



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 15.2.2006
KOM(2006) 59 endelig

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

om initiativet "intelligente biler"
"Øget kendskab til ikt's betydning for mere intelligente, sikrere og renere køretøjer"

1. MEDDELELSENS FORMÅL OG OMFANG

Denne meddelelse er en reaktion på borgernes, erhvervslivets og medlemsstaternes behov for at løse transportrelaterede samfundsproblemer og har til formål at fremme udbredelsen af informations- og kommunikationsteknologi (ikt). **I meddelelsen introduceres initiativet ”intelligente biler” som den politiske ramme for foranstaltninger på området.** Initiativet ”intelligente biler” består af 3 søjler: e-sikkerhedsforummet (eSafety Forum), ikt-forskningsprogrammet og foranstaltninger, som øger kendskabet til intelligente systemer til biler.

2. INDLEDNING

Den 1. juni 2005 vedtog Kommissionen initiativet “i2010¹: Et europæisk informationssamfund som middel til vækst og beskæftigelse”, der er en omfattende strategi til modernisering og anvendelse af alle EU’s politiske instrumenter som middel til at fremme udviklingen af den digitale økonomi. i2010 består af tre søjler: Et europæisk samarbejdsområde for information, innovation og investeringer samt et europæisk informationssamfund for alle. Den “intelligente bil” er et af de 3 flagskibsinitiativer i den tredje søjle, som har **til formål at gøre ikt's væsentlige bidrag til øget livskvalitet mere synlig.** Initiativet ”intelligente biler”, der handler om intelligent, sikker og ren transport, er fokuseret på køretøjer på vejene og behandler sikkerheds- og miljøproblemer, som skyldes øget vejtransport.

3. BAGGRUND: ER DER BRUG FOR ET EU-INITIATIV FOR INTELLIGENTE BILER?

Der er ca. 300 mio. bilister i EU, og de ser gerne, at deres kørsel forløber mere gnidningsløs med færre problemer, kortere ventetid og ringere sandsynlighed for at komme til skade. Kørsel er den vigtigste af alle hverdagens aktiviteter – i ét kort øjeblik kan hele ens liv forandres eller endda være slut i en trafikulykke. Denne meddelelse er en reaktion på behovet for at tilvejebringe en situation, hvor biler ikke kører galt mere, og hvor trængslen på vejene reduceres. Miljøproblemer, trafiksikkerhed og for stor trafiktæthed er et problem i hele EU og påvirker alle 25 medlemsstater, og derfor må der også findes løsninger på EU-plan.

3.1. Problemstillingen

Det moderne samfund er dybt afhængigt af mobilitet, men transport indebærer alvorlige problemer som trafikoverbelastning på vejnet og i byområder, skader på miljøet og menneskers helbred, energispild og frem for alt ulykker med død, kvæstelser eller materialeskader til følge.

I EU er omkostningerne i forbindelse med **trafikoverbelastning** ca. 50 mia. EUR pr. år eller 0,5% af EU’s BNP, og i 2010 kan dette tal være steget til 1% af EU’s BNP. Antallet af biler pr. tusind personer er steget fra 232 i 1975 til 460 i 2002. Den samlede distance der tilbagelægges med køretøjer på vejene er tredoblet i de seneste 30 år, og i det sidste tiår steg

¹ KOM(2005) 229 endelig: ”i2010 - Et europæisk informationssamfund som middel til vækst og beskæftigelse”.

mængden af godstransport ad vejene med 35% og udgjorde 7 500 km eller **10% af trafikkerne på vejnettet hver dag**².

Hvad angår **energiudnyttelse og emissioner**, så forbrugte transportsektoren i 2002 338 mio. tons olieækvivalent (MToe) – det svarer til 31% af det samlede energiforbrug i EU. Vejtransporten stod for 281 MToe eller 83% af energiforbruget i transportsektoren som helhed. Vejtransportens CO₂-emissioner er på 835 mio. tons pr. år og udgør 85% af de samlede transportemissioner³. Undersøgelser viser, at **op til 50% af det samlede brændstofforbrug skyldes trafikker og uensigtsmæssig føreradfærd**.

Af alle transportproblemerne, er **trafiksikkerhed** det, der har den største indflydelse på vores hverdag. Trafiksikkerhed har også en stor virkning på de fleste samfundsøkonomiske indikatorer. Med hvidbogen⁴ af september 2001 fastsatte Europa-Kommissionen et mål om at nedbringe antallet af dræbte i trafikken med 50% inden 2010. Selv om situationen er forbedret takket være handlingsplaner for trafiksikkerhed⁵, dør der stadig flere end 40 000 personer på de 25 EU-medlemsstaters veje hvert år, hvor der sker 1,4 mio. ulykker, som koster ca. 200 mia. EUR årligt eller 2% af EU's BNP⁶. For så vidt angår årsagerne til ulykker, så viser aktuelle undersøgelser⁷, at der er menneskelige fejl indblandet i næsten 93% af alle ulykker, og at næsten tre fjerdedele af alle ulykker udelukkende skyldes menneskelig fejl. Eksempelvis blev det i en nylig undersøgelse⁸ konkluderet, at hvis man forulykker, medens man kører 50 km/h, og kunne have bremset et halvt sekund tidligere, så ville kollisionskraften være det halve, men en analyse af uheld på tyske veje viser, at 39% af personbilerne og 26% af lastbilerne ikke bruger bremserne før et sammenstød, og at 40% yderligere ikke bremses effektivt nok, **hvilket understreger, at vi har vores begrænsninger som køretøjsførere**.

3.2. Intelligente bilers potentiale

Informations- og kommunikationsteknologi (ikt), som gør det muligt at bygge intelligente biler, leverer nye intelligente systemer, der kan medvirke til at løse de vigtige samfundsproblemer, der er beskrevet i det foregående, ved at øge trafiksikkerheden, transportsystemernes overordnede effektivitet og bidrage til en mere effektiv brug af brændstof. Intelligente systemer kan bistå føreren med kørselsfunktioner, der forebygger eller afværger ulykker, eller give føreren realtidsplysninger om vejnettet, så trafikoverbelastede områder kan undgås, og de kan anvendes til at optimere en rejserute eller motorens præstationer og således forbedre den generelle energiudnyttelse. Intelligente systemer integrerer interaktionen mellem føreren, køretøjet og vejmiljøet i et forløb, hvor de autonome indbyggede systemer suppleres af kooperativ teknologi (bil/bil- og bil/infrastruktur) og forbedret trafiknetstyring.

² Kilde: Generaldirektoratet for Transport og Energi.

³ Kilde: EUROSTAT

⁴ KOM(2001) 370 endelig: "hvidbog: Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – De svære valg".

⁵ KOM(2003) 311 endelig: Europæisk handlingsprogram for trafiksikkerheden - Halvering af antallet af trafikofre i Den Europæiske Union inden 2010: En fælles opgave. KOM(2003) 542 endelig: Informations- og kommunikationsteknologier til sikre og intelligente køretøjer.

⁶ Kilde: EUROSTAT

⁷ GIDAS-databasen.

⁸ Kilde: HELLA-præsentation AMAA 2004.

Hvad er potentialet i intelligente systemer?

Hvorfor foreslår EU en plan for at øge kendskabet til dem?

- I SeiSS-undersøgelsen⁹ blev det anslået, at hvis alle køretøjer var udstyret med **eCall** (et alarmopkald, som udløses af køretøjet i tilfælde af en ulykke), kunne man inden 2010 nå ned på 5-15% færre dødsofre i EU, hvad der svarer til en besparelse på op til 22 mia. EUR. **eCall** kunne desuden mindske den tid, der tilbringes i trafikkkøer med 10-20%, og det ville spare yderligere 2-4 mia. EUR.
- I den samme undersøgelse blev det anslået, at **adaptiv cruise control (ACC)**, som kontrollerer afstande i længderetningen (og derved forhindrer kollision med en forankørende), kunne forhindre 4 000 ulykker i 2010, hvis bare 3% af alle køretøjer var udstyret med dette system.
- I forbindelse med **vejbaneassistance** (advarsel ved vejbaneskift og afstandsmåling ved vejbaneskift) kunne 1 500 ulykker undgås i 2010, hvis blot 0,6% af bilerne havde udstyret, og hvis 7% biler havde systemet i 2020, ville der være 14 000 ulykker mindre.
- I forbindelse med AWAKE, et projekt, som udviklede et **system til at overvågning af førerens opmærksomhedsniveau**, blev det anslået, at en advarsel til føreren, hvis denne er søvnlig, kunne være et vigtigt middel til at undgå 30% af ulykkerne med dødsofre på motorvejen og 9% af alle ulykker med dødsofre.
- I SMART NETS-projektet blev det demonstreret, at forbedret software og realtidstrafikdata i byområdernes trafikkontrolcentre ville give en bedre **trafikstyring** og mindske mængden af trafikstandsninger og -overbelastning, og derved føre til betydelige energibesparelser.
- Andre systemer som "hastighedsalarmer", "**alkolås**" og "**afgiftssystemer**" kan under visse omstændigheder også levere et vigtigt bidrag i kampen for at sikre renere, sikrere og mere effektiv transport.

3.3. Behov for en indsats på fællesskabsplan

Det lader til, at intelligente systemer til biler ville kunne hjælpe væsentligt med at løse nogle af de beskrevne transportproblemer. Desværre er de fleste af disse systemer, til trods for deres potentiale, endnu ikke på markedet, og de køretøjer, der udstyres med telematik eller med den nye generation af aktive sikkerhedssystemer, er oftest luksusbiler, som kun udgør en lille andel af markedet. Der er eksempler på, at det var problematisk og tog meget lang tid at indføre nogle af de vellykkede aktive sikkerhedssystemer, der findes nu. Det har været tilfældet med ABS¹⁰ (20 år), ESP (10 år for at nå en markedsindtrængning på 40%) og ACC (mere end 25 år siden starten på udviklingsfasen, og indtrængningsraten er stadig lille). De vigtigste grunde er retlige hindringer, den stærke konkurrence i bilsektoren med små fortjenstmargener og lavt investeringsafkast, den højere pris for intelligente systemer og den deraf følgende mangel på efterspørgsel fra forbrugernes side samt manglen på viden i hele samfundet om systemernes potentielle fordele og manglen stærk afsætningsstrategi.

⁹ Undersøgelse af den potentielle samfundsøkonomiske virkning af indførelsen af intelligente sikkerhedssystemer i køretøjer. Se SeiSS endelig rapport.

¹⁰ ABS: Blokeringsfri bremses (Antilock Braking System), ESP: Elektronisk stabilitetsprogram (Electronic Stability Programme), ACC: Adaptiv cruise control (Adaptive Cruise Control).

En undersøgelse gennemført af EUROTTEST¹¹ på et repræsentativt udsnit af næsten 2 800 førere viste, at kun halvdelen af de adspurgte kendte til de nuværende grundlæggende indbyggede aktive og passive sikkerhedssystemer (f.eks. vidste kun halvdelen af dem, hvordan blokeringsfri bremses (ABS) fungerer). I den samme undersøgelse blev det konkluderet, at det er nødvendigt at gøre mere, både på europæisk og nationalt plan, for at **øge kendskabet til mere sikker, ren og besparende kørsel**. Borgerne og de politiske beslutningstagere kan ikke forventes at investere i eller fremme teknologi, hvis fordele og nytte ikke står dem klart. Hvis efterspørgslen efter intelligente systemer til biler skal stimuleres, vil det derfor være vigtigt at lancere en vedvarende oplysningskampagne, hvor der tages hensyn til at undgå konkurrenceforvridning på markedet for eftersalgsservice og at undgå at vække forkerte forventninger om systemernes muligheder.

Herudover må EU's transportproblemer søges løst på EU-niveau. Flaskehalse i forbindelse med indførelsen på markedet må fjernes, produktefterspørgslen skal stimuleres, og der må skabes en konsensus blandt de vigtigste aktører. I e-sikkerhedsforummet er det blevet understreget, at en udbredt indførelse af intelligente systemer til biler ikke udelukkende kan overlades til privat initiativ. Udbredelsen skal understøttes fuldt ud af den offentlige sektor, navnlig i modne teknologiers indledende markedsføringsfase, hvis de bidrager til at løse samfundsproblemer i EU og er et fremragende eksempel på innovation. Cars21¹²-initiativet, som er målrettet mod et konkurrencedygtigt regelværk for biler til det 21. århundrede, udpeger også eSafety som et nøgleinitiativ i forbindelse med målet om at nedbringe antallet af dødsofre på de europæiske veje. Initiativet "intelligente biler" er knyttet til Cars21 og supplerer det ved hjælp af en række oplysningsforanstaltninger og forskning. De foranstaltninger, som foreslås i denne meddelelse, vil også yde et væsentligt bidrag til at nedbringe den samlede udledning af forurenende stoffer og hjælpe sektoren med at opfylde sine forpligtelser til at nedbringe nye bilers gennemsnitlige CO₂-emissioner til 140 g/km i 2008.

Der er brug for en sammenhængende EU-tilgang for at sikre interoperabilitet og harmonisering af de tekniske løsninger i hele Fællesskabet. Ud over standardisering - og i tråd med det igangværende arbejde vedrørende kooperative systemer - har offentlige myndigheder en særlig rolle at spille ved at implementere passende infrastruktur, herunder intelligente funktioner, og ved at fremlægge forslag til målrettede foranstaltninger, der sigter mod en videre udbredelse af intelligente transportsystemer.

Der er brug for en yderligere indsats inden for **forskning og udvikling**. I de senere tiår er der i EU gennemført store investeringer i brugen af it til intelligente køretøjsteknologier, også takket være EU's rammeprogrammer. Adskillige teknologier, som giver en bedre vej- og køretøjssikkerhed, mindre trafikoverbelastning og et mere rationelt energiforbrug, blev udviklet og afprøvet som led i disse programmer. Der er behov for en yderligere indsats med henblik på at følge op på de forskningsprioriteter, der er fastlagt indtil nu, ved at fokusere på evalueringsprogrammer og videreudvikling af teknologier og systemer, så de bliver mere performante, billigere og mere pålidelige. Det er også vigtigt at forsvare EU's industrielle konkurrenceevne over for Japan og USA, som har lignende forskningsprogrammer.

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

¹² Yderligere oplysninger om Cars21-initiativet og mulighed for at downloade den endelige rapport: <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>

4. MÅL

De tre indsatsområder på fællesskabsplan, som er udpeget jf. ovenstående, fører frem til følgende mål for initiativet “intelligente biler”:

- (1) Samordne og støtte det arbejde, der udføres af interesseparter, borgere, medlemsstater og industrien i forbindelse med initiativet “intelligente biler”.
- (2) Støtte forskning i og udvikling af mere intelligente, rene og sikre køretøjer og fremme udbredelse og anvendelse af forskningsresultaterne.
- (3) Øge kendskabet til ikt-baserede løsninger, så forbrugernes efterspørgsel efter disse systemer stimuleres, og sætte ind for at tilvejebringe en samfundsøkonomisk accept af systemerne.

5. FORSLAG TIL FORANSTALTNINGER

5.1. Støtte og samordne det arbejde, der udføres af medlemsstaterne og andre relevante interesseparter

Det første mål for initiativet “intelligente biler” gennemføres med bistand fra e-sikkerhedsforummet. Forummets aktiviteter er beskrevet i to meddelelser fra Kommissionen om e-sikkerhed¹³. Forummet tager sigte på at fjerne flaskehalse, som forhindrer systemer til intelligente biler i at trænge ind på markedet ved at skabe konsensus blandt interesseparter og give anbefalinger til medlemsstaterne og EU. Det blev nedsat i 2003 og har nu flere end 150 medlemmer, som repræsenterer alle interesseparter på trafiksikkerhedsområdet. Forummet har indtil nu nedsat elleve industriledede arbejdsgrupper, som arbejder på prioriterede emner. Det har frembragt et betydeligt antal værdifulde rapporter, som udgør et vigtigt input for brancheinitiativer og politiske foranstaltninger. Forummet sikrer sammenknytningen med parallelle og supplerende foranstaltninger inden for intelligente transportsystemer som f.eks. Cars21, EU's handlingsplan for trafiksikkerhed, herunder navnlig det europæiske charter om trafiksikkerhed¹⁴, initiativet vedrørende intelligente transportsystemer, logistik og intermodalitet, som blev annonceret i Fællesskabets Lissabon-program og, på miljøområdet, det europæiske klimaændringsprogrammes arbejdsgruppe vedrørende lette køretøjer¹⁵. Efterhånden som initiativet “intelligente biler” udvikler sig, vil Kommissionen overveje at udvide e-sikkerhedsforummets aktiviteter til at omfatte ikt til renere og sikrere transport.

Forummet bliver derved en af de bærende søjler i initiativet “intelligente biler” og det væsentligste forbindelsesled til beslutningstagerne.

I forbindelse med det første mål for initiativet “intelligente biler” vil e-sikkerhedsforummet fortsætte med at støtte Kommissionen via sine arbejdsgrupper. Herudover foreslås følgende målrettede aktiviteter:

- (1) Følge op på og rapportere om de særlige foranstaltninger, der blev foreslået i “anden meddelelse om e-sikkerhed: eCall til gavn for borgerne”, navnlig i forbindelse med medlemsstaternes undertegnelse af aftalememorandummet om eCall,

¹³ KOM(2003) 542 endelig: Informations- og kommunikationsteknologier til sikre og intelligente køretøjer, og KOM(2005) 431 endelig: Anden meddelelse om e-sikkerhed: eCall til gavn for borgerne.

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

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

implementeringsstadiet for det fælles alarmnummer 112 og E112, status for alarmcentralers opgradering til at håndtere E112-opkald med positionsbestemmelse og e-opkald samt for etablering af tilstrækkelige alarmentjenester med positionsbestemmelse og sproglig understøttelse.

- (2) Udarbejde en henstilling fra Kommissionen om udformning og sikker anvendelse af grænseflader mellem menneske og maskine i systemer til intelligente køretøjer. Henstillingen er en ajourføring af Kommissionens henstilling af 21. december 1999 om sikre og effektive køretøjsmonterede informations- og kommunikationssystemer, som derved også opdateres med de seneste 5 års teknologiske udvikling.
- (3) Undersøge muligheden for at anvende passende incitamentordninger på nationalt niveau for at støtte køb af biler udstyret med avancerede sikkerhedsfunktioner og eftersalgsmontering. Skattelettelser bør indføres samordnet i hele EU, så man undgår en opsplittning af det indre marked, og de bør hovedsageligt udformes som differentieret skat, der sigter mod at påvirke forbrugernes adfærd i retning af en veldefineret biltype udstyret med de foretrukne avancerede sikkerhedsfunktioner og eftersalgsmontering. Alle ordninger, herunder national støtte til teknologier til intelligente biler, skal udformes i nøje overensstemmelse med reglerne for statsstøtte.
- (4) Drøfte frekvensbehov i forbindelse med bil/bil-kommunikation og tilrettelæggelse af en workshop for at drøfte initiativet "intelligente biler"s **frekvensvirkninger**¹⁶. Frekvensbehovene skal koordineres med de rette organer i en tidlig fase af den tekniske udvikling, så det sikres, at der er tilstrækkelige frekvensressourcer til rådighed.
- (5) Følge op på henstillingen om at etablere en europæisk norm for udvikling og afprøvning af avancerede førerstøttesystemer¹⁷.

5.2. Forske i og udvikle mere intelligente, rene og sikre køretøjer

Aktiviteterne i forbindelse med initiativet "intelligente biler" bygger på resultaterne af Fællesskabets rammeprogrammer for forskning og teknologisk udvikling¹⁸.

De langsigtede mål for initiativet kan kun nås gennem kooperativ forskning og kommer til at indgå som en del af det prioriterede emne informations- og kommunikationsteknologi i det syvende rammeprogram: **Ikt i samfundets tjeneste** vil bidrage til udviklingen af ikt-baserede transportsystemer og -tjenester, som befordrer personer og gods på sikker, miljøvenlig, komfortabel og effektiv måde. Forskningsprioriteterne for intelligente biler støtter fuldt ud den strategiske forskningsdagsorden, som er opstillet af ERTRAC¹⁹ (European Road Transport Research Advisory Council). I forbindelse med det andet mål for initiativet "intelligente biler" foreslås følgende foranstaltninger:

- (6) Ved hjælp af kooperativ forskning har europæiske systemleverandører og bilfabrikanter kunnet udvikle aktive sikkerhedssystemer, som afbøder eller forhindrer

¹⁶ Jf. Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 676/2002/EF om et frekvenspolitisk regelsæt i Det Europæiske Fællesskab (frekvenspolitikbeslutningen).

¹⁷ Resultater fra RESPONSE 3-delen af det integrerede PREVENT-projekt : <http://www.prevent-ip.org/>.

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

¹⁹ <http://www.ertrac.org/>

ulykker. **Kommende forskning** på dette område bør fortsætte det hidtidige arbejde og undersøge behovene i forbindelse med den næste generation af førerstøttesystemer, som bygger på billigere, mere intelligente og hurtigere komponenter (præstationsniveau, pålidelighed, sikkerhed og mindsket brændstofforbrug), herunder risici i forbindelse med manglende elektromagnetisk kompatibilitet.

Som led i sjette rammeprogram er der iværksat en første gruppe projekter, som undersøger potentialet for bil/bil- og bil/infrastruktur-kommunikation. Der er behov for yderligere **forskning i kooperative systemer**, så man kan avancere fra grundlæggende konceptmodeller til integrerede systemer og gennemføre funktionskontrol og validering.

Rejse- og trafikoplysninger har udviklet sig til nøgletjenester, når det gælder om at forbedre adgangen til transporttjenester. Udviklingen af åbne platforme er i gang, og de vil give rejsende uhindret adgang til oplysninger. Markedsindtrængningen forløber langsomt, og der er brug for yderligere FTU for at overvinde problemer i forbindelse med afsætningsstrategier og brugeraccept.

Ikt-forskning bør kunne hjælpe med at realisere **multimodal transport**, navnlig på fragtområdet, hvor en forbedret kapacitetsforvaltning direkte kan mærkes på brændstofforbruget. Ved at udvirke en generel forbedring af informationsstrømmene burde ikt også kunne bidrage til at mindske de økonomiske hindringer for multimodal transport.

Den ovennævnte forskning skal suppleres med foranstaltninger, som demonstrerer fordelene ved og anvendelsen af intelligente køretøjssystemer.

- (7) Som led i syvende rammeprogram etableres et omfattende teknisk og samfundsøkonomisk **evalueringsprogram, som bygger på afprøvning i felten**, så virkningen af ikt-baserede intelligente køretøjssystemer på førerens adfærd og kørselsdynamikken kan evalueres under faktiske forhold. Denne feltafprøvning danner også udgangspunkt for en cost/benefit-analyse af avancerede intelligente systemer og for en overordnet vurdering af deres virkning på trafiksikkerheden og transportsystemets effektivitet.

Udbredelsen af disse systemer forudsætter et engagement fra bilindustrien og investeringer i infrastruktur, som de offentlige myndigheder er ansvarlige for. Ethvert engagement fra deres side vil gå ud fra konsekvensanalyser, hvor forholdet mellem omkostninger og fordele spiller en vigtig rolle. Afprøvning i felten tilvejebringer faktiske operationelle data til denne analyse. Programmet bør være målrettet mod systemer, som er tæt på at kunne markedsføres og hurtigt kan være til rådighed i et tilstrækkeligt stort antal køretøjer. Resultaterne af evalueringsprogrammet vil i højeste grad afhænge af den grad af engagement og deltagelse, som medlemsstaterne udviser i forbindelse med planlægning, gennemførelse og opfølgning af prøverne. Det samme gælder arbejdet med kooperative systemer, hvor vejoperatørerne, både i og mellem byerne, spiller en vigtig rolle, hvis man skal kunne høste de forventede fordele.

- (8) Støtte til og fremme af etableringen af et **uafhængigt program for overensstemmelsesprøvning og præstationsmåling** i EU ved at udnytte eksisterende midler og kapacitet, der er til rådighed i førende europæiske forskningscentre. Inden for passiv sikkerhed og emissioner findes der klart definerede prøvningsmetoder til

verificering af det nominelle præstationsniveau (dvs. kollisionssikkerhed), men der findes ingen samordnede præstationsprøvningsmetoder til ikt-baserede systemer. Det haster derfor med at begynde at overveje kriterier og metoder, der kan bruges til måling af deres præstationer. En række europæiske afprøvningscentre har indsamlet en masse erfaringer med præstationsprøvningsmetoder af ikt-baserede trafikikkerheds- og trafikstyringssystemer, og der kan igangsættes et omfattende initiativ i tæt samarbejde med bilindustrien, dens leverandører, europæiske standardiseringsorganer, medlemsstaterne og EuroNCAP²⁰. Initiativet kommer til at omfatte lanceringen af en gennemførlighedsundersøgelse, som skal finde frem til den mest passende metode til afprøvningsmetoder og programmets organisatoriske opbygning. I den anden fase kunne et projekt sættes i gang under det syvende rammeprogram, som tager sigte på den korrekte anvendelse af metoderne, for at gennemføre foreløbige præstationsprøvningsmetoder og fungere som forbindelsesled mellem standardiseringsorganerne.

5.3. Øget kendskab til ikt-baserede løsninger til intelligente biler

Søjlen vedrørende øget kendskab til intelligente systemer vil fremme en aktiv informationsudbredelse til et stort publikum for at øge førernes og de politiske beslutningstageres kendskab til intelligente køretøjssystemers potentiale, stimulere brugernes efterspørgsel og styrke den samfundsøkonomiske accept. Der foreslås følgende særlige foranstaltninger under initiativets tredje mål:

- (9) Afholde passende jævnlige **begivenheder i forbindelse med initiativet "intelligente biler"**. Disse begivenheder skal søge at tiltrække den størst mulige opmærksomhed fra medierne ved hjælp af resultatorienterede aktiviteter, f.eks. demonstration af systemer, roadshows med integrerede projekter, udstillinger, workshops.
- (10) Støtte og iværksætte målrettede aktiviteter, som øger kendskabet til intelligente systemer til biler, herunder produktion af korte, målrettede **tv-serier eller dokumentarprogrammer** om specifikke ikt-baserede systemer, og lancering af en omfattende **benchmarkingundersøgelse** af de igangværende aktiviteter med sigte på at fremme og øge anvendelsen af intelligente køretøjssystemer i medlemsstaterne og industrien.
- (11) Fremme etableringen af et **"kommunikationsforum for e-sikkerhed" (eSafety Communication Platform)**, som sigter mod at forbedre, koordinere og harmonisere de forskellige interesseparters kommunikation med slutbrugerne. Dette forum er foreslået af e-sikkerhedsforummets arbejdsgruppe vedrørende kontakt med brugerne (User Outreach Working Group). I denne arbejdsgruppe konstaterede en række industripartnere, at der var et behov for at etablere en formel organisation på EU-niveau med henblik på at øge brugernes kendskab til intelligente systemer. I dette arbejde gøres der brug af "bedste praksis-værktøjskassen" (best practise toolbox), og der gennemføres pilotprojekter for forbrugerkampagner i en række medlemsstater.
- (12) Støtte til og fremme af kendskabet til begrebet "i2010" og andre målrettede foranstaltninger samt **interessepartsinitiativer**, som forfølger de samme mål som initiativet "intelligente biler".

²⁰ European New Car Assessment Programme: www.euroncap.com

5.4. Overvågning af initiativet “intelligente biler”

For at måle fremskridtene i initiativet “intelligente biler” iværksættes en **overvågningsforanstaltning** på europæisk, nationalt og industrielt plan, som jævnligt kontrollerer specifikke indikatorer med henblik på at vurdere forløbet af de foreslåede foranstaltninger.

6. KONKLUSIONER

Nærværende meddelelse handler om den tredje søjle i i2010-initiativet, nemlig etableringen af et europæisk informationsfund for alle, og en forbedret livskvalitet med bedre offentlige tjenester. Meddelelsen indeholder forslag til et initiativ for intelligente biler, som har tre specifikke mål: Samordning af interessenteres arbejde via e-sikkerhedsforummet, støtte til forskning og udvikling og at øge brugernes kendskab til intelligente køretøjssystemer og deres potentielle fordele, samt fremme deres markedsindtrængning.

I meddelelsen understreges den strategiske betydning, der tilkommer informations- og kommunikationsteknologi, som er grundlaget for at konstruere mere intelligente, sikrere og renere køretøjer, der kan bidrage til at løse de samfundsproblemer, som skyldes transport ad veje. Initiativet “intelligente biler” præsenteres som den politiske ramme, der samler og vejleder interesseparternes indsats inden for dette område, og hensigten er at fremskynde udbredelsen af intelligente køretøjssystemer på det europæiske marked og andre markeder ved hjælp af klart fastlagte foranstaltninger, som omfatter anvendelsen af politiske, forsknings- og kommunikationsinstrumenter.

Medlemsstaterne er de vigtigste interessepart i initiativet “intelligente biler”. Kommissionen opfordrer medlemsstaterne til at støtte de mål, der er anført i denne meddelelse, og understreger behovet for en fælles europæisk indsats. Med dette mål for øje opfordres medlemsstaterne til at deltage aktivt i gennemførelsen af de foreslåede foranstaltninger sammen med Kommissionen, industrien og andre interessepart.