



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 15.2.2006  
KOM(2006) 59 slutlig

**MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN TILL RÅDET,  
EUROPAPARLAMENTET, EUROPEISKA EKONOMISKA OCH SOCIALA  
KOMMITTÉN SAMT REGIONKOMMITTÉN**

**”Om initiativet ”Den intelligenta bilen”  
”Att öka medvetenheten om IKT:s betydelse för smartare, säkrare och renare fordon**

## 1. MEDDELANDETS SYFTE OCH OMFATTNING

Detta meddelande är ett svar på behovet hos medborgarna, industrin och medlemsstaterna att lösa problem i samhället kopplade till transporter, samt öka spridningen av informations- och kommunikationsteknik (IKT). **I meddelandet betonas initiativet ”Den intelligenta bilen” som ett ramverk för åtgärder på området.** Initiativet består av följande tre delar: forumet för e-säkerhet, IKT-forskningsprogrammet och åtgärder för att öka medvetenheten.

## 2. INLEDNING

Den 1 juni 2005 antog kommissionen initiativet ”i2010 – Det europeiska informationssamhället för tillväxt och sysselsättning”<sup>1</sup> som en omfattande strategi för att modernisera och använda alla EU-instrument för att driva på utvecklingen av den digitala ekonomin. i2010 består av tre delar: ett gemensamt europeiskt informationsområde, innovation och investeringar samt ett europeiskt informationssamhälle där alla kan delta. Ett av de tre viktigaste initiativen inom den tredje delen utgörs av ”Den intelligenta bilen”. Målet för det initiativet är att **öka medvetenheten om informations- och kommunikationsteknikens stora betydelse för livskvaliteten.** Initiativet ”Den intelligenta bilen” om smarta, säkra och rena transporter, är inriktat på vägfordon och de säkerhets- och miljöproblem som blir följden av ökad trafik på vägarna.

## 3. MOTIVERING: VARFÖR BEHÖVS DET EUROPEISKT INITIATIV OM INTELLIGENTA BILAR?

Det finns cirka 300 miljoner förare i EU som gärna skulle se att körningen blev enklare, drabbades av färre förseningar och att risken för skador minskade. Av alla dagliga sysslor är körningen av avgörande betydelse, eftersom vårt liv till följd av en trafikolycka kan ändras, eller till och med upphöra, på ett ögonblick. Den här åtgärden är ett svar på behovet att skapa en miljö där bilar inte längre krockar och trafikstockningarna blir färre. Eftersom nedsmutsningen av miljön, trafiksäkerhet och trafikstockningar är europeiska problem som berör alla 25 medlemsstater behövs europeiska lösningar.

### 3.1. Problembeskrivning

Moderna samhällen är i mycket hög utsträckning beroende av rörlighet, men transporter medför samtidigt allvarliga problem, till exempel igenproppade vägnät och stadsområden, skador på miljön och människors hälsa, slöseri med energi och, framförallt, olyckor som leder till dödsfall, skador på människor och egendom.

I EU kostar **trafikstockningar** 50 miljarder euro per år, vilket motsvarar 0,5 % av gemenskapens BNP och 2010 skulle den siffran kunna öka till 1 % av BNP. Antalet bilar per 1 000 personer har ökat från 232 år 1975 till 460 år 2002. Den totala sträcka som vägfordon tillryggalägger har tredubblats de senaste 30 åren och under det senaste decenniet har godsmängden på vägarna ökat med 35 % och på så vis bidragit till att 7 500 kilometer, eller **10 % av vägnätet dagligen drabbas av trafikstockningar**<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> KOM(2005) 229 slutlig: ”i2010 – Det europeiska informationssamhället för tillväxt och sysselsättning”.

<sup>2</sup> Källa: GD TREN.

I fråga om **energieffektivitet** och **utsläpp** förbrukade transportsektorn 338 miljoner ton oljeekvivalenter 2002, vilket motsvarar 31 % av EU:s totala energikonsumtion. Vägtransporterna stod för 281 miljoner ton oljeekvivalenter, vilket är 83 % av transportsektorns totala konsumtion. Vägtransporternas koldioxidutsläpp uppgår till 835 miljoner ton per år, vilket motsvarar 85% av de totala utsläppen för hela transportsektorn<sup>3</sup>. Enligt undersökningar **beror upp till 50 % av bränsleförbrukningen på trafikstockningar och förarbete som skulle kunna förbättras.**

Av alla transportproblem är **säkerheten** det som har den allvarligaste påverkan på medborgarnas dagliga liv. Säkerhetsfrågorna påverkar även de flesta socio-ekonomiska indikatorerna i hög grad. I sin vitbok<sup>4</sup> från september 2001 satte Europeiska kommissionen upp målet att halvera antalet dödsolyckor till 2010. Trots att situationen har förbättrats tack vare åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet<sup>5</sup>, avlider fortfarande fler än 40 000 människor inom EU-25 som följd av trafikolyckor och 1,4 miljoner olyckor inträffar till en kostnad av cirka 200 miljarder euro per år, vilket motsvarar 2 % av EU:s BNP<sup>6</sup>. Enligt färsk forskning<sup>7</sup> är mänskliga faktorn inblandad i nästan 93 % av alla olyckor och i nästan tre fjärdedelar av fallen beror olyckan enbart på mänskliga faktorn. En nyligen genomförd undersökning<sup>8</sup> visade till exempel att om man råkar vid en olycka i 50 kilometers hastighet lyckades bromsa en halv sekund tidigare, skulle krockenergin minska med 50 % En undersökning av tyska olyckor visade att i 39 % av olyckorna med personbilar inblandade och 26 % av olyckorna med lastbilar inblandade skedde ingen inbromsning före olyckan och att i ungefär 40 % av fallen kunde förare ha bromsat effektivare, **vilket understryker våra begränsningar som förare.**

### 3.2. Möjligheterna med intelligenta bilar

Tack vare **informations- och kommunikationsteknik (IKT)**, som gör det möjligt att bygga **intelligenta bilar**, skapas nya intelligenta lösningar som bidrar till att åtgärda de allvarligaste av de samhällsproblem som beskrivs ovan genom att trafiksäkerheten förbättras, transportsystemen görs effektivare och genom att bidra till effektivare bränsleanvändning. Den här typen av intelligenta system kan hjälpa föraren att minska risken för eller undvika en olycka, i realtid informera om vilka vägvagnsnitt där risken för trafikstockningar är liten, och de kan optimera vägvalet eller anpassa motorns effekt och på så vis förbättra energieffektiviteten. Systemen är på ett integrerat vis inriktade på samspelet mellan föraren, fordonet och trafikmiljön genom att bilens automatiska system kompletteras med system där meddelanden skickas mellan fordon eller mellan fordon och infrastrukturen, samt med förbättrad trafikstyrning.

---

<sup>3</sup> Källa: EUROSTAT

<sup>4</sup> KOM(2001) 370 slutlig: Vitbok - Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden.

<sup>5</sup> KOM(2003) 311 slutlig: Europeiskt åtgärdsprogram för trafiksäkerhet - Att halvera antalet dödsoffer i trafiken i Europeiska unionen till år 2010: ett gemensamt ansvar, KOM(2003) 542 slutlig: Informations- och kommunikationsteknik för säkra och intelligenta fordon.

<sup>6</sup> Källa : EUROSTAT.

<sup>7</sup> Databasen GIDAS.

<sup>8</sup> Källa: HELLA-presentation, AMAA 2004.

## Vilka möjligheter erbjuder dessa intelligenta system?

### Varför bör EU föreslå en plan för att öka medvetenheten om dem?

- I SeiSS-undersökningen<sup>9</sup> gjordes uppskattningen att om alla fordon 2010 var utrustade med **eCall** (om en olycka inträffar skickats automatiskt ett nödanrop från bilen) skulle dödsolyckorna minska med mellan 5 % och 15 % i EU, vilket skulle kunna ge besparingar på upp till 22 miljarder euro. Dessutom skulle **eCall** kunna minska trafikstockningstiderna med mellan 10 % och 20 %, vilket skulle ge ytterligare besparingar på mellan två och fyra miljarder euro.
- I samma undersökning gjordes uppskattningen av **aktiva farthållare**, som sänker hastigheten om bilen kommer för nära framförande fordon (och på så vis minskar risken för påkörning bakifrån), skulle kunna minska antalet olyckor med 4 000 till år 2010 om bara 3 % av fordonen var utrustade med den typen av farthållare.
- I fråga om system som hjälper till vid filbyte och varnar vid ofrivilligt filbyte skulle 1 500 olyckor kunna undvikas till år 2010 om 0,6 % av fordonen var utrustade med sådana system, och år 2020 skulle det kunna leda till 14 000 färre olyckor om 7 % av fordonen hade dem.
- Inom AWAKE, ett projekt som utvecklade ett **system som varnar vid förartrötthet**, gjordes uppskattningen att om förare, som börjar bli dåsiga, varnas skulle det kunna bidra till att undvika 30 % av dödsolyckorna på motorvägar och 9 % av alla dödsolyckor.
- Projektet SMART NETS visade att förbättrade programvaror och trafikdata i realtid i övervakningscentraler för stadstrafik skulle kunna leda till bättre **trafikstyrning** och leda till en minskning på upp till 40 % av trafikstockningar och följaktligen till kraftiga energibesparingar.
- Andra system av typen ”varningar vid för hög hastighet”, ”**alkolås**”, och ”**avgiftssystem**” kan också, under vissa förhållanden, spela en viktig roll för renare, säkrare och effektivare transporter.

### 3.3. Behov av åtgärder på europeisk nivå

Mot bakgrund av de beskrivna transportproblemen, tycks det som om intelligenta system för bilar i hög utsträckning skulle kunna bidra till att lösa vissa av dem. Trots de möjligheter systemen erbjuder, har de flesta av dem inte kommit ut på marknaden ännu och det är främst lyxbilar som är utrustade med telematiksystem eller den nya generationens aktiva säkerhetssystem, som utgör en mycket liten del av marknaden. Vissa lyckade aktiva säkerhetssystem stötte på svåra hinder när de skulle introduceras på bred skala. Det gäller till exempel införandet av ABS<sup>10</sup> (20 år); ESP (där det tog tio år att nå en marknadstäckning på 40 %) och ACC (där det nu gått mer än 25 år sedan utvecklingen startade och marknadstäckningen fortfarande är mycket låg). De huvudsakliga orsakerna är rättsliga hinder, fordonssektorns extremt konkurrensutsatta miljö med små marginaler, de höga kostnaderna för systemen och den brist på efterfrågan från kunderna som följer därav, bristen på information i hela samhället om systemens potentiella fördelar och avsaknad av ekonomiska anledningar att införa dem.

<sup>9</sup> Undersökning av potentiella socioekonomiska följder av införandet av intelligenta säkerhetssystem i vägfordon: SeiSS-slutrapport.

<sup>10</sup> ABS: låsningsfria bromsar, ESP: antisladdsystem, ACC: aktiv farthållare.

En undersökning av EUROTTEST<sup>11</sup> som omfattade ett representativt urval av nästan 2 800 förare visade att bara hälften av dem kände till grundläggande teknik som i dag byggs in i fordon och som ger aktiv och passiv säkerhet (bara 50 % av dem visste till exempel vad ett ABS-system innebär). I samma undersökning drogs slutsatsen att fler insatser krävs på både europeisk och nationell nivå **för att öka medvetenheten om säkrare, renare och mer ekonomisk körning**. Man kan inte förvänta sig att medborgare och beslutsfattare investerar i eller främjar teknik om inte dess fördelar och nytta är tydliga. För att öka efterfrågan på intelligenta bilsystem, måste man därför införa program för att öka medvetenheten samtidigt som man inte får snedvrیدا konkurrensen på eftermarknaden eller skapa falska förhoppningar om vad systemen kan uträtta.

För att lösa de europeiska transportproblemen krävs harmoniserade lösningar på europeisk nivå. Hinder för marknadsinförande måste undanröjas, efterfrågan måste stimuleras och man måste skapa enighet bland de viktigaste aktörerna. I forumet för e-säkerhet understryks att en bred spridning av intelligenta bilsystem inte bara kan bygga på privata företag. För att en sådan spridning skall bli verklighet krävs fullständigt stöd från den offentliga sektorn, främst i den inledande fasen av marknadsintroduktionen av utprovad teknik, om systemen skall kunna bidra till att lösa europeiska samhällsproblem och utgöra innovationer på toppnivå. I initiativet Cars 21<sup>12</sup>, som är inriktat på ett konkurrenskraftigt regleringssystem för bilindustrin för det 21:a århundradet, anges också e-säkerhet som en av de viktigaste åtgärderna för att minska antalet dödsolyckor på europeiska vägar. Initiativet "Den intelligenta bilen" har kopplingar till Cars 21 och kompletterar det genom flera åtgärder som syftar till att öka medvetenheten och forskningen. De åtgärder som föreslås i det här meddelandet kommer också att i hög grad bidra till att minska utsläppen av föroreningar och till att industrin kan uppfylla sitt åtagande att till 2008 minska de genomsnittliga koldioxidutsläppen från nya bilar till 140 g/km.

För att de tekniska lösningarna skall kunna samverka och harmoniseras i unionen behövs omfattande åtgärder på europeisk nivå. Förutom standardisering, och i linje med pågående arbete om system som kan samverka, har myndigheter en särskild roll att spela i fråga om att inrätta lämpliga infrastrukturer, som bland annat skall vara utrustade med intelligenta funktioner, och att lägga fram riktade åtgärder som ligger till grund för vidare spridning av intelligenta transportsystem.

Det behövs ökade satsningar på **forskning och utveckling**. Under de senaste årtiondena har det i Europa gjorts stora investeringar i hur IKT kan användas för intelligent fordonsteknik. En del av dessa investeringar har skett tack vare ramprogrammen inom vilka olika teknikslag som bidrar till ökad väg- och fordonssäkerhet, färre trafikstockningar och rationellare energiförbrukning utvecklades och testades. Nu behövs ytterligare satsningar för att följa upp dagens prioriterade forskningsområden genom inriktning på utvärderingsprogram, förfining av tekniken och system för att göra tekniken smartare, billigare och pålitligare. Det är också viktigt att upprätthålla den europeiska industrins konkurrenskraft gentemot Japan och USA som har liknande forskningsprogram.

---

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

<sup>12</sup> Mer information om Cars 21 finns på följande webbplats där man även kan ladda ner slutrapporten: <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

#### 4. MÅL

De tre områden där det behövs åtgärder på europeisk nivå på området intelligenta bilar, så som det identifierats tidigare i dokumentet, kan sammanföras i följande tre mål för initiativet ”Den intelligenta bilen”:

- (1) Att samordna och stödja det arbete som utförs av intressenter, medborgare, medlemsstater och industrin inom initiativet ”Den intelligenta bilen”.
- (2) Att stödja forskning och utveckling på området smartare, renare och säkrare fordon och underlätta spridningen och användningen av forskningsresultat.
- (3) Att öka medvetenheten om IKT-baserade lösningar för att öka efterfrågan på dessa system och skapa acceptans i samhället.

#### 5. FÖRESLAGNA ÅTGÄRDER

##### 5.1. Att stödja och samordna det arbete som utförs av medlemsstaterna och relevanta intressenter

Det första målet för initiativet ”Den intelligenta bilen” skall uppnås med stöd från forumet för e-säkerhet. Verksamheten inom forumet beskrivs i två kommissionsmeddelanden om e-säkerhet<sup>13</sup>. Syftet med arbetet inom forumet är att avlägsna de flaskhalsar som hindrar att intelligenta fordonssystem får fäste på marknaden, vilket skall ske genom att det skapas enighet bland intressenter och utfärdas rekommendationer till medlemsstaterna och EU. Forumet inrättades 2003 och har nu fler än 150 medlemmar som representerar samtliga intressenter på trafiksäkerhetsområdet. Hittills har det inrättat elva industriledda arbetsgrupper som arbetar med prioriterade frågor. Det har tagit fram flera värdefulla rapporter som utgör ett viktigt bidrag till initiativ från både industrin och från den politiska sfären. Forumet kommer att ansvara för att det finns kopplingar till parallella och kompletterande åtgärder på området intelligenta transportsystem, till exempel Cars 21, det europeiska åtgärdsprogrammet för trafiksäkerhet och då framförallt den europeiska stadgan om trafiksäkerhet<sup>14</sup>, initiativet ”Intelligenta transportsystem för logistik och intermodalitet” som presenterades i gemenskapens Lissabonprogram och, på miljöområdet, europeiska klimatförändringsprogrammets arbetsgrupp om lätta fordon<sup>15</sup>. I takt med att initiativet ”Den intelligenta bilen” utvecklas kommer kommissionen att överväga att utvidga e-säkerhetsforumets verksamhet till att även omfatta IKT för renare och säkrare transporter.

Forumet kommer att bli en av delarna inom initiativet ”Den intelligenta bilen” och kommer att vara den viktigaste länken till beslutsfattarna.

Inom det första målet för initiativet kommer forumet att även fortsättningsvis stödja kommissionen genom sina arbetsgrupper. Dessutom föreslås följande specifika åtgärder:

- (1) Uppföljning av och rapportering om de specifika åtgärder som föreslås i det andra meddelandet om e-säkerhet ”eCall åt medborgarna”, främst när det gäller medlemsstaternas undertecknande av samförståndsavtalet om eCall, hur långt

---

<sup>13</sup> KOM(2003) 542 slutlig: Informations och kommunikationsteknik för säkra och intelligenta fordon och KOM(2005) 431 slutlig: Andra meddelandet om e-säkerhet eCall åt medborgarna.

<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)

införandet av det gemensamma larmnumret 112 och E112 kommit, situationen för larmcentraler som byggts ut med samtalslokalisering av E112-samtal och eCalls samt tillhandahållandet av larmtjänster som byggts ut med samtalslokalisering och språkstöd.

- (2) Utarbetandet av en rekommendation från kommissionen om utformning och säker användning av gränssnittet människa-maskin för intelligenta fordonssystem. Rekommendationen ersätter kommissionens rekommendation av den 21 december 1999 om säkra och effektiva informations- och kommunikationssystem i fordon, och i den beaktas teknikutvecklingen under de senaste fem åren.
- (3) Undersökning av möjligheten att använda lämpliga stimulanssystem på nationell nivå för att stödja köp av fordon som är utrustade med avancerade säkerhetsfunktioner och eftermonterade tillbehör. Medlemsstaterna bör införa skattelättnader på ett samordnat sätt inom EU för att undvika att den inre marknaden splittras. De bör i första hand utformas som differentierade skatter som skall förmå konsumenterna att välja en väldefinierad kategori fordon utrustade med avancerade säkerhetsfunktioner och eftermonterade tillbehör. Planer som innehåller nationellt stöd till intelligent teknik för bilar kommer att utformas med stor omsorg i enlighet med reglerna om statligt stöd.
- (4) Undersökning av spektrumbehovet med tanke på möjligheterna att skicka meddelanden mellan fordon och anordnande av seminarier för att diskutera vilken påverkan initiativet ”Den intelligenta bilen” får för **spektrumpolitiken**<sup>16</sup>. För att de nödvändiga frekvensbanden skall finnas tillgängliga måste spektrumbehoven samordnas med lämpliga organ på ett tidigt stadium av den tekniska utvecklingen.
- (5) Uppföljning av rekommendationen om inrättandet av en europeisk praxis för utveckling och testning av avancerade system för förarstöd<sup>17</sup>.

## 5.2. Forskning och utveckling på området smartare, renare och säkrare fordon

Initiativet ”Den intelligenta bilen” bygger på resultaten från EU:s ramprogram för forskning och teknisk utveckling.<sup>18</sup>

Det långsiktiga målet för initiativet ”Den intelligenta bilen” kan bara uppnås genom forskningssamverkan och kommer att ingå i IKT-prioriteringen i sjunde ramprogrammet: **IKT och samhällliga utmaningar**, som skall bidra till utvecklingen av IKT-baserade transportsystem och -tjänster som gör att människor och varor kan förflyttas säkert, ekologiskt, komfortabelt och effektivt. Forskningsprioriteringarna i initiativet stödjer fullt ut det strategiska forskningsprogrammet för ERTRAC<sup>19</sup> (European Road Transport Research Advisory Council). För det andra målet för initiativet ”Den intelligenta bilen” föreslås följande åtgärder:

- (6) Tack vare forskningssamverkan i Europa har systemleverantörer och biltillverkare kunnat utveckla aktiva säkerhetssystem för att förhindra olyckor eller mildra utgången

---

<sup>16</sup> I enlighet med Europaparlamentets och rådets beslut nr 676/2002/EG om ett regelverk för radiospektrumpolitiken i Europeiska gemenskapen (radiospektrumbeslut).

<sup>17</sup> Resultat från RESPONSE 3-delen av det integrerade projektet 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/>

av dem. **Framtida forskning** inom det här området bör vara en fortsättning på det arbete som hittills utförts och vara inriktad på behoven för nästa generations system för stöd för förare. Det kan till exempel handla om bättre prestanda, ökad pålitlighet, bättre säkerhet, minskad bränsleförbrukning, potentiella risker med elektromagnetiska fält, baserat på billigare, smartare och snabbare komponenter.

Inom ramen för sjätte ramprogrammet har några projekt inlets som skall behandla de utvecklingsmöjligheter som finns med tekniken att meddelanden skickas mellan två fordon eller mellan ett fordon och infrastrukturen. Det behövs ytterligare **forskning om system som kan samarbeta** så att utvecklingen kan gå från prototyper till integrerade system som kan funktionstestas och valideras.

**Rese- och trafikinformation** har blivit nyckeltjänster för att förbättra åtkomsten till transporttjänster. Öppna plattformar håller på att utvecklas så att trafikanter kan få sömlös åtkomst till information. Marknadsintroduktionen går dock trögt och det behövs ytterligare forskning och teknisk utveckling för att lösa frågor som rör privata företag och användaracceptans.

IKT-forskningen bör också bidra till **transporter med olika transportslag**, framförallt i fråga om godstransporter där förbättrad kapacitetshantering direkt påverkar bränsleförbrukningen. IKT borde också kunna bidra till att lösa de ekonomiska hindren förknippade med multimodala transporter genom förbättrade informationsflöden.

Ovan nämnda forskning måste kompletteras med åtgärder som kan visa fördelarna med intelligenta fordonssystem och hur de används.

- (7) Inrättandet, genom sjunde ramprogrammet, av ett omfattande tekniskt och socioekonomiskt **bedömningsprogram som baseras på fälttester**. Programmet skall användas för att i verklig miljö bedöma hur IKT-baserade intelligenta fordonssystem kan påverka förarens beteende och kördynamiken. Fälttesterna kommer också att fungera som underlag för kostnads/nyttoanalyser av avancerade intelligenta system och för en övergripande bedömning av hur de kan påverka trafiksäkerheten och hur effektivt transportsystemet är.

För att dessa system skall spridas krävs åtaganden från bilindustrin och investeringar i infrastruktur som myndigheterna ansvarar för. Underlaget för deras insatser kommer att utgöras av konsekvensbedömningar, där förhållandet mellan kostnader och nytta spelar stor roll. Fälttesterna kommer att ge driftsdata som kan användas vid analysen. Programmet bör inriktas på system som ligger nära en marknadsintroduktion och som snabbt kan göras tillgängliga i en tillräckligt stor fordonspark. Resultaten av bedömningsprogrammet kommer i mångt och mycket att bero på medlemsstaternas engagemang och deltagande vid utformningen och uppföljningen av testerna. Detta gäller även arbetet med system som kan samverka där vägmyndigheter, både inom städer och mellan städer, bär ett tungt ansvar för att de förväntade fördelarna skall uppnås.

- (8) Stöd för att inrätta ett **oberoende program för prov av överensstämmelse och prestandabedömning** i EU med hjälp av de resurser och den kapacitet som finns i de större europeiska forskningscentren. På områdena passiv säkerhet och utsläpp finns



det redan klara provmetoder som används för att kontrollera produkters prestanda (t.ex. passiv säkerhet), medan harmoniserade provmetoder för IKT-baserade system saknas. Det är därför hög tid att börja överväga vilka kriterier och metoder som skall användas för att mäta deras prestanda. Flera europeiska testcenter har samlat på sig stora mängder erfarenheter av prov av IKT-baserade trafiksäkerhets- och effektivitetssystem, och ett omfattande initiativ skulle kunna inledas i nära samarbete med bilindustrin, dess underleverantörer, europeiska standardiseringsorganisationer, medlemsstaterna och EuroNCAP<sup>20</sup>. Initiativet kommer att omfatta en genomförbarhetsundersökning av vilken testmetodik som är den bästa och hur programmet skall struktureras. I en andra fas skulle ett projekt kunna inledas inom ramen för sjunde ramprogrammet för lämplig tillämpning av metodiken, för att utföra inledande prestandaprov och för att inleda samarbete med standardiseringsorgan.

### 5.3. Att skapa medvetenhet om IKT-baserade lösningar för intelligenta bilar

Den del inom initiativet ”Den intelligenta bilen” som rör medvetenhet kommer att stödja informationsspridning till en bred publik för att göra förare och beslutsfattare medvetna om potentialen hos intelligenta fordonssystem, stimulera efterfrågan och skapa samhällelig acceptans. Följande specifika åtgärder föreslås för det tredje målet för initiativet ”Den intelligenta bilen”.

- (9) Att det hålls ändamålsenliga och regelbundna tillställningar om initiativet ”**Den intelligenta bilen**”. Dessa syftar till maximal uppmärksamhet från massmedia genom resultatintriktade åtgärder, t.ex. demonstrationsdagar, mobila arrangemang om integrerade projekt, utställningar och seminarier.
- (10) Att stödja och inleda riktade åtgärder för att öka medvetenheten om intelligenta system för bilar, bland annat i form av korta, fokuserade **TV-inslag och –dokumentärer** om specifika IKT-baserade system, och införandet av omfattande **jämförande undersökningar** av pågående åtgärder för att främja och sprida intelligenta fordonssystem i medlemsstaterna och i industrin.
- (11) Att stödja inrättandet av en ”**kommunikationsplattform för e-säkerhet**” i syfte att förbättra, samordna och harmonisera kommunikationen mellan slutanvändare bland de olika intressenterna. Plattformen är ett förslag från arbetsgruppen för användarfrågor inom forumet för e-säkerhet (eSafety Forum User Outreach Working Group). Flera industripartners som ingick i arbetsgruppen pekade på behovet av att det behövs en formell organisation som förutsättning för att på EU-nivå öka medvetenheten. I arbetet kommer man att använda sig av bästa metoder och pilotförsök för användarkampanjer som skall användas i flera medlemsstater.
- (12) Att stödja, med hjälp av i2010 och andra riktade insatser, de **initiativ från intressenter** som bidrar till att uppfylla målen för initiativet ”Den intelligenta bilen”.

---

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

#### 5.4. Övervakning av initiativet ”Den intelligenta bilen”

För att mäta hur initiativet fortskrider kommer **övervakning** att ske på europeisk och nationell nivå samt inom industrin med inriktning på vissa indikatorer så att det kan ske en regelbunden bedömning av framstegen inom de föreslagna åtgärderna.

#### 6. SLUTSATSER

Detta meddelande är inriktat på den tredje delen i initiativet i2010, dvs. skapandet av ett europeiskt informationssamhälle där alla kan delta och som erbjuder bättre livskvalitet och förbättrade offentliga tjänster. Det innehåller förslag på initiativet ”Den intelligenta bilen” med följande tre mål: samordning av intressenternas arbete genom forumet för e-säkerhet, stöd till forskning och utveckling samt ökad medvetenhet om intelligenta fordonssystem och de fördelar de kan ge, och en snabbare marknadsintroduktion.

I meddelandet betonas även den strategiska vikt IKT kan ha tack vare att den kan bidra till att det byggs smartare, säkrare och renare fordon som kan leda till att de samhällsproblem transporter ger upphov till kan lösas. Vidare framhålls initiativet ”Den intelligenta bilen” som det ramverk som skall fungera som vägledning för intressenternas insatser på området i syfte att påskynda införandet av intelligenta fordonssystem på både europeiska och globala marknader genom tydligt avgränsade åtgärder. Till exempel användningen av instrument inom politik, forskning och kommunikation.

Medlemsstaterna är de viktigaste aktörerna inom initiativet ”Den intelligenta bilen”. Kommissionen uppmanar medlemsstaterna att stödja de mål som beskrivs i det här meddelandet och understryker behovet av samverkan på europeisk nivå. De uppmanas därför att aktivt samarbeta med kommissionen, industrin och övriga intressenter för att de föreslagna åtgärderna skall förverkligas.