

**EL**

**EL**

**EL**



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 17.9.2007  
COM(2007) 541 τελικό

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

**ΣΧΕΔΙΟ**

**Προς ασφαλέστερη, καθαρότερη και αποδοτικότερη κινητικότητα στην Ευρώπη  
Η πρώτη έκθεση σχετικά με τα νοήμονα αυτοκίνητα**

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι αποδοτικές υπηρεσίες μεταφορών έχουν κρίσιμη σημασία για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας. Αν και μείζων συντελεστής ανάπτυξης, οι μεταφορές συνεπάγονται περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό κόστος. Παραδείγματος χάριν εκτιμάται ότι το περιβαλλοντικό κόστος των μεταφορών αντιστοιχεί στο 1,1% του ΑΕΠ της Ευρώπης<sup>1</sup>. Η οδική συμφόρηση εξακολουθεί να επιτείνεται και προκαλεί περαιτέρω απώλεια 1% του ΑΕΠ. Στον τομέα της οδικής ασφάλειας, ο φιλόδοξος στόχος της Ευρώπης να μειωθούν μέχρι το έτος 2010 οι θάνατοι λόγω τροχαίων δυστυχημάτων κατά 50% σε σχέση με το επίπεδο του 2001 έχει εισαχθεί στη Λευκή βίβλο για την πολιτική μεταφορών<sup>2</sup>. Στο μεταξύ η ασφάλεια έχει βελτιωθεί σημαντικά. Όμως, με 41.600 θανάτους, κατά 4.000 περισσότερους από το στόχο που ορίζεται στη Λευκή βίβλο, και 1,7 εκατομμύρια τραυματίες το 2005<sup>3</sup>, η κατάσταση είναι απαράδεκτη.

Με σκοπό τη μείωση των εκπομπών, τον Ιανουάριο του έτους 2007 η Επιτροπή πρότεινε ολοκληρωμένο πακέτο για την ενέργεια και το κλίμα με στόχους σχετικούς με τις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Στη βάση αυτή, στο εαρινό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του 2007 οι αρχηγοί κρατών και κυβερνήσεων της ΕΕ έθεσαν ως στόχο αμετάθετο την περικοπή των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ κατά 20% μέχρι το έτος 2020<sup>4</sup>. Ο στόχος υποστηρίχτηκε από τη συνάντηση κορυφής της G8, όπου τον Ιούνιο του 2007 υπό τη γερμανική προεδρία τονίστηκε η επείγουσα ανάγκη αντιμετώπισης της κλιματικής αλλαγής. Στον τομέα των οδικών μεταφορών ο στόχος που έθεσε η Επιτροπή ήταν να επιτευχθεί μέση ποσότητα εκπομπών CO<sub>2</sub> 120 g/km για νέα επιβατικά αυτοκίνητα και για ελαφρά εμπορικά οχήματα μέχρι το έτος 2012. Αυτό θα γίνει με μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, στο πλαίσιο της οποίας οι εκπομπές 130 g/km CO<sub>2</sub> θα είναι αποτέλεσμα της τεχνολογίας κινητήρων οχημάτων, ενώ τα επιπλέον 10 g/km θα είναι αποτέλεσμα άλλων τεχνολογικών μέτρων και της αυξημένης χρήσης βιοκαυσίμων<sup>5</sup>.

Με τα νοήμονα συστήματα μεταφορών (ΝΣΜ - ITS) στην οδική υποδομή και στα οχήματα προστίθεται τεχνολογία πληροφοριών και επικοινωνιών. Στόχος των συστημάτων αυτών είναι η διαχείριση παραγόντων τυπικά αλληλοσυγκρουόμενων όπως οχήματα, φορτία και διαδρομές, ώστε να βελτιωθεί η ασφάλεια και να μειωθούν η οδική συμφόρηση, ο χρόνος μεταφοράς και η κατανάλωση καυσίμου. Η δυναμική συμβολή των ΤΠΕ και των ΝΣΜ υπογραμμίζεται στην ενδιάμεση αναθεώρηση της Λευκής βίβλου για την πολιτική μεταφορών και στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ενεργειακή πολιτική<sup>6</sup>. Οι ΤΠΕ αποτελούν μέρος ολοκληρωμένης προσέγγισης τόσο για την οδική ασφάλεια όσο και για την καθαρότερη κινητικότητα, η οποία αποβλέπει στην επίτευξη των στόχων με μέτρα που συμπληρώνουν και ολοκληρώνουν τα υφιστάμενα. Στο πλαίσιο αυτό, στην ενδιάμεση επανεξέταση της Λευκής βίβλου για την πολιτική μεταφορών του 2006 *"Η Ευρώπη σε συνεχή κίνηση"*, αναλαμβάνεται η ακόλουθη δέσμευση για το έτος 2008:

*"Εναρξη μεγάλου προγράμματος για την εισαγωγή ευφώνων συστημάτων οδικών μεταφορών στην αγορά και την προετοιμασία συνεργατικών συστημάτων για τις υποδομές."*

<sup>1</sup> COM(2006) 314.

<sup>2</sup> COM(2001) 370.

<sup>3</sup> COM(2006) 74.

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/energy/energy\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/index_en.htm).

<sup>5</sup> COM(2007) 19 και COM(2007) 22.

<sup>6</sup> COM(2007) 1.

Επειδή προηγούμενες προσπάθειες για να επιταχυνθεί η χρήση των ΤΠΕ ήταν εξαιρετικά περιορισμένης έκτασης και δεν οδήγησαν στα αναμενόμενα αποτελέσματα, το θέρος του έτους 2008 δρομολογήθηκε μείζων πρωτοβουλία της ΕΚ βασιζόμενη σε ολιστική πολιτική προσέγγιση, με στόχο τη δημοσίευση χάρτη πορείας για μεγάλης κλίμακας χρήση ΤΠΕ με ενσωμάτωση του νοήμονος οχήματος και της νοήμονος υποδομής. Το φθινόπωρο του τρέχοντος έτους προβλέπεται να αρχίσει ειδική διαβούλευση με τους άμεσα ενδιαφερόμενους. Ο εν λόγω χάρτης πορείας θα στηριχθεί στις εργασίες για τα νοήμονα οχήματα που διεξήχθησαν στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας i2010 "νοήμονα αυτοκίνητα".

Ορισμένα στοιχεία στον τομέα των νοημόνων οχημάτων αποτελούν αντικείμενο της πρωτοβουλίας "νοήμονα αυτοκίνητα"<sup>7</sup>, η οποία δρομολογήθηκε το 2006 ως πλαίσιο πολιτικής για δράσεις της Επιτροπής και άλλων άμεσα ενδιαφερομένων στον τομέα αυτό. Η εν λόγω πρωτοβουλία στηρίζεται σε προηγμένη ΤΠΕ ώστε να καταστούν οι οδικές μας μεταφορές ασφαλέστερες, καθαρότερες και ευφύτερες. Η πρωτοβουλία "νοήμονα αυτοκίνητα" αποτελεί εμβληματικό έργο εντός του i2010<sup>8</sup>, το οποίο αποτελεί το στρατηγικό πλαίσιο πολιτικής της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την κοινωνία των πληροφοριών και τα μέσα μαζικής ενημέρωσης κατά τα έτη μέχρι το 2010.

Στην ανακοίνωση της Επιτροπής για τα νοήμονα οχήματα προτείνονται δώδεκα συγκεκριμένες δράσεις σε τρεις τομείς που ονομάστηκαν πυλώνες: Συντονισμός και υποστήριξη των εργασιών των εμπλεκόμενων άμεσα ενδιαφερομένων μέσω του φόρουμ eSafety, Έρευνα και Τεχνολογική Ανάπτυξη (E&A) και Δράσεις ευαισθητοποίησης του κοινού. Οι δράσεις αυτές έχουν σκοπό την επιτάχυνση της ανάπτυξης και της χρήσης συστημάτων για νοήμονα οχήματα βασιζόμενων σε ΤΠΕ στην Ευρώπη.

Και στους τρεις τομείς έχει επιτευχθεί σημαντική πρόοδος, ενώ η πρωτοβουλία "νοήμονα αυτοκίνητα" αποτελεί ήδη την πρωτοβουλία αναφοράς στην Ευρώπη και αναγνωρίζεται διεθνώς. Στην παρούσα ανακοίνωση περιγράφεται η επιτευχθείσα πρόοδος στις υπόψη δράσεις, προτείνονται νέα μέτρα και ζητείται περαιτέρω στήριξη από τα κράτη μέλη και τη βιομηχανία για την ταχύτατη ολοκλήρωσή τους, με τη συμπλήρωση των υπόλοιπων παραμέτρων της ολοκληρωμένης προσέγγισης για την επίτευξη των στόχων που αφορούν την ασφάλεια και το περιβάλλον, και κυρίως των μέτρων που σχετίζονται με την υποδομή και με τη συμπεριφορά των οδηγών.

## **2. ΠΡΟΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΑ, ΚΑΘΑΡΟΤΕΡΑ ΚΑΙ ΕΥΦΥΕΣΤΕΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ**

Τα συστήματα για νοήμονα οχήματα τα οποία διατίθενται ήδη σήμερα μπορούν να οδηγήσουν σε περαιτέρω μειώσεις του αριθμού των θανάτων λόγω τροχαίων δυστυχημάτων, σε σημαντική άμβλυνση της συμφόρησης σε πόλεις και σε υπεραστικούς άξονες, καθώς και σε σημαντικές μειώσεις των εκπομπών ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου. Η πρωτοβουλία "νοήμονα αυτοκίνητα" θα εξακολουθήσει να χρησιμοποιεί τους τρεις πυλώνες της ώστε να υποστηριχθεί η ανάπτυξη της νοήμονος κινητικότητας στην Ευρώπη.

---

<sup>7</sup> COM(2006) 59.

<sup>8</sup> COM(2007) 146.

## 2.1. Προς ασφαλέστερα οχήματα

### 2.1.1 Πλήρης εξάπλωση του πανευρωπαϊκού eCall μέχρι το 2010

Ένας από τους βασικούς στόχους του φόρουμ eSafety αποτελεί η πλήρης εξάπλωση του eCall<sup>9</sup> (πανευρωπαϊκό σύστημα κλήσης εντός του οχήματος για περίπτωση έκτακτης ανάγκης) μέχρι το 2010. Σε περίπτωση ατυχήματος το σύστημα eCall θα καλεί αυτομάτως τις υπηρεσίες έκτακτης ανάγκης και θα τους δίδει την ακριβή θέση του οχήματος και άλλες πληροφορίες σχετικά με το ατύχημα και τους επιβαίνοντες στο όχημα. Όταν αναπτυχθεί πλήρως, το eCall θα μπορεί να σώζει μέχρι και 2.500 ζωές ετησίως στην Ευρώπη.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει παράσχει πλήρη υποστήριξη στο eCall<sup>10</sup>, ζητώντας από όλους τους άμεσα ενδιαφερόμενους να λάβουν αμέσως τα αναγκαία μέτρα για να γίνει το σύστημα αυτό πραγματικότητα, περιλαμβανομένης της υπογραφής του μνημονίου συμφωνίας (ΜΣ) για το eCall. Η υπογραφή του ΜΣ είναι προαιρετική και συνεπάγεται σαφή δέσμευση και υποστήριξη για την έγκαιρη υλοποίηση του eCall. Το ΜΣ έχουν υπογράψει εννέα κράτη μέλη και τρία κράτη-εταίροι<sup>11</sup> ενώ αρκετά άλλα ετοιμάζονται να υπογράψουν. Εκτιμώντας τη δέσμευση των κρατών μελών όσον αφορά το eCall, το δεύτερο εξάμηνο του 2007 η Επιτροπή θα προβεί στην έναρξη διαπραγματεύσεων με αντικείμενο μια εθελοντική συμφωνία δυνάμει της οποίας από το 2010 το σύστημα αυτό θα περιλαμβάνεται ως καθιερωμένη δυνατότητα επιλογής σε όλα τα νέα οχήματα. Τα κράτη μέλη που δεν έχουν ακόμη υπογράψει το ΜΣ θα πρέπει να λάβουν αμέσως σχετικά μέτρα. Ανάλογα με την πρόοδο που θα σημειωθεί, είναι δυνατόν να προβλεφθούν για το 2008 κατάλληλα κανονιστικά μέτρα όσον αφορά την εφαρμογή του eCall.

Η ομάδα “eCall στην οδήγηση”<sup>12</sup> υιοθέτησε τις τελικές συστάσεις οι οποίες είχαν γίνει αποδεκτές το Μάιο του 2006 από το φόρουμ eSafety και περιέλαβε εκεί απαιτήσεις για την τυποποίηση του eCall. Όμως η πρόοδος που πραγματοποιήθηκε στο ETSI<sup>13</sup> ήταν πολύ βραδεία, λόγω της πρότασης ιδιοταγούς λύσης εναλλακτικά προς το ανοικτό ευρωπαϊκό πρότυπο.

Η απαιτούμενη ακρίβεια της πληροφορίας όσον αφορά τη θέση και η αναγκαία κάλυψη συνεπάγονται τη χρήση Παγκόσμιας Υπηρεσίας Δορυφορικής Πλοήγησης (ΠΥΔΠ), με χρήση GPS, και στο εγγύς μέλλον τα Ευρωπαϊκά Συστήματα Δορυφορικής Πλοήγησης Galileo<sup>14</sup> τα οποία θα προσφέρουν ακόμη μεγαλύτερη ακρίβεια και διαθεσιμότητα.

### 2.1.2. Επίτευξη ευρείας διαθεσιμότητας του ΗΕΕ σε νέα αυτοκίνητα

Ο Ηλεκτρονικός Έλεγχος Ευσταθείας (ΗΕΕ) αποτελεί τεχνολογία ασφαλείας για οχήματα η οποία καθιστά δυνατή την αποφυγή προσκρούσεων με μείωση του κινδύνου πλαγιολίσθησης που αποτελεί την κύρια αιτία για το 40% τουλάχιστον των θανατηφόρων οδικών ατυχημάτων. Κατά το EuroNCAP<sup>15</sup>, εάν όλα τα επιβατικά αυτοκίνητα διέθεταν ηλεκτρονικό

<sup>9</sup> COM(2005) 431 και COM(2006) 723.

<sup>10</sup> Έκθεση του ΕΚ με θέμα την οδική ασφάλεια: Προσφορά του eCall στους πολίτες: αριθ. Α6-0072/2006.

<sup>11</sup> Φινλανδία, Σουηδία, Ελλάδα, Ιταλία, Λιθουανία, Κύπρος, Σλοβενία, Γερμανία, Αυστρία, Ελβετία, Νορβηγία, Ισλανδία (κατάσταση τέλος Αυγούστου 2007).

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/esafety/forum/ecall/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/forum/ecall/index_en.htm).

<sup>13</sup> Ευρωπαϊκό Ινστιτούτο Τηλεπικοινωνιακών Προτύπων.

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm).

<sup>15</sup> European New Car Assessment Programme (Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Εκτίμησης Νέων Αυτοκινήτων), <http://www.euroncap.com>.

έλεγχο ευστάθειας, θα μπορούσαν να σώζονται 4.000 ζωές ετησίως στους δρόμους της Ευρώπης και θα ήταν δυνατή η αποφυγή 100.000 σοβαρών ατυχημάτων<sup>16</sup>. Η πρόκληση που αντιμετωπίζει σήμερα η Ευρώπη είναι ότι η διαθεσιμότητα του ΗΕΕ σε νέα αυτοκίνητα παραμένει χαμηλή, 40% στην ΕΕ-25 το 2005, με ευρεία διακύμανση από αγορά σε αγορά λόγω διαφοράς εμπορικών στρατηγικών μεταξύ κατασκευαστών και ανόμοιας υποστήριξης από τις αρχές (85% στη Σουηδία, 31% στην Ιταλία). Στις περιπτώσεις που ο ΗΕΕ προσφέρεται ως επιλογή για νέο αυτοκίνητο, συχνά συνοδεύεται από επιπρόσθετο και ακριβό υλικό επιλογής. Αυτή η εμπορική πρακτική που ακολουθείται από πολλούς κατασκευαστές αυτοκινήτων τείνει να καταστήσει απαγορευτική την αποδοχή του ΗΕΕ σε μικρά αυτοκίνητα.

Στις ΗΠΑ, τον Σεπτέμβριο του 2006 η National Highway Traffic Safety Administration (Εθνική Υπηρεσία για την Ασφάλεια της Κυκλοφορίας στους Αυτοκινητοδρόμους) πρότεινε κανονιστική διάταξη με την οποία θα μπορούσε να επιβληθεί σε όλους τους κατασκευαστές να αρχίσουν να εφοδιάζουν τα επιβατικά οχήματα με ΗΕΕ, με έναρξη το έτος μοντέλων 2009. Το έτος μοντέλων 2012 ο ΗΕΕ θα καταστεί υποχρεωτικός σε όλα τα νέα αυτοκίνητα για την αγορά των ΗΠΑ.

Στην Ευρώπη ο στόχος είναι η διαθεσιμότητα του ΗΕΕ κατά 100% και για το έτος μοντέλων 2012. Μέχρι τώρα η Ευρώπη συνηγορούσε υπέρ μιας εθελοντικής προσέγγισης, βασιζόμενης ειδικότερα στη ζήτηση από τους χρήστες, θεωρώντας την ως την ταχύτερη οδό προς την αγορά. Ήδη, ως προπαρασκευαστική φάση για την εγκατάσταση του ΗΕΕ στα νέα επιβατικά αυτοκίνητα, βρίσκονται σε εξέλιξη διαπραγματεύσεις μαζί με τις ΗΠΑ με αντικείμενο διεθνή συμφωνία για παγκόσμιο τεχνικό κανονισμό, περιλαμβανομένων των τεχνικών απαιτήσεων του ΗΕΕ. Όσον αφορά τα βαρέα οχήματα, υπάρχει πρόταση να εφαρμοστούν οι διατάξεις για τον ΗΕΕ στο πλαίσιο του κανονισμού αριθ. 13 της ΟΕΕ του ΟΗΕ<sup>17</sup>, που πιθανότατα θα αρχίσει να ισχύει το φθινόπωρο του 2008. Το eSafetyAware!<sup>18</sup> αποτελεί μια τηλεπικοινωνιακή πλατφόρμα με την οποία επιδιώκεται η επιτάχυνση της εισόδου στην αγορά τεχνολογιών για νοήμονα αυτοκίνητα, με τη διοργάνωση ενημερωτικών εκστρατειών και εκδηλώσεων για τον τελικό χρήστη. Πρόκειται για φόρουμ ανεξάρτητων μελών, προεδρευόμενο από το ίδρυμα FIA<sup>19</sup> και με συγχρηγό την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Η πρώτη εκστρατεία του eSafetyAware!, η οποία επί του παρόντος βρίσκεται σε εξέλιξη, αφορά τον ΗΕΕ. Η επίσημη έναρξη της εκστρατείας έλαβε χώρα το Μάιο του 2007.

Τέλος, το έτος 2007 η Επιτροπή θα προχωρήσει στην έναρξη διαβούλευσης μέσω Διαδικτύου με αντικείμενο τον τρόπο επιτάχυνσης της διαθεσιμότητας του ΗΕΕ σε ευρύ πεδίο οχημάτων, περιλαμβανομένης της υποχρεωτικής του εισαγωγής ως τεχνικού εξοπλισμού.

### *2.1.3 Επιτάχυνση της αποδοχής συστημάτων για την αποφυγή ατυχημάτων (ADAS)*

Οι ΤΠΕ αποτελούν τα κεντρικά συστατικά στοιχεία για συστήματα πρόληψης και ενεργητικής ασφάλειας, τα οποία παρέχουν στον οδηγό βοήθεια σε πραγματικό χρόνο ώστε να είναι δυνατή η αποφυγή ατυχημάτων και η άμβλυνση των συνεπειών τους.

Παραδείγματος χάριν, όπως έδειξε πρόσφατη μελέτη, εάν οι οδηγοί επιβατικών αυτοκινήτων διαθέτουν επιπρόσθετο χρόνο προειδοποίησης 0,5 δευτερόλεπτα, είναι δυνατόν να

---

<sup>16</sup> [http://www.chooseesc.eu/en/media/information\\_about\\_the\\_campaign/](http://www.chooseesc.eu/en/media/information_about_the_campaign/).

<sup>17</sup> Οικονομική Επιτροπή για την Ευρώπη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, Διεύθυνση Μεταφορών, Ομάδα εργασίας 29.

<sup>18</sup> [www.esafetyaware.eu/](http://www.esafetyaware.eu/).

<sup>19</sup> [www.fiafoundation.com](http://www.fiafoundation.com).

αποφεύγεται περίπου το 60% των συγκρούσεων με προπορευόμενο όχημα. Με ένα επιπλέον δευτερόλεπτο χρόνου προειδοποίησης θα ήταν δυνατή η αποφυγή του 90% περίπου των συγκρούσεων με προπορευόμενο όχημα. Μελέτη σε προσομοιωτή που πραγματοποιήθηκε από τον ίδιο κατασκευαστή<sup>20</sup> ανέφερε ότι οι προσκρούσεις με προπορευόμενο όχημα με ταχύτητα 80 km/ώρα θα ήταν δυνατόν να αποφευχθούν κατά 75% με υποβοήθηση πέδης<sup>21</sup> και με τεχνολογία αποφυγής προσκρούσεων. Το έτος 2007 η Επιτροπή θα προβεί σε διαβουλεύσεις σχετικά με προτάσεις για την υποχρεωτική τοποθέτηση συστημάτων με τα οποία συνδυάζονται υποβοήθηση πέδης και τεχνολογία αποφυγής προσκρούσεων. Σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποιήθηκε στη Σουηδία<sup>22</sup> τα συστήματα ενίσχυσης της όρασης<sup>23</sup> στα οποία περιλαμβάνονται προσαρμοστικοί προβολείς παρέχουν δυνατότητα μείωσης των θανάτων πεζών κατά 30% και των θανάτων δικυκλιστών κατά 15%.

Παρά τις ευρείες αυτές δυνατότητες, τα αποτελέσματα της ομάδας εργασίας "Χάρτης πορείας του φόρουμ eSafety<sup>24</sup> και τα προκαταρκτικά αποτελέσματα του έργου eIMPACT<sup>25</sup> δείχνουν ότι, εάν δεν γίνει κάτι, τα ποσοστά διείσδυσης συστημάτων και εφαρμογών για νοήμονα αυτοκίνητα θα είναι πολύ χαμηλά σε σχέση με τις δυνατότητες που έχουν για διάσωση ζωών. Το φόρουμ eSafety έχει υιοθετήσει συστάσεις προς όλους τους άμεσα ενδιαφερόμενους για την επίτευξη της αποδοχής αυτών των τεχνολογιών αποφυγής ατυχημάτων και θα πρέπει να προωθήσει ενεργά την εξέλιξη των συστάσεων αυτών προς πραγματιστικό σχέδιο εξάπλωσης μέχρι το τέλος του 2008.

#### 2.1.4 Άρση κωλυμάτων εφαρμογής σχετιζόμενων με την αγορά

Πρωταρχικής σημασίας εκδήλωση του πρώτου πυλώνα για το νοήμον αυτοκίνητο το 2007 ήταν η *εργομήγυρη "eSafety"* που διοργανώθηκε από τη *γερμανική προεδρία* στο Βερολίνο, στις 5-6 Ιουνίου. Τα συμπεράσματα της εργομήγυρης αυτής παρέχουν πολύτιμη καθοδήγηση για την υλοποίηση των υπηρεσιών Πληροφοριών για την Κυκλοφορία και τις Μετακινήσεις σε πραγματικό χρόνο στην Ευρώπη (RTTI) και eCall, και για να αντιμετωπιστούν τα θέματα διάδρασης ανθρώπου και μηχανής (ΔAM - HMI) και νομικά θέματα<sup>26</sup>.

Το φόρουμ eSafety υιοθέτησε τον *Ευρωπαϊκό Κώδικα Πρακτικής* για την ανάπτυξη και τη δοκιμή Προηγμένων Συστημάτων Υποβοήθησης Οδηγού (ΠΣΥΟ - ADAS), προϊόν του έργου RESPONSE<sup>27</sup>. Τα ΠΣΥΟ παρέχουν στους οδηγούς υποστήριξη και μπορούν να συμβάλουν στην αποφυγή ατυχημάτων ή στην άμβλυνση των συνεπειών τους. Δυστυχώς, διάφορα κωλύματα νομικού χαρακτήρα όπως η ευθύνη επιβραδύνουν την αποδοχή των συστημάτων αυτών. Με το έργο RESPONSE εκπονήθηκε κώδικας πρακτικής για την επίτευξη της εισαγωγής των ΠΣΥΟ στην αγορά. Έτσι θα βοηθηθούν οι κατασκευαστές να εισάγουν νέες εφαρμογές για την ασφάλεια μέσω ολοκληρωμένης προοπτικής όσον αφορά τις ανθρώπινες, συστημικές και νομικές παραμέτρους. Ο κώδικας πρακτικής βρίσκεται στη φάση της υιοθέτησής του από την αυτοκινητοβιομηχανία.

<sup>20</sup> Daimler-Chrysler Hightech Report, έκδοση 2/2005.

<sup>21</sup> Μεγιστοποίηση του δυναμικού πέδησης του οχήματος, μείωση αποστάσεων στάσης.

<sup>22</sup> Σύντομη περιγραφή των εφαρμογών ΜΣΜ για την ασφάλεια και τα δυνητικά οφέλη από αυτά για την ασφάλεια, Lind και άλλοι, 2003.

<sup>23</sup> Παρέχει δυνατότητα βελτιωμένης όρασης της τροχιάς του οχήματος με καλύτερη ευκρίνεια του οπτικού πεδίου υπό συνθήκες κακής ορατότητας.

<sup>24</sup> [www.esafetysupport.org/en/esafety\\_activities/esafety\\_working\\_groups/implementation\\_road\\_map.htm](http://www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/esafety_working_groups/implementation_road_map.htm).

<sup>25</sup> [www.eimpact.info](http://www.eimpact.info).

<sup>26</sup> [www.esafetysupport.org](http://www.esafetysupport.org).

<sup>27</sup> [www.prevent-ip.org](http://www.prevent-ip.org).

Το απόρρητο δεδομένων πρέπει να αντιμετωπιστεί δεόντως ώστε να εξασφαλιστεί η πίστη και η εμπιστοσύνη των χρηστών στα συστήματα τηλεματικής εντός οχήματος. Τον Φεβρουάριο του 2007 η Επιτροπή διοργάνωσε εργομήγυρη με Ευρωπαίους υπαλλήλους που έχουν ως αντικείμενο εργασίας την προστασία δεδομένων. Με βάση την εργομήγυρη, εντός του έτους 2007 το φόρουμ eSafety θα καταρτίσει κώδικα πρακτικής.

Για να διερευνηθούν οι ανάγκες προστασίας των εντός οχήματος μέσων χειρισμού, συστημάτων και επικοινωνιών, τον Ιανουάριο του 2007 το φόρουμ eSafety συγκρότησε νέα ομάδα εργασίας για την ηλεκτρονική προστασία. Ο σκοπός της ομάδας είναι να διατυπώσει συστάσεις σχετικά με τις ανάγκες έρευνας σε δίκτυα, αρχιτεκτονική, συστήματα και συστατικά στοιχεία καθώς και τη διάδρασή τους και να διερευνήσει τις ανάγκες από άποψη νομικών διατάξεων και τυποποίησης.

Η ανακοίνωση για το νοήμον αυτοκίνητο αναφερόταν σε *κίνητρα* ως πιθανό μέσο επίτευξης της ανέλιξης συστημάτων για νοήμονα οχήματα. Στην έκθεσή του για την ενδιάμεση επανεξέταση του ευρωπαϊκού προγράμματος δράσης για την οδική ασφάλεια<sup>28</sup> το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καλεί τα κράτη μέλη να φροντίσουν ώστε τα κίνητρα να μην περιορίζονται απλώς στη μείωση των εκπομπών, αλλά να καλύπτουν και χαρακτηριστικά ασφαλείας των οχημάτων. Το φόρουμ eSafety διερεύνησε τη δυνατότητα εισαγωγής καθεστώτων κινήτρων σε εθνικό επίπεδο για τη στήριξη της αγοράς οχημάτων εφοδιασμένων με προηγμένες λειτουργίες ασφαλείας. Η εργασία αυτή δείχνει ότι η εισαγωγή φορολογικών κινήτρων σε εθνικό επίπεδο είναι δυνατή, συμβαδίζει με την κοινοτική νομοθεσία περί κρατικών ενισχύσεων και θα μπορούσε να επιταχύνει την ανάπτυξη αγοράς για αυτές τις σωστίβιες τεχνολογίες. Έχοντας υπόψη τις μεγάλες δυνατότητες που προσφέρουν τα καθεστώτα αυτά, η Επιτροπή θα αναζητήσει συγκεκριμένες προτάσεις για την υλοποίησή τους, στο πλαίσιο του χάρτη πορείας για την ανάπτυξη των ΝΣΜ.

Μέχρι τώρα έχουν χρησιμοποιηθεί επιδείξεις για τη δοκιμή της τεχνικής και λειτουργικής συμπεριφοράς συστημάτων βασιζόμενων στις ΤΠΕ, συχνά όμως ήταν περιορισμένες και μικρής κλίμακας. Αυτό που χρειάζεται είναι ανάλυση και αποτίμηση σε πραγματικό περιβάλλον με χρησιμοποίηση από οδηγούς σε καθημερινή χρήση επί χρονικό διάστημα που παρέχει τη δυνατότητα συλλογής και επεξεργασίας δεδομένων κατά τρόπο στατιστικώς επαρκή. Πρόκειται για την ιδέα των *Επιχειρησιακών Δοκιμών Πεδίου (ΕΔΠ – FOT)*. Οι εργασίες για τις ΕΔΠ άρχισαν με την πρώτη πρόσκληση υποβολής προτάσεων του 7<sup>ου</sup> ΠΠ για την προώθηση των ΕΔΠ και θα συνεχιστούν με περαιτέρω προσκλήσεις.

Ένας από τους κύριους λόγους της βραδείας αποδοχής των συστημάτων για νοήμονα οχήματα θεωρείται η έλλειψη καταναλωτικής ζήτησης. Για τον λόγο αυτό η Επιτροπή σκοπεύει να ενισχύσει τον πυλώνα της ευαισθητοποίησης για τα νοήμονα αυτοκίνητα συνεργαζόμενη με το eSafetyAware! για περισσότερες ενημερωτικές εκστρατείες, με τη δημιουργία ειδικά αφιερωμένης πύλης του Διαδικτύου και την προώθηση της παραγωγής στοχοστρεφούς υλικού τεκμηρίωσης καθώς και με άλλες δράσεις ενίσχυσης της ευαισθητοποίησης μέσω κατάλληλων τρόπων στήριξης του 7<sup>ου</sup> ΠΠ.

#### **ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ:**

- (1) Τα κράτη μέλη που δεν έχουν ακόμη υπογράψει το μνημόνιο συμφωνίας για το eCall θα πρέπει να ολοκληρώσουν τη διαδικασία υπογραφής μέχρι το τέλος του 2007.

<sup>28</sup> [http://ec.europa.eu/transport/transport\\_policy\\_review/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm).



- (2) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να εκτελέσουν πιλοτικές δοκιμές για το eCall στο χρονικό πλαίσιο 2007-2008 και να αναβαθμίσουν τις σωστικές υποδομές τους για έκτακτη ανάγκη ώστε να χειρίζονται κλήσεις eCall μέχρι το 2010.
- (3) Οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί τυποποίησης ETSI και CEN<sup>29</sup> θα πρέπει να ολοκληρώσουν τα πρότυπα που απαιτούνται για την εξάπλωση του πανευρωπαϊκού συστήματος eCall μέχρι τα μέσα του 2008. Τα κράτη μέλη και η βιομηχανία θα πρέπει να εργαστούν από κοινού ώστε να καταστεί δυνατή η εκπόνηση των προτύπων αυτών εντός του υπόψη χρονικού πλαισίου.
- (4) Όπως προβλέπεται, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα προχωρήσει σε διαπραγματεύσεις με τις ACEA<sup>30</sup>, JAMA<sup>31</sup> και KAMA<sup>32</sup> με αντικείμενο την εθελοντική ένταξη της συσκευής eCall ως προβλεπόμενης επιλογής σε όλα τα νέα οχήματα από το 2010 και μέχρι τα μέσα του 2008 θα συντάξει έκθεση σχετικά με το αποτέλεσμα.
- (5) Ανάλογα με την πρόοδο των προαναφερθέντων μέτρων, είναι δυνατόν να προβλεφθούν το 2008 νέες κανονιστικές δράσεις σχετικά με την υλοποίηση του eCall.
- (6) Το 2007 η Επιτροπή θα προχωρήσει στην έναρξη διαβούλευσης σχετικά με περαιτέρω μέτρα επίστευσης της ευρείας διαθεσιμότητας του ΗΕΕ σε ευρύ πεδίο οχημάτων, και ως υποχρεωτικού τεχνικού εξοπλισμού.
- (7) Στο πλαίσιο του χάρτη πορείας για την εξάπλωση των ΝΣΜ, μέχρι τα μέσα του 2008 η Επιτροπή θα καταρτίσει δέσμη κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με κίνητρα όσον αφορά συστήματα για νοήμονα οχήματα, με τις οποίες θα διερευνά τη δυνατότητα των κρατών μελών να εισάγουν σχετικά φορολογικά καθεστώτα και θα καταρτίσει χάρτη πορείας για την εφαρμογή καθεστώτων κινήτρων σύμφωνων προς την κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά τη φορολογία και τις κρατικές ενισχύσεις.
- (8) Μέχρι τα μέσα του 2008 η Επιτροπή θα δρομολογήσει την πραγματοποίηση επιχειρησιακών δοκιμών πεδίου (ΕΔΠ) εντός του 7<sup>ου</sup> ΠΠ. Η Επιτροπή θα διασφαλίσει ολοκληρωμένη προσέγγιση για την ανάπτυξη, τη διεξαγωγή και την αξιολόγηση των ΕΔΠ στην Ευρώπη και για τον συντονισμό με τα κράτη μέλη.
- (9) Η Επιτροπή θα συνεργαστεί με την πλατφόρμα eSafetyAware! για τη διοργάνωση και άλλων ενημερωτικών εκστρατειών μετά την ChooseESC!, θα δημιουργήσει πύλη διαδικτύου για νοήμονα αυτοκίνητα και θα προωθήσει την παραγωγή στοχοστραφούς τεκμηρίωσης σχετικά με συστήματα για νοήμονα αυτοκίνητα.

## **2.2. Προς καθαρότερα οχήματα**

### *2.2.1 Αποτίμηση του ρόλου των ΤΠΕ σε σχέση με τους κοινοτικούς στόχους για την κλιματική αλλαγή*

Η αύξουσα ζήτηση για κινητικότητα αποτελεί πρόκληση για τις περιβαλλοντικές πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

---

<sup>29</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης.

<sup>30</sup> European Automobile Manufacturers Association (Ένωση Ευρωπαίων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων).

<sup>31</sup> Japan Automobile Manufacturers Association (Ένωση Ιαπόνων Κατασκευαστών Αυτοκινήτων).

<sup>32</sup> Korean Automobile Manufacturers Association (Ένωση Κορεατών Κατασκευαστών Αυτοκινήτων).

Οποσδήποτε έχει πραγματοποιηθεί σημαντική πρόοδος. Παραδείγματος χάριν κατά τα τελευταία έτη έχουν μειωθεί σημαντικά οι επιβλαβείς εκπομπές οι οφειλόμενες στις οδικές μεταφορές. Όμως η χρήση του αυτοκινήτου παραμένει σημαντική πηγή αερίων του θερμοκηπίου, στην οποία οφείλεται το 12% των συνολικών εκπομπών CO<sub>2</sub><sup>33</sup> στην ΕΕ. Σχετικά με την ενεργειακή κατανάλωση, στις μεταφορές οφείλεται το 30% της συνολικής ενεργειακής κατανάλωσης και το 71% της συνολικής κατανάλωσης πετρελαίου στην ΕΕ, όπου οι οδικές μεταφορές καλύπτουν το 60%<sup>34</sup>.

Το Φεβρουάριο του 2007<sup>35</sup> η Επιτροπή υιοθέτησε αναθεωρημένη στρατηγική με σκοπό να δώσει ώθηση στον από μακρό χρόνο υφιστάμενο στόχο της ΕΕ 120 g CO<sub>2</sub>/km μέσω ολοκληρωμένης προσέγγισης. Το νομοθετικό πλαίσιο που προτάθηκε<sup>36</sup> εστιάζει σε υποχρεωτικές μειώσεις εκπομπών CO<sub>2</sub> ώστε να επιτευχθεί ο στόχος των 130 g/km για το μέσο νέο στόλο αυτοκινήτων, με βελτιώσεις στην τεχνολογία των κινητήρων για οχήματα, και περαιτέρω μείωση κατά 10 g/km CO<sub>2</sub> ή ισοδύναμο εφόσον είναι τεχνικά αναγκαίο, με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις (ελαστικά με μικρή αντίσταση και παρακολούθηση της πίεσης των ελαστικών, κλιματισμός, δείκτες επιλογής σχέσης μετάδοσης, ελαφρά εμπορικά κλειστά φορτηγά) και με αυξημένη χρήση βιοκαυσίμων.

Επιπροσθέτως προς τη στρατηγική της ΕΕ που εστιάζει σε βελτιώσεις οχημάτων, η πρωτοβουλία για το νοήμον αυτοκίνητο προτείνει, μέσω του φόρουμ eSafety, νέο τρόπο συμβολής στη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης και στη μείωση των εκπομπών. Η προσέγγιση αυτή δεν αφορά μόνο το όχημα αλλά το σύστημα οδικών μεταφορών ως σύνολο. Στο πλαίσιο του φόρουμ eSafety, το 2006 συστάθηκε νέα ομάδα εργασίας για τις “ΤΠΕ για καθαρή και αποδοτική κινητικότητα”. Ο κύριος σκοπός της είναι να συμβάλλει στις εργασίες της Επιτροπής με αντικείμενο τη μεθοδολογία ποσοτικοποίησης της επιρροής των ΤΠΕ όσον αφορά τη μείωση του CO<sub>2</sub> στον τομέα των οδικών μεταφορών. Εφόσον είναι σκόπιμο, θα μπορούσε να ακολουθήσει εκτίμηση του ρόλου των ΤΠΕ και των αυτοκινήτων με νοημοσύνη υπό το πρίσμα των στόχων της Κοινότητας για την κλιματική αλλαγή.

### 2.2.2 Σχέδια για τις πλέον αποτελεσματικές τεχνολογίες καθαρών οχημάτων

Όπως ήδη κατέδειξαν διάφορα ερευνητικά έργα, τα συστήματα που βασίζονται στις ΤΠΕ παρουσιάζουν σημαντικές δυνατότητες επιρροής στην καθαρότερη και αποδοτικότερη κινητικότητα και ενδεχομένως μπορούν να προσφερθούν ως επιπρόσθετο εργαλείο για τη μείωση του CO<sub>2</sub> στην ΕΕ. Παραδείγματος χάριν, με Προσαρμοστικό Ταχοστάτη (ΠΤΣ – ACC) επιτυγχάνεται συνολική μείωση καυσίμου κατά 3%<sup>37</sup>. Άλλη μελέτη έδειξε ότι η κατανάλωση καυσίμου μειώθηκε κατά 8,5% και η ρύπανση από 8 έως 18%, όταν μόνο το 10% των οχημάτων εφοδιάστηκαν με ΠΤΣ, χωρίς δυσμενή επίπτωση στη ροή της κυκλοφορίας<sup>38</sup>. Με καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας, τα σύγχρονα συστήματα Ελέγχου Αστικής Κυκλοφορίας μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα μέχρι 30% λιγότερες καθυστερήσεις και μέχρι 13% αύξηση της μέσης ταχύτητας των οχημάτων, με συνέπεια μικρότερη κατανάλωση καυσίμου και λιγότερες εκπομπές<sup>39</sup>.

<sup>33</sup> COM(2007) 22 και COM(2007) 19.

<sup>34</sup> COM(2006) 314.

<sup>35</sup> COM(2007) 22.

<sup>36</sup> COM(2007) 19.

<sup>37</sup> G. Bootsma; L. Dekker, Rijkswaterstraat, NL, Road to the Future, Απρίλιος 2007.

<sup>38</sup> <http://repositories.cdlib.org/its/path/reports/UCB-ITS-PRR-2001-13/>.

<sup>39</sup> [http://www.smart-nets.napier.ac.uk/finalbrochure\\_120804.pdf](http://www.smart-nets.napier.ac.uk/finalbrochure_120804.pdf).

Μετά την ανάπτυξη της μεθοδολογίας για τη μέτρηση της επιρροής των ΤΠΕ επί του CO<sub>2</sub>, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σε συνεννόηση με τους άμεσα ενδιαφερομένους θα καταρτίσει σχέδιο εφαρμογής για τις πλέον αποτελεσματικές τεχνολογίες ΤΠΕ, όσον αφορά τα οχήματα, το οδικό δίκτυο και την υποδομή σε ΤΠ.

#### **ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΑΘΑΡΟΤΕΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ:**

- (10) Η ομάδα εργασίας “ΤΠΕ για καθαρή κινητικότητα” θα πρέπει να συμβάλλει στο έργο της Επιτροπής με τον προσδιορισμό των δυνητικών ωφελημάτων των συστημάτων ΤΠΕ στον τομέα της καθαρότερης και ενεργειακώς αποδοτικότερης κινητικότητας ανθρώπων και εμπορευμάτων στην Ευρώπη και με πρόταση μεθοδολογίας για τη μέτρηση της επιρροής των ΤΠΕ στη μείωση εκπομπών CO<sub>2</sub> μέχρι το 2008.
- (11) Με βάση τα σχετικά συμπεράσματα, η Επιτροπή θα εξετάσει, με τη βοήθεια και των υπολοίπων άμεσα ενδιαφερομένων, τον βέλτιστο τρόπο προώθησης της εξάπλωσης των πλέον αποδοτικών τεχνολογιών ΤΠΕ χαμηλών εκπομπών CO<sub>2</sub> τόσο για τα οχήματα όσο και για την υποδομή. Τα συμπεράσματα αυτά θα αντικατοπτρίζονται στο χάρτη πορείας του 2008 για την εξάπλωση των ΝΣΜ.

### **2.3. Προς ευφύστερα οχήματα**

#### *2.3.1 Ασφαλέστερη χρήση και τυποποιημένες διεπαφές για περιηγόμενες συσκευές<sup>40</sup>*

Τα συστήματα πληροφοριών και επικοινωνιών για οχήματα πρέπει να είναι αξιόπιστα, εύχρηστα και ασφαλή. Επίσης δεν πρέπει να παραβιάζουν το απόρρητο των δεδομένων. Νευραλγικό σημείο στο νοήμον αυτοκίνητο υπήρξε η βελτίωση της *Διάδρασης Ανθρώπου-Μηχανής, ΔΑΜ*. Τον Δεκέμβριο του 2006 η Επιτροπή υιοθέτησε επικαιροποίηση της Ευρωπαϊκής Διακήρυξης Αρχών για συστήματα πληροφοριών και επικοινωνιών εντός οχήματος<sup>41</sup>. Κατά το χρονικό διάστημα 2006-2008 η Επιτροπή θα παρακολουθήσει εκ του σύνεγγυς την εφαρμογή της.

Κατά τα τελευταία έτη παρατηρήθηκε διάδοση των συσκευών πλοήγησης στην Ευρώπη. Η αγορά ενσωματωμένων εντός οχήματος συσκευών πλοήγησης αναπτύσσεται σταθερά ενώ σημειώθηκε πραγματική έκρηξη στις Προσωπικές Συσκευές Πλοήγησης (ΠΣΠ) και τα ευφυή τηλέφωνα με πλοήγηση, όπου η αγορά από 3,8 εκατ. συσκευές το έτος 2005 υπερέβη τα 9 εκατ. το 2006. Υποστήριξη της αποδοχής των συστημάτων αυτών αποτελεί η χρηματοδότηση ΕΤΑ με τα Προγράμματα-Πλαίσιο της ΕΕ.

Η εξέλιξη αυτή είναι θετική κατ’ αρχήν αλλά συνεπάγεται δύο προβλήματα:

- Ασφαλής χρήση και ασφαλής στερέωση συσκευών μετασκευής στο εσωτερικό περιβάλλον του οχήματος
- Διεπαφή με τα εντός του οχήματος συστήματα.

<sup>40</sup> Φορητές συσκευές χρησιμοποιούμενες στο αυτοκίνητο από τον οδηγό, για υποστήριξη, βοήθεια, επικοινωνία ή ψυχαγωγία.

<sup>41</sup> Σύσταση αριθ. 2007/78/ΕΚ της 22ας Δεκεμβρίου 2006.

Η Επιτροπή θα συνεργαστεί στενά με τους σχετικούς άμεσα ενδιαφερομένους για να αντιμετωπιστούν οι ανωτέρω προκλήσεις και να βελτιωθούν οι επιδόσεις οδικής ασφαλείας των συσκευών αυτών σύμφωνα με τους στόχους της πολιτικής μεταφορών.

### 2.3.2 Συνεργατικά συστήματα για ασφαλέστερες και αποδοτικότερες μεταφορές

Τα συνεργατικά συστήματα βασίζονται σε επικοινωνίες Οχήματος προς Όχημα και Οχήματος προς Υποδομή για την μετάδοση πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο. Τηρούν την υπόσχεση να επιφέρουν μείζονες βελτιώσεις στην αποδοτικότητα του συστήματος μεταφορών, στην ασφάλεια όλων των οδικών χρηστών και στη συμβολή προς ανετότερη κινητικότητα. Στην Ευρώπη οι εργασίες για τα συνεργατικά συστήματα άρχισαν με το 5<sup>ο</sup> και το 6<sup>ο</sup> Πρόγραμμα Πλαίσιο. Η βιομηχανία συγκρότησε τους ομίλους Car2Car<sup>42</sup>, με τους οποίους προωθείται κοινή προσέγγιση σε ολόκληρη τη βιομηχανία. Τα βασικά προαπαιτούμενα και οι μείζονες στόχοι της Επιτροπής είναι η ανάπτυξη εναρμονισμένης και διαλειτουργικής αρχιτεκτονικής συστήματος, η κοινή αρχιτεκτονική επικοινωνιών για την εξυπηρέτηση των αναγκών τόσο του δημοσίου τομέα όσο και του ιδιωτικού, καθώς και η διαθεσιμότητα επαρκούς φάσματος. Προς τον σκοπό αυτό, με τη δράση στήριξης COMeSafety<sup>43</sup> που χρηματοδοτήθηκε από το 6<sup>ο</sup> ΠΠ συστάθηκε επιχειρησιακή ομάδα για την αρχιτεκτονική των επικοινωνιών. Η εν λόγω επιχειρησιακή ομάδα συντονίζει και ενοποιεί τις εργασίες που προκύπτουν με ευρωπαϊκού και εθνικού επιπέδου έργα καθώς και άλλες ουσιαστικές πρωτοβουλίες και ενεργεί ως διεπαφή για την προϊούσα τυποποίηση στον ISO και σε άλλους οργανισμούς τυποποίησης.

Τα συνεργατικά συστήματα απαιτούν περαιτέρω επενδύσεις σε E&A. Ακολουθώντας το στρατηγικό πρόγραμμα εργασίας ERTRAC<sup>44</sup>, τον Δεκέμβριο του 2006 το φόρουμ eSafety υιοθέτησε για την κινητικότητα στρατηγικό πρόγραμμα έρευνας στον τομέα των ΤΠΕ, όπου υπογραμμίζονται οι εν λόγω ανάγκες E&A και τίθεται η βάση για τη μελλοντική έρευνα στον τομέα αυτό.

Τα συνεργατικά συστήματα απαιτούν φάσμα για επικοινωνίες μικρής εμβέλειας και χαμηλού χρόνου αναμονής. Η βιομηχανία ζήτησε ζώνη στην περιοχή των 5,9 GHz και το ζήτημα συζητήθηκε στην Επιτροπή Ραδιοφάσματος<sup>45</sup>. Λόγω των κοινωνικοοικονομικών ωφελημάτων από τα συνεργατικά συστήματα, η Επιτροπή υποστηρίζει τις απαιτήσεις της βιομηχανίας.

#### **ΔΡΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΥΦΥΕΣΤΕΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ:**

- (12) Η Επιτροπή ενθαρρύνει τους εμπλεκόμενους άμεσα ενδιαφερόμενους να συνεργαστούν ώστε να εκπονηθούν προτάσεις για ασφαλή χρήση και ασφαλή στερέωση των περιηγόμενων συσκευών και να προσδιορισθεί τυποποιημένη διεπαφή μεταξύ των εντός οχήματος συστημάτων και των συσκευών που εισάγονται σε αυτό. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα χρησιμοποιήσει το σχετικό υλικό για να προχωρήσει στις κατάλληλες δράσεις στο χάρτη πορείας του 2008 για την εξάπλωση των ΝΣΜ.
- (13) Οι άμεσα ενδιαφερόμενοι θα πρέπει να εργασθούν για ανοικτή, πανευρωπαϊκή, τυποποιημένη και διαλειτουργική αρχιτεκτονική τηλεπικοινωνιών για συνεργατικά συστήματα στην Ευρώπη.

<sup>42</sup> [www.car-to-car.org](http://www.car-to-car.org).

<sup>43</sup> [www.comesafety.org](http://www.comesafety.org).

<sup>44</sup> [www.ertrac.org](http://www.ertrac.org).

<sup>45</sup> [http://ec.europa.eu/information\\_society/policy/radio\\_spectrum/activities/rsc\\_work/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/information_society/policy/radio_spectrum/activities/rsc_work/index_en.htm).

- (14) Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να υποστηρίζει περαιτέρω E&A στο πλαίσιο της προτεραιότητας της ΤΠΕ για συνεργατικά συστήματα κατά το χρονικό διάστημα 2009-2010.
- (15) Η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να συνεργάζεται με την Επιτροπή Ραδιοφάσματος με σκοπό την επίλυση των θεμάτων που απομένουν για την εναρμόνιση και την απονομή φάσματος σε ΝΣΜ για συνεργατικά συστήματα στην περιοχή συχνότητας 5,9 GHz.

### 3. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πρωτοβουλία "νοήμονα αυτοκίνητα" βασίζεται σε τρεις πυλώνες που αποβλέπουν στην προώθηση συστημάτων για νοήμονα οχήματα: το φόρουμ eSafety, την E&A και την ευαισθητοποίηση του χρήστη. Κατά το πρώτο έτος εξέλιξης της πρωτοβουλίας "νοήμονα αυτοκίνητα" πραγματοποιήθηκε σημαντική πρόοδος και στους τρεις τομείς. Η παρούσα ανακοίνωση ενισχύει την εμβληματική πρωτοβουλία i2010 "νοήμονα αυτοκίνητα" με επανεξέταση των μέτρων που λαμβάνονται από τους άμεσα ενδιαφερόμενους, τα κράτη μέλη και την Επιτροπή ώστε να καταστούν ασφαλέστερα, καθαρότερα και ευφρέστερα τα οχήματα και η κινητικότητα στην Ευρώπη. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να παρακολουθεί την ανέλιξη των εν λόγω δράσεων και να καταρτίζει εκθέσεις σχετικά με την πρόοδο της υλοποίησης.

Η εκπόνηση του χάρτη πορείας για την εξάπλωση των ΝΣΜ όπου θα συμπεριλαμβάνονται οχήματα και υποδομές θα αποτελέσει μείζονα πρωτοβουλία υπό την αιγίδα της ΕΚ για την ανάπτυξη συναίνεσης μεταξύ των άμεσα ενδιαφερομένων ώστε να διαδοθούν τα ΝΣΜ όπως εξαγγέλθηκε στην επανεξέταση της Λευκής βίβλου για την ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών. Η δημοσίευση αναμένεται για το θέρος του 2008 μετά από διαβούλευση με τους άμεσα ενδιαφερόμενους που προβλέπεται ότι θα αρχίσει το φθινόπωρο του τρέχοντος έτους.