

SL

SL

SL



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 17.9.2007
COM(2007) 541 konč.

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**Na poti k varnejši, čistejši in učinkovitejši vseevropski mobilnosti:
prvo poročilo o pobudi Inteligentni avtomobil**

1. UVOD

Učinkovite prometne storitve so ključne za konkurenčnost evropske industrije. Čeprav promet veliko prispeva k rasti, vključuje tudi okoljske, gospodarske in družbene stroške. Okoljski stroški prometa na primer znašajo po ocenah 1,1 % evropskega BDP¹. Cestni zastoji se povečujejo in povzročajo nadaljnjo izgubo 1 % BDP. Na področju cestne varnosti je bil v Beli knjigi o prometni politiki² uveden ambiciozen evropski cilj, da bi od leta 2001 do leta 2010 smrtne žrtve zmanjšali za 50 %. Varnost se je od takrat znatno izboljšala; vendar 41 600 smrtnih žrtev, kar je več kot 4 000 nad ciljem, zastavljenim v Beli knjigi, in 1,7 milijona poškodovanih leta 2005³, ni sprejemljivo stanje.

Januarja 2007 je Komisija predlagala celostni sveženj pravil na področjih energije in podnebnih sprememb s cilji glede emisij toplogrednih plinov in obnovljive energije z namenom zmanjšanja emisij. Na tej podlagi so voditelji držav in vlad EU na spomladanskem zasedanju Evropskega Sveta določili trdni cilj znižanja emisij toplogrednih plinov v EU za 20 % do leta 2020⁴, cilj, ki ga podpira vrh G8, ki je junija 2007 pod nemškim predsedovanjem poudaril nujnost boja proti podnebnim spremembam. Glede cestnega prometa je cilj Komisije doseči povprečje 120 g/km emisij CO₂ za nove osebne avtomobile in lahka tovorna vozila do leta 2012. To bo opravljeno s celostnim pristopom, pri katerem bo 130 g/km emisij CO₂ zagotovila motorna tehnologija, dodatnih 10 gramov pa bodo zagotovili drugi tehnološki ukrepi in povečana raba biogoriv⁵.

Inteligentni sistemi cestnega prometa (ITS) dodajajo prometni infrastrukturi in vozilom informacijsko in komunikacijsko tehnologijo. Cilj ITS je upravljanje dejavnikov, ki so si ponavadi medsebojno v nasprotju, kot na primer vozila, tovor in transportne poti, za izboljšanje varnosti in zmanjšanje zastojev vozil, časa transporta in porabe goriva. Potencialni prispevek IKT in inteligentnih prevoznih sistemov (ITS) je poudarjen v Vmesnem pregledu Bele knjige o prometni politiki in Sporočila Komisije o energetski politiki⁶. IKT so del celostnega pristopa v cestni varnosti in čistejši mobilnosti, ki je usmerjen k doseganju ciljev z ukrepi, ki dopolnjujejo in vključujejo obstoječe ukrepe. V tem smislu je pregled iz leta 2006 Bele knjige o prometni politiki „*Naj Evropa ostane v gibanju*“ dal naslednjo obvezo za leto 2008:

„Začetek obsežnega programa za prenos inteligentnih sistemov cestnega prometa na trg in priprava infrastrukture za integrirane informacijske sisteme.“

Ker so bili prejšnji pristopi za pospešitev vzpostavitve ITS omejeni in niso prinesli pričakovanih rezultatov, je bila sprožena obsežna pobuda, ki jo vodi Evropska komisija in ki temelji na pristopu celostne politike s ciljem, da se poleti leta 2008 objavi načrta za obsežno uvedbo ITS, ki zajema inteligentno vozilo in inteligentno infrastrukturo. Začetek posebnega posvetovanja z zainteresiranimi stranmi je predviden jeseni letos. Ta načrt bo temeljil na delu, opravljenem v pobudi Inteligentni avtomobil i2010 o inteligentnih vozilih.

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 in COM(2007) 22.

⁶ COM(2007) 1.

Številne elemente na področju inteligentnih vozil obravnava pobuda Inteligentni avtomobil⁷, ki je bila sprožena leta 2006 kot okvir politike za ukrepe Komisije in drugih zainteresiranih strani na tem področju. Pobuda gradi na naprednih IKT za varnejši, čistejši in pametnejši cestni promet. Pobuda Inteligentni avtomobil je vodilni projekt v okviru i2010⁸, ki je strateški okvir politike Evropske komisije za informacijsko družbo in medije do leta 2010.

Sporočilo Komisije o inteligentnem avtomobilu je predlagalo 12 specifičnih ukrepov na treh področjih, imenovanih stebri: usklajevanje in podpora dela zadevnih zainteresiranih strani preko foruma eSafety, raziskave in tehnološki razvoj (R&R) ter ukrepi za ozaveščanje. Cilj teh ukrepov je pospeševanje razvoja in vzpostavitve sistemov inteligentnih vozil v Evropi, ki temeljijo na IKT.

Na vseh treh področjih je bil dosežen velik napredek in pobuda Inteligentni avtomobil je že referenčna pobuda v Evropi, obenem pa je tudi mednarodno priznana. To sporočilo poroča o napredku pri teh ukrepih, predlaga nove ukrepe in išče nadaljnjo podporo držav članic ter industrije za njihovo čimprejšnje izvajanje, ki bi dopolnjevalo druge vidike celostnega pristopa za doseganje varnosti in okoljskih ciljev, predvsem ukrepe, ki so povezani z infrastrukturo in vedenjem voznikov.

2. NAPREDEK NA POTI K VARNEJŠIM, ČISTEJŠIM IN PAMETNEJŠIM VOZILOM V EVROPI

Sistemi inteligentnih vozil, ki so danes že na voljo, lahko vodijo do nadaljnjega zmanjšanja števila smrtnih žrtev, pomembnega zmanjšanja prometnih zastojev v mestih in medmestnih koridorjih ter znatnega zmanjšanja emisij onesnaževal in toplogrednih plinov. Pobuda Inteligentni avtomobil bo še naprej uporabljala svoje tri stebre in s tem podpirala vzpostavitev inteligentne mobilnosti v Evropi:

2.1. Na poti k varnejšim vozilom:

2.1.1 Popolna uvedba vseevropskega sistema eCall do leta 2010

Eden glavnih ciljev foruma eSafety je popolna uvedba sistema eCall⁹ (vseevropski avtomobilski klic v sili) do leta 2010. V primeru nesreče bo sistem eCall avtomatično poklical reševalne službe in jim posredoval točno lokacijo vozila ter druge podatke o nesreči in potnikih v vozilu. Ko bo popolnoma vzpostavljen, bi lahko sistem eCall v Evropi vsako leto rešil do 2 500 življenj.

Evropski parlament je dal polno podporo sistemu eCall¹⁰ in vse zainteresirane strani prosil, naj takoj sprejmejo potrebne ukrepe za izvajanje tega sistema, vključno s podpisom Memoranduma o soglasju za sistem eCall (MoU). Podpis memoranduma je prostovoljno in daje jasno zavezanost in *podporo za pravočasno izvajanje sistema eCall*. Devet držav članic in tri pridružene države so MoU¹¹ podpisale, več drugih pa se pripravlja na podpis. Glede na zavezanost držav članic k sistemu eCall bo Komisija v drugem polletju 2007 začela s pogajanjem o prostovoljnem sporazumu o vključitvi sistema eCall kot standardne možnosti v

⁷ COM(2006) 59.

⁸ COM(2007) 146.

⁹ COM(2005) 431 in COM(2006) 723.

¹⁰ Poročilo EP o cestni varnosti: zagotovitev sistema za klic v sili (eCall) državljanom: ref. A6-0072/2006.

¹¹ Finska, Švedska, Grčija, Italija, Litva, Ciper, Slovenija, Nemčija, Avstrija, Švica, Norveška, Islandija (stanje konec avgusta 2007).

vseh novih vozilih od leta 2010. Države članice, ki MoU še niso podpisale, morajo sprejeti takojšnje ukrepe, da to storijo. Glede na razvoj omenjenega procesa se lahko v letu 2008 predvidijo ustrezni regulativni ukrepi glede izvajanja sistema eCall.

Upravljalna skupina eCall Driving Group¹² je sprejela končne predloge, ki jih je maja 2006 potrdil forum eSafety in vključila zahteve za standardizacijo sistema eCall. Vendar je bil napredek v ETSI¹³ zelo počasen zaradi predloga lastniške rešitve kot alternative evropskemu odprtemu standardu.

Zahtevana natančnost informacij o lokaciji in potrebno pokritje pomenita uporabo globalne navigacijske satelitske storitve (GNSS), uporabo GPS, kmalu pa tudi evropskega sistema satelitske navigacije¹⁴, ki bo omogočal še večjo točnost in razpoložljivost.

2.1.2. Široka razpoložljivost ESC v novih avtomobilih

Elektronski nadzor stabilnosti (ESC) je varnostna tehnologija vozil, ki lahko prepreči nesreče, tako da zmanjšuje nevarnost zdrsa, ki je glavni vzrok za vsaj 40 % smrtnih nesreč na cestah. Po podatkih EuroNCAP¹⁵ bi lahko vsako leto na evropskih cestah rešili 4 000 življenj in preprečili 100 000 nesreč¹⁶, če bi imeli vsi avtomobili elektronski nadzor stabilnosti. Trenutno je težava v Evropi v tem, da je razpoložljivost ESC v novih avtomobilih še vedno nizka, 40 % v EU-25 leta 2005, in se med različnimi tržišči znatno razlikuje zaradi različnih poslovnih strategij med proizvajalci in različne podpore s strani uradnih organov (85 % na Švedskem, 31 % v Italiji). Kjer je ESC ponujen kot dodatna možnost za nov avtomobil, je pogosto skupaj v paketu z dodatno in drago opremo. Takšna poslovna praksa, ki jo uporablja veliko proizvajalcev avtomobilov, ponavadi zavira uvedbo ESC v manjših avtomobilih.

V Združenih državah je urad National Highway Traffic Safety Administration septembra 2006 predlagal uredbo, ki bi od vseh proizvajalcev zahtevala, da začnejo opremljati potniška vozila z ESC od modelskega leta 2009 naprej. V modelskem letu 2012 bo ESC postal obvezna oprema za vse nove avtomobile na tržišču Združenih držav.

V Evropi je cilj doseči 100 % razpoložljivost ESC tudi za modelsko leto 2012. Evropa je do zdaj zagovarjala prostovoljni pristop, pri čemer je obravnavala predvsem povpraševanje uporabnikov kot hitrejšo pot do tržišča. Trenutno potekajo pogajanja o mednarodnem sporazumu o globalnem tehničnem predpisu vključno s tehničnimi zahtevami za ESC skupaj z Združenimi državami kot pripravljalna faza na namestitev ESC v nova potniška vozila. Glede težkih vozil so predlagane določbe za uvedbo ESC v predpis 13 UNECE¹⁷, ki bo najverjetneje začela veljati jeseni leta 2008. eSafetyAware!¹⁸ je komunikacijska platforma, ki je namenjen pospeševanju tržne uvedbe tehnologij inteligentnih avtomobilov s tem, da organizira informativne kampanje in dogodke, namenjene končnim uporabnikom. To je neodvisni forum članov, ki mu predseduje fundacija FIA¹⁹ in ga sponzorira tudi Evropska komisija. Prva kampanja eSafetyAware!, ki trenutno poteka, je kampanja o ESC. Uradno odprtje kampanje je bilo maja 2007.

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

¹³ Evropski inštitut za telekomunikacijske standarde.

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

¹⁵ Evropski program za vrednotenje novih vozil, <http://www.euroncap.com>

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

¹⁷ Gospodarska komisija Združenih narodov za Evropo, oddelek za promet, delovna skupina 29.

¹⁸ www.esafetyaware.eu/

¹⁹ www.fiafoundation.com

Komisija bo v letu 2007 začela tudi internetno posvetovanje o tem kako pospešiti razpoložljivost ESC v širokem naboru vozil, vključno z njegovo obvezno opremo.

2.1.3 Pospešitev uvedbe sistemov za izogibanje nesrečam (ADAS)

IKT so ključne komponente preventivnih in aktivnih varnostnih sistemov, ki zagotavljajo pomoč vozniku v realnem času, s čimer se je mogoče izogniti nesrečam in zmanjšati njihove posledice.

Nedavna študija na primer predlaga, da se lahko prepreči 60 % trčenj v zadnji del vozila, če ima voznik potniškega avtomobila dodatnih 0,5 sekunde opozorilnega časa. Dodatna sekunda opozorilnega časa lahko prepreči okrog 90 % trčenj v zadnji del vozila. Študija istega proizvajalca²⁰, ki temelji na simulatorju, poroča, da bi bilo mogoče zmanjšati število trčenj v zadnji del vozila za 75 % s tehnologijo za pomoč pri zaviranju²¹ in izogibanje nesrečam. Komisija se bo leta 2007 posvetovala glede predlogov za obvezno namestitve sistemov, ki bi združevali tehnologijo za pomoč pri zaviranju in izogibanje nesrečam. Glede na študijo, opravljeno na Švedskem²², lahko sistemi za izboljšanje vidljivosti²³, ki vključujejo prilagodljive sprednje luči, zmanjšajo število smrtnih žrtev med pešci za 30 % in kolesarji za 15 %.

Kljub temu velikemu potencialu rezultati delovne skupine foruma eSafety za načrte²⁴ in predhodni rezultati projekta eIMPACT²⁵ kažejo, da bo, če ne bo nič storjeno, stopnja prodora sistemov inteligentnega avtomobila in aplikacij zelo nizka glede na njihov potencial za reševanje življenj. Forum eSafety je sprejel priporočila za vse zainteresirane strani za pospeševanje uveljavitve teh tehnologij za izogibanje nesrečam in naj bi tudi aktivno spodbujal razvoj teh priporočil v realen načrt uvedbe do konca leta 2008.

2.1.4 Odstranitev ozkih grl pri uvajanju na trg

Ključni dogodek prvega stebra pobude Inteligentni avtomobil v letu 2007 je bila *delavnica eSafety, ki jo je organiziralo nemško predsedstvo* v Berlinu 5. in 6. junija. Zaključki te delavnice so dali pomembne smernice za izvajanje storitev prometnih in potovalnih informacij v realnem času (RTTI) in eCall na ravni Evrope ter za reševanje vprašanj komunikacije človek-stroj (Human Machine Interaction - HMI) in pravnih vprašanj²⁶.

Forum eSafety je potrdil *Evropski kodeks prakse* za razvoj in preizkušanje naprednih sistemov za pomoč voznikom (ADAS), ki ga je sestavil RESPONSE²⁷. Sistemi ADAS podpirajo voznike in lahko pripomorejo k izoginitvi nesrečam ali zmanjšanju njihovih posledic. Žal nekaj pravnih ovir, na primer odgovornost, upočasnjuje uvedbo teh sistemov. Projekt RESPONSE je izdelal kodeks prakse za pospešeno uvedbo sistemov ADAS na trgu. To bo proizvajalcem pomagalo pri uvedbi novih varnostnih aplikacij s pomočjo celostnega pogleda

²⁰ Poročilo Daimler-Chrysler Hightech številka 2/2005.

²¹ Povečanje zaviralnega potenciala vozila, zmanjšanje zavornih poti.

²² Kratek opis varnostnih aplikacij ITS in njenih potencialnih varnostnih koristi, Lind et al. (2003).

²³ Zagotavlja boljši pogled na pot vozila, s tem da projicira boljši pogled na vidno polje v pogojih slabše vidljivosti.

²⁴ www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/esafety_working_groups/implementation_road_map.htm

²⁵ www.eimpact.info

²⁶ www.esafetysupport.org

²⁷ www.prevent-ip.org

na človeške, sistemske in pravne vidike. Kodeks prakse trenutno sprejema avtomobilska industrija.

Zasebnost podatkov mora biti ustrezno obravnavana, da se zagotovi zaupanje uporabnikov v avtomobilske telematske sisteme. Komisija je februarja 2007 organizirala delavnico z evropskimi nadzorniki za varstvo podatkov. Na podlagi delavnice bo forum eSafety v letu 2007 pripravil kodeks prakse.

Za preučitev varnostnih potreb avtomobilskih sistemov nadzora in komunikacij je forum eSafety januarja 2007 ustanovil *novo delovno skupino za eSecurity*. Njen cilj je zagotoviti priporočila glede raziskovalnih potreb v omrežjih, arhitekturi, sistemih in komponentah ter njihovi interakciji in preučiti pravne določbe ter potrebe po standardizaciji.

Sporočilo o inteligentnem avtomobilu je omenilo *pobude* kot možen način pospeševanja vzpostavitve sistemov inteligentnih vozil. V svojem poročilu o Vmesnem pregledu Evropskega akcijskega programa za varnost v cestnem prometu²⁸ Evropski parlament države članice poziva, naj zagotovijo, da pobude ne bodo omejene le na zmanjšanje emisij, ampak da zajemajo tudi varnostne lastnosti vozil. Forum eSafety je preučil možnost vzpostavitve shem pobud na nacionalni ravni za podporo nakupa vozil, opremljenih z naprednimi varnostnimi funkcijami. To delo kaže, da je možna uvedba davčnih spodbud na nacionalni ravni v skladu z zakonodajo Skupnosti na področju državnih pomoči in da lahko pospeši tržno izvajanje teh tehnologij, ki rešujejo življenja. Glede na velik potencial takšnih shem, bo Komisija preučila konkretne predloge za njihovo izvedbo v okviru načrta uvedbe ITS.

Do zdaj so bile za preizkušanje tehničnega in funkcionalnega vedenja sistemov, ki temeljijo na IKT, uporabljene predstavitve, vendar so bile pogosto omejene in manjšega obsega. Potrebna je analiza in ocena v realnem okolju z vsakdanjimi vozniki v določenem obdobju, ki omogoča zbiranje in obdelavo podatkov na statistično ustrezen način. Temu so namenjeni *preskusi delovanja na terenu (FOT)*. Delo na FOT se je začelo s prvim pozivom 7. okvirnega programa za povečanje števila FOP in se bo nadaljevalo z nadaljnjimi pozivi.

Za enega glavnih razlogov za počasno uveljavitev sistemov inteligentnih vozil se šteje premajhno povpraševanje potrošnikov. Zato Komisija namerava okrepiti steber ozaveščenosti v pobudi Inteligentni avtomobil z delom z eSafetyAware! pri nadaljnjih kampanjah, z vzpostavitvijo posebnega spletnega portala in s spodbujanjem izdelave ciljnih dokumentarnih filmov in drugimi ukrepi za ozaveščanje z ustreznimi instrumenti podpore v 7. okvirnem programu.

UKREPI ZA VARNEJŠA VOZILA:

- (1) Države članice, ki še niso podpisale Memoranduma o soglasju za sistem eCall, morajo postopek podpisa zaključiti do konca leta 2007.
- (2) Države članice morajo v obdobju 2007–2008 izvesti pilotne preizkuse sistema eCall in do leta 2010 nadgraditi svoje infrastrukture za reševanje ob nesrečah za obravnavanje klicev v sistemu eCall.

²⁸ http://ec.europa.eu/transport/transport_policy_review/index_en.htm

- (3) Evropski organizaciji za standardizacijo ETSI in CEN²⁹ morata do sredine leta 2008 končati s pripravo standardov, potrebnih za uvedbo vseevropskega sistema eCall. Države članice in industrija morajo v tem obdobju delovati skupaj pri doseganju teh standardov.
- (4) Evropska komisija bo, kot je predvideno, začela pogajanja z ACEA³⁰, JAMA³¹ in KAMA³² o prostovoljni vključitvi naprave eCall kot standardne možnosti v vseh novih vozilih od leta 2010 naprej in bo o rezultatih poročala do sredine leta 2008.
- (5) Glede na razvoj omenjenih ukrepov se lahko v letu 2008 predvidijo novi regulativni ukrepi glede izvajanja sistema eCall.

- (6) Komisija bo v letu 2007 začela posvetovanje o nadaljnjih ukrepih za pospešitev široke razpoložljivosti ESC na širokem naboru vozil, tudi kot obvezne opreme.
- (7) Kot del načrta uvedbe ITS bo Komisija do sredine leta 2008 sestavila nabor smernic glede pobud za inteligentna vozila, ki bodo preučile možnost, da bi države članice uvedle takšne davčne sheme in vzpostavile načrt za izvajanje shem pobud v skladu z davčno zakonodajo in zakonodajo o državni pomoči Skupnosti.
- (8) Komisija bo v okviru 7. okvirnega programa do sredine leta 2008 začela s preskusi delovanja na terenu (FOT). Komisija bo zagotovila celostni pristop k vzpostavitvi, izvedbi in oceni FOT v Evropi in usklajevanje z državami članicami.
- (9) Komisija bo delovala skupaj s platformo eSafetyAware! pri vzpostavitvi kampanj, ki bodo sledile ChooseESC!, vzpostavila spletni portal Inteligentni avtomobil in spodbujala izdelavo ciljnih dokumentarnih filmov o sistemih Inteligentni avtomobil.

2.2. Na poti k čistejšim vozilom

2.2.1 Ocena vloge IKT v povezavi s cilji Skupnosti glede podnebnih sprememb

Naraščajoče povpraševanje po mobilnosti predstavlja izziv za okoljske politike Evropske unije.

Vendar je bil dosežen pomemben napredek. Na primer, škodljive emisije iz cestnega prometa so se v zadnjih nekaj letih znatno zmanjšale. Vendar uporaba avtomobila še vedno prispeva precejšen del toplogrednih plinov, in sicer okoli 12 % skupnih emisij CO₂³³ v EU. Glede porabe energije je promet odgovoren za 30 % skupne porabe energije in za 71 % porabe nafte v EU, pri čemer cestni promet zavzema 60 %³⁴.

Februarja 2007³⁵ je Komisija sprejela spremenjeno strategijo z namenom doseganja dolgoročnega cilja EU 120g CO₂/km s celostnim pristopom. Predlagani zakonodajni okvir³⁶ se osredotoča na obvezno zmanjšanje emisij CO₂, da se doseže cilj 130 g/km za povprečni

²⁹ Evropski odbor za standardizacijo.

³⁰ Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov.

³¹ Združenje japonskih proizvajalcev avtomobilov.

³² Združenje korejskih proizvajalcev avtomobilov.

³³ COM(2007) 22 in COM(2007) 19.

³⁴ COM(2006) 314.

³⁵ COM(2007) 22.

³⁶ COM(2007) 19.

novi vozni park z izboljšavami v tehnologiji motorjev vozil in nadaljnje zmanjšanje 10 g/km CO₂ ali, če je tehnično potrebno, enakovredni učinek z drugimi tehnološkimi izboljšavami (pnevmatike nizke upornosti in nadzor tlaka v pnevmatikah, klimatske naprave, prikazovalniki prestav, lahka komercialna tovorna vozila) in s povečano uporabo biogoriv.

Poleg strategije EU, ki se osredotoča na izboljšave v vozilih, pobuda Inteligentni avtomobil preko foruma eSafety predlaga nov način prispevanja k boljši energetske učinkovitosti in zmanjšanju emisij. Ta pristop se ne nanaša samo na vozila ampak na sistem cestnega prometa kot celoto. V okviru foruma eSafety je bila leta 2006 ustanovljena nova delovna skupina „IKT za čisto in učinkovito mobilnost“. Glavni cilj skupine je prispevati k delu Komisije glede metodologije za količinsko opredelitev vpliva IKT na zmanjšanje CO₂ v sektorju cestnega prometa. Če je ustrezno, temu lahko sledi ocena vloge IKT in inteligentnih avtomobilov v povezavi s cilji Skupnosti glede podnebnih sprememb.

2.2.2 Načrti za najbolj učinkovite tehnologije za čista vozila

Kot so že pokazali številni raziskovalni projekti, imajo sistemi, ki temeljijo na IKT, precejšen potencialni vpliv na čistejšo in bolj učinkovito mobilnost in se lahko ponudijo kot dodatno orodje za zmanjšanje CO₂ v EU. Na primer prilagodljivi tempomat (ACC) omogoča manjšo skupno porabo goriva za 3 %³⁷. Druga študija je pokazala, da se poraba goriva zmanjša za 8,5 % in onesnaževanje za 8 do 18 %, ko je le 10 % vozil opremljenih z ACC, brez škodljivih učinkov na prometni tok³⁸. Sodobni sistemi nadzora mestnega prometa lahko omogočijo tudi do 30-odstotno zmanjšanje zastojev in do 13-odstotno povečanje povprečne hitrosti vozila z boljšim upravljanjem prometa, kar posledično pomeni manjšo porabo goriva in manj emisij³⁹.

Po razvoju metodologije za merjenje vpliva IKT na CO₂ bo Komisija s posvetovanjem z zainteresiranimi stranmi do konca leta 2009 razvila izvajalski načrt za najbolj učinkovite tehnologije IKT za vozila, ceste in infrastrukturo IT.

UKREPI ZA ČISTEJŠA VOZILA:

- (10) Delovna skupina IKT za čisto mobilnost mora prispevati k delu Komisije z opredelitvijo možnih koristi sistemov in aplikacij IKT na področju čistejše in bolj energetske učinkovite mobilnosti ljudi in blaga v Evropi ter s predlogom metodologije za merjenje vpliva IKT na zmanjšanje emisij CO₂ do leta 2008.
- (11) Na podlagi teh prispevkov bo Komisija s pomočjo drugih zainteresiranih strani opredelila najboljšo pot za naprej za uvedbo najbolj učinkovitih tehnologij IKT z nizko emisijo CO₂ za vozila in infrastrukturo. Ta prispevek se bo odražal v načrtu za uvedbo ITS 2008.

2.3. Na poti k pametnejšim vozilom

2.3.1 Zagotavljanje varnejše uporabe in standardiziranih vmesnikov za mobilne naprave⁴⁰

Informacijski in komunikacijski sistemi vozila morajo biti zanesljivi, preprosti za uporabo in varni. Spoštovati morajo tudi zasebnost podatkov. Eno ključnih področij pobude Inteligentni

³⁷ G. Bootsma; L. Dekker, Rijkswaterstaat, NL, Road to the Future, april 2007.

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

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

⁴⁰ Prenosne naprave, ki jih voznik uporablja v avtu za podpora, pomoč, komunikacijo in zabavo.

avtomobil je bilo izboljšanje *komunikacije človek-stroj (HMI)*. Decembra 2006 je Komisija sprejela posodobljeno Evropsko izjavo o načelih glede avtomobilskih informacijskih in komunikacijskih sistemov⁴¹. V časovnem obdobju 2006–2008 bo Komisija skrbno spremljala njeno izvajanje.

V zadnjih nekaj letih so se v Evropi razširile navigacijske naprave. Tržišče za vgrajene avtomobilске navigacijske naprave neprestano raste, medtem ko je nastala prava eksplozija osebnih navigacijskih naprav (PND) in pametnih telefonov z navigacijo, kjer je tržišče zraslo s 3,8 milijonov naprav leta 2005 na več kot 9 milijonov naprav leta 2006. K tej uveljavitvi je pripomoglo financiranje raziskav in tehnološkega razvoja (RTR) preko okvirnih programov EU.

Ta razvoj je načeloma pozitiven, vendar s seboj prinaša dva izziva:

- varno uporabo in varno namestitvev naprav, ki so naknadno montirane v vozilo;
- vmesnik za priklop na sisteme, ki so že vgrajeni v vozilo.

Komisija bo tesno sodelovala z zadevnimi zainteresiranimi stranmi za spopadanje s temi izzivi in izboljšanje delovanja teh naprav pri cestni varnosti v skladu s cilji prometne politike.

2.3.2 Sistemi sodelovanja za varnejši in bolj učinkovit promet

Sistemi sodelovanja temeljijo na komunikaciji vozilo-vozilo in vozilo-infrastruktura za prenos informacij v realnem času. Ti sistemi obetajo velike izboljšave učinkovitosti prometnih sistemov tako glede varnosti vseh udeležencev v prometu kot tudi glede udobnejše mobilnosti. Delo na sistemih sodelovanja se je v Evropi začelo s 5. in 6. okvirnim programom. Industrija je ustanovila konzorcije Car2Car⁴², ki spodbujajo skupni pristop celotne industrije. Ključni predpogoji in glavni cilji Komisije so razvoj usklajene in interoperabilne arhitekture sistema, skupna komunikacijska arhitektura, ki služi javnemu in zasebnemu sektorju, ter razpoložljivost ustreznega spektra. V ta namen je posebni podporni ukrep COMeSafety⁴³, ki ga je financiral 6. okvirni program, ustanovil Projektno skupino za komunikacijsko arhitekturo. Ta projektna skupina usklajuje in utrjuje delo evropskih in nacionalnih projektov skupaj z drugimi ključnimi pobudami ter deluje kot vmesnik za standardizacijo, ki nastaja v ISO in drugih organih za standardizacijo.

Sistemi sodelovanja zahtevajo nadaljnje naložbe v raziskave in razvoj (R&R). V skladu s strateškim načrtom ERTRAC⁴⁴ je forum eSafety decembra 2006 sprejel strateški načrt razvoja na področju IKT za mobilnost, ki poudarja te potrebe glede raziskav in razvoja in predstavlja temelj za nadaljnje raziskave na tem področju.

Sistemi sodelovanja zahtevajo spekter za komunikacije na kratko razdaljo in s kratkim prehodnim časom. Industrija je zaprosila za pas v območju 5,9 GHz, kar trenutno obravnava Odbor za radijski spekter⁴⁵. Komisija podpira zahteve industrije zaradi družbeno-gospodarskih koristi sistemov sodelovanja.

⁴¹ Priporočilo 2007/78/ES z dne 22. decembra 2006.

⁴² www.car-to-car.org

⁴³ www.comesafety.org

⁴⁴ www.ertrac.org

⁴⁵ http://ec.europa.eu/information_society/policy/radio_spectrum/activities/rsc_work/index_en.htm

UKREPI ZA PAMETNEJŠA VOZILA:

- (12) Komisija spodbuja zadevne zainteresirane strani, da bi delovale skupaj pri razvoju predlogov za varno uporabo in vgradnjo mobilnih naprav ter da bi vzpostavile standardiziran vmesnik med vgrajenimi in prenosnimi napravami. Evropska komisija bo ta prispevek uporabila za predstavitev ustreznih ukrepov v načrtu za uvedbo ITS 2008.
- (13) Zainteresirane strani morajo delovati v smeri odprte, vseevropske, standardizirane in interoperabilne komunikacijske arhitekture za sisteme sodelovanja v Evropi.
- (14) Komisija bo še naprej podpirala nadaljnje raziskave in razvoj v okviru prednostne naloge IKT o sistemih delovanja v obdobju 2009–2010.
- (15) Komisija bo še naprej sodelovala z Odborom za radijski spekter pri reševanju preostalih vprašanj za uskladitev in dodelitev spektra ITS za sisteme sodelovanja v frekvenčnem območju 5,9 GHz.

3. SKLEPI IN NADALJNI UKREPI

Pobuda Inteligentni avtomobil gradi na treh stebrih za spodbujanje sistemov inteligentnih vozil: forumu eSafety, raziskavam in razvoju ter ozaveščenosti uporabnikov. V prvem letu pobude Inteligentni avtomobil je bil dosežen velik napredek na vseh treh področjih. To sporočilo krepí vodilno pobudo Inteligentni avtomobil i2010 s ponovno preuĉitvijo korakov, ki jih delajo zainteresirane strani, države članice in Komisija za doseganje varnejših, čistejših in pametnejših vozil ter mobilnost v Evropi. Komisija bo še naprej spremljala vzpostavitev teh ukrepov in pripravljala redna poročila o stanju izvajanja.

Razvoj načrta uvedbe ITS, ki vključuje vozila in infrastrukturo, bo ena večjih pobud, ki jo vodi Evropska komisija za doseganje soglasja med zainteresiranimi stranmi za uvedbo ITS, kot je naznanil pregled Bele knjige o prometni politiki iz leta 2006. Ta načrt bo objavljen poleti leta 2008, po posvetovanju z zainteresiranimi stranmi, ki se bo predvidoma začel jeseni letos.