

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ  
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ  
КРЕМЕНЧУЦЬКИЙ ЛЬОТНИЙ КОЛЕДЖ**

**Циклова комісія економіки та управління**

**ТЕКСТ ЛЕКЦІЇ**

з навчальної дисципліни «Геологістика»  
вибіркових компонент  
освітньо-професійної програми першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

**Логістика**

**за темою – Інтелектуальні транспортні системи**

**Харків 2022**

**ЗАТВЕРДЖЕНО**

Науково-методичною радою  
Харківського національного  
університету внутрішніх справ  
Протокол від 30.08.2022 № 8

**СХВАЛЕНО**

Методичною радою  
Кременчуцького льотного  
коледжу Харківського  
національного університету  
внутрішніх справ  
Протокол від 22.08.2022 № 1

**ПОГОДЖЕНО**

Секцією науково-методичної ради  
ХНУВС з гуманітарних та соціально-  
економічних дисциплін  
Протокол від 29.08.2022 № 8

Розглянуто на засіданні циклової комісії економіки та управління, протокол  
15.08.2022 № 1

**Розробники:** старший викладач циклової комісії економіки та управління,  
к.е.н., спеціаліст вищої категорії, викладач – методист, Харченко М.В.

**Рецензенти:**

1. Голова циклової комісії економіки та управління КЛК ХНУВС, к.е.н., спеціаліст вищої категорії, старший викладач – методист Цимбалістова О.А.
2. Професор кафедри логістики НАУ, доктор економічних наук, професор, експерт Українського логістичного альянсу (УЛА) Смерічевська С.В.

### План лекції

1. Сутність і особливості використання технологій інтелектуальних транспортних систем.
2. Інтелектуальні транспортні системи як інструмент економічного зростання країни.
3. Аналіз розвитку інтелектуальних транспортних систем у світі.

### Рекомендована література:

#### Основна

1. Указ Президента України «Про затвердження Стратегії інтеграції України до Європейського Союзу» (із змінами, внесеними згідно з Указом Президента № 587/2000 від 12.04.2000) // Урядовий кур'єр – 2000. – 16.07.
2. Барановський Ф.В. Європейська інтеграція та демократичний розвиток України: концептуальний аналіз взаємовпливу: монографія / Ф.В. Барановський – Луганськ : «Елтон-2», 2007. – 407 с.
3. Бірюкова Т.В. Співпраця Європейського Союзу та України у сфері транспорту / Т.В. Бірюкова. // Держава та регіони. Серія: Економіка та підприємництво. – 2010. – № 5. – С.10-14.
4. Будько Т.В. Методологічний підхід до формування логістичних технологій на залізничному транспорті: / Т.В. Будько, Д.В. Ломотько // Залізничний транспорт України – 2010. – № 4. – С. 47-49.
5. Гончаров Ю.В. Світ. Європа. Україна: трансформація економіки та інтеграція / Ю.В. Гончаров, Ю.О. Петін, О.М. Сальник. – К. : Знання України, 2007. – 504 с.
6. Ільєнко О.В., Катерна О.К. Геологістика: Навчальний посібник / О.В. Ільєнко, О.К. Катерна. – К.: НАУ, 2013. – 274 с.
7. Карпінський Ю. О. Аналіз міжнародного досвіду створення інфраструктури геопросторових даних // Львів.: Сучасні досягнення геодезичної науки та виробництва. –Збірник наукових праць Західного Геодезичного Товариства. – Видавництво Національного університету “Львівська політехніка”, випуск 1(11).- 2006. – С. 151-164
8. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку / Н.В. Кудрицька. – К. : НТУ, 2010. – 338 с.
9. Харченко М.В., Цимбалістова О.А., Юденко Э.В. Формування поняттєво-категорійного апарату геологістики в умовах інформаційної економіки: Економічний науково-практичний журнал «Підприємництво та інновації». - Київ: Видавничий дім «Гельветика». 2020. Вип. 14, С.76-78.

#### Додаткова

10. Гюлев Н. У. Конспект лекцій з курсу «Логістичний менеджмент»; Харків. нац. ун-т. міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова; Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2016. – 52 с.

11. Литвиненко Л. Базові аспекти адаптації авіатранспортної системи України до спільного ринку Європи в умовах фінансово - економічної кризи: /Л. Литвиненко // Залізничний транспорт України. – 2009. – № 6. – С. 44-46.

12. Мандра В. В. Аналіз світового досвіду управління транспортно-логістичним центром. Економічний аналіз: зб. наук. праць. Тернопіль : Видавничо-поліграфічний центр Тернопільського національного економічного університету «Економічна думка», 2016. Том 24. № 2. С. 92 – 97.

13. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу [Сирийчик Т., Фургальські А., Клімкевич Ч., Камола М., Дяченко Т., Пугачов М., Філіпенко О.] – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

14. Федорчук В.В. Теоретичні підходи до оцінювання якості функціонування міжнародних транспортних коридорів / В.В. Федорчук // Вісн. Східноукр. нац. ун-ту ім. В. Даля. – 2010. – № 4, ч. 1. – С. 157 – 161.

15. Чужиков В.І. Транспортна політика ЄС: соціальний аспект / В.І. Чужиков // Україна: аспекти праці. – 2010. – № 1. – С. 7-15.

#### Інформаційні ресурси в Інтернеті

16. Geo\_M – геомаркетинг [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://geomarketing.biz/>

17. Geologistics [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.geologistics.com/>

18. geomarketing and benefits of your company [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://geographica.gs/en/blog/uses-of-geomarketing/>

19. Geomarketing and GIS analyst [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.wigeogis.com/de/home>

20. Geomarketing technologic [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://whatis.techtarget.com/definition/geo-marketing>

21. Географія в маркетингу. ESRI GIS [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.esri-cis.ru/news/arcreview/detail.php?ID=1014&SECTION\\_ID=30](https://www.esri-cis.ru/news/arcreview/detail.php?ID=1014&SECTION_ID=30)

22. Геомаркетинг та аналіз просторових даних[Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gisgeo.org/catalogue/soft.html>

23. Напрями та методи аналізу територіально-розподільної інформації [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gisgeo.org/research/geomarketing.html>

24. Проект Закону «Про національну інфраструктуру геопросторових даних» від 3 грудня 2009 р. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

25. Публікації з питань прикладних геомаркетингових досліджень [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gisgeo.org/library/articles.html#geomarket>

26. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 р. №506–р. «Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року». – [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/KR080506.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/KR080506.html).

27. Розпорядження Кабінету Міністрів України. Про схвалення «Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р. N 2174-р [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.rada.gov.ua>

### Текст лекції

## 10.1 Сутність і особливості використання технологій інтелектуальних транспортних систем

*Інтелектуальні транспортні системи (ІТС)* - це системна інтеграція сучасних інформаційних і комунікаційних технологій і засобів автоматизації з транспортною інфраструктурою, транспортними засобами та користувачами, орієнтована на підвищення безпеки та ефективності транспортного процесу, комфортності для водіїв і користувачів транспорту.

### *ІТС охоплюють три складові:*

- *інфраструктуру* – сукупність об’єктів (підприємств, закладів), які займаються ремонтом, будівлею та реконструкцією, а також експлуатаційним утриманням доріг, мостів та інших дорожніх шляхів;
- *транспортні засоби* – типи транспортних засобів, їхні характеристики безпеки, ступінь використання сучасних інформаційних систем та технологій;
- *споживачі* – поведінка людей, їх пріоритети, зокрема щодо використання певних видів транспорту, регулювання і застосування.

Загальноприйнятий спосіб опису потенційного застосування ІТС, або послуг для користувачів ІТС представлено в табл. 2.1. Зауважимо, що цей перелік подано у версії, в якій їх визначено Міжнародною організацією стандартизації (ISO). До користувачів входять окремі особи, власники транспортних засобів і власники інфраструктури (держава, приватні особи).

**Структура ІТС** – це рамки для розвитку, планування, використання і діяльності ІТС.

### *Послуги для користувачів ІТС*

№ п/п	Послуги	Складові
----------	---------	----------

1	2	3
1	Інформаційні послуги для подорожуючих	Інформація отримана до подорожі Інформація отримана під час подорожі Інформація про послуги під час подорожі Визначення маршруту і навігація – до подорожі Визначення маршруту і навігація – під час подорожі Підтримка планування подорожі
2	Управління транспортними операціями та операційні послуги	Управління транспортними операціями та регулювання руху Управління надзвичайними ситуаціями, пов'язаними з транспортом Управління попитом Управління підтримкою транспортної інфраструктури Поліцейський нагляд / Застосування
3	Обслуговування транспортних засобів	Покращення видимості Автоматичне управління транспортним засобом Уникнення зіткнень Готовність системи безпеки Обмеження для уникнення аварій
4	Обслуговування вантажного транспорту	Розмитнення комерційних транспортних засобів Процес адміністрування комерційними транспортними засобами Автоматична інспекція безпеки на дорогах Контроль за безпекою комерційних транспортних засобів на борту Управління транспортним парком вантажного транспорту Інформаційне управління різними видами транспорту Управління та контроль за центрами різних видів транспорту Управління небезпечними вантажами
5	Обслуговування громадського транспорту	Управління громадським транспортом Транспорт, який реагує на попит, і спільний транспорт
6	Обслуговування у надзвичайних ситуаціях	Повідомлення про надзвичайні ситуації, пов'язані з транспортом і особиста безпека Пошук транспортного засобу після крадіжки Управління транспортними засобами у надзвичайних ситуаціях Небезпечні матеріали та повідомлення про надзвичайні ситуації
7	Послуги електронної оплати, які стосуються транспорту	Електронні фінансові операції, пов'язані із транспортом Інтеграція послуг електронної оплати, пов'язаних із транспортом
8	Особиста безпека, пов'язана з безрейковим транспортом	Безпека громадських поїздок Покращення безпеки для користувачів доріг спец. категорії Положення про безпеку пішоходів, які використовують інтелектуальні вузли та зв'язки
9	Послуги моніторингу умов та стану довкілля	Контроль за погодою Контроль за умовами навколишнього середовища
10	Послуги управління реагуванням на	Управління даними про катастрофи Управління реакцією на катастрофи

	катастрофи та координацію	Координація з органами з надзвичайних ситуацій
11	Послуги національної безпеки	Послуги національної безпеки Моніторинг та контроль за підозрілим транспортним засобом

***Інтенсивне впровадження та використання інтелектуальних транспортних систем для України має бути лише при підтримки уряду та врахуванні наступних умов:***

1. Реальним напрямом підвищення ефективності транспортної системи України є забезпечення більшої відкритості для входження нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу, розвитку конкуренції в усіх галузях транспорту.

2. Держава повинна здійснювати моніторинг ефективності роботи усіх видів транспорту та запобігати асиметрії у конкуренції між ними.

3. Доцільно домагатися включення у ціну для споживачів оплати інших зовнішніх транспортних витрат, таких як витрати на впровадження та використання інтелектуальних транспортних систем, утримання доріг, усунення забруднення довкілля та ліквідацію наслідків дорожньо-транспортних пригод тощо.

4. Проаналізувати правову систему, яка регламентує транспорт і пов'язане з транспортом будівництво, екологічні та інші питання на предмет їх відповідності світовим нормам.

5. Транспортна політика повинна утворювати основу для дій місцевих органів влади стосовно формування інтегрованих систем громадського транспорту з метою використання інтелектуальних транспортних систем.

## **10.2 Інтелектуальні транспортні системи як інструмент економічного зростання країни**

Інтелектуальні транспортні системи підвищують ефективність функціонування систем наземного транспортування за рахунок розширення їх інформаційної інфраструктури: автоматизованого збору даних про стан системи в масштабі реального часу, моделювання та прямого й опосередкованого оперативного впливу на формування і зміну транспортних потоків.

### **Перевантаження трафіку руху призводить до:**

- значних економічних втрат (втрата часу при перебуванні у заторах, витрати бензину, псування двигуна тощо);
- збільшенню кількості дорожньо-транспортних пригод;
- збільшенню негативного впливу автотранспорту на якість навколишнього середовища, оскільки трафік «старт-стоп» генерує більше забруднення, ніж трафік «вільного потоку», тощо.

### ***Створення єдиної архітектури ІТС дозволяє контролювати три основних напрямки:***

1. Безпека. Основна мета - зниження аварійності на дорогах. Також можна віднести моніторинг природних і техногенних катаклізмів.
2. Мобільність. Збір інформації про затори та інформування учасників руху.
3. Захист навколишнього середовища. Зниження негативного впливу на навколишнє середовище від транспорту за допомогою моніторингу ситуації в реальному часі і своєчасного прийняття рішень.

### **Підсистем, з точки зору системного підходу до функціонування:**

1. *Система управління архівною інформацією.* Забезпечує централізоване архівування інформації в рамках ІТС з її подальшим поширенням.
2. *Система адміністрування комерційного транспорту.* Забезпечує запис подій на маршруті, управління податками та ліцензіями, організацію інформаційного обміну між екіпажами.
3. *Система контролю комерційного транспорту.* Забезпечує супровід транспортних засобів (ТЗ) по всьому маршруту, включаючи перетин кордонів, оцінку ваги вантажу, екологічні параметри при перевезенні небезпечних вантажів тощо.
4. *Система управління комерційним транспортом.* Забезпечує реєстрацію ДТП, безпеку вантажу. Об'єднує бортові системи комерційних ТЗ.
5. *Система управління спеціальним транспортом (центральна частина).* Забезпечує спецтранспорт засобами зв'язку, інформаційними системами для ефективного реагування на надзвичайні ситуації (НС), забезпечує безпеку екіпажів в зонах НС тощо.
6. *Система управління спеціальним транспортом (мобільна частина).* Об'єднує бортові системи спецтранспорту (маршрутизація, інформування, підтримка прийняття рішень).
7. *Система контролю викидів.* Збирає дані про викиди і управляє цими даними.



8. *Логістика та управління транспортом.* Забезпечує управління вантажними перевезеннями.

9. *Система забезпечення інтеграції з інформаційними порталами і засобами масової інформації (ЗМІ).* Забезпечує учасників дорожнього руху необхідною маршрутною та іншою інформацією, а також надає необхідні інформаційні інтерфейси в Інтернет. Забезпечує взаємодію з бортовими пристроями (*GPS* трекінг тощо).

10. *Система управління дорожнім будівництвом і ремонтними роботами.* Забезпечує моніторинг інфраструктури, планування ремонтних робіт та своєчасне реагування на природні катаклізми та інші НС.

11. *Система управління парком будівельної і спеціалізованої дорожньої техніки.* Забезпечує обмін керуючими командами з ремонтною та будівельною технікою.

12. *Система доступу до персональної інформації.* Забезпечує персоніфіковане обслуговування подорожуючих, включаючи відстеження маршрутів, облік переваг за маршрутами і розробка персональних рекомендацій для подорожуючих.

13. *Система управління місцями паркування.* Забезпечує управління платними і безкоштовними місцями паркування, розробку тарифів, розподіл ТЗ по паркуваннях та інформування про наявність вільних місць.

14. *Система маршрутизації транспорту.* Забезпечує маршрутизацію ТЗ в масштабах макрорегіону з урахуванням поточної і прогнозованої ситуації.

15. *Система інформаційного забезпечення учасників дорожнього руху.* Забезпечує учасників дорожнього руху необхідною інформацією за запитом або за ініціативою центру (наприклад, у випадку природних катаклізмів).

16. *Система забезпечення безпеки.* Забезпечує безпеку митних складів, тунелів, мостів, обладнання автоматизованої системи управління дорожнім рухом (АСУДР) тощо.

17. *Система управління збором дорожньої плати.* Центри/кіоски для інфраструктури платних доріг.

18. *Система збору дорожньої плати (СЗП).* Обладнання та програмне забезпечення пунктів стягнення плати.

19. *Система управління дорожнім рухом.* Забезпечує управління дорожнім рухом в рамках регіону.

20. *Система управління транзитним транспортом (центральна частина).* Забезпечує маршрутизацію транзитного транспорту, планування руху транзитного транспорту, забезпечення обумовленого рівня сервісу (наприклад, часу в дорозі).

21. Система управління транзитним транспортом (мобільна частина). Об'єднує бортове обладнання, необхідна для управління транзитним транспортом, а також необхідні комунікації.

22. Управління обладнанням. Об'єднує різноманітні персональні сервіси для учасників дорожнього руху, які працюють як в он-лайн режимі, так і автономно: Попередження про важливі інциденти, контроль швидкості і безпеки руху, персональна картографія, визначення часу в дорозі і т.п.

### **Задачі щодо підвищення вимог до транспортного комплексу країни:**

1. Збільшення кількості транспортних засобів.
2. Організація своєчасної доставки пасажирів та вантажу (логістичний принцип «just in time»).
3. Організація якісної доставки та забезпечення безпеки на всьому ланцюгу транспортування.
4. Зниження завантаженості транспортних шляхів, усунення скупчення транспортних засобів, підвищення швидкості перевезення, ліквідація заторів, зменшення транспортних втрат – зменшення логістичної складової у собівартості продукту.
5. Покращення екологічної, економічної, соціальної складової тощо.

### **Основними проблемами реалізації ІТС в Україні є:**

1. Відсутність інтелектуально-інтегрованих систем управління (ІСУ) сьогодні - бар'єр на шляху перспективного інтенсивного розвитку транспортної галузі України.
2. Розвиток інтелектуально-транспортних систем України стримується в результаті практичної відсутності вітчизняного законодавства у цій галузі.

### **Вирішення даних проблем:**

- 1 - будівництво нових магістралей, шляхопроводів, тунелів, мостів, терміналів, портів, аеропортів, станцій або розширення існуючих.
- 2 - оптимізація та управління транспортними потоками на базі освоєння сучасних технологій.

### **Формування та впровадження в Україні ІТС:**

- 1) підвищить ефективність управління перевезеннями;
- 2) скоротить непродуктивні витрати на транспортування вантажів, пасажирів;
- 3) прискорить розвиток національної транспортно-комунікаційної та економіко-інформаційної структур;

- 4) забезпечить сприятливий клімат для впровадження сервісів на основі вже існуючих навігаційних супутникових систем.

### 10.3 Аналіз розвитку інтелектуальних транспортних систем у світі

Інтелектуальні транспортні системи у розвинених країнах світу (Японія, Західна Європа, США) розглядаються як засоби інтегрування інформаційних технологій з метою контролю і впливу на систему наземного транспорту шляхом прямого управління або опосередковано через оперативні повідомлення учасників руху про стан транспортних шляхів та їх завантаженість, у тому числі з використанням засобів мобільного зв'язку та Інтернет.

**Японія** – одна з перших країн у світі, яка в 1973 році приступила до проведенню досліджень в галузі ІТС і реалізації комплексної системи управління автомобільним транспортом.

#### **Проекти:**

- 1) система всебічного контролю за автомобільним рухом (*comprehensive automobile traffic control system, CACS*);
- 2) системи зв'язку «дорога-автомобіль» (*road -automobile communication system, RACS*);
- 3) передова мобільна система зв'язку та інформування про транспортний рух (*advanced mobile traffic information and communication system, AMTICS*);
- 4) система інформування і зв'язку для транспортних засобів (*vehicle information and communication system, VICS*).

Система RACS розроблялась Міністерством будівництва і багатьма приватними компаніями, у кінці 1980-их років її витіснила система AMTICS за сприяння агентства національної поліції.

У 2003 році товариством «ІТС-Японія» був підготовлений ще один документ - «**Стратегія розвитку ІТС в Японії**», в якому декларується система трьох «нульових» цілей.

1. Японія - зона нульових втрат на дорогах;
2. Японія - зона нульових затримок на дорогах;
3. Японія - зона комфортабельних транспортних умов (зона нульових незручностей).

У США розвиток ІТС базується на національних програмах, що реалізуються Міністерством транспорту.

У США для інтелектуальних транспортних систем стало визначальним заснування державно-приватного партнерства «*IVHS America*» (*Intelligent vehicle highway systems*, *IVHS* - інтелектуальні системи для автомагістралей) у 1990 році.

Система *ATMS* є основою всіх інших рівнів застосування і відповідальна за збирання, оцінювання і поширення даних про дорожній рух у режимі реального часу.

Швидке реагування на певні ДТП дає можливість ефективного перенаправлення потоків, запобігаючи запиранню доріг і підвищуючи ефективність.

Система *ATIS* користується *ATMS* як основою, збирає подорожню інформацію про поточні умови руху, оптимальний добір маршруту, погодні умови та стан доріг, доступність обслуговування, тощо.

### **Області застосування системи *IVHS***

<i>Абрівеатура</i>	<i>Застосування</i>
<i>ATMS</i>	Передова система регулювання дорожнього руху ( <i>Advanced traffic management system</i> )
<i>ATIS</i>	Передова система інформування подорожуючих ( <i>Advanced traveler information system</i> )
<i>AVCS</i>	Передова система керування транспортним засобом ( <i>Advanced vehicle control system</i> )
<i>CVO</i>	Комерційна транспортна діяльність ( <i>Commersial vehicle operation</i> )

У Китаї Міністерство комунікацій приступило до розвитку ІТС в 1997 році зі створення лабораторії і Національного центру інжинірингу і технологій ІТС. У 2000 році Міністерство науки і техніки спільно з десятима зацікавленими міністерствами заснували національну групу з координації ІТС.

У 2003 році створений Китайський національний технічний комітет з стандартизації ІТС, в 2007 році прийнята «Стратегія розвитку ІТС Китаю».

Розвиток ІТС в Китаї здійснюється на плановій основі під повним контролем держави. Відповідні завдання на розробку і впровадження ІТС-сервісів відображаються в п'ятилітніх планах розвитку економіки.

У Європі Німеччина і Великобританія почали розвивати скеровування транспортних засобів в залежності від стану руху. Приблизно у 1980 році було

розроблено схожі на *ERGS* (*Electronic route guidance system* – електронна система керування за маршрутом) прототипи і вони стали до дії.

**Проекти RTI** (*road transport informatics* – «дорожньо-транспортна інформатика»), почали виконуватися у рамках програм:

1. «Європейський дорожній рух із високою ефективністю і безпрецедентною безпекою» (*European traffic with highest efficiency and unprecedented safety, PROMETHEUS*);
2. «Спеціалізована дорожня інфраструктура для безпеки транспортних засобів у Європі» (*dedicated road infrastructure for vehicle safety in Europe, DRIVE*).

**Європейський Союз** в лютому 2009 року випустив зелену книгу «*TEN-T: Огляд стратегії*» почався процес фундаментального перегляду політики транс-європейської транспортної мережі, визначивши кінцевою метою своєї політики формування єдиної мультимодальної мережі.

Ввівся новий концептуальний принцип розвитку пріоритетної транспортної мережі замість діючого принципу пріоритетних проектів, що ініціює процес інтеграції мереж і більш системне використання вузлових з'єднань (де частіше всього виникають затори) – морських і повітряних портів в якості пунктів входу в мережу і основних пунктів модального з'єднання.

Цілі товариства *ERTICO* (ІТС Європа) полягають в сприянні координуванню зусиль по розвитку ІТС в Європі від наукових досліджень до ринкових інвестицій.

Проекти ІТС включені в стратегічні документи з розвитку транспорту, рамкові програми дослідження і розробки Євросоюзу, у тому числі, пов'язані з використанням *GNSS* «Галілео».

Громадська ініціатива *ERTICO* привела до прийняття Єврокомісією програми «*E-call*» («екстрений виклик»), яка з 2010 року стає загальноєвропейським законом.