

P6_TA(2008)0311

Cesta k bezpečnejšej, ekologickejšej a účinnejšej mobilite v celej Európe: prvá správa o iniciatíve Inteligentné vozidlo

MERGEFORMATUznesenie Európskeho parlamentu z 19. júna 2008 o oznámení Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov: Cesta k bezpečnejšej, ekologickejšej a účinnejšej mobilite v celej Európe: prvá správa o iniciatíve Inteligentné vozidlo (2007/2259(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na oznámenie Komisie o iniciatíve Inteligentné vozidlo „Zvyšovanie povedomia o informačných a komunikačných technológiách (IKT) pre modernejšie, bezpečnejšie a čistejšie vozidlá“ (KOM(2006)0059) (iniciatíva „Inteligentné vozidlo“),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom „Vrátenie systému eCall do správnych koľají – akčný plán (Tretie oznámenie o elektronickej bezpečnosti)“ (KOM(2006)0723),
- so zreteľom na oznámenie Komisie Európskej rade a Európskemu parlamentu s názvom „Energetická politika pre Európu“ (KOM(2007)0001),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom „i2010 – Výročná správa o informačnej spoločnosti 2007“ (KOM(2007)0146),
- so zreteľom na oznámenie Komisie s názvom „Cesta k bezpečnejšej, ekologickejšej a účinnejšej mobilite v celej Európe: prvá správa o iniciatíve Inteligentné vozidlo“ (KOM(2007)0541),
- so zreteľom na odporúčanie Komisie 2007/78/ES z 22. decembra 2006 o bezpečných a efektívnych informačných a komunikačných systémoch zabudovaných vo vozidle: aktualizácia európskeho vyhlásenia o zásadách týkajúcich sa prepojenia človeka so strojom¹,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 12. februára 2003 o bielej knihe Komisie s názvom „Európska dopravná politika na rok 2010: čas rozhodnúť sa“²,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 27. apríla 2006 o bezpečnosti cestnej premávky: poskytovanie eCall občanom³,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 18. januára 2007 o európskom akčnom programe bezpečnosti na cestách – strednodobé preskúmanie⁴,
- so zreteľom na svoje uznesenie z 12. júla 2007 o Európe v pohybe – trvalo udržateľnej mobilite pre náš kontinent⁵,

¹ Ú. v. EÚ L 32, 6.2.2007, s. 200.

² Ú. v. EÚ C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

³ Ú. v. EÚ C 296 E, 6.12. 2006, s. 268.

⁴ Ú. v. EÚ C 244 E, 18.10.2007, s. 220.

⁵ Prijaté texty, P6_TA(2007)0345.

- so zreteľom na svoje uznesenie z 24. októbra 2007 o stratégii Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel¹,
 - so zreteľom na svoje uznesenie z 15. januára 2008 o CARS 21: konkurenčnom regulačnom rámci pre automobilový priemysel²,
 - so zreteľom na článok 45 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch (A6-0169/2008),
- A. keďže náklady na ochranu životného prostredia vzniknuté v súvislosti s dopravou sa odhadujú na 1,1 % európskeho HDP,
 - B. keďže doprave sa pripisuje 30% celkovej spotreby energie v EÚ, pričom cestná doprava sa na tomto objeme podieľa 60%,
 - C. keďže používanie vozidiel v súčasnosti spôsobuje 12% celkovej úrovne emisií CO₂ v EÚ,
 - D. keďže Európska rada stanovila na svojom zasadnutí v Bruseli 8. a 9. marca 2007 pevný cieľ 20-percentného zníženia emisií skleníkových plynov v EÚ do roku 2020,
 - E. keďže cieľom Komisie je dosiahnuť do roku 2012 priemernú hodnotu emisií CO₂ 120 g/km v prípade nových osobných a ľahkých úžitkových vozidiel,
 - F. keďže EÚ doteraz nespĺnila cieľ vyššie uvedenej bielej knihy o európskej dopravnej politike znížiť do roku 2010 počet smrteľných nehôd na cestách v Európe na polovicu v porovnaní s úrovňou v roku 2001,
 - G. keďže Komisia odhaduje, že eCall – palubné tiesňové volanie pre celú EÚ – by mohlo každoročne zachrániť 2,500 životov v Európskej únii, ak by sa zaviedlo v plnej miere,
 - H. keďže podľa výskumu univerzity v Kolíne by sa na európskych cestách každoročne dalo zachrániť 4000 životov a zabrániť zraneniu 100,000 osôb, ak by všetky vozidlá boli vybavené elektronickou kontrolou stability,
 - I. keďže trh s prenosnými navigačnými systémami sa rozšíril, pričom počet predaných zariadení vzrástol z 3,8 miliónov v roku 2005 na 9 miliónov v roku 2006,
 - J. keďže technologické bezpečnostné systémy často propagujú väčší pocit bezpečnosti, a teda môžu spôsobiť, že vodiči jazdia menej zodpovedne; preto treba zdôrazniť primárny aj dôležitost' riadneho vzdelávania vodičov a propagácie inteligentnejšieho riadenia motorových vozidiel,
1. víta iniciatívu Inteligentné vozidlo a pokrok, ktorý sa v jej troch pilieroch dosiahol: koordinácia zúčastnených strán, výskum a technologický rozvoj a zvyšovanie povedomia;
 2. je presvedčený, že inteligentné systémy vozidiel môžu pomôcť pri obmedzovaní tvorby zápch, znečisťovania vzduchu a počtu a vážnosti nehôd na cestách, ale že ich miera prenikania na trh je stále nízka;

¹ Prijaté texty, P6_TA(2007)0469.

² Prijaté texty, P6_TA(2008)0007.

3. je presvedčený, že členské štáty by mali podporovať iniciatívy eSafety prostredníctvom spoločných technologických iniciatív a aktívnejšie sa na nich podieľať a že by sa mali plánovať ďalšie iniciatívy na získavanie súkromných investícií do oblasti výskumu a vývoja;
4. je povzburdený skutočnosťou, že 13 členských štátov a tri krajiny, ktoré nie sú členmi EÚ, doteraz podpísali memorandum o porozumení o systéme eCall a opätovne vyjadruje podporu tomuto opatreniu;
5. vyzýva členské štáty, aby naliehali na inštitúcie pracujúce v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, aby zabezpečovali školenia so simuláciou nehôd, pretože počet smrteľných úrazov v dopravných nehodách možno znížiť najmä aktívnym využívaním techník nehodovej prevencie a poskytovaním prvej pomoci; je presvedčený, že školiace organizácie by mali učiť to, ako treba správne reagovať v núdzových situáciách;
6. naliehavo vyzýva ostatné členské štáty, aby čo najskôr podpísali memorandum, najlepšie do polovice roka 2008, aby podporili urýchlené zavedenie tohto potenciálne život zachraňujúceho prvku, a zdôrazňuje, že Komisia by mala ďalej vypracovať regulačný rámec na úplnú harmonizáciu štandardného núdzového čísla (112), ako aj na eCall (E112) v celej EÚ;
7. žiada Komisiu, aby zhodnotila platnosť prenosových metód, ktoré už výrobcovia automobilov pre tento prvok využívajú;
8. znovu pripomína svoju podporu programu Galileo a jeho mnohým možným vlastnostiam, ktoré by mohli zabezpečiť väčšiu spoľahlivosť informácií súvisiacich s týmito iniciatívami;
9. pripomína, že cieľom, ktorý vyhlásila Komisia, je dosiahnuť 100-percentnú úroveň vybavenia vozidiel elektronickou kontrolou stability od roku 2012;
10. pripomína, že existujú možnosti na znižovanie emisií CO₂ prostredníctvom jednoduchých opatrení, ktoré sú známe už dlhšie, ako sú odľahčené sedadlá či pneumatiky, akumulátory tepla motorov či regenerácia brzdovej energie, ale mnohé vozidlá tieto prvky nemajú; preto vyzýva členské štáty a Komisiu, aby trvali na začlenení týchto technicky jednoduchších opatrení do každého auta;
11. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby vyhodnotili význam vývoja nových systémov na predchádzanie nehodám vrátane nových materiálov a automatických prepojení medzi vozidlami, ako aj vozidlom a cestou pomocou aktívnych snímačov;
12. zdôrazňuje dôležitosť včasnej a rozsiahlej implementácie inteligentných automobilových systémov na trhu vzhľadom na to, že tieto systémy vynikajú okrem iného aj vďaka ich schopnosti vzájomne pôsobiť s inteligentnými infraštruktúrami; pripomína, že elektronické systémy si vyžadujú pravidelnú technickú údržbu;
13. vyzýva preto členské štáty a Komisiu, aby vypracovali pokyny na povzbudenie členských štátov na zavádzanie stimulov na používanie prvkov, ktoré sú ekologické a zvyšujú bezpečnosť vozidiel;
14. vyzýva zúčastnené strany, aby prijali vhodné opatrenia, ktorými sa zaručí cenová

dostupnosť týchto nových zariadení, čím sa zvýši dopyt spotrebiteľov;

15. vyzýva preto členské štáty a Komisiu, aby pokračovali v úsilí o hľadanie daňových stimulov na nákup vozidiel, ktoré sú ekologicky upravené a vybavené inteligentnými bezpečnostnými zariadeniami, popri existujúcich stimuloch na nákup automobilov, ktoré menej znečisťujú ovzdušie;
16. vyzýva členské štáty, Komisiu a automobilový priemysel, aby v rámci kampaní na zvyšovanie povedomia poskytovali stručné, jasné a zrozumiteľné informácie, aby sa dostali k čo najväčšiemu počtu ľudí vrátane spoločností zaoberajúcich sa predajom automobilov a autoškôl a aby ich upovedomili o inteligentných systémoch vozidiel;
17. požaduje, aby sa zavedené stimuly kombinovali s preventívnymi opatreniami a prípravou vodičov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky;
18. je presvedčený, že bezpečnosť cestnej premávky sa zvýši vďaka lepšiemu vzájomnému pôsobeniu medzi inteligentnými palubnými prístrojmi a komunikátormi so zariadeniami integrovanými v rámci infraštruktúry;
19. navrhuje, aby Komisia venovala osobitnú pozornosť členským štátom, v ktorých je dostupnosť inteligentných systémov naďalej veľmi nízka;
20. je si vedomý skutočnosti, že nové technológie by sa mali zavádzať postupne;
21. zdôrazňuje skutočnosť, že iniciatíva Inteligentné vozidlo sa nedá v plnej miere realizovať, keď sa oddelí od iniciatív Inteligentné cesty;
22. víta preto prísľub Komisie, že v roku 2008 začne s realizáciou programu prípravy dopravnej infraštruktúry na integrovanie kooperatívnych systémov, ako aj spoluprácu Komisie s Výborom pre rádiové frekvenčné spektrum pri pridelovaní a harmonizácii spektier inteligentných dopravných systémov pre kooperatívne systémy;
23. zdôrazňuje potrebu koherentných medziodvetvových stratégií na úrovni EÚ, ako aj potrebu posilnenia politického rámca pre automobilový priemysel, telekomunikačné odvetvie, služby rýchlej pomoci, verejné zabezpečenie a bezpečnosť, verejné práce a infraštruktúru, výskumné ústavy a univerzity, ktoré by mohli zabezpečovať stimuly na rozvoj ďalších preventívnych bezpečnostných aplikácií a technológií;
24. naliehavo vyzýva zainteresované strany, aby vytvorili primerané „inteligentné prostredie“ na cestách a v rámci infraštruktúry, aby nové inteligentné črty mohli riadne fungovať a aby sa mohli riadne využívať, vrátane riadenie cestných kapacít a inteligentných systémov monitorovania ciest (monitorovania v reálnom čase);
25. naliehavo vyzýva predstaviteľov automobilového priemyslu, aby pri navrhovaní nových vozidiel zohľadňovali najnovšie prvky bezpečnosti áut a aby poskytovali zariadenia na meranie a zobrazovanie energetickej spotreby a ekologických údajov, ako sú skutočné emisie CO₂ a emisie častíc;
26. pripomína, že systémy založené na informačných a komunikačných technológiách (IKT) môžu prispieť k obmedzeniu znečisťovania životného prostredia prostredníctvom efektívnejšieho riadenia dopravy, zníženej spotreby paliva a napomáhania ekologického

riadenia motorových vozidiel;

27. vyzýva Komisiu, aby vypracovala metodiku na meranie vplyvov IKT na emisie CO₂ alebo na koordináciu a šírenie existujúcich poznatkov;
28. konštatuje, že využívanie a dostupnosť prenosných alebo mobilných zariadení a systémov založených na IKT sa zvýšilo a že trh s uvedenými zariadeniami postupne rastie;
29. vyzýva zúčastnené strany, aby pracovali na opatreniach na zabezpečenie bezpečného používania a montáže takýchto zariadení a na uľahčenie interakcie človeka a stroja;
30. pripomína, že ochrane údajov by sa mala venovať náležitá pozornosť a so záujmom očakáva zverejnenie kódexu postupov pri ochrane údajov fóra eSafety v blízkej dobe;
31. zdôrazňuje, že Európsky inštitút pre komunikačné normy by mal definovať otvorený štandard na zavádzanie služieb eCall na európskej úrovni;
32. víta rokovania o dobrovoľnej dohode o zahrnutí eCall do štandardnej výbavy všetkých nových vozidiel od roku 2010;
33. víta pokračujúce rokovania o medzinárodnej dohode o globálnej technickej regulácii, ktorá by obsahovala technické vlastnosti systému elektronickej kontroly stability, a vyzýva Komisiu, aby vypracovala správu o stave týchto rokovaní a o opatreniach prijatých v tejto súvislosti;
34. očakáva budúce správy o vývoji iniciatívy o bezpečnejšom, čistejšom, hospodárnejšom a inteligentnom vozidle;
35. poveruje svojho predsedu, aby toto uznesenie postúpil Rade a Komisii a vládam a parlamentom členských štátov.