

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 17.9.2007  
COM(2007) 541 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,  
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА  
НА РЕГИОНИТЕ**

**Към общоевропейска транспортна мобилност с повишена безопасност, чистота и  
ефективност:**

**Първи доклад за интелигентните автомобили**

## 1. ВЪВЕДЕНИЕ

Ефективните транспортни услуги са от ключово значение за конкурентоспособността на европейската промишленост. Въпреки че е с голям принос за стопанския растеж, транспортът има и своята екологична, икономическа и обществена цена. Например, вредите от въздействието на транспорта върху околната среда се оценяват на около 1,1% от brutния вътрешен продукт на Европа<sup>1</sup>. Задръстванията по пътищата продължават да се увеличават и водят до допълнителни загуби на брутен вътрешен продукт от 1%. В областта на безопасността на автомобилния транспорт, амбициозната европейска цел – за намаляване до 2010 г. на броя на жертвите с 50% спрямо нивото от 2001 г., бе формулирана в Бялата книга по транспортната политика<sup>2</sup>. Междувременно, безопасността бе значително подобрена; но при наличието на 41 600 загинали през 2005 г.<sup>3</sup> – което е с над 4 000 човека повече в сравнение с поставената цел за намаляване на жертвите, а също и при наличието на 1,7 милиона ранени, съществуващото положение е неприемливо.

През януари 2007 г., Комисията предложи единен пакет от мерки в областта на енергетиката и по отношение на глобалното затопляне, с поставени цели за намаляване на емисиите на парникови газове и за увеличение на приложенията на възобновяема енергия, намаляващи емисиите. На тази основа, Европейският съвет на държавните глави и правителствата от пролетта на 2007 г. постави твърда цел за намаляване с 20% на емисиите на парникови газове в ЕС до 2020 г.<sup>4</sup>, като тази цел бе подкрепена и от Срещата на Г8 през юни 2007 г., по време на германското председателство на ЕС, където бе подчертана спешната нужда от борба срещу климатичната промяна. По отношение на автомобилния транспорт, целта на Комисията е да се постигне, до 2012 г., средно равнище от 120 g/km на специфичните емисии на CO<sub>2</sub> от новите леки автомобили и лекотоварните превозни средства. Това ще се осъществи с комплексен подход, като равнището от 130 g/km ще бъде постигнато чрез подобрения в технологията на двигателите на превозните средства, а останалите 10 грама – чрез други технологични мерки и увеличено ползване на биогорива<sup>5</sup>.

Интелигентните транспортни системи (ИТС) добавят информационни и комуникационни технологии към транспортната инфраструктура и превозните средства. Целта е да бъдат управлявани фактори, които обикновено трудно биват съгласувани – във връзка с автомобили, товари и маршрути, с цел подобряване на безопасността и намаляване на задръстванията, времето за транспортиране и разхода на гориво. Възможният принос на информационните и комуникационни технологии, както и на интелигентните транспортни системи (ITS) е изтъкнат в Прегледа по средата на периода на Бялата книга по транспортната политика, както и в Съобщението на Комисията относно енергийната политика<sup>6</sup>. Прилагането на информационни и комуникационни технологии представлява част от комплексен подход, както по отношение на безопасността по пътищата, така и по отношение на екологично по-чиста

---

<sup>1</sup> COM(2006) 314.

<sup>2</sup> COM(2001) 370.

<sup>3</sup> COM(2006) 74.

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/energy/energy\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/index_en.htm)

<sup>5</sup> COM (2007) 19 и COM (2007) 22

<sup>6</sup> COM(2007) 1.

транспортна мобилност, насочен към постигане на целите чрез мерки, които допълват и обединяват съществуващите дейности. В този контекст, в прегледа от 2006 г. на Бялата книга по транспортната политика, озаглавен „*Нека Европа продължава да се движи*“, бе поет следният ангажимент за 2008 г.:

*„Пускане в ход на широкомащабна програма за довеждане на интелигентните системи за автомобилен транспорт до пазарна реализация и за подготовка на необходимата инфраструктура за прилагане на съвместни системи.“*

Тъй като използваните по-рано видове подход за ускоряване на въвеждането на интелигентни транспортни системи се оказаха с ограничен обхват и не доведоха до очакваните резултати, бе формулирана широкомащабна инициатива, водена от Европейската комисия и основаваща се на холистичен подход, с цел публикуване през лятото на 2008 г. на Пътна карта за значително разгръщане на интелигентни транспортни системи, включващи интелигентни автомобили и интелигентна инфраструктура. През есента на настоящата година се планира да започне специализирано обсъждане на въпроса със заинтересованите страни. За целите на тази Пътна карта ще бъдат ползвани работите относно интелигентни транспортни средства, изпълнени в рамките на инициативата „Интелигентен автомобил“ на „i2010“.

Инициативата „Интелигентен автомобил“<sup>7</sup>, организирана в 2006 г. като политическа рамка на дейностите на Комисията и на други заинтересовани страни в разглежданата област, е насочена към редица елементи от сферата на интелигентните превозни средства. Тази инициатива се основава на модерни информационни и комуникационни технологии, за да бъде направен нашият автомобилен транспорт по-безопасен, екологично по-чист и по-разумен. Инициативата „Интелигентен автомобил“ е водещ проект в рамките на „i2010“<sup>8</sup> – стратегическата политическа рамка на Европейската комисия за информационно общество и за медиите в периода до 2010 г.

В първото съобщение на Комисията относно инициативата „Интелигентен автомобил“ се предлагат дванадесет специфични дейности в три области, наречени стълбове: съгласуване и подкрепа на дейностите на различните заинтересовани страни чрез Форума за безопасност (eSafety Forum), научноизследователски и развойни работи, както и мероприятия за по-добро осъзнаване на тези въпроси от обществеността. Тези дейности целят ускоряване на разработването и прилагането в Европа на интелигентни транспортни системи, основаващи се на информационни и комуникационни технологии.

И в трите области е постигнат значителен напредък, като инициативата „Интелигентен автомобил“ вече е инициатива-модел в Европа и е международно призната. С настоящото съобщение, Комисията докладва за постигнатия напредък по отношение на тези дейности, предлага нови мерки и призовава за допълнителна подкрепа от страна на държавите-членки и на промишления отрасъл за тяхното ускорено осъществяване, по-специално във връзка с инфраструктурата и поведението на водачите на превозни средства, като по този начин бъдат допълнени другите аспекти на комплексния подход за постигане на целите по отношение на безопасността и околната среда.

---

<sup>7</sup> COM (2006) 59.

<sup>8</sup> COM (2007) 146.

## **2. ПОСТИГНАТ НАПРЕДЪК ЗА ПО-БЕЗОПАСНИ, ЕКОЛОГИЧНО ПО-ЧИСТИ И ПО-РАЗУМНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА В ЕВРОПА**

Интелигентните транспортни системи, които вече са достъпни в днешно време, могат да доведат до по-нататъшно намаляване на броя на жертвите, съществено облекчаване на задръстванията в градовете и междуградските коридори и значително намаляване на емисиите на вредни и на парникови газове. Инициативата „Интелигентен автомобил“ ще продължи да използва трите стълба на своето въздействие, с оглед да подкрепи разпространението на интелигентната транспортна мобилност в Европа.

### **2.1. Към по-безопасни превозни средства**

#### *2.1.1 Пълномащабно въвеждане на общоевропейска система за спешни повиквания от автомобили („eCall“) до 2010 г.*

Една от основните цели на Форума за безопасност (eSafety Forum) е пълномащабното въвеждане на общоевропейска система за спешни повиквания от автомобили „eCall“ (the pan-European in-vehicle emergency call)<sup>9</sup> до 2010 г. В случай на произшествие, системата „eCall“ автоматично се обажда на службите за спешна помощ и им съобщава точното местоположение на превозното средство, както и друга информация относно произшествието и пътниците. Когато бъде напълно разгърната, системата „eCall“ би могла да спасява до 2 500 човешки живота годишно в Европа.

Европейският парламент даде пълна подкрепа на системата „eCall“<sup>10</sup>, като прикани всички заинтересовани страни да предприемат незабавно необходимите действия за нейното въвеждане, включително като подпишат меморандума за разбирателство за тази система. Подписването на меморандума за разбирателство е доброволно и показва ясен ангажимент и подкрепа за навременното въвеждане на системата „eCall“. Девет държави-членки и три асоциирани държави вече са подписали меморандума за разбирателство<sup>11</sup>, а редица други са в подготовка за подписване. Имайки предвид ангажимента на държавите-членки към системата „eCall“, Комисията ще започне преговори, през второто шестмесечие на 2007 г., за доброволно споразумение за нейното включване, от 2010 г. нататък, като стандартна опция за всички нови автомобили. Държавите-членки, които все още не са подписали меморандума за разбирателство, би следвало да предприемат незабавни стъпки да сторят това. В зависимост от постигнатия напредък, през 2008 г. биха могли да бъдат предвидени подходящи регулаторни стъпки за въвеждане на системата.

Движещата група за системата „eCall“ (the eCall Driving Group)<sup>12</sup> прие окончателните препоръки, утвърдени през май 2006 г. от Форума за безопасност (eSafety Forum), които включват изисквания за стандартизация на системата. Но напредъкът на работите в Европейския институт за стандартизация в далекосъобщенията (ETSI)<sup>13</sup> се оказа доста

---

<sup>9</sup> COM(2005) 431 и COM(2006) 723.

<sup>10</sup> Доклад на Европейския парламент относно безопасността на движението по пътищата: да бъде доведена системата „eCall“ до гражданите: вижте A6-0072/2006.

<sup>11</sup> Финландия, Швеция, Гърция, Италия, Литва, Кипър, Словения, Германия, Австрия, Швейцария, Норвегия, Исландия (положение към края на август 2007 г.).

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/information\\_society/activities/esafety/forum/ecall/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/information_society/activities/esafety/forum/ecall/index_en.htm)

<sup>13</sup> Европейски институт за стандартизация в далекосъобщенията.

бавен, поради направено предложение за стандарт, който да е фирмена собственост, като алтернатива на отворен европейски стандарт.

Изискваната точност на информацията за местоположенията, както и необходимото покритие, предопределят използването на Глобална навигационна спътникова служба (Global Navigation Satellite Service – GNSS), използваща Глобалната система за определяне на местоположението (GPS) и, в близко бъдеще, Европейската спътникова навигационна система „Галилео“<sup>14</sup>, която ще предоставя дори още по-голяма точност и разполагаемост.

### *2.1.2 Постигане на широка достъпност на системите за електронно регулиране на устойчивостта (ESC) при новите модели автомобили*

Електронното регулиране на устойчивостта (ESC) представлява технология за обезопасяване на автомобилите, която води до избягване на сблъсквания чрез намаляване на опасността от занасяне, което е основната причина за поне 40% от фаталните пътни катастрофи. Съгласно данни от програмата „EuroNCAP“<sup>15</sup>, ако всички автомобили биха били снабдени с електронно управление на устойчивостта, би могло да бъдат спасявани ежегодно по европейските пътища 4 000 човешки живота, а също и да бъдат предотвратявани 100 000 сериозни катастрофи.<sup>16</sup> Предизвикателството в момента е, че достъпността в Европа на системи за електронно управление на устойчивостта в нови автомобили е все още малка – 40% в страните от ЕС-25 през 2005 г., като варира силно в отделните национални пазари (85% в Швеция, 31% в Италия), поради различните пазарни стратегии на производителите и различната степен на поддръжка от властите. В случаите, когато електронното регулиране на устойчивостта (ESC) се предлага като опция при новите автомобили, то често е в съчетание с други допълнителни и скъпи опции. Тази търговска практика, прилагана от много производители на автомобили, води до задържане на разпространението на електронното регулиране на устойчивостта (ESC) сред по-малките модели автомобили.

В Съединените Щати, Националната администрация за безопасност на шосейния транспорт (National Highway Traffic Safety Administration) предложи през септември 2006 г. наредба, задължаваща всички производители да започнат да оборудват леките автомобили с електронно регулиране на устойчивостта (ESC), започвайки от моделите от 2009 г. Също така, за моделите от 2012 г. нататък, електронното регулиране на устойчивостта (ESC) ще стане задължително за всички нови автомобили на американския пазар.

В Европа целта е да се постигне 100% разполагаемост на електронно регулиране на устойчивостта (ESC), също за моделите от 2012 г. нататък. Засега Европа препоръчва доброволен подход, с насоченост по-специално към потребителското търсене – като най-пряк път за влияние върху пазара. Водят се преговори със Съединените Щати относно международно споразумение за Световен технически регламент, включващ техническите изисквания за системите за електронно регулиране на устойчивостта (ESC) – което да представлява подготвителна фаза за инсталиране на такива системи в новите леки автомобили. Що се отнася до тежкотоварните автомобили, има

<sup>14</sup> [http://ec.europa.eu/dgs/energy\\_transport/galileo/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/galileo/index_en.htm)

<sup>15</sup> European New Car Assessment Programme (Европейска програма за оценка на новите автомобили), <http://www.euroncap.com>

<sup>16</sup> [http://www.chooseesc.eu/en/media/information\\_about\\_the\\_campaign/](http://www.chooseesc.eu/en/media/information_about_the_campaign/)

предложение за включване на изисквания за електронно регулиране на устойчивостта (ESC) в Регламент 13 (Regulation 13) на UNECE<sup>17</sup>, който най-вероятно ще влезе в сила през есента на 2008 г. Комуникационната платформа „eSafetyAware!“<sup>18</sup> има за цел да ускори пазарното проникване на интелигентните автомобилни технологии, чрез организиране на информационни кампании и на събития за крайните потребители. Това е форум с независими членове, председателстван от Фондацията „FIA“<sup>19</sup> и коспонсориран от Европейската комисия. Първата кампания на информационната платформа „eSafetyAware!“<sup>18</sup>, която се провежда в момента, е посветена на електронното регулиране на устойчивостта (ESC). Официалното откриване на кампанията се състоя през май 2007 г.

И накрая, Комисията ще организира през 2007 г. обсъждане по интернет относно ускоряване на разполагаемостта на електронното регулиране на устойчивостта (ESC) за широк клас от автомобили, включително като тяхно задължително оборудване.

### *2.1.3 Ускоряване на възприемането на системите за предотвратяване на пътни произшествия (ADAS)*

Информационните и комуникационни технологии са най-съществените компоненти на превантивните и активните системи за безопасност, които осигуряват съдействие на водача в реално време, с цел предотвратяване на пътни произшествия и смекчаване на техните последици.

Например, според едно неотдавнашно проучване, ако водачите на леки автомобили имаха допълнително 0,5 секунда предупредително време, около 60% от сблъсъците в движещ се отпред автомобил биха били избегнати. При допълнително предупредително време от една секунда, процентът на избегнатите сблъсъци от този вид би бил 90%. Както показва едно проучване със симулатор, направено от същия производител<sup>20</sup>, сблъсъците в движещ се отпред автомобил при скорост 80 км/ч. биха могли да бъдат намалени със 75% при използване на сервоусилвател на спирачната система<sup>21</sup> и на технология за предотвратяване на сблъсъци. Комисията възнамерява да се консултира по отношение на предложения за задължително инсталиране от 2007 г. нататък на системи, комбиниращи сервоусилвател на спирачките и технология за предотвратяване на сблъсъци. Системите за подобряване на видимостта<sup>22</sup>, включващи приспособяеми предни фарове, са с потенциал за намаляване на броя на жертвите-пешеходци с 30% и на жертвите-велосипедисти с 15% – съгласно проучване, проведено в Швеция<sup>23</sup>.

---

<sup>17</sup> United Nations Economic Commission for Europe, Transport Division, Working Party 29 (Икономическа комисия за Европа на ООН, Транспортен отдел, Работна среща 29).

<sup>18</sup> [www.esafetyaware.eu/](http://www.esafetyaware.eu/)

<sup>19</sup> [www.fiafoundation.com](http://www.fiafoundation.com)

<sup>20</sup> Daimler-Chrysler Hightech Report, брой 2/2005 г.

<sup>21</sup> Технология за максимална спирачна способност на автомобила, намаляваща спирачния път.

<sup>22</sup> Осигуряват подобрена видимост на пътя пред автомобилите, чрез прожектиране на по-добра картина на ползрението, при условия на лоша видимост

<sup>23</sup> Short description of ITS safety applications and their potential safety benefits, Lind et al., 2003 (Кратко описание на приложения на интелигентни транспортни системи с цел подобряване на безопасността и на техния потенциален ефект, Lind и др., 2003 г.).

Въпреки наличието на такъв голям потенциал за подобрения, резултатите от работата на Работната група<sup>24</sup> за съставянето на Пътна карта на Форума за безопасност (Implementation Road Map Working Group of the eSafety Forum), както и предварителните резултати на проекта „eИМПАКТ“<sup>25</sup> показват, че ако нищо не бъде направено, стойностите на пазарното проникване на интелигентните автомобилни системи и на съответните им приложения ще са доста ниски спрямо техния животоспасяващ потенциал. Форумът за безопасност (eSafety Forum) прие препоръки до всички заинтересовани страни за ускорено възприемане на тези технологии за предотвратяване на катастрофи и би следвало активно да съдейства за съставянето, до края на 2008 г. и въз основа на тези препоръки, на реалистичен план за въвеждане на подобренията.

#### 2.1.4 Отстраняване на пречките за пазарна реализация

Ключово събитие през 2007 г., в рамките на първия стълб на инициативата „Интелигентен автомобил“, бе *Работната среща „eSafety“*, организирана от *Германското председателство на ЕС*, състояла се в Берлин на 5 и 6 юни. Заключениеята на тази работна среща дават ценни насоки за създаването на услуги на европейско равнище, за информация в реално време за автомобилното движение и пътуванията (Real-time Traffic and Travel Information – RTTI), за спешни повиквания от автомобили (eCall), както и за разрешаване на въпросите по взаимодействието човек-машина (Human Machine Interaction – HMI) и на правни въпроси<sup>26</sup>.

Форумът за безопасността (eSafety Forum) утвърди подготовения от проекта „RESPONSE“<sup>27</sup> *Европейски практически правилник (European Code of Practice)* за разработването и изпробването на модерни системи в помощ на водача (Advanced Driver Assistance Systems – ADAS). Тези модерни системи предоставят съдействие на водачите на превозни средства и спомагат за избягване на катастрофи или за облекчаване на техните последици. За съжаление, редица правни препятствия, като например въпросите, свързани с отговорността, забавят възприемането на тези системи. В рамките на проекта RESPONSE бе създаден практически правилник за ускорено въвеждане на пазара на модерните системи в помощ на водача (ADAS). По този начин, производителите ще бъдат улеснени при въвеждането на нови приложения на тези системи за подобряване на безопасността, посредством дадения общ поглед върху човешките, системни и правни аспекти на този въпрос. Практическият правилник е в процес на приемане от страна на автомобилостроителната промишленост.

*Поверителността на данните* следва да бъде подходящо уредена, така че да се осигури доверие от страна на потребителите в системите за обработка и предаване на данни, предназначени за вграждане в автомобили. През февруари 2007 г., Комисията организира работна среща с европейските служители по защита на данните. Въз основа на резултатите от тази работна среща, Форумът за безопасността (eSafety Forum) ще подготви през 2007 г. практически правилник.

---

<sup>24</sup> [www.esafetysupport.org/en/esafety\\_activities/esafety\\_working\\_groups/implementation\\_road\\_map.htm](http://www.esafetysupport.org/en/esafety_activities/esafety_working_groups/implementation_road_map.htm)

<sup>25</sup> [www.eimpact.info](http://www.eimpact.info)

<sup>26</sup> [www.esafetysupport.org](http://www.esafetysupport.org)

<sup>27</sup> [www.prevent-ip.org](http://www.prevent-ip.org)



За проучване на нуждите в областта на сигурността (срещу вмешателство) на регулиращите и комуникационни системи за вграждане в автомобили, Форумът за безопасността (eSafety Forum) създаде, през януари 2007 г., нова *Работна група по електронна сигурност (Working Group on eSecurity)*. Нейната цел е да даде препоръки за изследователските нужди по отношение на мрежите, архитектурата, системите и елементите, както и да проучи правната уредба и нуждите от стандартизация.

В съобщението на Комисията във връзка с инициативата „Интелигентен автомобил“ бе споменат въпросът за *стимулите* като възможно средство за ускоряване на разпространението на интелигентни системи за автомобили. В своя доклад относно на Прегледа по средата на периода на Европейската програма за действия за безопасност на автомобилния транспорт<sup>28</sup>, Европейският парламент призовава държави-членки да осигурят наличие на такива стимули, които да не са ограничени само по отношение на емисиите, а да се отнасят също и за мерките за безопасност на автомобилите. Форумът за безопасността (eSafety Forum) проучи възможността за въвеждане на схеми за стимулиране на национално равнище, които да насърчават покупката на автомобили, снабдени с модерни функции за безопасност. Това проучване показва, че е възможно въвеждането на данъчни облекчения, в съответствие със законодателството на Общността, които могат да ускорят пазарната реализация на тези животоспасяващи технологии. Отчитайки големия потенциал на подобни системи, Комисията ще проучи конкретни предложения за тяхното прилагане, в рамките на пътната карта за разгръщане на интелигентни транспортни системи.

Засега има осъществени само демонстрационни проекти за изпробване на техническото и функционално поведение на подобни системи, използващи информационни и комуникационни технологии, като най-често тези проекти са с ограничен мащаб. Това, което е необходимо, е анализ и оценка на тези системи в реална обстановка, с обикновени водачи от всекидневието и за такъв период от време, който да позволи събирането и обработката на данни в съответствие със статистическите изисквания. Това е основната идея на *полевите оперативни изпитания (Field Operational Tests, FOTs)*. Работи по подобен род изпитания започнаха с първата покана за предложения на Седмата рамкова програма, където бяха включени дейности за започване на такива изпитания и ще продължи и при следващите покани за предложения.

Като основна причина за забавяне на прилагането на интелигентни системи за автомобили се счита липсата на търсене от страна на потребителите. Ето защо, Комисията възнамерява да усилва *стълба на насочването на общественото внимание в рамките на инициативата „Интелигентен автомобил“* чрез сътрудничество с комуникационната платформа „eSafetyAware!“ върху организиране на допълнителни кампании, създаване на специално посветен на тази тема интернет портал и насърчаване на заснемането на документални филми, посветени на тази тема, както и чрез други дейности за насочване на вниманието, при използване на подходящи инструменти за финансова подкрепа към Седмата рамкова програма.

---

<sup>28</sup> [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road\\_safety\\_observatory/rsap\\_midterm\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety/road_safety_observatory/rsap_midterm_en.htm)

## ДЕЙНОСТИ ЗА ПО-БЕЗОПАСНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА

- (1) Държавите-членки, които все още не са подписали меморандума за разбирателство за системата за спешни повиквания от автомобили „eCall“, би следвало да приключат процедурата по подписването до края на 2007 г.
- (2) В периода 2007-2008 г., държавите-членки би трябвало да извършат пилотни изпитания във връзка със системата за спешни повиквания от автомобили „eCall“ и да осъвременят своята инфраструктура за аварийна помощ, така че в 2010 г. да могат да обслужват подобни повиквания.
- (3) Европейските стандартизационни организации - Европейския институт за стандартизация в далекосъобщенията (ETSI) и Европейският комитет по стандартизация (CEN)<sup>29</sup> би следвало, до средата на 2008 г., да завършат подготовката на стандартите, необходими за въвеждане на общоевропейска система за спешни повиквания от автомобили „eCall“. Държавите-членки и промишлеността би трябвало да работят съвместно за постигане на тези стандарти в посочения срок.
- (4) Европейската Комисия ще започне преговори с Европейската асоциация на производителите на автомобили (ACEA)<sup>30</sup>, Японската асоциация на производителите на автомобили (JAMA)<sup>31</sup> и Корейската асоциация на производители на автомобили (KAMA)<sup>32</sup> за доброволно включване на устройство за спешно повикване „eCall“ като стандартна опция при всички нови автомобили от 2010 г. нататък, като в срок до средата на 2008 г. ще докладва за резултата от преговорите.
- (5) В зависимост от напредъка на гореизброените мерки, през 2008 г. могат да бъдат предвидени нови регулаторни действия във връзка с реализацията на системата за спешно повикване „eCall“.
- (6) Комисията ще организира през 2007 г. обсъждане на по-нататъшните стъпки за ускоряване на постигането на широка достъпност на системите за електронно регулиране на устойчивостта (ESC) в голям обхват от автомобили, включително и като задължително оборудване.
- (7) Като част от пътната карта за разгръщане на интелигентни транспортни системи, Комисията ще подготви набор от препоръки относно стимулите за интелигентни автомобилни системи, в които ще бъдат разгледани възможностите за държавите-членки да въведат схеми за данъчни облекчения, а също така ще зададе Пътна карта за въвеждане на такива стимули, в съответствие със законодателството на Общността по отношение на данъците и държавната помощ.
- (8) Чрез Седмата рамкова програма, до средата на 2008 г. Комисията ще пусне в ход полеви оперативни изпитания (Field Operational Tests – FOT's). По отношение на

<sup>29</sup> European Committee for Standardisation

<sup>30</sup> Европейска асоциация на производителите на автомобили

<sup>31</sup> Японска асоциация на производителите на автомобили

<sup>32</sup> Корейска асоциация на производители на автомобили

организирането, провеждането и оценката на тези полеви оперативни изпитания в Европа, Комисията ще осигури единен подход и съгласуване с държавите-членки.

- (9) Комисията ще сътрудничи с платформата „eSafetyAware!“ в организирането на допълнителни кампании, в продължение на кампанията „Избери електронно регулиране на устойчивостта“ (ChooseESC!), ще създаде интернет портал на тема интелигентни автомобили и ще насърчи заснемането на документални филми, посветени на интелигентните системи за автомобили.

## **2.2. Към екологично по-чисти автомобили**

- 2.2. *Оценяване на ролята на информационните и комуникационни технологии във връзка с поставените от Общността цели за ограничаване на климатичната промяна*

Нарастващото търсене на транспортна мобилност представлява предизвикателство за екологичната политика на Европейския съюз.

Все пак, в известни отношения е постигнат важен напредък. Например, през последните няколко години значително намаляха емисиите на вредни вещества от автомобилния транспорт. От друга страна, обаче, използването на автомобили все още е значителен източник на парникови газове, като дава около 12% от общите емисии на CO<sub>2</sub> в Европейския съюз<sup>33</sup>. Що се отнася до потреблението на енергия, за транспортни цели отиват около 30% от общото потребление на енергия и 71% от потреблението на нефтени горива в Европейския съюз, като съответният дял на автомобилния транспорт е 60%<sup>34</sup>.

През февруари 2007 г.<sup>35</sup>, Комисията възприе преразгледана стратегия за постигане на дългосрочния ангажимент на Европейския съюз за намаляване на специфичните емисии до равнище от 120 g CO<sub>2</sub>/km, чрез прилагане на комплексен подход. Предложената правна рамка<sup>36</sup> е насочена към задължителни намаления на специфичните емисии на CO<sub>2</sub>, с оглед постигане на целта от 130 g/km – като средно ниво за новите автомобили, чрез подобрения в технологията на автомобилните двигатели, и допълнително намаление от 10 g/km CO<sub>2</sub> (или еквивалентно количество от друг парников газ, ако това е технически подходящо), чрез други видове технологични подобрения (гуми с ниско съпротивление, следене на налягането в гумите, подготовка на въздуха за горивовъздушната смес, индикатори за превключване на предавките, използване на лекотоварни фургоци за търговски доставки), както и чрез увеличено ползване на биогорива.

В допълнение към стратегията на Европейския съюз, насочена към подобрения в превозните средства, инициативата „Интелигентен автомобил“ на Форума за безопасност (eSafety Forum) предлага нов начин за подобряване на енергийната ефективност и намаляване на емисиите. Този подход е насочен не само към отделното

---

<sup>33</sup> COM(2007) 19: Преразглеждане на стратегията за CO<sub>2</sub> и автомобилите, COM (2007) 22: Становище на Комисията по окончателния доклад на Групата на високо равнище „CARS 21“, точка 19: Преразгледана стратегия по отношение на емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобили

<sup>34</sup> COM(2006) 314.

<sup>35</sup> COM(2007) 22.

<sup>36</sup> COM(2007) 19.

превозно средство, но и към пътнотранспортната система като цяло. В 2006 г. бе създадена нова работна група в рамките на Форума по безопасността (eSafety Forum), посветена на „информационните и комуникационни технологии за чиста и ефективна транспортна мобилност“ ("ICT for clean and efficient mobility"). Нейната основна цел е да съдейства на работите на Комисията върху методика за количествено определяне на въздействието на информационните и комуникационни технологии върху намалението на емисиите на CO<sub>2</sub> от автомобилния транспорт. При възможност, това би могло да бъде последвано от оценка на ролята на информационните и комуникационни технологии и на интелигентните автомобили във връзка с целите на Общността за ограничаване на климатичната промяна.

### *2.2.2 Планове за прилагане на най-ефективни технологии за постигане на екологично чисти автомобили*

Както това бе вече показано от редица научноизследователски проекти, основаващите се на информационни и комуникационни технологии системи имат значителен потенциал за постигане на екологично по-чиста и по-ефективна транспортна мобилност и могат да бъдат предложени като допълнителен инструмент за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub> в Европейския съюз. Така например, адаптивните системи за регулиране на скоростта въз основа на разстоянието до предния автомобил (Adaptive Cruise Control – ACC) водят до общо намаление на разхода на гориво с 3%<sup>37</sup>. Друго проучване установи, че разходът на гориво се намалява с 8,5% и съответно замърсяването с 8 до 18%, дори ако само 10% от автомобилите са оборудвани с адаптивни системи за регулиране на скоростта (ACC), без това да има вредни ефекти върху трафика<sup>38</sup>. С модерните системи за регулиране на градското автомобилно движение (Urban Traffic Control systems) може да се постигне до 30% намаление на забавянията и до 13% увеличение на средната скорост на автомобилите, в резултат на по-добро управление на движението, което води до по-малък разход на гориво и по-малки емисии<sup>39</sup>.

След разработването на методика за определяне на въздействието на информационните и комуникационни технологии върху емисиите на CO<sub>2</sub>, Европейската комисия, след обсъждане със заинтересованите страни, ще разработи план за въвеждане на най-ефективните информационни и комуникационни технологии, както по отношение на автомобилите, така и за пътищата и информационната инфраструктура.

---

<sup>37</sup> G. Bootsma; L. Dekker, Rijkswaterstaat, NL, Road to the Future (Път към бъдещето), април 2007 г.

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

<sup>39</sup> [http://www.smart-nets.napier.ac.uk/finalbrochure\\_120804.pdf](http://www.smart-nets.napier.ac.uk/finalbrochure_120804.pdf)

## ДЕЙНОСТИ ЗА ЕКОЛОГИЧНО ПО-ЧИСТИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА:

- (10) Работната група за информационни и комуникационни технологии за по-чист транспорт би следвало да съдейства на работите на Комисията, като установи възможните ползи от тези системи и приложения в областта на постигането на по-чиста и енергийно по-ефективна транспортна мобилност на хора и стоки в Европа и като предложи методика за определяне на въздействието на информационните и комуникационни технологии за намаляване на емисиите на CO<sub>2</sub>, в срок до 2008 г.
- (11) Въз основа на тези резултати, Комисията, с подкрепата и на другите заинтересовани страни, ще се занимае с най-добрия начин за въвеждане на най-ефективните и водещи до намаление на емисиите на CO<sub>2</sub> информационни и комуникационни технологии, както по отношение на автомобилите, така и за инфраструктурата. Полученият резултат ще бъде отразен в пътната карта за разгръщане на интелигентни транспортни системи, която предстои да бъде съставена през 2008 г.

### 2.3. Към по-разумни автомобили

#### 2.3.1 Осигуряване на по-безопасно използване и на стандартизирани интерфейси на преносимите устройства<sup>40</sup>

Автомобилните информационни и комуникационни системи трябва да са надеждни, удобни за използване и безопасни. Също така, те трябва да съобразени с поверителността на личните данни. Една ключова област по отношение на интелигентните автомобили бе подобряването на *взаимодействието човек-машина (НМИ)*. През декември 2006 г., Комисията прие актуализация на Европейското заявление за принципите на вградените в автомобили информационни и комуникационни системи<sup>41</sup>. През периода 2006 – 2008 г., Комисията ще следи отблизо за нейното прилагане.

В последните няколко години в Европа се наблюдава широко разпространение на навигационни устройства. Пазарът за навигационни устройства за вграждане в автомобили има устойчив растеж, а специално по отношение на личните навигационни устройства (Personal Navigation Devices) и на смарт телефоните (Smart Phones – мобилни телефони с достъп до интернет) с навигационни функции, се получи истински пазарен взрив, с нарастване от 3,8 милиона устройства през 2005 г. до над 9 милиона устройства през 2006 г. Принос за този пазарен растеж има и финансирането на научноизследователска и развойна дейност чрез Рамковите програми на Европейския Съюз.

По принцип, тази промяна е положителна, но тя е свързана с две предизвикателства:

- безопасно използване и безопасно включване на нови устройства към съществуващата автомобилна среда;

<sup>40</sup> Преносими устройства, използвани от водача на автомобила за помощ, подкрепа, комуникация или развлечение.

<sup>41</sup> Препоръка 2007/78/ЕО от 22 декември 2006 г.

– интерфейс спрямо съществуващите вградени в автомобила системи.

Комисията ще работи в тясно сътрудничество със съответните заинтересовани страни, за да отговори на тези предизвикателства и да подобри въздействието на тези устройства по отношение на безопасността на движението, в съответствие с поставените цели на политиката в областта на транспорта.

### 2.3.2 Съвместни системи за по-безопасен и по-ефективен транспорт

Съвместните системи се основават на комуникации тип „автомобил-автомобил“ (Vehicle-to-Vehicle) и „автомобил-инфраструктура“ (Vehicle to Infrastructure), за предаване на информация в реално време. От тях се очаква да доведат до съществени подобрения на ефективността на транспортната система, на безопасността на участниците в движението, а също и до увеличаване на комфорта при пътуване. Работата по съвместните системи започна в Европа, под егидата на Петата и Шестата рамкови програми. Промисленият отрасъл създаде консорциумите „Кола до колата“ (Car2Car consortia)<sup>42</sup>, съдействащи за прилагането на общ подход в рамките на отрасъла. Ключовите необходими условия, които следователно са и основни цели на Комисията, са както следва: разработване на хармонична и взаимодействаща системна архитектура, разработване на обща комуникационна архитектура за нуждите както на публичния, така и на частния сектор и, също така, предоставяне на подходящ радиочестотен спектър. За тази цел, финансираният от Шестата рамкова програма проект за подкрепяща мярка „COMeSAFETY“<sup>43</sup> създаде Целева група по архитектура на комуникациите (Communications Architecture Task Force). Тази Целева група съгласува и обединява работите по европейски и национални проекти с дейностите от други ключови инициативи и служи за свързващо звено с продължаващите стандартизационни дейности в Международната организация по стандартизация (ISO) и други стандартизационни служби.

За развитието на съвместните системи са необходими допълнителни инвестиции за научноизследователска и развойна дейност. В съответствие със Стратегическата програма на Европейския изследователски консултативен съвет по автомобилен транспорт (ERTRAC Strategic Agenda)<sup>44</sup>, Форумът за безопасност (the eSafety Forum) прие, през декември 2006 г., Стратегическа научноизследователска програма в областта на прилагането на информационни и комуникационни технологии в транспорта, където тези нужди от допълнителна научноизследователска и развойна дейност са отбелязани и са поставени основите за бъдещи научни изследвания в тази област.

За съвместните системи е необходим радиочестотен спектър за връзка на къси разстояния, с малко време за изчакване (low-latency). Промисленият отрасъл поиска радиочестотна лента в обхвата 5,9 GHz и това искане в момента се обсъжда в Комитета по радиочестотния спектър (Radio Spectrum Committee)<sup>45</sup>. Комисията подкрепя исканията на отрасъла, като има предвид обществено-икономическите ползи от съвместните системи.

## ДЕЙНОСТИ ЗА ПО-РАЗУМНИ ПРЕВОЗНИ СРЕДСТВА:

<sup>42</sup> [www.car-to-car.org](http://www.car-to-car.org)

<sup>43</sup> [www.comesafety.org](http://www.comesafety.org)

<sup>44</sup> [www.ertrac.org](http://www.ertrac.org)

<sup>45</sup> [http://ec.europa.eu/information\\_society/policy/ecomms/implementation\\_enforcement/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/information_society/policy/ecomms/implementation_enforcement/index_en.htm)

- (12) Комисията приканва съответните заинтересовани страни да работят съвместно за разработване на предложения за безопасно използване и безопасно фиксиране на носими устройства и за създаването на стандартен интерфейс между вградените в автомобилите системи и преносимите устройства. Европейската комисия ще използва тези резултати, за да предложи подходящи дейности в пътната карта за разгръщане на интелигентни транспортни системи, която предстои да бъде съставена през 2008 г.
- (13) Заинтересованите страни би следвало да работят за създаването на отворена, общоевропейска, стандартизирана и взаимодействаща архитектура на комуникациите за съвместните системи в Европа.
- (14) Комисията ще продължи да подкрепя, в периода 2009-2010 г., по-нататъшни научноизследователски и развойни работи по приоритетните области на информационните и комуникационни технологии за нуждите на съвместните системи.
- (15) Комисията ще продължи да сътрудничи с Комитета по радиочестотния спектър (Radio Spectrum Committee) за решаване на откритите въпроси относно хармонизацията и за предоставянето за нуждите на интелигентните транспортни системи и, по-специално, за нуждите на съвместните системи, на честотния обхват 5,9 GHz.

#### **ЗАКЛЮЧЕНИЕ И ПОСЛЕДВАЩИ СЪПКИ**

Инициативата „Интелигентен автомобил“ се гради на три стълба за насърчаване на интелигентните транспортни системи: Форумът за безопасност (the eSafety Forum), научноизследователската и развойна дейност и насочване на вниманието на потребителите. През първата година от провеждане на инициативата „Интелигентен автомобил“, бе постигнат значителен напредък и в трите изброени области. С настоящото съобщение се засилва водещата роля на инициативата „Интелигентен автомобил“ – водещ проект в рамките на „i2010“, като са прегледани стъпките, които се предприемат от заинтересованите страни, държавите-членки и Комисията, с оглед постигането на по-голяма безопасност, екологична чистота и разумност на автомобилите и на транспортната мобилност в Европа. Комисията ще продължи да проследява разгръщането на тези дейности и ще изготвя периодични доклади за състоянието на тяхната реализация.

Разработването на Пътна карта за разгръщане на интелигентни транспортни системи, включващи автомобилите и инфраструктурата, ще представлява широкомащабна инициатива, водена от Европейската комисия, за постигане на консенсус между заинтересованите страни по отношение на въвеждането на интелигентни транспортни системи, както това бе вече обявено през 2006 г. в прегледа на Бялата книга за европейската транспортна политика. Тази Пътна карта ще бъде публикувана през лятото на 2008 г., след предварително обсъждане със заинтересованите страни, планирано да се проведе през есента на настоящата година.