



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 17.9.2007
KOM(2007) 541 endelig

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

**Mod sikrere, renere og effektiv mobilitet i Europa
Første rapport om initiativet "den intelligente bil"**

1. INDLEDNING

Et effektivt transportsystem er af afgørende betydning for den europæiske industri. Transportsektoren yder et vigtigt bidrag til væksten, men det er ikke uden miljømæssige, økonomiske og sociale omkostninger. Eksempelvis anslås miljøomkostningerne i forbindelse med transport til 1,1 % af Europas BNP¹. Trafiktætheden på vejene øges fortsat og svarer til yderligere 1 % af BNP. Kommissionens hvidbog om transportpolitik² fra 2001 indeholdt et ambitiøst mål om at forbedre trafikikkerheden og reducere antallet af dødsulykker med 50 % inden 2010. Siden da er trafikikkerheden øget betydeligt. Men med 41 600 døde - mere end 4 000 over det tal, der blev sat som mål i hvidbogen - og 1,7 mio. sårede i 2005³ er situationen fortsat uacceptabel.

I januar 2007 fremlagde Kommissionen en integreret energi- og klimapakke, der indeholdt målsætninger for nedsættelse af udledningen af drivhusgasser og for vedvarende energi. På grundlag heraf vedtog stats- og regeringscheferne på Det Europæiske Råds møde i foråret 2007 en klar målsætning om at nedskære EU's udledning af drivhusgasser med 20 % inden 2020⁴, og denne målsætning blev støttet på G8-mødet under det tyske formandskab i juni 2007, hvor deltagerne understregede nødvendigheden af hurtigst muligt at bekæmpe klimaforandringen. Med hensyn til vejtransport er det Kommissionens målsætning at nedbringe den gennemsnitlige CO₂-udledning fra nye personbiler og lette erhvervskøretøjer til 120 g/km senest i 2012. Dette skal ske gennem en integreret indsats, hvor en nedskæring af CO₂-udledningen til 130 g/km opnås ved forbedret bilmotorteknologi og de resterende 10 g via andre teknologiske forbedringer og øget anvendelse af biobrændstoffer⁵.

Intelligente transportsystemer (ITS) er systemer, der integrerer informations- og kommunikationsteknologier (IKT) i transportinfrastrukturer og køretøjer. De skal styre en række parametre, som det ofte er vanskeligt at forene, f.eks. parametre med hensyn til valg af køretøj, lastmængden, valg af en sikrere og mindre overbelastet rute, anvendt transporttid og brændstofforbrug. Midtvejsrevisionen af hvidbogen om transportpolitik og Kommissionens meddelelse om energipolitikken⁶ beskriver nærmere, hvorledes informations- og kommunikationsteknologier og intelligente transportsystemer kan inddrages. IKT er en del af en integreret løsningsmodel for trafikikkerhed og renere mobilitet, og målsætningerne tænkes gennemført via foranstaltninger, der supplerer og integreres i eksisterende foranstaltninger. Med henblik herpå indeholdt 2006-revisionen af hvidbogen om transportpolitik "*Hold Europa i bevægelse*" følgende udmelding for 2008:

"Iværksættelse af et omfattende program vedrørende markedsføring af intelligente vejtransportsystemer og forberedelse af infrastrukturen på kooperative systemer."

Da tidligere strategier for at fremskynde indførelsen af intelligente transportsystemer har været for begrænsede i omfang og ikke ført til de forventede resultater, er der med Kommissionen i spidsen indledt et samlet initiativ, som skal føre til fremlæggelse i sommeren 2008 af en køreplan for fuld indførelse af intelligente transportsystemer med dertil hørende

¹ KOM(2006) 314.

² KOM(2001) 370.

³ KOM(2006) 74.

⁴ http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/index_en.htm

⁵ KOM(2007) 19 og KOM(2007) 22.

⁶ KOM(2007) 1.

intelligente køretøjer og intelligente infrastrukturer. Der er planlagt en særlig høring af de forskellige interesseparter til efteråret. I køreplanen vil der blive inddraget en række resultater af arbejdet i forbindelse med i2010-initiativet "intelligente biler".

En række elementer inden for dette område belyses i forbindelse med initiativet "intelligente biler"⁷, der blev lanceret i 2006 som den politiske ramme for Kommissionens og andre interesseparters aktioner på området. Tanken bag initiativet er, at avanceret IKT skal være med til at gøre vejtransport sikrere, renere og mere intelligent. Initiativet "intelligente biler" er et flagskibsprojekt under i2010⁸, der er Europa-Kommissionens politisk-strategiske ramme for informationssamfundet og medier frem til 2010.

Kommissionens meddelelse om initiativet "intelligente biler" indeholdt forslag om tolv specifikke aktioner inden for tre områder eller såkaldte søjler: samarbejde og støtte til de relevante interesseparter via e-sikkerhedsforummet, støtte til forskning og udvikling (F&U) samt oplysningskampagner. Aktionerne skal fremskynde udviklingen og indførelsen af IKT-baserede intelligente systemer til biler i Europa.

Der er opnået betydelige fremskridt inden for alle tre søjler, og initiativet "intelligente biler" er allerede referenceramme i Europa og er anerkendt internationalt. I meddelelsen beskriver Kommissionen fremskridtene inden for de tre søjler og foreslår nye foranstaltninger. Den efterlyser mere støtte fra medlemsstaterne og industrien, så foranstaltningerne kan gennemføres snarest muligt som supplement til de andre aspekter af den integrerede strategi for sikkerhed og miljø, herunder især foranstaltningerne vedrørende infrastrukturer og trafikanternes adfærd.

2. MOD SIKRERE, RENERE OG MERE INTELLIGENTE KØRETØJER I EUROPA

Med de systemer til intelligente biler, som allerede findes på markedet i dag, er det muligt at nedsætte antallet af trafikofre yderligere, reducere den trafikale overbelastning i og mellem byerne i betydelig grad og nedsætte forureningen og udledningen af drivhusgasser markant. Initiativet "intelligente biler" vil også fremover tage udgangspunkt i de tre søjler for herved at fremme udbredelsen af intelligent mobilitet i Europa.

2.1. Sikrere køretøjer

2.1.1 Fuld indførelse af et fælleseuropæisk eCall-system inden 2010

Et af hovedmålene for e-sikkerhedsforummet er fuld gennemførelse af eCall⁹ (det fælleseuropæiske køretøjsmonterede nødopkaldssystem) inden 2010. Hvis der sker en ulykke, vil eCall-systemet automatisk kalde op til alarmcentralerne og afgive nøjagtige oplysninger om ulykkesstedet og oplysninger om fører og passagerer. Når eCall er fuldt udbygget, vil systemet kunne redde op til 2 500 liv i Europa hvert år.

Europa-Parlamentet har givet sin fulde støtte til eCall¹⁰ og opfordret alle interesseparter til straks at tage de fornødne skridt til at gennemføre eCall, herunder undertegne aftalememorandummet om eCall. Undertegnelsen af aftalememorandummet er frivillig og

⁷ KOM(2006) 59.

⁸ KOM(2007) 146.

⁹ KOM(2005) 431 og KOM(2006) 723.

¹⁰ Europa-Parlamentets rapport om trafikikkerhed: eCall til gavn for borgerne, ref. A6-0072/2006.

indebærer en klar forpligtelse til at *støtte indførelsen af eCall efter tidsplanen*. Ni medlemsstater og tre associerede lande har undertegnet aftalememorandummet¹¹, og i flere andre lande er undertegnelsen under forberedelse. På baggrund af medlemsstaternes støtte til eCall, agter Kommissionen i anden halvdel af 2007 at indlede forhandlinger om en frivillig aftale om indførelse af eCall som standardudstyr i alle køretøjer, der typegodkendes fra og med 2010. De medlemsstater, der endnu ikke har undertegnet aftalememorandummet, bør straks tage skridt til at gøre det. Afhængig af hvor hurtigt dette sker, vil der i 2008 kunne tages passende lovgivningsmæssige skridt i retning mod at indføre eCall.

De endelige anbefalinger for eCall er blevet vedtaget i eCall-styregruppen¹². De blev godkendt i maj 2006 af e-sikkerhedsforummet og omfattede krav til standardisering af eCall. Derimod har fremskridtet i ETSS¹³ været meget langsomt på grund af forslaget om en leverandørspecifik løsning som alternativ til en åben europæisk standard.

Kravet om nøjagtige lokaliseringsoplysninger og om den nødvendige dækning forudsætter brug af globale satellitnavigationssystemer, GPS og i nær fremtid det europæiske satellitnavigationssystem Galileo¹⁴, der vil give endnu større præcision og dækning.

2.1.2. Større udbredelse af elektronisk stabilitetskontrol (ESC) i nye biler

Elektronisk stabilitetskontrol er en sikkerhedsteknologi, som kan forhindre bilsammenstød ved at mindske risikoen for udskridning, der er hyppigste årsag til mindst 49 % af dødsulykkerne i trafikken. Ifølge EuroNCAP¹⁵ ville 4 000 liv kunne reddes på Europas veje hvert år, hvis alle biler var udstyret med elektronisk stabilitetskontrol, og over 100 000 ulykker ville kunne afværges¹⁶. Problemet i Europa i øjeblikket er, at de fleste nye biler endnu ikke udstyres med elektronisk stabilitetskontrol. Gennemsnittet for EU-25 var 40 % i 2005, og procenten svinger meget fra marked til marked på grund af bilproducenternes forskellige afsætningsstrategier og svingende opbakning fra nationale myndigheder (85 % i Sverige, 31 % i Italien). Når elektronisk stabilitetskontrol fås som ekstraudstyr til nye biler, indgår det ofte som en del af andet og bekosteligt ekstraudstyr. Denne salgspolitik blandt mange bilfabrikanter synes at hæmme interessen for montering af elektronisk stabilitetskontrol i mindre biler.

I USA foreslog National Highway Traffic Safety Administration i 2006 et regulativ, der vil forpligte fabrikanterne til at begynde at udstyre personbiler med elektronisk stabilitetskontrol fra og med 2009. Fra og med 2012-modellerne vil elektronisk stabilitetskontrol være obligatorisk i alle nye biler på det amerikanske marked.

I Europa er målet også, at der skal være elektronisk stabilitetskontrol i samtlige nye biler fra og med 2012. Europa har indtil nu valgt frivillighedens vej og har satset på forbrugerefterspørgsel som middel til hurtigere markedsindføring. En international aftale om globale tekniske forskrifter, herunder om de tekniske krav til elektronisk stabilitetskontrol, er under forhandling med USA som forberedelse til indbygning af elektronisk stabilitetskontrol i

¹¹ Finland, Sverige, Grækenland, Italien, Litauen, Cypern, Slovenien, Tyskland, Østrig, Schweiz, Norge, Island, (ved udgangen af juni 2007).

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

¹³ Det Europæiske Standardiseringsinstitut for Telekommunikation.

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

¹⁵ European New Car Assessment Programme, <http://www.euroncap.com>

¹⁶ Kilde: EuroNCAP.

nye biler. Med hensyn til tunge køretøjer foreligger der et forslag om at indføre bestemmelser om elektronisk stabilitetskontrol i UNECE-regulativ 13¹⁷, som forventes at træde i kraft i efteråret 2008. eSafetyAware¹⁸ er en kommunikationsplatform, der forsøger at fremskynde markedsintroduktion af teknologi til intelligente biler ved at organisere informationskampagner og informationsmøder med slutbrugerne. eSafetyAware er et uafhængigt medlemsforum under Det Internationale Automobilforbund FIA¹⁹ og modtager finansiel støtte fra bl.a. Europa-Kommissionen. Forummets første kampagne, som kører i øjeblikket, vedrører elektronisk stabilitetskontrol. Kampagnen blev officielt åbnet i maj 2007.

Endelig vil Kommissionen i 2007 indlede en internethøring om, hvordan elektronisk stabilitetskontrol kan indbygges i en lang række køretøjer, og om hvornår det skal gøres obligatorisk.

2.1.3. Hurtig indførelse af antikollisionssystemer (ADAS)

IKT er kerneelementer i forebyggende og aktive sikkerhedssystemer, som sikrer tidstro assistance til bilister, så ulykker afværges, eller deres konsekvenser bliver mindre alvorlige.

En nylig undersøgelse har f.eks. antydnet, at et halvt sekunds længere advarsel vil kunne afværge omkring 60 % af alle påkørsler bagfra. Et sekunds yderligere advarsel ville kunne forhindre ca. 90 % af påkørslerne bagfra. Forsøg i simulator foretaget af samme fabrikant²⁰ har vist, at antallet af påkørsler bagfra med en fart på 80 km/t vil kunne reduceres med 75 % ved hjælp af bremseassistance- og antikollisionsteknologier²¹. Kommissionen vil i 2007 afholde en høring om forslag til obligatorisk indførelse af systemer, som kombinerer bremseassistance- og antikollisionsteknologier. Ifølge en svensk undersøgelse²² vil udsynsforbedrende systemer²³ med selvjusterende køreløys kunne reducere antallet af dræbte fodgængere med 30 % og dræbte cyklister med 15 %.

Til trods for disse store muligheder viser resultaterne fra e-sikkerhedsforummets "Implementation Road Map Working Group"²⁴ og de foreløbige resultater fra eIMPACT-projektet²⁵, at trods disse systemers livreddende potentiale vil det gå meget langsomt med at indføre intelligente systemer og applikationer i biler, hvis der ikke gribes ind. E-sikkerhedsforummet har rettet anbefalinger til alle interessepartier om at fremskynde indførelsen af antikollisionssystemer og vil aktivt støtte udmøntningen af anbefalingerne i form af en realistisk plan for deres gennemførelse inden udgangen af 2008.

2.1.4. Fjernelse af flaskehalse, som hindrer markedsindførelse af intelligente systemer

En vigtig begivenhed, som hører ind under første søjle af initiativet "intelligente biler", var den *e-sikkerheds-workshop, som det tyske formandskab* afholdt i Berlin 5.-6. juni. Konklusionerne fra workshoppen giver værdifulde retningslinjer for indførelsen af tidstro

¹⁷ De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa, Transportafdelingen, Arbejdsgruppe 29.

¹⁸ www.esafetyaware.eu/

¹⁹ www.fiafoundation.com

²⁰ Daimler-Chrysler Hightech Report issue 2/2005.

²¹ Maksimering af et køretøjs bremsevner, hvorved bremselængden reduceres.

²² Korte beskrivelser af ITS-sikkerhedsanordninger og deres potentielle sikkerhedsfordele, Lind mv. (2003).

²³ Skaber større overblik over køretøjers bane ved at give et bedre synsfelt under dårlige sigtbarhedsforhold.

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

²⁵ www.eimpact.info

trafik- og rejseinformation i hele Europa (RTTI) og af eCall-tjenester og om håndteringen af brugergrænseflader og juridiske spørgsmål²⁶.

E-sikkerhedsforummet har godkendt *den europæiske norm* for udvikling og afprøvning af avancerede førerassistancesystemer, som er udviklet af RESPONSE²⁷. Disse systemer er en støtte for bilisterne og kan være med til at afværge ulykker eller afdæmpe deres virkninger. Desværre forsinker forskellige juridiske barrierer omkring f.eks. ansvarsspørgsmålet indførelsen af disse systemer. Et resultat af RESPONSE-projektet er en kodeks for fremskyndet markedsintroduktion af avancerede førerassistancesystemer. Dette vil hjælpe fabrikanterne med at indføre nye sikkerhedsanordninger gennem en integreret perspektivering af menneskelige, systembetingede og juridiske aspekter. Kodeksen er ved at blive indført i bilindustrien.

Det er også nødvendigt at se nærmere på spørgsmålet om *databeskyttelse*, hvis brugere skal kunne stole på og have tillid til indbyggede telematiksystemer. Kommissionen organiserede i februar 2007 en workshop med deltagelse af europæiske databeskyttelsesansvarlige. På grundlag af denne workshop vil e-sikkerhedsforummet i 2007 udarbejde en kodeks.

For at undersøge sikkerhedskravene til indbyggede styre- og kommunikationssystemer nedsatte e-sikkerhedsforummet i januar 2007 en ny *arbejdsgruppe om e-sikkerhed*. Arbejdsgruppen skal udarbejde anbefalinger om behovet for forskning i netværk, arkitektur, systemer og komponenter og deres interaktion samt undersøge juraen på området og behovet for standardisering.

I meddelelsen om initiativet "den intelligente bil" blev *incitament* nævnt som et muligt middel til at fremskynde indførelsen af intelligente systemer i biler. I sin rapport om midtvejsstatus for det europæiske handlingsprogram for trafiksikkerhed²⁸ opfordrede Europa-Parlamentet medlemsstaterne til at sikre, at incitamenterne ikke kun ville omfatte reduktion af CO₂-udledninger, men også sikkerhedssystemer til biler. E-sikkerhedsforummet har undersøgt muligheden for at indføre passende incitament på nationalt niveau for at fremme anskaffelsen af biler udstyret med avancerede sikkerhedsfunktioner. Forummets arbejde viser, at det er muligt at indføre afgiftsmæssige incitament på nationalt plan uden at komme i konflikt med EU's statsstøtteregler, og at dette vil kunne fremskynde indførelsen af disse livreddende teknologier. På grund af de store muligheder, som der ligger i sådanne ordninger, vil Kommissionen undersøge konkrete forslag til deres gennemførelse inden for rammerne af køreplanen for indførelse af intelligente transportsystemer.

Indtil nu har demonstrationer været anvendt til at teste intelligente transportsystemers tekniske og funktionelle aspekter, men de har ofte haft et snævert sigte og begrænset omfang. Hvad der er behov for, er analyser og evalueringer, der gennemføres med rigtige bilister over en vis periode og under realistiske forhold, som gør det muligt at indsamle og bearbejde data på en statistisk forsvarlig måde. Dette er tanken bag *forsøg med afprøvning i felten*. Arbejdet med feltforsøg er blevet indledt med det syvende rammeprogram's indkaldelse af forslag til udvidede feltforsøg og vil blive videreført med nye indkaldelser af forslag.

En af de vigtigste årsager til den langsomme udbredelse af intelligente systemer til biler menes at være manglende efterspørgsel fra forbrugernes side. Kommissionen vil derfor styrke

²⁶ www.esafetysupport.org.

²⁷ www.prevent-ip.org

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

søjlen vedrørende *oplysningsforanstaltninger om intelligente systemer* ved at arbejde sammen med eSafetyAware! om yderligere kampagner, ved at etablere en særlig webportal og ved at fremme produktionen af målrettede dokumentarprogrammer og andre oplysningsforanstaltninger via passende støtteinstrumenter i det syvende rammeprogram.

AKTIONER, DER SKAL GØRE BILER SIKRERE

- (1) De medlemsstater, der endnu ikke har undertegnet aftalememorandummet om eCall, bør afslutte undertegningsproceduren inden udgangen af 2007.
- (2) Medlemsstaterne bør udføre pilotforsøg med eCall inden for tidsrammen 2007-2008 og opgradere deres beredskabsinfrastrukturer til at kunne fungere med eCall inden 2010
- (3) De europæiske standardiseringsorganisationer ETSI og CEN²⁹ bør senest medio 2008 fastlægge standarderne for indførelse af det fælleseuropæiske eCall-system. Medlemsstaterne og industrien bør arbejde sammen om at indføre disse standarder inden for samme tidshorisont.
- (4) Europa-Kommissionen vil som planlagt indlede forhandlinger med ACEA³⁰, JAMA³¹ og KAMA³² om frivillig montering af eCall som standardudstyr i alle nye biler fra og med 2010, og den vil senest medio 2008 aflægge rapport om forhandlingsresultatet.
- (5) Afhængig af fremskridtet med ovennævnte foranstaltninger vil der i 2008 kunne tages passende lovgivningsmæssige skridt i retning mod at indføre eCall.

- (6) Kommissionen vil i 2007 indlede en høring om, hvordan man kan fremskynde indførelsen af elektronisk stabilitetskontrol i forskellige typer køretøjer, og om hvornår indbygning kan gøres obligatorisk.
- (7) Som en del af køreplanen for indførelse af intelligente transportsystemer vil Kommissionen medio 2008 opstille et sæt retningslinjer for incitament til fremme af indførelsen af intelligente systemer i biler, hvori den vil gennemgå medlemsstaternes muligheder for at indføre afgiftsordninger og opstille en køreplan for gennemførelsen af incitament, som er forenelige med EU's bestemmelser på afgifts- og statsstøtteområdet.
- (8) Kommissionen vil medio 2008 iværksætte feltforsøg under det syvende rammeprogram. Kommissionen vil også udstikke en integreret strategi for etablering, gennemførelse og evaluering af feltforsøg i Europa og sikre samarbejde med medlemsstaterne herom.
- (9) Kommissionen vil arbejde sammen med eSafetyAware!-platformen om nye kampagner efter ChooseESC!, åbne en webportal om intelligente biler og støtte produktionen af målrettede dokumentarprogrammer om intelligente systemer til biler.

²⁹ Den Europæiske Standardiseringsorganisation.

³⁰ Foreningen af Europæiske Automobilfabrikanter.

³¹ De japanske automobilfabrikanter forening.

³² De koreanske automobilfabrikanter forening.

2.2. Renere køretøjer

2.2.1. Vurdering af IKT's rolle i forhold til Fællesskabets målsætninger for klimaændringer

Den stigende efterspørgsel efter mobilitet er en stor udfordring for Den Europæiske Unions miljøpolitikker.

Der er imidlertid gjort en række store fremskridt. F.eks. er de skadelige udledninger fra vejtransporten mindsket markant i de seneste år. Biltrafikken er fortsat en vigtig årsag til dannelsen af drivhusgasser og er ansvarlig for omkring 12 % af EU's samlede af CO₂-udledning³³. Transportsektoren tegner sig for 30 % af det samlede energiforbrug og 71 % af det samlede olieforbrug i EU, hvoraf vejtransportens andel er 60 %³⁴.

I februar 2007³⁵ vedtog Kommissionen en revideret strategi, der gennem en integreret indsats skal sætte EU i stand til at opfylde sin langsigtede målsætning om at nedsætte udledningen til 120 g CO₂/km. I de foreslåede lovrammer³⁶ tages der udgangspunkt i de tvungne reduktioner af CO₂-udledningen til 130 g/km CO₂ i gennemsnit for nye biler ved hjælp af forbedret motorteknologi og en yderligere reduktion på 10 g/km CO₂ eller tilsvarende, hvis dette er teknisk påkrævet, ved hjælp af andre teknologiske forbedringer (dæk med lav rullemodstand, dæktrykovertvåningssystemer, klimaanlæg, gearskifteindikatorer, lette erhvervskøretøjer) samt ved øget anvendelse af biobrændsel.

I tilslutning til EU's strategi, som fokuserer på forbedringer af bilerne, har e-sikkerhedsforummet som led i initiativet "intelligente biler" fremlagt et forslag til en ny måde, hvorpå energieffektiviteten kan forbedres og udledningerne mindskes. Forslaget tager ikke kun sigte på køretøjer, men på vejtransportsystemerne som helhed. Inden for rammerne af e-sikkerhedsforummet blev der i 2006 nedsat en ny arbejdsgruppe om "IKT for ren og effektiv mobilitet". Dens hovedformål er at bidrage til Kommissionens arbejde med at finde frem til metoder til måling af IKT's bidrag til nedsættelsen af CO₂-udledningen fra transportsektoren. Dette kan eventuelt følges op af en vurdering af IKT's og intelligente bilers rolle i forhold til Fællesskabets målsætninger for klimaændringer.

2.2.2. Planer for indførelse af de mest effektive teknologier til sikring af rene biler

Som adskillige forskningsprojekter allerede har vist, giver IKT-baserede systemer store muligheder for at sikre renere og mere effektiv mobilitet, og IKT kan ses som et potentielt supplement til bestræbelserne på at mindske CO₂-udledningerne i EU. Eksempelvis anslås det, at "adaptive cruise control" (ACC) kan give en samlet brændstoffbesparelse på 3 %³⁷. Ifølge en anden undersøgelse ville brændstofforbruget falde med 8,5 % og forureningen med 8-18 %, hvis blot 10 % af alle køretøjer blev udstyret med "adaptive cruise control", uden at trafikafviklingen ville blive påvirket i negativ retning³⁸. Moderne trafikkontrolsystemer i byerne kan mindske forsinkelser med op til 30 %, øge gennemsnitshastigheden med op til 13 % og samtidig give lavere brændstofforbrug og mindre udledning³⁹.

³³ KOM(2007) 22 og KOM(2007) 19.

³⁴ KOM(2006) 314.

³⁵ KOM(2007) 22.

³⁶ KOM(2007) 19.

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.

Når der er blevet udviklet en metode til måling af IKT's virkning på CO₂-udledningen, vil Europa-Kommissionen i samråd med de forskellige interesseparter udarbejde en plan for indførelsen af de mest effektive IKT-teknologier for såvel køretøjer som veje og IT-infrastrukturer.

AKTIONER, DER SKAL GØRE BILER RENERE

- (10) IKT-arbejdsgruppen for ren mobilitet forventes at bidrage til Kommissionens arbejde ved at klarlægge IKT-systemernes potentielle bidrag til renere og mere energieffektiv mobilitet for mennesker og varer i Europa og ved senest i 2008 at foreslå en metode til måling af IKT's bidrag til nedsættelse af CO₂-udledningerne.
- (11) På dette grundlag vil Kommissionen med hjælp fra andre interesseparter kortlægge den bedste vej fremover mod indførelsen af de mest effektive IKT-teknologier, som giver et lavt CO₂-udslip fra køretøjer såvel som infrastrukturer. Resultaterne vil indgå i 2008-køreplanen for indførelse af intelligente transportsystemer.

2.3. Mere intelligente køretøjer

2.3.1. Sikrere anvendelse og standardiserede brugergrænseflader for flytbart udstyr⁴⁰

Indbyggede informations- og kommunikationssystemer skal være pålidelige, nemme at bruge og sikre. De skal også sikre, at persondata beskyttes. Et af nøglepunkterne i initiativet "intelligente biler" har været at forbedre *brugergrænsefladerne*. I december 2006 vedtog Kommissionen en ajourføring af den europæiske principerklæring om brugergrænseflader til informations- og kommunikationssystemer til brug i køretøjer⁴¹. I perioden 2006-2008 vil Kommissionen nøje følge, hvorledes disse principper gennemføres.

I de seneste år er navigationssystemer blevet meget udbredt i Europa. Markedet for indbyggede navigationssystemer i biler vokser støt, og samtidig er der sket en veritabel eksplosion i antallet af personlige navigationssystemer og "intelligente" telefoner ("Smart Phones") med navigationsfunktioner, idet markedet er vokset fra 3,8 mio. enheder i 2005 til mere end 9 mio. i 2006. Støtten til FTU under EU's rammeprogrammer har været med til at understøtte denne udvikling.

Dette er i princippet positivt, men det rejser spørgsmål om to forhold:

- om sikker anvendelse og sikker eftermontering af navigationsudstyr
- om brugergrænsefladen i forhold til andre indbyggede systemer.

Kommissionen vil arbejde tæt sammen med de relevante interesseparter for at overvinde disse udfordringer og forbedre trafiksikkerheden i forbindelse med disse systemer i overensstemmelse med målsætningerne for transportpolitikken.

2.3.2. Kooperative systemer med henblik på sikrere og mere effektiv transport

Kooperative systemer er baseret på kommunikation indbyrdes mellem køretøjer og mellem køretøj og infrastruktur og skal sikre realtidsoverførsel af informationer. De giver mulighed

⁴⁰ Bærbart udstyr i biler som anvendes til støttefunktioner, kommunikation og underholdning.

⁴¹ Henstilling 2007/78/EF af 22. december 2006.

for væsentlige forbedringer af transportsystemernes effektivitet og af trafikikkerheden og vil kunne gøre mobilitet mere behagelig. Arbejdet med kooperative systemer blev indledt i Europa under det femte og sjette rammeprogram. Industrien har dannet Car2Car-konsortiet⁴², som skal fremme en fælles strategi for hele industrien. Hovedkravene og derfor også Kommissionens hovedmålsætning er at udvikle en harmoniseret og interoperabel systemarkitektur, som opfylder den offentlige såvel som den private sektors behov, og at sikre rådighed over et tilstrækkeligt frekvensspektrum. Med henblik herpå er der gennem støtteaktionen COMeSafety⁴³, som finansieres via det sjette rammeprogram, etableret en taskforce for kommunikationsarkitektur. Taskforcen koordinerer og samordner det arbejde, som gennemføres via europæiske og nationale projekter, med andre vigtige initiativer og fungerer som kontaktled til standardiseringsarbejdet i ISO og andre standardiseringsorganisationer.

Kooperative systemer kræver yderligere investeringer i F&U. I overensstemmelse med ERTRAC's strategiske⁴⁴ forskningsdagsorden vedtog e-sikkerhedsforummet i december 2006 en strategisk forskningsdagsorden for IKT og mobilitet, som sætter fokus på F&U-behovene og udstikker grundlaget for den fremtidige forskning på området.

Kooperative systemer kræver et frekvensområde til kommunikation inden for korte distancer med kort latenstid. Industrien har anmodet om plads i 5,9 Ghz-frekvensbåndet, og dette er under drøftelse i Radiospektrumudvalget⁴⁵. Kommissionen støtter industriens krav på grund af de kooperative systemers sociale og økonomiske fordele.

AKTIONER, DER SKAL GØRE BILER MERE INTELLIGENTE

- (12) Kommissionen opfordrer de relevante interesseparter til at arbejde sammen om at udarbejde forslag til sikker anvendelse og indbygning af flytbart udstyr og udvikle en standardiseret brugergrænseflade mellem indbyggede systemer og flytpart udstyr. Europa-Kommissionen vil bruge resultaterne af dette input til at foreslå passende foranstaltninger i sin 2008-køreplan for indførelse af intelligente transportsystemer.
- (13) Interesseparterne bør arbejde frem mod en åben, fælleseuropæisk, standardiseret og interoperabel kommunikationsarkitektur for kooperative systemer i Europa.
- (14) Kommissionen vil fortsætte med at yde støtte til yderligere F&U under IKT-prioriteten om kooperative systemer inden for tidsrammen 2009-2010.
- (15) Kommissionen vil fortsat samarbejde med Radiospektrumudvalget om at løse de udestående spørgsmål omkring harmonisering og tildeling af et frekvensbånd til intelligente transportsystemer i frekvensområdet 5,9 Ghz.

3. KONKLUSIONER OG OPFØLGNING

Initiativet "intelligente biler" bygger på tre søjler, som skal bidrage til at fremme systemer til intelligente biler: e-sikkerhedsforummet, F&U samt oplysningsforanstaltninger. I løbet af det første år efter lanceringen af initiativet "intelligente biler" er der opnået betydelige fremskridt

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

på alle tre områder. Denne meddelelse styrker i2010-initiativet "intelligente biler" ved at redegøre for de tiltag, som interesseparterne, medlemsstaterne og Kommissionen har iværksat for at gøre biler og mobilitet i Europa sikrere, renere og mere intelligent. Kommissionen vil fortsat følge udviklingen i disse tiltag og vil med regelmæssige mellemrum rapportere om gennemførelsen.

Udarbejdelsen af køreplanen for indførelse af intelligente transportsystemer for køretøjer og infrastrukturer er et vigtigt initiativ anført af Kommissionen med det formål at opnå enighed mellem interesseparterne om indførelse af intelligente transportsystemer, således som det blev påpeget i revisionen i 2006 af hvidbogen om europæisk transportpolitik. Køreplanen vil blive offentliggjort i løbet af sommeren 2008 efter en høring af de forskellige interesseparter, som forventes indledt i løbet af dette efterår.