

ET

ET

ET



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 17.9.2007
KOM(2007) 541 lõplik

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
SOTSIAAL- JA MAJANDUSKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

**Üleeuroopalise turvalisema, puhtama ja tõhusama liikuvuse suunas:
esimene aruanne intelligentse auto kohta**

1. SISSEJUHATUS

Tõhusad transporditeenused on Euroopa tööstuse konkurentsivõime jaoks üliolulised. Kuigi transport on oluline arengut mõjutav tegur, toob see kaasa keskkonna-, majanduslikud ja sotsiaalsed kulud. Näiteks transpordi keskkonnakulud moodustavad hinnanguliselt 1,1 % Euroopa SKTst¹. Liiklusummikud kasvavad ja põhjustavad SKT jätkuvat 1 %-list kadu. Liiklusohutuse valdkonnas esitati transpordipoliitika valges raamatus² Euroopa auahne eesmärk vähendada 2010. aastaks surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arvu 2001. aasta tasemega võrreldes poole võrra. Ohutus on vahepeal oluliselt paranenud, kuid arvestades 41 600 hukkunut, mis ületab rohkem kui 4000 võrra valges raamatus sätestatud eesmärki, ja 1,7 miljonit vigastatut 2005. aastal,³ on olukord täiesti vastuvõetamatu.

2007. aasta jaanuaris tegi komisjon ettepaneku, milles käsitleti integreeritud energia- ja kliimapaketti, mis sisaldab kasvuhooonegaaside heitkoguseid ning taastuenergiat hõlmavaid eesmärke heitkoguste vähendamiseks. Sellele tuginedes seadsid ELi riigipead ja valitsusjuhid 2007. aasta kevadisel Euroopa Ülemkogu kohtumisel kindla eesmärgi vähendada 2020. aastaks ELi kasvuhooonegaaside heitkoguseid 20 % võrra⁴ – see on eesmärk, mida toetati G8 tippkohtumisel, kus rõhutati 2007. aasta juunis Saksamaa eesistumise ajal kliimamuutustega võitlemise pakilisust. Seoses maanteetranspordiga on komisjoni eesmärk saavutada 2012. aastaks uute sõiduautode ja kergesõidukite süsinikdioksiidide tekkeks keskmiselt 120 g/km. Seda tehakse integreeritud lähenemise abil, kus süsinikdioksiidide tekkeks saavutatakse 130 g/km mootoritehnoloogia parandamise abil ning kõnealuste heidete vähendamine veel 10 g/km võrra muude tehnoloogiliste meetmete ja biokütuste suurenenud kasutamise abil⁵

Intelligentsed transpordisüsteemid lisavad transpordi infrastruktuurile ning sõidukitele info- ja sidetehnoloogia mõõtme. Kõnealuste süsteemide eesmärk on hallata tegureid, mis on tavapäraselt üksteisega vastuolus, nagu sõidukid, koormad ja teed, et parandada turvalisust ning vähendada liiklusummikuid, transpordiks kuluvat aega ja kütusekulu. Info- ja sidetehnoloogia ning intelligentsete transpordisüsteemide võimalikku panust rõhutatakse transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõttes ja energiapoliitikat käsitlevas komisjoni teatises⁶. Info- ja sidetehnoloogia on osa integreeritud lähenemisest nii liiklusohutuse kui ka puhtama liikuvuse valdkonnas ning see on suunatud eesmärkide saavutamisele meetmetega, mis täiendavad ja ühendavad olemasolevaid meetmeid. Seoses sellega püstitati transpordipoliitika valge raamatu „*Liikumisvõimeline Euroopa*” 2006. aasta vahekokkuvõttes 2008. aastaks järgmine eesmärk:

„Olulise programmi käivitamine, et tuua turule arukad autotranspordisüsteemid ning valmistada ette koostöösüsteemi infrastruktuur.”

Kuna varasemad püüded intelligentsete transpordisüsteemide kasutamiseks olid liiga piiratud ulatusega ega viinud soovitud tulemusteni, on tehtud Euroopa Komisjoni juhitud ulatuslik algatus, mis põhineb terviklikul poliitilisel lähenemisel ja mille eesmärk on avaldada 2008. aasta suvel kasutuselevõtu kava, mis hõlmab intelligentseid sõidukeid ja intelligentset

KOM(2006) 314.

KOM(2001) 370.

KOM(2006) 74.

http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/index_en.htm

KOM(2007) 19 ja KOM(2007) 22.

KOM(2007) 1.

infrastruktuuri ühendavate intelligentsete transpordisüsteemide kasutamise juurutamist. Käesoleva aasta sügisel on kavas alustada konkreetset konsultatsiooni sidusrühmadega. Kõnealusel kasutuselevõtu kavas kasutatakse intelligentset autot käsitleva „Intelligentse auto” i2010-algatuse raames tehtud tööd.

Intelligentse auto algatuse raames,⁷ mis käivitati 2006. aastal komisjoni ja kõnealuse valdkonna muude sidusrühmade tegevuse poliitilise raamistikuna, käsitletakse mitmeid intelligentsete sõidukitega seonduvaid küsimusi. Kõnesolev algatus põhineb täiustatud info- ja sidetehnoloogial, et muuta meie maanteetransport ohutumaks, puhtamaks ja arukamaks. Intelligentse auto algatus on väga oluline projekt algatuse i2010 raames,⁸ mis moodustab Euroopa Komisjoni infoühiskonna ja meedia strateegilise poliitilise raamistiku aastani 2010.

Intelligentset autot käsitlevas komisjoni teatises tehti ettepanek 12 konkreetse tegevuse kohta kolmes valdkonnas (kolm sammast): asjaomaste sidusrühmade töö koordineerimine ja toetamine eSafety-foorumis, teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse ning teadlikkuse tõstmise meetmete abil. Kõnesolevate meetmete eesmärk on info- ja sidetehnoloogial põhinevate intelligentsete sõidukisüsteemide arendamise ja kasutuselevõtu kiirendamine Euroopas.

Märkimisväärseid edusamme on tehtud kõigis kolmes valdkonnas ja intelligentse auto algatus on juba Euroopas referentsalgatus ning seda tunnustatakse ka rahvusvaheliselt. Käesolevas teatises esitatakse andmed kõnealuste tegevuste kohta, tehakse uute meetmete ettepanekuid ning taotletakse liikmesriikide ja tööstusharu edasist toetust nende meetmete kiireks rakendamiseks, täiendades integreeritud lähenemisviisi turvalisus- ja keskkonnanäesmärkide, eelkõige infrastruktuuri ja sõidukijuhi käitumisega seonduvate eesmärkide saavutamiseks.

2. ARENG TURVALISEMATE, PUHTAMATE JA ARUKAMATE SÕIDUKITE SUUNAS EUROOPAS

Juba praegu kättesaadavad intelligentsete sõidukisüsteemid võivad aidata jätkuvalt vähendada surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arvu, leevendada linnades ja linnade vahel oluliselt liiklusummikuid ning vähendada saasteainete heiteid ja kasvuhoonegaase. Intelligentse auto algatus kasutab jätkuvalt oma kolme sammast aruka liikuvuse rakendamiseks Euroopas.

2.1. Ohutumad sõidukid

2.1.1 Üleeuroopalise automaatse hädaabikõne süsteemi täieulatuslik käivitamine 2010. aastaks

Üks peamisi eSafety-foorumis esitatud eesmärke on automaatse hädaabikõne süsteemi⁹ (üleeuroopaline sõidukisüsteem hädaabikõne) täieulatuslik käivitamine 2010. aastaks. Õnnetuse korral helistab automaatne hädaabikõne süsteem hädaabiteenistusse, teatab neile sõiduki täpse asukoha ja annab muud teavet õnnetuse ja sõidukis viibijate kohta. Kui automaatse hädaabikõne süsteem on täielikult välja arendatud, võimaldaks see Euroopas igal aastal säästa kuni 2500 inimest.

KOM(2006) 59.

KOM(2007) 146.

KOM(2005) 431 ja KOM(2006) 723.

Euroopa Parlament on automaatse hädaabikõne süsteemi täielikult toetanud¹⁰ ja palunud kõikidel sidusrühmadel selle rakendamiseks viivitamata vajalikke meetmeid võtta, sealhulgas eCall-algatuse vastastikuse mõistmise memorandumile allakirjutamine. Vastastikuse mõistmise memorandumile allakirjutamine on vabatahtlik ning näitab selget kohustust ja toetust automaatse hädaabikõne süsteemi õigeaegsele rakendamisele. Üheksa liikmesriiki ja kolm assotsieerunud riiki on juba vastastikuse mõistmise memorandumile alla kirjutanud¹¹ ning veel mitu riiki valmistuvad seda tegema. Võttes arvesse liikmesriikide võetud kohustust automaatse hädaabikõne süsteemi suhtes, alustab komisjon 2007. aasta teises pooles läbirääkimisi vabatahtliku kokkuleppe üle, milles käsitletakse automaatse hädaabikõne süsteemi lisamist kõikide uute sõidukite standardvarustusse alates 2010. aastast. Liikmesriigid, kes ei ole veel vastastikuse mõistmise memorandumile alla kirjutanud, peaksid seda viivitamata tegema. Protsessi edenemisest sõltuvalt võib automaatse hädaabikõne süsteemi rakendamisega seonduvaid asjakohaseid reguleerivaid meetmeid ette näha 2008. aastal.

Hädaabikõne juhtrühm¹² võttis vastu lõplikud soovitused, mille eSafety-foorum kiitis heaks 2006. aasta mais ja mis sisaldasid soovitusi automaatse hädaabikõne süsteemi standardimiseks. Euroopa Telekommunikatsioonistandardiinstituut (ETSI)¹³ on aga väga aeglaselt tegutsenud, kuna Euroopa avatud standardi alternatiivina on pakutud patenteeritud lahendust.

Asukohta käsitleva teabe nõutava täpsuse ja vajaliku katvuse saavutamiseks tuleb kasutada globaalset navigatsioonisatelliitide süsteemi (GNSS), kasutades GPSi, ning, lähitulevikus, Euroopa satelliitnavigatsioonisüsteemi Galileo,¹⁴ mis tagab veel suurema täpsuse ja kättesaadavuse.

2.1.1. *Elektrooniline stabiilsuskontroll uutes autodes laialdaselt kättesaadavaks*

Elektrooniline stabiilsuskontroll on sõiduki turvatehnoloogia, mis aitab vältida õnnetusi, vähendades libisemisohtu, mis on vähemalt 40 % surmaga lõppevate liiklusõnnetuste peamine põhjus. EuroNCAPi¹⁵ andmetel võiks Euroopa maanteedel igal aastal säästa 4000 inimest ja ära hoida 100 000 tõsist õnnetust,¹⁶ kui kõikidel autodel oleks elektrooniline stabiilsuskontroll. Euroopa probleem seisneb praegu uute autode puhul elektroonilise stabiilsuskontrolli väheses kättesaadavuses (40 % ELi 25 liikmesriigis 2005. aastal) ja see varieerub eri turgudel suures ulatuses, kuna tootjate äristrateegiad ning ametiasutuste toetus on erinevad (85 % Rootsis, 31 % Itaalias). Juhul kui elektroonilist stabiilsuskontrolli pakutakse lisavarustusena, on sellele sageli lisatud täiendavad kulukad võimalused. Kõnealune kaubandustava, mida paljud tootjad kasutavad, pärsib elektroonilise stabiilsuskontrolli kasutuselevõttu väiksemates autodes.

Euroopa Parlamendi aruanne liiklusohutuse kohta: Kodanikele hädaabikõnede lähemale toomine: ref. A6-0072/2006.

Soome, Rootsi, Kreeka, Itaalia, Leedu, Küpros, Sloveenia, Saksamaa, Austria, Šveits, Norra, Island (2007. aasta augusti lõpu seisuga).

http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/forum/ecall/index_en.htm

¹³ European Telecommunications Standards Institute (Euroopa Telekommunikatsioonistandardite Instituut)

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm

¹⁵ European New Car Assessment Programme – Euroopa uute autode hindamisprogramm, <http://www.euroncap.com>

¹⁶ http://www.chooseesc.eu/en/media/information_about_the_campaign/

Ameerika Ühendriikides tegi riiklik maanteeohutusamet 2006. aasta septembris ettepaneku määruse kohta, mille kohaselt peaksid kõik tootjad alustama sõiduautode varustamist elektroonilise stabiilsuskontrolliga alates 2009. aastal väljalastud mudelitest. Alates 2012. aastal väljalastud mudelitest muutub elektrooniline stabiilsuskontroll kohustuslikuks kõigile uutele autodele Ameerika Ühendriikide turul.

Euroopa eesmärk on samuti saavutada 2012. aasta mudelitel elektroonilise stabiilsuskontrolli 100 %-line kättesaadavus. Euroopa on senini pooldanud vabatahtlikkusel põhinevat lähenemist, kus kasutajapoolset nõudlust peetakse kiiremaks turulemineku viisiks. Ameerika Ühendriigid osalevad elektroonilise stabiilsuskontrolli tehnilisi nõudeid hõlmavat üldist tehnilist eeskirja käsitleva rahvusvahelise kokkuleppe läbirääkimistel osana elektroonilise stabiilsuskontrolli uutesse sõiduautodesse paigaldamise ettevalmistusfaasist. Raskeveokitega seoses on tehtud ettepanek elektroonilist stabiilsuskontrolli käsitlevate sätete kohta, mis tuleks üle võtta UNECE¹⁷ määrusesse 13, mis jõustub tõenäoliselt 2008. aasta sügisel. eSafetyAware! (e-ohutuse teadlikkus)¹⁸ on teabeplatvorm, mille eesmärk on kiirendada intelligentse auto tehnoloogiate turuletulekut teavitamiskampaaniate ja lõppkasutajatele suunatud ürituste abil. See on sõltumatutest liikmetest koosnev foorum, mille eesistuja on FIA fond¹⁹ ja mida kaasrahastab Euroopa Komisjon. eSafetyAware! platvormi esimene, praegu toimuv kampaania käsitleb elektroonilist stabiilsuskontrolli. Kampaania ametlik avamine toimus 2007. aasta mais.

Komisjon käivitab 2007. aastal Interneti-põhise konsultatsiooni teemal, kuidas teha elektrooniline stabiilsuskontroll paljude sõidukitüüpide jaoks kiiremini kättesaadavaks, sealhulgas selle kohustuslik lisamine.

2.1.3 Õnnetuste vältimissüsteemide kasutuselevõtu kiirendamine

Info- ja sidetehnoloogia on põhikomponent ennetavates ja aktiivsetes turvasüsteemides, mis annavad juhile abi reaajas, võimaldades õnnetusi ära hoida ja nende tagajärgi leevendada.

Näiteks osutati hiljutises uurimuses, et kui sõiduautojuhil on 0,5 sekundit täiendavat hoiatusaega, võib ligikaudu 60 % tagant kokkupõrgetest ära hoida. Sekundipikkune täiendav hoiatusaeg võib ära hoida ligikaudu 90 % tagant kokkupõrgetest. Sama tootja simulaatoril põhinevas uurimuses²⁰ märgiti, et kiirusel 80 km/h toimuvaid tagant kokkupõrkeid võib pidurivõimendite²¹ ja õnnetuste vältimise tehnoloogia abil 75 % võrra vähendada. Komisjon viib 2007. aastal läbi konsultatsiooni ettepanekute kohta, milles käsitletakse kohustuslikku süsteemide paigaldamist, mis hõlmavad pidurivõimendit ja õnnetuste vältimise tehnoloogiat. Rootsisis avaldatud uurimuse kohaselt²² võib adapteeruvate esilaternatega varustatud nähtavuse parandamissüsteemi²³ abil vähendada jalakäijate surmaga lõppevaid õnnetusi 30 % võrra ja jalgratturite surmaga lõppevaid õnnetusi 15 % võrra.

¹⁷ Ühinenud Rahvaste Organisatsiooni Euroopa Majanduskomisjoni transpordiosakond, töörihm 29. www.esafetyaware.eu/

Daimler-Chrysler Hightech Report, nr 2/2005.

Maksimeerib sõiduki pidurdusvõimet, vähendades pidurdusteed.

Parandab nähtavust sõiduki teekonnal, nii et selle vaateväli oleks halva nähtavuse korral paremini valgustatud.

Short description of ITS safety applications and their potential safety benefits, Lind et al. (2003).

Kõnesolevale suurele potentsiaalile vaatamata osutavad eSafety-foorumi kasutuselevõtu kava tööühma²⁴ tegevuse tulemused ja eIMPACT²⁵ projekti esialgsed tulemused sellele, et kui midagi ette ei võeta, jääb intelligentse auto süsteemide ja rakenduste kasutustihedus väikeseks, võrreldes nende potentsiaaliga elusid säästa. eSafety-foorum on vastu võtnud soovitusel kõigile sidusrühmadele, et kiirendada kõnealuste õnnetuste vältimise tehnoloogiate kasutuselevõttu, ning peaks aktiivselt edendama nende soovitusel arendamist reaalseks kasutuselevõtu kavaks 2008. aasta lõpuks.

2.1.4 Turuleviimise kitsaskohtade kõrvaldamine

Intelligentse auto esimese samba põhiüritus 2007. aastal oli *eesistujariigi Saksamaa korraldatud eSafety seminar* Berliinis 5.–6. juunini. Kõnealuse seminari järeldused annavad väärtuslikke juhiseid reaalajas liiklus- ja reisiinfosüsteemide ning automaatse hädaabikõne süsteemi rakendamiseks Euroopa tasandil ning inimese-masina koostoime ja õigusküsimustega tegelemiseks²⁶.

eSafety-foorum kiitis heaks *Euroopa tegevusjuhise* projektiga RESPONSE²⁷ toodetud kõrgetasemelise sõidukijuhis abisüsteemi (ADAS) arendamiseks ja katsetamiseks. Kõrgetasemeline sõidukijuhis abisüsteem toetab sõidukijuhte ja võib aidata ära hoida õnnetusi või leevendada nende tagajärgi. Kahjuks aeglustavad mitmed õiguslikud takistused, nagu vastutus, kõnealuste süsteemide kasutuselevõttu. Projekti RESPONSE raames koostati tegevusjuhise kõrgetasemelise sõidukijuhis abisüsteemi kiiremaks turuletoomiseks. See aitab tootjatel tutvustada uusi turvarakendusi inimlike, süsteemiga seonduvaid ja õiguslike aspekte käsitleva integreeritud perspektiivi kaudu. Autotööstus võtab praegu tegevusjuhise vastu.

Andmekaitse-eeskirju tuleb asjakohaselt järgida, et tagada kasutajate usaldus sõidukisüsteemide vastu. Komisjon korraldas 2007. aasta veebruaris seminari Euroopa andmekaitseinspektoritele. Seminari põhjal valmistab eSafety-foorum 2007. aastal ette tegevusjuhise.

eSafety-foorum asutas 2007. aasta jaanuaris uue *eSecurity tööühma*, et uurida sõidukisüsteemide kontrolli- ja sidesüsteemide turvavajadusi. Tööühma eesmärk on anda soovitusi võrgustikke, arhitektuuri, süsteemi ja süsteemiosi ning nende koostoimet käsitlevate uurimisvajaduste kohta ning uurida õigusnormide ja standardimise vajadust.

Teatistes intelligentse auto kohta käsitleti *algatusi* kui võimalikku vahendit intelligentsete sõidukisüsteemide kasutuselevõtu kiirendamiseks. Euroopa liiklusohutuse tegevusprogrammi vahekokkuvõtet käsitlevas aruandes²⁸ kutsus Euroopa Parlament liikmesriike tagama, et algatused ei piirduks üksnes heitkoguste vähendamise, vaid hõlmaksid ka sõidukite turvaseadmeid. eSafety-foorum on uurinud võimalust tutvustada algatuskavasid riiklikul tasandil, et toetada kõrgetasemeliste turvaseadmetega varustatud sõidukite ostmist. Kõnealune töö näitab, et riikliku tasandi maksusoodustused on võimalikud kooskõlas riigiabi käsitleva ühenduse õigusega ja et see võib kiirendada selliste inimelusid säästvate tehnoloogiate turuleviimist. Võttes arvesse kõnealuste kavade suurt potentsiaali, uurib komisjon

www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/esafety_working_groups/implementation_road_map.htm

²⁵www.eimpact.info

www.esafetysupport.org

²⁷ www.prevent-ip.org

http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm

intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu kava raames konkreetseid ettepanekuid kavade rakendamiseks.

Seni on info- ja sidetehnoloogia tehnilise ning funktsionaalse toimimise testimiseks kasutatud esitlusi, kuid nende ulatus on sageli piiratud. Tegelikult vajatakse analüüsi ja hindamist reaalses, tavaliste sõidukijuhtidega keskkonnas ajavahemikul, mis võimaldab andmeid koguda ja töödelda statistiliselt korrektsel viisil. See on *kasutuslike välikatsete (FOT)* eesmärk. Kasutuslike välikatsetega tegelemiseks on seitsmendas raamprogrammis avaldatud esimene konkursikutse ning seda jätkatakse edasiste konkursikutsetega.

Intelligentsete sõidukisüsteemide aeglase kasutuselevõtu üheks peamiseks põhjuseks peetakse tarbija nõudluse puudumist. Seepärast kavatseb komisjon tugevdada *intelligentset autot käsitleva teadlikkuse sammast*, tehes koostööd eSafetyAware! projektiga edasistes kampaaniates, luues asjakohase veebiportaali ja soodustades sihtotstarbeliste dokumentaalfilmide tootmist ning muid teadlikkust tõstvaid tegevusi seitsmenda raamprogrammi asjakohaste toetusvahendite abil.

MEETMED TURVALISEMATE SÕIDUKITE JAOKS

- (1) Liikmesriigid, kes ei ole veel eCall-algatuse vastastikuse mõistmise memorandumile alla kirjutanud, peaksid selle protsessi lõpule viima 2007. aasta lõpuks.
- (2) Liikmesriigid peaksid ajavahemikus 2007–2008 läbi viima automaatse hädaabikõne süsteemi katseid ja uuendama oma hädaabiteenistuste infrastruktuure, et olla 2010. aastaks valmis automaatse hädaabikõne süsteemi haldama.
- (3) Euroopa standardimisorganisatsioonid Euroopa Telekommunikatsiooni Standardiinstituut ja Euroopa Standardikomitee²⁹ peaksid üleeuroopalise automaatse hädaabikõne süsteemi käivitamiseks vajalikud standardid valmis saama 2008. aasta keskpaigaks. Liikmesriigid ja tööstusharu peaksid tegema koostööd, et rakendada kõnealused standardid osutatud ajavahemiku jooksul.
- (4) Euroopa Komisjon alustab kava kohaselt läbirääkimisi ACEA,³⁰ JAMA³¹ ja KAMAgaga³² automaatse hädaabikõne süsteemi vabatahtlikuks lisamiseks kõikide uute autode standardvarustusse alates 2010. aastast ning esitab tegevuse tulemuste kohta aruande 2008. aasta keskpaigaks.
- (5) Eespool osutatud meetmete edust sõltuvalt võib automaatse hädaabikõne süsteemi rakendamisega seonduvaid uusi reguleerivaid meetmeid ette näha 2008. aastal.
- (6) Komisjon käivitab 2007. aastal konsultatsiooni edasiste sammude kohta teemal, kuidas teha elektrooniline stabiilsuskontroll paljude sõidukitüüpide jaoks kiiremini kättesaadavaks, sealhulgas selle kohustuslik lisamine.
- (7) Intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu kava osana koostab komisjon 2008. aasta keskpaigaks suunised intelligentseid sõidukisüsteeme käsitlevate algatuste

European Committee for Standardisation (CEN) – Euroopa Standardikomitee

³⁰ European Automobile Manufacturers Association – Euroopa autotootjate ühendus.

³¹ Japan Automobile Manufacturers Association – Jaapani autotootjate ühendus.

³² Korean Automobile Manufacturers Association – Korea autotootjate ühendus.

kohta, milles uuritakse võimalust võtta liikmesriikides kasutusele vastavad maksuskeemid ja koostada kava soodustuskeemide rakendamiseks kooskõlas maksualase ja riigiabi käsitleva ühenduse õigusega.

- (8) Komisjon käivitab seitsmenda raamprogrammi raames 2008. aasta keskpaigaks kasutuslikud välikatsed. Komisjon tagab kasutuslike välikatsete ettevalmistamisele, rakendamisele ja hindamisele Euroopas ühtse lähenemisviisi ning koostöö liikmesriikidega.
- (9) Komisjon teeb koostööd eSafetyAware! platvormiga, korraldades uusi kampaaniaid pärast ChooseESC! kampaaniat, asutades intelligentset autot käsitleva veebiportaali ja edendades intelligentseid sõidukisüsteeme käsitlevate sihtotstarbeliste dokumentaalfilmide tootmist.

2.2. Puhtamad sõidukid

2.2.1 Info- ja sidetehnoloogia rolli hindamine seoses kliimamuutusi käsitlevate ühenduse eesmärkidega

Kasvav nõudlus liikuvuse järele on Euroopa Liidu keskkonnapoliitika jaoks probleem.

Siiski on tehtud teatavaid olulisi edusamme. Näiteks on viimastel aastatel märkimisväärselt vähenenud maanteetranspordist tulenevad kahjulikud heited. Autode kasutamine on seevastu endiselt oluline kasvuhoonegaaside allikas, moodustades ligikaudu 12 % ELi süsinikdioksiidi koguheidetest³³. Energia tarbimise valdkonnas moodustab transport 30 % energia kogutarbimisest ja 71 % nafta kogutarbimisest ELis, kusjuures maanteetranspordi osa sellest on 60 %³⁴.

2007. aasta veebruaris³⁵ võttis komisjon vastu läbivaadatud strateegia, et saavutada integreeritud lähenemisviisi abil ELi pikaajaline eesmärk – 120 g CO₂/km. Kavandatud õiguslik raamistik³⁶ keskendub süsinikdioksiidide kohustuslikule vähendamisele, et saavutada sõidukimootori tehnoloogia täiustamise abil eesmärgiks seatud keskmine tase 130 g/km uute autode puhul, ning vähendada muude tehnoloogiliste täiustuste (väikese veeretakistusega rehvid ja rehvirõhu seire, kliimaseade, käiguvahetuse näidikud, väikesed tarbesõidukid) ja biokütuste suurenenud kasutamise abil süsinikdioksiidideid veel 10 g/km võrra või tehnilise vajaduse korral samaväärselt.

Intelligentse auto algatuses pakutakse eSafety-foorumi kaudu lisaks sõidukite täiustamisele suunatud ELi strateegiale välja uus viis energiatõhususele ja heitkoguste vähendamisele kaasaaitamiseks. Kõnesolev lähenemine ei käsitle üksnes sõidukeid, vaid ka maanteetranspordisüsteemi tervikuna. 2006. aastal loodi eSafety-foorumi raames uus tööühm, kes tegeleb info- ja sidetehnoloogiaga puhta ja tõhusa liikuvuse jaoks. Tööühma peamine eesmärk on aidata kaasa komisjoni tööle seoses meetodite väljatöötamisega info- ja sidetehnoloogia mõju kvantifitseerimiseks süsinikdioksiidide vähendamisel maanteetranspordisektoris. Vajaduse korral võib sellele järgneda info- ja sidetehnoloogia ning intelligentsete autode rolli hindamine seoses ühenduse kliimamuutusealaste eesmärkidega.

KOM(2007) 22 ja KOM(2007) 19.

KOM(2006) 314.

KOM(2007) 22.

KOM(2007)19.

2.2.2 Kõige tõhusamate puhtaid sõidukeid käsitlevate tehnoloogiate kavad

Nagu mitmed uurimisprojektid on näidanud, on info- ja sidetehnoloogial põhinevatel süsteemidel märkimisväärne võimalik mõju puhtamale ja tõhusamale liikuvusele ning neid võib pakkuda lisavahendiks süsinikdioksiidide vähendamisel ELis. Näiteks adaptiivne kiirushoidik (ACC) toob kaasa 3 %-lise üldise kütusekulu vähenemise³⁷. Teise uurimuse käigus leiti, et kütuse tarbimine vähenes 8,5 % võrra ja saastus 8–18 % võrra, kui ainuüksi 10 % sõidukitest varustati adaptiivse kiirushoidikuga, kahjustamata seejuures liiklusvoogu³⁸. Kaasaegsed linnade liiklusjuhtimissüsteemid võivad parema liikluskorralduse abil vähendada viivitusi kuni 30 % võrra ja suurendada sõidukite keskmist kiirust kuni 13 % võrra, tuues kaasa väiksema kütusekulu ja heitkoguste kahanemise³⁹.

Kui on välja töötatud meetodid, mis võimaldavad mõõta info- ja sidetehnoloogia mõju süsinikdioksiididele, koostab Euroopa Komisjon sidusrühmadega konsulteerides kõige tõhusamate info- ja sidetehnoloogiliste lahenduste käivitamise kava nii sõidukite kui ka infrastruktuuri jaoks.

MEETMED PUHTAMATE SÕIDUKITE JAOKS

- (10) Puhta liikuvusega seotud info- ja sidetehnoloogiaga tegelev töörühm peaks kaasa aitama komisjoni tegevusele, määratledes info- ja sidetehnoloogia süsteemide ja rakenduste võimalikke eeliseid Euroopa kodanike ja kaupade puhtama ja energiatõhusama liikuvuse valdkonnas ning pakkudes 2008. aastaks välja meetodid info- ja sidetehnoloogia mõju mõõtmiseks süsinikdioksiidide vähendamisel.
- (11) Selle põhjal otsib komisjon muude sidusrühmade kaasabil parimat viisi kõige tõhusamate madala süsinikdioksiidisisaldusega info- ja sidetehnoloogiliste lahenduste käivitamiseks nii sõidukite kui ka infrastruktuuri jaoks. Kõnealune sisend esitatakse 2008. aasta intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu kavas.

2.3. Arukamad sõidukid

2.3.1 Teisaldatavate seadmete⁴⁰ turvalisema kasutuse ja ühtlustatud liideste tagamine

Sõidukite info- ja sidesüsteemid peavad olema usaldusväärsed, kergesti kasutatavad ja turvalised. Süsteemid peavad arvesse võtma ka andmekaitset. Intelligentse auto üks võtmevaldkondi on olnud *inimese-masina koostoime parandamine*. 2006. aasta detsembris võttis komisjon vastu Euroopa põhimõtete uuendatud versiooni sõidukisestest info- ja sidesüsteemide kohta⁴¹. Komisjon jälgib ajavahemikul 2006–2008 tähelepanelikult kõnealuste põhimõtete rakendamist.

Viimastel aastatel on navigatsiooniseadmed Euroopas laialt levinud. Pidevalt kasvab sõidukisse sisseehitatud navigatsiooniseadmete turg, samal ajal on plahvatuslikult kasvanud personaalsete navigatsiooniseadmete ja navigatsiooniseadmega varustatud intelligentsete telefonide turg, kasvades 3,8 miljonilt seadmelt 2005. aastal rohkem kui 9 miljoni seadmeni

³⁷ G. Bootsma; L. Dekker, Rijkswatersraat, NL, Road to the Future, aprill 2007.

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

³⁹ http://www.smart-nets.napier.ac.uk/finalbrochure_120804.pdf

⁴⁰ Juhi poolt autos kasutatavad teisaldatavad seadmed toetuseks, abiks, teabevahetuseks või meelelahutuseks. Soovitus 2007/78/EÜ, 22. detsember 2006.

2006. aastal. Kõnesolevate süsteemide ja seadmete kasutuselevõttu toetatakse ELi raamprogrammide teaduse ja tehnoloogia rahastamise abil.

Selline areng on üldiselt positiivne, kuid see toob kaasa kaks probleemi:

- sõidukisse paigaldatud teistsaldatavate seadmete turvaline kasutamine ja kinnitamine;
- liides sõidukisse sisseehitatud seadmetega.

Komisjon teeb tihedat koostööd sidusrühmadega, et käsitleda kõnesolevaid probleeme ja parandada seadmete toimimist liiklusohutuse seisukohalt kooskõlas transpordipoliitika eesmärkidega.

2.3.2 Turvalisemat ja tõhusamat transporti hõlmavad koostöösüsteemid

Koostöösüsteemid põhinevad sõidukite omavahelisel (Vehicle-to-Vehicle) ning sõiduki ja infrastruktuuri vahelisel (Vehicle-to-Infrastructure) sidepidamisel teabe vahetamiseks reaajas. Kõnealused süsteemid lubavad oluliselt parandada transpordisüsteemi tõhusust ja kõigi liiklejate turvalisust ning muuta liikuvus mugavamaks. Koostöösüsteeme hakati Euroopas arendama viienda ja kuuenda raamprogrammi raames. Tööstusharu on asutanud Car2Car konsortsiumid,⁴² mis edendavad ühist tööstusharuülest lähenemisviisi. Peamised eeldused ning komisjoni olulised eesmärgid on ühtlustatud ja koostalitlusvõimelise süsteemi ülesehituse arendamine, ühine sidepidamise ülesehitus, mis vastab nii avaliku kui ka erasektori vajadustele, ning sobiva spektri kättesaadavus. Sel eesmärgil on kuuenda raamprogrammi raames rahastatud toetusmeetmega COMeSafety⁴³ loodud sidepidamise ülesehitusega tegelev tööriühm. Kõnealune tööriühm koordineerib ja ühendab Euroopa ja riiklike projektide tegevust lisaks muudele võtmealgatustele ning toimib vahendajana Rahvusvahelises Standardiorganisatsioonis (ISO) ja muudes standardiasutustes toimuvates standardimisprotsessides.

Koostöösüsteemid vajavad täiendavaid investeeringuid uurimis- ja arendustegevusse. eSafety foorum võttis 2006. aasta detsembris kooskõlas ERTRACi strateegilise kavaga⁴⁴ vastu liikuvusega seonduva info- ja sidetehnoloogia valdkonna strateegiliste teadusuuringute kava, milles käsitletakse kõnealuseid uurimis- ja arendustegevusalaseid vajadusi ning luuakse alus tulevastele teadusuuringutele kõnealuses valdkonnas.

Koostöösüsteemid vajavad spektrit väikese ulatuse ja lühikese latentsusajaga sidepidamiseks. Tööstusharu on taotlenud sagedusala vahemikus 5,9 GHz, mida arutatakse raadiospektrikomitees⁴⁵. Komisjon toetab tööstusharu nõudeid, arvestades koostöösüsteemide sotsiaalseid ja majanduslikke eeliseid.

MEETMED ARUKAMATE SÕIDUKITE JAOKS

- (12) Komisjon julgustab asjaomaseid sidusrühmi tegema koostööd, et koostada ettepanekud teistsaldatavate seadmete turvaliseks kasutamiseks ja kinnitamiseks ning luua ühtlustatud liides sisseehitatud ja teistsaldatavate seadmete vahel. Euroopa

Komisjon kasutab kõnesolevat sisendit, et võtta oma 2008. aasta intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu kava raames asjakohaseid meetmeid.

- (13) Sidusrühmad peaksid looma avatud, üleeuroopalise, ühtlustatud ja koostalitlusvõimelise sidepidamise ülesehituse, mis toetab Euroopa koostöösüsteeme.
- (14) Komisjon jätkab edasise uurimis- ja arendustegevuse toetamist koostöösüsteeme käsitleva info- ja sidetehnoloogia prioriteedi raames ajavahemikus 2009–2010.
- (15) Komisjon jätkab koostööd raadiospektrikomiteega, et lahendada probleemid seoses ühtlustamise ja intelligentsete transpordisüsteemide spektri määramisega koostöösüsteemidele sagedusalas 5,9 GHz.

3. KOKKUVÕTE JA EDASISED SAMMUD

Intelligentse auto algatus põhineb intelligentsete sõidukisüsteemide edendamisel kolmel sambal: eSafety-foorum, uurimis- ja arendustegevus ning kasutaja teadlikkus. Intelligentse auto algatuse esimese tegevusaasta jooksul on tehtud suuri edusamme kõigis kolmes valdkonnas. Käesolevas teatises toetatakse i2010 intelligentse auto juhtalगतust, vaadates läbi tegevused, mida sidusrühmad, liikmesriigid ja komisjon ellu viivad, et muuta Euroopa sõidukid ja liikuvus turvalisemaks, puhtamaks ja arukamaks. Komisjon jätkab kõnealuste meetmete rakendamise jälgimist ja esitab selle kohta regulaarselt aruandeid.

Sõidukeid ja infrastruktuure ühendava intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtu kava arendamine on peamine EÜ juhitud algatus, et saavutada sidusrühmade vahel üksmeel intelligentsete transpordisüsteemide kasutuselevõtuks, nagu teatati 2006. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõttes. See avaldatakse 2008. aasta suvel pärast sidusrühmadega konsulteerimist, mille algus on kavandatud käesoleva aasta sügiseks.