



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 15.2.2006  
KOM(2006) 59 galutinis

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI, EUROPOS PARLAMENTUI, EUROPOS  
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ  
KOMITETUI**

**dėl pažangaus automobilio iniciatyvos  
„Geriau informuoti apie pažangesnių, saugesnių ir ekologiškesnių transporto priemonių  
IRT“**

## 1. ŠIO KOMUNIKATO TIKSLAS IR TAIKYMO SRITIS

Šis komunikatas – tai atsakymas į piliečių, pramonės ir valstybių narių poreikį spręsti su transportu susijusias socialines problemas ir pagerinti informacijos ir ryšių technologijų (IRT) įsisavinimą. **Šis komunikatas – tai Pažangaus automobilio iniciatyva, kaip politikos veiksmų šioje srityje metmenys.** Pažangaus automobilio iniciatyva remiasi trimis ramsčiais: *eSafety* forumu (*eSafety Forum*), IRT mokslinių tyrimų programa ir geresnio informavimo veiksmiais.

## 2. ĮVADAS

2005 m. birželio 1 d. Komisija priėmė iniciatyvą „i2010<sup>1</sup>: Europos informacinė visuomenė plėtrai ir užimtumui skatinti“, kaip išsamią visų ES politikos priemonių modernizavimo ir taikymo strategiją, kurios tikslas – skatinti skaitmeninės ekonomikos plėtrą. i2010 remiasi trimis ramsčiais: bendra Europos informacinė erdve, naujovėmis ir investicijomis, ir atvira Europos informacinė visuomenė. „Pažangus automobilis“ – tai viena iš 3 pavyzdinių iniciatyvų, kuri siūloma trečiojo ramsčio srityje, ir **kuria siekiama išryškinti itin svarbų IRT indėlį į gyvenimo kokybės gerinimą.** Protingesniai, saugesniai ir ekologiškesniai transportui skirtos „Pažangaus automobilio iniciatyvos“ dėmesys sutelkiamas į kelių transporto priemones ir dėl padidėjusio kelių naudojimo kylančius saugos ir aplinkos apsaugos uždavinius.

## 3. LOGINIS PAGRINDAS: KODĖL REIKALINGA EUROPOS PAŽANGAUS AUTOMOBILIO INICIATYVA?

ES valstybėse narėse yra apytikriai 300 mln. vairuotojų, kurie norėtų, kad jų vairavimas būtų kuo lengvesnis, keltų mažiau rūpesčių, nebūtų vėlavimo priežastimi, ir kad pavojus susižaloti būtų kuo mažesnis. Tarp visų kasdieninių veiklos rūšių, vairavimas yra pats kritiškiausias, nes per vieną akimirką gali pasikeisti visas mūsų gyvenimas arba net nutrūkti dėl nelaimingo atsitikimo kelyje. Ši iniciatyva atliepia būtinybei judėti naujos situacijos, kurioje bus mažiau avarijų ir eismo grūstys sumažės, link. Aplinkos teršimas, eismo saugumas ir eismo grūstys iš tikrųjų yra Europos problemos, kurios liečia visas 25 valstybes nares ir todėl reikia ieškoti sprendimų Europos lygiu.

### 3.1. Problemos aprašymas

Šiuolaikinės visuomenės labai priklauso nuo mobilumo, tačiau transportas sukelia rimtas problemas, tokias kaip grūstis kelių tinkluose ir miesto zonose, žalingas poveikis aplinkai ir visuomenės sveikatai, bereikalingas energijos eikvojimas ir, visų pirma, avarijos, kurių metu žūstama, susižalojama ir patiriama materialinė žala.

Europos Sąjungoje dėl **grūstčių** patiriamos išlaidos siekia 50 mln. EUR per metus arba 0,5 % Bendrijos BVP ir iki 2010 m. šie skaičiai gali siekti 1 % ES BVP. Automobilių skaičius tūkstančiui gyventojų padidėjo nuo 232 1975 m. iki 460 2002 m. Visas kelių transporto priemonėmis nuvažiuotas atstumas per paskutinius 30 metų patrigubėjo, o per paskutinį

---

<sup>1</sup> KOM(2005) 229 galutinis. „i2010 – Europos informacinė visuomenė plėtrai ir užimtumui“

dešimtmetį krovinių vežimas keliais išaugo 35 %, prisidėdamas prie 7 500 km arba **10 % kelių tinklo, kuriame kiekvieną dieną būna kelių grūstys<sup>2</sup>**.

Dėl **energijos vartojimo efektyvumo ir išmetamųjų teršalų**, 2002 m. transporto sektoriuje buvo sunaudota 338 mln. tonų naftos ekvivalento (MTne), o tai sudaro 31 % viso ES suvartojamos energijos kiekio. Kelių transportas sunaudavo 281 MTne arba 83 % viso transporto sektoriaus suvartoto energijos kiekio. Kelių transporto išmetamosios CO<sub>2</sub> dujos siekia 835 mln. tonų per metus, sudarydamos 85 % visų transporto išmetamųjų teršalų<sup>3</sup>. Tyrimų rezultatai rodo, kad **iki 50 % kuro yra sunaudojama dėl eismo grūščių ir neoptimalios vairavimo praktikos**.

Tarp visų transporto problemų, **saugos** problema daro didžiausią poveikį kasdieniam gyventojų gyvenimui. Ši problema taip pat daro didelį poveikį daugumai socialinių ir ekonominių rodiklių. 2001 m. rugsėjo mėn. baltojoje knygoje<sup>4</sup> Europos Komisija iškėlė tikslą iki 2010 metų kelių eismo įvykiuose žuvusių žmonių skaičių sumažinti perpus. Nors situacija dėl kelių saugos veiksmų programos<sup>5</sup> pagerėjo, 25 valstybių narių Europos keliuose kiekvienais metais žuvusiųjų skaičius vis dar viršija 40 000, avarijų skaičius siekia 1,4 mln., o dėl jų patirtos išlaidos sudaro maždaug 200 mlrd. EUR per metus, t.y. 2 % ES BVP<sup>6</sup>. Kalbant apie avarių priežastis, dabartinių mokslinių tyrimų rezultatai<sup>7</sup> rodo, kad beveik 93 % avarių yra susiję su žmonių klaidomis ir kad beveik trečdalyje šių atvejų žmogaus klaida yra vienintelė priežastis. Neseniai atliktame tyrime<sup>8</sup> daroma išvada, kad jei avarija įvyksta važiuojant 50 km/h greičiu ir mums pavyktų stabdyti pusė sekundės anksčiau, tai susidūrimo energiją galima būtų sumažinti 50 %, tačiau Vokietijoje įvykusių avarių analizės rezultatai rodo, kad 39 % lengvųjų automobilių ir 26 % sunkvežimių vairuotojų prieš susidūrimą nenuspaudžia stabdžių, o dar maždaug 40 % stabdo neefektyviai, ir **tai patvirtina mūsų kaip vairuotojų ribas**.

### **3.2. Pažangių automobilių potencialas**

**Informacijos ir ryšių technologijos (IRT), kurios suteikia galimybę gaminti pažangius automobilius**, pateikia naujus pažangius sprendimus, padedančius spręsti pirmiau minėtus socialinius uždavinius didinant saugą keliuose, bendrą transporto sistemų veiksmingumą ir prisidedant prie efektyvesnio kuro naudojimo. Šios pažangios sistemos gali padėti vairuotojui atlikti vairavimo funkcijas užkertant kelią avarijoms arba padedant jų išvengti, jos gali vairuotojui realiuoju laiku suteikti informaciją apie kelių tinklus padedant išvengti grūščių, ir optimizuoti kelionę arba variklio darbą padidinant bendrą energijos sunaudojimo efektyvumą. Šios sistemos įgalina integruotą sąveiką tarp vairuotojo, transporto priemonės ir kelio aplinkos, kai autonomiškas transporto priemonėje sumontuotas sistemas papildo bendrai veikiančios technologijos, naudojančios ryšį tarp vienos ir kitos transporto priemonės arba tarp transporto priemonės ir infrastruktūros, ir pagerintas transporto tinklų valdymas.

---

<sup>2</sup> Saltinis: TREN GD

<sup>3</sup> Saltinis EUROSTAT

<sup>4</sup> KOM(2001) 370 galutinis „BALTOJI KNYGA: Europos transporto politika 2010 m.: laikas nuspręsti“

<sup>5</sup> KOM(2003) 311 galutinis: Europos kelių saugos veiksmų programa – perpus sumažinti avarių keliuose aukų skaičių Europos Sąjungoje iki 2010 m.: bendra atsakomybė KOM(2003) 542 galutinis: Informacijos ir komunikacijos technologijos vardan saugių ir pažangių automobilių.

<sup>6</sup> EUROSTAT'o šaltinis.

<sup>7</sup> GIDAS duomenų bazė.

<sup>8</sup> Saltinis: HELLA prezentacija AMAA 2004 forume.

## Koks yra šių pažangių sistemų potencialas?

### Kodėl ES turėtų siūlyti geresnio informavimo apie jas planą?

- SeiSS tyrimo<sup>9</sup> metu buvo apskaičiuota, kad jei iki 2010 m. visose transporto priemonėse būtų įdiegta *eCall* sistema (pagalbos skambutis, kuris avarijos atveju transporto priemonėje suveikia automatiškai), tai ES avarijose žuvusiųjų skaičius galėtų sumažėti nuo 5 % iki 15 %, sutaupant iki 22 mlrd. EUR. Be to, *eCall* galėtų sumažinti grūsčių trukmę nuo 10 % iki 20 %, papildomai sutaupant nuo 2 iki 4 mlrd. EUR.
- To paties tyrimo metu buvo apskaičiuota, kad jei tik 3 % transporto priemonių būtų įdiegta **pastovaus greičio palaikymo sistema** (*Adaptive Cruise Control (ACC)*) įranga, kuri atlieka atstumo kontrolę (apsaugodama nuo atsitrenkimo į priekyje važiuojančios mašinos galą), 2010 m. būtų galima išvengti iki 4 000 avarių.
- **Važiavimo krypties keitimo** (*Lateral Support*) įrangos atveju (perspėjimas ir pagalba keičiant kelio juostą) 2010 m. galima būtų išvengti 1 500 avarių, net jei tokia įranga būtų įdiegta tik 0,6 % transporto priemonių, o ją įdiegus 7 % transporto priemonių 2020 m. galima būtų išvengti 14 000 avarių.
- Projekto *AWAKE*, kurio metu buvo sukurta **vairuotojo budrumą užtikrinanti sistema** (*Driver hypovigilance system*), duomenimis vairuotojo perspėjimas apsnūdimo atveju gali suvaidinti labai svarbų vaidmenį padedant išvengti 30 % mirtimi pasibaigusių avarių autostradose ir 9 % visų mirtimi pasibaigusių avarių.
- *SMART NETS* projekto rezultatai patvirtino, kad pagerinta programinė įranga ir realiuoju laiku mieto eismo kontrolės centruose gaunami eismo duomenys galėtų padėti pagerinti **eismo valdymą** ir iki 40 % sumažinti transporto kamščius, taip sutaupant nemažai energijos.
- Kitos sistemos, tokios kaip „**įspėjimo apie greičio viršijimą**“, „**variklio blokavimo dėl alkoholio**“ ir „**apmokestinimo sistemos**“ taip pat, tam tikromis aplinkybėmis, gali daryti poveikį ekologiškesniam, saugesniam ir veiksmingesniam transportui.

### 3.3. Būtinybė veikti Europos lygiu

Įvertinus minėtas problemas, atrodo, kad pažangios automobilių sistemos galėtų esmingai prisidėti sprendžiant kai kurias dabartines transporto problemas. Deja, nepaisant jų galimybių, dauguma šių sistemų dar nėra rinkoje, o transporto priemonės, kuriose yra įdiegta telematika arba naujos kartos aktyvios saugos priemonės, dažniausiai yra prabangūs automobiliai, sudarantys nedidelę rinkos dalį. Pavyzdžiui, kai kurių sėkmingų aktyvios saugos sistemų diegimas dideliu mastu susidūrė su įvairiomis problemomis ir užėmė labai daug laiko.

Taip atsitiko įdiegiant stabdžių antiblokavimo sistemą ABS<sup>10</sup> (20 metų); ESP (reikėjo 10 metų, kad įsiskverbimas į rinką pasiektų 40 %) ir ACC (praėjo daugiau kaip 25 metai nuo sukūrimo etapo pradžios, o įsiskverbimas į rinką tebėra labai mažas). Pagrindinės priežastys – teisinės kliūtys, ypač didžiulė konkurencija automobilių sektoriuje, mažos pelno normos ir maža investicijų grąža, didelės pažangių sistemų gamybos išlaidos ir klientų paklausos trūkumas, nepakankamas plačiosios visuomenės informavimas apie potencialius šių sistemų privalumus ir ekonominę naudą.

<sup>9</sup> Pažangių saugos sistemų kelių transporto priemonėse įdiegimo galimo socialinio ir ekonominio poveikio tiriamoji studija: SeiSS galutinė ataskaita.

<sup>10</sup> ABS: *Antilock Braking System*; ESP: *Electronic Stability Programme*; ACC: *Adaptive Cruise Control*.

EUROTEST'ui<sup>11</sup> atlikus tipinių pavyzdžių tyrimą apklausiant beveik 2800 vairuotojų, paaiškėjo, kad tik pusė apklaustųjų žinojo apie esamas svarbiausias transporto priemonėse įdiegtas aktyvios ir pasyvos saugos technologijas (pvz., tik 50 % žinojo kokia yra stabdžių antiblokavimo sistemos (ABS) paskirtis). To paties tyrimo metu buvo padaryta išvada, kad „dar reikia daug ką nuveikti Europos ir nacionaliniu lygiu, **siekiant geriau informuoti apie saugesnį, ekologiškesnį ir ekonomiškesnį važiavimą**“. Nereikia tikėtis, kad piliečiai ir politikos formuotojai investuos ar rems technologijas, kurių privalumai ir naudingumas nėra aiškūs. Norint paskatinti naudotojų poreikį pažangioms automobilių sistemoms, svarbu sukurti nuoseklią geresnio informavimo programą, siekiant išvengti konkurencijos iškraipymo rinkoje po pardavimo arba klaidingos informacijos apie sistemų pajėgumus.

Be to, sprendžiant Europos transporto problemas reikia Europos lygiu suderintų sprendimų. Įgyvendinimo rinkoje kliūtis reikia pašalinti, produktų paklausą – skatinti, o tarp pagrindinių suinteresuotųjų šalių – siekti sutarimo. *eSafety* forume pabrėžiama, kad plačiai paplitęs pažangių automobilio sistemų įsisavinimas negali priklausyti tik nuo privataus verslo. Šiam įsisavinimui reikia visapusiškos viešojo sektoriaus paramos, ypač pradiniam brandžių technologijų įsiskverbimo į rinką etape, jei tik šios technologijos padeda spręsti Europos socialines problemas ir atstovauja naujovių pažangą. CARS 21<sup>12</sup> iniciatyva, kurios dėmesys yra sutelktas į konkurencingą automobilių reglamentavimo sistemą XXI amžiui, taip pat pripažįsta, kad *eSafety* – tai svarbiausia iniciatyva, siekiant sumažinti Europos keliuose žuvusiųjų skaičių. Pažangaus automobilio iniciatyva yra susijusi su CARS 21 iniciatyva ir ją papildoma geresnio informavimo veiksmais ir moksliniais tyrimais. Šiame komunikate siūlomi veiksmai taip pat reikšmingai prisidės prie bendro išmetamų teršalų kiekio mažinimo ir padės pramonei įvykdyti savo įsipareigojimą 2008 m. sumažinti vidutinį naujų automobilių išmetamą CO<sub>2</sub> dujų kiekį iki 140 g/km.

Norint užtikrinti techninių sprendimų sąveiką ir suderinimą visoje Sąjungoje, reikia turėti išsamų ir visą Europą apimančią požiūrį. Be standartizacijos ir atsižvelgiant į vykdomą darbą bendradarbiaujančių sistemų srityje, valdžios institucijos turi ypatingą vaidmenį įgyvendinant atitinkamas infrastruktūras, įskaitant pažangias priemones, ir siūlant tikslinius veiksmus, įgalinančius pažangių transporto sistemų (PTS) įdiegimą platesniu mastu.

Reikia imtis tolesnių veiksmų **mokslinių tyrimų ir plėtros srityje**. Per paskutinius dešimtmečius, Europos pagrindų programų dėka Europoje didžiausios investicijos buvo skirtos IRT panaudojimui pažangių transporto priemonių technologijų srityje. Šių programų metu buvo sukurtos ir išmėgintos kelios technologijos, padedančios didinti kelių ir transporto priemonių saugą, mažinti eismo grūstis ir racionaliau vartoti energiją. Reikia dėti daugiau pastangų, kad būtų tęsiama iki šiol vykdoma atitinkama prioritetinga tiriamoji veikla, ypatingą dėmesį skiriant vertinimo programoms ir technologijų bei sistemų tobulinimui, siekiant jas padaryti kuo pažangesnes, pigesnes ir patikimesnes. Taip pat svarbu, kad Europos pramonė išliktų konkurencinga Japonijos ir JAV, kuriose egzistuoja panašios tyrimų programos, atžvilgiu.

#### 4. TIKSLAI

Trys anksčiau minėtos priežastys, dėl kurių būtina pažangių automobilių srityje veikti Europos lygiu, apibrėžia šiuos Pažangaus automobilio iniciatyvos tikslus:

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

<sup>12</sup> Norint gauti daugiau informacijos apie CARS 21 iniciatyvą ir parsiųsti galutinę ataskaitą, žr. <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

- (1) Koordinuoti ir remti susijusių suinteresuotųjų šalių, piliečių, valstybių narių ir pramonės darbą Pažangaus automobilio iniciatyvoje.
- (2) Remti mokslinius tyrimus ir plėtrą pažangesnių, ekologiškesnių ir saugesnių transporto priemonių srityje, ir lengvinti mokslinių tyrimų rezultatų įsisavinimą ir panaudojimą.
- (3) Geriau informuoti apie informacijos ir ryšių technologijomis (IRT) paremtus sprendimus, siekiant paskatinti naudotojų poreikį šioms sistemoms ir sukurti socialinį ir ekonominį priimtinumą.

## 5. SIŪLOMI VEIKSMAI

### 5.1. Remti ir koordinuoti valstybių narių ir kitų susijusių suinteresuotųjų šalių darbą.

Pirmasis Pažangaus automobilio iniciatyvos tikslas yra įgyvendinamas su *eSafety* forumo pagalba. *eSafety* forumo veikla yra apibrėžta dvejuose Komisijos komunikatuose apie *eSafety*<sup>13</sup>. Forumo tikslas – siekiant sutarimo tarp suinteresuotų šalių ir pateikiant valstybėms narėms bei ES rekomendacijas, pašalinti kliūtis, trukdančias pažangioms transporto priemonių sistemoms patekti į rinką. Forumas įkurtas buvo 2003 m. ir dabar turi daugiau kaip 150 narių, atstovaujančių visas saugos keliuose suinteresuotas šalis. Iki šiol jame buvo įsteigta vienuolika pramonės valdomų darbo grupių, kurios dirba prioritetinėse srityse. Forumas parengė eilę vertingų ataskaitų, kurios yra svarbus indėlis į pramonės iniciatyvas ir politikos veiksmus. Forumas užtikrins ryšius su tokiomis lygiagrečiomis ir viena kitą papildančiomis veiklomis pažangių transporto priemonių sistemų srityje, kaip, pvz., *CARS 21*, Europos kelių saugos veiksmų programa, ypač Europos saugaus eismo chartija<sup>14</sup>, Bendrijos Lisabonos programoje paskelbta „Pažangių transporto sistemų logistikai ir intermodalumui“ iniciatyva, ir aplinkos srityje – Europos klimato kaitos programos lengvųjų transporto priemonių darbo grupė<sup>15</sup>. Plėtojant Pažangaus automobilio iniciatyvą, Komisija svarstys galimybę praplėsti *eSafety* forumo veiklos sritį, kad ji apimtų ekologiškesnio ir saugesnio transporto IRT.

Šis forumas tampa vienu iš Pažangaus automobilio iniciatyvos ramsčių ir bus pagrindiniu ryšiu su sprendimus priimančiais asmenimis.

Pirmojo Pažangaus automobilio iniciatyvos tikslo ribose, *eSafety* forumas savo darbo grupėse ir toliau remis Komisiją. Be to, siūlomi šie specialūs veiksmai:

- (1) Tęsti ir pateikti ataskaitą apie specialius antrajame *eSafety* komunikate „eCall sistema visiems“ siūlomus veiksmus, pagrįstus susijusius su eCall susitarimo memorandumu, kurį turi pasirašyti valstybės narės, bendro pagalbos numerio 112 ir E112 įgyvendinimo laipsniu, bendrųjų pagalbos centrų (PSAP) atnaujinimu, kad per juos galėtų būti tvarkomi patobulinto vietos nustatymo E112 ir eCall skambučiai, ir su patobulinto vietos nustatymo pagalbos paslaugų teikimu bei galimybe pasirinkti kalbą.

---

<sup>13</sup> KOM(2003) 542 galutinis: Informacijos ir komunikacijos technologijos vardan saugių ir pažangių automobilių, ir antrasis *eSafety* komunikatas – *eCall* sistema visiems, KOM(2005) 431 galutinis.

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

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

- (2) Pateikti Komisijos rekomendaciją dėl žmogaus ir mašinos sąsajos (*Human Machine Interfaces (HMI)*) konstrukcijos ir saugaus jos naudojimo pažangiose transporto priemonių sistemose. Šia rekomendacija atnaujinama 1999 m. gruodžio 21 d. Komisijos rekomendacija dėl saugių ir veiksmingų transporto priemonėse įrengtų informacijos ir ryšių sistemų, atsižvelgiant į technologijų pažangą per paskutinius 5 metus.
- (3) Ištirti galimybę naudoti atitinkamas paskatų sistemas nacionaliniu lygiu siekiant skatinti transporto priemonių, kuriose pažangios saugos funkcijos jau yra įdiegtos arba bus įdiegtos po pirkimo, pirkimą. Siekiant išvengti vidaus rinkos suskaidymo, valstybės narės visoje ES turėtų koordinuotai įvesti fiskalines skatinimo sistemas, kurios dažniausiai remiasi mokesčių diferencijavimu, kuriuo siekiama paskatinti vartotoją rinktis aiškiai apibrėžtą transporto priemonių, kuriose pažangios saugos funkcijos jau yra įdiegtos arba bus įdiegtos po pirkimo, kategoriją. Kiekvienas skatinimo priemonių planas, įskaitant nacionalinę paramą pažangaus automobilio technologijoms, turės būti atidžiai parengtas laikantis valstybės pagalbos taisyklių.
- (4) Spręsti dažnių spektro poreikių klausimus ryšio tarp transporto priemonių kontekste ir organizuoti seminarą siekiant aptarti Pažangaus automobilio iniciatyvos **išvadas dažnių spektro srityje**<sup>16</sup>. Dažnių spektro poreikius reikia suderinti su atitinkamomis įstaigomis dar ankstyvame techninės plėtros etape, kad galima būtų užtikrinti reikalingų dažnių juostą.
- (5) Pratęsti rekomendaciją dėl pažangių pagalbos vairuotojui sistemų<sup>17</sup> plėtros ir bandymų Europos praktikos kodekso sukūrimo.

## 5.2. Moksliniai tyrimai ir plėtra pažangesnių, ekologiškesnių ir saugesnių transporto priemonių srityje

Pažangaus automobilio iniciatyvos veikla remiasi Mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros pagrindų programų pasiekimais ir rezultatais<sup>18</sup>.

Ilgalaikiai Pažangaus automobilio iniciatyvos tikslai, kurie gali būti pasiekti tik bendradarbiaujant mokslinių tyrimų srityje, sudarys septintosios pagrindų programos (PP7) (**IRT socialiniams uždaviniams spręsti**) IRT prioritetinės temos dalį, prisidedami prie IRT paremtų transportavimo sistemų ir tarnybų, leidžiančių saugiai, ekologiškai, patogiai ir efektyviai vežti žmones ir prekes, sukūrimo. Tyrimų prioritetai Pažangaus automobilio iniciatyvos srityje visiškai atitinka *ERTRAC*<sup>19</sup> (Europos kelių transporto mokslinių tyrimų patariamoji taryba) strateginių mokslinių tyrimų darbotvarę. Pažangaus automobilio iniciatyvos antrajam tikslui pasiekti siūlomi šie veiksmai:

- (6) Bendradarbiavimas mokslinių tyrimų srityje leido tiekėjams ir automobilių gamintojams sukurti aktyvios saugos sistemas, kurios padeda išvengti avarių arba sumažinti jų skaičių. **Būsiami moksliniai tyrimai** šioje srityje turėtų pratęsti iki šiol atliktą darbą ir ištirti kokie bus reikalavimai kitos kartos pagalbos vairuotojui

<sup>16</sup> Laikantis Europos Parlamento ir Tarybos sprendimo Nr. 676/2002/EB dėl radijo spektro politikos teisinio reguliavimo pagrindų Europos bendrijoje (Sprendimas dėl radijo spektro) nuostatų.

<sup>17</sup> Integruoto projekto *PREVENT* <http://www.prevent-ip.org/>, *RESPONSE 3* dalies rezultatai.

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

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

sistemoms: tobulesnė eksploatacija, patikimumas, saugumas ir ekonomiškasis kuro naudojimas, įskaitant potencialų elektromagnetinio nesuderinamumo pavojų, paremtoms pigesnėmis, pažangesnėmis ir greitesnėmis sudedamosiomis dalimis.

Pagal PP6, buvo pradėta pirmoji grupė projektų, kuriuose tiriamas ryšio iš transporto priemonės į transporto priemonę ir iš transporto priemonės į infrastruktūrą potencialas. Reikia toliau **tirti bendradarbiaujančias sistemas, kad** pradiniai abstraktūs modeliai evoliucionuotų į integruotas sistemas, leidžiančias vykdyti funkcinių testavimą ir patvirtinimą.

**Keliaujančiųjų asmenų informavimas ir informacija apie eismą** tapo svarbiausiomis paslaugomis siekiant pagerinti transporto paslaugų teikimą. Kuriamos atviros platformos, leidžiančios keliaujantiems asmenims nepertraukiamai gauti informaciją. Įsiskverbimas į rinką yra lėtas, todėl norint išspręsti problemas, susijusias su komerciniu požiūriu ir priimtinumu naudotojams, mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros (MTTP) veiklą reikia pratęsti.

Be to, moksliniai tyrimai IRT srityje turėtų padėti **integruoti skirtingas transporto rūšis**, ypač krovinių transporto atveju, kai pagerintas pajėgumų valdymas turi tiesioginę įtaką kuro suvartojimui. IRT, pagerindamos bendrą informacijos srautą, turėtų padėti įveikti ir ekonomines daugiarūšio transporto kliūtis.

Minėtus mokslinius tyrimus turėtų papildyti veikla, kuria būtų pademonstruoti pažangių transporto priemonių sistemų privalumais ir nauda.

- (7) Septintosios pagrindų programos (PP7) kontekste įkurti **srities veiklos bandymais paremtą** išsamią techninio ir socialinio bei ekonominio **vertinimo programą**, kad realioje aplinkoje būtų įvertintas IRT paremtų pažangaus automobilio sistemų poveikis vairuotojo elgsenai ir vairavimo dinamikai. Srities veiklos bandymai taps pagrindu atliekant pažangių sistemų ekonominės naudos analizę ir vertinant bendrą tų sistemų poveikį eismo saugumui ir transporto sistemų veiksmingumui.

Norint įdiegti šias sistemas reikia, kad išsipareigotų automobilių pramonės atstovai ir būtų investuojama į valstybės institucijų atsakomybėje esančią infrastruktūrą. Kiekvienas jų išsipareigojimas remsis poveikio vertinimo tyrimais, kuriuose bus svarbus sąnaudų ir naudos santykio įvertinimas. Srities veiklos bandymai suteiks realių veiklos duomenų šiai analizei atlikti. Programa turėtų būti nukreipta į lengvai į rinką patenkančias sistemas, kurios galėtų būti greitai įdiegtos į pakankamai didelį transporto priemonių skaičių. Vertinimo programos rezultatai labai priklausys nuo valstybių narių išsipareigojimo, išitraukimo ir dalyvavimo nustatant, įgyvendinant ir tęsiant bandymus. Tą patį galima pasakyti ir apie darbą bendradarbiaujančių sistemų srityje, kai kelių veiklos vykdytojai (miesto ir tarp miestinėse infrastruktūrose) atlieka labai svarbų vaidmenį siekiant laukiamų rezultatų.

- (8) Remti ir skatinti **nepriklausomos tinkamumo tikrinimo ir eksploatacijos vertinimo programos** sukūrimą ES, panaudojant pagrindiniuose Europos mokslinių tyrimų centruose esančias priemones ir pajėgas. Tuo tarpu kai pasyvios saugos ir išmetamų teršalų srityje egzistuoja aiškūs tyrimų metodai eksploataciją įvertinti (t.y. atsparumą avarijos atveju), IRT paremtų sistemų suderintų eksploatacijos vertinimo metodų nėra. Todėl būtina nedelsiant pradėti svarstyti tokių sistemų eksploatacijos vertinimo



kriterijus ir metodus. Daugelis Europos bandymų centrų yra įgiję daug patirties IRT paremtų eismo saugumo ir veiksmingumo sistemų eksploatacijos išbandymo srityje, ir galima būtų imtis bendros iniciatyvos glaudžiai bendradarbiaujant su automobilių pramone, jos tiekėjais, Europos standartų organizacija, valstybėmis narėmis ir *EuroNCAP*<sup>20</sup>. Inicijatyva apims galimybių studiją, kurios metu bus tiriami tinkamiausi bandymų metodai ir organizacinė programos struktūra. Antrojo etapo metu, PP7 kontekste galima būtų pradėti tinkamo metodų taikymo projektą, siekiant atlikti preliminarius eksploatacijos bandymus ir užmegzti ryšius su standartizacijos įstaigomis.

### 5.3. Geriau informuoti apie IRT paremtus sprendimus dėl pažangių automobilių

Pažangaus automobilio iniciatyvos geresnio informavimo ramstis skatins aktyvų informacijos perdavimą plačiai auditorijai, siekiant geriau supažindinti vairuotojus ir politikos kūrėjus su pažangių transporto priemonių sistemų galimybėmis, skatinti naudotojų poreikį šioms sistemoms ir sukurti socialinį ir ekonominį jų priimtinumą. Pažangaus automobilio iniciatyvos trečiajam tikslui pasiekti siūlomi šie specialūs veiksmai:

- (9) Rengti atitinkamus ir reguliarius **Pažangaus automobilio iniciatyvos renginius**. Tokių renginių tikslas – į rezultatus nukreipta veikla patraukti žiniasklaidos dėmesį, pvz., organizuoti demonstravimo dienas, integruotų projektų prezentacijas, parodas, seminarus.
- (10) Remti ir pradėti tikslingą veiklą, siekiant geriau informuoti apie pažangias automobilių sistemas, įskaitant trumpų ir labai tikslingų **TV laidų arba dokumentinių filmų** apie konkrečias IRT paremtas sistemas sukūrimą, ir surengti išsamią valstybėse narėse ir automobilių pramonėje pažangių transporto priemonių sistemų rėmino ir diegimo srityje vykdomos veiklos **lyginamąją analizę**.
- (11) Remti **eSafety ryšių platformos sukūrimą**, siekiant pagerinti, koordinuoti ir suderinti ryšį tarp skirtingų suinteresuotų šalių galutinių vartotojų. Šią platformą pasiūlė *eSafety* forumo vartotojų įtraukties darbo grupė. Šios darbo grupės pramonės partneriai pripažino būtinybę įkurti oficialią organizaciją, kaip būtiną sąlygą norint ES lygiu geriau informuoti vartotojus. Šis darbas remsis geriausios praktikos priemonių rinkiniu ir keliose valstybėse narėse vykdomų vartotojų poreikių tyrimo kampanijų vadovais.
- (12) Kartu su iniciatyva i2010 ir kita tiksline veikla remti ir skatinti **suinteresuotųjų šalių iniciatyvas**, kurios siekia Pažangaus automobilio iniciatyvos tikslų.

### 5.4. Pažangaus automobilio iniciatyvos priežiūra

Siekiant įvertinti Pažangaus automobilio iniciatyvos srityje padarytą pažangą, Europos, nacionaliniu ir pramonės lygiu bus **vykdoma priežiūra** atkreipiant dėmesį į konkrečius rodiklius.

---

<sup>20</sup> *European New Car Assessment Programme*: [www.euroncap.com](http://www.euroncap.com)

## 6. IŠVADOS

Šiame komunikate pagrindinis dėmesys skiriamas i2010 iniciatyvos trečiajam ramsčiui – sukurti integruotą Europos informacinę visuomenę, kuri siūlo geresnę gyvenimo kokybę ir patobulintas viešąsias paslaugas. Jame siūloma Pažangaus automobilio iniciatyva, turinti tris specialius tikslus: koordinuoti suinteresuotųjų šalių darbą *eSafety* forumo pagalba, remti mokslinius tyrimus ir plėtrą, ir geriau informuoti vartotojus apie pažangias transporto priemonių sistemas ir jų potencialią naudą, ir pagreitinti jų paplitimą rinkoje.

Šiame komunikate pabrėžiama informacijos ir ryšių technologijų (IRT), kurių dėka kuriamos pažangesnės, saugesnės ir ekologiškesnės transporto priemonės, padedančios spręsti su kelių transportu susijusias socialines problemas, strateginė reikšmė. Jame Pažangaus automobilio iniciatyva pristatoma kaip politikos pagrindas, kuriuo šioje srityje remsis suinteresuotosios šalys, aiškiai apibrėžtais veiksmais, apimančiais politines, mokslinių tyrimų ir ryšių priemones, siekdamas pagreitinti pažangių transporto priemonių sistemų paplitimą Europos ir kitose rinkose.

Valstybės narės yra svarbiausios Pažangaus automobilio iniciatyvos suinteresuotosios šalys. Komisija kviečia valstybes nares remti šiame komunikate iškeltus tikslus, ir pabrėžia būtinybę veikti bendrai Europos lygiu. Todėl valstybės narės, kartu su Komisija, pramone ir kitomis suinteresuotomis šalimis, yra kviečiamos aktyviai dalyvauti įgyvendinant siūlomus veiksmus.