EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 21.4.2026
COM(2026) 165 final

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju 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(2026) 117 final}

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju 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

Vsebina

1 UVOD IN OZADJE 3
2 STANJE IZVAJANJA DIREKTIVE 2010/40/EU 4
2.1 Delegirani akti o specifikacijah in z njimi povezana zakonodaja 4
2.2 Nov delovni program za obdobje 2024–2028 7
2.3 Standardi 8
2.4 Pravila o varstvu podatkov in zasebnosti 9
2.5 Pravila o odgovornosti 10
2.6 Poročanje držav članic 10
2.6.1 Nova pravila za poročanje 10
2.6.2 Ugotovitve iz analize poročil držav članic 10
2.7 Evropska svetovalna skupina za ITS 14
3 PODPORNI UKREPI IN SODELOVANJE 15
4 PORABLJENI IN POTREBNI FINANČNI VIRI 16
5 SKLEPNA UGOTOVITEV 17

1 UVOD IN OZADJE

To je prvo poročilo od sprejetja Direktive (EU) 2023/2661 z dne 22. novembra 2023 o spremembi Direktive 2010/40/EU (v nadaljnjem besedilu: direktiva o inteligentnih prometnih sistemih), ki so jo morale države članice prenesti do 21. decembra 2025. V skladu s členom 17(4) spremenjene direktive o ITS mora Komisija Evropskemu parlamentu in Svetu predložiti poročilo o napredku pri izvajanju Direktive in njenih delegiranih aktov najpozneje 12 mesecev po nacionalnih poročilih o inteligentnih prometnih sistemih (ITS), ki so jih morale države članice Komisiji poslati do 21. marca 2025[1].

Sprememba direktive o inteligentnih prometnih sistemih je imela več ciljev. Opredeljeni so bili v okviru naknadne ocene Direktive[2] in v drugem poročilu Komisije o napredku[3] Evropskemu parlamentu in Svetu o izvajanju direktive o inteligentnih prometnih sistemih, nadalje pa so bili ocenjeni v oceni učinka[4], priloženi predlogu direktive o spremembi direktive o inteligentnih prometnih sistemih[5]. Cilji so bili: (i) nadalje izboljšati usklajevanje v zvezi z dostopnostjo podatkov; (ii) upoštevati pojav novih tem in izzivov v zvezi z ITS ter (iii) izboljšati razpoložljivost ključnih vrst podatkov za celotno omrežje cestnega prometa.

S spremembami direktive o inteligentnih prometnih sistemih je bilo uvedenih več novih zahtev glede varnosti sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov (C-ITS), začasnih ukrepov za izredne razmere, obveznega sodelovanja med državami članicami in z deležniki, razpoložljivosti podatkov in uvajanja storitev ter poenostavitve poročanja o direktivi in njenih delegiranih aktih, vključno z vzpostavitvijo skupne predloge in skupnih ključnih kazalnikov uspešnosti. Dodani sta bili dve prilogi, v katerih so opredeljeni seznami vrst podatkov in storitev, ki veljajo za ključne za uvajanje ITS. Priznana je bila tudi vloga, ki jo imajo nacionalne točke dostopa[6] v zvezi z dostopnostjo podatkov.

Štiri prednostna področja direktive o inteligentnih prometnih sistemih so bila poleg tega na novo opredeljena in reorganizirana v štiri kategorije storitev, pri čemer so bile upoštevane nove teme in izzivi v zvezi z ITS, kot sta mobilnost kot storitev ter kooperativna, povezana in avtomatizirana mobilnost, hkrati pa je bilo zagotovljeno, da področje uporabe obstoječih delegiranih aktov ostane zajeto.

Vloga Evropskega odbora za ITS je bila okrepljena, zlasti z uporabo postopka pregleda za sprejetje novih delovnih programov za ITS ter predloge in ključnih kazalnikov uspešnosti za poročanje držav članic. Vloga Evropske svetovalne skupine za ITS je bila okrepljena tudi z vključitvijo faze obveznega posvetovanja pred sprejetjem delovnih programov za ITS.

Kot se zahteva s spremenjeno direktivo o inteligentnih prometnih sistemih, je Komisija leta 2024 sprejela naslednje sklepe:

[1] Nacionalna poročila o ITS so na voljo na https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_en.
[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_en.

- Sklep Komisije z dne 22. marca 2024 o spremembi Sklepa Komisije 2011/C 135/03 glede njegove uporabe, nalog Evropske svetovalne skupine za ITS in preglednosti njenega delovanja[7];
- Izvedbeni sklep Komisije z dne 11. novembra 2024 o določitvi predloge, vključno s ključnimi kazalniki uspešnosti, za poročanje držav članic v skladu z Direktivo 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta[8], S tem sklepom se razveljavlja in nadomešča prejšnji Izvedbeni sklep Komisije z dne 13. julija 2011 o sprejetju smernic za poročanje s strani držav članic[9]. S strokovnjaki držav članic so bile leta 2024 pripravljene tudi smernice o ključnih kazalnikih uspešnosti za ITS za EU[10];
- Izvedbeni sklep Komisije z dne 12. novembra 2024 o sprejetju delovnega programa o izvajanju Direktive 2010/40/EU za obdobje 2024–2028[11] (delovni program za ITS za obdobje 2024–2028).

Temu poročilu je priložen delovni dokument služb Komisije, v katerem so analizirana nacionalna poročila o ITS za leto 2025, vključno z razpoložljivostjo ključnih vrst podatkov iz Priloge III in uvajanjem storitev iz Priloge IV k direktivi o inteligentnih prometnih sistemih, kot so jih države članice predložile v skladu s členom 17(1) direktive o inteligentnih prometnih sistemih. V njem so analizirani tudi ključni kazalniki uspešnosti, ki so jih države članice navedle v svojih poročilih.

2 STANJE IZVAJANJA DIREKTIVE 2010/40/EU

2.1 Delegirani akti o specifikacijah in z njimi povezana zakonodaja

Od objave drugega poročila Komisije o napredku je bilo v specifikacijah, sprejetih na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih, uvedenih več bistvenih sprememb. Trenutno stanje je naslednje:

Prednostni ukrep (a) – opravljanje storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij po vsej EU (MMTIS): 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[12]. S temi specifikacijami so bili zajeti pogoji za omogočanje uvedbe storitev, kot je obvezna dostopnost obstoječih statičnih podatkov prek nacionalnih točk dostopa, in določbe za povezovanje storitev zagotavljanja potovalnih informacij.

Kot je bilo napovedano v sporočilu Komisije o strategiji za trajnostno in pametno mobilnost[13], so bile specifikacije spremenjene z Delegirano uredbo (EU) 2024/490[14], ki jo je Komisija sprejela 29. novembra 2023. V skladu s spremenjenimi specifikacijami morajo imetniki podatkov prek nacionalnih točk dostopa zagotoviti dostop do obstoječih dinamičnih podatkov (npr. informacij v realnem času, kot so informacije o motnjah potovanja). Ta določba je

[7] UL C, C/2024/2348, 27.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.
[8] UL L, 2025/264, 10.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] UL L 193, 23.7.2011, str. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Na voljo na Nacionalna poročila o ITS – Mobilnost in promet – Evropska komisija.
[11] UL C, C/2024/6798, 13.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
[12] UL L 272, 21.10.2017, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.
[13] COM(2020) 789 final.
[14] UL L, 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.

razširjena tudi na dodatne vrste podatkov, na primer o tem, ali se lahko kolesa vzamejo na vlak, in o dostopnosti za invalidne potnike ali potnike z zmanjšano mobilnostjo. Izvajanje specifikacij je bilo glede na vrsto podatkov in geografsko pokritost razporejeno do 1. decembra 2028.

Prednostni ukrep (b) – opravljanje storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU (RTTI): 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 bil zagotoviti dostopnost, izmenjavo, ponovno uporabo in posodabljanje cestnih in prometnih podatkov s strani cestnih organov, upravljavcev cest in ponudnikov storitev zagotavljanja prometnih informacij v realnem času po vsej EU.

Te specifikacije so bile revidirane s sprejetjem Delegirane uredbe (EU) 2022/670[16] z dne 2. februarja 2022, s katero je bila s 1. januarjem 2025 razveljavljena Delegirana uredba (EU) 2015/962. Z revizijo so bile na seznam obstoječih podatkov, do katerih morajo imetniki podatkov omogočiti dostop prek nacionalnih točk dostopa, dodane vrste podatkov, geografsko področje uporabe specifikacij pa je bilo razširjeno na celotno cestno omrežje EU, razen zasebnih cest. Uvedena je bila tudi obveznost za ponudnike storitev, da v svoje storitve brez dodatnih stroškov za končnega uporabnika vključijo podatke o načrtih pretoka prometa ter prometnih predpisih in omejitvah, ki jih izvajajo pristojni organi in so dostopni prek nacionalnih točk dostopa. Izvajanje specifikacij je bilo glede na vrsto podatkov in geografsko pokritost razporejeno med 1. januarjem 2023 in 31. decembrom 2027.

Prednostni ukrep (c) – podatki in postopki za, po možnosti, brezplačno zagotavljanje osnovnih splošnih informacij uporabnikom v zvezi z varnostjo v cestnem prometu (SRTI): 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[17]. Revizija teh specifikacij je predvidena v delovnem programu za ITS za obdobje 2024–2028 (glej besedilo v nadaljevanju).

Prednostni ukrep (d) – usklajeno zagotavljanje interoperabilne vseevropske storitve eCall: Komisija je 26. novembra 2012 sprejela Delegirano uredbo (EU) št. 305/2013 o usklajenem zagotavljanju interoperabilne vseevropske storitve eCall[18].

Poleg tega je bil 15. maja 2014 sprejet Sklep št. 585/2014/EU[19], 29. aprila 2015 pa Uredba (EU) 2015/758[20]. Z njima je bil dopolnjen okvir direktive o inteligentnih prometnih sistemih, saj določata obvezno uvedbo centrov za obveščanje eCall in obvezne opreme za nove tipe vozil kategorij M_1 ali N_1 (za podrobnejši opis te zakonodaje glej drugo poročilo Komisije o napredku).

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

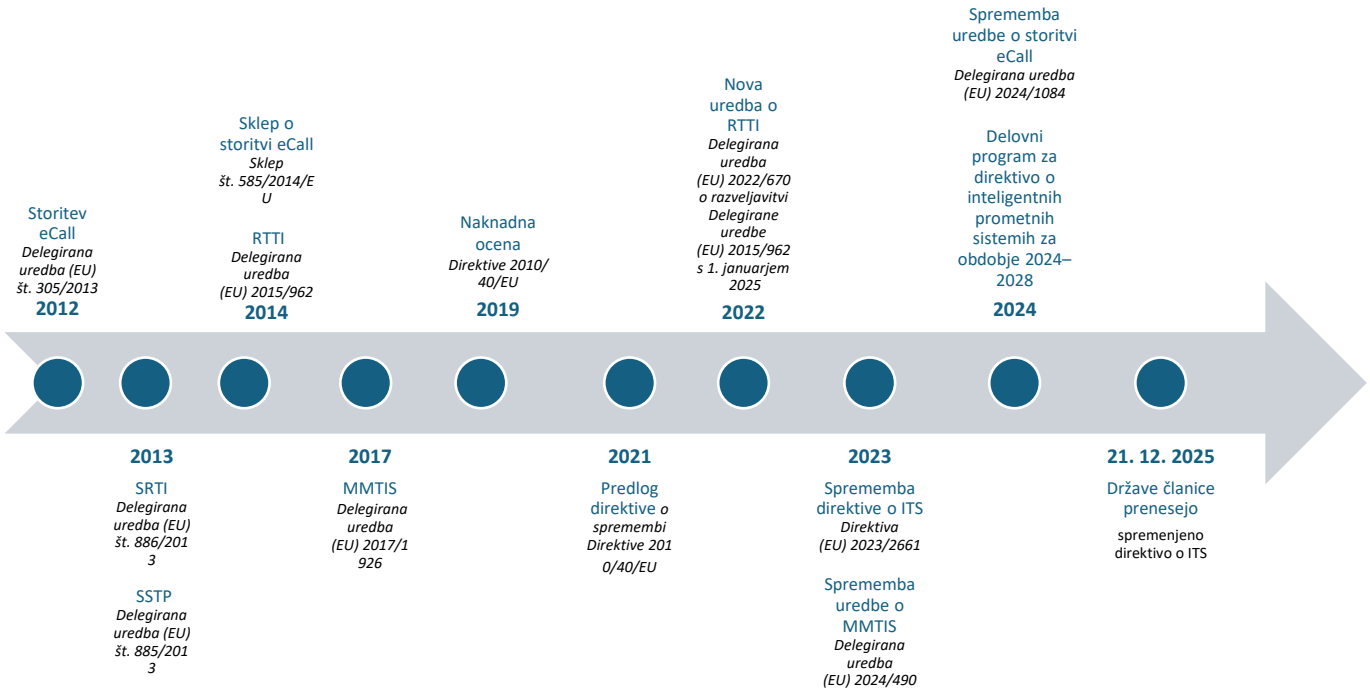
Komisija je 6. februarja 2024 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2024/1084[21] o spremembi Delegirane uredbe (EU) št. 305/2013. Zato morajo centri za obveščanje od 1. januarja 2026 podpirati prejemanje in obravnavo klicev v sili eCall z uporabo najnovejših paketno komutiranih komunikacijskih tehnologij (4G/5G). Podobno je Komisija 14. februarja 2024 sprejela Delegirano uredbo (EU) 2024/1180[22] o spremembi Uredbe (EU) 2015/758 glede standardov v zvezi s sistemom eCall, 23. julija 2025 pa Delegirano uredbo (EU) 2025/1871[23] o spremembi Uredbe (EU) 2015/758 glede standardov v zvezi s sistemom eCall in spremembi Delegirane uredbe (EU) 2017/79[24] glede tehničnih zahtev in preskusnih postopkov za homologacijo vozil, opremljenih s sistemom eCall, vgrajenim v vozilo, kot storitev številke 112.

Prednostni ukrep (e) – zagotavljanje storitev obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila (SSTP): 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[25]. Revizija teh specifikacij je predvidena v delovnem programu za ITS za obdobje 2024–2028 (glej besedilo v nadaljevanju).

Prednostni ukrep (f) – zagotavljanje storitev rezervacije glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila: Komisija se je o tem prednostnem ukrepu posvetovala s strokovnjaki držav članic in ključnimi deležniki, med drugim med razpravami o najnovejšem delovnem programu za ITS za obdobje 2024–2028. Na podlagi tega je bilo ugotovljeno, da na tej stopnji ni potrebe po specifikacijah in standardih za rezervacijo parkirišč.

Poleg specifikacij za prednostne ukrepe iz direktive o inteligentnih prometnih sistemih je Komisija 13. marca 2019 sprejela **delegirano uredbo[26] v zvezi z uvajanjem in operativno uporabo sodelovalnih inteligentnih prometnih sistemov (C-ITS)**. Evropski parlament in Svet sta nasprotovala tej delegirani uredbi, ki zato ni začela veljati. Nova pobuda za specifikacije za C-ITS je predvidena v delovnem programu za ITS za obdobje 2024–2028 (glej besedilo v nadaljevanju).

[21] UL L, 2024/1084, 12.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1084/oj.
[22] UL L, 2024/1180, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] UL L, 2025/1871, 28.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[24] UL L 12, 17.1.2017, str. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
[25] UL L 247, 18.9.2013, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj.
[26] C(2019) 1789 final.



2.2 Nov delovni program za obdobje 2024–2028

Komisija je z začetkom veljavnosti direktive o inteligentnih prometnih sistemih leta 2010 začela izvajati prvi delovni program[27], ki je bil osredotočen predvsem na sprejetje specifikacij za prednostne ukrepe iz navedene direktive. Sledili sta dve posodobitvi tega delovnega programa, in sicer za obdobji 2017–2022[28] in 2022–2027[29], s katerima so bili vključeni novi ukrepi v skladu s členom 6(3) navedene direktive in ki sta zlasti omogočili revizijo obstoječih specifikacij.

Komisija je 12. novembra 2024 v skladu s členom 4a spremenjene direktive o inteligentnih prometnih sistemih sprejela izvedbeni sklep o sprejetju novega delovnega programa za ITS za obdobje 2024–2028. Sklep je bil sprejet po posvetovanju z Evropsko svetovalno skupino za ITS[30], pripravljalnem delu s strokovnjaki držav članic in pozitivnem izidu glasovanja v Evropskem odboru za ITS septembra 2024 v skladu s postopkom pregleda. V okviru javne delavnice 19. marca 2024 so potekala tudi posvetovanja z deležniki.

V delovnem programu za ITS za obdobje 2024–2028 sta podrobno določena obseg in časovni razpored dejavnosti, ki jih namerava Komisija izvesti za nadaljnje izvajanje Direktive 2010/40/EU. Predvidenih je več splošnih nalog, zlasti: (a) sprejetje skupne predloge za poročanje držav članic in skupnih ključnih kazalnikov uspešnosti v letu 2024; (b) podaljšanje mandata Evropske svetovalne skupine za ITS v letu 2024; (c) to poročilo o napredku pri izvajanju v letu 2026 in poročilo o prenesenih pooblastilih v letu 2028 ter (d) pregled direktive o inteligentnih prometnih sistemih v obdobju 2027–2028.

[27] C(2011) 289 final.
[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.
[30] Zapisnik srečanja z dne 6. junija 2024 je objavljen v registru strokovnih skupin Komisije in drugih podobnih subjektov pod številčno oznako E02736.

Druge načrtovane dejavnosti se nanašajo na različna prednostna področja direktive o inteligentnih prometnih sistemih ali na spremembe same direktive. Delo v zvezi z nekaterimi od teh dejavnosti se je že začelo:

- kar zadeva delo v zvezi s specifikacijami za C-ITS, je bila junija 2025 organizirana prva delavnica z javnimi in zasebnimi deležniki, vključno z Evropsko svetovalno skupino za ITS, da bi pomagali opredeliti področje uporabe pobude. Komisija bo v letu 2026 začela podporno študijo;
- pripravljalna dela za razvoj identifikatorjev za multimodalna vozlišča dostopa so se začela v okviru projektov NAPCORE in NAPCORE-X[31], ki sta sofinancirana iz Instrumenta za povezovanje Evrope (IPE). Cilj teh projektov je zagotoviti priporočila in podpreti nadaljnje dejavnosti z državami članicami.
- Raziskovalna študija za oceno potrebe po dopolnilnih ukrepih na področju izboljšanih storitev upravljanja prometa in incidentov je bila dokončana julija 2025[32]. Z njo je bilo potrjeno, da obstaja jasna in nujna potreba po dopolnilnih ukrepih. Nadaljnja posvetovanja in razprave s strokovnjaki držav članic bodo potekali v letu 2026.
- Začelo se je delo v zvezi z revizijo sedanjih specifikacij za osnovne splošne informacije v zvezi z varnostjo v cestnem prometu. Komisija je po prvi delavnici decembra 2024 z javnimi in zasebnimi deležniki, vključno z Evropsko svetovalno skupino za ITS, v letu 2025 začela študijo, vključno z analizo stroškov in koristi. Posodobljene specifikacije naj bi bile sprejete v tretjem četrtletju 2026.
- Začelo se je delo v zvezi z revizijo sedanjih specifikacij za storitve obveščanja glede varnih in varovanih parkirišč za tovornjake in komercialna vozila. Komisija bo po prvi delavnici januarja 2026 z javnimi in zasebnimi deležniki, vključno z Evropsko svetovalno skupino za ITS, v letu 2026 začela študijo, vključno z analizo stroškov in koristi. Posodobljene specifikacije naj bi bile sprejete v letu 2027.

2.3 Standardi

Na več pomembnih področjih se nadaljujejo prizadevanja za standardizacijo, kar dodatno podpira uvajanje storitev na štirih prednostnih področjih direktive o inteligentnih prometnih sistemih.

Standardi v zvezi s sistemom eCall so bili dopolnjeni z več tehničnimi specifikacijami, ki zajemajo dodatne vrste vozil (dvokolesna motorna vozila, avtobusi, kmetijska vozila, težka tovorna vozila). To je bilo izvedeno ob podpori projekta SAFE (2018–2021), ki je bil sofinanciran iz instrumenta IPE. Evropski organizaciji za standardizacijo CEN-CENELEC in ETSI sta v letih 2024 in 2025 prilagodili obstoječe standarde v zvezi s sistemom eCall in oblikovali nove standarde v zvezi s sistemom eCall za paketno komutirani sistem eCall, da bi podprli nadgradnjo vozil in centrov za obveščanje na mobilna komunikacijska omrežja 4G in 5G[33].

[31] https://napcore.eu/.
[32] Raziskovalna študija za oceno potrebe po dopolnilnih ukrepih na področju izboljšanih storitev upravljanja prometa in incidentov – Urad za publikacije EU.
[33] Interoperabilna vseevropska storitev eCall – Mobilnost in promet.

Kar zadeva C-ITS, je platforma C-Roads[34] v sodelovanju s Konzorcijem za komunikacijo med avtomobili (CAR 2 CAR Communications Consortium)[35] septembra 2025 objavila prvo izdajo usklajenega komunikacijskega profila za storitve C-ITS. Ta je temeljil na ustreznih standardih ETSI in CEN ter je bil v začetni fazi osredotočen na komunikacijski profil za komunikacijo kratkega dosega IEEE 802.11p/ETSI ITS-G5.

Z ukrepoma za podporo programa v okviru IPE NAPCORE (2021–2025) in Data4PT (2020–2024), ki sta zdaj združena v ukrep tehnične pomoči v okviru IPE NAPCORE-X (2025–2027), se usklajujejo dejavnosti držav članic[36] v zvezi s standardi za cestne podatke (Datex II[37] in TN-ITS[38]), večmodalnimi podatkovnimi standardi (Transmodel, NeTEx in SIRI)[39], podatkovnim slovarjem[40] za vse kategorije podatkov, vključene v delegirane uredbe na podlagi direktive o inteligentnih prometnih sistemih, metapodatkovno shemo MobilityDCAT-AP[41] in referenčno arhitekturo nacionalnih točk dostopa[42] kot skupni načrt za usklajene in interoperabilne nacionalne točke dostopa.

Na ta način se lahko standardi nenehno razvijajo in posodabljajo, obenem pa je mogoče upravljati in razvijati z njimi povezane skupnosti. Organizirano je usklajevanje med različnimi standardi in z različnimi skupnostmi deležnikov na področjih, kot so alternativna goriva, varnost v cestnem prometu, potovalne informacije in C-ITS, poteka pa tudi plodno sodelovanje z evropskimi organizacijami za standardizacijo.

Pomemben tekoči razvoj vključuje sodelovanje v okviru projekta NAPCORE-X pri delu na ravni ISO v zvezi s standardi za upravljanje elektronskih prometnih predpisov (METR) in delo v okviru evropskih organizacij za standardizacijo, ki ga financira EU, v zvezi z različnimi temami, kot so črtne kode za kombinirane vozovnice, kolesarska infrastruktura, izmenjava neobdelanih podatkov o javnem prevozu in vmesniki API za rezervacije.

Podrobne informacije o obstoječih standardih za ITS so na voljo v Priročniku EU-ICIP o standardih za inteligentne prometne sisteme, ki ga financira EU[43].

2.4 Pravila o varstvu podatkov in zasebnosti

Kot je navedeno v prejšnjih poročilih, so bile v specifikacije po potrebi vključene določbe, povezane z varstvom podatkov in zasebnostjo, pri čemer je bilo pojasnjeno, da je treba upoštevati zakonodajo o zasebnosti in varstvu podatkov. Podobno je bil na srečanja strokovnjakov po potrebi povabljen Evropski nadzornik za varstvo podatkov, njegovo mnenje pa je bilo ustrezno upoštevano, zlasti pri reviziji specifikacij.

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

2.5 Pravila o odgovornosti

Kot je navedeno v prejšnjih poročilih, so bile določbe v zvezi z odgovornostjo vključene v specifikacije, določene v ustreznih delegiranih uredbah, v skladu s členom 11 direktive o inteligentnih prometnih sistemih.

2.6 Poročanje držav članic

2.6.1 Nova pravila za poročanje

V skladu s členom 17 direktive o inteligentnih prometnih sistemih so morale države članice do 21. marca 2025 predložiti poročilo o izvajanju Direktive in njenih delegiranih aktov, po tem začetnem poročilu pa ga morajo predložiti vsaka tri leta. Na podlagi predloge, ki jo je sprejela Komisija, poročajo o glavnih nacionalnih dejavnostih in projektih na prednostnih področjih ter o razpoložljivosti podatkov in storitev iz prilog III in IV. Poročilo vključuje tudi ključne kazalnike uspešnosti v zvezi z uvedbo, koristmi in naložbami, pri čemer se v njem razlikuje med obveznimi in dodatnimi kazalniki, in sicer s postopnim pristopom, začenši z omrežjem TEN-T in avtocestami. Ta predloga, o kateri se je s strokovnjaki držav članic razpravljalo na treh srečanjih leta 2024, je bila v skladu s postopkom pregleda sprejeta po pozitivnem izidu glasovanja v Evropskem odboru za ITS septembra 2024.

Za zagotovitev informacij o politiki na višji ravni morajo države članice v skladu s predlogo poročati o ključnih kazalnikih uspešnosti v zvezi z uvedbo, kar omogoča vpogled v uvajanje opreme in storitev ITS ter njihov učinek v EU. Kar zadeva ključne kazalnike uspešnosti v zvezi s koristmi, s katerimi se ocenjuje učinek storitev ITS na potovalni čas, število prometnih nesreč in emisije CO_2, povezane s prometom, je cilj predloge zbrati zanesljive referenčne vrednosti na podlagi zadostnega števila visokokakovostnih vzorcev. To bi moralo omogočiti preudarne ekstrapolacije, ob upoštevanju omejitev, ki so neločljivo povezane z izračunom teh ključnih kazalnikov uspešnosti, in izziva ločevanja učinka ITS od drugih vplivnih dejavnikov. S predlogo se zahteva tudi poročanje o ključnih kazalnikih uspešnosti v zvezi s financami, zlasti o letnih naložbah ter letnih stroških obratovanja in vzdrževanja cestnih ITS.

Nova pravila za poročanje omogočajo tudi poenostavitev poročanja držav članic, saj je letno ali dvoletno poročanje za delegirane akte nadomeščeno z enim poročilom na vsaka tri leta za Direktivo in delegirane akte. Z izvajanjem tega novega pristopa pri reviziji delegiranih aktov se bo deset poročil postopno nadomestilo z enim samim poročilom na vsaka tri leta.

2.6.2 Ugotovitve iz analize poročil držav članic

2.6.2.1 Stanje na različnih prednostnih področjih

Večina držav članic je poročala o stalnih dejavnostih na prednostnem področju I. Kar zadeva storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij, so vse države članice vzpostavile nacionalne točke dostopa; vendar sta dostopnost podatkov in skladnost s standardi EU še vedno nedosledni, nekatere nacionalne točke dostopa pa bo treba nadgraditi, da bodo omogočale dostop do vseh vrst podatkov. Zaradi prizadevanj za vključevanje deležnikov se je povečalo objavljanje podatkov, vendar so med državami članicami velike razlike. Uvajajo se skupna orodja, kot je DCAT-AP za mobilnost, skupaj s projekti, ki se sofinancirajo iz IPE. Vendar pa so v zvezi z upoštevanjem standardov, kot sta NeTEx in SIRI, potrebne izboljšave. Nasprotno pa je bil dosežen napredek pri uvajanju prometnih informacij v realnem času v okviru nacionalnih in evropskih pobud, pri čemer se uporabljajo različne metode pridobivanja podatkov s kamerami in senzorji. Kljub napredku pri dostopnosti in izmenjavi še vedno

obstajajo razlike v razpoložljivosti statičnih in dinamičnih podatkov. Obširno se izvajajo standardi, kot sta DATEX II in TN-ITS.

Kar zadeva prednostno področje II, države članice dejavno izboljšujejo upravljanje prometa z uvajanjem tehnologij za optimizacijo prometne infrastrukture. Izvajajo se pobude, kot so digitalni dvojčki in tehnologije avtomatizacije, za učinkovitejšo vizualizacijo in upravljanje prometa. Projekti zajemajo različne načine prevoza, ki presegajo cestni promet, vključno z železniškim prometom in multimodalnimi mestnimi okolji. Ključno vlogo ima vključevanje prevoza blaga, saj mesta preizkušajo različne rešitve za upravljanje dostopa tovornih vozil, da bi izboljšala učinkovitost omrežja. Pobude na področju elektronskih informacij o prevozu blaga (eFTI) omogočajo prehod na digitalno izmenjavo podatkov za izboljšanje logističnih tokov. Izzivi vključujejo povezovanje zapletenih ekosistemov in standardizacijo vmesnikov, kar kaže na potrebo po usklajeni podpori na evropski ravni.

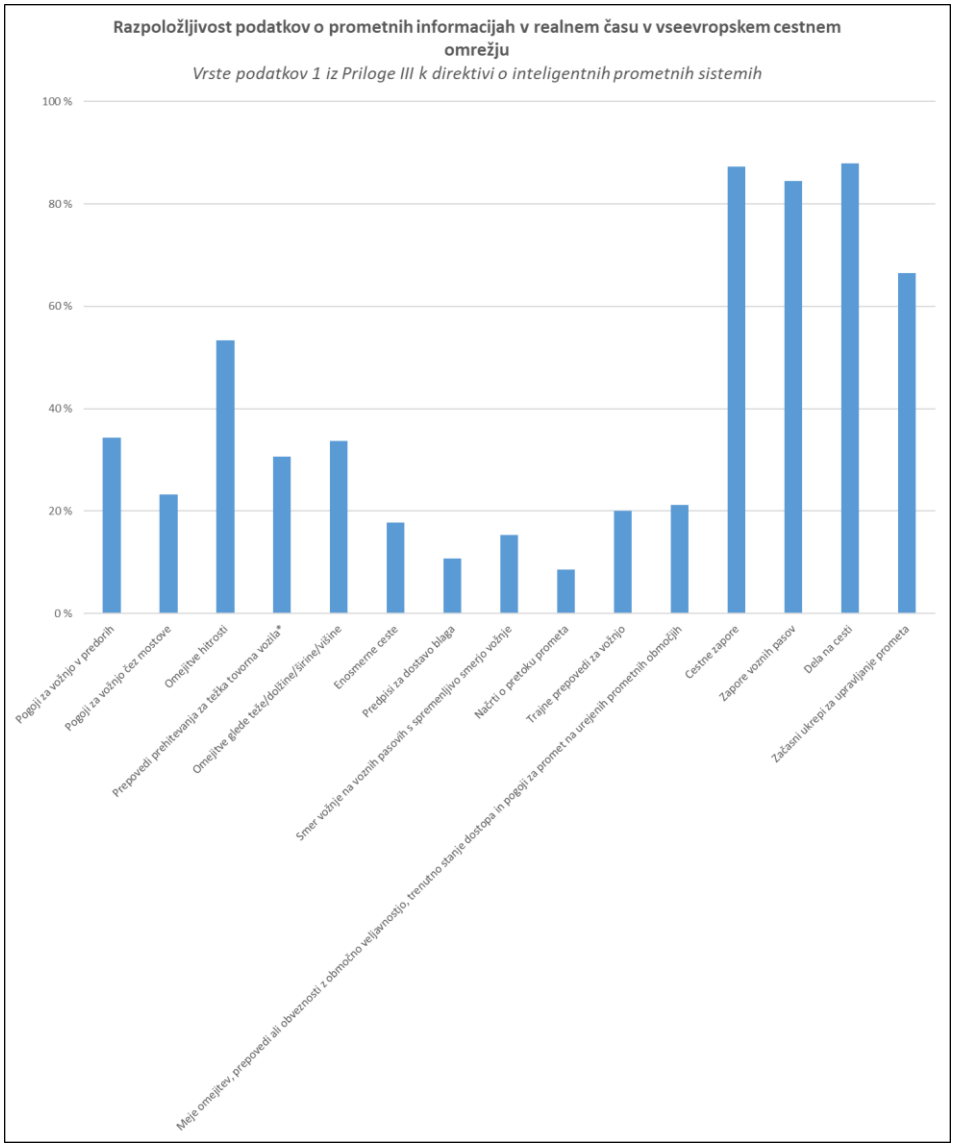
Iz poročil o prednostnem področju III je razvidna zrelost, pa tudi potreba po nadaljnjem vključevanju zasebnega sektorja. Vse države članice so uvedle sistem eCall kot storitev številke 112, pri čemer poteka prehod na omrežja 4G/5G. Statični podatki za varno parkiranje tovornjakov so dobro zajeti, čeprav so še vedno vrzeli v dostopnosti podatkov, zlasti za zasebni sektor. S sodelovanjem v okviru platforme za podatke o prometni varnosti se izboljšujeta uporaba podatkov v vozilu in zaznavanje dogodkov, povezanih s prometnimi informacijami v zvezi z varnostjo. Z zbliževanjem prometnih informacij v zvezi z varnostjo s C-ITS se širi doseg storitev. Vendar je dostop do zasebnih prometnih informacij v zvezi z varnostjo še vedno omejen. Cilj tekočih revizij delegiranih uredb (EU) št. 885/2013 in št. 886/2013 je odpraviti te omejitve.

V zvezi s prednostnim področjem IV so bili sporočeni številni projekti in pobude C-ITS, ki so osredotočeni na ključne vidike, kot so izvajanje na terenu in komunikacijski protokoli. S skupnimi projekti, ki spodbujajo usklajevanje, zdaj več držav kljub prejšnjim zakonodajnim neuspehom uvaja operativne storitve na podlagi skupnih specifikacij. Platforma C-Roads združuje 16 držav članic in druge države, da bi zagotovili usklajenost pri uvajanju C-ITS, pri čemer se podpirajo različni projekti, ki se sofinancirajo iz IPE, kot je C-Roads Extended za nadaljnje izboljšanje kakovosti storitev.

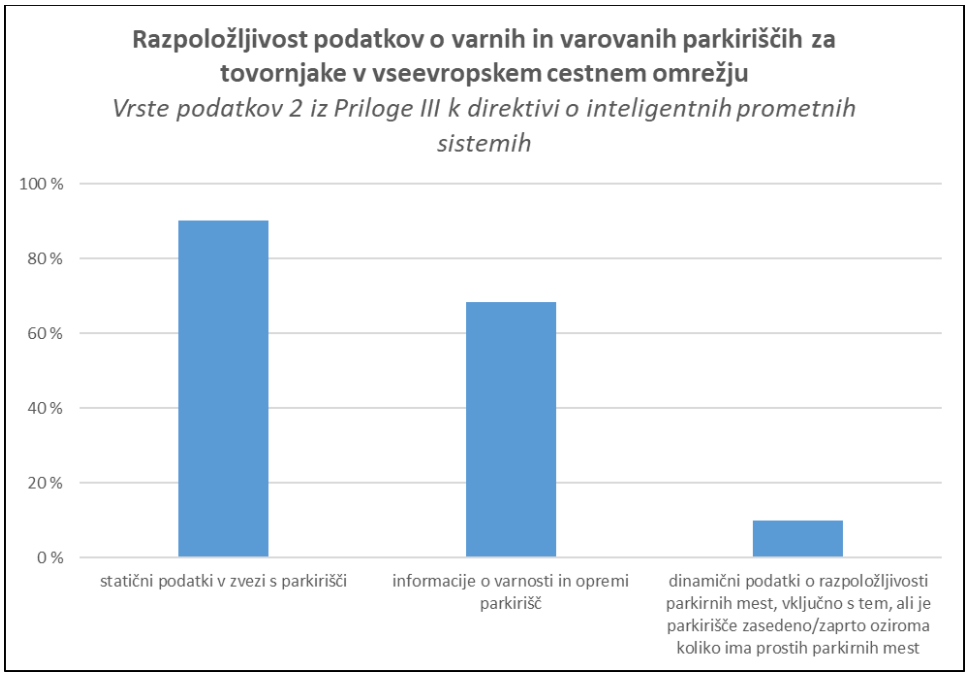
2.6.2.2 Razpoložljivost podatkov in storitev

V spodnjih diagramih je povzeta razpoložljivost ključnih naborov podatkov o prometnih informacijah v realnem času, varnih in varovanih parkiriščih za tovornjake in prometnih informacijah v zvezi z varnostjo iz Priloge III k direktivi o inteligentnih prometnih sistemih v cestnem omrežju TEN-T v EU (vseevropskem cestnem omrežju) (*delež posamezne države članice se izračuna sorazmerno z dolžino njenega vseevropskega cestnega omrežja*).

Slika 1: Razpoložljivost podatkov o prometnih informacijah v realnem času v vseevropskem cestnem omrežju



Slika 2: Razpoložljivost podatkov o varnih in varovanih parkiriščih za tovornjake v vseevropskem cestnem omrežju



Slika 3: Razpoložljivost podatkov o prometnih informacijah v zvezi z varnostjo v vseevropskem cestnem omrežju



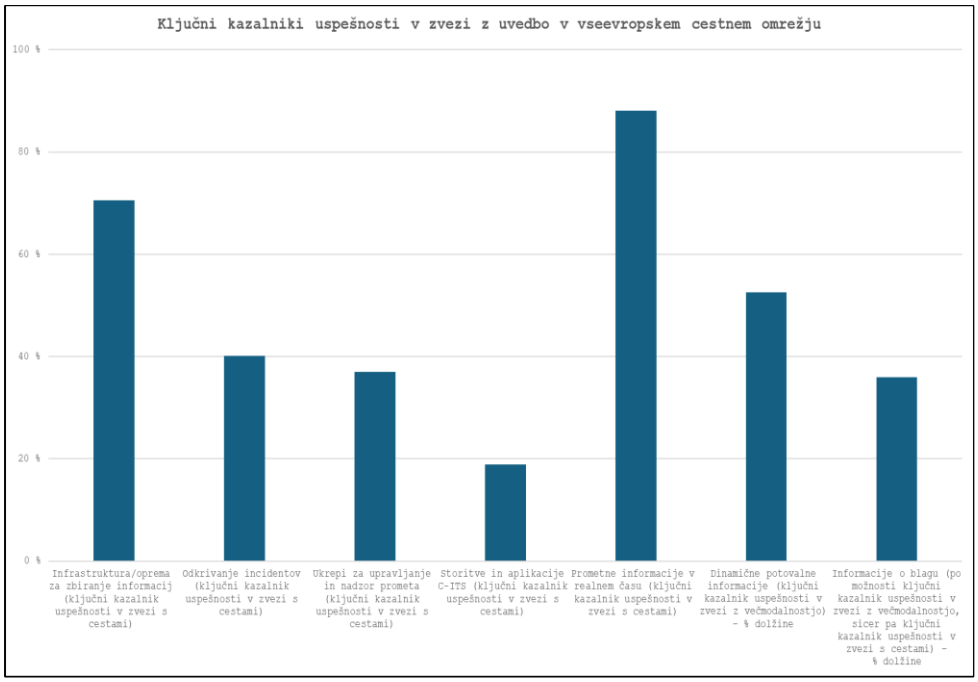
Podatki o lokaciji opredeljenih vozlišč dostopa za vse načine linijskega prevoza so na voljo za 37 % celotnega prometnega omrežja. Vendar pogosto manjkajo informacije o dostopnosti vozlišč dostopa in poti znotraj prestopne postaje.

Storitve zagotavljanja prometnih informacij v zvezi z varnostjo (Priloga IV k direktivi o inteligentnih prometnih sistemih) se zdaj izvajajo na 83 % vseevropskega cestnega omrežja, pri čemer šest držav članic ni prijavilo nobene take storitve.

2.6.2.3 Ključni kazalniki uspešnosti

V spodnjem diagramu so povzeti ključni kazalniki uspešnosti v zvezi z uvedbo v vseevropskem cestnem omrežju EU (*delež posamezne države članice se izračuna sorazmerno z dolžino njenega vseevropskega cestnega omrežja*):

Slika 4: Ključni kazalniki uspešnosti v zvezi z uvedbo v vseevropskem cestnem omrežju



Poročanje o ključnih kazalnikih uspešnosti v zvezi s koristmi v letu 2025 ni bilo obvezno, vendar so nekatere države članice sporočile podatke za tri tovrstne kazalnike. Glede spremembe potovalnega časa in zmanjšanja emisij CO_2 so bile sporočene zelo različne vrednosti, pri čemer je bilo zmanjšanje na ravni omrežja običajno skromno, v nekaterih primerih pa je bilo na posameznih odsekih omrežja pred uvedbo rešitev ITS in po njej precejšnje. O večjem zmanjšanju se je poročalo glede števila prometnih nesreč, in sicer celo na ravni omrežja. V več poročilih je bilo poudarjeno, da je učinek ITS težko ločiti od drugih dejavnikov (povečanje prometa, elektrifikacija voznega parka itd.).

Čeprav je bilo poročanje o ključnih kazalnikih uspešnosti v zvezi s financami v letu 2025 obvezno, se je za nekatere države članice izkazalo za težavno, včasih pa je bilo te podatke nemogoče ločiti od skupnih stroškov naložb v ceste in njihovega vzdrževanja. Delež naložb v ITS je pogosto znašal približno 1 % skupnih naložb v ceste, vendar je v več državah članicah dosegel 4–6 %, v eni državi pa celo več kot 14 %, kar verjetno odraža nedavne nove projekte uvajanja v teh državah. Podobno so javni stroški obratovanja in vzdrževanja pogosto znašali

med 2 000 in 4 000 EUR na kilometer, v eni državi članici pa so dosegli celo 32 000 EUR na kilometer.

2.7 Evropska svetovalna skupina za ITS

V skladu s členom 16 direktive o inteligentnih prometnih sistemih mora Komisija ustanoviti Evropsko svetovalno skupino za ITS (EIAG), ki ji svetuje o poslovnih in tehničnih vidikih uvajanja in uporabe ITS. Skupina EIAG je bila ustanovljena s sklepom Komisije iz leta 2011[44], ki se je uporabljal do avgusta 2017. S sklepom o spremembi, ki ga je Komisija sprejela 22. marca 2024, je bila ta časovna omejitev odpravljena, posvetovanje s skupino EIAG o delovnem programu iz direktive o inteligentnih prometnih sistemih pa je postalo obvezno. Komisija je po sprejetju spremenjenega sklepa objavila nov razpis za zbiranje prijav za člane skupine EIAG, maja 2024 pa je bilo izbranih 25 članov.

Skupina EIAG se je prvič sestala 6. junija 2024, da bi razpravljala o osnutku delovnega programa za ITS. Nato so potekale skupne delavnice s člani Evropskega odbora za ITS za zgodnja posvetovanja o obsegu dejavnosti iz delovnega programa: najprej decembra 2024, da bi razpravljali o obsegu revizije delegirane uredbe o prometnih informacijah v zvezi z varnostjo, nato junija 2025, da bi razpravljali o področju uporabe specifikacij za C-ITS, in nazadnje januarja 2026, da bi razpravljali o obsegu revizije delegirane uredbe o varnih in varovanih parkiriščih za tovornjake. V povezavi z evropskim kongresom o ITS v Sevilli je 19. maja 2025 potekalo neformalno srečanje „prijateljev ITS“ (tj. članov skupine EIAG in Evropskega odbora za ITS), na katerem so razpravljali o izvajanju industrijskega akcijskega načrta za evropski avtomobilski sektor[45].

Skupina EIAG je poleg tega obveščena o raziskavah, javnih posvetovanjih in delavnicah v zvezi z ITS ter redno vabljena, da pri njih sodeluje.

3 PODPORNI UKREPI IN SODELOVANJE

Sodelovanje in usklajeno uvajanje sta v središču direktive o inteligentnih prometnih sistemih in njenih delegiranih uredb. S spremembo direktive o inteligentnih prometnih sistemih leta 2023 so se ti vidiki okrepili, in sicer z uvedbo obveznosti za države članice, da sodelujejo, na primer v okviru projektov usklajevanja, ki jih podpira EU, in po potrebi z ustreznimi deležniki pri operativnih vidikih izvajanja specifikacij.

Večdržavni projekti ITS, ki se sofinancirajo iz IPE in pogosto zajemajo več koridorjev TEN-T, omogočajo, da se dolgi odseki cest opremijo z usklajeno in interoperabilno infrastrukturo, opremo in storitvami ITS. Tekoči večdržavni projekti ITS v okviru IPE, in sicer MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS in VERKKO, v katerih sodeluje skupno 20 držav članic, zajemajo več deset tisoč kilometrov jedrnega in celovitega cestnega omrežja TEN-T (vseevropskega cestnega omrežja), kar zagotavlja usklajeno uvajanje storitev ITS in C-ITS.

V projekt C-Roads Extended je v povezavi z nacionalnimi projekti C-Roads in projektom SCALE vključenih skupno 15 držav članic, in sicer na področju C-ITS. V projekt X-HeERO je vključenih sedem držav članic in Moldavija, in sicer na področju sistema eCall. Projekt TISGRADE vključuje 20 držav članic, Norveško in glavne ponudnike storitev iz EU, ki

[44] 2011/C 135/03, UL C 135, 5.5.2011, str. 3.
[45] COM(2025) 95 final.

sodelujejo pri zbiranju, kakovosti in potrjevanju podatkov ter nadgradnjah nacionalnih točk dostopa.

Dejavnosti nekdanjih ukrepov za podporo programa v okviru IPE, in sicer DATEX II, Data4PT, TN-ITS GO in NAPCORE, so zdaj združene v tekoči ukrep tehnične pomoči v okviru IPE NAPCORE-X (2025–2027), ki vključuje vse države članice in zajema vse specifikacije. Njegov cilj je uskladiti operativne vidike izvajanja direktive o inteligentnih prometnih sistemih za vse cestne in multimodalne podatke ter vidike, povezane z nacionalnimi točkami dostopa (npr. podatkovni standardi in arhitektura, opredelitve podatkov, metapodatki, kakovost podatkov, ocenjevanje skladnosti, razširjanje in usposabljanje), še en cilj pa je prispevati k skupnemu evropskemu podatkovnemu prostoru za mobilnost[46].

Ti večdržavni ukrepi IPE zdaj predstavljajo veliko večino projektov ITS, ki se sofinancirajo iz IPE, tako po številu kot po obsegu naložb (glej besedilo v nadaljevanju).

Slika 5: Sedanje sodelovanje držav članic v večdržavnih projektih ITS, ki se sofinancirajo iz IPE

Večdržavni projekti, sofinancirani iz IPE	Avstrija	Belgija	Bolgarija	Hrvaška	Ciper	Češka	Danska	Estonija	Finska	Francija	Nemčija	Grčija	Madžarska	Irska	Italija	Latvija	Litva	Luksemburg	Malta	Nizozemska	Poljska	Portugalska	Romunija	Slovaška	Slovenija	Španija	Švedska
VERKKO	■	■			■		■	■	■		■			■	■	■				■							■
X4ITS	■			■		■							■										■		■		
MERIDIAN		■								■			■	■	■				■								
MATIS/MATIS2									■					■								■				■	
SCALE	■													■												■	
C-Roads Extended	■	■				■			■	■	■	■		■	■				■		■		■	■	■	■	
TISGRADE	■	■		■	■	■	■		■	■	■	■	■		■	■	■		■	■		■			■	■	■
X-HeERO		■			■					■				■			■						■			■	
NAPCORE/NAPCORE-X	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Tekoče pobude držav članic, kot so platforma C-Roads, platforma za podatke o prometni varnosti[47] in projektna skupina za prometne informacije v realnem času, omogočajo nadaljnje usklajevanje in sodelovanje med državami članicami ter z drugimi javnimi in zasebnimi deležniki[48].

4 PORABLJENI IN POTREBNI FINANČNI VIRI

Od objave drugega poročila o napredku leta 2019 je bil dosežen znaten napredek pri uvajanju storitev. Ker je stroške, ki so izključno povezani z izvajanjem specifikacij, zelo težko ločiti od stroškov uvedbe in obratovanja storitev ITS ter same fizične infrastrukture ITS, bi bilo treba nekatere od podatkov v nadaljevanju razumeti kot splošno sliko skupnih prizadevanj za uvedbo takih storitev, kar ni bilo zahtevano v sami direktivi o inteligentnih prometnih sistemih.

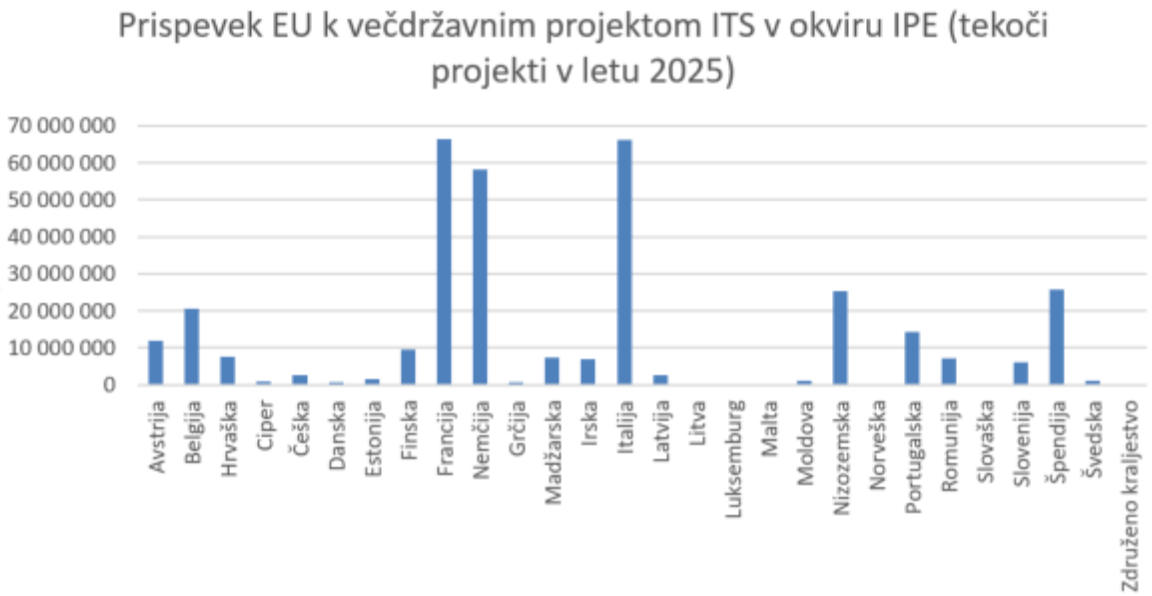
Pri podpiranju te uvedbe je bil ključnega pomena zlasti proračun IPE (IPE 1 in 2, vključno s projekti, ki se financirajo iz kohezijskega proračuna). V obdobju 2014–2025 je bilo iz njega zagotovljenih več kot 850 milijonov EUR sredstev EU, kar je spodbudilo naložbe v višini 1,9 milijarde EUR za uvedbo ITS (vključno s sistemom eCall) in storitev C-ITS[49].

V zadnjih petih letih je bila velika večina teh sredstev namenjena večdržavnim projektom ITS, kot je opisano zgoraj, pri čemer bodo nekateri od njih trajali do konca leta 2027. Na sliki 6 je

[46] COM(2023) 751 final.
[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.
[48] Te pobude so podrobneje opisane v priloženem delovnem dokumentu služb Komisije.
[49] Vir: Evropska izvajalska agencija za podnebje, infrastrukturo in okolje (CINEA).

prikazan delež financiranja v EUR na državo za teh devet tekočih večdržavnih projektov ITS (razen za NAPCORE/NAPCORE-X).

Slika 6: Prispevek EU k večdržavnim projektom ITS v okviru IPE



Od zadnjega poročila o napredku so se za podporo izvajanju specifikacij, vključno s pripravljalnim delom na področju standardov, začeli izvajati dodatni ukrepi za podporo programa v okviru IPE, in sicer NAPCORE in Data4PT, ter tekoči ukrep tehnične pomoči v okviru IPE NAPCORE-X, v katerega so vključene vse države članice. To je privedlo do najvišjega skupnega prispevka EU v višini 23,5 milijona EUR. Podobno so bila sredstva IPE dodeljena za vzpostavitev in upravljanje sistema EU za upravljanje varnostnih poverilnic C-ITS s strani Skupnega raziskovalnega središča Komisije, in sicer so skupni stroški za obdobje 2017–2026 znašali 6,26 milijona EUR.

Dodatni stroški vključujejo stroške, nastale pri reviziji specifikacij (za prometne informacije v realnem času, storitve zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij, sistem eCall in prometne informacije v zvezi z varnostjo) in direktive o inteligentnih prometnih sistemih, ki je vključevala svetovalne študije (1,8 milijona EUR v obdobju 2018–2025), ter stroške organizacije dogodkov, povezanih z ITS, kot so svetovni in evropski kongresi o ITS, in sodelovanja na teh dogodkih (1,1 milijona EUR v obdobju 2018–2025).

Kar zadeva standarde, je večina stroškov nastala zaradi pripravljalnega dela v okviru navedenih ukrepov za podporo programa in ukrepov tehnične pomoči v okviru IPE, poleg neposrednih nepovratnih sredstev evropskim organizacijam za standardizacijo (1,4 milijona EUR v obdobju 2018–2025).

Od pandemije leta 2020 so bila vsa srečanja Evropskega odbora za ITS[50] in Svetovalne skupine za ITS[51] ter skoraj vsi sestanki strokovne skupine za ITS in evropske platforme za izvajanje storitve eCall (EeIP)[52] organizirani prek videokonference, zato ni bilo treba povrniti stroškov.

Kot je bilo omenjeno že v drugem poročilu o napredku, se zdi, da so stroški, povezani z izvajanjem direktive o inteligentnih prometnih sistemih in njenih delegiranih uredb, ki so večinoma povezani z lajšanjem in usklajevanjem dostopa do podatkov, ki se ponovno uporabijo pri razvoju storitev ITS, razumni. To zlasti velja, kadar se ti stroški primerjajo s stroški uvajanja storitev. Potrebna bodo nadaljnja prizadevanja za izvajanje novih zahtev, ki izhajajo iz spremembe Direktive iz leta 2023, zlasti v zvezi z obvezno razpoložljivostjo in uvajanjem ključnih podatkov in storitev.

5 SKLEPNA UGOTOVITEV

Od sprejetja direktive o inteligentnih prometnih sistemih je bil dosežen znaten napredek pri njenem izvajanju. Z nedavno spremembo z Direktivo (EU) 2023/2661 so bile uvedene ključne spremembe, zlasti za izboljšanje dostopnosti podatkov, usklajevanja in povezovanja z novimi temami v zvezi z ITS. Pobude za sodelovanje, ki jih omogoča financiranje iz IPE, so olajšale obsežno uvajanje storitev ITS in C-ITS v celotnem vseevropskem cestnem omrežju in zunaj njega, pri čemer je bil poudarjen pomen sodelovanja med državami članicami in deležniki, z usklajenim ukrepanjem pa sta se spodbujali tudi harmonizacija in boljša kakovost storitev. S temi uvedbami so bili povezani razumni stroški, potrebna pa bodo nadaljnja prizadevanja za obravnavanje novih zahtev, uvedenih s spremembo iz leta 2023. Pri oblikovanju in usmerjanju tega razvoja so bili ključni Evropski odbor za ITS, Svetovalna skupina za ITS ter sodelovanje s strokovnjaki držav članic in med njimi.

Poročanje se je znatno izboljšalo zaradi uvedbe nove predloge in ključnih kazalnikov uspešnosti, ki omogočajo boljše razumevanje uvajanja, učinkov in financiranja ITS. Čeprav je natančno ločevanje učinka rešitev ITS od drugih dejavnikov omrežja še vedno izziv, je poročanje kljub temu prineslo dragocen vpogled v trende, kot je zmanjšanje števila prometnih nesreč in emisij CO_2. Z zavezanostjo tesnejšemu sodelovanju med državami članicami in deležniki naj bi se zagotovilo nadaljevanje tega pozitivnega razvoja in spodbujalo okolje, v katerem se lahko ITS uspešno razvijajo na podlagi inovacij in sodelovanja. V prihodnosti bodo stalne naložbe v tehnologijo in standardizacijo ključne, da bi lahko ITS izkoristili za povečanje mobilnosti in varnosti v prometu po vsej 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=sl&groupID=1941.
[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=sl&groupID=2481.