



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 15.2.2006  
COM(2006) 59 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ  
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ  
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Σχετικά με την πρωτοβουλία για τα ευφυή οχήματα  
"Ευαισθητοποίηση του κοινού για τη σημασία των ΤΠΕ για ευφύστερα, ασφαλέστερα  
και καθαρότερα οχήματα"**

## 1. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΠΑΡΟΥΣΑΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗΣ

Η παρούσα ανακοίνωση ανταποκρίνεται στις ανάγκες των πολιτών, του κλάδου και των κρατών μελών για επίλυση κοινωνικών προβλημάτων που σχετίζονται με τις μεταφορές και για βελτίωση της αφομοίωσης των τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών (ICT/ΤΠΕ). **Στην ανακοίνωση παρουσιάζεται η πρωτοβουλία για τα ευφυή οχήματα ως πλαίσιο πολιτικής για δράσεις στο εν λόγω πεδίο.** Η πρωτοβουλία για τα ευφυή οχήματα αποτελείται από τρεις πυλώνες: Το φόρουμ eSafety, το ερευνητικό πρόγραμμα ΤΠΕ και τις δράσεις ευαισθητοποίησης του κοινού.

## 2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Την 1η Ιουνίου 2005 η Επιτροπή ενέκρινε την πρωτοβουλία “Η στρατηγική i2010: Ευρωπαϊκή κοινωνία της πληροφορίας για την ανάπτυξη και την απασχόληση”<sup>1</sup> ως περιεκτική στρατηγική για τον εκσυγχρονισμό και την εφαρμογή του συνόλου των κοινοτικών μέσων πολιτικής για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης της ψηφιακής οικονομίας. Η πρωτοβουλία i2010 αρθρώνεται σε τρεις πυλώνες: έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο της πληροφορίας, καινοτομία και επενδύσεις, καθώς και μια ευρωπαϊκή κοινωνία της πληροφορίας, χωρίς αποκλεισμούς. Η πρωτοβουλία «ευφυή οχήματα» είναι μια από τις τρεις εμβληματικές πρωτοβουλίες στον τρίτο πυλώνα **με στόχο να αναδειχθεί και να προβληθεί η ζωτική συνεισφορά των ΤΠΕ στη βελτίωση της ποιότητας ζωής.** Η «πρωτοβουλία για τα ευφυή οχήματα», η οποία αφορά ευφυείς, ασφαλείς και καθαρές μεταφορές, εστιάζεται σε οδικά οχήματα και αντιμετωπίζει προκλήσεις για την ασφάλεια και το περιβάλλον που προέρχονται από την αυξανόμενη χρήση των οδικών μεταφορών.

## 3. ΤΟ ΣΚΕΠΤΙΚΟ: ΓΙΑΤΙ ΜΙΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΥΦΥΗ ΟΧΗΜΑΤΑ;

Στα κράτη μέλη της ΕΕ εκτιμάται ότι υπάρχουν 300 εκατ. οδηγοί οι οποίοι επιθυμούν και εύχονται η οδήγησή τους να είναι ευκολότερη και με λιγότερα προβλήματα, μικρότερες καθυστερήσεις και λιγότερες πιθανότητες τραυματισμού. Ανάμεσα σε όλες τις καθημερινές δραστηριότητες, η οδήγηση η είναι καθοριστικής σημασίας, καθώς μέσα σε μια στιγμή θα μπορούσε να αλλάξει ή ακόμα και να τερματιστεί η ζωή μας εξαιτίας ενός οδικού ατυχήματος. Η παρούσα ενέργεια ανταποκρίνεται στην ανάγκη επίτευξης μιας νέας κατάστασης, όπου δεν θα υπάρχουν πλέον συγκρούσεις οχημάτων, ενώ θα περιορίζεται η συμφόρηση της κυκλοφορίας. Η ρύπανση του περιβάλλοντος, η ασφάλεια της κυκλοφορίας και η συμφόρηση συνιστούν γνήσια ευρωπαϊκά προβλήματα που επηρεάζουν και τα 25 κράτη μέλη· κατά συνέπεια πρέπει να εξευρεθούν λύσεις σε ευρωπαϊκή κλίμακα.

### 3.1. Περιγραφή του προβλήματος

Οι σύγχρονες κοινωνίες εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την κινητικότητα, οι μεταφορές όμως συνεπάγονται σοβαρά προβλήματα, όπως η συμφόρηση στα οδικά δίκτυα και στις αστικές περιοχές, επιβλαβή αποτελέσματα για το περιβάλλον και τη δημόσια υγεία, σπατάλη ενέργειας και, πάνω απ' όλα, ατυχήματα στα οποία προκαλούνται απώλειες ζωής, τραυματισμοί και οι υλικές ζημιές.

---

<sup>1</sup> COM(2005) 229 τελικό: “Η στρατηγική i2010: Ευρωπαϊκή κοινωνία της πληροφορίας για την ανάπτυξη και την απασχόληση”

Στην ΕΕ, το κόστος της **κυκλοφοριακής συμφόρησης** ανέρχεται σε 50 δισεκατομμύρια € ετησίως ή 0,5% του κοινοτικού ΑΕΠ, με πιθανότητα ο αριθμός αυτός να ανέλθει σε 1% του κοινοτικού ΑΕΠ έως το 2010. Ο αριθμός των οχημάτων ανά 1000 άτομα αυξήθηκε, από 232 το 1975, σε 460 το 2002. Η συνολική διανυθείσα απόσταση από οδικά οχήματα τριπλασιάστηκε κατά την τελευταία 30ετία, ενώ ο όγκος του φορτίου στις οδικές μεταφορές αυξήθηκε κατά 35% στα τελευταία δέκα χρόνια, συμβάλλοντας ώστε 7500 χλμ.ή **10% του δικτύου να επηρεάζεται καθημερινά από κυκλοφοριακή συμφόρηση**<sup>2</sup>.

Όσον αφορά την **ενεργειακή απόδοση** και τις **εκπομπές**, το 2002 ο τομέας των μεταφορών κατανάλωσε 338 εκατ. τόνους ισοδύναμου πετρελαίου (MToe) που αντιστοιχούν σε ποσοστό 31% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης στην ΕΕ. Στις οδικές μεταφορές καταναλώθηκαν 281 MToe, ή ποσοστό 83% της ενέργειας που καταναλώθηκε στο σύνολο του τομέα των μεταφορών. Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> στις οδικές μεταφορές ανέρχονται σε 835 εκατομμύρια τόνους ετησίως και αντιστοιχούν σε ποσοστό 85% του συνόλου των εκπομπών στις μεταφορές<sup>3</sup>. Όπως προκύπτει από έρευνες, ποσοστό έως και **50% της κατανάλωσης καυσίμων οφείλεται σε περιπτώσεις κυκλοφοριακής συμφόρησης και μη βέλτιστης συμπεριφοράς κατά την οδήγηση**.

Μεταξύ όλων των προβλημάτων των μεταφορών, η **ασφάλεια** έχει τον σημαντικότερο αντίκτυπο στην καθημερινή ζωή των πολιτών. Έχει επίσης σημαντικό αντίκτυπο στους περισσότερους κοινωνικοοικονομικούς δείκτες. Στη «λευκή βίβλο»<sup>4</sup> του Σεπτεμβρίου 2001, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή όρισε ως στόχο τον υποδιπλασιασμό των θανάτων από οδικά ατυχήματα έως το 2010. Μολονότι η κατάσταση έχει βελτιωθεί χάρη στα προγράμματα δράσης για την οδική ασφάλεια<sup>5</sup>, συνεχίζουμε κάθε χρόνο να φέρνουμε περισσότερα από όσα τα χιλιάδες θύματα τους δρόμους της Ευρώπης των 25, με 1,4 εκατ. ατυχήματα και κόστος που ανέρχεται σε 200 δις. ευρώ ετησίως, που αντιστοιχεί σε ποσοστό 2% του ΑΕΠ της ΕΕ<sup>6</sup>. Όσον αφορά τα αίτια των ατυχημάτων, από πρόσφατες έρευνες<sup>7</sup> προκύπτει ότι σε περίπου 93% των ατυχημάτων υπάρχει ανθρώπινο λάθος και ότι είναι το αποκλειστικό αίτιο σε σχεδόν τρία τέταρτα των περιπτώσεων. Σε πρόσφατη μελέτη<sup>8</sup> συμπεραίνεται, λ.χ., ότι εάν συμβεί ένα ατύχημα οδηγώντας με ταχύτητα 50 km/h και μπορέσουμε να φρενάρουμε μισό δευτερόλεπτο νωρίτερα, η ενέργεια της σύγκρουσης θα μπορούσε να περιοριστεί κατά 50%, σε ανάλυση όμως γερμανικών ατυχημάτων προκύπτει ότι στο 39% των επιβατικών οχημάτων και στο 26% των φορτηγών δεν ενεργοποιούνται τα φρένα πριν από τη σύγκρουση, ενώ ποσοστό περίπου 40% δεν φρενάρει αποτελεσματικά, **γεγονός που καταδεικνύει τα όριά μας, ως οδηγών**.

### 3.2. Το δυναμικό των ευφών αυτοκινήτων

**Οι τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ), που καθιστούν δυνατή την κατασκευή ευφών αυτοκινήτων, παρέχουν νέες ευφυείς λύσεις που συμβάλλουν στην**

<sup>2</sup> Πηγή: ΓΔ TREN.

<sup>3</sup> Πηγή: EUROSTAT

<sup>4</sup> COM(2001) 370 τελικό “Λευκή βίβλος - Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών”

<sup>5</sup> COM(2003) 311 τελικό: Ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια - Μείωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση του αριθμού των θυμάτων σε τροχαία ατυχήματα κατά το ήμισυ από σήμερα έως το 2010: ένα ζήτημα που μας αφορά όλους. COM(2003) 542 τελικό: Τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών για ασφαλή και ευφυή οχήματα

<sup>6</sup> πηγή EUROSTAT

<sup>7</sup> Βάση δεδομένων GIDAS

<sup>8</sup> Πηγή: παρουσίαση HELLA AMAA 2004

**επίλυση καίριων κοινωνικών προκλήσεων που περιγράφονται παραπάνω αυξάνοντας την οδική ασφάλεια, τη συνολική απόδοση των συστημάτων μεταφορών, ενώ ταυτόχρονα συμβάλλουν σε αποδοτικότερη χρήση των καυσίμων.** Τα ευφυή αυτά συστήματα μπορούν να υποβοηθήσουν τον οδηγό στις λειτουργίες της οδήγησης, αποτρέποντας ή αποφεύγοντας ατυχήματα, μπορούν να παρέχουν στους οδηγούς πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο σχετικά με το οδικό δίκτυο ώστε να αποφεύγονται συμφόρησεις, και μπορούν να βελτιστοποιήσουν μια διαδρομή ή την απόδοση του κινητήρα, βελτιώνοντας τη συνολική ενεργειακή απόδοση. Τα ευφυή αυτά συστήματα αφορούν την αλληλεπίδραση μεταξύ του οδηγού, του οχήματος και του οδικού περιβάλλοντος, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης όπου τα αυτόματα συστήματα επί του οχήματος συμπληρώνονται με τεχνολογίες συνεργασίας οχήματος-οχήματος και οχήματος-υποδομής, καθώς και βελτιωμένης διαχείρισης κυκλοφοριακού δικτύου.

### Ποιο είναι το δυναμικό των ευφυών αυτών συστημάτων;

#### Γιατί θα πρέπει η ΕΕ να προτείνει ένα σχέδιο για την σχετική ευαισθητοποίηση του κοινού;

- Στη μελέτη SeiSS<sup>9</sup> εκτιμάται ότι εάν όλα τα οχήματα είναι εξοπλισμένα με δυνατότητα **eCall** (κλήση έκτακτης ανάγκης που ενεργοποιείται αυτόματα από το όχημα σε περίπτωση ατυχήματος), θα μπορούσε έως το 2010 να επιτευχθεί μείωση των θανατηφόρων ατυχημάτων στην ΕΕ μεταξύ 5% και 15%, εξοικονομώντας έως και 22 δισεκατομμύρια €. Εξάλλου, με τη δυνατότητα **eCall** θα μπορούσαν να περιοριστούν οι χρόνοι κυκλοφοριακής συμφόρησης μεταξύ 10% και 20%, με πρόσθετη εξοικονόμηση κόστους που ανέρχεται σε 2 έως 4 δισ. €.
- Στην ίδια μελέτη εκτιμάται ότι με το σύστημα προσαρμογής της ταχύτητας (**Adaptive Cruise Control, ACC**) που πραγματοποιεί διαμήκη έλεγχο (αποφεύγοντας έτσι οπίσθια σύγκρουση) θα μπορούσαν έως το 2010 να αποφευχθούν μέχρι και 4000 ατυχήματα εάν εξοπλιζόταν μόνο το 3% των οχημάτων.
- Στην περίπτωση της πλευρικής υποστήριξης (**Lateral Support**, προειδοποίηση απομάκρυνσης και υποβοήθηση αλλαγής από τη λωρίδα) θα μπορούσαν έως το 2010, με ποσοστό διείσδυσης στην αγορά μόλις 0,6%, να αποφευχθούν 1500 ατυχήματα ενώ με ποσοστό 7% θα σημειώνονταν, έως το 2020, 14.000 λιγότερα ατυχήματα.
- Με το έργο AWAKE αναπτύχθηκε ένα σύστημα προειδοποίησης της κόπωσης του οδηγού (**Driver hypovigilance system**) και εκτιμάται ότι η ενεργοποίησή του σε περίπτωση μειωμένης εγρήγορσης του οδηγού θα μπορούσε να έχει σημαντικό ρόλο, με την αποφυγή ποσοστού 30% των θανατηφόρων συγκρούσεων στους αυτοκινητόδρομους και 9% του συνόλου των θανατηφόρων ατυχημάτων.
- Το έργο SMART NETS κατέδειξε ότι βελτιωμένο λογισμικό και δεδομένα κίνησης σε πραγματικό χρόνο στα κέντρα ελέγχου της κυκλοφορίας των πόλεων θα μπορούσαν να βελτιώσουν τη **διαχείριση της κυκλοφορίας** επιτυγχάνοντας περιορισμό έως και 40% σε περιπτώσεις ακινητοποίησης και κυκλοφοριακής συμφόρησης, με την ανάλογη σημαντική εξοικονόμηση ενέργειας.
- Και άλλα συστήματα, όπως ο συναγερμός λόγω υπερβολικής ταχύτητας (speed alert), η μη ενεργοποίηση του κινητήρα λόγω υψηλής αλκοολαιμίας του οδηγού (**alcohol-lock**) και συστήματα χρέωσης μπορούν επίσης, υπό ορισμένες περιστάσεις, να έχουν σημαντικό αντίκτυπο για την επίτευξη καθαρών καιρών, ασφαλέστερο και αποδοτικότερο μεταφορών.

### 3.3. Ανάγκη ανάληψης δράσης σε ευρωπαϊκή κλίμακα

Από την εξέταση των προβλημάτων που περιγράφηκαν φαίνεται ότι τα ευφυή συστήματα οχημάτων θα μπορούσαν να έχουν ουσιαστική συμβολή στην αντιμετώπιση ορισμένων από τα σημερινά προβλήματα στις μεταφορές. Δυστυχώς, παρά το δυναμικό τους, τα περισσότερα από αυτά τα ευφυή συστήματα δεν βρίσκονται ακόμα στην αγορά, ενώ τα οχήματα με τηλεματικό εξοπλισμό ή που διαθέτουν χαρακτηριστικά ενεργού ασφάλειας νέας γενιάς είναι κυρίως αυτοκίνητα πολυτελείας που αντιπροσωπεύουν μικρό μόνο ποσοστό στην αγορά. Για ορισμένα επιτυχή συστήματα ενεργού ασφάλειας, π.χ., έπρεπε να αντιμετωπιστούν διάφορα

<sup>9</sup> Διερευνητική μελέτη για τον δυνητικό κοινωνικοοικονομικό αντίκτυπο από την εισαγωγή ευφυών συστημάτων ασφάλειας σε οδικά οχήματα: τελική έκθεση SeiSS.

προβλήματα και να παρέλθει μεγάλο χρονικό διάστημα έως την εγκατάστασή τους σε ευρεία κλίμακα. Αυτή ήταν η περίπτωση της εισαγωγής του συστήματος ABS<sup>10</sup> (20 έτη), του ESP (10 έτη έως ότου επιτύχει ποσοστό 40% διείσδυσης στην αγορά) και ACC (περισσότερα από 25 έτη από την αρχή της φάσης ανάπτυξης, με πολύ μικρό ακόμα ποσοστό διείσδυσης). Οι κύριοι λόγοι είναι νομικά εμπόδια, η εξαιρετικά ανταγωνιστική κατάσταση στην αυτοκινητοβιομηχανία με μικρά περιθώρια απόδοσης των επενδύσεων, έλλειψη πληροφόρησης στην κοινωνία σχετικά με τα δυναμικά οφέλη των εν λόγω συστημάτων και εύλογη επιχειρηματική αιτιολόγησή τους.

Σε μελέτη που διεξήγαγε η EUROTTEST<sup>11</sup> σε αντιπροσωπευτικό δείγμα σχεδόν 2800 οδηγών προέκυψε ότι μόνο οι μισοί από αυτούς γνώριζαν υφιστάμενες βασικές τεχνολογίες επί του οχήματος που παρέχουν ενεργή και παθητική ασφάλεια (π.χ. μόνο 50% από αυτούς γνώριζαν τη χρήση του συστήματος πέδησης με αντεμπλοκή, ABS). Στην ίδια μελέτη συμπεραίνεται επίσης ότι **«πρέπει ακόμα να γίνουν πολλά, σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, για την αύξηση της ευαισθητοποίησης του κοινού σχετικά με την ασφαλέστερη, καθαρότερη και οικονομικότερη οδήγηση»**. Οι πολίτες και οι ιθύνοντες δεν πρόκειται να επενδύσουν ή να προωθήσουν τεχνολογία εάν δεν έχουν σαφή εικόνα για τα οφέλη και τη χρησιμότητά της. Για την τόνωση της ζήτησης των χρηστών για ευφυή συστήματα οχημάτων είναι επομένως σημαντικό να καθιερωθεί ένα συνεκτικό πρόγραμμα ευαισθητοποίησης του κοινού προσέχοντας ώστε να μην υπάρξει στρέβλωση του ανταγωνισμού στα κατάντη της αγοράς ή εσφαλμένες προσδοκίες σχετικά με τις δυνατότητες των συστημάτων.

Εξάλλου, για τα ευρωπαϊκά προβλήματα στις μεταφορές απαιτούνται εναρμονισμένες κλήσεις σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Πρέπει να αρθούν εμπόδια στην εισαγωγή στην αγορά, η ζήτηση των προϊόντων πρέπει να τονωθεί και πρέπει να επιτευχθεί συναίνεση μεταξύ των βασικών συντελεστών. Το φόρουμ eSafety υπογραμμίζει ότι η ευρεία αφομοίωση των ευφυών συστημάτων αυτοκινήτων δεν μπορεί να εξαρτάται αποκλειστικά από ιδιωτικοοικονομικά επιχειρήματα. Για την εν λόγω αφομοίωση απαιτείται πλήρης υποστήριξη του δημόσιου τομέα, ιδιαίτερα στην αρχική φάση διείσδυσης στην αγορά ώριμων τεχνολογιών, εφόσον συμβάλουν στην επίλυση ευρωπαϊκών κοινωνικών προβλημάτων και συνιστούν περιπτώσεις αριστείας στην καινοτομία. Και στην πρωτοβουλία Cars21<sup>12</sup>, που εστιάζει σε ένα ανταγωνιστικό ρυθμιστικό σύστημα στην αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα, προσδιορίζεται η eSafety ως καίρια πρωτοβουλία για την επίτευξη του στόχου για τον περιορισμό των θανατηφόρων ατυχημάτων στους δρόμους της Ευρώπης. Τα ευφυή οχήματα συνδέονται με την Cars21 και την συμπληρώνουν, με σειρά ερευνών και δράσεων ευαισθητοποίησης του κοινού. Οι δράσεις που προτείνονται στην παρούσα ανακοίνωση θα συμβάλλουν επίσης σημαντικά στη συνολική μείωση των εκπομπών ρύπων και θα βοηθήσουν τη βιομηχανία να εκπληρώσει την δέσμευση που έχει αναλάβει για τον περιορισμό του μέσου όρου των εκπομπών CO<sub>2</sub> στα νέα οχήματα σε ύψος 140 g/km , έως το 2008.

Για την εξασφάλιση της διαλειτουργικότητας και την εναρμόνιση των τεχνικών λύσεων σε ολόκληρη την Ένωση απαιτείται σφαιρική ευρωπαϊκή προσέγγιση. Εκτός από την τυποποίηση και παράλληλα με τις συνεχιζόμενες εργασίες σε συνεργαζόμενα συστήματα, οι δημόσιες αρχές έχουν ιδιαίτερο ρόλο για την υλοποίηση των κατάλληλων υποδομών,

---

<sup>10</sup> ABS: σύστημα πέδησης χωρίς εμπλοκή· ESP: Ηλεκτρονικό πρόγραμμα ευστάθειας ACC: Adaptive Cruise Control, σύστημα προσαρμογής (μείωσης) της ταχύτητας

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

<sup>12</sup> Περισσότερα για την πρωτοβουλία CARS 21 και τηλεφόρτωση της τελικής έκθεσης στη διεύθυνση <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

συμπεριλαμβανομένων ευφυών χαρακτηριστικών, καθώς και για την προώθηση στοχοθετημένων δράσεων που καθιστούν δυνατή την ευρύτερη ανάπτυξη ευφυών συστημάτων μεταφορών.

Στην **έρευνα και ανάπτυξη** απαιτείται ανάληψη περαιτέρω δράσεων. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες πραγματοποιήθηκαν μείζονες επενδύσεις στην Ευρώπη για τη χρήση ΤΠΕ σε τεχνολογίες για ευφυή οχήματα, μεταξύ άλλων, χάρις στα ευρωπαϊκά προγράμματα πλαίσιο. Με τα προγράμματα αυτά αναπτύχθηκαν και δοκιμάστηκαν διάφορες τεχνολογίες που συμβάλλουν σε υψηλότερη ασφάλεια οδών και οχημάτων, περιορισμό της συμφόρησης και ορθολογικότερη κατανάλωση ενέργειας. Απαιτούνται συμπληρωματικές προσπάθειες για την παρακολούθηση των κατάλληλων δραστηριοτήτων και ερευνητικών προτεραιοτήτων που έχουν έως τώρα αναπτυχθεί, εστιάζοντας σε προγράμματα αξιολόγησης και εξειδίκευση τεχνολογιών και συστημάτων ώστε να γίνουν ευφύτερα, φτηνότερα και περισσότερο αξιόπιστα. Είναι επίσης σημαντικό να διατηρηθεί η ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας απέναντι στην Ιαπωνία και της ΗΠΑ, όπου υφίστανται ανάλογα ερευνητικά προγράμματα.

#### **4. ΣΤΟΧΟΙ**

Οι τρεις λόγοι για ανάληψη δράσης σε ευρωπαϊκή κλίμακα, στο πεδίο των ευφυών αυτοκινήτων όπως εντοπίστηκαν παραπάνω, καθορίζουν τους ακόλουθους στόχους για την πρωτοβουλία ευφυών αυτοκινήτων:

- (1) Συντονισμός και υποστήριξη του έργου των συναφών ενδιαφερομένων, πολιτών, κρατών μελών και του κλάδου, στην πρωτοβουλία για τα ευφυή αυτοκίνητα.
- (2) Υποστήριξη της έρευνας και ανάπτυξης στο πεδίο ευφύτερων, καθαρότερων και ασφαλέστερων οχημάτων, και διευκόλυνση της αφομοίωσης και χρήσης των ερευνητικών αποτελεσμάτων.
- (3) Ευαισθητοποίηση του κοινού για λύσεις που βασίζονται σε ΤΠΕ ώστε να τονωθεί η ζήτηση των χρηστών για τα συστήματα αυτά και να υπάρξει κοινωνικοοικονομική αποδοχή τους.

#### **5. ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ**

##### **5.1. Υποστήριξη και συντονισμός του έργου των κρατών μελών και των λοιπών συναφών ενδιαφερομένων**

Ο πρώτος στόχος της πρωτοβουλίας για τα ευφυή οχήματα υλοποιείται με την υποστήριξη του φόρουμ eSafety. Οι δραστηριότητες του φόρουμ περιγράφονται σε δύο ανακοινώσεις της Επιτροπής σχετικά με την eSafety<sup>13</sup>. Το φόρουμ αποβλέπει στην άρση των συμφορήσεων που εμποδίζουν την είσοδο στην αγορά των συστημάτων για τα ευφυή οχήματα, μέσω της δημιουργίας συναίνεσης μεταξύ των ενδιαφερομένων και απεύθυνσης συστάσεων προς τα κράτη μέλη και την ΕΕ. Συγκροτήθηκε το 2003 και διαθέτει πλέον περισσότερα από 150 μέλη που εκπροσωπούν το σύνολο των ενδιαφερομένων στην οδική ασφάλεια. Έχει μέχρι στιγμής συστήσει 11 ομάδες εργασίας που κατευθύνονται από τον κλάδο και εργάζονται σε θέματα προτεραιότητας. Το φόρουμ παρήγαγε σημαντικό αριθμό αξιολογών εκθέσεων που

---

<sup>13</sup> COM(2003) 542 τελικό: Τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών για ασφαλή και ευφυή οχήματα, και COM(2005) 431 τελικό: Η 2η ανακοίνωση για την eSafety - Το eCall στη διαθεση του πολίτη

αποτελούν σημαντική συνιστώσα για τις βιομηχανικές πρωτοβουλίες και τις δραστηριότητες πολιτικής. Θα εξασφαλίζει τη σύνδεση με παράλληλες και συμπληρωματικές δραστηριότητες στο πεδίο των ευφών συστημάτων μεταφορών, όπως είναι η πρωτοβουλία Cars21, το ευρωπαϊκό πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια, ιδίως ο ευρωπαϊκός χάρτης για την οδική ασφάλεια<sup>14</sup>, η πρωτοβουλία ευφυή συστήματα μεταφορών για εφοδιαστική και διατροφικότητα που ανακοινώθηκε στο κοινοτικό πρόγραμμα της Λισαβόνας και, στο πεδίο του περιβάλλοντος, η ομάδα εργασίας για τα ελαφρά οχήματα στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος για την κλιματική αλλαγή<sup>15</sup>. Στην πορεία ανάπτυξης της πρωτοβουλίας για τα ευφυή οχήματα, η Επιτροπή πρόκειται να εξετάσει την επέκταση των δραστηριοτήτων του φόρουμ eSafety ώστε να συμπεριληφθούν ΤΠΕ για καθαρότερες καθώς και ασφαλέστερες μεταφορές.

Το φόρουμ καθίσταται ένας από τους πυλώνες της πρωτοβουλίας για τα ευφυή οχήματα και θα αποτελέσει τον σημαντικό σύνδεσμο για τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής.

Εντός του πρώτου στόχου της πρωτοβουλίας για τα ευφυή οχήματα, το φόρουμ eSafety θα συνεχίσει να υποστηρίζει την Επιτροπή με τις ομάδες εργασίας του. Επιπλέον, προτείνονται οι ακόλουθες ειδικές δράσεις:

- (1) Παρακολούθηση και σύνταξη έκθεσης σχετικά με τις ειδικές δράσεις που προτείνονται στην δεύτερη ανακοίνωση eSafety «το σύστημα eCall στη διάθεση του πολίτη» κυρίως σε σχέση με την υπογραφή από τα κράτη μέλη του μνημονίου συμφωνίας για το σύστημα eCall, την πορεία υλοποίησης του ενιαίου αριθμού έκτακτης ανάγκης 112 και E112, την πορεία της αναβάθμισης των PSAP (δημόσια υπηρεσία κλήσεων έκτακτης ανάγκης) για την επεξεργασία του εντοπισμού της προέλευσης κλήσεων E112 και eCalls, καθώς και για την παροχή κατάλληλων υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης με εντοπισμό της προέλευσης κλήσεων και γλωσσική υποστήριξη.
- (2) Κατάρτιση σύστασης της Επιτροπής σχετικά με τον σχεδιασμό και την ασφαλή χρήση διεπαφών ανθρώπου μηχανής (HMI) για ευφυή συστήματα οχημάτων. Η εν λόγω σύσταση θα επικαιροποιήσει τη σύσταση της Επιτροπής της 21ης Δεκεμβρίου 1999 σχετικά με ασφαλή και αποτελεσματικά συστήματα πληροφοριών και επικοινωνιών επί του οχήματος, λαμβάνοντας επίσης υπόψη την εξέλιξη της τεχνολογίας κατά τη διάρκεια της παρελθούσας πενταετίας.
- (3) Διερεύνηση της δυνατότητας χρησιμοποίησης ενδεδειγμένων προγραμμάτων κινήτρων σε εθνική κλίμακα για την υποστήριξη της αγοράς οχημάτων, εξοπλισμένων με προηγμένες λειτουργίες ασφαλείας και εγκαταστάσεις μετά τη θέση σε κυκλοφορία. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εισαγάγουν με συντονισμένο τρόπο σε ολόκληρη την ΕΕ προγράμματα φορολογικών κινήτρων ώστε να αποφευχθεί κατακερματισμός της εσωτερικής αγοράς: τα προγράμματα θα λάβουν κυρίως μορφή φορολογικής διαφοροποίησης, αποβλέποντας στον επηρεασμό της καταναλωτικής συμπεριφοράς προς την κατεύθυνση μιας επαρκώς καθορισμένης κατηγορίας οχημάτων, η οποία θα είναι εξοπλισμένη με τις προτιμώμενες προηγμένες λειτουργίες ασφαλείας και εγκαταστάσεις μετά τη θέση σε κυκλοφορία. Κάθε σχέδιο κινήτρων που θα περιλαμβάνει εθνική υποστήριξη για τεχνολογίες ευφών οχημάτων θα

---

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

<sup>15</sup> [http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/eccp\\_2/library](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/eccp_2/library)



αποτελεί αντικείμενο προσεκτικής επεξεργασίας, σε συμμόρφωση με τους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων.

- (4) Αντιμετώπιση των θεμάτων που αφορούν τις ανάγκες σε ραδιοφάσμα στο πλαίσιο της επικοινωνίας όχημα με όχημα και η διοργάνωση συνάντησης εργασίας για να εξεταστούν οι σχετικές με την πρωτοβουλία για τα ευφυή οχήματα **επιπλοκές όσον αφορά το ραδιοφάσμα**<sup>16</sup>. Για τις ανάγκες σε ραδιοφάσμα απαιτείται συντονισμός με τους ενδεδειγμένους φορείς σε πρώιμη φάση της τεχνικής ανάπτυξης, ώστε να εξασφαλιστεί η διάθεση των απαραίτητων ζωνών συχνοτήτων.
- (5) Παρακολούθηση της σύστασης σχετικά με την καθιέρωση ευρωπαϊκού κώδικα ορθής πρακτικής σχετικά με την ανάπτυξη και τη δοκιμή προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού<sup>17</sup>.

## 5.2. Έρευνα και ανάπτυξη στο πεδίο των ευφυέστερων, καθαρότερων και ασφαλέστερων οχημάτων

Οι δραστηριότητες της πρωτοβουλίας για τα ευφυή αυτοκίνητα βασίζεται στα επιτεύγματα και τα αποτελέσματα των κοινοτικών προγραμμάτων πλαίσιο για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη<sup>18</sup>.

Οι μακροπρόθεσμοι στόχοι της πρωτοβουλίας για τα ευφυή οχήματα μπορούν να επιτευχθούν μόνιμο με συλλογική έρευνα και θα αποτελέσουν μέρος της πρωτοβουλίας ΤΠΕ στο 7<sup>ο</sup> ΠΠ με τίτλο **ανταπόκριση των ΤΠΕ σε κοινωνικές προκλήσεις**, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη συστημάτων μεταφορών και υπηρεσιών που βασίζονται σε ΤΠΕ και που παρέχουν τη δυνατότητα ασφαλούς, οικολογικής, άνετης και αποτελεσματικής μετακίνησης σε άτομα και εμπορεύματα. Οι ερευνητικές προτεραιότητες της πρωτοβουλίας για τα ευφυή αυτοκίνητα υποστηρίζουν πλήρως το θεματολόγιο της στρατηγικής έρευνας του ERTRAC<sup>19</sup> (Ευρωπαϊκό γνωμοδοτικό συμβούλιο για την έρευνα στις οδικές μεταφορές). Στο πλαίσιο του δεύτερου στόχου της πρωτοβουλίας για τα ευφυή αυτοκίνητα προτείνονται οι ακόλουθες δράσεις:

- (6) Η συλλογική έρευνα στην Ευρώπη έδωσε τη δυνατότητα σε προμηθευτές συστημάτων και αυτοκινητοβιομηχανίες να αναπτύξουν συστήματα ενεργού ασφάλειας για τον περιορισμό ή την αποφυγή ατυχημάτων. Η **μελλοντική έρευνα** στο πεδίο αυτό - βασιζόμενη σε φθηνότερα, ευφυέστερα και ταχύτερα συστατικά μέρη - θα πρέπει να συνεχίσει το έργο που πραγματοποιήθηκε έως τώρα και να στραφεί στις ανάγκες για την επόμενη γενιά συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης, όπως βελτιωμένες επιδόσεις, αξιοπιστία, ασφάλεια και περιορισμός της κατανάλωσης καυσίμων, συμπεριλαμβανομένων δυνητικών κινδύνων απουσίας ηλεκτρομαγνητικής συμβατότητας.

Κατά τη διάρκεια του 6<sup>ου</sup> ΠΠ δρομολογήθηκε μια πρώτη ομάδα έργων που αφορούσαν το δυναμικό επικοινωνίας οχήματος με όχημα και οχήματος με την

---

<sup>16</sup> Κατ εφαρμογήν της απόφασης αριθ. 676/2002/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με κανονιστικό πλαίσιο για την πολιτική του ραδιοφάσματος στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα (απόφαση ραδιοφάσματος)

<sup>17</sup> Αποτελέσματα του τμήματος RESPONSE 3 του ολοκληρωμένου προγράμματος PREVENT <http://www.prevent-ip.org/>

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

<sup>19</sup> <http://www.ertrac.org/>

υποδομή. Απαιτείται περαιτέρω έρευνα σε **συλλογικά συστήματα** για τη μετάβαση από μοντέλα βασικών αρχών σε ολοκληρωμένα συστήματα που παρέχουν δυνατότητα λειτουργικής δοκιμής και επικύρωσης.

**Οι πληροφορίες για την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις (ΤΠ)** έχουν καταστεί καίριες όσον αφορά τη βελτίωση της πρόσβασης σε μεταφορικές υπηρεσίες. Πραγματοποιείται ανάπτυξη ανοιχτών πλατφορμών με δυνατότητα αδιάκοπης πρόσβασης σε πληροφορίες. Η αφομοίωση στην αγορά καθυστερεί και απαιτείται περαιτέρω ΕΤΑ για την αντιμετώπιση θεμάτων που συνδέονται με επιχειρηματικά σχέδια και αποδοχή εκ μέρους των χρηστών.

Η έρευνα σε ΤΠΕ θα πρέπει επίσης να συμβάλλει για την επίτευξη **μεταφορικού έργου μέσω διάφορων τρόπων μεταφοράς**, ιδίως για την περίπτωση των εμπορευματικών μεταφορών, όπου η διαχείριση της αυξανόμενης μεταφορικής ικανότητας έχει άμεσο αντίκτυπο στην κατανάλωση καυσίμων. Οι ΤΠΕ θα πρέπει επίσης, με τη βελτίωση της συνολικής ροής πληροφοριών, να συμβάλλουν στην υπέρβαση των οικονομικών φραγμών για την επίτευξη πολυτροπικών μεταφορών.

Οι παραπάνω αναφερόμενη έρευνα πρέπει να συμπληρωθεί με δράσεις όπου θα καταδεικνύονται τα οφέλη και θα επιδεικνύεται η χρήση ευφυών συστημάτων για αυτοκίνητα.

- (7) Καθιέρωση, μέσω του 7<sup>ου</sup> ΠΠ, ενός σφαιρικού, τεχνικού και κοινωνικοοικονομικού **προγράμματος αξιολόγησης, με βάση λειτουργικές δοκιμές πεδίου (FOT)** για την αξιολόγηση, σε πραγματικά περιβάλλοντα, του αντίκτυπου ευφυών συστημάτων για αυτοκίνητα που βασίζονται σε ΤΠΕ στην συμπεριφορά οδηγών και στη δυναμική της οδήγησης. Οι FOT θα αποτελέσουν επίσης τη βάση για ανάλυση κόστους-οφέλους προηγμένων, ευφυών συστημάτων, καθώς και για συνολική ανάλυση του αντίκτυπού τους στην ασφάλεια της κυκλοφορίας και στην αποτελεσματικότητα του συστήματος μεταφορών.

Για την εγκατάσταση των εν λόγω συστημάτων απαιτείται ανάληψη δέσμευσης εκ μέρους της αυτοκινητοβιομηχανίας και επενδύσεις στην υποδομή αρμοδιότητας των δημόσιων αρχών. Κάθε δέσμευση από την πλευρά τους θα βασίζεται σε μελέτες αξιολόγησης του αντίκτυπου, όπου σημαντικό ρόλο έχει ο λόγος κόστος/ωφέλεια. Οι FOT θα παράσχουν πραγματικά επιχειρησιακά δεδομένα για τη διεξαγωγή της εν λόγω ανάλυσης. Το πρόγραμμα θα πρέπει να στοχεύει συστήματα που βρίσκονται κοντά στο στάδιο της αγοράς και που μπορούν σύντομα να διατεθούν σε αρκετά μεγάλους τους στόλους οχημάτων. Τα αποτελέσματα του προγράμματος αξιολόγησης θα εξαρτηθούν σε μεγάλο βαθμό από την ανειλημμένη δέσμευση, την εμπλοκή και τη συμμετοχή των κρατών μελών για τον προσδιορισμό, τον καθορισμό και την παρακολούθηση των δοκιμών. Το ίδιο ισχύει και για τις εργασίες σε συλλογικά συστήματα, όπου οι επιχειρήσεις οδικών μεταφορών, αστικών και υπεραστικών, διαδραματίζουν καίριο ρόλο για την επίτευξη των αναμενόμενων οφελών.

- (8) Η υποστήριξη και προαγωγή της συγκρότησης ενός **ανεξάρτητου προγράμματος δοκιμής της συμμόρφωσης και αξιολόγησης των επιδόσεων** στην ΕΕ, με τη χρήση των υφιστάμενων μέσων και των διαθέσιμων δυνατοτήτων σε μείζονα ευρωπαϊκά ερευνητικά κέντρα. Ενώ στο πεδίο της παθητικής ασφάλειας και των εκπομπών υφίστανται σαφείς μέθοδοι δοκιμών για την επαλήθευση των επιδόσεων μελέτης (δηλ.

της αντοχής πρόσκρουσης), δεν υπάρχουν εναρμονισμένες μέθοδοι δοκιμής των επιδόσεων για συστήματα που βασίζονται σε ΤΠΕ. Προκύπτει επομένως επείγοντως η ανάγκη προβληματισμού σχετικά με κριτήρια και μεθόδους μέτρησης των επιδόσεών τους. Σειρά ευρωπαϊκών κέντρων δοκιμών έχουν αποκτήσει σημαντική εμπειρία σε δοκιμές επιδόσεων συστημάτων για την ασφάλεια της κυκλοφορίας και την απόδοση τα οποία βασίζονται σε ΤΠΕ· μπορεί επομένως να εγκαινιαστεί μια περιεκτική πρωτοβουλία σε στενή συνεργασία με την αυτοκινητοβιομηχανία, τους προμηθευτές της, τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης, τα κράτη μέλη και το EuroNCAP<sup>20</sup>. Η πρωτοβουλία θα περιλάβει τη δρομολόγηση μιας μελέτης σκοπιμότητας που θα διερευνήσει την πλέον ενδεδειγμένη τεχνολογία για δοκιμές, καθώς και την οργανωτική διάρθρωση του προγράμματος. Κατά τη δεύτερη φάση θα μπορούσε να γίνει η έναρξη ενός έργου εντός του 7<sup>ου</sup> ΠΠ για την κατάλληλη εφαρμογή της μεθοδολογίας, τη διεξαγωγή προκαταρκτικών δοκιμών επιδόσεων και τη σύνδεση με τους οργανισμούς τυποποίησης.

### **5.3. Ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με λύσεις για ευφυή αυτοκίνητα, οι οποίες βασίζονται σε ΤΠΕ**

Η πτυχή της πρωτοβουλίας για τα ευφυή αυτοκίνητα που αφορά την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του κοινού θα αναλάβει την ενεργό προώθηση και διανομή πληροφοριών σε ευρύτερο ακροατήριο για τη διεύρυνση των γνώσεων οδηγών και ιθυνόντων σχετικά με το δυναμικό των ευφύων συστημάτων για οχήματα, την τόνωση της ζήτησης των χρηστών και την επίτευξη κοινωνικοοικονομικής αποδοχής. Προτείνεται η ανάληψη των ακόλουθων ειδικών δράσεων στο πλαίσιο του τρίτου στόχου της πρωτοβουλίας για τα ευφυή αυτοκίνητα:

- (9) Διεξαγωγή κατάλληλων και τακτικών “**εκδηλώσεων της πρωτοβουλίας για τα ευφυή αυτοκίνητα**”. Οι εν λόγω εκδηλώσεις στοχεύουν στη μεγιστοποίηση της προβολής στα μέσα επικοινωνίας μέσω δραστηριοτήτων που στοχεύουν στην επίτευξη αποτελεσμάτων, π.χ. ημέρες/έργα επίδειξης, μεταφερόμενες εκθέσεις σχετικά με τα ολοκληρωμένα έργα, συναντήσεις εργασίας.
- (10) Υποστήριξη και δρομολόγηση δραστηριοτήτων για την ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με ευφυή συστήματα αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένης της παραγωγής σύντομων και καλά στοχοθετημένων **τηλεοπτικών σειρών ή ντοκιμαντέρ** σχετικά με τα συγκεκριμένα συστήματα που βασίζονται σε ΤΠΕ, καθώς και δρομολόγηση περιεκτικής **μελέτης συγκριτικής αξιολόγησης** συνεχιζόμενων δραστηριοτήτων για την προώθηση και εγκατάσταση ευφύων συστημάτων οχημάτων στα κράτη μέλη και στον κλάδο.
- (11) Προώθηση της καθιέρωσης μιας “**πλατφόρμας επικοινωνίας για την eSafety**” με σκοπό τη βελτίωση, τον συντονισμό και την εναρμόνιση της επικοινωνίας των διαφόρων ενδιαφερομένων με τους τελικούς χρήστες. Η πλατφόρμα αυτή έχει προταθεί από την ομάδα εργασίας για την επαφή με τους χρήστες, στο πλαίσιο του φόρουμ eSafety. Στην εν λόγω ομάδα εργασίας, διάφοροι βιομηχανικοί εταίροι προσδιόρισαν την ανάγκη ίδρυσης ενός επίσημου οργανισμού ως προϋπόθεση για την ευαισθητοποίηση των χρηστών σε κοινοτική κλίμακα. Για το έργο αυτό θα γίνει χρήση των διαθέσιμων εργαλείων βέλτιστης πρακτικής καθώς και πιλοτικών έργων

---

<sup>20</sup> Ευρωπαϊκό πρόγραμμα αξιολόγησης νέων αυτοκινήτων: [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)

για εκστρατείες προβολής μεταξύ των χρηστών, που θα δοκιμαστούν σε διάφορα κράτη μέλη.

- (12) Υποστήριξη και προώθηση, στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας i2010 και λοιπών στοχευμένων δράσεων, **πρωτοβουλιών των ενδιαφερομένων**, με τις οποίες επιδιώκεται η επίτευξη των στόχων της πρωτοβουλίας για τα ευφυή αυτοκίνητα.

#### **5.4. Παρακολούθηση της πρωτοβουλίας για τα ευφυή αυτοκίνητα**

Για τη μέτρηση της προόδου της πρωτοβουλίας για τα ευφυή αυτοκίνητα θα δρομολογηθεί **εκστρατεία παρακολούθησης** σε ευρωπαϊκή, εθνική και κλαδική κλίμακα, εστιάζοντας σε συγκεκριμένους δείκτες για την τακτική αξιολόγηση της προόδου στις προτεινόμενες δράσεις.

### **6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η παρούσα ανακοίνωση εστιάζει στον τρίτο πυλώνα της πρωτοβουλίας i2010, την οικοδόμηση μιας ευρωπαϊκής κοινωνίας της πληροφορίας χωρίς αποκλεισμούς, η οποία θα παρέχει καλύτερη ποιότητα ζωής και βελτιωμένες δημόσιες υπηρεσίες. Στην ανακοίνωση προτείνεται η ανάληψη πρωτοβουλίας για τα ευφυή αυτοκίνητα με τρεις επιμέρους στόχους: Συντονισμός του έργου των ενδιαφερομένων μέσω του φόρουμ eSafety, υποστήριξη της έρευνας και ανάπτυξης και βελτίωση της ευαισθητοποίησης των χρηστών σχετικά με ευφυή συστήματα οχημάτων και του δυνητικού οφέλους από αυτά, καθώς και επιτάχυνση της εισαγωγής τους στην αγορά.

Στην ανακοίνωση τονίζεται η στρατηγική σημασία των τεχνολογιών των πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ), βάσει των οποίων καθίσταται δυνατή η κατασκευή ευφυέστερων, ασφαλέστερων και καθαρότερων οχημάτων που θα συμβάλλουν στην επίλυση των σχετικών με τις οδικές μεταφορές κοινωνικών προβλημάτων. Παρουσιάζεται η πρωτοβουλία για τα ευφυή αυτοκίνητα ως το πλαίσιο πολιτικής που θα κατευθύνει τις προσπάθειες των ενδιαφερομένων στο εν λόγω πεδίο, στοχεύοντας στην επιτάχυνση της εισαγωγής και εγκατάστασης ευφύων συστημάτων αυτοκινήτων στην ευρωπαϊκή και σε άλλες αγορές μέσω σαφώς καθορισμένων δράσεων που περιλαμβάνουν τη χρήση μέσων πολιτικής, έρευνας και επικοινωνίας.

Τα κράτη μέλη είναι οι πρωταγωνιστές της πρωτοβουλίας για τα ευφυή αυτοκίνητα. Η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη να υποστηρίξουν τους στόχους που διατυπώνονται στην παρούσα ανακοίνωση, ενώ υπογραμμίζει την ανάγκη ανάληψης κοινής δράσης σε ευρωπαϊκή κλίμακα. Για το σκοπό αυτό καλούνται τα κράτη μέλη να διαδραματίσουν ενεργό ρόλο κατά την εκτέλεση των προτεινόμενων δράσεων, από κοινού με την Επιτροπή, τον κλάδο και λοιπούς ενδιαφερόμενους.