



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 15.2.2006  
COM(2006) 59 final

**COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO, AO PARLAMENTO  
EUROPEU, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS  
REGIÕES**

**relativa à iniciativa “Veículo Inteligente”:  
"Sensibilização para a utilização das TIC com vista a veículos mais inteligentes, seguros  
e ecológicos"**

## 1. FINALIDADE E ÂMBITO DA COMUNICAÇÃO

A presente comunicação vem responder à necessidade, sentida pelos cidadãos, a indústria e os Estados-Membros, de resolver os problemas sociais relacionados com os transportes e melhorar a implantação das tecnologias da informação e das comunicações (TIC). **A comunicação apresenta a iniciativa “Veículo Inteligente” como um quadro político para acções neste domínio.** Esta iniciativa assenta em três pilares: o Fórum da Segurança Electrónica, o programa de investigação no domínio das TIC e as acções de sensibilização.

## 2. INTRODUÇÃO

Em 1 de Junho de 2005, a Comissão adoptou a iniciativa “i2010 – Uma sociedade da informação europeia para o crescimento e o emprego”<sup>1</sup> como estratégia global para modernizar e pôr em acção todos os instrumentos políticos comunitários destinados a incentivar o desenvolvimento da economia digital. A iniciativa i2010 assenta em três pilares: um espaço da informação único europeu, inovação e investimento e uma sociedade da informação europeia inclusiva. A iniciativa “Veículo Inteligente” é uma das três iniciativas emblemáticas propostas no âmbito do terceiro pilar com o **objectivo de tornar mais visível o contributo fundamental das TIC para a qualidade de vida.** Esta iniciativa sobre transportes inteligentes, seguros e ecológicos incide nos veículos rodoviários e visa dar resposta aos problemas ambientais e de segurança causados por uma utilização crescente do transporte rodoviário.

## 3. JUSTIFICAÇÃO: PORQUÊ UMA INICIATIVA EUROPEIA SOBRE VEÍCULOS INTELIGENTES?

Existem cerca de trezentos milhões de condutores nos Estados-Membros da UE. Todos eles desejam uma condução mais fácil, com menos problemas e menos atrasos, e uma menor probabilidade de sofrerem acidentes. No conjunto das actividades diárias, a condução é crucial, dado que a nossa vida pode mudar brutalmente de um momento para outro ou mesmo cessar devido a um acidente rodoviário. Esta iniciativa responde à necessidade de avançar para uma nova situação em que os veículos já não sofram acidentes e os congestionamentos de tráfego sejam reduzidos. A poluição ambiental, a segurança do tráfego e os congestionamentos são problemas verdadeiramente europeus que afectam os 25 Estados-Membros, pelo que são necessárias soluções europeias.

### 3.1. Descrição do problema

As sociedades modernas estão fortemente dependentes da mobilidade, mas os transportes originam problemas graves, como congestionamentos rodoviários nas estradas e nas cidades, efeitos nocivos no ambiente e na saúde pública, desperdício de energia e, acima de tudo, acidentes que causam mortos, feridos e danos materiais.

Na UE, os custos dos **congestionamentos** atingem 50 000 milhões de euros por ano, ou seja, 0,5% do PIB comunitário, podendo este valor subir para 1% em 2010. O número de automóveis por milhar de habitantes aumentou de 232 em 1975 para 460 em 2002. A

---

<sup>1</sup> COM(2005) 229 final: i2010 – Uma sociedade da informação europeia para o crescimento e o emprego

distância total percorrida pelos veículos rodoviários triplicou nos últimos 30 anos e, na última década, o volume do transporte rodoviário de mercadorias aumentou 35%, contribuindo assim para os **7 500 km (ou seja, 10% da rede) que são afectados diariamente por congestionamentos**<sup>2</sup>.

No que respeita a **eficiência energética e emissões**, o sector dos transportes consumiu, em 2002, 338 Mt<sub>ep</sub> (milhões de toneladas de equivalente petróleo), que representam 31% do consumo total de energia na UE. Os transportes rodoviários consumiram 281 Mt<sub>ep</sub>, ou seja, 83% da energia consumida por todo o sector dos transportes. As emissões de CO<sub>2</sub> provenientes do transporte rodoviário atingem 835 milhões de toneladas por ano, o que representa 85% do total das emissões causadas pelos transportes<sup>3</sup>. Diversos estudos mostram que **as situações de congestionamento do tráfego e os comportamentos de condução não-óptima poderão ser responsáveis por 50% do consumo de combustíveis**.

De todos os problemas de transporte, o da **segurança** é o que tem maior impacto na vida diária dos cidadãos. Tem igualmente um forte impacto na maioria dos indicadores socioeconómicos. Com o seu Livro Branco de Setembro de 2001<sup>4</sup>, a Comissão Europeia fixou como meta reduzir para metade a mortalidade rodoviária até 2010. Embora a situação tenha melhorado graças aos programas de acção para a segurança rodoviária<sup>5</sup>, morrem ainda mais de 40 000 pessoas por ano nas estradas da UE25, registando-se 1,4 milhões de acidentes, cujo custo ronda os 200 000 milhões de euros/ano, o que representa 2% do PIB comunitário<sup>6</sup>. No que respeita às causas dos acidentes, estudos actuais<sup>7</sup> indicam que existe erro humano em quase 93% dos acidentes e que em quase três quartos dos casos o erro humano é a única causa. Por exemplo, um estudo recente<sup>8</sup> concluiu que, se tivermos um acidente quando conduzimos a 50 km/h e conseguirmos travar meio segundo mais cedo, poderemos reduzir a energia da colisão em 50%, mas uma análise dos acidentes na Alemanha mostra que, em 39% dos veículos de passageiros e 26% dos veículos pesados de carga, os travões não são accionados antes da colisão e noutros 40% a travagem não é eficaz, **o que revela bem as nossas limitações enquanto condutores**.

### 3.2. Potencialidades dos veículos inteligentes

**As tecnologias da informação e das comunicações (TIC), que tornam possível a construção de veículos inteligentes**, proporcionam novas soluções inteligentes que contribuem para a resolução dos graves problemas sociais acima referidos, aumentando a segurança rodoviária e a eficiência global dos sistemas de transporte e contribuindo para uma utilização mais eficiente dos combustíveis. Estes sistemas inteligentes podem auxiliar o condutor nas funções de condução, prevenindo ou evitando acidentes, fornecer aos condutores informações em tempo real sobre a rede rodoviária, evitando congestionamentos, e otimizar o trajecto ou o desempenho do motor, melhorando a eficiência energética global. Estes sistemas inteligentes incidem na interacção entre o condutor, o veículo e o ambiente

---

<sup>2</sup> Fonte: DG TREN

<sup>3</sup> Fonte: EUROSTAT

<sup>4</sup> COM(2001) 370 final: “Livro Branco - A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções”

<sup>5</sup> COM(2003) 311 final: “Programa de Acção Europeu - Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos”; COM(2003) 542 final: “Tecnologias da informação e das comunicações para veículos seguros e inteligentes”

<sup>6</sup> Fonte: EUROSTAT

<sup>7</sup> Base de dados GIDAS

<sup>8</sup> Fonte: comunicação HELLA AMAA 2004

rodoviário de um modo integrado, em que os sistemas de bordo autónomos são complementados com tecnologias cooperativas veículo-veículo e veículo-infra-estrutura e com uma melhor gestão do tráfego na rede.

### **Quais são as potencialidades destes sistemas inteligentes?**

#### **Por que deve a UE propor um plano de sensibilização?**

- O estudo SeiSS<sup>9</sup> concluiu que, se todos os veículos estiverem equipados com o sistema **eCall** (chamada de emergência realizada automaticamente pelo veículo em caso de acidente) em 2010, o número de vítimas mortais poderá diminuir 5% a 15% na UE, o que poderá originar uma poupança de até 22 000 milhões de euros. Por outro lado, o sistema **eCall** pode reduzir em 10% a 20% os períodos de congestionamento, originando assim uma poupança suplementar de 2000 a 4000 milhões de euros.
- O mesmo estudo concluiu que o **sistema adaptativo de controlo da velocidade** (ACC - Adaptive Cruise Control), que efectua um controlo longitudinal (evitando assim colisões por trás), poderá evitar 4000 acidentes em 2010, bastando para tal que 3% dos veículos disponham desse equipamento.
- No caso do **controlo lateral** (alerta de saída da faixa e assistente de mudança de faixa), uma taxa de penetração de apenas 0,6% em 2010 poderá evitar 1500 acidentes e, em 2020, uma taxa de penetração de 7% permitirá evitar 14 000 acidentes.
- O projecto AWAKE, que desenvolveu um **sistema anti-hipovigilância do condutor**, concluiu que um alerta ao condutor em caso de sonolência poderá ter um papel importante, evitando 30% das colisões com vítimas mortais nas auto-estradas e 9% de todos os acidentes com vítimas mortais.
- O projecto SMART NETS demonstrou que a utilização de melhor software e de dados de tráfego em tempo real nos centros de controlo do tráfego urbano poderá conduzir a uma melhor **gestão do tráfego** e a uma redução dos congestionamentos de 40%, ou seja, uma poupança considerável de energia.
- Outros sistemas, como o de alerta para a velocidade, o de **bloqueamento por excesso de álcool** e os **sistemas de cobrança**, podem também, em determinadas circunstâncias, contribuir significativamente para que os transportes sejam mais ecológicos, seguros e eficientes.

### **3.3. Necessidade de medidas a nível europeu**

Tendo em atenção as questões atrás referidas, afigura-se que os sistemas inteligentes poderão contribuir substancialmente para solucionar alguns dos actuais problemas dos transportes. Infelizmente, apesar das suas potencialidades, muitos destes sistemas inteligentes não estão ainda no mercado e os veículos equipados com sistemas telemáticos ou dispositivos de segurança activa da nova geração são essencialmente automóveis de luxo, que constituem uma pequena percentagem do mercado. Por exemplo, para alguns dos sistemas de segurança activa bem sucedidos, a implantação em grande escala defrontou-se com diversos problemas e

---

<sup>9</sup> *Exploratory Study on the potential socio-economic impact of the introduction of Intelligent Safety Systems in Road Vehicles*, relatório final do SeiSS

demorou muito tempo. Foi o que sucedeu com a introdução do ABS<sup>10</sup> (20 anos), do ESP (10 anos para atingir uma penetração no mercado de 40%) e do ACC (mais de 25 anos após o início da fase de desenvolvimento, a taxa de penetração é ainda muito baixa). As principais causas são os entraves jurídicos, a situação de extrema concorrência no sector automóvel, com margens reduzidas e baixo rendimento do investimento, os elevados custos dos sistemas inteligentes, com a consequente ausência de procura por parte dos clientes, a ausência generalizada de informações sobre os potenciais benefícios destes sistemas e a falta de boas oportunidades de negócio.

Um inquérito realizado pelo EUROTEST<sup>11</sup> com uma amostra representativa de quase 2800 condutores revelou que só metade dos inquiridos estavam familiarizados com as actuais tecnologias de base incorporadas nos veículos que oferecem segurança activa e passiva (por exemplo, só 50% sabiam qual é a função do sistema de travagem antibloqueio (ABS)). O mesmo inquérito concluiu ainda que “são necessárias, tanto a nível nacional como europeu, mais **acções de sensibilização para uma condução mais segura, ecológica e económica**”. Não se pode esperar que os cidadãos e os políticos invistam em tecnologias ou as promovam, se não forem claros os seus benefícios e a sua utilidade. Para estimular a procura de sistemas inteligentes por parte dos utilizadores, é importante estabelecer um programa coerente de sensibilização, tendo o cuidado de não criar distorções de concorrência no mercado pós-venda nem falsas expectativas sobre a capacidade dos sistemas.

Por outro lado, para os problemas dos transportes na Europa são necessárias soluções harmonizadas a nível europeu. Há que eliminar os obstáculos à implantação no mercado, estimular a procura de produtos e criar consensos entre os principais intervenientes. O Fórum da Segurança Electrónica sublinha que a implantação generalizada de sistemas inteligentes para automóveis não pode ficar exclusivamente dependente das iniciativas do sector privado. É necessário o apoio empenhado do sector público, especialmente na fase inicial de penetração no mercado de tecnologias maduras, caso estas contribuam para resolver problemas sociais europeus e representem a excelência na inovação. A iniciativa Cars21<sup>12</sup>, centrada num sistema regulamentar concorrencial no sector automóvel para o século XXI, considera também que a iniciativa eSafety é essencial para alcançar o objectivo de reduzir o número de mortes nas estradas europeias. A iniciativa “Veículo Inteligente” fica associada à iniciativa Cars21, complementando-a através de um conjunto de acções de sensibilização e de investigação. As acções propostas na presente comunicação contribuirão ainda de modo significativo para a redução global das emissões de poluentes e ajudarão as empresas a cumprirem os seus compromissos de redução, em 2008, do nível médio de emissões de CO<sub>2</sub> dos novos automóveis para 140 g/km.

Para assegurar a interoperabilidade e a harmonização das soluções técnicas em toda a União, é necessária uma abordagem europeia global. Para além da normalização, e em consonância com os trabalhos em curso sobre sistemas cooperativos, as autoridades públicas têm um papel especial a desempenhar na criação das infra-estruturas adequadas, incluindo funções inteligentes, bem como no lançamento de acções específicas destinadas a viabilizar a implantação generalizada de sistemas inteligentes de transporte.

São necessárias novas acções de **investigação e desenvolvimento**. Nas últimas décadas, foram realizados grandes investimentos na Europa para a utilização das TIC em tecnologias

---

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

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

<sup>12</sup> Para mais informações sobre a iniciativa CARS 21, incluindo o relatório final, ver <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

de veículos inteligentes, graças, igualmente, aos programas-quadro europeus. Nesses programas, foram desenvolvidas e ensaiadas diversas tecnologias que contribuem para aumentar a segurança da estrada e do veículo, reduzir os congestionamentos e promover um consumo mais racional de energia. São necessários esforços suplementares para dar seguimento às actividades de investigação prioritárias até aqui desenvolvidas, privilegiando os programas de avaliação e a afinação de tecnologias e sistemas para os tornar mais inteligentes, mais baratos e mais fiáveis. É também importante manter a competitividade da indústria europeia face à do Japão e à dos EUA, onde existem programas de investigação similares.

#### **4. OBJECTIVOS**

As três áreas acima identificadas em que são necessárias medidas a nível europeu no domínio dos veículos inteligentes conduzem à definição dos seguintes objectivos para a iniciativa “Veículo Inteligente”:

- (1) Coordenar e apoiar as actividades das principais partes interessadas, dos cidadãos, dos Estados-Membros e das empresas do sector no âmbito da iniciativa “Veículo Inteligente”;
- (2) Apoiar actividades de investigação e desenvolvimento com vista a veículos mais inteligentes, mais ecológicos e mais seguros e facilitar a implantação e utilização dos resultados da investigação;
- (3) Realizar acções de sensibilização para as soluções TIC, a fim de estimular a procura destes sistemas por parte dos utilizadores e criar condições para a sua aceitação socioeconómica.

#### **5. ACÇÕES PROPOSTAS**

##### **5.1. Apoiar e coordenar as actividades dos Estados-Membros e das outras partes interessadas**

O primeiro objectivo da iniciativa “Veículo Inteligente” é realizado com o apoio do Fórum da Segurança Electrónica. As actividades deste fórum estão descritas em duas comunicações da Comissão sobre a Segurança Electrónica<sup>13</sup>. O fórum pretende eliminar os pontos de estrangulamento que impedem a entrada no mercado dos sistemas para veículos inteligentes, através da criação de consensos entre as partes interessadas e de recomendações aos Estados-Membros e à UE. Foi criado em 2003, tendo actualmente mais de 150 membros que representam todos os interessados na segurança rodoviária. Constituiu, até à data, 11 grupos de trabalho liderados pela indústria dedicados a temas prioritários. O fórum produziu um número apreciável de relatórios valiosos que são um importante contributo para iniciativas da indústria e medidas políticas. O fórum assegurará ligações com actividades paralelas e complementares no domínio dos sistemas de transporte inteligente, como a iniciativa Cars21, o programa de acção europeu para a segurança rodoviária, em especial a Carta Europeia da Segurança Rodoviária<sup>14</sup>, a iniciativa “Sistemas de transporte inteligente para a logística e a intermodalidade”, anunciada no Programa Comunitário de Lisboa, e, no domínio do ambiente,

---

<sup>13</sup> COM(2003) 542 final: Tecnologias da informação e das comunicações para veículos seguros e inteligentes; COM(2005) 431 final: Segunda comunicação sobre eSafety - Serviço eCall para todos

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

o grupo de trabalho para os veículos ligeiros<sup>15</sup>, no âmbito do programa europeu relativo às alterações climáticas. À medida que a iniciativa “Veículo Inteligente” se desenvolva, a Comissão estudará o eventual alargamento das actividades do Fórum da Segurança Electrónica a aplicações das TIC para transportes mais ecológicos e seguros.

Assim, o fórum torna-se um dos pilares da iniciativa “Veículo Inteligente” e será o principal elo de ligação com os decisores.

No âmbito do primeiro objectivo da iniciativa “Veículo Inteligente”, o Fórum da Segurança Electrónica continuará a apoiar a Comissão através dos seus grupos de trabalho. Além disso, são propostas as seguintes acções específicas:

- (1) Acompanhamento e apresentação de relatórios sobre as acções específicas propostas na segunda comunicação relativa à segurança electrónica (Serviço eCall para todos), principalmente no que se refere à assinatura do Memorando de Entendimento eCall pelos Estados-Membros e ao ponto da situação na implementação do número único de emergência 112 e E112 e na modernização das centrais de atendimento de serviço público (PSAP) com vista às chamadas E112 (capacidade de localização) e eCall, e sobre a oferta de serviços de emergência adequados com capacidade de localização e polivalência linguística.
- (2) Elaboração de uma recomendação da Comissão sobre a concepção e utilização segura das interfaces homem-máquina para sistemas de veículos inteligentes. A recomendação actualiza a recomendação da Comissão de 21 de Dezembro de 1999 sobre sistemas eficientes e seguros de informação e comunicação nos veículos, tendo também em conta a evolução da tecnologia nos últimos cinco anos.
- (3) Estudo da possibilidade de utilização de sistemas de incentivos adequados a nível nacional para apoiar a compra de veículos equipados com funções avançadas de segurança e a instalação pós-venda destas. Os Estados-Membros devem introduzir regimes de incentivo fiscal de modo coordenado em toda a UE, para evitar a fragmentação do mercado interno, devendo tais regimes assumir essencialmente a forma de diferenciação fiscal, com vista a influenciar o comportamento do consumidor, orientando-o para uma categoria bem definida de veículos que estarão equipados com as funções avançadas de segurança desejadas ou para a instalação pós-venda destas. Qualquer plano de incentivos, incluindo o apoio nacional às tecnologias utilizadas nos veículos inteligentes, será cuidadosamente elaborado em conformidade com as regras aplicáveis aos auxílios estatais.
- (4) Análise das necessidades de espectro no contexto das comunicações veículo-veículo e organização de um seminário sobre as **implicações da iniciativa “Veículo Inteligente” no domínio do espectro**<sup>16</sup>. Esta questão exige uma coordenação com os organismos competentes numa fase inicial de desenvolvimento técnico, para garantir a necessária disponibilidade de bandas de frequências.

---

<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)

<sup>16</sup> Respeitando o disposto na Decisão n.º 676/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a um quadro regulamentar para a política do espectro de radiofrequências na Comunidade Europeia (Decisão Espectro de Radiofrequências)

- (5) Seguimento da recomendação sobre o estabelecimento de um código europeu de boas práticas para o desenvolvimento e o ensaio de sistemas avançados de assistência ao condutor<sup>17</sup>.

## 5.2. Investigação e desenvolvimento com vista a veículos mais inteligentes, mais ecológicos e mais seguros

As actividades da iniciativa “Veículo Inteligente” assentam nas realizações e nos resultados dos programas-quadro comunitários de investigação e desenvolvimento tecnológico<sup>18</sup>.

Os objectivos de longo prazo da iniciativa “Veículo Inteligente” só poderão ser alcançados através de uma investigação em cooperação e serão incluídos na prioridade “TIC” do 7º PQ (**As TIC como forma de enfrentar os desafios sociais**), contribuindo para o desenvolvimento de sistemas e serviços de transporte assentes nas TIC, que permitem a circulação segura, ecológica, confortável e eficiente de pessoas e mercadorias. As prioridades da iniciativa “Veículo Inteligente” para a investigação estão em plena consonância com a agenda de investigação estratégica do ERTRAC<sup>19</sup> (Conselho Consultivo Europeu para a Investigação em Transportes Rodoviários). No âmbito do segundo objectivo da iniciativa “Veículo Inteligente”, são propostas as seguintes acções:

- (6) A investigação em cooperação na Europa permitiu que os fornecedores de sistemas e os construtores de automóveis desenvolvessem sistemas de segurança activa para evitar acidentes ou atenuar os seus efeitos. **No futuro, a investigação** neste domínio deve prosseguir o trabalho até agora realizado e ter em conta as necessidades para a nova geração de sistemas de assistência ao condutor, nomeadamente melhor desempenho, maior fiabilidade e segurança e menor consumo de combustível, sem excluir os riscos decorrentes do não-respeito da compatibilidade electromagnética, com base em componentes mais baratos, mais inteligentes e mais rápidos.

No âmbito do 6º PQ, foi lançado um primeiro grupo de projectos para explorar as potencialidades das comunicações veículo-veículo e veículo-infra-estrutura. É necessária mais **investigação sobre sistemas cooperativos** para se passar dos modelos conceptuais básicos a sistemas integrados que permitam o ensaio e a validação funcionais.

As **informações de tráfego e informações aos viajantes** tornaram-se serviços essenciais para melhorar o acesso aos serviços de transporte. Estão em desenvolvimento plataformas abertas que permitem o acesso sem discontinuidades dos viajantes às informações. A implantação no mercado é lenta, sendo necessária mais IDT para solucionar os problemas ligados à criação de oportunidades de negócio e à sua aceitabilidade pelos utilizadores.

A investigação no domínio das TIC deve contribuir também para viabilizar o **transporte multimodal**, nomeadamente no caso do transporte de mercadorias, em que uma melhor gestão da capacidade tem impacto directo no consumo de combustível. As TIC devem ainda contribuir para eliminar os obstáculos económicos ao transporte

---

<sup>17</sup> Resultados da parte RESPONSE 3 do projecto integrado PREVENT: <http://www.prevent-ip.org/>

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

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



multimodal, melhorando o fluxo global de informação.

As referidas actividades de investigação devem ser complementadas com acções de demonstração dos benefícios e da utilização dos sistemas para veículos inteligentes.

- (7) Estabelecimento, através do 7º PQ, de um **programa de avaliação global, técnico e socioeconómico, com base em ensaios de campo operacionais (ECO)** para determinar, em ambientes reais, o impacto dos sistemas para veículos inteligentes baseados nas TIC no comportamento dos condutores e na dinâmica de condução. Os ECO servirão também de base para uma análise custo-benefício de sistemas avançados e inteligentes e para uma avaliação global do seu impacto na segurança do tráfego e na eficiência do sistema de transportes.

A implantação destes sistemas exige o empenho da indústria automóvel investimentos nas infra-estruturas pelas quais as autoridades públicas são responsáveis. Qualquer compromisso da sua parte terá como base estudos de avaliação do impacto, sendo, neste contexto, importante a relação custo-benefício. Os ECO proporcionarão dados operacionais reais para efectuar esta análise. O programa deve apontar para sistemas próximos do mercado que possam ficar rapidamente disponíveis numa frota de veículos suficientemente grande. Os resultados do programa de avaliação dependerão fortemente do empenho, do envolvimento e da participação dos Estados-Membros na identificação, preparação e seguimento dos ensaios. O mesmo se aplica aos trabalhos sobre sistemas cooperativos, em que os operadores rodoviários, tanto urbanos como interurbanos, desempenham um papel fundamental na obtenção dos benefícios esperados.

- (8) Apoio e promoção do estabelecimento de um **programa independente de ensaio da conformidade e avaliação do desempenho** na UE, recorrendo aos meios existentes e à capacidade disponível nos principais centros europeus de investigação. Embora nos domínios da segurança passiva e das emissões existam métodos claros de ensaio para verificar o nível de desempenho do projecto (p. ex., comportamento em colisão), não existem métodos harmonizados de ensaio do desempenho dos sistemas assentes nas TIC. Assim, é urgente iniciar uma reflexão sobre critérios e métodos para medir o seu desempenho. Alguns centros de ensaio europeus adquiriram uma experiência significativa em ensaios de desempenho de sistemas de segurança e eficiência do tráfego assentes nas TIC, podendo ser lançada uma iniciativa global em estreita cooperação com a indústria automóvel, os seus fornecedores, as organizações europeias de normalização, os Estados-Membros e o EuroNCAP<sup>20</sup>. A iniciativa incluirá o lançamento de um estudo de viabilidade que analisará o método de ensaio e a estrutura organizativa que mais convêm ao programa. Na segunda fase, poderá ser lançado um projecto no âmbito do 7º PQ para a correcta aplicação da metodologia, a fim de realizar ensaios de desempenho preliminares e estabelecer ligações com os organismos de normalização.

### 5.3. Sensibilização para as soluções TIC destinadas a veículos inteligentes

O pilar “sensibilização” da iniciativa “Veículo Inteligente” promoverá a difusão activa de informações junto de uma vasta audiência a fim de melhor dar a conhecer aos condutores e

---

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

aos responsáveis políticos as potencialidades dos sistemas destinados a veículos inteligentes, estimular a procura por parte dos utilizadores e preparar a sua aceitação socioeconómica. São propostas as seguintes acções específicas no âmbito do terceiro objectivo da iniciativa “Veículo Inteligente”:

- (9) Organização regular de **eventos no âmbito da iniciativa “Veículo Inteligente”**. Estes eventos visam maximizar a atenção dos *media* através de actividades orientadas para os resultados, como jornadas de demonstração, exposições itinerantes de Projectos Integrados, “vitrinas” ou seminários.
- (10) Apoio e lançamento de actividades muito específicas de sensibilização para os sistemas destinados a automóveis inteligentes, incluindo a produção de **séries televisivas ou documentários** curtos e bem focalizados sobre sistemas específicos assentes nas TIC, e lançamento de um **estudo global de aferição dos desempenhos** das actividades em curso destinadas a promover e implantar sistemas para veículos inteligentes nos Estados-Membros e na indústria.
- (11) Promoção da criação de uma **plataforma de comunicação sobre a segurança electrónica**, com o objectivo de melhorar, coordenar e harmonizar as comunicações das diferentes partes interessadas com os utilizadores finais. Esta plataforma foi proposta pelo grupo de trabalho “Sensibilizar o Utilizador” do Fórum da Segurança Electrónica. Neste grupo de trabalho, alguns parceiros industriais consideraram que a criação de uma organização formal constitui uma condição prévia e necessária para uma maior sensibilização dos utilizadores a nível da UE. Esta actividade recorrerá às ferramentas e pilotos de melhores práticas para campanhas destinadas aos utilizadores, que serão testados em diversos Estados-Membros.
- (12) Apoio e promoção, no âmbito da iniciativa i2010 e de outras acções específicas, de **iniciativas das partes interessadas** que visem os objectivos da iniciativa “Veículo Inteligente”.

#### **5.4. Monitorização da iniciativa “Veículo Inteligente”**

Para quantificar os progressos realizados pela iniciativa “Veículo Inteligente”, será lançado um **exercício de monitorização** a nível europeu, nacional e empresarial, que incidirá em indicadores específicos para avaliar regularmente os progressos alcançados com as acções propostas.

## **6. CONCLUSÕES**

A presente comunicação incide no terceiro pilar da iniciativa i2010, ou seja, a criação de uma sociedade da informação europeia inclusiva que ofereça melhor qualidade de vida e melhores serviços públicos. Propõe a criação de uma iniciativa denominada “Veículo Inteligente” com três objectivos específicos: a coordenação das actividades das partes interessadas através do Fórum da Segurança Electrónica, o apoio às actividades de investigação e desenvolvimento e a sensibilização dos utilizadores para os sistemas destinados a veículos inteligentes e seus potenciais benefícios, bem como a aceleração da sua implantação no mercado.

A comunicação sublinha a importância estratégica das tecnologias da informação e das comunicações, que possibilitam a construção de veículos mais inteligentes, mais seguros e

mais ecológicos que, por sua vez, contribuem para resolver os problemas sociais relacionados com o transporte rodoviário. Apresenta a iniciativa “Veículo Inteligente” como quadro político que orientará as actividades das partes interessadas neste domínio, tendo em vista acelerar a implantação de sistemas para veículos inteligentes nos mercados europeus e outros, através de acções claramente definidas que abrangem a utilização de instrumentos políticos, de investigação e de comunicações.

Os Estados-Membros são partes interessadas fundamentais na iniciativa “Veículo Inteligente”. A Comissão convida os Estados-Membros a apoiarem os objectivos expressos na presente comunicação e sublinha a necessidade de uma actuação conjunta a nível europeu. Para tal, convidam-se os Estados-Membros a desempenharem um papel activo na execução das acções propostas, juntamente com a Comissão, a indústria e outras partes interessadas.