

P6_TA(2008)0311

K celoevropsky bezpečnější, čistší a účinnější mobilitě: První zpráva o iniciativě "Inteligentní automobil"

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 19. června 2008 o sdělení Komise Evropskému Parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: K celoevropsky bezpečnější, čistší a účinnější mobilitě: První zpráva o iniciativě Inteligentní automobil (2007/2259(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise o iniciativě Inteligentní automobil „Zvyšování povědomí o informačních a komunikačních technologiích pro promyšlenější, bezpečnější a čistší vozidla“ (KOM(2006)0059) („iniciativa Inteligentní automobil“),
- s ohledem na sdělení Komise s názvem Navrácení systému eCall do správných kolejí – akční plán (Třetí sdělení o e-bezpečnosti) (KOM(2006)0723),
- s ohledem na sdělení Komise Evropské radě a Evropskému parlamentu s názvem „Energetická politika pro Evropu“ (KOM(2007)0001),
- s ohledem na sdělení Komise „i2010 – Výroční zpráva o evropské informační společnosti za rok 2007“ (KOM(2007)0146),
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „K celoevropsky bezpečnější, čistší a účinnější mobilitě: První zpráva o iniciativě Inteligentní automobil“ (KOM(2007)0541),
- s ohledem na doporučení Komise 2007/78/ES ze dne 22. prosince 2006 o bezpečných a účinných informačních a komunikačních systémech ve vozidlech: Aktualizace Evropského prohlášení o zásadách rozhraní člověk/stroj¹,
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. února 2003 o bílé knize Komise s názvem „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnutí“²,
- s ohledem na své usnesení ze dne 27. dubna 2006 o bezpečnosti silničního provozu: zpřístupnění systému eCall občanům³,
- s ohledem na své usnesení ze dne 18. ledna 2007 o Evropském akčním programu pro bezpečnost silničního provozu – přezkum v polovině období⁴,
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 o sdělení „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent“⁵,

¹ Úř. věst. L 32, 6.2.2007, s. 200.

² Úř. věst. C 43 E, 19.2.2004, s. 250.

³ Úř. věst. C 296 E, 6.12.2006, s. 268.

⁴ Úř. věst. C 244 E, 18.10.2007, s. 220.

⁵ Přijaté texty, P6_TA(2007)0345.

- s ohledem na své usnesení ze dne 24. října 2007 o strategii Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel¹,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 15. ledna 2008 o CARS 21: rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu²,
 - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A6-0169/2008),
- A. vzhledem k odhadům, že náklady na dopravu v souvislosti s životním prostředím představují 1,1 % evropského HDP,
 - B. vzhledem k tomu, že dopravě lze přičíst 30 % celkové spotřeby energie v EU a 60 % tohoto podílu připadá na silniční dopravu,
 - C. vzhledem k tomu, že při používání automobilů vzniká zhruba 12 % celkového množství emisí CO₂ v EU,
 - D. vzhledem k tomu, že Evropská rada si na svém zasedání v Bruselu ve dnech 8.–9. března 2007 vytyčila pevný cíl snížit do roku 2020 emise skleníkových plynů v EU o 20 %,
 - E. vzhledem k tomu, že Komise usiluje o to, aby nové osobní automobily a lehká užitková vozidla dosáhly do roku 2012 průměrné hodnoty 120 g emisí CO₂ na kilometr,
 - F. vzhledem k tomu, že EU dosud nesplnila cíl, který si stanovila ve výše uvedené bílé knize o evropské dopravní politice – snížit do roku 2010 počet úmrtí na evropských silnicích oproti úrovni v roce 2001 o 50 %,
 - G. vzhledem k tomu, že podle odhadu Komise by eCall, celoevropský systém palubního tísňového volání, mohl po svém úplném rozšíření v Evropě každoročně zachránit až 2 500 životů,
 - H. vzhledem k tomu, že podle výzkumu kolínské univerzity by se v případě, že by elektronickou kontrolou stability byly vybaveny všechny automobily, dalo každý rok na evropských silnicích zachránit 4 000 životů a předejít 100 000 zranění,
 - I. vzhledem k tomu, že trh s přenosnými navigačními zařízeními vzrostl z 3,8 milionu zařízení prodaných v roce 2005 na více než 9 milionů v roce 2006,
 - J. vzhledem k tomu, že technické bezpečnostní systémy často svádějí k tomu, že se člověk cítí bezpečněji, a řídí proto vozidlo méně odpovědně; je proto potřeba zdůraznit zásadní význam, který má také vzdělávání řidičů a jejich vedení k inteligentnějšímu způsobu řízení,
1. vítá iniciativu Inteligentní automobil a pokrok dosažený ve třech jejích pilířích, kterými jsou koordinace příslušných zúčastněných stran, výzkum a technologický vývoj a zvyšování povědomí;

¹ Přijaté texty, P6_TA(2007)0469.

² Přijaté texty, P6_TA(2008)0007.

2. je přesvědčen, že systémy pro inteligentní vozidla mohou pomoci snížit dopravní přetíženost, znečištění ovzduší a počet a závažnost silničních nehod, avšak že míra jejich rozšíření na trhu je stále příliš nízká;
3. domnívá se, že by členské státy měly prostřednictvím společných technologických iniciativ podporovat iniciativy v oblasti e-bezpečnosti a aktivněji se na nich podílet a že by se měla věnovat pozornost novým pobídkám pro soukromé investice v oblasti výzkumu a vývoje;
4. je povzbuzen skutečností, že memorandum o porozumění týkající se systému eCall dosud podepsalo třináct členských států a tři země, které nejsou členy EU, a znovu potvrzuje svou podporu tomuto opatření;
5. vyzývá členské státy, aby povzbuzovaly orgány činné v oblasti bezpečnosti na silnicích, aby nabízely možnosti výcviku simulujícího nehody, neboť počet úmrtí na silnicích lze snížit zejména aktivním využíváním metod předcházení nehodám a poskytováním první pomoci; domnívá se, že výcviková zařízení by měla řidiče naučit správné reakce v mimořádných situacích;
6. naléhavě vyzývá ostatní členské státy, aby podepsaly toto memorandum co nejdříve, nejlépe do poloviny roku 2008, aby tak bylo podníceno rychlé zavádění tohoto prvku, který může zachraňovat lidské životy, a zdůrazňuje, že Komise by měla dále rozvíjet právní rámec pro úplnou harmonizaci standardního nouzového volání (112) a systému eCall (E112) na úrovni EU;
7. vyzývá Komisi, aby zhodnotila účelnost způsobů přenosu, které pro tento prvek již nyní výrobci automobilů využívají;
8. potvrzuje svou podporu programu Galileo a jeho mnohým případným prvkům, které by mohly zvýšit spolehlivost informací týkajících se těchto iniciativ;
9. připomíná, že Komise si stanovila cíl, aby od roku 2012 byla všechna nová vozidla ve 100% míře vybavena elektronickou kontrolou stability;
10. připomíná, že je možné snížit emise CO₂ již dlouho známými a jednoduchými opatřeními, jako je úspora hmotnosti sedadel a pneumatik, akumulátory využívající tepla z motorů nebo zpětné získávání brzděné energie, že však do velkého počtu automobilů nebyly tyto prvky zakomponovány; vyzývá proto členské státy a Komisi, aby vyžadovaly uplatňování těchto technicky jednodušších opatření pro každý automobil;
11. vyzývá Komisi a členské státy, aby přezkoumaly, jaký význam má vývoj nových systémů pro předcházení nehodám, včetně nových materiálů a automatických spojení prostřednictvím aktivních čidel mezi vozidly i mezi vozidlem a silnicí;
12. zdůrazňuje význam včasného a rozšířeného uvádění systémů pro inteligentní vozidla na trh, neboť tyto systémy se vyznačují také schopností vzájemného působení s inteligentními infrastrukturami; připomíná, že elektronické systémy vyžadují pravidelnou technickou údržbu;
13. vyzývá proto členské státy a Komisi, aby vypracovaly pokyny s cílem podnítit členské státy k zavedení pobídek jak pro ekologické, tak bezpečnostní prvky vozidla;

14. naléhavě vyzývá zúčastněné strany, aby přijaly náležitá opatření, která zajistí cenovou dostupnost těchto nových prvků, čímž se zvýší poptávka ze strany spotřebitelů;
15. vyzývá dále členské státy a Komisi, aby pokračovaly v úsilí o vytvoření daňových pobídek pro pořízování vozidel s ekologickým vybavením a inteligentními bezpečnostními prvky, obdobných, jaké již existují pro koupi méně znečišťujících vozidel;
16. vyzývá členské státy, Komisi a automobilový průmysl, aby v rámci informačních kampaní poskytovaly stručné, jasné a srozumitelné informace, a oslovily tak co nejširší okruh veřejnosti a informovaly ji o systémech pro inteligentní vozidla; do tohoto úsilí by se měli zapojit i prodejci automobilů a autoškoly;
17. požaduje, aby kromě schválených pobídek byla využívána také opatření zaměřená na prevenci a vzdělávání řidičů v oblasti bezpečnosti silničního provozu;
18. domnívá se, že lepší vzájemné působení inteligentních přístrojů ve vozidlech a komunikujících prvků integrovaných do infrastruktury přispějí k bezpečnosti silničního provozu;
19. navrhuje, aby Komise věnovala zvláštní pozornost zemím, v nichž je dostupnost inteligentních systémů stále velmi nízká;
20. je si vědom skutečnosti, že zavádění nových technologií by mělo být postupné;
21. zdůrazňuje, že iniciativu Inteligentní automobil nelze uskutečnit úplně, pokud bude oddělena od iniciativ pro inteligentní silnice;
22. vítá proto, že se Komise zavázala zavést od roku 2008 do praxe program přípravy dopravní infrastruktury na začlenění systémů založených na spolupráci a že spolupracuje s Výborem pro radiové spektrum při přidělování a harmonizaci spektra vyčleněného pro inteligentní dopravní systémy založené na spolupráci;
23. zdůrazňuje, že jsou potřebné soudržné průřezové strategie na úrovni EU a je nutné zlepšit rámcové politické podmínky pro automobilový průmysl, odvětví telekomunikací, záchranné služby, veřejné sociální pojištění, veřejné práce a infrastrukturu, výzkumné ústavy a vysoké školy, které by mohly vytvořit pobídky pro další vývoj preventivních bezpečnostních aplikací a technologií;
24. naléhavě vyzývá zúčastněné strany, aby na silnicích a v rovině infrastruktury vytvořily odpovídající „inteligentní prostředí“, aby nové inteligentní prvky mohly řádně fungovat a být plně využívány, včetně zlepšení systémů správy silniční kapacity a inteligentních systémů dohledu nad silnicemi (dohled v reálném čase);
25. naléhavě vyzývá automobilový průmysl, aby při navrhování nových vozidel bral v úvahu nejnovější prvky zvyšující bezpečnost vozidla a při jejich výrobě stanovil měřicí prvky a ukazatele spotřeby energie a údajů relevantních pro životní prostředí, jako jsou například skutečné emise CO₂ a jemných částic;
26. připomíná, že systémy založené na informačních a komunikačních technologiích (IKT) mohou přispět ke snížení znečišťujících emisí, a to účinnějším řízením dopravního

provozu, snížením spotřeby paliva a usnadněním ekologického způsobu řízení vozidla;

27. vyzývá Komisi, aby vypracovala metodiku pro měření dopadu IKT na emise CO₂, popřípadě aby koordinovala a sdílela již dostupné výsledky;
28. konstatuje, že se zvýšilo používání a dostupnost přenosných nebo pohyblivých systémů zařízení založených na IKT a že trh s těmito zařízeními i nadále trvale roste;
29. vyzývá zúčastněné strany, aby pracovaly na opatřeních k zajištění bezpečného používání a instalace takových zařízení a k usnadnění interakce člověk/stroj;
30. připomíná, že je třeba se odpovídajícím způsobem zabývat ochranou soukromých údajů, a očekává zveřejnění kodexu postupu pro ochranu soukromých dat, který zpracovalo fórum eSafety;
31. zdůrazňuje význam otevřené normy stanovené Evropským institutem pro normalizaci v telekomunikacích (ETSI) pro zavedení služeb eCall na evropské úrovni;
32. vítá jednání o dobrovolné dohodě o zahrnutí systému eCall do standardně volitelné výbavy všech nových vozidel od roku 2010;
33. vítá jednání o mezinárodní dohodě o celosvětovém technickém předpisu, který by obsahoval technické požadavky pro systém elektronické kontroly stability (ESC), a vyzývá Komisi k vypracování zprávy o stavu jednání a o opatřeních dohodnutých v tomto směru;
34. s netrpělivostí očekává budoucí zprávy o vývoji iniciativy Bezpečnější, čistší, účinný a inteligentní automobil;
35. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě, Komisi a vládám a parlamentům členských států.