy Inteligentní automobil a bude tvořit základní spojení s orgány, které mají pravomoc přijímat rozhodnutí.

V rámci prvního cíle iniciativy Inteligentní automobil bude fórum eSafety nadále podporovat Komisi prostřednictvím svých pracovních skupin. Navíc jsou navrženy tyto zvláštní akce:

- (1) Kontrola a zpráva týkající se zvláštních akcí navržených ve druhém sdělení o e-bezpečnosti s názvem „Zpřístupnění systému eCall občanům“ – zejména v souvislosti s podepsáním memoranda o porozumění o eCall členskými státy, stavu realizace jednotného čísla pro tísňová volání 112 a E112, stavu modernizace center tísňových volání (PSAP – Public Service Answering Point) tak, aby byla schopna zpracovávat volání E112 s informací o poloze a volání eCall, jakož i poskytování odpovídajících služeb tísňového volání s podporou informací o poloze a jazykovou podporou.

¹³ KOM(2003) 542 v konečném znění: Informační a komunikační technologie pro bezpečná a inteligentní vozidla a KOM(2005) 431 v konečném znění: Druhé sdělení o e-bezpečnosti – Zpřístupnění systému eCall občanům.

¹⁴ <http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/rsap/charter.htm>

¹⁵ http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/eccp_2/library

- (2) Vypracování doporučení Komise o návrhu a bezpečném používání rozhraní pro styk člověka s počítačem určených pro inteligentní systémy pro vozidla. Doporučení aktualizuje doporučení Komise ze dne 21. prosince 1999 o bezpečných a účinných informačních a komunikačních systémech ve vozidlech, přičemž také zohlední technický vývoj za posledních 5 let.
- (3) Prozkoumání možného využití vhodných režimů pobídek na vnitrostátní úrovni s cílem podporovat nákup vozidel vybavených moderními bezpečnostními funkcemi i dodatečné instalace v rámci následného trhu. Režimy finančních pobídek by měly být v členských státech zaváděny koordinovaně s celou EU, aby se zabránilo roztržitému vnitřnímu trhu, a měly by mít převážně podobu daňového rozlišení zaměřeného na ovlivnění chování spotřebitelů směrem k přesně vymezené kategorii vozidel, která budou vybavena upřednostňovanými moderními bezpečnostními funkcemi, a směrem k dodatečným instalacím v rámci následného trhu. Jakékoli plány pobídek, které zahrnují podporu technologií pro inteligentní automobily, musí být pečlivě vypracovány v souladu s pravidly státní podpory.
- (4) Řešení otázky potřebného rádiového spektra v souvislosti se vzájemnou komunikací mezi vozidly a zorganizování semináře pro projednání **důsledků** iniciativy Inteligentní automobil **pro spektrum**¹⁶. S ohledem na potřebné spektrum je nezbytná koordinace s příslušnými orgány v rané fázi technického vývoje, aby byla zaručena dostupnost potřebného kmitočtového pásma.
- (5) Navázání na doporučení o vypracování Evropského kodexu pro vývoj a zkoušení pokročilých systémů pro podporu řízení¹⁷.

5.2. Výzkum a vývoj v oblasti promyšlenějších, čistších a bezpečnějších vozidel

Činnosti v rámci iniciativy Inteligentní automobil staví na úspěších a výsledcích rámcových programů EU pro výzkum a technický rozvoj¹⁸.

Dlouhodobých cílů iniciativy Inteligentní automobil může být dosaženo jedině kooperativním výzkumem a tyto cíle budou součástí priority IKT v sedmém rámcovém programu: **IKT vycházející vstříc společenským výzvám**, přispívající k rozvoji dopravních systémů a služeb založených na IKT, jež umožňují bezpečný, ekologický, pohodlný a účinný pohyb osob i zboží. Výzkumné priority iniciativy Inteligentní automobil plně podporují strategický výzkumný plán Evropské poradní rady pro výzkum silniční dopravy (ERTRAC)¹⁹. V rámci druhého cíle iniciativy Inteligentní automobil jsou navrženy tyto akce:

- (6) Kooperativní výzkum v Evropě umožnil dodavatelům systémů a výrobcům automobilů vyvíjet systémy aktivní bezpečnosti pro zabránění nehodám nebo zmírnění jejich následků. **Budoucí výzkum** v této oblasti by měl pokračovat v doposud provedené práci a zaměřit se na potřeby příští generace systémů pro podporu řízení, například na vylepšený výkon, spolehlivost, bezpečnost a sníženou spotřebu paliva, včetně případného rizika narušení elektromagnetické kompatibility, na základě

¹⁶ V souladu s rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady 676/2002/ES o předpisovém rámci pro politiku rádiového spektra v Evropském společenství (rozhodnutí o rádiovém spektru).

¹⁷ Výsledky části RESPONSE 3 integrovaného projektu PREVENT, <http://www.prevent-ip.org/>

¹⁸ <http://www.cordis.lu/ist/so/esafety-road/home.html>

¹⁹ <http://www.ertrac.org/>

levnějších, inteligentnějších a rychlejších součástí.

V rámci šestého rámcového programu byla zahájena první skupina projektů, které zkoumají potenciál komunikace mezi vozidly navzájem a mezi vozidlem a infrastrukturou. Je zapotřebí další **výzkum v oblasti kooperativních systémů**, abychom pokročili od základních konceptuálních modelů k integrovaným systémům, které umožní provádět funkční zkoušky a ověřování.

Informace pro cestující a dopravní informace se staly klíčovými službami pro zlepšování přístupu k dopravním službám. Vyvíjejí se otevřené platformy, které cestujícím umožní hladce přistupovat k informacím. Uvádění na trh probíhá pomalu a pro překonání problémů spojených s obchodními důvody a přijatelností pro uživatele je zapotřebí další výzkum a technický rozvoj.

Výzkum v oblasti IKT by měl rovněž pomoci dosáhnout **propojení různých způsobů dopravy**, zejména v případě nákladní dopravy, kde se zlepšení řízení kapacity přímo odráží ve spotřebě paliva. IKT by rovněž měly zlepšit celkový tok informací, a pomoci tak překonat ekonomické překážky bránící kombinované dopravě.

Výzkum zmíněný výše musí být doplněn akcemi, které budou demonstrovat přínosy inteligentních systémů pro vozidla a jejich používání.

- (7) Prostřednictvím sedmého rámcového programu zřídit komplexní program technického a sociálně-ekonomického **posouzení na základě provozních zkoušek**, který bude v reálných prostředích posuzovat dopad inteligentních systémů pro vozidla založených na IKT na chování řidiče a dynamiku řízení. Provozní zkoušky rovněž poslouží jako základ pro analýzu nákladů a přínosů moderních inteligentních systémů a pro celkové hodnocení jejich dopadu na bezpečnost provozu a na účinnost dopravního systému.

Zavedení těchto systémů vyžaduje závazky ze strany automobilového průmyslu a investice do infrastruktury, které spadají do odpovědnosti orgánů veřejné správy. Jakákoli účast z jejich strany bude založena na studiích posouzení dopadu, kde náklady a přínosy hrají významnou úlohu. Z provozních zkoušek lze získat skutečné provozní údaje pro provedení takové analýzy. Program by se měl zaměřit na systémy, které mají blízko k uvedení na trh a které mohou být v krátké době k dispozici v dostatečně velkém počtu vozidel. Výsledky programu posouzení budou do značné míry záviset na závazcích, angažovanosti a účasti členských států, pokud jde o určení a uspořádání zkoušek a využití jejich výsledků. Totéž platí pro práci na kooperativních systémech, kde musí provozovatelé městských i meziměstských silnic hrát klíčovou úlohu při dosahování očekávaných přínosů.

- (8) Pomocí stávajících prostředků a kapacit dostupných ve významných evropských výzkumných střediscích podporovat a propagovat v EU zřízení **nezávislého programu pro zkoušení shody a posuzování vlastností**. Zatímco v oblasti pasivní bezpečnosti a emisí existují jasné zkušební metody k ověření vlastností konstrukce (např. zkouška deformačních vlastností při nárazu), neexistují harmonizované zkušební metody pro systémy založené na IKT. Je tedy zapotřebí urychleně zahájit úvahy o kritériích a metodách pro měření jejich vlastností. Řada evropských zkušebních středisek získala značné zkušenosti se zkoušením systémů pro bezpečnost a účinnost provozu založených na IKT a lze zahájit komplexní iniciativu v úzké

spolupráci s automobilovým průmyslem, jeho dodavateli, evropskými normalizačními organizacemi, členskými státy a programem EuroNCAP²⁰. Iniciativa bude zahrnovat zahájení studie proveditelnosti, která bude hledat nejvhodnější metodiku pro zkoušky a organizační strukturu programu. Ve druhé fázi se může v rámci sedmého rámcového programu zahájit projekt pro řádné používání metodiky s cílem provést předběžné zkoušky vlastností a vytvořit spojení s normalizačními orgány.

5.3. Vytváření povědomí o řešeních pro inteligentní automobily založených na IKT

Pilíř iniciativy Inteligentní automobil zaměřený na povědomí bude podporovat aktivní šíření informací mezi široké vrstvy posluchačů, aby se zvýšily znalosti řidičů a politických činitelů o potenciálu inteligentních systémů pro vozidla, podpořila poptávka uživatelů a dosáhlo sociálně-ekonomické přijatelnosti. V rámci třetího cíle iniciativy Inteligentní automobil jsou navrženy tyto akce:

- (9) Pořádání vhodných a pravidelných „**událostí iniciativy Inteligentní automobil**“. Tyto události se zaměří na maximalizaci pozornosti médií prostřednictvím činností orientovaných na výsledky, jako jsou např. demonstrační dny, turné propagující integrované projekty, výstavy a semináře.
- (10) Podpora a zahájení cílených činností na zvyšování povědomí o inteligentních systémech pro vozidla, včetně vytvoření krátkých a dobře cílených **televizních cyklů nebo dokumentů** o konkrétních systémech založených na IKT, jakož i zahájení komplexní **orientační studie** o probíhajících činnostech v oblasti podpory a zavádění inteligentních systémů pro vozidla v členských státech a v průmyslu.
- (11) Podpora zřízení „**komunikační platformy pro e-bezpečnost**“ s cílem zlepšit, koordinovat a harmonizovat komunikaci různých zúčastněných stran na úrovni koncových uživatelů. Tuto platformu navrhla pracovní skupina fóra eSafety pro oslovení uživatelů. V rámci této pracovní skupiny řada partnerů z průmyslu označila zřízení formální organizace za podmínku zvyšování povědomí uživatelů na úrovni EU. Při této práci se využije soubor osvědčených postupů a pilotních projektů pro uživatelské kampaně, které se budou zkoušet v několika členských státech.
- (12) Podpora a propagace pomocí značky i2010 a jiných cílených akcí – **iniciativ zúčastněných stran**, které usilují o dosažení cílů iniciativy Inteligentní automobil.

5.4. Monitorování iniciativy Inteligentní automobil

Pro účely měření pokroku iniciativy Inteligentní automobil se na evropské úrovni, úrovni členských států a úrovni průmyslu bude **provádět monitorování**, které se zaměří na konkrétní ukazatele a bude pravidelně posuzovat pokrok navrhovaných akcí.

²⁰ European New Car Assessment Programme (Evropský program posuzování nových automobilů): www.euroncap.com

6. ZÁVĚRY

Toto sdělení se zaměřuje na třetí pilíř iniciativy i2010, kterým je vytvoření evropské informační společnosti přístupné všem a nabízející lepší kvalitu života a vylepšené veřejné služby. Navrhuje iniciativu Inteligentní automobil se třemi zvláštními cíli: koordinací práce zúčastněných stran prostřednictvím fóra eSafety, podporou výzkumu a vývoje inteligentních systémů pro vozidla a zvyšování povědomí uživatelů o těchto systémech a jejich přínosech, a urychlování jejich rozšíření na trhu.

Sdělení zdůrazňuje strategický význam informačních a komunikačních technologií, které umožňují výrobu promyšlenějších, bezpečnějších a čistších vozidel, jež pomohou řešit společenské problémy související se silniční dopravou. Představuje iniciativu Inteligentní automobil jako politický rámec, který bude směřovat úsilí zúčastněných stran v této oblasti, přičemž se zaměří na urychlování zavádění inteligentních systémů pro vozidla na evropských silnicích i na jiných trzích prostřednictvím jasně vymezených akcí, které zahrnují využívání politických, výzkumných i komunikačních nástrojů.

Členské státy jsou klíčovými účastníky iniciativy Inteligentní automobil. Komise vyzývá členské státy, aby podporovaly cíle vyjádřené v tomto sdělení, a zdůrazňuje nutnost postupovat na evropské úrovni společně. Za tímto účelem se členské státy vyzývají, aby spolu s Komisí, průmyslem a ostatními zúčastněnými stranami hrály aktivní úlohu v provádění navržených akcí.