EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 21.4.2026
COM(2026) 165 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy

{SWD(2026) 117 final}

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o provádění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU ze dne 7. července 2010 o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy

Obsah

1 ÚVOD A SOUVISLOSTI 3
2 STAV PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 2010/40/EU 4
2.1 Akty v přenesené pravomoci týkající se specifikací a související právní předpisy 4
2.2 Nový pracovní program na období 2024–2028 7
2.3 Normy 9
2.4 Pravidla ochrany údajů a soukromí 10
2.5 Pravidla o odpovědnosti 10
2.6 Podávání zpráv členskými státy 10
2.6.1 Nová pravidla pro podávání zpráv 10
2.6.2 Poznatky z analýzy zpráv členských států 11
2.7 Evropská poradní skupina pro ITS 14
3 PODPŮRNÁ OPATŘENÍ A SPOLUPRÁCE 15
4 POUŽITÉ A POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE 16
5 ZÁVĚR 17

1 ÚVOD A SOUVISLOSTI

Tato zpráva je první zprávou od přijetí směrnice (EU) 2023/2661 ze dne 22. listopadu 2023, kterou se mění směrnice 2010/40/EU (dále jen „směrnice o ITS“), kterou měly členské státy provést ve vnitrostátním právu do 21. prosince 2025. Podle čl. 17 odst. 4 pozměněné směrnice o ITS musí Komise předložit Evropskému parlamentu a Radě zprávu o pokroku dosaženém při provádění směrnice a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jejím základě, a to nejpozději dvanáct měsíců od uplynutí lhůty pro podávání vnitrostátních zpráv o provádění směrnice o ITS; tyto zprávy měly členské státy podat Komisi do 21. března 2025[1].

Změna směrnice o ITS sledovala několik cílů. Cíle byly identifikovány v rámci následného hodnocení směrnice[2] a v rámci druhé zprávy Komise Evropskému parlamentu a Radě o pokroku při provádění směrnice o ITS[3] a dále byly posouzeny v průvodním posouzení dopadů[4] k návrhu směrnice, kterou se mění směrnice o ITS[5]. Jde o tyto cíle: i) dále zlepšovat koordinaci v souvislosti s přístupností dat; ii) zohlednit vznik nových témat a výzev v oblasti ITS a iii) zlepšit dostupnost klíčových druhů dat v celé silniční dopravní síti.

Změny směrnice o ITS zavedly několik nových požadavků na bezpečnost kooperativních ITS (C-ITS), předběžná opatření v případě mimořádných situací, povinnou spolupráci mezi členskými státy a zúčastněnými stranami, dostupnost dat a zavádění služeb a zjednodušení podávání zpráv, a to jak pokud jde o směrnici, tak o akty v přenesené pravomoci přijaté na jejím základě, včetně stanovení společného vzoru a společných klíčových ukazatelů výkonnosti. Byly doplněny dvě přílohy, které stanoví seznamy druhů dat a služeb, které jsou pro zavádění ITS považovány za klíčové. V souvislosti s přístupností dat byla rovněž uznána úloha vnitrostátních přístupových míst[6].

Čtyři prioritní oblasti směrnice o ITS byly rovněž nově definovány a reorganizovány do čtyř kategorií služeb, které zohledňují nová témata a problémy v oblasti ITS, jako je mobilita jako služba a kooperativní, propojená a automatizovaná mobilita, a zároveň zajišťují, aby byla i nadále pokryta oblast působnosti stávajících aktů v přenesené pravomoci.

Byla posílena úloha Evropského výboru pro ITS, zejména uplatněním přezkumného postupu pro přijímání nových pracovních programů ITS, jakož i vzoru a klíčových ukazatelů výkonnosti pro podávání zpráv členskými státy. Úloha Evropské poradní skupiny pro ITS byla rovněž posílena doplněním povinné konzultační fáze před přijetím pracovních programů ITS.

V souladu s požadavky pozměněné směrnice o ITS přijala Komise v roce 2024 tato rozhodnutí:

- Rozhodnutí Komise ze dne 22. března 2024, kterým se mění rozhodnutí Komise 2011/C 135/03, pokud jde o jeho použitelnost, úkoly Evropské poradní skupiny pro ITS a transparentnost jejího fungování[7].

[1] Vnitrostátní zprávy o provádění směrnice o ITS jsou k dispozici na adrese https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_cs.
[2] SWD(2019) 369 final.
[3] COM(2019) 464 final.
[4] SWD(2021) 474 final.
[5] COM(2021) 813 final.
[6] https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_cs.
[7] Úř. věst. C, C/2024/2348, 27.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.

- Prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 11. listopadu 2024, kterým se stanoví vzor včetně klíčových ukazatelů výkonnosti pro účely podávání zpráv členskými státy podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU[8]. Tímto rozhodnutím se zrušuje a nahrazuje dřívější prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 13. července 2011 o přijetí pokynů k podávání zpráv členskými státy[9]. V roce 2024 byly také s odborníky z členských států připraveny pokyny pro klíčové ukazatele výkonnosti v oblasti ITS pro EU[10].
- Prováděcí rozhodnutí Komise ze dne 12. listopadu 2024, kterým se stanoví pracovní program podle směrnice 2010/40/EU na období 2024–2028[11] (pracovní program ITS na období 2024–2028).

K této zprávě je přiložen pracovní dokument útvarů Komise, který analyzuje vnitrostátní zprávy o provádění směrnice o ITS z roku 2025, včetně dostupnosti klíčových druhů dat uvedených v příloze III a zavádění služeb uvedených v příloze IV směrnice o ITS, jak je poskytly členské státy v souladu s čl. 17 odst. 1 směrnice o ITS. Pracovní dokument útvarů Komise rovněž analyzuje klíčové ukazatele výkonnosti, které členské státy uvádějí ve svých zprávách.

2 STAV PROVÁDĚNÍ SMĚRNICE 2010/40/EU

2.1 Akty v přenesené pravomoci týkající se specifikací a související právní předpisy

Od zveřejnění druhé zprávy Komise o pokroku bylo ve specifikacích přijatých podle směrnice o ITS provedeno několik významných změn. Současný stav je takovýto:

Prioritní akce a) – poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii: Dne 31. května 2017 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926, kterým se doplňuje směrnice o ITS, pokud jde o poskytování multimodálních informačních služeb o cestování v celé Unii[12]. Tyto specifikace se týkaly jak podmínek umožňujících zavedení služeb, jako je povinná přístupnost stávajících statických dat prostřednictvím vnitrostátních přístupových míst, tak ustanovení o propojení informačních služeb o cestování.

Jak bylo oznámeno ve sdělení Komise o strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu[13], specifikace byly změněny nařízením v přenesené pravomoci (EU) 2024/490[14], které Komise přijala dne 29. listopadu 2023. Pozměněné specifikace vyžadují, aby držitelé dat poskytovali přístup ke stávajícím dynamickým datům (např. informacím v reálném čase, mj o přerušení dopravy) prostřednictvím vnitrostátních přístupových míst. Působnost tohoto ustanovení se rozšířila i na další druhy dat, například o tom, zda lze do vlaku vzít jízdní kolo, a o přístupnosti pro cestující se zdravotním postižením nebo s omezenou schopností pohybu a orientace. V závislosti na druhu dat a zeměpisném pokrytí bylo zavádění specifikací rozvrženo do 1. prosince 2028.

[8] Úř. věst. L, 2025/264, 10.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] Úř. věst. L 193, 23.7.2011, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Dostupné na adrese ITS national reports (Vnitrostátní zprávy o provádění směrnice o ITS) – Mobility and Transport (Mobilita a doprava) – European Commission (Evropská komise).
[11] Úř. věst C, C/2024/6798, 13.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
[12] Úř. věst. L 272, 21.10.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.
[13] COM(2020) 789 final.
[14] Úř. věst. L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.

Prioritní akce b) – poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé Unii: Dne 18. prosince 2014 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/962, kterým se doplňuje směrnice o ITS, pokud jde o poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU[15]. Specifikace měly zajistit přístupnost, výměnu, opakované použití a aktualizaci dat o silniční síti a dopravním provozu ze strany silničních orgánů, provozovatelů silnic a poskytovatelů služeb za účelem poskytování informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase v celé EU.

Tyto specifikace byly revidovány přijetím nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/670[16] ze dne 2. února 2022, kterým se ode dne 1. ledna 2025 zrušuje nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2015/962. Revize doplnila seznam stávajících dat, která jsou držitelé dat povinni zpřístupnit prostřednictvím vnitrostátních přístupových míst, o další druhy dat a rozšířila zeměpisnou oblast působnosti s cílem zahrnout celou silniční síť EU s výjimkou soukromých pozemních komunikací. Zavedla také povinnost poskytovatelů služeb zahrnout do svých služeb bez dodatečných nákladů pro konečného uživatele data o plánech dispozičních řešení dopravních komunikací a dopravních předpisech a omezeních zavedených příslušnými orgány a zpřístupněných prostřednictvím vnitrostátních přístupových míst. V závislosti na druhu dat a zeměpisném pokrytí bylo zavádění specifikací rozvrženo mezi 1. leden 2023 a 31. prosinec 2027.

Prioritní akce c) – údaje a postupy pro, je-li to možné, poskytování bezplatných minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům: Dne 15. května 2013 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 886/2013, kterým se doplňuje směrnice o ITS, pokud jde o údaje a postupy pro poskytování minimálních univerzálních informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uživatelům, pokud možno bezplatně[17]. S revizí těchto specifikací se počítá v pracovním programu ITS na období 2024–2028 (viz níže).

Prioritní akce d) – harmonizované poskytování interoperabilní služby eCall v celé Unii: Dne 26. listopadu 2012 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 305/2013 o harmonizovaném poskytování interoperabilní služby eCall v celé Unii[18].

Dále bylo dne 15. května 2014 přijato rozhodnutí č. 585/2014/EU[19] a dne 29. dubna 2015 nařízení (EU) 2015/758[20]. Tyto právní předpisy doplnily rámec podle směrnice o ITS tím, že stanovily povinné zavádění center tísňového volání eCall (PSAP eCall) a povinné vybavení nových typů vozidel kategorie M_1 nebo N_1 (podrobnější popis těchto právních předpisů viz druhá zpráva Komise o pokroku).

Dne 6. února 2024 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2024/1084[21], kterým se mění nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 305/2013. To vyžadovalo, aby centra tísňového volání ode dne 1. ledna 2026 podporovala přijímání a vyřizování volání eCall pomocí nejnovějších komunikačních technologií s přepojováním paketů (4G/5G). Podobně

[15] Úř. věst. L 157, 23.6.2015, s. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj.
[16] Úř. věst. L 122, 25.4.2022, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj.
[17] Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj.
[18] Úř. věst. L 91, 3.4.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj.
[19] Úř. věst. L 164, 3.6.2014, s. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj.
[20] Úř. věst. L 123, 19.5.2015, s. 77, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj.
[21] Úř. věst. L, 2024/1084, 12.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj.

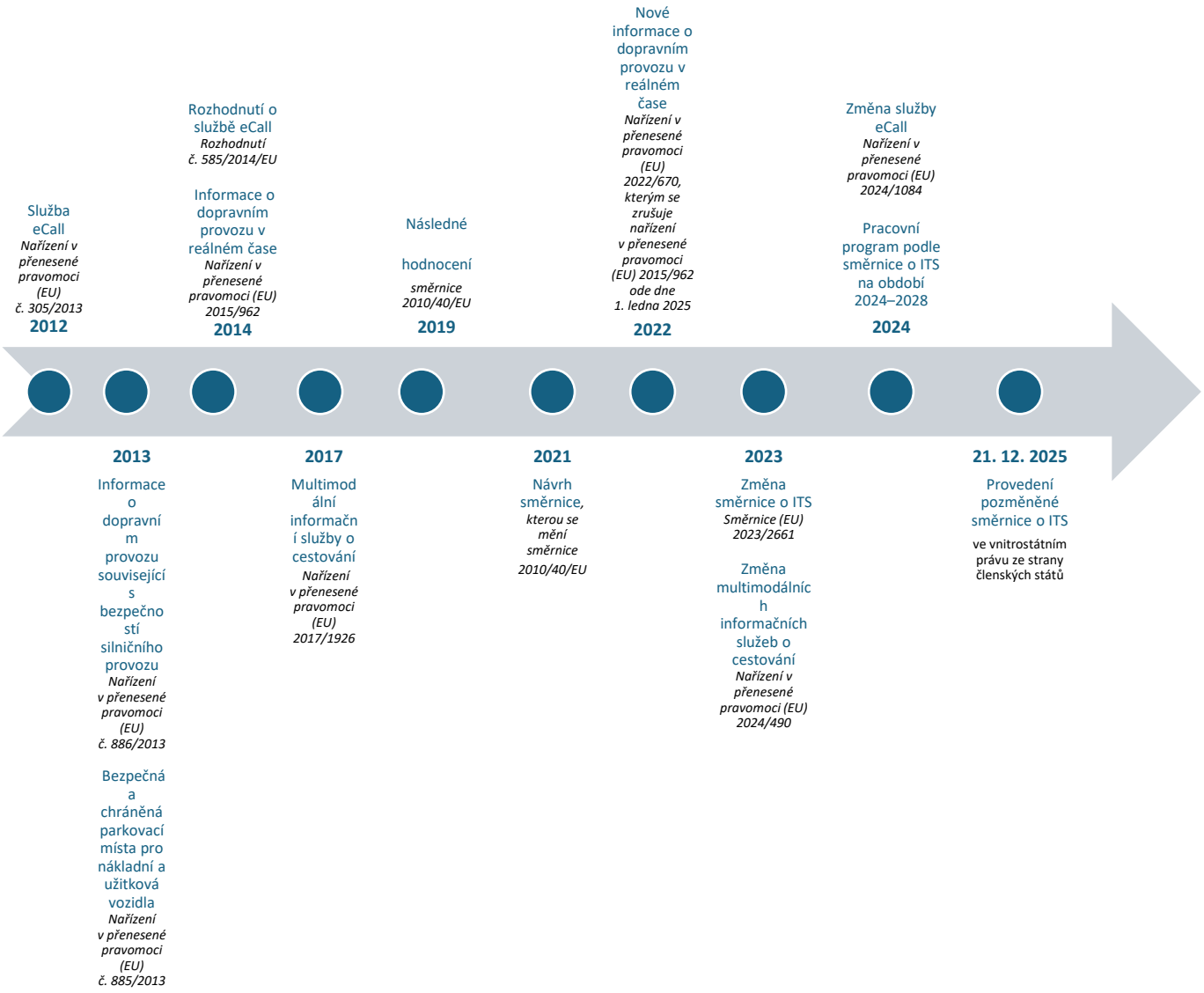
Komise dne 14. února 2024 přijala nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2024/1180[22], kterým se mění nařízení (EU) 2015/758, pokud jde o normy týkající se systému eCall, a dne 23. července 2025 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2025/1871[23], kterým se mění nařízení (EU) 2015/758, pokud jde o normy týkající se systému eCall, a nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/79[24], pokud jde o technické požadavky a zkušební postupy pro schválení motorových vozidel vybavených palubními systémy eCall využívajícími linku tísňového volání 112.

Prioritní akce e) – poskytování informačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla: Dne 15. května 2013 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013, kterým se doplňuje směrnice o ITS, pokud jde o poskytování informačních služeb týkajících se bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla[25]. Revize těchto specifikací je stanovena v pracovním programu ITS na období 2024–2028 (viz níže).

Prioritní akce f) – poskytování rezervačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla: Komisetuto prioritní akci konzultovala s odborníky z členských států a klíčovými zúčastněnými stranami, a to i při projednávání nejnovějšího pracovního programu ITS na období 2024–2028. To vedlo k závěru, že v této fázi není třeba stanovit specifikace a normy pro rezervaci parkovacích ploch.

Kromě specifikací prioritních akcí v rámci směrnice o ITS přijala Komise dne 13. března 2019 **nařízení v přenesené pravomoci[26], pokud jde o zavádění a provozní využívání kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS)**. Evropský parlament a Rada vyslovily proti tomuto nařízení v přenesené pravomoci námitky, a nařízení tedy nevstoupilo v platnost. Nová iniciativa pro specifikace v oblasti C-ITS je stanovena v pracovním programu ITS na období 2024–2028 (viz níže).

[22] Úř. věst. L, 2024/1180, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] Úř. věst. L, 2025/1871, 28.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[24] Úř. věst. L 12, 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
[25] Úř. věst. L 247, 18.9.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj.
[26] C(2019) 1789 final.



2.2 Nový pracovní program na období 2024–2028

Od roku 2010, kdy směrnice o ITS vstoupila v platnost, prováděla Komise první pracovní program[27], který se zaměřil především na přijetí specifikací pro prioritní akce podle směrnice. Následovaly dvě aktualizace tohoto pracovního programu, a to na období 2017–2022[28] a 2022–2027[29], které zahrnovaly nové akce podle čl. 6 odst. 3 směrnice a zejména umožnily revizi stávajících specifikací.

V souladu s článkem 4a pozměněné směrnice o ITS přijala Komise dne 12. listopadu 2024 prováděcí rozhodnutí, kterým se stanoví nový pracovní program ITS na období 2024–2028.

[27] C(2011) 289 final.
[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.

Rozhodnutí bylo přijato po konzultaci s Evropskou poradní skupinou pro ITS[30], přípravných pracích s odborníky z členských států a hlasování v Evropském výboru pro ITS ve prospěch rozhodnutí v září 2024 v souladu s přezkumným postupem. Konzultace se zúčastněnými stranami proběhly také v rámci veřejného semináře dne 19. března 2024.

Pracovní program ITS na období 2024–2028 podrobně popisuje oblast působnosti a časový harmonogram činností, které Komise hodlá podniknout za účelem dalšího provádění směrnice 2010/40/EU. Předpokládá se několik zastřešujících úkolů, zejména: a) přijetí společného vzoru pro podávání zpráv členskými státy a klíčových ukazatelů výkonnosti v roce 2024; b) obměna Evropské poradní skupiny pro ITS v roce 2024; c) tato zpráva o pokroku v provádění v roce 2026 a zpráva o přenesené pravomoci v roce 2028 a d) přezkum směrnice o ITS v letech 2027–2028.

Další plánované činnosti se týkají různých prioritních oblastí směrnice o ITS nebo změn samotné směrnice. Na několika z těchto činností se již začalo pracovat:

- Pokud jde o práci na specifikacích C-ITS, v červnu 2025 se konal první seminář se zúčastněnými stranami z veřejného a soukromého sektoru, včetně Evropské poradní skupiny pro ITS, který měl pomoci vymezit oblast působnosti iniciativy. V roce 2026 zahájí Komise podpůrnou studii.
- V rámci projektů NAPCORE a NAPCORE-X[31], které jsou spolufinancovány Nástrojem pro propojení Evropy (CEF), byly zahájeny přípravné práce na rozvoji identifikátorů multimodálních přístupových uzlů. Cílem projektů je poskytnout doporučení a podpořit další práci s členskými státy.
- V červenci 2025 byla dokončena průzkumná studie, která měla posoudit potřebu doplňkových akcí v oblasti vyspělých služeb řízení dopravy a mimořádných událostí[32]. Potvrdilo se, že existuje jasná a naléhavá potřeba doplňkových akcí. Další konzultace a diskuse s odborníky z členských států budou následovat v roce 2026.
- Byly zahájeny práce na revizi stávajících specifikací pro minimální univerzální informace o dopravním provozu související s bezpečností silničního provozu. Po prvním semináři v prosinci 2024 se zúčastněnými stranami z veřejného a soukromého sektoru, včetně Evropské poradní skupiny pro ITS, zahájila Komise v roce 2025 vypracování studie, včetně analýzy nákladů a přínosů. Očekává se, že aktualizované specifikace budou přijaty ve třetím čtvrtletí roku 2026.
- Byly zahájeny práce na revizi stávajících specifikací informačních služeb pro bezpečná a chráněná parkovací místa pro nákladní a užitková vozidla. Po prvním semináři v lednu 2026 se zúčastněnými stranami z veřejného a soukromého sektoru, včetně Evropské poradní skupiny pro ITS, zahájí Komise v roce 2026 vypracování studie, včetně analýzy nákladů a přínosů. Očekává se, že aktualizované specifikace budou přijaty v roce 2027.

[30] Zápis ze zasedání dne 6. června 2024 je zveřejněn v rejstříku expertních skupin Komise a dalších podobných subjektů, kódové číslo E02736.
[31] https://napcore.eu/.
[32] Exploratory study to assess the need for complementary action in the field of enhanced traffic and incident management services (Průzkumná studie k posouzení potřeby doplňkové akce v oblasti vyspělých služeb řízení dopravy a mimořádných událostí) – Úřad pro publikace EU.

2.3 Normy

V několika důležitých oblastech pokračuje normalizační úsilí, které dále podporuje zavádění služeb ve čtyřech prioritních oblastech směrnice o ITS.

Normy eCall byly doplněny několika technickými specifikacemi, které se týkají dalších typů vozidel (jednostopá motorová vozidla, autokary a autobusy, zemědělská vozidla, těžká nákladní vozidla). To se podařilo s podporou projektu sAFE (2018–2021), který byl spolufinancován nástrojem CEF. V letech 2024 a 2025 evropské normalizační organizace CEN-CENELEC a ETSI upravily stávající normy týkající se eCall a vytvořily nové normy týkající se eCall pro službu eCall s přepojováním paketů s cílem podpořit modernizaci vozidel a center tísňového volání směrem k mobilním komunikačním sítím 4G a 5G[33].

Pokud jde o C-ITS, platforma C-Roads[34] ve spolupráci s konsorciem CAR 2 CAR Communication Consortium[35] zveřejnila v září 2025 první verzi harmonizovaného komunikačního profilu pro služby C-ITS. Vycházela z příslušných norem ETSI a CEN a v prvním kroku zaměřila se na komunikační profil pro komunikaci krátkého dosahu IEEE 802.11p / ETSI ITS-G5.

Podpůrná opatření programu na úrovni nástroje CEF NAPCORE (2021–2025) a Data4PT (2020–2024), která jsou nyní sloučena do akce technické pomoci na úrovni nástroje CEF NAPCORE-X (2025–2027), koordinují činnosti členských států[36] týkající se norem pro data o silniční síti (Datex II[37] a TN-ITS[38]), norem pro multimodální data (Transmodel, NeTEx a SIRI)[39], datového slovníku[40] pro všechny kategorie dat obsažené v nařízeních v přenesené pravomoci přijatých na základě směrnice o ITS, schématu metadat mobilityDCAT-AP[41] a (referenční architektury) NAP Reference Architecture[42] jako společného plánu pro harmonizovaná a interoperabilní vnitrostátní přístupová místa.

Tímto způsobem se mohou normy neustále vyvíjet a aktualizovat a lze řídit a rozvíjet související komunity. V oblastech, jako jsou alternativní paliva, bezpečnost silničního provozu, informace o cestování a C-ITS, je organizována koordinace mezi různými normami a sladění s různými komunitami zúčastněných stran, jakož i přínosná spolupráce s evropskými normalizačními organizacemi.

K pozoruhodnému probíhajícímu vývoji patří účast na práci na úrovni ISO na normách pro správu elektronických dopravních předpisů (METR) prostřednictvím projektu NAPCORE-X a práce financovaná EU v rámci evropských normalizačních organizací na různých tématech, jako jsou čárové kódy pro multimodální přepravní doklady, cyklistická infrastruktura, výměna nezpracovaných data o veřejné dopravě a rozhraní API pro rezervace.

---

[33] The interoperable EU-wide eCall (Interoperabilní služba eCall v celé Unii) – Mobility and Transport (Mobilita a doprava).
[34] https://www.c-roads.eu/.
[35] https://www.car-2-car.org/.
[36] https://napcore.eu/standards/.
[37] https://datex2.eu/.
[38] https://tn-its.eu/.
[39] https://data4pt-project.eu/.
[40] https://github.com/NAPCORE/Data-dictionary.
[41] https://mobilitydcat-ap.github.io/mobilityDCAT-AP/releases/index.html.
[42] https://napcore.github.io/Reference-Architectures-website/.

Podrobné informace o stávajících normách v oblasti ITS lze nalézt v příručce EU-ICIP GUIDE to Intelligent Transport Systems Standards (příručka projektu EU-ICIP k normám v oblasti inteligentních dopravních systémů)[43] financované EU.

2.4 Pravidla ochrany údajů a soukromí

Jak bylo konstatováno v předchozích zprávách, ustanovení týkající se ochrany údajů a soukromí byla náležitě zahrnuta do specifikací, což objasňuje, že musí být dodržovány právní předpisy o ochraně soukromí a údajů. Stejně tak byl v případě potřeby přizván na jednání odborníků evropský inspektor ochrany údajů a jeho stanovisko bylo řádně zohledněno, a to zejména při revizi specifikací.

2.5 Pravidla o odpovědnosti

Jak bylo konstatováno v předchozích zprávách, ustanovení týkající se odpovědnosti byla v souladu s článkem 11 směrnice o ITS zahrnuta do specifikací stanovených v příslušných nařízeních v přenesené pravomoci.

2.6 Podávání zpráv členskými státy

2.6.1 Nová pravidla pro podávání zpráv

Článek 17 směrnice o ITS vyžaduje, aby členské státy předložily zprávu o provádění směrnice a aktů v přenesené pravomoci přijatých na jejím základě do 21. března 2025 a po této první zprávě každé tři roky. Na základě vzoru přijatého Komisí podávají členské státy zprávy o hlavních vnitrostátních činnostech a projektech v prioritních oblastech a o dostupnosti dat a služeb uvedených v přílohách III a IV. Podávání zpráv zahrnuje také klíčové ukazatele výkonnosti – zavádění, přínosy a investice, přičemž se rozlišuje mezi povinnými a dodatečnými ukazateli, a to postupně, počínaje sítí TEN-T a dálnicemi. Tento vzor byl projednán s odborníky z členských států na třech zasedáních v roce 2024 a přijat po hlasování v Evropském výboru pro ITS ve prospěch návrhu v září 2024 v souladu s přezkumným postupem.

S cílem poskytnout informace o politice na vyšší úrovni vyžaduje vzor, aby členské státy podávaly zprávy o klíčových ukazatelích výkonnosti – zavádění, které nabízejí přehled o zavádění a dopadu zařízení a služeb ITS v EU. U klíčových ukazatelů výkonnosti – přínosů, které hodnotí dopad služeb ITS na cestovní dobu, počet dopravních nehod a emise CO_2 související s dopravou, je účelem vzoru shromáždit spolehlivé referenční hodnoty na základě dostatečného počtu vysoce kvalitních vzorků. To by mělo umožnit obezřetnou extrapolaci s ohledem na přirozená omezení při výpočtu těchto klíčových ukazatelů výkonnosti a na náročnost oddělení dopadu ITS od jiných ovlivňujících faktorů. V neposlední řadě vzor vyžaduje podávání zpráv o finančních klíčových ukazatelích výkonnosti, zejména o ročních investicích a ročních nákladech na provoz a údržbu silničních ITS.

Nová pravidla pro podávání zpráv rovněž umožňují zjednodušení podávání zpráv členskými státy, neboť se podávání zpráv o aktech v přenesené pravomoci, které mělo probíhat každoročně nebo jednou za dva roky, nahrazuje jednou zprávou za tři roky pro směrnici a akty v přenesené pravomoci. Zavedení tohoto nového přístupu při revizi aktů v přenesené pravomoci postupně nahradí deset zpráv jedinou zprávou za tři roky.

[43] https://www.mobilityits.eu/.

2.6.2 Poznatky z analýzy zpráv členských států

2.6.2.1 Stav v jednotlivých prioritních oblastech

Většina členských států vykázala trvalou aktivitu v prioritní oblasti I. Pokud jde o multimodální informační služby o cestování, všechny členské státy zřídily svá vnitrostátní přístupová místa; přístupnost dat a dodržování norem EU však zůstávají nejednotné a některá vnitrostátní přístupová místa bude třeba modernizovat, aby podporovala přístup ke všem druhům dat. Úsilí o zapojení zúčastněných stran vedlo k rozšířenému zveřejňování dat, přesto však mezi členskými státy existují značné rozdíly. Společně s projekty spolufinancovanými nástrojem CEF se zavádějí společné nástroje, jako je mobilityDCAT-AP. Dodržování norem, jako jsou NeTEx a SIRI, však vyžaduje zlepšení. Naopak v oblasti zavádění informačních služeb o dopravním provozu v reálném čase dochází k pokroku v rámci vnitrostátních a evropských iniciativ, přičemž se používají různé metody sběru dat pomocí kamer a čidel. Navzdory pokroku v oblasti přístupnosti a výměny dat přetrvávají rozdíly v dostupnosti statických a dynamických dat. Normy jako DATEX II a TN-ITS jsou široce zaváděny.

Pokud jde o prioritní oblast II, členské státy aktivně zlepšují řízení dopravy zaváděním technologií pro optimalizaci dopravní infrastruktury. Pro efektivnější vizualizaci a řízení dopravy se zavádějí iniciativy, jako jsou digitální dvojčata a automatizační technologie. Projekty zahrnují různé druhy dopravy mimo silnice, včetně železnice a multimodálního městského prostředí. Integrace nákladní dopravy hraje klíčovou úlohu, přičemž města experimentují s různými řešeními řízení přístupu pro nákladní dopravu s cílem zlepšit výkonnost sítě. Iniciativy v oblasti elektronických informací o nákladní dopravě (eFTI) umožňují přechod na digitální výměnu dat s cílem zlepšit logistické toky. Mezi výzvy patří integrace složitých ekosystémů a standardizace rozhraní, což ukazuje na potřebu harmonizované podpory na evropské úrovni.

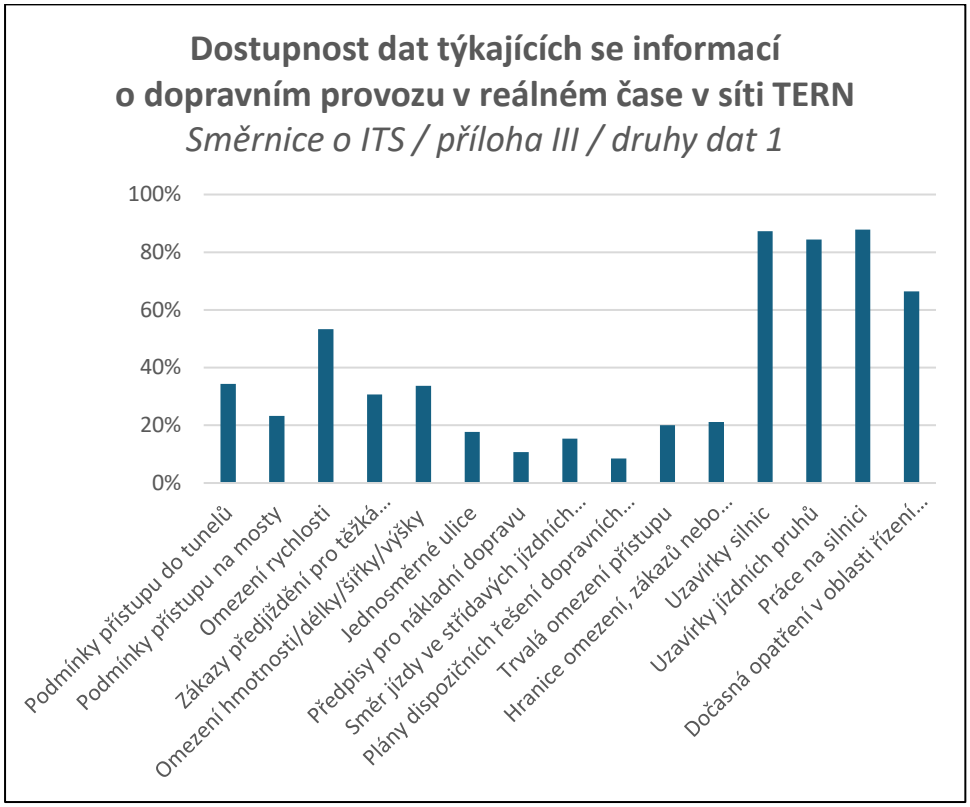
Zprávy o prioritní oblasti III ukázaly vyspělost, ale také potřebu pokračujícího zapojení soukromého sektoru. Všechny členské státy zavedly systém eCall využívající linku 112 a pokračuje přechod na sítě 4G/5G. Statická data o bezpečném parkování nákladních vozidel mají dobré pokrytí, i když v přístupnosti dat přetrvávají nedostatky, zejména v soukromém sektoru. Spolupráce v rámci platformy Data for Road Safety (Data pro bezpečnost silničního provozu) zlepšuje využívání palubních dat a zjišťování událostí souvisejících s bezpečností silničního provozu. Konvergence informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu s C-ITS rozšiřuje dosah služeb. Přístup k soukromým datům o dopravním provozu souvisejícím s bezpečností silničního provozu je však stále omezený. Cílem probíhajících revizí nařízení v přenesené pravomoci (EU) č. 885/2013 a 886/2013 je tato omezení řešit.

Pokud jde o prioritní oblast IV, bylo oznámeno mnoho projektů a iniciativ v oblasti C-ITS, které se zaměřují na klíčové aspekty, jako je praktické provádění a komunikační protokoly. Díky projektům spolupráce, které podporují harmonizaci, nyní několik zemí zavádí provozní služby na základě společných specifikací, a to i přes předchozí legislativní neúspěchy. Platforma C-Roads sdružuje šestnáct členských států a dalších zemí s cílem zajistit harmonizaci při zavádění C-ITS a podporuje různé projekty spolufinancované nástrojem CEF, jako je C-Roads Extended pro další zlepšování kvality služeb.

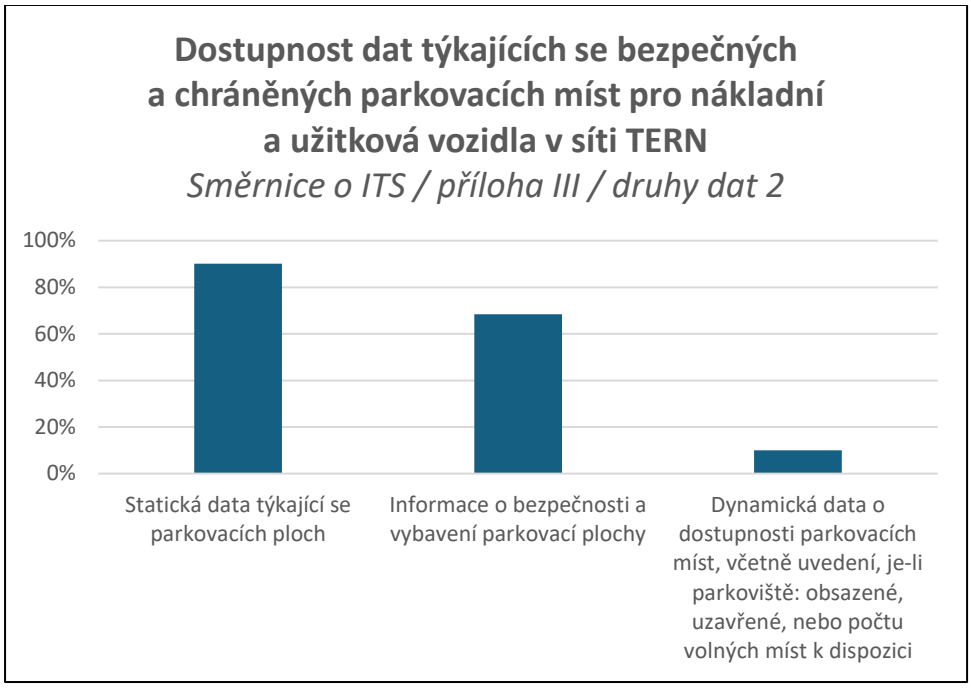
2.6.2.2 Dostupnost dat a služeb

Následující grafy shrnují dostupnost klíčových datových souborů týkajících se informací o dopravním provozu v reálném čase, bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla a informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu uvedených v příloze III směrnice o ITS v silniční síti TEN-T (TERN) (*podíl každého členského státu je vypočten v poměru k délce jeho sítě TERN*).

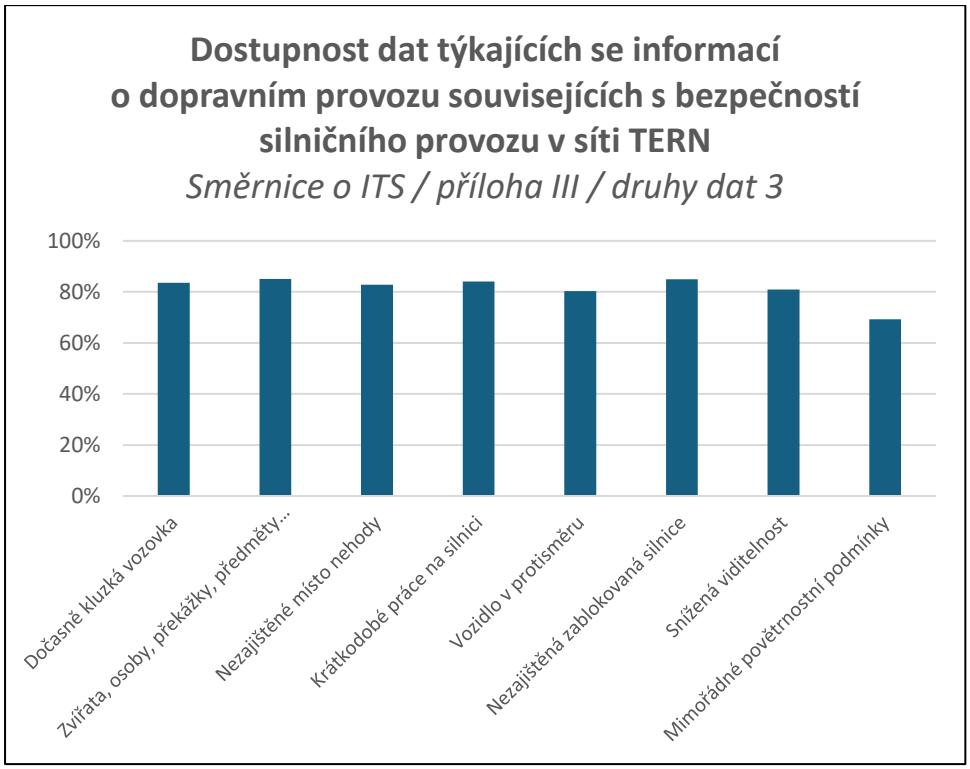
Obrázek 1: Dostupnost dat týkajících se informací o dopravním provozu v reálném čase v síti TERN



Obrázek 2: Dostupnost dat týkajících se bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla v síti TERN



Obrázek 3: Dostupnost dat týkajících se informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu v síti TERN



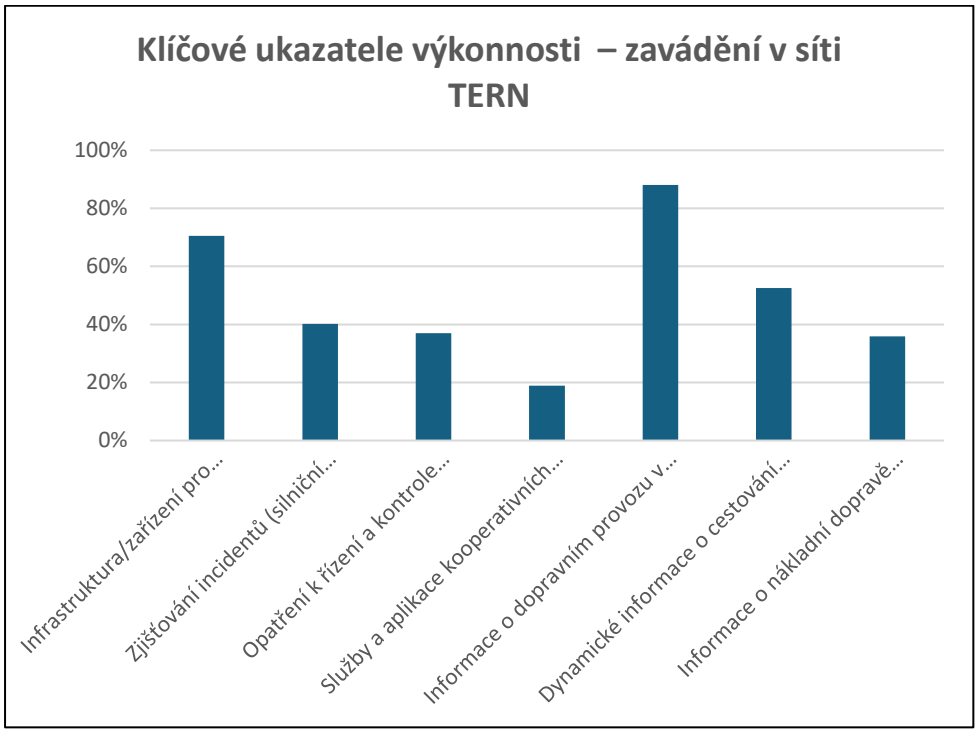
Data o umístění zjištěných přístupových uzlů pro všechny druhy pravidelné dopravy jsou dostupná pro 37 % celé dopravní sítě. Často však chybí informace o přístupnosti přístupových uzlů a cest v místech přestupu.

Služby informací o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu (příloha IV směrnice o ITS) jsou nyní zavedeny na 83 % sítě TERN, šest členských států však neoznámilo ani jednu.

2.6.2.3 Klíčové ukazatele výkonnosti

Následující graf shrnuje klíčové ukazatele výkonnosti – zavádění v síti TERN EU (*podíl každého členského státu je vypočten v poměru k délce jeho sítě TERN*):

Obrázek 4: Klíčové ukazatele výkonnosti – zavádění v síti TERN



Podávání zpráv o klíčových ukazatelích výkonnosti – přínosech nebylo v roce 2025 povinné, některé členské státy však vykázaly údaje o třech klíčových ukazatelích výkonnosti – přínosech. U změny cestovní doby a snížení emisí CO_2 byly vykázány velmi rozdílné hodnoty, přičemž na úrovni sítě se obvykle jednalo o mírné snížení, ale někdy o poměrně výrazné snížení na konkrétních úsecích sítě před zavedením řešení založených na ITS a po něm. Výraznější snížení bylo vykázáno u počtu dopravních nehod, a to i na úrovni sítě. Několik zpráv zdůraznilo, že je obtížné oddělit dopad ITS od jiných faktorů (nárůst dopravního provozu, elektrifikace vozového parku atd.).

Ačkoli bylo vykazování finančních klíčových ukazatelů výkonnosti v roce 2025 povinné, ukázalo se, že pro některé členské státy je obtížné a někdy nemožné je oddělit od celkových nákladů na investice do silnic a jejich údržbu. Podíl investic do ITS se často pohyboval kolem 1 % celkových investic do silnic, v několika členských státech však dosáhl 4–6 % a v jedné zemi dokonce více než 14 %, což pravděpodobně odráží nedávné nové projekty zavádění ITS v těchto zemích. Stejně tak se veřejné náklady na provoz a údržbu často pohybovaly mezi 2 000 a 4 000 EUR na kilometr, přičemž v jednom členském státě činily výjimečně 32 000 EUR na kilometr.

2.7 Evropská poradní skupina pro ITS

Článek 16 směrnice o ITS vyžaduje, aby Komise zřídila Evropskou poradní skupinu pro ITS, která by jí poskytovala poradenství k obchodním a technickým aspektům zavádění a využívání ITS. Evropská poradní skupina pro ITS byla zřízena rozhodnutím Komise z roku 2011[44], které bylo použitelné do srpna 2017. Pozměňující rozhodnutí přijaté Komisí dne 22. března 2024 uvedené časové omezení zrušilo a stanovilo povinnost konzultovat pracovní program podle směrnice o ITS s Evropskou poradní skupinu pro ITS. Po přijetí pozměněného rozhodnutí Komise vyhlásila novou výzvu k podávání přihlášek o členství v Evropské poradní skupině pro ITS a v květnu 2024 bylo vybráno 25 členů.

Evropská poradní skupina pro ITS se poprvé sešla dne 6. června 2024 s cílem projednat návrh pracovního programu ITS. Následně se uskutečnily společné semináře se členy Evropského výboru pro ITS, na nichž proběhly první konzultace o oblasti působnosti činností pracovního programu: nejprve v prosinci 2024 s cílem projednat oblast působnosti revize nařízení v přenesené pravomoci o informacích o dopravním provozu souvisejících s bezpečností silničního provozu, poté v červnu 2025 s cílem projednat oblast působnosti specifikací pro C-ITS a naposledy v lednu 2026 s cílem projednat oblast působnosti revize nařízení v přenesené pravomoci o bezpečných a chráněných parkovacích místech pro nákladní a užitková vozidla. Dne 19. května 2025 se v souvislosti s evropským kongresem k ITS v Seville konalo neformální setkání „Přátel ITS“ (konkrétně členů Evropské poradní skupiny pro ITS a Evropského výboru pro ITS), na němž se diskutovalo o provádění průmyslového akčního plánu pro evropský automobilový průmysl[45].

Evropská poradní skupina pro ITS je rovněž informována o průzkumech, veřejných konzultacích a seminářích týkajících se ITS a je pravidelně zvána k účasti na nich.

3 PODPŮRNÁ OPATŘENÍ A SPOLUPRÁCE

Spolupráce a harmonizované zavádění jsou jádrem směrnice o ITS a nařízení v přenesené pravomoci přijatých na jejím základě. Změna směrnice o ITS v roce 2023 tyto aspekty posílila zavedením povinnosti členských států spolupracovat, například prostřednictvím koordinačních projektů podporovaných EU, a v případě potřeby s příslušnými zúčastněnými stranami na provozních aspektech provádění specifikací.

Projekty v oblasti ITS pro více zemí, které jsou spolufinancovány nástrojem CEF a často pokrývají několik koridorů TEN-T, umožňují vybavit dlouhé úseky silnic harmonizovanou a interoperabilní infrastrukturou, zařízením a službami ITS. Do probíhajících projektů CEF pro více zemí v oblasti ITS MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS a VERKKO je zapojeno celkem dvacet členských států; tyto projekty pokrývají desítky tisíc kilometrů hlavní a globální silniční sítě TEN-T (TERN) a zajišťují koordinované zavádění služeb ITS a C-ITS.

Do projektu C-Roads Extended ve spojení s vnitrostátními projekty C-Roads a s projektem SCALE je v oblasti C-ITS zapojeno celkem patnáct členských států. Do projektu X-HeERO je v oblasti eCall zapojeno sedm členských států a Moldavsko. Do projektu TISGRADE je zapojeno dvacet členských států, Norsko a hlavní poskytovatelé služeb v EU, kteří spolupracují na sběru, zajištění kvality a ověřování dat a na modernizaci vnitrostátních přístupových míst.

[44] 2011/C 135/03, Úř. věst. C 135, 5.5.2011, s. 3.
[45] COM(2025) 95 final.

Činnosti bývalých podpůrných opatření programu na úrovni nástroje CEF DATEX II, Data4PT, TN-ITS GO a NAPCORE jsou nyní sloučeny do probíhající akce technické pomoci na úrovni nástroje CEF NAPCORE-X (2025–2027), do níž jsou zapojeny všechny členské státy a která pokrývá všechny specifikace. Jejím cílem je koordinovat sladění provozních aspektů provádění směrnice o ITS pro všechna data o silniční síti a multimodální data a aspekty související s vnitrostátními přístupovými místy (např. normy a architektura pro data, definice dat, metadata, kvalita dat, posouzení shody, šíření a odborná příprava), přičemž dalším cílem je přispět ke společnému evropskému datovému prostoru pro mobilitu[46].

Tyto akce pro více zemí na úrovni nástroje CEF nyní představují naprostou většinu projektů v oblasti ITS spolufinancovaných nástrojem CEF, a to jak z hlediska počtu, tak objemu investic (viz níže).

Obrázek 5: Současná účast členských států na projektech v oblasti ITS pro více zemí spolufinancovaných nástrojem CEF

Kód	AT	BE	BG	HR	CY	CZ	DK	EE	FI	FR	DE	EL	HU	IE	IT	LV	LT	LU	MT	NL	PL	PT	RO	SK	SI	ES	SE
Projekty pro více zemí spolufinancované nástrojem CEF	Rakousko	Belgie	Bulharsko	Chorvatsko	Kypr	Česko	Dánsko	Estonsko	Finsko	Francie	Německo	Řecko	Maďarsko	Irsko	Itálie	Lotyšsko	Litva	Lucembursko	Malta	Nizozemsko	Polsko	Portugalsko	Rumunsko	Slovensko	Slovinsko	Španělsko	Švédsko
VERKKO	■	■			■		■	■	■		■			■	■	■				■							■
X4ITS	■			■		■							■										■		■		
MERIDIAN		■									■			■	■	■				■							
MATIS/MATIS2										■					■							■				■	
SCALE	■									■					■											■	
C-Roads Extended	■	■				■			■	■	■	■		■	■				■	■		■	■	■	■	■	■
TISGRADE	■	■		■	■	■			■	■	■	■	■		■	■	■		■	■		■			■	■	■
X-HeERO		■			■						■				■			■					■			■	
NAPCORE/NAPCORE-X	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Probíhající iniciativy členských států, jako je platforma C-Roads, platforma Data for Road Safety[47] a pracovní skupina pro informace o dopravním provozu v reálném čase, umožňují další koordinaci a spolupráci mezi členskými státy a s dalšími veřejnými a soukromými zúčastněnými stranami[48].

4 POUŽITÉ A POTŘEBNÉ FINANČNÍ ZDROJE

Od zveřejnění druhé zprávy o pokroku v roce 2019 došlo k významnému pokroku v zavádění služeb. Jelikož je velmi obtížné oddělit náklady striktně související s prováděním specifikací od nákladů na zavádění a provoz služeb ITS a samotných fyzických infrastruktur ITS, je třeba některé z následujících údajů chápat jako obecný obraz celkového úsilí o zavedení těchto služeb, což nebylo požadavkem samotné směrnice o ITS.

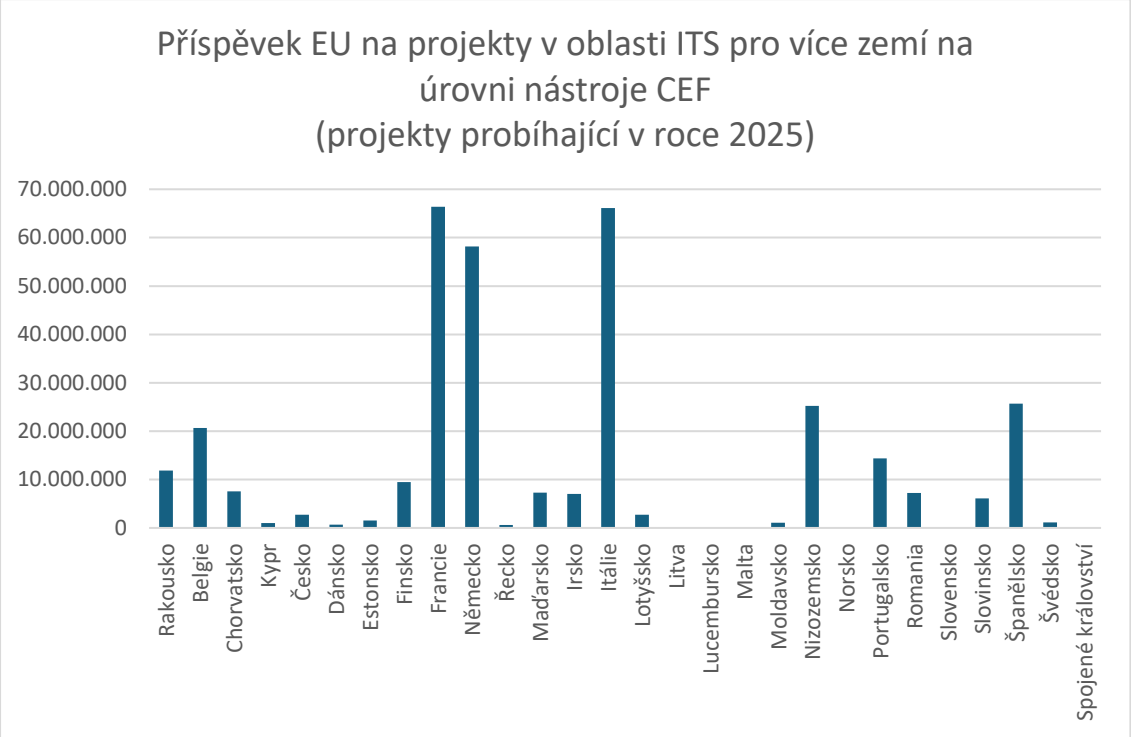
Pro toto zavádění byl velmi důležitý zejména rozpočet nástroje CEF (CEF 1 a 2, včetně projektů financovaných z rozpočtu politiky soudržnosti). V období 2014–2025 poskytl nástroj financování EU ve výši přesahující 850 milionů EUR, což vedlo k investicím ve výši 1,9 miliardy EUR do zavádění ITS (včetně služby eCall) a služeb C-ITS[49].

V posledních pěti letech byla převážná většina těchto prostředků věnována na výše popsané projekty ITS pro více zemí, z nichž některé budou probíhat až do konce roku 2027. Obrázek 6

[46] COM(2023) 751 final.
[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.
[48] Tyto iniciativy jsou dále popsány v průvodním pracovním dokumentu útvarů Komise.
[49] Zdroj: Evropská výkonná agentura pro klima, infrastrukturu a životní prostředí (CINEA).

níže ukazuje podíl financování v eurech pro těchto devět probíhajících projektů v oblasti ITS pro více zemí (kromě NAPCORE/NAPCORE-X) podle jednotlivých zemí.

Obrázek 6: Příspěvek EU na projekty v oblasti ITS pro více zemí na úrovni nástroje CEF



Od poslední zprávy o pokroku byla zahájena další podpůrná opatření programu na úrovni nástroje CEF NAPCORE a Data4PT, jakož i probíhající akce technické pomoci na úrovni nástroje CEF NAPCORE-X, do níž jsou zapojeny všechny členské státy, na podporu provádění specifikací, včetně přípravných prací na normách. To přineslo maximální celkový příspěvek EU ve výši 23,5 milionu EUR. Podobně bylo financování nástrojem CEF přiděleno na zřízení a správu systému EU pro správu bezpečnostních oprávnění C-ITS Společným výzkumným střediskem Komise, a to v celkové výši 6,26 milionu EUR na období 2017–2026.

Další náklady zahrnují náklady na revizi specifikací (informace o dopravním provozu v reálném čase, multimodální informační služby o cestování, služba eCall a informace o dopravním provozu související s bezpečností silničního provozu) a směrnice o ITS, které zahrnovaly konzultační studie (1,8 milionu EUR na období 2018–2025), a na organizaci akcí týkajících se ITS, jako jsou světové a evropské kongresy k ITS, a účast na nich (1,1 milionu EUR na období 2018–2025).

Pokud jde o normy, většina nákladů vznikla v důsledku přípravných prací v rámci výše uvedených podpůrných opatření programu a akcí technické pomoci na úrovni nástroje CEF, kromě přímých grantů pro evropské normalizační organizace (1,4 milionu EUR na období 2018–2025).

Od pandemie v roce 2020 se všechna zasedání výboru pro ITS[50] a poradní skupiny pro ITS[51] a téměř všechna zasedání skupiny odborníků ITS a Evropské platformy pro zavedení systému eCall (EeIP)[52] konají prostřednictvím videokonference, a proto nebylo nutné hradit výdaje.

Jak již bylo uvedeno ve druhé zprávě o pokroku, náklady spojené s prováděním směrnice o ITS a nařízení v přenesené pravomoci přijatých na jejím základě, které se týkají především usnadnění a harmonizace přístupu k datům, jež mají být opětovně použita k rozvoji služeb ITS, se zdají být přiměřené. To platí zejména při porovnání uvedených nákladů s náklady na zavedení služeb. Bude třeba pokračovat v úsilí o provádění nových požadavků vyplývajících ze změny směrnice z roku 2023, zejména v souvislosti s povinnou dostupností a zaváděním klíčových údajů a služeb.

5 ZÁVĚR

Od přijetí směrnice o ITS došlo k významnému pokroku v jejím provádění. Nedávná změna prostřednictvím směrnice (EU) 2023/2661 zavedla zásadní změny, zejména s cílem zlepšit přístupnost dat, koordinaci a integraci s novými tématy v oblasti ITS. Iniciativy spolupráce, které byly podpořeny financováním nástrojem CEF, usnadnily rozsáhlé zavádění služeb ITS a C-ITS v rámci sítě TERN i mimo ni, což zdůraznilo význam spolupráce mezi členskými státy a zúčastněnými stranami a rovněž podpořilo harmonizaci a zlepšení kvality služeb prostřednictvím koordinovaných opatření. S tímto zaváděním byly spojeny přiměřené náklady, přičemž bude nutné pokračovat v úsilí o řešení nových požadavků zavedených změnou z roku 2023. Evropský výbor pro ITS a poradní skupina pro ITS, jakož i spolupráce s odborníky z členských států a mezi nimi, měly pro formování a usměrňování tohoto vývoje zásadní význam.

Díky zavedení nového vzoru a klíčových ukazatelů výkonnosti, které umožňují lepší pochopení zavádění ITS, jejich dopadů a financování, se podávání zpráv výrazně změnilo. Byť je přesné oddělení dopadu řešení založených na ITS od ostatních faktorů vztahujících se k síti nadále náročné, podávání zpráv i tak přineslo cenné poznatky o trendech, jako je snížení počtu dopravních nehod a emisí CO_2. Závazek posílit spolupráci mezi členskými státy a zúčastněnými stranami by měl zajistit, aby tento pozitivní vývoj pokračoval a podpořil prostředí, v němž se ITS mohou rozvíjet prostřednictvím inovací a spolupráce. V budoucnu budou trvalé investice do technologií a normalizace klíčem k využití ITS pro vyspělejší mobilitu a bezpečnost dopravy v celé EU.

[50] https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/committees/C39400.
[51] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=cs&groupID=1941.
[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=cs&groupID=2481.