

CEN Evropský výbor pro normalizaci

TC 278 Dopravní telematika

N1807

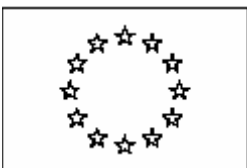
Název : COM(2006) 59 Konečná zpráva o Iniciativě Inteligentní vozidlo
"Zvýšení povědomí o informačních a komunikačních
technologiích (ICT) pro inteligentnější, bezpečnější a čistší
vozidla"

Zdroj: Evropská Komise

Datum 2006-02-15

Status Pro informaci

Poznámka Tento dokument je předkládán, aby podpořil diskuze o programové náplni
TC 278 na nadcházejícím zasedání.



EVROPSKÁ KOMISE

Brusel, 15. února 2006

COM (2006) 59 final

STANOVISKO KOMISE PRO RADU EVROPY, EVROPSKÝ PARLAMENT, EVROPSKOU EKONOMICKOU A SOCIÁLNÍ KOMISI A KOMISI REGIONŮ

o Iniciativě inteligentní vozidlo "Zvýšení povědomí o informačních a komunikačních technologiích (ICT) pro inteligentnější, bezpečnější a čistší vozidla"

1. Účel a předmět této zprávy

Předložená zpráva je odpovědí na potřebu obyvatel, průmyslu a členských států EU řešit společenské problémy spojené s dopravou a zlepšit využití informačních a komunikačních technologií (ICT). **Zpráva prezentuje Iniciativu Inteligentní vozidlo jako politický rámec pro kroky v této oblasti.** Iniciativa Inteligentní vozidlo se skládá ze tří pilířů: eSafety Fóra, výzkumného programu ICT a kroky zvyšujícími veřejné povědomí.

2. Úvod

Dne 1. června 2005 přijala Evropská Komise Iniciativu "i2010¹: Evropská Informační Společnost 2010 pro růst a zaměstnanost" jako celistvou strategii modernizace a implementace všech nástrojů politiky EU pro podpoření vývoje digitální ekonomiky. i2010 se skládá ze tří pilířů: Jednotný Evropský Informační prostor, Inovace a Investice, a všeobecná Evropská informační společnost. „Inteligentní vozidlo“ je jednou ze tří vlajkových iniciativ navržených v rámci třetího pilíře s **cílem zvýšit viditelnost pozitivního přispění ICT k vyšší kvalitě života.** Iniciativa Inteligentní vozidlo pro inteligentnější, bezpečnější a čistší dopravu se zaměřuje na silniční vozidla a zabývá se problémy bezpečnosti a životního prostředí způsobené narůstajícím používáním pozemních komunikací.

¹ COM(2005) 229 final: "i2010 – Evropská Informační Společnost pro růst a zaměstnanost"

3. Zdůvodnění: Proč evropská iniciativa na inteligentní vozidlo?

Odhadem existuje v členských státech EU 300 miliónů řidičů, kteří si přejí, aby jejich jízda byla snadnější, s méně problémy, méně zpožděními, a nižší možností být zraněn. Ze všech denních aktivit je řízení vozidla klíčové, neboť se celý náš život může v mžiku změnit nebo dokonce skončit následkem dopravní nehody. Předkládaná aktivita směřuje stávající potřebu řešení do zcela nové situace, kde auta již nehavarují a dopravní kongesce je minimální. Znečištění prostředí, bezpečnost dopravy a kongesce jsou opravdovými evropskými problémy ovlivňující všech 25 členských států, a tudíž je nutné nalézt řešení evropské.

3.1. Popis problému

Moderní společnost silně závisí na mobilitě, ale doprava s sebou přináší vážné problémy jako jsou kongesce silniční sítě a městské oblasti, škodlivé účinky na životní prostředí a zdraví obyvatel, plýtvání energií a v prvé řadě také nehody, které jsou příčinou zranění, smrtelných zranění a hmotných škod.

V EU, stojí **Kongesce** okolo 50 miliard Euro ročně nebo-li 0.5 % hrubého národního produktu Společenství a v roce 2010 se toto číslo zdvojnásobí. Počet vozidel na tisíc osob se zvýšil z 232 v roce 1975 na 460 v roce 2002. Celková vzdálenost ujetá silničními vozidly se za posledních 30 let ztrojnásobila a za posledních deset let se objem zboží přepravovaného po silniční síti zvýšil o 35 %; to odpovídá 7 500 km nebo **10 % silniční sítě, která je denně zasažena dopravními zácpami**².

Co se týká **energetické efektivity a emisí**, spotřeboval v roce 2002 sektor dopravy 338 miliónů tun ropného ekvivalentu (Mtoe = milióny tun ropného ekvivalentu), což představuje 31 % celkové spotřeby energie v rámci EU. Silniční doprava spotřebovala 281 Mtoe, nebo-li 83 % energie spotřebované v celém sektoru dopravy. Emise CO₂ silniční dopravy se vyčísľují na 835 miliónů tun za rok, což představuje 85 % celkových emisí z dopravy³. Průzkumy ukazují, že **až 50 % spotřeby paliva je zapříčiněno dopravními kongescemi a neoptimálním řízením vozidla**.

Ze všech problémů dopravy je **Bezpečnost** problémem s největším dopadem na denní život občanů. Má také velký dopad na většinu socioekonomických ukazatelů. Vydáním tzv. "Bílé knihy (White Paper)⁴" ze září 2001 stanovila Evropská Komise cíl snížit počet smrtelných nehod do roku 2010 na polovinu. I když se situace zlepšila díky akčním programům silniční bezpečnosti⁵, stále je v celé 25členné Evropě více než 40 000 smrtelných nehod každý rok, v objemu 1,4 miliónu nehod s hmotnou škodou vyčíslenou na 200 miliard Euro ročně, což představuje 2 % hrubého domácího produktu EU⁶.

Příčinami nehod podle současného výzkumu⁷ je ze tří čtvrtin případů pouze lidská chyba a lidské zavinění se na nehodě podílí u téměř 93 % nehod.

2 zdroj DG TREN

3 zdroj EUROSTAT

4 COM(2001) 370 final "WHITE PAPER: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout"

5 COM(2003) 311 final: Evropský Akční program silniční bezpečnosti pro snížení počtu smrtelných zranění dopravních nehod o polovinu v EU do roku 2010: Sdílená odpovědnost COM(2003) 542 final: Informační a Komunikační Technologie pro bezpečná a inteligentní vozidla

6 zdroj EUROSTAT

7 GIDAS databáze

Pro příklad nedávná studie ⁸ zjistila, že pokud by došlo k nehodě při rychlosti 50 km/h a mohli bychom brzdit o půl sekundy dříve, mohli bychom snížit sílu nárazu až o 50 %, ale analýza nehod v Německu ukázala, že 39 % osobních vozidel a 26 % nákladních vůbec nezačnou před nehodou brzdit a dalších 40 % nezabrzdí účinně, což ilustruje, že jsme coby řidiči velmi limitováni.

3.2. Potenciál inteligentních vozidel

Informační a Komunikační Technologie (ICT), na kterých jsou inteligentní vozidla postavena, poskytnou nová inteligentní řešení, kterými přispějí k řešení společenských problémů popsanych výše pomocí zvýšené bezpečnosti pozemních komunikací, celkové účinnosti dopravního systému a přispěním k efektivnějšímu využití paliva. Tyto inteligentní systémy mohou řidiči asistovat ve funkcích řízení bráněním nebo vyhnutím se nehodám, mohou poskytovat řidičům informace v reálném čase o silniční síti za účelem vyhnutí se kongesci a mohou optimalizovat svou jízdu nebo výkon motoru, což vede k celkovému snížení spotřeby energie. Tyto inteligentní systémy se zabývají interakcí mezi řidičem, vozidlem a silniční infrastrukturou integrovaným přístupem, kde autonomní palubní systémy jsou vybaveny kooperativními technologiemi vozidlo-vozdlo a vozidlo-infrastruktura a zlepšují tak management dopravní sítě.

Jaký je potenciál těchto inteligentních systémů?

Proč by mělo EU navrhnout plán na zvýšení povědomí o těchto systémech?

- Studie SeiSS ⁹, odhadnula, že pokud by všechna vozidla byla vybavena systémem **eCall** (tísňové volání automaticky spuštěné v případě nehody) do roku 2010, mohlo by se dosáhnout snížení smrtelných nehod o 5 % až 15 % v rámci EU, s úsporou maximálně 22 miliard Euro. Navíc by **eCall** mohl snížit doby trvání kongescí mezi 10 % až 20 % s dodatečnými úsporami nákladů mezi 2 až 4 miliardami Euro.
- Stejná studie odhadla, že systém **Adaptivní řízení rychlosti vozidel (ACC)**, který zahrnuje řízení vozidla v podélném směru (takže nedochází k nehodám s naražením do zadní části předchozího vozidla) by se mohlo předejít až 4 000 nehodám v roce 2010 za předpokladu, že by pouze 3 % vozidel byla vybavena tímto systémem.
- V případě **boční podpory** (varování při vyjíždění z jízdního pruhu a asistence při změně jízdního pruhu) by se mohlo předejít až 1 500 nehodám v roce 2010 při penetraci trhu v hodnotě pouhých 0,6%, zatímco při penetraci trhu v hodnotě 7 % v roce 2020 by se snížil počet nehod o 14 000.
- AWAKE, projekt, který vyvinul **systém hypobděllosti řidiče**, odhaduje, že varování řidiče v případě zdřímnutí by hrálo důležitou roli při vyhnutí se 30 % smrtelných nehod na silnicích první třídy a 9 % všech smrtelných nehod.
- Projekt SMART NETS prokázal, že lepší software a dopravní data v reálném čase v městských dopravních řídicích centrech by vedly k lepšímu managementu dopravy a dosáhlo by se snížení výskytu stojící dopravy a kongescí až o 40 %, což by vedlo k výrazným úsporám energie.
- Jiné systémy jako **“Alarm rychlosti (speed alert)”**, **„znemožnění jízdy podnapilým řidičům (alcohol-lock)”** a **„platební systémy”** mohou také, za jistých podmínek, mít důležitý dopad na čistší, bezpečnější a efektivnější dopravu.

⁸ zdroj prezentace HELLA, AMAA 2004

⁹ Výzkumná studie o potenciálu socioekonomického dopadu na zavedení systémů inteligentní bezpečnosti v silničních vozidlech: Závěrečná zpráva SeiSS.

3.3. Potřeba čínorodosti na evropské úrovni

Při zvážení uvedených problémů je zřejmé, že systémy inteligentního vozidla by výrazně přispěly k řešení současných problémů dopravy. Bohužel navzdory jejich potenciálu není většina těchto inteligentních systémů uvedena na trh a vozidla s nainstalovanými telematickými nebo aktivními bezpečnostními prvky nové generace patří mezi luxusní vozidla dostupná malému procentu trhu. Pro některé úspěšné aktivní bezpečnostní systémy by velkoplošná implementace znamenala mnoho problémů a trvala by velmi dlouho. To je případ se zaváděním technologie ABS¹⁰ (20 let); ESP (10 let pro dosažení 40 % penetrace trhu) a ACC (více než 25 let od zahájení vývoje a nyní stále s velmi nízkou mírou penetrace). Hlavními důvody jsou právní překážky, extrémně konkurenční prostředí automobilového sektoru a malé rabaty a nízká návratnost investic, vysoké náklady na inteligentní systémy a následně malá poptávka, nedostatek informací veřejnosti o možných přínosech těchto systémů a jednotný obchodní model.

Průzkum provedený v rámci projektu EUROTTEST¹¹ na reprezentativním vzorku 2 800 řidičů ukázal, že pouze polovina řidičů si dokázala poradit s existujícími základními vozidlovými technologiemi poskytujícími aktivní a pasivní bezpečnost (pouze 50 % například vědělo, k čemu slouží systém ABS). Stejný průzkum také konstatoval, že je potřeba ještě mnoho úsilí na evropské, ale i národní úrovni, **aby se zvýšilo povědomí o bezpečnějším, čistším a ekonomičtějším řízení vozidla**. Nelze očekávat, že by občané a politici investovali nebo podporovali technologii, ledaže by její přínosy a užitek byly očividné. Aby se stimulovala poptávka uživatelů po inteligentních vozidlových systémech, je důležité ustanovit program s cílem zvýšit povědomí tak, aby se nezkreslilo díky pozdější situaci na trhu nebo falešným očekáváním schopností systémů.

Navíc problémy evropské dopravy potřebují harmonizovaná řešení na evropské úrovni. Je nutné odstranit úzká hrdla pro implementaci na trhu, je nutné podpořit požadavky výrobku a je nutné dojít konsensu mezi klíčovými partnery. eSafety Forum zdůrazňuje, že rozšíření inteligentních systémů ve vozidle nemůže odviset pouze od soukromého sektoru. Takové rozšíření vyžaduje plnou podporu veřejného sektoru zejména v počáteční fázi penetrace trhu připraveným technologiím, pokud přispějí k řešení evropských společenských problémů a pokud reprezentují dokonalost inovace. Iniciativa Cars 21¹², která se zaměřuje na konkurenční automobilový regulační systém pro 21. století, také označuje eSafety jako klíčovou iniciativu k dosažení cíle – snížení smrtelných zranění na evropských silnicích.

Inteligentní vozidlo je spojeno s výrobou vozidel a dále také skrze jistý počet akcí zvyšujících povědomí a výzkum. Navržené akce uváděné ve Zprávě Evropské Komise významně přispějí k celkovému snížení emisí a pomohly by průmyslové sféře ke splnění svého závazku ke snížení průměru emisí nových vozidel na 140 g/km v roce 2008.

Pro zajištění interoperability a harmonizace technických řešení v rámci Unie je potřeba vytvořit komplexní Evropský přístup.

¹⁰ ABS: Systém proti zablokování brzd; ESP: Program elektronické stability; ACC: Adaptivní řízení rychlosti

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

¹² pro více informací o iniciativě CARS 21 a pro stažení závěrečné zprávy viz

<http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

Při standardizační práci a s tím spojených pracích na kooperativních systémech hrají orgány státní správy důležitou roli pro implementaci příslušných infrastruktur, včetně inteligentních aspektů a tím posunout dále cílené kroky umožňující širší instalaci ITS.

Další kroky je třeba podniknout na poli **výzkumu a vývoje**. V posledních desetiletích byly v Evropě investovány velké finanční prostředky do používání inteligentních komunikačních technologií pro technologie ve vozidle, a to díky Evropským Rámcovým programům. V těchto programech bylo vyvinuto a testováno několik technologií přispívajících k vyšší bezpečnosti vozidel i na pozemní komunikaci, nižší výskyt kongescí a lépe využitá spotřebovaná energie. Dodatečná úsilí je nutné věnovat příslušným prioritním výzkumným aktivitám, jež vznikly zaměřením programů na hodnocení a návratnost technologií a systémů, aby je učinily inteligentnějšími, levnějšími a spolehlivějšími. Je také důležité udržet konkurenceschopnost evropského průmyslu vůči Japonsku a Spojeným státům, kde existují obdobné výzkumné projekty.

4. Cíle

V oblasti inteligentních vozidel je na evropské úrovni nutné provést tři kroky, jak je naznačeno výše, které definují tyto cíle Iniciativy Inteligentní vozidlo:

- (1) Koordinovat a podporovat práci příslušných aktivních účastníků, občanů, členských států a zástupců průmyslu v rámci Iniciativy Inteligentní vozidlo
- (2) Podporovat výzkum a vývoj v oblasti inteligentnějších, čistších a bezpečnějších vozidel a usnadnit dosažení a využití výsledků výzkumu
- (3) Vytvořit povědomí o řešeních založených na informačních a komunikačních technologiích, aby uživatelé byli stimulováni poptávat se po těchto systémech a vytvořit socioekonomickou přijatelnost.

5. Navržené kroky

5.1. Koordinovat a podporovat práci členských států a ostatních příslušných stakeholders

První cíl Iniciativy Inteligentní vozidlo je zahrnut v rámci podpůrné práce eSafety Fóra. Činnosti eSafety Fóra jsou popsány ve dvou Zprávách Komise ohledně eSafety¹³. Fórum má za cíl odstranění překážek, které brání systémům inteligentního vozidla vstoupit na trh skrze konsensus mezi aktivní účastníky a doporučení členských států a EU. Byla založena v roce 2003 a nyní čítá 150 členů představující všechny aktivní účastníky podílejícími se na bezpečnosti silničního provozu. Doposud ustanovila 11 pracovních skupin vedených zástupci průmyslu, které se zaměřují na prioritní témata. Fórum vytvořilo jistý počet velmi cenných zpráv, které představují důležitý vklad pro iniciativy průmyslu a politické aktivity. Fórum zajistí propojení mezi paralelními nebo doplňkovými aktivitami v doméně inteligentních dopravních systémů jako jsou Cars21, Evropský Akční program silniční bezpečnosti¹⁴, Iniciativa "Inteligentní dopravní systémy pro logistiku a intermodalitu", o níž byla veřejnost informována v rámci Lisabonské strategie Evropské rady a v oblasti životního prostředí pracovní skupina lehkých vozidel¹⁵ v rámci Evropského programu pro změny klimatu.

¹³ COM(2003) 542 Závěrečná zpráva: Informační a Komunikační Technologie pro bezpečné a inteligentní vozidlo a COM/2005/0431 Závěrečná zpráva: 2. eSafety zpráva – Přinést eCall občanům

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

¹⁵ http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/eccp_2/library

S vývojem Iniciativy Inteligentní vozidlo bude Evropská Komise zvažovat rozšíření aktivit eSafety Fóra k pokrytí informačních a komunikačních technologií určených pro čistší a bezpečnější dopravu. Fórum se stane jedním z pilířů Iniciativy Inteligentní vozidlo a bude hlavním prostředkem pro rozhodující složky. V rámci prvního cíle Iniciativy Inteligentní vozidlo eSafety Fórum bude pokračovat v podpoře Evropské Komise skrze své pracovní skupiny.

Dále jsou navrženy tyto specifické kroky:

(1) Sledovat a podat informace o specifických krocích navržených ve druhé eSafety zprávě "Přinést eCall občanům" zejména v návaznosti na podpis Dohody o společném záměru eCall členskými státy EU, stav zavedení jednotného čísla tísňového volání 112, stav PSAPs (Bodů služby veřejné ochrany) vylepšených pro lokalizaci volání E112 a jiných tísňových volání poskytováním adekvátních služeb pro podporu lokalizace a jazykovou podporu.

(2) Vytvořit doporučení Evropské Komise ohledně návrhu a bezpečném použití rozhraní člověk – stroj (HMI) pro inteligentní systémy ve vozidle. Doporučení aktualizuje Doporučení Komise ze dne 21. prosince 1999 o bezpečných a účinných informačních a komunikačních technologiích ve vozidle, včetně vývoje technologie za posledních 5 let.

(3) Prozkoumat možnost použití příslušných pobídkových schémat na národní úrovni pro podporu koupě vozidel vybavených pokročilými bezpečnostními funkcemi a s autopříslušenstvím. Fiskální pobídková schémata by měla být zaváděna členskými státy koordinovaným způsobem po celé EU, aby nedošlo k rozmělnění vnitřního trhu a také zejména zvolit formu daňové rozdílnosti s cílem ovlivnění chování zákazníka vůči dobře definované kategorii vozidel, jež budou vybavena pokročilými bezpečnostními funkcemi a příslušným autopříslušenstvím. Jakýkoliv pobídkový plán včetně národní podpory technologií Inteligentního vozidla bude pečlivě vypracován v souladu s pravidly daného státu.

(4) Zabývat se záležitostmi potřeb spektra v kontextu spojení vozidlo-vozdlo a organizovat seminář na projednání **aspektů spektra**¹⁶ Iniciativy Inteligentní vozidlo. Potřeby spektra vyžadují koordinaci s výkonnými orgány ve stádiu přípravy v rámci technického vývoje pro zajištění dostupnosti frekvenčního pásma.

(5) Sledovat doporučení pro stanovení Evropského kodexu praxe pro vývoj a zkoušení Pokročilých systémů asistence řidiči¹⁷.

5.2. Výzkum a vývoj v oblasti inteligentnějších, čistších a bezpečnějších vozidel

Aktivita iniciativy Inteligentní vozidlo se zakládá na výsledcích Rámcových programů EU o výzkumu a technologickém vývoji¹⁸.

¹⁶ Výsledek rozhodnutí 676/2002/EC Evropského Parlamentu a Rady o regulačním rámci pro politiku rádiového spektra v rámci Evropské Unie (Rozhodnutí o rádiovém spektru)

¹⁷ Výsledek RESPONSE 3, části integrovaného projektu PREVENT <http://www.prevent-ip.org/>

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

Dlouhodobé cíle iniciativy Inteligentní vozidlo lze dosáhnout pouze skrze kooperativní výzkum a budou součástí priority Rámcového programu 7 informačních a komunikačních technologií: **Informační a komunikační technologie splňující potřeby společnosti** přispívají k vývoji dopravních systémů a služeb založených na informačních a komunikačních technologiích, jež umožňují přepravu lidí a zboží bezpečným, ekologickým, komfortním a efektivním způsobem. Priority výzkumu Inteligentního vozidla plně podporují agendu strategického výzkumu ERTRAC (Poradní kolegium pro výzkum v oblasti evropské silniční dopravy) ¹⁹.

V rámci druhého cíle Inteligentního vozidla jsou navrženy tyto kroky:

(6) Kooperativní výzkum v Evropě umožnil dodavatelům systémů a výrobcům vozidel vyvinout systémy aktivní bezpečnosti pro zmírnění nebo vyhnutí se nehodě. **Budoucí výzkum** v této oblasti by měl pokračovat v doposud konané práci a zjišťovat potřeby pro druhou generaci systémů asistence řidiče, jako je vyšší výkon, spolehlivost, vnější bezpečnost a nižší spotřeba paliva včetně potenciálního nebezpečí selhání elektromagnetické kompatibility, založené na levnějších, inteligentnějších a rychlejších komponentech.

V rámci 6. Rámcového programu byla zahájena první skupina projektů zaměřená na potenciál spojení vozidlo-vozdlo a vozidlo-infrastruktura. Další **výzkum kooperativních systémů** je potřebný k posunu od základních konceptuálních modelů směrem k integrovaným systémům umožňujícím zkoušení a ověření funkčních vlastností.

Dopravní informace se staly klíčovými službami pro zlepšení přístupu k dopravním službám. Otevřené platformy vyvíjené v současné době umožní cestujícím přístup k informacím bezdrátovým spojením. Absorpce trhu je pomalá a je nutný další RTD pro vyřešení záležitostí spojených s obchodními modely a přijatelností pro uživatele.

Výzkum informačních a komunikačních technologií by také měl napomoci dosáhnout **muльтиmodální přepravu**, zejména v případě přepravy nákladů, kde zvýšená kapacita managementu má přímý dopad na spotřebu paliva. Informační a komunikační technologie by také pomohly překlenout ekonomické bariéry multimodální přepravy zlepšením celkových informačních toků. Výzkum uváděný výše potřebuje doplnit kroky ukazující přínosy a využití systémů inteligentních vozidel.

(7) Ustavení v rámci 7. Rámcového programu komplexního, technického a socioekonomického **hodnotícího programu, založeného na testech v provozu (FOT)** pro hodnocení, v reálném prostředí, dopadu systémů inteligentního vozidla, založených na informačních a komunikačních technologiích, na chování řidiče a dynamiku řízení. FOT bude také sloužit jako základ pro analýzu nákladů a výnosů pokročilých, inteligentních systémů a pro celkové hodnocení jejich dopadu na bezpečnost dopravního provozu a na účinnost dopravního systému.

Instalace těchto systémů vyžaduje přispění automobilového průmyslu a investice do infrastruktury, jež spadá pod veřejnou správu. Jakékoliv zapojení z jejich strany bude založeno na dopadových studiích, kde bude hrát důležitou roli analýza nákladů a výnosů. FOT bude pro provedení analýzy poskytovat reálná provozní data. Program by se měl zaměřit na blízkost tržním systémům, které se mohou rychle stát dostupnými pro dostatečně vysoký počet vozidel.

¹⁹ <http://www.ertrac.org/>

Výsledky Hodnotícího programu budou výrazně záviset na přispění, zapojení a účasti členských států na identifikaci, nastavení a sledování výsledků. To samé platí pro práci na kooperativních systémech, kde provozovatelé pozemních komunikací, městských i meziměstských, budou hrát klíčovou roli pro dosažení předpokládaných přínosů.

(8) Podpora a propagace nastavení **nezávislého zkoušení shody a hodnotícího programu funkčních vlastností** v rámci EU, využitím existujících prostředků a kapacit dostupných v hlavních evropských výzkumných střediscích. Zatímco na poli pasivní bezpečnosti a emisí existují jasné zkušební metody k ověření navrhovaných funkčních vlastností (např. nárazové zkoušky), harmonizované zkušební metody funkčních vlastností systémů založených na informačních a komunikačních technologiích neexistují. Je tedy nezbytné zahájit posuzování kritérií a metod pro měření jejich funkčních vlastností. Jistý počet evropských zkušebních center již získalo dostatek zkušeností při zkoušení systémů účinnosti a bezpečnosti dopravního provozu založených na informačních a komunikačních technologiích a komplexní iniciativu lze zahájit v úzké spolupráci s automobilovým průmyslem, jeho dodavateli, evropskými normalizačními instituty, členskými státy a programem EuroNCAP²⁰. Iniciativa bude zahrnovat zahájení realizační studie, která prozkoumá nejvhodnější metodiku pro zkoušení a organizační strukturu programu. Ve druhé fázi by mohl být projekt zahájen v rámci Rámcového programu 7 pro vlastní aplikaci metodiky, provedení předběžných testů a pro propojení se normalizačními instituty.

5.3. Vytvořit povědomí o řešení pro inteligentní vozidla pomocí informačních a komunikačních technologií

Pilíř pro povědomí Iniciativy Inteligentní vozidlo bude podporovat aktivní šíření informací široké veřejnosti, aby se zvýšila znalost řidičů a tvůrců politik (výkonných orgánů) o potenciálu systémů inteligentního vozidla, podpořit poptávku uživatele a vytvořit socioekonomickou přijatelnost.

V rámci třetího cíle Iniciativy Inteligentní vozidlo jsou navrženy tyto kroky:

(9) Pořádat vhodné a pravidelné akce **Iniciativy Inteligentní vozidlo**. Tyto akce mají za cíl maximálně zaujmout pozornost médií pomocí aktivit orientovaných na výsledek; např. ukázkové dny, Ukázky Integrovaných Projektů na pozemních komunikacích, ukázky různých případů, semináře.

(10) Podporovat a zahájit cílené aktivity ke zvýšení povědomí o systémech inteligentního vozidla včetně produkce krátkého dobře zaměřeného televizního seriálu nebo dokumentárních pořadů o specifických systémech založených na informačních a komunikačních technologiích, a zahájení komplexní **studie benchmarking** o pokračujících aktivitách při propagaci a instalaci systémů inteligentního vozidla v členských státech a v průmyslové sféře.

(11) Propagovat ustanovení „**Komunikační platformy eSafety**” s cílem zlepšit, koordinovat a harmonizovat komunikaci koncového uživatele různých aktivních účastníků. Tato platforma byla navržena Pracovní skupinou eSafety Fóra pro dosah uživatele.

²⁰ Program hodnocení nového evropského vozidla: www.euroncap.com

V této pracovní skupině několik zástupců průmyslu označilo potřebu ustanovit formální organizaci jako bezpodmínečně nutnou pro zvýšení povědomí uživatelů na úrovni EU. Tato práce bude využívat nejlepší nástroje z praxe a pilotované projekty pro kampaň, jež bude odzkoušena v několika členských státech.

(12) Podporovat a propagovat značku i2010 a jiné cílené akce, **iniciativy stakeholders**, které budou sledovat cíle Iniciativy Inteligentní vozidlo.

5.4. Monitorování Iniciativy Inteligentní vozidlo

Pro měření pokroků Iniciativy Inteligentní vozidlo bude spuštěno na evropské, národní a průmyslové úrovni **monitorovací výcvik** zaměřený na specifické ukazatele, aby se mohl pravidelně hodnotit pokrok navržených akcí.

6. Závěry

Předkládaná Zpráva se zaměřuje na třetí pilíř iniciativy i2010, vytvoření všeobecné Evropské Informační Společnosti, která nabízí lepší kvalitu života a vylepšené veřejné služby. Navrhuje Iniciativu Inteligentní vozidlo se třemi konkrétními cíli:

Koordinovat práci aktivních účastníků skrze eSafety Fórum, podporovat výzkum a vývoj a zvýšit povědomí o inteligentních systémech ve vozidle a jejich potenciálními přínosy a urychlit jejich vývoj na trhu.

Zpráva klade důraz na strategickou důležitost informačních a komunikačních technologií, které umožňují vytvořit inteligentnější, bezpečnější a čistší vozidla, jež pomohou vyřešit společenské problémy spojené se silniční dopravou. Dále informuje o Iniciativě Inteligentní vozidlo jako politickém rámci, který bude vést úsilí aktivních účastníků v této oblasti s cílem urychlit implementaci systémů inteligentního vozidla na evropském a dalších trzích pomocí jasně definovaných kroků, které zahrnují použití politických, výzkumných a komunikačních nástrojů.

Členské státy jsou klíčovými aktivními účastníky Iniciativy Inteligentní vozidlo. Evropská Komise vyzývá členské státy, aby podpořily cíle vyjádřené v této Zprávě a podtrhuje potřebu spolupráce na evropské úrovni. Pro tento účel jsou členské státy vyzvány, aby hrály aktivní roli při výkonu navržených kroků, společně s Evropskou Komisí, průmyslovou sférou a dalšími aktivními účastníky.