

HU

HU

HU



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 17.9.2007
COM(2007) 541 végleges

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

**Európa biztonságosabb, tisztább és hatékonyabb mobilitása felé:
Az első „Intelligens autó” jelentés**

1. BEVEZETÉS

A hatékony közlekedési szolgáltatások alapvető fontosságúak az európai ipar versenyképessége szempontjából. Bár a közlekedés nagymértékben hozzájárul a növekedéshez, környezetvédelmi, gazdasági és társadalmi vonzatai is vannak. A közlekedés környezetvédelmi költségeit például Európa GDP-jének 1,1%-ára becsülik.¹ Az utak zsúfoltsága tovább növekszik és a GDP további 1%-ának megfelelő veszteséget okoz. A közúti biztonság terén a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv² vezette be először azt az ambiciózus európai célkitűzést, miszerint 2010-re a felére kell csökkenteni a halálos balesetek 2001. évi szintjét. Noha időközben jelentős előrelépések történtek a biztonság terén, a 2005-ben közlekedési balesetben elhunyt 41 600 (a fehér könyvben kitűzött irányszámhoz képest több mint 4000 fővel több) áldozat és az 1,7 millió sérült³ arról tanúskodik, hogy a közúti közlekedés helyzete továbbra is elfogadhatatlan.

2007 januárjában a Bizottság integrált energia- és éghajlatügyi csomagra tett javaslatot, amely a kibocsátások csökkentését célzó, az üvegházhatást okozó gázkibocsátásra és a megújuló energiára vonatkozó célkitűzéseket tartalmaz. Ebből kiindulva a 2007 tavaszán állam-, illetve kormányfői összetételben üléselő Európai Tanács 2020-ig megvalósítandó határozott célul az Unió üvegházhatást okozó gázkibocsátásának 20%-os csökkentését tűzte ki,⁴ amit a G8-csoport csúcstalálkozója – amely 2007 júniusában a német elnökség ideje alatt kiemelte az éghajlatváltozás elleni küzdelem sürgősségét – is támogatott. A közúti közlekedés tekintetében a Bizottság célkitűzése az volt, hogy az új személygépkocsik és könnyű tehergépjárművek esetében 2012-ig 120 g/km-re csökkenti az átlagos széndioxid-kibocsátást. Mindezt integrált megközelítés segítségével éri el, amelynek keretében 130 g/km-es CO₂-kibocsátást érnek el a gépjármű-technológia fejlesztése révén, illetve további 10 g/km-t egyéb technológiai intézkedés és a bioüzemanyagok fokozott használata⁵ révén.

Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) információs és kommunikációs technológiákkal gazdagítják a közlekedési infrastruktúrát és a járműveket. Rendszerint nehezen összeférhető tényezőket (a gépjárműveket, a rakományokat és az útvonalakat) próbálnak összehangolni, így javítva a biztonságot és csökkentve a forgalmi torlódásokat, a szállítási időket, valamint az üzemanyag-fogyasztást. Az IKT és az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) potenciális előnyei a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv felidős értékelése és a Bizottság energiapolitikai közleménye⁶ világít rá. Az IKT-k annak az integrált megközelítésnek a részét képezik mind a közúti biztonság, mind a tisztább mobilitás tekintetében, amelynek célja, hogy a célkitűzéseket a meglévő intézkedéseket kiegészítő és integráló intézkedésekkel érje el. Ebben az összefüggésben a *Tartsuk mozgásban Európát!* című közlekedéspolitikai fehér könyv 2006-os értékelése a következő kötelezettségeket adta meg 2008-ra:

„Nagyobb program útjára indítása annak érdekében, hogy intelligens közúti közlekedési rendszerek jelenhessenek meg a piacon, és az infrastruktúra felkészüljön a kooperatív rendszerekre.”

Mivel az ITS elterjedésének felgyorsítását célzó korábbi megközelítések túlságosan korlátozott hatályúak voltak és nem hozták meg a hozzájuk fűzött reményt, ezért a Bizottság

¹ COM(2006) 314.

² COM(2001) 370.

³ COM(2006) 74.

⁴ http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/index_en.htm.

⁵ COM(2007) 19 és COM(2007) 22

⁶ COM(2007) 1.

vezetésével egy nagyszabású, mindenre kiterjedő politikai megközelítést indítottak útjára, amelynek célja útiterv közzététele 2008 nyarán az ITS teljes körű, az intelligens gépjárműveket és infrastruktúrákat integráló elterjesztésére vonatkozóan. Az érdekelt felekkel előreláthatólag idén ősszel indul meg a konkrét konzultáció. Az útiterv az i2010 intelligens gépjárművekre irányuló „Intelligens autó” kezdeményezés keretében végzett munkára fog alapulni.

Az intelligens gépjárműveket érintő számos elemmel foglalkozik az „Intelligens autó” kezdeményezés,⁷ amelyet a Bizottság és az érdekelt felek e területtel kapcsolatos politikai cselekvési keretprogramjaként indítottak 2006-ban. Ez a kezdeményezés a fejlett IKT-kra alapozva teszi a közúti közlekedést biztonságosabbá, tisztábbá és intelligensebbé. Az „Intelligens autó” kezdeményezés zászlóshajó szerepet tölt be az i2010-kezdeményezésen⁸ belül, amely az Európai Bizottság 2010-ig szóló, az információs társadalommal és a médiával összefüggő stratégiai politikai cselekvési kerete.

Az intelligens autóra vonatkozó bizottsági közlemény tizenkét konkrét intézkedésre tett javaslatot három, pillérnek elnevezett fő területen: a tagállamok és más érdekelt felek munkájának támogatása és koordinálása az eBiztonsági Fórum, a Kutatás és Technológiai Fejlesztés (K+F), valamint az ismeretterjesztő intézkedések révén. Ezek az intézkedések az európai IKT-alapú intelligens gépjárműrendszerek fejlesztésének és használatba vételének felgyorsítását célozzák.

Három területen komoly előrehaladást értek el, és az „Intelligens autó” kezdeményezés az európai kezdeményezések követendő példájává vált és nemzetközi elismerést nyert. Ez a közlemény az ezen intézkedések terén elért előrelépésről tesz jelentést, új intézkedésekre tesz javaslatot, illetve a tagállamok és az ipari szereplők további támogatását kéri a lendületes végrehajtáshoz, továbbá kiegészíti a biztonsági és környezeti célkitűzések megvalósításának egyéb aspektusait, nevezetesen az infrastruktúrához és a vezetői viselkedéshez fűződő intézkedéseket.

2. HALADÁS A BIZTONSÁGOSABB, TISZTÁBB ÉS INTELLIGENSEBB EURÓPAI GÉPJÁRMŰVEK FELÉ

A már jelenleg is elérhető intelligens gépjárműrendszerek tovább csökkenthetik a halálos balesetek számát, számottevően enyhíthetik a városok és a városközi folyosók forgalmi torlódásait, valamint jelentősen csökkenthetik a levegőszennyezést és az üvegházhatást okozó gázok kibocsátását. Az „Intelligens autó” kezdeményezés folytatja a három pillér gyakorlati alkalmazását az intelligens európai mobilitás elterjesztésének érdekében.

2.1. Biztonságosabb gépjárművek felé

2.1.1 A páneurópai eSegélyhívó teljes körű elterjesztése 2010-ig

Az eBiztonsági Fórum egyik fő célja az eSegélyhívó⁹ (páneurópai, járműbe épített segélyhívó rendszer) teljes körű elterjesztése 2010-ig. Baleset esetén az eSegélyhívó rendszer automatikusan segélyhívást indít a segélyhívó szolgálatához és megadja a gépjármű pontos helyzetét, illetve a balesetre vonatkozó és a járműben tartózkodókkal kapcsolatos egyéb adatokat. Teljes kiépítettsége esetén évente akár 2 500 életet menthet meg Európában.

⁷ COM(2006) 59.

⁸ COM(2007) 146.

⁹ COM(2005) 431 és COM(2006) 723

Az Európai Parlament az eSegélyhívó teljes körű támogatásáról¹⁰ biztosította az érdekelteket, és egyben felkérte őket, hogy késedelem nélkül tegyék meg a szolgáltatás végrehajtásához szükséges intézkedéseket, beleértve az eSegélyhívó egyetértési nyilatkozat aláírását is. Az egyetértési nyilatkozat aláírása önkéntes alapon történik, és az *eSegélyhívó rendszer késedelem nélküli megvalósítása* melletti egyértelmű kötelezettségvállalást és annak támogatását mutatja. Az egyetértési nyilatkozatot kilenc tagállam és három társult állam írta alá¹¹, de erre vonatkozóan számos további állam is kifejezte szándékát. Tekintettel a tagállamok eSegélyhívó rendszer melletti kötelezettségvállalására, a Bizottság 2007 második felében tárgyalásokat indít egy olyan önkéntes megállapodásról, amely az eSegélyhívót minden új gépjárműben az alapfelszereltség részévé tenné. Azoknak a tagállamoknak, amelyek még nem szentesítették az egyetértési nyilatkozatot sürgősen lépéseket kell tenniük ez irányban. A teljesítés ütemétől függően 2008-ban megfelelő szabályzó intézkedések alkalmazására lehet szükség az eSegélyhívó megvalósításával kapcsolatban.

Az eSegélyhívó vezetőség¹² elfogadta a végső javaslatokat, amelyeket az eBiztonsági fórum 2006 májusában szentesített, és amely az eSegélyhívó szabványosítási követelményeit is magában foglalta. Az Európai Távközlési Szabványügyi Intézet (ETSI)¹³ keretében elért haladás azonban meglehetősen lassú ütemű volt, mivel egy európai nyílt szabvány helyett egy törzskönyvezett változatra érkezett javaslat.

A helymeghatározási információk szükséges pontossága és az igényelt lefedettség a globális navigációs műholdas szolgáltatás (GNSS) használatát teszi szükségessé, ami először a GPS rendszeren, később a Galileo európai műholdas navigációs rendszeren¹⁴ keresztül valósul meg, amely utóbbi nagyobb pontosságot és rendelkezésre állást nyújt.

2.1.2. Az ESC széles körű elterjesztése az új személygépkocsikban

Az elektronikus stabilitásvezérlés (ESC) az ütközések elkerülését segítő járműbiztonsági technológia, amely a halálos kimenetelű közúti balesetek legalább 40%-ának fő okát jelentő megcsúszás veszélyét csökkenti. Az EuroNCAP¹⁵ szerint minden évben 4 000 életet lehetne megmenteni Európa közútjain, ha minden autó rendelkezne elektronikus stabilitásvezérléssel, továbbá 100 000 súlyos baleset is elkerülhető lenne.¹⁶ Európa számára a kihívást az jelenti, hogy továbbra is kevés a beépített ESC az új személygépkocsikban (40% az EU-25 tagállamaiban 2005-ben), és piaconként változó arányú (85% Svédországban, 31% Olaszországban), mivel az autógyártók eltérő kereskedelmi stratégiákat követnek és a hatóságok támogatása is különböző. Sok esetben az új autóhoz felajánlott ESC opció további és drága opciókat foglal magában. Ezt a kereskedelmi gyakorlatot követi számos gyártó, amivel gátolják az ESC elterjedését a kisebb kategóriás autókban.

Az USA-ban a Nemzeti Közúti Közlekedésbiztonsági Hivatal 2006 szeptemberében olyan szabályozási javaslatot tett, amely minden gyártótól megköveteli, hogy a 2009-es modellektől kezdődően lássák el a személygépkocsikat ESC-vel. A 2012-es modellévben az elektronikus stabilitásvezérlés az USA piacán szereplő összes autó számára kötelezővé válik

¹⁰ Az Európai Parlament jelentése a közúti biztonságról: az eSegélyhívó megismertetése a polgárokkal; ref. A6-0072/2006

¹¹ Finnország, Svédország, Görögország, Olaszország, Litvánia, Ciprus, Szlovénia, Németország, Ausztria, Svájc, Norvégia, Izland (a 2007. augusztus végi állapot szerint)

¹² http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/forum/ecall/index_en.htm

¹³ Európai Távközlési Szabványügyi Intézet

¹⁴ http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm

¹⁵ Európai Újautó-értékelési Program: <http://www.euroncap.com>

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

Európa célja ugyancsak az, hogy az elektronikus stabilitásvezérlés a 2012. modellévben már 100%-ban hozzáférhető legyen. Európa eddig az önkéntes megközelítést támogatta, amelyben a gyors piacra jutás érdekében a felhasználói igényekre helyezte a hangsúlyt. Jelenleg tárgyalások folynak az USA-val egy, az elektronikus stabilitásvezérlés követelményeit is érintő, globális műszaki szabályozásra vonatkozó nemzetközi megállapodásról, amely az ESC új autókba történő beszerelésének előkészítő lépése. A nehéz gépjárművek tekintetében született egy javaslat az elektronikus stabilitásvezérléssel kapcsolatos rendelkezésekre vonatkozóan, amelyet az ENSZ-EGB¹⁷ vélhetőleg 2008 őszén hatályba lépő 13. rendeletébe kívánják beilleszteni. Az eSafetyAware!¹⁸ egy olyan kommunikációs platform, amely tájékoztató kampányok és végfelhasználói események révén próbálja felgyorsítani az intelligens autotechnológiák piaci bevezetését. A fórum független tagokból áll és elnöki tisztét a FIA (Nemzetközi Autósövetség) alapítványa¹⁹ tölti be, illetve az Európai Bizottság társfinanszírozza. Az aSAfetyAware! első, jelenleg folyó kampánya az elektronikus stabilitásvezérlésre irányul. A kampány hivatalos megnyitója 2007 májusában volt.

Végezetül a Bizottság 2007-ben internetes konzultációt indít arról, hogy hogyan gyorsítsuk fel az ESC elérhetővé tételét a járművek széles körében, beleértve a technológia kötelező beszerelését is.

2.1.3. Balesetelkerülő rendszerek elterjesztésének felgyorsítása (ADAS)

Az IKT-k központi alkotóelemei azoknak a megelőző és aktív biztonsági rendszereknek, amelyek valósidejű segítséget nyújtanak a vezető számára a balesetek elkerülésében és a következmények enyhítésében.

Egy nemrég kiadott tanulmány szerint, ha a személygépkocsik vezetőinek 0,5 másodperccel több idejük lenne a reagálásra, akkor a hátsó ütközések közel 60%-a megelőzhető lenne. 1 másodperccel hosszabb reakcióidő a hátsó ütközések 90%-át előzhetné meg. Ugyanezen gyártó szimulátorral végzett tanulmánya²⁰ kimutatta, hogy a hátsó ütközések száma 80 km/h-s sebességnél 75%-kal csökkenthető lenne fékrásegítés²¹ és balesetelkerülő technológiák használatával. A Bizottság konzultációt fog indítani 2007-ben a fékasszisztenciát és a balesetelkerülő technológiákat kombináló rendszerek kötelező beszerelésére vonatkozó javaslatokról. Egy Svédországban végzett tanulmány szerint az állítható fényszórókat is magukban foglaló, láthatóságnövelő rendszerek²² akár 30%-kal is csökkenthetik a halálos gyalogos-, illetve 15%-kal a halálos kerékpáros-balesetek számát.

E komoly lehetőségek ellenére az eBiztonsági fórum útitervvel foglalkozó munkacsoportjának eredményei és az eIMPACT projekt²³ előzetes eredményei azt mutatják, hogy ha semmit sem teszünk, az intelligens autós rendszerek és alkalmazások penetrációs aránya nagyon alacsony lesz a bennük rejlő életmentő lehetőségekhez viszonyítva. Az eBiztonsági fórum ajánlásokat fogadott el az érdekelt felek számára az említett balesetelkerülő technológiák piaci elterjedésének felgyorsítása érdekében, illetve tevékenyen elősegíti, hogy az ajánlásokból 2008 végére egy megvalósítható elterjesztési tervet dolgozzanak ki.

¹⁷ Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának közlekedési osztálya, 29. munkacsoport

¹⁸ www.esafetyaware.eu/

¹⁹ www.fiafoundation.com

²⁰ Daimler-Chrysler Hightech Report (Daimler-Chrysler csúcstechnológiai jelentés)2005. évi 2. szám.

²¹ A jármű fékezési potenciáljának maximalizálása és a féktávolság csökkentése.

²² A jármű közlekedési útvonala jobban láthatóvá válik azáltal, hogy a látómező rossz látási viszonyok között is jobban látható.

²³ www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/esafety_working_groups/implementation_road_map.htm

2.1.4. A piaci megvalósítás szűk keresztmetszeteinek megszüntetése

Az „Intelligens autó” első pillérjének kulcsfontosságú eseménye volt a 2007. június 5–6-án Berlinben tartott eBiztonsági workshop, amelyet a német elnökség szervezett. A workshop következtetései értékes útmutatással szolgálnak a valósidejű forgalmi és utazási információs (RTTI) és az eSegélyhívó szolgáltatás európai szintű megvalósításához, illetve az ember-gép interakció (HMI) és a kapcsolódó jogi kérdések megoldásához.²⁴

Az eBiztonsági fórum elfogadta a fejlett gépjárművezetést támogató rendszerek (ADAS) fejlesztésére és tesztelésére vonatkozó európai gyakorlati szabályzatot, amelyet a RESPONSE projekt keretében²⁵ dolgoztak ki. A fejlett gépjárművezetést támogató rendszerek segítik a vezetőt abban, hogy elkerülje a baleseteket vagy enyhítse azok következményeit. Sajnálatos módon számos jogi akadály – mint például a felelősség kérdése – lassítja e rendszerek elterjedését. A RESPONSE projekt keretében kidolgozták a *fejlett gépjárművezetést támogató rendszerek gyorsabb piaci bevezetésének gyakorlati szabályzatát. Ez segíteni fogja a gyártókat, hogy az emberre, a rendszerre és a jogi kérdésekre vonatkozó integrált szemlélet keretében vezessék be az új biztonsági alkalmazásokat.* A gyakorlati szabályzat elfogadásáról jelenleg tárgyal az autóipar.

Az *adatvédelem* kérdésével is komolyan foglalkozni kell, hogy így biztosítható legyen a felhasználók bizalma a járműbe épített telematikai rendszerek iránt. A Bizottság 2007. februárjában workshopot szervezett az európai adatvédelmi tisztviselők részvételével. A workshop eredményei alapján az eBiztonsági fórum gyakorlati szabályzatot dolgoz ki 2007-ben.

A járműbe épített vezérlő- és távközlési rendszerekkel kapcsolatos üzembiztonsági igények felmérésére az eBiztonsági fórum *az elektronikus üzembiztonsággal foglalkozó új munkacsoportot* hozott létre 2007 januárjában. Ennek célja, hogy ajánlásokat tegyen a hálózatokkal, az architektúrával, a rendszerekkel és a rendszerelemekkel és azok kölcsönhatásával kapcsolatos kutatási igényekre vonatkozóan, valamint hogy felmérje a jogi rendelkezések és a szabványosítás szükségességét.

Az „Intelligens autó” közlemény említést tesz az *ösztönzőkről*, mint az intelligens járműrendszerek elterjesztését felgyorsító lehetséges eszközökről. Az európai közlekedésbiztonsági cselekvési program félidős értékelésében²⁶ az Európai Parlament felkéri a tagállamokat, hogy az ösztönzők ne csak a kibocsátások csökkentésére korlátozódjanak, hanem terjedjenek ki a járművek biztonsági jellemzőire is. Az eBiztonsági fórum megvizsgálta a nemzeti ösztönzőrendszerek alkalmazásának lehetőségeit a fejlett biztonsági funkciókkal felszerelt járművek vásárlásának támogatása céljából. A vizsgálat kimutatta, hogy az adókedvezmény bevezetése nemzeti szinten – a közösségi állami támogatási jogszabályokkal összhangban – lehetséges, valamint hogy ez elősegítené az életmentő technológiák piaci elterjedését. A bennük rejlő nagy lehetőségekre tekintettel a Bizottság megvizsgálja az ilyen rendszerek megvalósítására vonatkozó konkrét javaslatokat az ITS elterjesztési útitervének keretében.

Egyelőre csak a bemutatókat használták fel az IKT-alapú rendszerek műszaki és funkcionális működésének tesztelésére, de ezek általában nem voltak mindenre kiterjedők. Voltaképpen olyan valós környezetben, mindennapi vezetőkkel folytatott elemzésre és értékelésre van szükség, amelyet elég hosszan végeznek ahhoz, hogy lehetővé váljon a statisztikai célnak

²⁴ www.esafetysupport.org

²⁵ www.prevent-ip.org

²⁶ http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm

megfelelő adatok gyűjtése és feldolgozása. Ez a *helyszíni üzemi teszt (FOT)* lényege. A helyszíni üzemi tesztekkel kapcsolatos munka már elkezdődött a 7. KP keretében közzétett, a helyszíni üzemi tesztek elősegítő első felhívás révén, és továbbiakkal folytatódik.

Az intelligens gépjárműrendszerek lassú elterjedésének egyik fő oka a fogyasztói kereslet hiánya. Ezért a Bizottság erősíteni szándékozik az „Intelligens autó” kezdeményezés ismeretterjesztési pillérjét az eSafetyAware!-rel további kampányokban végzett együttműködés, a témának szentelt külön weboldal, valamint a célcsoport-orientált dokumentumfilmek készítésének promóciója és egyéb ismeretterjesztő intézkedések ösztönzése révén.

A BIZTONSÁGOSABB JÁRMŰVEK ÉRDEKÉBEN TETT LÉPÉSEK:

- (1) Azok a tagállamok, amelyek még nem írták alá a Bizottság eSegélyhívó tárgyú egyetértési nyilatkozatát, ezt 2007 végéig megteszik.
 - (2) A tagállamok elvégzik az eSegélyhívó kísérleti tesztjeit a 2007–2008. közötti időkereten belül, illetve 2010-ig korszerűsítik a segélyhívó infrastruktúrákat, hogy azok képesek legyenek fogadni az eSegélyhívásokat.
 - (3) Az európai szabványügyi szervezetek az Európai Távközlési Szabványügyi Intézet (ETSI) és az Európai Szabványügyi Bizottság (CEN) kidolgozza a eSegélyhívó páneurópai elterjesztéséhez szükséges szabványokat. A tagállamok és az ipari szereplők együttműködnek e szabványok kidolgozásában a megadott időkereten belül.
 - (4) A Bizottság tárgyalásokat kezd az ACEA, JAMA és KAMA szervezetekkel az eSegélyhívó eszköz önkéntes bevezetésére a 2010-től gyártott minden új gépjármű alapfelszereléseként, és ennek eredményéről 2008 közepéig jelentést nyújt be.
 - (5) A fent említett intézkedések haladási ütemétől függően az eSegélyhívó megvalósítására irányuló új szabályozó lépésekre kerülhet sor 2008-ban.
- (6) A Bizottság 2007-ben konzultációt indít arról, hogy hogyan gyorsítsuk fel az elektronikus stabilitásvezérlés (ESC) elérhetővé tételét a járművek széles körében, beleértve a technológia kötelező beszerelését is.
 - (7) Az ITS elterjesztési útitervének részeként a Bizottság az intelligens gépjárműrendszerek ösztönzőire vonatkozó útmutatásokat dolgoz ki 2008 közepéig, amelyek megvizsgálják annak lehetőségét, hogy a tagállamok a közösségi adó- és állami támogatási jogszabályokkal összhangban lévő adórendszert vezessenek be, és az ösztönző rendszerek megvalósítására vonatkozó útitervet állítsanak össze.
 - (8) Az Európai Bizottság a 7. KP keretében 2008 közepéig megkezdi a helyszíni üzemi tesztek végzését. A Bizottság biztosítja Európában a helyszíni üzemi tesztek kidolgozásának, lefolytatásának és értékelésének integrált megközelítését, valamint a tagállamokkal folytatott koordinációt.
 - (9) A Bizottság együttműködik az eSafetyAware! platformmal a ChooseESC! (Válaszd az ESC-t!) kampányt követő újabb kampányok megszervezésében, egy „Intelligens autó” tematikájú weboldalt hoz létre, továbbá támogatja az intelligens autós rendszerekről szóló célcsoport-orientált dokumentumfilmek készítését.

2.2. Tisztább gépjárművek felé

2.2.1. Az IKT szerepének értékelése a Közösség éghajlatváltozási célkitűzéseivel kapcsolatban

A mobilitás iránti növekvő igény nagy kihívást jelent az Európai Unió környezetpolitikai számára.

Ennek ellenére értünk el jelentős haladást néhány területen. A közúti közlekedésből származó káros kibocsátások szintje például jelentősen csökkent az utóbbi évek során. Az autóhasználat azonban továbbra is az üvegházhatást okozó gázok egyik kiemelkedő forrása: a teljes uniós CO₂-kibocsátás közel 12%-a²⁷ keletkezik így. Az energiafogyasztást illetően a közlekedési ágazat felelős az Unió teljes energiafogyasztásának 30%-áért, illetve teljes olajfogyasztásának 71%-áért (ebből 60%-ot tesz ki a közúti közlekedés).²⁸

2007 februárjában²⁹ a Bizottság elfogadott egy felülvizsgált stratégiát, amely a régóta fennálló 120 g/km értékű CO₂-kibocsátás uniós célkitűzését integrált megközelítés keretében kívánja megvalósítani. A javasolt jogszabályi keret a széndioxid-kibocsátás kötelező csökkentésére összpontosít, amely magában foglalja az új autók számára kitűzött kilométerenkénti átlagos 130 g-os szén-dioxid értéknek a gépjármű-technológia fejlesztése révén való elérését és további 10 g-os, vagy ezzel egyenértékű csökkentésnek – ha műszakilag szükséges – más technológiai újítások (kis súrlódási ellenállású abroncsok és abroncsnyomás ellenőrzés, légkondicionálás, sebességváltás-jelzők, könnyű haszongépjárművek) és a bioüzemanyagok nagyobb mértékű használata általi megvalósítását.

A gépjárművekben végrehajtandó újításokra összpontosító uniós stratégián túlmenően az „Intelligens autó” kezdeményezés az eBiztonsági fórum keretében az energiahatékonyság és kibocsátás-csökkentés javítását célzó új technikákra tesz javaslatot. Ez a megközelítés nem csak a gépjárművel foglalkozik, hanem a közúti közlekedési rendszer egészével. Az eBiztonsági fórum keretében a tiszta és hatékony mobilitást célzó IKT-val foglalkozó új munkacsoport jött létre 2006-ban. Fő célja a Bizottság munkájának a segítése az IKT által a közúti közlekedési ágazat CO₂-kibocsátására kifejtett hatások számszerűsítési módszerének kidolgozásában. Ezt követheti adott esetben az IKT és az intelligens autók szerepének értékelése a Közösség éghajlatváltozási célkitűzéseivel kapcsolatban.

2.2.2. A tiszta gépjárművek számára elérhető leghatékonyabb technológiák terve

Számos kutatási projekt bizonyította, hogy az IKT-alapú rendszerek a tisztább és hatékonyabb mobilitás tekintetében jelentős hatást ígérnek, és a CO₂-kibocsátást csökkentő kiegészítő eszközök valós alternatíváját jelenthetik. Az automatikus sebességszabályozó (ACC) például összességében az üzemanyag-fogyasztás 3%-os csökkenését³⁰ eredményezi. Egy másik tanulmány kimutatta, hogy az üzemanyag-fogyasztás 8,5%-kal a szennyezőanyag-kibocsátás pedig 8–18%-kal csökkent – a forgalomáramlásra kifejtett káros hatás nélkül –, amikor csak a gépjárművek 10%-a volt felszerelve ACC-vel.³¹ A modern városi forgalomirányító rendszerek – a jobb forgalomszervezés révén – akár 30%-kal is csökkenthetik a késéseket, és akár 13%-kal is növelhetik a gépjárművek átlagos sebességét, ami alacsonyabb üzemanyag-fogyasztást és szennyezőanyag-kibocsátást eredményez.³²

Az IKT által a CO₂-kibocsátására kifejtett hatások mérési módszerének kidolgozását követően az Európai Bizottság az érdekelt felekkel folytatott konzultáció révén kidolgozza a leghatékonyabb IKT-technológiák megvalósítási tervét, a járművek, az útrendszer és az IT-infrastruktúra tekintetében.

A TISZTÁBB JÁRMŰVEK ÉRDEKÉBEN TETT LÉPÉSEK:

²⁷ COM(2007) 22 és COM(2007) 19

²⁸ COM(2006) 314.

²⁹ COM(2007) 22.

³⁰ G. Bootsma; L. Dekker, Rijkswaterstaat, NL, Road to the Future (Út a jövőbe), 2007. április

³¹ <http://repositories.cdlib.org/its/path/reports/UCB-ITS-PRR-2001-13/>

³² http://www.smart-nets.napier.ac.uk/finalbrochure_120804.pdf

- (10) A tiszta mobilitást célzó IKT-val foglalkozó munkacsoport azáltal segíti a Bizottság munkáját, hogy megállapítja az IKT-rendszerek lehetséges előnyeit az európai személyek és áruk tisztább és energiahatékonyabb mobilitásának területén, valamint hogy 2008-ig kidolgozza az IKT által a CO₂-kibocsátás csökkentésére kifejtett hatásainak mérési módszerét.
- (11) Az így birtokába kerülő információk alapján a Bizottság az érdekelt felek segítségével felvázolja a leghatékonyabb alacsony CO₂-kibocsátású IKT-technológiák elterjesztésének legjobb módját, mind a gépjárművek, és mind az infrastruktúra tekintetében. Ezek az információk beépülnek a 2008. évi ITS elterjesztési útitervebe.

2.3. Intelligensebb gépjárművek felé

2.3.1. Biztonságosabb használat és szabványosított kapcsolódási pontok biztosítása a vándorló eszközök számára³³

A gépjárművek információs és kommunikációs rendszereinek megbízhatónak, könnyen használhatónak és biztonságosnak kell lenniük. Emellett tekintettel kell lenniük az adatbiztonsági szempontokra is. Az „Intelligens autó” kezdeményezés egyik kulcsfontosságú területe az ember-gép interakció (HMI) javításával foglalkozik. 2006 decemberében a Bizottság elfogadta a járműbe épített információs és kommunikációs rendszerek alapelveinek európai nyilatkozatának frissített változatát.³⁴ A 2006–2008. közötti időkeretben a Bizottság szorosan figyelemmel kíséri ennek végrehajtását.

Az utóbbi években széles körben elterjedtek a navigációs készülékek Európában. A beágyazott, járműbe épített navigációs készülékek piaca folyamatosan nő, míg a személyi navigációs eszközök (PND-k) és a navigációra képes intelligens telefonok tekintetében valódi robbanás tapasztalható, amelyek esetében a piac a 2005. évi 3,8 millió készülékről több mint 9 millióra emelkedett 2006-ban. E terjeszkedés hátterében az Európai Unió keretprogramjai keretében rendelkezésre álló KTF-támogatások vannak.

Ez a fejlemény alapvetően kedvező, de két kihívást is hordoz magában:

- Az összeillesztett készülékek biztonságos használata és rögzítése a jármű belsejében
- kapcsolódási pont a járműbe épített rendszerrel

A Bizottság szorosan együttműködik az érintett érdekelttel, hogy megoldást találjon e kihívásokra, és hogy javítsa e készülékek közlekedésbiztonsági mutatóit a közlekedéspolitikai célkitűzésekkel összhangban.

2.3.2. A biztonságosabb és hatékonyabb közlekedést célzó együttműködési rendszerek

A valósidejű adatátvitel tekintetében az együttműködési rendszerek a jármű-jármű és a jármű-infrastruktúra közötti kommunikációra alapulnak. A közlekedési rendszer hatékonysága, az úthasználók biztonsága és a mobilitás kényelme tekintetében az ugrásszerű javulás ígérteit hordozzák. Az együttműködési rendszerekkel kapcsolatos munka Európában az 5. és a 6. keretprogramban kezdődött meg. Az iparág megalapította a Car2Car konzorciumokat³⁵, amelyek az egész iparágra kiterjedő közös megközelítést segítik elő. A kulcsfontosságú előfeltételek és a legfontosabb bizottsági célkitűzések a következők: harmonizált és átjárható rendszer-architektúra kidolgozása, a köz- és a magánszektor igényeit egyaránt kielégítő közös

³³ Olyan hordozható készülékek, amelyeket a vezető az autóban használ és támogatási, segítségnyújtási, kommunikációs és szórakoztatási célt szolgálnak.

³⁴ A Bizottság 2007. december 22-i 2006/78/EK ajánlása

³⁵ www.car-to-car.org

távközlési architektúra, és a megfelelő rádióspektrum rendelkezésre állása. E célból a 6. KP által finanszírozott COMeSafety³⁶ elnevezésű támogatási intézkedés távközlési architektúra munkacsoportot hozott létre. A munkacsoport más kulcsfontosságú kezdeményezés mellett az európai és a nemzeti projektek koordinációját és egységesítését végzi, valamint az ISO-nál és más szabványügyi szervnél jelenleg végzett szabványosításban tölt be kapcsolattartó szerepet.

Az együttműködési rendszerek további beruházásokat tesznek szükségessé a K+F területén. Az Európai Közúti Közlekedési Kutatási Tanácsadó Tanács (ERTRAC)³⁷ stratégiai menetrendjével összhangban az eBiztonsági fórum 2006 decemberében olyan stratégiai kutatási menetrendet fogadott el a mobilitást célzó IKT területén, amely tükrözi ezeket a K+F igényeket, és lefekteti az e területen végzett jövőbeli kutatás alapjait.

Az együttműködési rendszereknek a rövid távú és várakozási idejű kommunikációhoz rádióspektrumra van szükségük. Az iparág az 5,9 Ghz-es frekvenciasáv kiosztását kéri; ezt a rádióspektrum bizottság keretében vitatják meg. A Bizottság támogatja az iparág igényeit, tekintettel az együttműködési rendszerek társadalmi-gazdasági előnyeire.

AZ INTELLIGENSEBB JÁRMŰVEK ÉRDEKÉBEN TETT LÉPÉSEK:

- (12) A Bizottság ösztönzi az érintett érdekelt együttműködését a vándorló eszközök biztonságos használatára és rögzítésére vonatkozó javaslatok kidolgozására, valamint a járműbe épített és a beillesztett készülékek közötti szabványos kapcsolódási pontok, interfészek létrehozására. Az Európai Bizottság a rendelkezésére álló információkat a 2008. évi ITS elterjesztési útiterv keretében meghozandó megfelelő intézkedésekhez használja fel.
- (13) Az érdekelt felek az európai együttműködési rendszerek nyílt, páneurópai, szabványosított és átjárható távközlési architektúrájának megvalósításán munkálkodnak.
- (14) A Bizottság az IKT-prioritások keretében tovább folytatja az együttműködési rendszerekre vonatkozó K+F támogatását 2009–2010 között.
- (15) A Bizottság a rádióspektrum bizottsággal tovább dolgozik az együttműködési rendszerek számára az 5,9 GHz-es frekvenciatartományban szükséges ITS-spektrumok harmonizációjával és kiosztásával kapcsolatban fennmaradó problémák megoldásán.

3. KÖVETKEZTETÉSEK ÉS A KÖVETKEZŐ LÉPÉSEK

Az „Intelligens autó” kezdeményezés az intelligens gépjárműrendszerek ösztönzése tekintetében három pilléren nyugszik: az eBiztonsági fórum, a K+F és felhasználói tájékoztatás. Az „Intelligens autó” kezdeményezés első éve során mindhárom területen komoly előrelépés történt. E közlemény megerősíti az i2010 stratégia részét képező „Intelligens autó” elnevezésű zászlóshajó-kezdeményezést azáltal, hogy feleleveníti azokat a lépéseket, amelyeket az érdekelt felek, a tagállamok és a Bizottság tett annak érdekében, hogy Európában biztonságosabb, tisztább és intelligensebb gépjárműpark és mobilitás alakuljon ki. A Bizottság továbbra is figyelemmel kíséri ezen intézkedések további életét és rendszeresen jelentést nyújt be a végrehajtás állapotáról.

Az ITS, járműveket és infrastruktúrákat is magában foglaló elterjesztési útitervének kidolgozása egy, a Bizottság vezette nagyszabású kezdeményezés lesz, amelynek célja a

³⁶ www.comesafety.org

³⁷ www.ertrac.org

konszenzus kialakítása az érdekelt felek körében az ITS elterjesztésére vonatkozóan, ahogy azt a közlekedéspolitikáról szóló fehér könyv 2006. évi értékelésében a Bizottság már bejelentette. Az útitervet 2008 nyarán teszik közzé az érdekelt felekkel folytatott konzultációt követően, amelyet vélhetőleg idén ősszel kezdenek meg.