EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 8.10.2019
COM(2019) 464 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Izvajanje Direktive 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza

{SWD(2019) 373 final}

Kazalo

1. Uvod ... 2
2. Analiza izvajanja Direktive 2010/40/EU ... 2
2.1 Posodobljen delovni program Komisije ... 2
2.2 Delegirani akti o specifikacijah ... 3
2.2.1 Metodologija ... 3
2.2.2 Dokončanje specifikacij za prednostne ukrepe ... 3
2.2.3 Drugi ukrepi ... 5
2.3 Predlogi za uvedbo ... 6
2.3.1 Medobratovalna vseevropska storitev eCall (prednostni ukrep (d)) ... 6
2.3.2 Drugi ukrepi ... 7
2.4 Standardi ... 7
2.5 Nezavezujoči ukrepi ... 8
2.5.1 Smernice za poročanje držav članic ... 8
2.5.2 Smernice za mestne inteligentne prometne sisteme ... 9
2.6 Pravila o zasebnosti, varnosti in ponovni uporabi informacij ... 9
2.7 Pravila o odgovornosti ... 9
2.8 Poročanje držav članic ... 10
2.8.1 Poročanje o nacionalnih dejavnostih in projektih v zvezi s prednostnimi področji ... 10
2.8.2 Glavna spoznanja – trenutni trendi ... 10
2.9 Evropska svetovalna skupina za inteligentne prometne sisteme ... 12
3 Uspešnost in ustreznost Direktive 2010/40/EU ter prenos pooblastila ... 13
3.1 Uspešnost in ustreznost ... 13
3.2 Izvajanje pooblastila ... 13
3.3 Nadaljnje spremljanje specifikacij ... 14
4. Porabljeni in potrebni finančni viri ... 15
5. Sklepne ugotovitve ... 16

1. UVOD

To poročilo je drugo poročilo o napredku pri izvajanju Direktive 2010/40/EU[1] (v nadaljnjem besedilu: direktiva o inteligentnih prometnih sistemih), ki v skladu s členom 17(4) Direktive zagotavlja analizo delovanja in izvajanja Direktive od prvega poročila o napredku. Komisija je prvo poročilo sprejela 21. oktobra 2014[2], priložena pa sta mu bila delovna dokumenta služb Komisije o izvajanju akcijskega načrta za inteligentne prometne sisteme in analizah poročil držav članic iz let 2011 in 2012[3].

Direktiva o inteligentnih prometnih sistemih določa okvir, ki Komisiji omogoča sprejetje skupnih specifikacij EU za ukrepe na štirih prednostnih področjih Direktive, za začetek šestih prednostnih ukrepov, opredeljenih v členu 3 Direktive. Delo, opravljeno v zvezi s temi šestimi prednostnimi ukrepi, je opisano v oddelku 2.2.2 tega poročila.

Pooblastilo za sprejetje specifikacij s tehničnimi, funkcionalnimi, organizacijskimi in storitvenimi določbami je bilo na Komisijo preneseno do 27. avgusta 2017. Kot je navedeno v prvem poročilu o napredku, je bilo treba za sprejetje specifikacij za ukrepe iz Priloge I k direktivi o inteligentnih prometnih sistemih, ki niso prednostni ukrepi, ta rok podaljšati.

To je bilo storjeno s Sklepom (EU) 2017/2380 o spremembi Direktive 2010/40/EU glede obdobja za sprejemanje delegiranih aktov[4]. Z navedenim sklepom je bilo pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, preneseno na Komisijo, podaljšano za pet let od 27. avgusta 2017 in se samodejno podaljšuje. Poleg tega mora Komisija v skladu z navedenim sklepom do 10. januarja 2019 in pred vsakim nadaljnjim petletnim obdobjem podaljšanja pooblastila za sprejemanje delegiranih aktov posodobiti delovni program glede ukrepov iz člena 6(3) (tj. ukrepov, ki ne spadajo med prednostne ukrepe iz Priloge I k direktivi o inteligentnih prometnih sistemih).

Temu poročilu je priložen delovni dokument služb Komisije o analizi poročil držav članic o napredku iz let 2014 in 2017, predloženih v skladu s členom 17(3) direktive o inteligentnih prometnih sistemih. Rezultati naknadne ocene direktive o inteligentnih prometnih sistemih so predstavljeni v delovnem dokumentu služb Komisije o oceni direktive o inteligentnih prometnih sistemih[5].

2. ANALIZA IZVAJANJA DIREKTIVE 2010/40/EU

2.1 Posodobljen delovni program Komisije

Prvi delovni program na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih je zajemal obdobje 2011–2015 in bil osredotočen na pripravo specifikacij v zvezi s šestimi prednostnimi ukrepi. Medtem ko je potreba po nadaljnjem napredku v zvezi s specifikacijami za te prednostne ukrepe po tem obdobju ostala, se je zaradi potrebe

---

1 Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza (UL L 207, 6.8.2010, str. 1).

2 COM(2014) 642 final.

3 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_reports_en.

4 UL L 340, 20.12.2018, str. 1.

5 SWD(2019) 368 in SWD(2019) 369.

po obravnavanju drugih ukrepov iz Direktive zahtevala posodobitev tega delovnega programa, kakor je določeno v Sklepu (EU) 2017/2380.

S Sklepom Komisije C(2018) 8264 final, ki je bil sprejet 11. decembra 2018 in zajema obdobje 2018–2022, je bil posodobljen delovni program v zvezi z ukrepi na podlagi člena 6(3) direktive o inteligentnih prometnih sistemih, tj. ukrepi s področja uporabe štirih prednostnih področij Direktive, ki ne spadajo med šest prednostnih ukrepov. Z zadevnim sklepom se zagotavljata opis in okvirni časovni načrt za nove dejavnosti, ki se jih namerava Komisija lotiti za izvedbo teh ukrepov.

2.2 Delegirani akti o specifikacijah

2.2.1 Metodologija

Specifikacije so bile oblikovane v skladu z Okvirnim sporazumom o odnosih med Evropskim parlamentom in Evropsko komisijo[6], Skupnim dogovorom o delegiranih aktih med Evropskim parlamentom, Svetom in Komisijo[7] ter načeli iz Medinstitucionalnega sporazuma z dne 13. aprila 2016 o boljši pripravi zakonodaje[8], ko se je ta sporazum začel uporabljati.

Kot je opisano v prvem poročilu o napredku, so bile specifikacije oblikovane na podlagi najrazličnejših dejavnosti v okviru pripravljalnega dela (študij, delavnic itd.), analiz (analize stroškov in koristi ter analiz pomanjkljivosti, zahtev in mogočih pristopov) in posvetovanj (javnih posvetovanj, posvetovanj s strokovnjaki, ki so jih imenovale države članice[9], in Evropskim nadzornikom za varstvo podatkov ter obveščanja in povabila strokovnjakom Sveta in Parlamenta).

Kot je bilo poudarjeno v prvem poročilu, se je zdel potreben celovitejši pristop, da bi se obravnavala različna vprašanja (financiranje, standardizacija, boljše usklajevanje zainteresiranih strani, upravljanje, povezano z uvedbo, itd.), ki presegajo področje uporabe samih specifikacij, zlasti za sodelovalne inteligentne prometne sisteme (v nadaljnjem besedilu: C-ITS). Zato je bila novembra 2014 ustanovljena platforma zainteresiranih strani[10] (v nadaljnjem besedilu: platforma C-ITS) kot strokovna skupina Komisije, ki združuje javne in zasebne zainteresirane strani ter zastopa vse ključne zainteresirane strani v vrednostni verigi, vključno z javnimi organi, proizvajalci vozil, dobavitelji, ponudniki storitev, telekomunikacijskimi podjetji itd. Združila jih je, da bi prispevali k skupni viziji glede medobratovalne uvedbe sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov v EU in podprli oblikovanje specifikacij EU.

2.2.2 Dokončanje specifikacij za prednostne ukrepe

Šest prednostnih ukrepov za razvoj in uporabo specifikacij in standardov iz člena 3 direktive o inteligentnih prometnih sistemih in Priloge I k navedeni direktivi je bilo v celoti obravnavanih. Kot je navedeno v prvem poročilu o napredku, je bilo sprejetje

---

6 UL L 304, 20.11.2010, str. 47.

7 http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/sefcovic/documents/common_understating_on_delegated_acts.pdf.

8 UL L 123, 12.5.2016, str. 1.

9 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941&Lang=SL.

10 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/c-its-deployment-platform_en.

prvih treh specifikacij zaradi njihovega razmeroma ozkega področja dokaj enostavno. Priprava ustreznih specifikacij za prednostne ukrepe, povezane s storitvami zagotavljanja prometnih informacij v realnem času in večmodalnih potovalnih informacij, je bila večji izziv zaradi zelo širokega področja uporabe teh specifikacij iz Priloge I k direktivi o inteligentnih prometnih sistemih in potrebe po doseganju skupnega razumevanja navedenega področja uporabe specifikacij med strokovnjaki.

Specifikacije so bile kronološko sprejete, kot sledi[11]:

Prednostni ukrep (d): Komisija je 26. novembra 2012, tj. pred okvirnim ciljnim datumom 27. februarja 2013, sprejela Delegirano uredbo (EU) št. 305/2013 o usklajenem zagotavljanju medobratovalne vseevropske storitve eCall[12] (glej prvo poročilo o napredku).

Prednostni ukrep (c): Komisija je 15. maja 2013 sprejela Delegirano uredbo (EU) št. 886/2013 o dopolnitvi direktive o inteligentnih prometnih sistemih v zvezi s podatki in postopki za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje osnovnih splošnih informacij uporabnikom v zvezi z varnostjo v cestnem prometu[13] (glej prvo poročilo o napredku).

Prednostni ukrep (e): Komisija je 15. maja 2013 sprejela Delegirano uredbo (EU) št. 885/2013 o dopolnitvi direktive o inteligentnih prometnih sistemih v zvezi z zahtevami za zagotavljanje storitev obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila[14] (glej prvo poročilo o napredku).

Prednostni ukrep (f): Komisija je opravila več posvetovanj s strokovnjaki držav članic in ključnimi zainteresiranimi stranmi o zagotavljanju storitev rezervacije za varna in varovana parkirišča za tovornjake in komercialna vozila. Na podlagi tega je bil sprejet sklep, da ni potrebe po specifikacijah in standardih o rezervaciji parkirišč (glej prvo poročilo o napredku). Nič ne kaže na to, da bi se to bistveno spremenilo.

Prednostni ukrep (b): Komisija je 18. decembra 2014 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2015/962 o dopolnitvi direktive o inteligentnih prometnih sistemih v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU[15]. Namen specifikacij je zagotoviti dostopnost, izmenjavo, ponovno uporabo in posodabljanje cestnih in prometnih podatkov s strani cestnih organov in upravljavcev cest za storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU. Kot je razvidno iz naštetega, so regulirani elementi bolj povezani z „zaledno službo“ kot samimi storitvami.

Prednostni ukrep (a): Komisija je 31. maja 2017 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2017/1926 o dopolnitvi direktive o inteligentnih prometnih sistemih v zvezi z opravljanjem storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU[16]. Pri pripravi specifikacij je bilo izvedenih več pobud (prvi izziv pametne mobilnosti, študije, delavnice in javna posvetovanja[17]). Komisija je začela tudi razpravo o

[11] Navedene črke pomenijo različne točke iz člena 3 direktive o inteligentnih prometnih sistemih.
[12] UL L 91, 3.4.2013, str. 1.
[13] UL L 247, 18.9.2013, str. 6.
[14] UL L 247, 18.9.2013, str. 1.
[15] UL L 157, 3.6.2015, str. 21.
[16] UL L 272, 21.10.2017, str. 1.
[17] http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/promotion_multimodal_planners_en.htm.

morebitni pobudi za dostop do podatkov o večmodalnem prevozu, da bi obravnavala izziv v zvezi z zagotovitvijo dostopnosti podatkov o prevozu, ki zajemajo vse vrste prevoza in storitve mobilnosti. Na podlagi prve faze tega razmisleka je bil objavljen delovni dokument služb Komisije „Načrt za opravljanje storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU, načrtovanja in izdajanja vozovnic“ junija 2014, prvi korak pa je bilo sprejetje specifikacij na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih. V sprejetih specifikacijah so obravnavani omogočitveni pogoji, na primer dostopnost podatkov, ter storitve in določbe za povezovanje storitev zagotavljanja potovalnih informacij.

2.2.3 Drugi ukrepi

V skladu s členom 6 direktive o inteligentnih prometnih sistemih Komisija po sprejetju potrebnih specifikacij za prednostne ukrepe sprejme specifikacije za druge ukrepe na prednostnih področjih iz Priloge I k direktivi o inteligentnih prometnih sistemih.

Pred kratkim je bilo zaključeno delo v zvezi s **C-ITS**. Prvotno je temeljilo na raziskovalnih projektih in številnih posvetovanjih z zainteresiranimi stranmi, vključno z evropskim odborom za inteligentne prometne sisteme in evropsko svetovalno skupino za inteligentne prometne sisteme. Nadaljevalo se je v okviru platforme C-ITS, njegov namen pa je bil podpreti uvedbo skupne vizije vseh akterjev v vrednostni verigi. V dveh fazah platforme C-ITS (november 2014–januar 2016 in julij 2016–september 2017)[18] so bile obravnavane glavne značilnosti tehničnega in pravnega okvira, potrebnega za uvedbo sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov, poleg tega pa je bil zagotovljen pomemben prispevek zainteresiranih strani k delu s strokovnjaki držav članic v zvezi s specifikacijami. Obenem so države članice in industrija začele pomembne pobude (priprave na uvedbo platforme C-Roads[19] in projektov, konzorcij za komuniciranje Car2Car), ki so prispevale k skupnim evropskim specifikacijam za komunikacijo med vozili ter med vozili in infrastrukturo.

Komisija je po 14 srečanjih s strokovnjaki držav članic ter po intenzivnem posvetovanju z javnimi in zasebnimi zainteresiranimi stranmi 13. marca 2019 sprejela delegirano uredbo o skupnih specifikacijah EU za sodelovalne inteligentne prometne sisteme[20]. Vendar je Svet ta delegirani akt julija 2019 zavrnil.

Drugo področje za sprejetje specifikacij je povezano z odprtim dostopom do storitev inteligentnih prometnih sistemov (odprta platforma v vozilu) z **dostopom do podatkov in virov v vozilu**. Za to področje je bilo v prvi fazi platforme C-ITS pripravljenih več pripravljalnih študij[21], izvedene pa so bile tudi intenzivne razprave med zainteresiranimi stranmi[22]. Komisija je v sporočilu *Na poti do avtomatizirane*

---

18 Poročili o obeh fazah sta na voljo na povezavi https://ec.europa.eu/transport/themes/its/c-its_en.

19 https://www.c-roads.eu.

20 https://ec.europa.eu/transport/themes/its/news/2019-03-13-c-its_en.

21 Zlasti https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-05-access-to-in-vehicle-data-and-resources.pdf, TRL, maj 2017.

22 Glej poročilo platforme C-ITS, poglavje 8 o delovni skupini 6: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/its/doc/c-its-platform-final-report-january-2016.pdf.

mobilnosti: strategija EU za mobilnost prihodnosti (COM(2018) 283 final)[23], objavljenem 17. maja 2018, napovedala, da bo proučila potrebo po specifikacijah na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih za dostop do (osebnih in/ali neosebnih) podatkov o vozilu za potrebe javnih organov, zlasti za upravljanje prometa[24]. Pri tem delu bi bilo treba izkoristiti tudi prispevek nove strokovne skupine Komisije za izmenjavo podatkov med podjetji in državnimi upravami[25].

To je bilo potrjeno v posodobljenem delovnem programu na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih, sprejetem 11. decembra 2018, v katerem so navedene tudi dodatne dejavnosti za obdobje 2018–2022. Zaradi teh dejavnosti bodo morda sprejeti novi delegirani akti na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih, ki bodo zajemali:

- morebitno geografsko razširitev veljavnih specifikacij na storitve zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU, vključno z morebitnimi dodatnimi vrstami podatkov (npr. omejitve dostopa v mestih, mesta za polnjenje/oskrbo z gorivom);
- morebitno razširitev sistema eCall na druge kategorije vozil (kot so težka tovorna vozila, avtobusi, motorna kolesa in kmetijski traktorji);
- medobratovalno večmodalno plačevanje/izdajanje večmodalnih vozovnic ter
- kontinuiteto storitev upravljanja prometa in tovora.

Kot je navedeno v posodobljenem delovnem programu, se bodo te dejavnosti začele s popisom s strokovnjaki držav članic, da bi se dodatno pojasnil obseg dejavnosti.

2.3 Predlogi za uvedbo

2.3.1 Medobratovalna vseevropska storitev eCall (prednostni ukrep (d))

Pravni okvir za uvedbo medobratovalne vseevropske storitve eCall je vzpostavljen.

Sklep št. 585/2014/EU[26], ki je bil objavljen 3. junija 2014, določa, da je treba v skladu s specifikacijami iz Delegirane uredbe (EU) št. 305/2013 najpozneje do 1. oktobra 2017 uvesti infrastrukturo centrov za obveščanje za eCall, ki je potrebna za ustrezno prejemanje in obravnavo klicev v sili eCall prek številke 112. V skladu z najnovejšimi informacijami držav članic je ta uvedba razen v enem primeru zaključena (neuvedba v majhni regiji).

Uredba (EU) 2015/758[27] določa splošne zahteve za ES-homologacijo vozil v zvezi s sistemi eCall, vgrajenimi v vozilo kot storitev številke 112, pa tudi sistemov eCall, vgrajenih v vozilo kot storitev številke 112, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot. Določa obvezno namestitev sistema eCall, vgrajenega v vozilo kot storitev številke 112, v vse nove vrste vozil kategorij M1 (osebna vozila) in N1 (lahka gospodarska vozila) od 31. marca 2018 naprej. V njej je priznana tudi pravica

---

23 https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX:52018DC0283.

24 Komisija je v sporočilu napovedala tudi, da bo sprejela priporočilo o okviru za upravljanje podatkov, ki omogoča izmenjavo podatkov, ter proučila druge možnosti za okvir, ki bi omogočal izmenjavo podatkov o vozilu, da bi se pri opravljanju storitev omogočila poštena konkurenca.

25 https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/news/commission-appoints-expert-group-business-government-data-sharing.

26 UL L 164, 3.6.2014, str. 6.

27 UL L 123, 19.5.2015, str. 77.

lastnika vozila, da poleg sistema eCall, vgrajenega v vozilo kot storitev številke 112, uporablja s storitvijo tretje strani podprt sistem eCall, vgrajen v vozilo, ki omogoča podobno storitev. Komisija mora v okviru poročila o oceni, ki ga je treba predložiti do 31. marca 2021, proučiti, ali je treba področje uporabe te uredbe razširiti na druge kategorije vozil, kot so težka tovorna vozila, avtobusi, motorna kolesa in kmetijski traktorji. Ta uredba je bila dopolnjena z Izvedbeno uredbo Komisije (EU) 2017/78[28] in Delegirano uredbo Komisije (EU) 2017/79[29], v katerih so podrobneje opredeljene upravne določbe in tehnične zahteve.

2.3.2 Drugi ukrepi

Glede na analizo poročil držav članic je bila večina držav članic zelo dejavna pri izvajanju prvih sprejetih specifikacij (prednostni ukrepi (c), (e) in (b)), zlasti zaradi finančne podpore EU prek razpisov na področju vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) in instrumenta za povezovanje Evrope (IPE).

Kar zadeva specifikacije, ki se nanašajo na prednostne ukrepe iz točk (a) in (b) člena 3 direktive o inteligentnih prometnih omrežjih[30], je 17 držav članic in Norveška sporočilo, da so vzpostavile nacionalno točko dostopa, še pet pa si jih prizadeva, da bi to storile v kratkem. Uvedba nacionalnih točk dostopa za specifikacije (e) je bolj omejena (nacionalno točko dostopa je vzpostavilo in/ali k evropski točki dostopa prispevalo 13 držav članic), saj več držav članic meni, da se zadevne specifikacije na njihovem ozemlju ne uporabljajo zaradi neobstoja storitev obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč. Glede na ta pozitivni razvoj dogodkov se zdi primerno nadalje podpirati sedanja prizadevanja držav članic v zvezi s tem, zlasti tudi ob upoštevanju, da te specifikacije bolj kot same storitve obravnavajo predvsem dejavnike, ki omogočajo storitve, tj. dostopnost podatkov. Podobno utemeljitev je mogoče uporabiti za specifikacije (a), ki so še vedno v zgodnji fazi izvajanja.

Vendar se poleg dostopnosti podatkov pojavlja tudi vprašanje razpoložljivosti podatkov za celotno omrežje cestnega prometa (tj. samega obstoja informacij v digitalni obliki), zlasti glede zelo pomembnih vrst podatkov, ki ustrezajo pravilom o uporabi infrastrukture, kot so prometni predpisi, ki so bistveni za storitve, kot sta inteligentni sistem za uravnavanje hitrosti ali avtomatizirana vožnja. To vprašanje bi bilo treba proučiti, da se oceni potreba po nadaljnjem ukrepanju.

2.4 Standardi

Prednostna področja direktive o inteligentnih prometnih sistemih obravnava več dejavnosti standardizacije.

Sprejeti so bili standardi eCall iz Delegirane uredbe Komisije (EU) št. 305/2013. Leta 2015 je bila zaključena manjša revizija teh standardov zaradi vključitve rezultatov pilotnih projektov HeERO[31]. Dokončan in leta 2015 objavljen je bil tudi standard CEN/TS 16454 o celovitem preskušanju skladnosti eCall.

Evropski odbor za standardizacijo (CEN) in/ali Evropski inštitut za telekomunikacijske standarde (ETSI) sta začela več novih delovnih postavk,

---

28 UL L 12, 17.1.2017, str. 26.

29 UL L 12, 17.1.2017, str. 44.

30 Specifikacije, ki se nanašajo na različne točke člena 3 Direktive, bodo v nadaljevanju na kratko navedene kot „specifikacije (a)“, „specifikacije (b)“ itd.

31 www.heero-pilot.eu.

povezanih s sistemom eCall, ki prejemajo podporo EU in so bili odobreni kot novi standardi ali tehnične specifikacije, zlasti klic v sili eCall prek postaje inteligentnih prometnih sistemov, več tehničnih specifikacij, s katerimi se sistem eCall razširja na druge kategorije vozil (težka tovorna vozila in druga gospodarska vozila, avtobuse, kmetijska/gozdarska vozila, motorna kolesa), ter aplikacijski protokoli eCall na visoki ravni (High Level Application Protocols – HLAP), pri katerih se uporabljajo paketno komutirana podatkovna omrežja IMS.

Druge potrebe, kot so fizične in operativne zahteve za naprave za naknadno vgradnjo v vozila in smernice za certificiranje sistemov eCall (za naknadno vgradnjo), še niso bile obravnavane.

Evropski odbor za standardizacijo (CEN – TC 278 WG16) in Evropski inštitut za telekomunikacijske standarde (ETSI – TC ITS), pa tudi druge organizacije za standardizacijo so v okviru mandata za standardizacijo M/453 zagotovili standarde, pomembne za sodelovalne inteligentne prometne sisteme. Delo na področju standardizacije inteligentnih prometnih sistemov temelji tudi na sodelovanju med EU, ZDA in drugimi partnerji, ki si prizadevajo za globalno harmonizacijo standardov za inteligentne prometne sisteme. To sodelovanje pospešuje opredelitev standardov in vodi v hitrejšo uvedbo inteligentnih prometnih sistemov.

Razvit in objavljen je bil tudi standard DATEX II za izmenjavo informacij, povezanih z inteligentnimi prometnimi sistemi (v realnem času), tehnična specifikacija CEN (CEN/TS 17268) za izmenjavo (statičnih) prostorskih podatkov inteligentnih prometnih sistemov pa je bila dokončana leta 2018 v skladu s projektom TN-ITS[32]. Te dejavnosti so bistvene za boljšo izmenjavo podatkov inteligentnih prometnih sistemov o cestnem prometu in za podatke, potrebne za digitalne zemljevide.

Komisija je februarja 2016 uvedla mandat za standardizacijo M/546, s katerim je zahtevala, naj evropske organizacije za standardizacijo pripravijo osnutke novih evropskih standardov in evropskih standardizacijskih dokumentov v podporo izvajanju člena 8 direktive o inteligentnih prometnih sistemih za informacije o večmodalnosti, upravljanje prometa in logistiko v mestih na področju inteligentnih prometnih sistemov v mestih. Ti naj bi bili dokončani leta 2021.

Opredeljene so bile dodatne potrebe po standardizaciji, ki spadajo na področje uporabe direktive o inteligentnih prometnih sistemih, in vključene v letne posodobitve tekočega načrta Komisije za standardizacijo IKT[33] zaradi morebitnih prihodnjih dejavnosti standardizacije. Med njimi so odprta platforma v vozilu, varno vključevanje in delovanje nomadskih naprav ter analiza pomanjkljivosti v zvezi z najrazličnejšimi storitvami za kooperativno, povezano in avtomatizirano mobilnost (CCAM).

2.5 Nezavezujoči ukrepi

2.5.1 Smernice za poročanje držav članic

Ob upoštevanju pridobljenih izkušenj in glede na analizo prvih poročil držav članic o napredku pri uvajanju inteligentnih prometnih sistemov (2014) sta bila v sodelovanju

[32] https://tn-its.eu/.

[33] http://ec.europa.eu/growth/industry/policy/ict-standardisation_sl.

s strokovnjaki držav članic pripravljena skupni okvir za poročanje in seznam ključnih kazalnikov uspešnosti ter predložena državam članicam, da so ju lahko prostovoljno uporabile v poročilih o napredku iz leta 2017. Okvir in seznam dopolnjujeta smernice za poročanje držav članic na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih[34], ki so bile sprejete 13. julija 2011. Podrobne informacije o uporabi strukture in ključnih kazalnikov uspešnosti so na voljo v delovnem dokumentu služb Komisije o analizi poročil držav članic o napredku iz let 2014 in 2017.

2.5.2 Smernice za mestne inteligentne prometne sisteme

Kot je navedeno v prvem poročilu o napredku, je bila s smernicami za mestne inteligentne prometne sisteme, pripravljenimi kot del akcijskega načrta za inteligentne prometne sisteme, zagotovljena podlaga za delovni dokument služb Komisije o spodbujanju uporabe inteligentnih prometnih sistemov v mestih EU[35]. To je bil del svežnja EU za mobilnost v mestih, sprejetega 17. decembra 2013[36]. Komisija bo ta sveženj ocenila leta 2019.

2.6 Pravila o zasebnosti, varnosti in ponovni uporabi informacij

V skladu s poročilom iz leta 2014 so bile v specifikacije po potrebi vključene določbe, povezane z zasebnostjo, varstvom podatkov, varnostjo in ponovno uporabo informacij, pri čemer je bilo pojasnjeno, da je treba upoštevati zakonodajo o zasebnosti in varstvu podatkov. Podobno je Evropski nadzornik za varstvo podatkov sistematično prejemal povabila na strokovne sestanke, njegova mnenja pa so se ustrezno upoštevala.

Varstvo osebnih podatkov je bil pomemben vidik, ki se je upošteval pri pripravi specifikacij za sodelovalne inteligentne prometne sisteme, saj več storitev sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov temelji na prenosu osebnih podatkov. Pojasnjeno je bilo, da za sodelovalne inteligentne prometne sisteme specifikacije ne morejo predstavljati pravne podlage za zakonito obdelavo podatkov. Ne glede na to specifikacije za sodelovalne inteligentne prometne sisteme določajo zahteve za psevdonimizacijo sporočil in premisleke v uvodnih izjavah, ki podpirajo varstvo osebnih podatkov.

Drug pomemben vidik specifikacij za sodelovalne inteligentne prometne sisteme je varnost komunikacij. Bistvenega pomena za številne storitve sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov je zagotoviti verodostojnost in celovitost sporočil sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov, ki vsebujejo informacije, kot so položaj, hitrost in smer. Zato je s temi specifikacijami za vse postaje sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov vzpostavljen en sam skupni evropski model zaupanja za sodelovalne inteligentne prometne sisteme ne glede na komunikacijske tehnologije, ki se uporabljajo.

2.7 Pravila o odgovornosti

Glede na poročilo iz leta 2014 so bile v skladu s členom 11 direktive o inteligentnih prometnih sistemih v specifikacije kot pomembne vključene določbe, povezane z odgovornostjo.

---

[34] UL L 193, 23.7.2011, str. 48.

[35] https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/doc/ump/swd(2013)527-communication.pdf.

[36] https://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_sl.htm.

Ker je odgovornost pomemben element tudi za sodelovalne inteligentne prometne sisteme, so se pri pripravi specifikacij ustrezno upoštevale referenčne določbe za harmonizacijsko zakonodajo Skupnosti za proizvode iz Priloge I k Sklepu št. 768/2008/ES[37]. Te niso strogo povezane z odgovornostjo, vendar so v njih podrobno opisane obveznosti in odgovornosti proizvajalcev postaj sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov.

2.8 Poročanje držav članic

2.8.1 Poročanje o nacionalnih dejavnostih in projektih v zvezi s prednostnimi področji

Države članice so morale v skladu s členom 17(3) direktive o inteligentnih prometnih sistemih Komisiji do 27. avgusta 2014 in 27. avgusta 2017 predložiti poročilo o nacionalnih dejavnostih in projektih na prednostnih področjih iz člena 2 direktive o inteligentnih prometnih sistemih.

Ti poročili iz let 2014 in 2017 sta analizirani v delovnem dokumentu služb Komisije „Analiza poročil držav članic“, priloženem temu poročilu.

2.8.2 Glavna spoznanja – trenutni trendi

Večina držav članic dejavno nadaljuje delo na prednostnem področju I (optimalna uporaba cestnih, prometnih in potovalnih podatkov), vključno s projekti, ki jih financira EU in vključujejo številne države članice (kot je projekt Crocodile 2). Številne države so poročale tudi, da pripravljajo nacionalno storitev načrtovanja potovanj ter izboljšujejo infrastrukturo za zbiranje podatkov in spremenljive obvestilne znake. Vendar je zasebni sektor na začetku pokazal omejeno pripravljenost za sodelovanje pri dostopu do podatkov v zvezi z varnostjo v cestnem prometu[38] (specifikacije (c)).

Države članice so razvile tudi najrazličnejše dejavnosti na prednostnem področju II (kontinuiteta upravljanja prometa in tovora v okviru storitev ITS). Med njimi so izboljšanje njihovih sistemov upravljanja prometa in nadaljnje čezmejno uvajanje storitev upravljanja prometa, učinkovitejše povezovanje cestnega in železniškega prometa, razvoj večmodalnega pametnega/elektronskega izdajanja vozovnic za javni prevoz ter razvoj inovativnih orodij in spletnih sistemov za informacije o cestnem tovornem prometu in njegovo upravljanje. Skoraj vse države članice so bile na tem področju vključene v enega ali več projektov, ki jih financira EU, kot so NEXT-ITS 2, Ursa Major 2, MedTIS2 ali Arc Atlantique 2.

Poleg uvedbe infrastrukture eCall in izvajanja specifikacij (e) o storitvah obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake, kar je bilo podprto tudi s projekti, financiranimi v okviru instrumenta za povezovanje Evrope, je bilo za prednostno področje III (aplikacije ITS na področju varnosti in varovanja cest) sporočenih manj dejavnosti. Več ključnih obsežnih projektov za inteligentne prometne sisteme na koridorjih instrumenta za povezovanje Evrope, ki jih financira EU (kot sta projekt

[37] Sklep št. 768/2008/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. julija 2008 o skupnem okviru za trženje proizvodov.

[38] V zvezi s podatki, ki jih ustvarijo vozila, je več držav članic leta 2017 ustanovilo delovno skupino za podatke, v katero je vključenih več javnih in zasebnih zainteresiranih strani. 3. junija 2019 je bil podpisan memorandum o soglasju glede dela v zvezi s potrditvijo koncepta za izmenjavo podatkov v zvezi z varnostjo v cestnem prometu, ki jih ustvarijo vozila. https://www.roundtable-dtf.eu/data-task-force/.

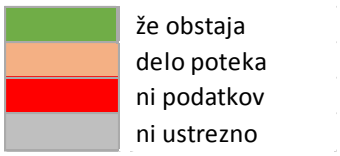
Ursa Major 2 ali NEXT-ITS 2), se vsaj delno nanaša na prednostno področje III, vendar so namenjeni zlasti izboljšanju varnosti potniškega in tovornega prometa. Opozoriti bi bilo treba tudi, da so številni projekti za sodelovalne inteligentne prometne sisteme, sporočeni za prednostno področje IV, močno osredotočeni na varnost.

Na prednostnem področju IV so bile sporočene številne nove dejavnosti, ki so osredotočene zlasti na sodelovalne inteligentne prometne sisteme, zaradi česar je v številnih državah članicah to področje bolj usklajeno z drugimi prednostnimi področji. Projekti, financirani v okviru instrumenta za povezovanje Evrope, kot so platforma C-Roads (in povezani nacionalni projekti C-Roads), InterCor in NordicWay, so združili številne države članice in pomagali pri vzpostavitvi čezmejne medobratovalnosti in standardov.

Kot je bilo že poudarjeno v poročilu iz leta 2014, sta medobratovalnost in kontinuiteta storitev podprti s specifikacijami EU, sprejetimi na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih.

Številne države članice so vzpostavile nacionalne točke dostopa, povezane z različnimi specifikacijami iz direktive o inteligentnih prometnih sistemih. V naslednji preglednici je prikazana raven uvedbe nacionalnih točk dostopa ob pripravi tega poročila. Rdeča barva označuje pomanjkanje informacij in/ali neuvedbo nacionalnih točk dostopa v več državah članicah. Posodobljen in podroben seznam nacionalnih točk dostopa je na voljo tudi na spletišču Komisije[39].

Barvne oznake za nacionalne točke dostopa



[39] https://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/nap_en.

Ime države	Nacionalna točka dostopa za storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij	Nacionalna točka dostopa za prometne informacije v realnem času	Nacionalna točka dostopa za prometne informacije v zvezi z varnostjo v cestnem prometu	Nacionalna točka dostopa glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake	Točka dostopa EU glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake
	Delegirana uredba št. 1926/2017	Delegirana uredba 2015/962	Delegirana uredba št. 886/2013	Delegirana uredba št. 885/2013	Delegirana uredba št. 885/2013
	(ukrep (a))	(ukrep (b))	(ukrep (c))	(ukrep (e))	(statični podatki – ukrep (e))
Avstrija					
Belgija					
Bolgarija					
Hrvaška					
Ciper					
Češka					
Danska					
Estonija					
Finska					
Francija					
Nemčija					
Grčija					
Madžarska					
Irska					
Italija					
Latvija					
Litva					
Luksemburg					
Malta					
Nizozemska					
Norveška					
Poljska					
Portugalska					
Romunija					
Slovaška					
Slovenija					
Španija					
Švedska					
Združeno kraljestvo					

Številne države članice so sodelovale tudi pri skupnih orodjih, povezanih z dostopnostjo podatkov in zagotavljanjem storitev (npr. profilih DATEX II, specifikacijah TN-ITS, katalogu metapodatkov, okviru kakovosti, predlogah za samoprijavo itd.), in sicer prek projektov, financiranih v okviru instrumenta za povezovanje Evrope/ukrepov za podporo programu, ali prostovoljno. To sodelovanje bi bilo treba spodbujati in razširiti, da bi se podprla harmonizacija digitalne infrastrukture inteligentnih prometnih sistemov, katere hrbtenico tvorijo vse nacionalne točke dostopa.

Sporočene so bile tudi nove vrste dejavnosti, kot je uporaba brezpilotnih zrakoplovov za spremljanje prometa, številne države članice pa so poročale o dejavnostih, povezanih s samovozečimi vozili/avtonomno vožnjo. Tem nastajajočim novim temam v zvezi z inteligentnimi prometnimi sistemi je treba nameniti stalno pozornost, zlasti glede na morebitno revizijo direktive o inteligentnih prometnih sistemih.

2.9 Evropska svetovalna skupina za inteligentne prometne sisteme

Kot je bilo že sporočeno leta 2014, je Komisija člane evropske svetovalne skupine za inteligentne prometne sisteme sistematično pozivala k predložitvi pisnih mnenj o poslovnih in tehničnih vidikih osnutkov specifikacij. Skupina je predložila dragocene pripombe, ki so bile v pomoč pri pripravi končnih različic specifikacij. V obdobju med marcem 2012 in septembrom 2018 je bilo organiziranih deset fizičnih sestankov, vključno s sestankom, poimenovanim „Friends of ITS“ (Prijatelji inteligentnih prometnih sistemov), ki je omogočil celovitejšo razpravo med Komisijo, državami članicami, industrijo in drugimi zainteresiranimi stranmi.

3 USPEŠNOST IN USTREZNOST DIREKTIVE 2010/40/EU TER PRENOS POOBLASTILA

3.1 Uspešnost in ustreznost

Obsežna ocena učinkovitosti, uspešnosti, ustreznosti, skladnosti in dodane vrednosti EU Direktive 2010/40/EU je na voljo v delovnem dokumentu služb Komisije o oceni direktive o inteligentnih prometnih sistemih, priloženem temu poročilu.

3.2 Izvajanje pooblastila

Politična podpora

V poročilu iz leta 2014 je bila poudarjena razlika med mnenji, ki so jih med delom v zvezi s specifikacijami za storitev eCall izrazili nacionalni strokovnjaki, in stališči držav članic med političnim nadzorom Sveta. Pri naknadno sprejetih specifikacijah za prednostne ukrepe je postopek s tega vidika potekal bolj nemoteno ter s splošnim soglasjem na ravni Sveta in Parlamenta. To je morda omogočilo podaljšanje pooblastila, prenesenega na Komisijo za sprejemanje delegiranih aktov, za pet let in olajšalo dialog o razvoju posodobljenega delovnega programa z državami članicami. Nasprotno je Svet julija 2019 zavrnil delegirano uredbo o dopolnitvi direktive o inteligentnih prometnih sistemih v zvezi z uvajanjem in operativno uporabo sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov, ki jo je Komisija po obsežnem in plodnem delu s strokovnjaki držav članic sprejela 13. marca 2019.

Izpodbijanje področja uporabe pooblastila

Država članica je 18. decembra 2013 Splošnemu sodišču Evropske unije predložila dve delegirani uredbi, tj. (EU) št. 885/2013 (o storitvah obveščanja glede parkirišč za tovornjake) in (EU) št. 886/2013 (o zagotavljanju osnovnih splošnih informacij v zvezi z varnostjo v cestnem prometu). Zahtevala je razveljavitev teh dveh delegiranih uredb, ker naj bi presegali meje pooblastila na podlagi Direktive 2010/40/EU in zato kršili člen 290 PDEU, saj so bile z njima uvedene obveznosti, ki jih morajo izpolnjevati vse države članice, kar je v nasprotju s ciljem direktive o inteligentnih prometnih sistemih.

Splošno sodišče je to tožbo oktobra 2015 zavrnilo[40] in navedlo, da Komisija pri sprejetju teh delegiranih aktov ni prekoračila svojega pooblastila. Potrdilo je tudi stališče Komisije glede ustanovitve nadzorne službe, pristojne za oceno skladnosti, z enim od delegiranih aktov.

[40] Sodba Splošnega sodišča z dne 8. marca 2015 v zadevah T-659/13 in T-660/13, Češka republika proti Komisiji, EU:T:2015:771.

Zadevna država članica je zoper to sodbo vložila pritožbo, v kateri je v bistvu trdila, da:

1. je Splošno sodišče napačno menilo, da s spornima uredbama ni določena obveznost za države članice, da na svojem ozemlju uvedejo aplikacije in storitve ITS,
2. Splošno sodišče ni pravilno razlagalo prenosa pooblastila iz člena 7 Direktive 2010/40/EU, saj ga je razlagalo tako, da dovoljuje Komisiji, da državam članicam naloži ustanovitev nadzorne službe, ter
3. je Splošno sodišče napačno presodilo, da nadzorna služba ne pomeni bistvenega elementa zadevnega področja in da je lahko predmet prenosa pristojnosti.

Sodišče je 26. julija 2017 pritožbo zavrnilo kot neutemeljeno[41], s čimer je potrdilo sodbo Splošnega sodišča in stališče Komisije.

Sodišče je torej odločilo, da ustanovitev nadzorne službe ne pomeni „bistvenega elementa“ zadevnega področja, zato je lahko predmet prenosa pristojnosti.

3.3 Nadaljnje spremljanje specifikacij

Kot je že navedeno v poročilu iz leta 2014, je bila zagotovljena pomoč pri izvajanju specifikacij s financiranjem v okviru instrumenta za povezovanje Evrope (projektov, kot so I_HeERO, Crocodile 2 in C-Roads, in ukrepov za podporo programu, kot so TN-ITS GO[42], DATEX II in MMTIS[43]) in programa Obzorje 2020 ter z vrsto pobud in platform zainteresiranih strani (EeIP[44], TISA[45], EU-EIP[46], TN-ITS itd.).

Komisija je zaradi strukturiranja izvajanja specifikacij v državah članicah organizirala tudi več nadaljnjih strokovnih sestankov[47] in delavnic za razpravo o težavah v zvezi z izvajanjem za vse specifikacije (a), (b), (c), (d) in (e), zlasti o težavah v zvezi z vzpostavitvijo nacionalnih točk dostopa.

Kot je navedeno v oddelku 2.8.2, so številne države članice prostovoljno in/ali v okviru projektov, ki jih je financirala EU, sodelovale pri različnih orodjih, potrebnih za izvajanje specifikacij, zlasti v zvezi z zahtevami glede kakovosti, metapodatki, profiliranjem standardov itd.

To delo je bilo potrebno zaradi dopolnitve specifikacij z operativnimi elementi, pri čemer ga je včasih zaradi neobstoja formaliziranega okvira začelo izvajati malo držav članic. Temu delu bi zagotovo koristilo boljše usklajevanje, ki bi vključevalo vse države članice in zajemalo vse specifikacije, da bi se to delo najbolje izkoristilo

---

41 Sodba Sodišča z dne 26. julija 2017 v zadevi C-696/15, Češka republika proti Komisiji, EU:C:2017:595.

42 https://tn-its.eu/tn-its-go.

43 Storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij – nepovratna sredstva so bila dodeljena 17 državam članicam.

44 http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2481.

45 http://tisa.org/.

46 https://eip.its-platform.eu/.

47 https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=1941&Lang=SL.

za vzpostavitev harmonizirane digitalne infrastrukture inteligentnih prometnih sistemov.

4. PORABLJENI IN POTREBNI FINANČNI VIRI

V primerjavi s poročilom iz leta 2014 je na voljo več informacij o porabljenih in potrebnih finančnih virih, saj so bili obravnavani vsi prednostni ukrepi, uvedba storitev in infrastrukture nacionalnih točk dostopa pa je znatno napredovala. Opozoriti bi bilo treba, da je stroške, povezane z izvajanjem specifikacij, zelo pogosto težko ločiti od splošnih stroškov uvajanja in delovanja samih storitev inteligentnih prometnih sistemov in fizičnih infrastruktur inteligentnih prometnih sistemov, ki se lahko izkažejo za veliko višje.

Stroški, povezani z izvajanjem direktive o inteligentnih prometnih sistemih, so izčrpno opisani v študiji „Support study for the ex-post evaluation of the ITS Directive 2010/40/EU“ (Podporna študija za naknadno oceno Direktive 2010/40/EU o inteligentnih prometnih sistemih) (Ricardo-TEPR, julij 2018) in nadalje obravnavani v delovnem dokumentu služb Komisije o oceni direktive o inteligentnih prometnih sistemih, priloženem temu poročilu.

Poleg stroškov prenosa, ki jih krijejo države članice, ter stroškov Komisije in držav članic, nastalih zaradi srečanj evropskega odbora za inteligentne prometne sisteme (25 srečanj do konca leta 2018), evropske svetovalne skupine (10 srečanj), strokovnih skupin držav članic (58 srečanj za pripravo specifikacij ali nadaljnjih srečanj) in platforme C-ITS (osem plenarnih sej in približno 160 srečanj delovne skupine), se lahko stroški, povezani z izvajanjem Direktive, povzamejo na naslednji način:

- **vzpostavitev in delovanje nacionalnih točk dostopa:** povprečni stroški vzpostavitve nacionalnih točk dostopa na podlagi 30-odstotnega prispevka držav članic znašajo od 249 000 EUR za specifikacije (b) do 352 000 EUR za specifikacije (c). Povprečni letni stroški delovanja nacionalnih točk dostopa znašajo od 29 000 EUR za specifikacije (c) do 46 000 EUR za specifikacije (b). V zvezi s specifikacijami (a) so podatke predložile le tri države članice, iz njih pa je razvidno, da povprečni stroški vzpostavitve znašajo 195 000 EUR, letni stroški delovanja pa 22 000 EUR. Ti stroški so le povprečne vrednosti, posamezne vrednosti za vsako državo članico pa se močno razlikujejo in so odvisne zlasti od odločitev glede izvajanja, ki jih je sprejela država članica (ponovna uporaba obstoječih točk dostopa, skupne točke dostopa za več specifikacij itd.), izbranih tehničnih rešitev (npr. podatkovno skladišče, podatkovni trg, repozitorij) in morebitne vključitve dinamičnih podatkov;
- **razvoj standardov:** Komisija je za obdobje 2011–2017 namenila 2,8 milijona EUR za razvoj standardov za sistem eCall in dva mandata M/453 (sodelovalni inteligentni prometni sistemi) in M/546 (mestni inteligentni prometni sistemi). Dodatna finančna sredstva so bila dodeljena za standarde, povezane s specifikacijami (npr. tehničnimi specifikacijami za izmenjavo prostorskih podatkov inteligentnih prometnih sistemov), in profiliranje standardov v okviru projektov instrumenta za povezovanje Evrope ali ukrepov za podporo programu. To delo na področju standardizacije se bo nadaljevalo, zlasti na podlagi tekočega načrta Komisije za standardizacijo IKT;

- **ukrepi za podporo programu iz instrumenta za povezovanje Evrope:** za podporo izvajanju specifikacij se je začelo izvajanje več ukrepov za podporo programu iz instrumenta za povezovanje Evrope v skupni vrednosti 15,5 milijona EUR. Ti zajemajo postopke in standarde za izmenjavo podatkov (TN-ITS GO za prostorske podatke inteligentnih prometnih sistemov, DATEX II za podatke o prometu, NeTEx za javni prevoz, MMTIS) ter varnostno arhitekturo za sodelovalne inteligentne prometne sisteme, ki številnim državam članicam omogoča razvoj skupnih orodij za izvajanje;
- kar zadeva storitev **eCall**, je bilo poleg prejšnjih pilotnih projektov pred uvedbo 39 milijonov EUR vloženih v dva projekta, financirana v okviru instrumenta za povezovanje Evrope (od tega je bilo 18,7 milijona EUR sredstev EU), v katera je vključenih 18 držav članic. Ti stroški presegajo vzpostavitev ali nadgradnjo infrastrukture centrov za obveščanje, potrebne za sprejemanje in upravljanje klicev v sili eCalls, ter vključujejo tudi dejavnosti, usmerjene v prihodnost, ki so povezane na primer z razširitvijo na dodatne vrste vozil.

Dodatni stroški, na katere je treba opozoriti, so stroški svetovalnih študij za Komisijo (2,1 milijona EUR za obdobje 2010–2017) in organizacije dogodkov v zvezi z inteligentnimi prometnimi sistemi (1,6 milijona EUR za obdobje 2010–2017) ter stroški spremljanja in izvrševanja, ki so jih imele Komisija in države članice.

Glede na študijo „Support study for the ex-post evaluation of the ITS Directive 2010/40/EU“ (Podporna študija za naknadno oceno Direktive 2010/40/EU o inteligentnih prometnih sistemih) (Ricardo-TEPR, julij 2018) naložbe v raziskave in razvoj (sedmi okvirni program in program Obzorje 2020) ter uvedbo (TEN-T in instrument za povezovanje Evrope, skladi ESI) precej presegajo te stroške izvajanja, pri čemer je razmerje med njimi približno 100 : 1. Ker je en od glavnih ciljev specifikacij, oblikovanih na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih, olajšati in uskladiti dostop do podatkov, ki se ponovno uporabijo za razvoj storitev inteligentnih prometnih sistemov, se zdijo stroški v zvezi z izvajanjem direktive razumni, kar velja tudi za stroške, povezane z usklajenim zagotavljanjem storitev, npr. za storitev eCall in sodelovalne inteligentne prometne sisteme. Ta vprašanja glede stroškov in koristi so podrobneje obravnavana v delovnem dokumentu služb Komisije o oceni direktive o inteligentnih prometnih sistemih, priloženem temu poročilu.

5. SKLEPNE UGOTOVITVE

Šest prednostnih ukrepov iz direktive o inteligentnih prometnih sistemih je bilo v celoti obravnavanih. Na podlagi navedene direktive so se začele izvajati nove dejavnosti, pravica do sprejemanja delegiranih aktov je bila podaljšana, posodobljen delovni program, pripravljen na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih in sprejet 11. decembra 2018, pa bo usmerjal prihodnje delo v naslednjih letih.

Večina držav članic dejavno izvaja specifikacije, na katerih temelji uvedba storitev inteligentnih prometnih sistemov. Nacionalne točke dostopa so bile uvedene ali se uvajajo, hkrati pa se razvijajo operativna orodja, ki podpirajo dostopnost podatkov inteligentnih prometnih sistemov. Temu delu bi zagotovo koristilo boljše usklajevanje, ki bi vključevalo vse države članice in zajemalo vse specifikacije, s

čimer bi se vsa ta prizadevanja za usklajeno digitalno infrastrukturo inteligentnih prometnih sistemov po vsej EU združila.

V zvezi z inteligentnimi prometnimi sistemi se pojavljajo nove teme in izzivi, ki so izraženi v poročilih držav članic o izvajanju direktive, na primer povezana in avtomatizirana mobilnost ter mobilnost kot storitev (MaaS). Ob upoštevanju tega razvoja lahko postane vprašanje razpoložljivosti podatkov o celotnem omrežju cestnega prometa pomembnejše, zlasti za ključne vrste podatkov, ki ustrezajo pravilom o uporabi fizične infrastrukture. To vprašanje bi bilo treba dodatno proučiti, da bi se ocenila potreba po nadaljnjem ukrepanju.

V morebitni prihodnji reviziji direktive o inteligentnih prometnih sistemih bi bilo treba poleg upoštevanja ugotovitev iz ocene navedene direktive vse te vidike vključiti v celovit pristop.