EUROPSKA
KOMISIJA

Bruxelles, 21.4.2026.
COM(2026) 165 final

# IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

## o provedbi Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza

{SWD(2026) 117 final}

# IZVJEŠĆE KOMISIJE EUROPSKOM PARLAMENTU I VIJEĆU

## o provedbi Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o okviru za uvođenje inteligentnih prometnih sustava u cestovnom prometu i za veze s ostalim vrstama prijevoza

Sadržaj

1. Uvod i kontekst ..... 3
2. STATUS PROVEDBE DIREKTIVE 2010/40/EU ..... 4
2.1. Delegirani akti o specifikacijama i povezano zakonodavstvo ..... 4
2.2. Novi program rada za razdoblje 2024. – 2028. ..... 7
2.3. Norme ..... 8
2.4. Pravila o zaštiti podataka i privatnosti ..... 9
2.5. Pravila o odgovornosti ..... 9
2.6. Izvješćivanje država članica ..... 9
2.6.1. Nova pravila za izvješćivanje ..... 9
2.6.2. Saznanja stečena analizom izvješća država članica ..... 10
2.7. Europska savjetodavna skupina za ITS ..... 13
3. MJERE POTPORE I SURADNJA ..... 14
4. ISKORIŠTENA I POTREBNA FINANCIJSKA SREDSTVA ..... 15
5. ZAKLJUČAK ..... 17

## 1. Uvod i kontekst

Ovo je prvo izvješće od donošenja Direktive (EU) 2023/2661 o izmjeni Direktive 2010/40/EU („Direktiva o ITS-ovima") 22. studenog 2023., koju su države članice morale prenijeti do 21. prosinca 2025. U skladu s člankom 17. stavkom 4. izmijenjene Direktive o ITS-ovima Komisija mora podnijeti izvješće Europskom parlamentu i Vijeću o napretku postignutom u provedbi te direktive i njezinih delegiranih akata najkasnije 12 mjeseci nakon nacionalnih izvješća o ITS-ovima koja su države članice morale podnijeti Komisiji do 21. ožujka 2025.[1]

Izmjenom Direktive o ITS-ovima nastojalo se postići nekoliko ciljeva, koji su utvrđeni na temelju njezine *ex post* evaluacije[2] i drugog izvješća Komisije Europskom parlamentu i Vijeću o napretku u provedbi Direktive o ITS-ovima[3] te dodatno procijenjeni u procjeni učinka[4] priloženoj Prijedlogu direktive o izmjeni Direktive o ITS-ovima[5]. Ciljevi su bili: (i) dodatno poboljšati usklađivanje kad je riječ o dostupnosti podataka; (ii) uzeti u obzir pojave novih tema i pitanja u području ITS-a i (iii) poboljšati raspoloživost ključnih vrsta podataka o cijeloj cestovnoj prijevoznoj mreži.

Izmjenama Direktive o ITS-ovima uvedeno je nekoliko novih zahtjeva u pogledu sigurnosti kooperativnih inteligentnih prometnih sustava (C-ITS), privremenih mjera u hitnim situacijama, obvezne suradnje među državama članicama i s dionicima, dostupnosti podataka i uvođenja usluga te pojednostavnjenja izvješćivanja u vezi s Direktivom i njezinim delegiranim aktima, uključujući utvrđivanje zajedničkog predloška i zajedničkih ključnih pokazatelja uspješnosti. Dodana su dva priloga s utvrđenim popisima vrsta podataka i usluga koji se smatraju ključnima za uvođenje ITS-a. Prepoznata je i uloga nacionalnih pristupnih točaka[6] u dostupnosti podataka.

Četiri prioritetna područja Direktive o ITS-ovima također su ponovno definirana i organizirana u četiri kategorije usluga. U okviru njih prepoznate su nove teme i pitanja u području ITS-a, kao što su mobilnost kao usluga (MaaS) i kooperativna, povezana i automatizirana mobilnost (CCAM), a ujedno obuhvaćaju i područja primjene postojećih delegiranih akata.

Ojačana je uloga Europskog odbora za ITS, posebno primjenom postupka ispitivanja za donošenje novih programa rada ITS-a, kao i predloška te ključnih pokazatelja uspješnosti za izvješćivanje država članica. Ojačana je i uloga Europske savjetodavne skupine za ITS uvođenjem obvezne faze savjetovanja prije donošenja programa rada ITS-a.

U skladu s izmijenjenom Direktivom o ITS-ovima Komisija je 2024. donijela sljedeće odluke:

- Odluku Komisije od 22. ožujka 2024. o izmjeni Odluke Komisije 2011/C 135/03 u pogledu njezine primjenjivosti, zadaća Europske savjetodavne skupine za ITS i transparentnosti njezina rada[7],

[1] Nacionalna izvješća o ITS-ovima dostupna su na https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_hr.
[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_hr.
[7] SL C, C/2024/2348, 27.3.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.

- Provedbenu odluku Komisije od 11. studenog 2024. o utvrđivanju predložaka s ključnim pokazateljima uspješnosti za izvješća država članica koja se podnose na temelju Direktive 2010/40/EU Europskog parlamenta i Vijeća[8]. Tom se odlukom stavlja izvan snage i zamjenjuje prethodna Provedbena odluka Komisije od 13. srpnja 2011. o donošenju smjernica za izvješćivanje od strane država članica[9]. U suradnji sa stručnjacima iz država članica 2024. pripremljene su i smjernice o ključnim pokazateljima uspješnosti ITS-a za EU[10],
- Provedbenu odluku Komisije od 12. studenog 2024. o uspostavi programa rada za Direktivu 2010/40/EU za razdoblje 2024. – 2028.[11] (program rada ITS-a za razdoblje 2024. – 2028.).

Ovom je izvješću priložen radni dokument službi Komisije u kojem se analiziraju nacionalna izvješća o ITS-ovima za 2025., uključujući dostupnost ključnih vrsta podataka iz Priloga III. i uvođenje usluga iz Priloga IV. Direktivi o ITS-ovima, kako su ih dostavile države članice u skladu s člankom 17. stavkom 1. Direktive o ITS-ovima. U radnom dokumentu službi Komisije analiziraju se i ključni pokazatelji uspješnosti koje su države članice navele u svojim izvješćima.

## 2. STATUS PROVEDBE DIREKTIVE 2010/40/EU

### 2.1. Delegirani akti o specifikacijama i povezano zakonodavstvo

Od objave drugog izvješća Komisije o napretku provedeno je nekoliko znatnih izmjena specifikacija donesenih na temelju Direktive o ITS-ovima. Aktualni je status sljedeći:

**Prioritetna mjera (a) – pružanje usluga informacija o multimodalnim putovanjima (MMTIS) u cijeloj Europskoj uniji:** Komisija je 31. svibnja 2017. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2017/1926 o dopuni Direktive o ITS-ovima u pogledu pružanja informacija o multimodalnim putovanjima na razini EU-a[12]. Te su specifikacije obuhvaćale uvjete za omogućivanje uvođenja usluga, kao što je obvezna dostupnost postojećih statičnih podataka putem nacionalnih pristupnih točaka, kao i odredbe za povezivanje usluga pružanja informacija o putovanjima.

Kako je najavljeno u Komunikaciji Komisije o strategiji za održivu i pametnu mobilnost[13], specifikacije su izmijenjene Delegiranom uredbom (EU) 2024/490[14], koju je Komisija donijela 29. studenog 2023. Na temelju izmijenjenih specifikacija vlasnici podataka dužni su putem nacionalnih pristupnih točaka omogućiti pristup postojećim dinamičnim podacima (npr. informacijama u realnom vremenu kao što su informacije o poremećajima). Ta je odredba proširena i na dodatne vrste podataka, kao što su informacije o tome mogu li se bicikli unijeti u vlak ili o pristupačnosti za putnike s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću. Ovisno o

[8] SL L, 2025/264, 10.2.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
[9] SL L 193, 23.7.2011., str. 48., ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
[10] Nacionalna izvješća o ITS-ovima – Mobilnost i promet – Europska komisija.
[11] SL C, C/2024/6798, 13.11.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
[12] SL L 272, 21.10.2017., str. 1., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.
[13] COM(2020) 789 final.
[14] SL L, 2024/490, 13.2.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.

vrsti podataka i geografskoj pokrivenosti provedba specifikacija odvija se postupno do 1. prosinca 2028.

**Prioritetna mjera (b) – pružanje usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu (RTTI):** Komisija je 18. prosinca 2014. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2015/962 o dopuni Direktive o ITS-ovima u pogledu pružanja usluga prometnih informacija u cijeloj Europskoj uniji u realnom vremenu[15]. Namjena je specifikacija bila omogućiti dostupnost, razmjenu, ponovnu upotrebu i ažuriranje cestovnih i prometnih podataka tijelima nadležnima za ceste, operatorima cestovnog prometa i pružateljima usluga radi pružanja usluga prometnih informacija u cijelom EU-u u realnom vremenu.

Te su specifikacije revidirane 2. veljače 2022. donošenjem Delegirane uredbe (EU) 2022/670[16], kojom je Delegirana uredba (EU) 2015/962 stavljena izvan snage od 1. siječnja 2025. Revizijom su dodane vrste podataka na popis postojećih podataka koje vlasnici podataka moraju staviti na raspolaganje putem nacionalnih pristupnih točaka i prošireno je geografsko područje primjene specifikacija tako da obuhvaća cijelu cestovnu mrežu EU-a osim privatnih cesta. Uvedena je i obveza pružatelja usluga da u svoje usluge bez dodatnih troškova za krajnjeg korisnika uključe podatke o svim planovima protoka prometa te prometnim propisima i ograničenjima koje provode nadležna tijela i koji su dostupni putem nacionalnih pristupnih točaka. Ovisno o vrsti podataka i geografskoj pokrivenosti provedba specifikacija odvija se postupno od 1. siječnja 2023. do 31. prosinca 2027.

**Prioritetna mjera (c) – podaci i postupci za pružanje korisnicima, gdje je to moguće, besplatnih osnovnih općih prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti (SRTI):** Komisija je 15. svibnja 2013. donijela Delegiranu uredbu (EU) br. 886/2013 o dopuni Direktive o ITS-ovima s obzirom na podatke i postupke za pružanje korisnicima, gdje je to moguće, besplatnih osnovnih općih prometnih informacija u vezi s cestovnom sigurnosti[17]. Revizija tih specifikacija predviđena je u programu rada ITS-a za razdoblje 2024. – 2028. (vidjeti u nastavku).

**Prioritetna mjera (d) – usklađeno osiguravanje interoperabilnog sustava eCall u cijeloj Europskoj uniji:** Komisija je 26. studenog 2012. donijela Delegiranu uredbu (EU) br. 305/2013 o usklađenoj odredbi interoperabilne paneuropske usluge eCall[18].

Nadalje, Odluka br. 585/2014/EU[19] donesena je 15. svibnja 2014., a Uredba (EU) 2015/758[20] 29. travnja 2015. Ti su akti pridonijeli okviru koji se temelji na Direktivi o ITS-ovima propisivanjem obveznog uvođenja pristupnih točaka sigurnosnog poziva eCall (PSAP-ovi za eCall) i obvezne opreme za nove vrste vozila kategorije $M_1$ ili $N_1$ (za detaljniji opis tog zakonodavstva vidjeti drugo izvješće Komisije o napretku).

Komisija je 6. veljače 2024. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2024/1084[21] o izmjeni Delegirane uredbe (EU) br. 305/2013. U skladu s njom PSAP-ovi moraju podržavati primanje i postupanje s eCall pozivima primjenom najnovijih komunikacijskih tehnologija s

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

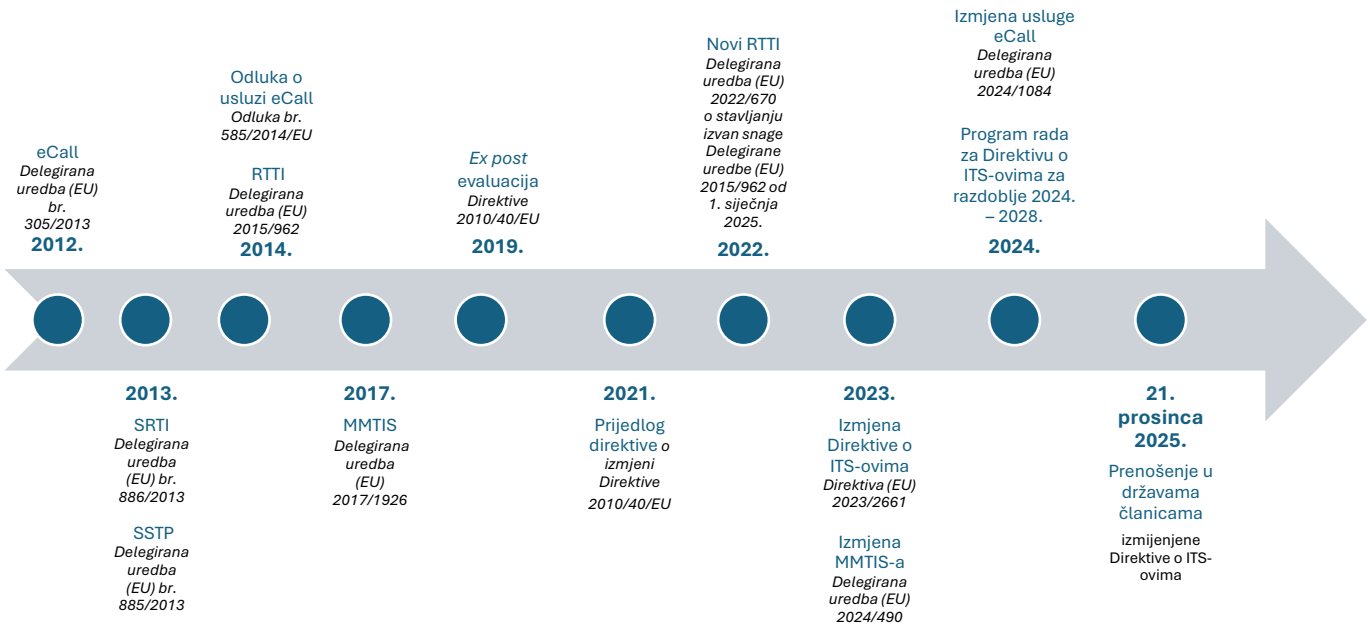
komutacijom paketa (4G/5G) od 1. siječnja 2026. Slično tome, Komisija je 14. veljače 2024. donijela Delegiranu uredbu (EU) 2024/1180[22] o izmjeni Uredbe (EU) 2015/758 u pogledu normi koje se odnose na eCall, a 23. srpnja 2025. Delegiranu uredbu (EU) 2025/1871[23] o izmjeni Uredbe (EU) 2015/758 u pogledu normi koje se odnose na eCall te o izmjeni Delegirane uredbe (EU) 2017/79[24] u pogledu tehničkih zahtjeva i postupaka ispitivanja za homologaciju motornih vozila opremljenih sustavima eCall ugrađenima u vozilo koji se temelje na službi 112.

**Prioritetna mjera (e) – pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione i gospodarska vozila (SSTP):** Komisija je 15. svibnja 2013. donijela Delegiranu uredbu (EU) br. 885/2013 o dopuni Direktive o ITS-ovima s obzirom na pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione i gospodarska vozila[25]. Revizija tih specifikacija predviđena je u programu rada ITS-a za razdoblje 2024. – 2028. (vidjeti u nastavku).

**Prioritetna mjera (f) – pružanje usluga rezervacije sigurnih i zaštićenih parkirališnih mjesta za kamione i gospodarska vozila:** Komisija se o ovoj prioritetnoj mjeri savjetovala sa stručnjacima iz država članica i ključnim dionicima, među ostalim u okviru rasprave o najnovijem programu rada ITS-a za razdoblje 2024. – 2028. Zaključeno je da u ovoj fazi nema potrebe za specifikacijama i normama za rezervaciju parkirališnih mjesta.

Osim specifikacija za prioritetne mjere iz Direktive o ITS-ovima Komisija je 13. ožujka 2019. donijela **Delegiranu uredbu[26] u pogledu uvođenja i operativne upotrebe kooperativnih inteligentnih prometnih sustava (C-ITS)**. Europski parlament i Vijeće uložili su prigovor na tu delegiranu uredbu i ona nije stupila na snagu. Nova inicijativa za specifikacije kooperativnih inteligentnih prometnih sustava predviđena je u programu rada ITS-a za razdoblje 2024. – 2028. (vidjeti u nastavku).

[22] SL L, 2024/1180, 19.4.2024., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
[23] SL L, 2025/1871, 28.10.2025., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
[24] SL L 12, 17.1.2017., str. 44., ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
[25] SL 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. Novi program rada za razdoblje 2024. – 2028.

Od stupanja na snagu Direktive o ITS-ovima 2010. Komisija provodi prvi program rada[27], koji je uglavnom bio usmjeren na donošenje specifikacija za prioritetne mjere u okviru te direktive. Slijedila su dva ažuriranja tog programa rada za razdoblja 2017. – 2022.[28] i 2022. – 2027.[29], koja su uključivala nove mjere u skladu s člankom 6. stavkom 3. te direktive i posebno omogućila reviziju postojećih specifikacija.

U skladu s člankom 4.a izmijenjene Direktive o ITS-ovima Komisija je 12. studenog 2024. donijela Provedbenu odluku o uspostavi novog programa rada ITS-a za razdoblje 2024. – 2028. Odluka je donesena nakon savjetovanja s Europskom savjetodavnom skupinom za ITS[30], pripremnog rada sa stručnjacima iz država članica i pozitivnog glasovanja u Europskom odboru za ITS u rujnu 2024. u skladu s postupkom ispitivanja. Provedeno je i savjetovanje s dionicima u okviru javne radionice održane 19. ožujka 2024.

U programu rada ITS-a za razdoblje 2024. – 2028. detaljno su opisani opseg i vremenski okvir aktivnosti koje Komisija namjerava poduzeti radi daljnje provedbe Direktive 2010/40/EU. Predviđeno je nekoliko općih zadaća, posebno: (a) donošenje zajedničkog predloška za izvješćivanje država članica i ključne pokazatelje uspješnosti 2024.; (b) obnova Europske savjetodavne skupine za ITS 2024.; (c) ovo izvješće o napretku u provedbi 2026. i izvješće o delegiranim ovlastima 2028. i (d) revizija Direktive o ITS-ovima u razdoblju 2027. – 2028.

Ostale planirane aktivnosti odnose se na različita prioritetna područja Direktive o ITS-ovima ili izmjene same direktive. Rad na nekima od njih već je započeo:

- u kontekstu rada na specifikacijama za C-ITS u lipnju 2025. održana je prva radionica s javnim i privatnim dionicima, uključujući Europsku savjetodavnu skupinu za ITS,

[27] C(2011) 289 final.
[28] C(2018) 8264 final.
[29] C(2022) 9140 final.
[30] Zapisnik sa sastanka održanog 6. lipnja 2024. objavljen je u registru stručnih skupina Komisije i drugih sličnih subjekata pod šifrom E02736.

kako bi se lakše utvrdilo područje primjene inicijative. Komisija će 2026. pokrenuti popratnu studiju,

- pripremni rad na razvoju identifikatora multimodalnih pristupnih čvorova započet je u okviru projekata NAPCORE i NAPCORE-X[31], koji se sufinanciraju iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF). Cilj je tih projekata dati preporuke i poduprijeti daljnju suradnju s državama članicama,
- istraživačkom studijom za procjenu potrebe za komplementarnim mjerama u području unaprijeđenih usluga upravljanja prometom i nezgodama, dovršenom u srpnju 2025.[32], potvrđeno je da postoji jasna i hitna potreba za komplementarnim mjerama. Daljnja savjetovanja i rasprave sa stručnjacima iz država članica provest će se 2026.,
- započet je rad na reviziji aktualnih specifikacija za osnovne opće prometne informacije povezane s cestovnom sigurnosti. Nakon prve radionice održane u prosincu 2024. s javnim i privatnim dionicima, uključujući Europsku savjetodavnu skupinu za ITS, Komisija je 2025. pokrenula studiju, uključujući analizu troškova i koristi. Donošenje ažuriranih specifikacija očekuje se u trećem tromjesečju 2026.,
- započet je rad na reviziji aktualnih specifikacija za pružanje usluga informiranja o sigurnim i zaštićenim parkirališnim mjestima za kamione i gospodarska vozila. Nakon prve radionice održane u siječnju 2026. s javnim i privatnim dionicima, uključujući Europsku savjetodavnu skupinu za ITS, Komisija će 2026. pokrenuti studiju, uključujući analizu troškova i koristi. Donošenje ažuriranih specifikacija očekuje se 2027.

### 2.3. Norme

Rad na normizaciji nastavlja se u nekoliko važnih područja, čime se dodatno podupire uvođenje usluga u četiri prioritetna područja Direktive o ITS-ovima.

Norme za eCall dopunjene su s nekoliko tehničkih specifikacija koje obuhvaćaju dodatne vrste vozila (motorna vozila na dva kotača, turistički i obični autobusi, poljoprivredna vozila i teška teretna vozila). To je ostvareno uz potporu projekta SAFE (2018. – 2021.), koji je sufinanciran iz CEF-a. Europske organizacije za normizaciju CEN-CENELEC i ETSI prilagodile su 2024. i 2025. postojeće norme za eCall i izradile nove norme za eCall s komutacijom paketa kako bi se podržala nadogradnja vozila i PSAP-ova na mobilne komunikacijske mreže 4G i 5G[33].

U području C-ITS-a platforma C-Roads[34], u suradnji s Konzorcijem za komunikacije CAR 2 CAR[35], objavila je prvu verziju usklađenog komunikacijskog profila za usluge C-ITS-a u rujnu 2025. Profil se temelji na relevantnim normama ETSI-ja i CEN-a, a prvi se korak odnosi na komunikacijski profil za komunikaciju kratkog dometa u skladu s normama IEEE 802.11p / ETSI ITS-G5.

Uz pomoć CEF-ovih mjera za potporu programa NAPCORE (2021. – 2025.) i Data4PT (2020. – 2024.), koje su sad objedinjene u CEF-ovu mjeru tehničke pomoći pod nazivom NAPCORE-

[31] https://napcore.eu/.
[32] Istraživačka studija za procjenu potrebe za komplementarnim mjerama u području unaprijeđenih usluga upravljanja prometom i nezgodama – Ured za publikacije Europske unije.
[33] Interoperabilna usluga eCall na razini EU-a – Mobilnost i promet.
[34] https://www.c-roads.eu/.
[35] https://www.car-2-car.org/.

X (2025. – 2027.), koordiniraju se aktivnosti država članica[36] povezane s normama za cestovne podatke (Datex II[37] i TN-ITS[38]), normama za multimodalne podatke (Transmodel, NeTEx i SIRI)[39], rječnikom podataka[40] za sve kategorije podataka obuhvaćene delegiranim uredbama na temelju Direktive o ITS-ovima, shemom metapodataka mobilityDCAT-AP[41] i referentnom arhitekturom nacionalnih pristupnih točaka[42] kao zajedničkim nacrtom za usklađene i interoperabilne nacionalne pristupne točke.

Time se omogućuje kontinuiran razvoj i ažuriranje normi, kao i upravljanjei razvoj povezanih zajednica. Organizirana je koordinacija različitih normi i usklađivanje s raznim zajednicama dionika u područjima kao što su alternativna goriva, cestovna sigurnost, putne informacije i C-ITS, kao i uspješna suradnja s europskim organizacijama za normizaciju.

Neka su od važnih aktualnih kretanja sudjelovanje u radu na normama za upravljanje elektroničkim prometnim propisima (METR) u okviru projekta NAPCORE-X na razini ISO-a, kao i rad u europskim organizacijama za normizaciju koji financira EU u vezi s raznim temama poput crtičnih kodova za multimodalne karte, biciklističke infrastrukture, razmjene neobrađenih podataka o javnom prijevozu i aplikacijskih programskih sučelja za rezervacije.

Detaljne informacije o postojećim normama za ITS mogu se pronaći u Vodiču EU-ICIP o normama za inteligentne prometne sustave[43], koji je financirao EU.

## 2.4. Pravila o zaštiti podataka i privatnosti

Kako je navedeno u prethodnim izvješćima, specifikacije prema potrebi sadržavaju odredbe o zaštiti podataka i privatnosti, uz pojašnjenje da se mora poštovati zakonodavstvo o privatnosti i zaštiti podataka. Isto tako, Europski nadzornik za zaštitu podataka poziva se na sastanke stručnjaka kad je to potrebno, a njegovo se mišljenje na odgovarajući način uzima u obzir, posebno pri reviziji specifikacija.

## 2.5. Pravila o odgovornosti

Kako je navedeno u prethodnim izvješćima, odredbe o odgovornosti uključene su u specifikacije utvrđene u relevantnim delegiranim uredbama u skladu s člankom 11. Direktive o ITS-ovima.

## 2.6. Izvješćivanje država članica

### *2.6.1. Nova pravila za izvješćivanje*

Člankom 17. Direktive o ITS-ovima propisano je da države članice podnose izvješće o provedbi te direktive i njezinih delegiranih akata do 21. ožujka 2025. i svake tri godine nakon početnog izvješća. Koristeći se Komisijinim predloškom, države članice izvješćuju o glavnim nacionalnim aktivnostima i projektima u prioritetnim područjima te o raspoloživosti podataka i usluga navedenih u prilozima III. i IV. Predložak sadržava i ključne pokazatelje uspješnosti u

[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/.

pogledu uvođenja, koristi i ulaganja, pri čemu se razlikuju obvezni i dodatni pokazatelji u okviru postupnog pristupa koji počinje od mreže TEN-T i autocesta. O predlošku se raspravljalo sa stručnjacima iz država članica na tri sastanka 2024. i donesen je nakon pozitivnog glasovanja u Europskom odboru za ITS u rujnu 2024., u skladu s postupkom ispitivanja.

Kako bi se stavile na raspolaganje političke informacije visoke razine, u predlošku se od država članica traži da navedu svoje ključne pokazatelje uspješnosti u pogledu uvođenja, čime se pruža uvid u uvođenje i učinak opreme i usluga ITS-a u EU-u. Za ključne pokazatelje uspješnosti u pogledu koristi, kojima se ocjenjuje učinak usluga ITS-a na vrijeme putovanja, broj prometnih nesreća i emisije $CO_2$ iz prometa, svrha je predloška prikupiti pouzdane referentne vrijednosti utemeljene na dovoljnom broju kvalitetnih uzoraka. To bi trebalo omogućiti pažljive ekstrapolacije s obzirom na ograničenja svojstvena izračunima tih ključnih pokazatelja uspješnosti i problem izdvajanja učinka ITS-a iz drugih utjecajnih čimbenika. Naposljetku, u predlošku se traži izvješćivanje o financijskim ključnim pokazateljima uspješnosti, posebno o godišnjim troškovima ulaganja te godišnjim troškovima funkcioniranja i održavanja cestovnog ITS-a.

Novim pravilima za izvješćivanje omogućuje se i pojednostavnjenje izvješćivanja država članica tako što se godišnja ili dvogodišnja izvješća za delegirane akte zamjenjuju jedinstvenim trogodišnjim izvješćem za Direktivu i delegirane akte. Primjenom tog novog pristupa u reviziji delegiranih akata jedinstvenim trogodišnjim izvješćem postupno će se zamijeniti 10 različitih izvješća.

### *2.6.2. Saznanja stečena analizom izvješća država članica*

#### *2.6.2.1 Stanje u različitim prioritetnim područjima*

Većina država članica izvijestila je da kontinuirano provodi aktivnosti u prioritetnom području I. Sve su države članice uspostavile svoje nacionalne pristupne točke za MMTIS, ali dostupnost podataka i usklađenost s normama EU-a i dalje su nedosljedni, stoga će određene nacionalne pristupne točke trebati nadograditi kako bi se omogućio pristup svim vrstama podataka. Povećana je objava podataka zahvaljujući aktivnostima za uključivanje dionika, ali uz znatne razlike među državama članicama. Uvode se zajednički alati kao što je mobilityDCAT-AP i provode projekti sufinancirani iz CEF-a. Međutim, potrebno je poboljšati usklađenost s normama kao što su NeTEx i SIRI. S druge strane, ostvaren je napredak u uvođenju usluga RTTI u okviru nacionalnih i europskih inicijativa, pri čemu su uvedene razne metode prikupljanja podataka pomoću kamera i senzora. Unatoč napretku u dostupnosti i razmjeni podataka, i dalje postoje razlike u dostupnosti statičnih i dinamičnih podataka. Norme kao što su DATEX II i TN-ITS provode se u velikoj mjeri.

U prioritetnom području II države članice aktivno unapređuju upravljanje prometom uvođenjem novih tehnologija za optimizaciju prometne infrastrukture. Provode se inicijative kao što su digitalni blizanci i tehnologije automatizacije radi učinkovitije vizualizacije i upravljanja prometom. Projekti ne obuhvaćaju samo cestovni već i razne druge vrste prijevoza, uključujući željeznički promet i multimodalna urbana okruženja. Integracija teretnog prijevoza ima ključnu ulogu jer gradovi eksperimentiraju s raznim rješenjima za njegovo upravljanje kako bi poboljšali funkcioniranje mreže. Inicijative za elektroničke informacije o prijevozu tereta (eFTI) omogućuju prelazak na digitalnu razmjenu podataka kako bi se poboljšali

logistički tokovi. Neki su od izazova integracija složenih ekosustava i standardizacija sučelja, koji ukazuju na potrebu za usklađenom potporom na europskoj razini.

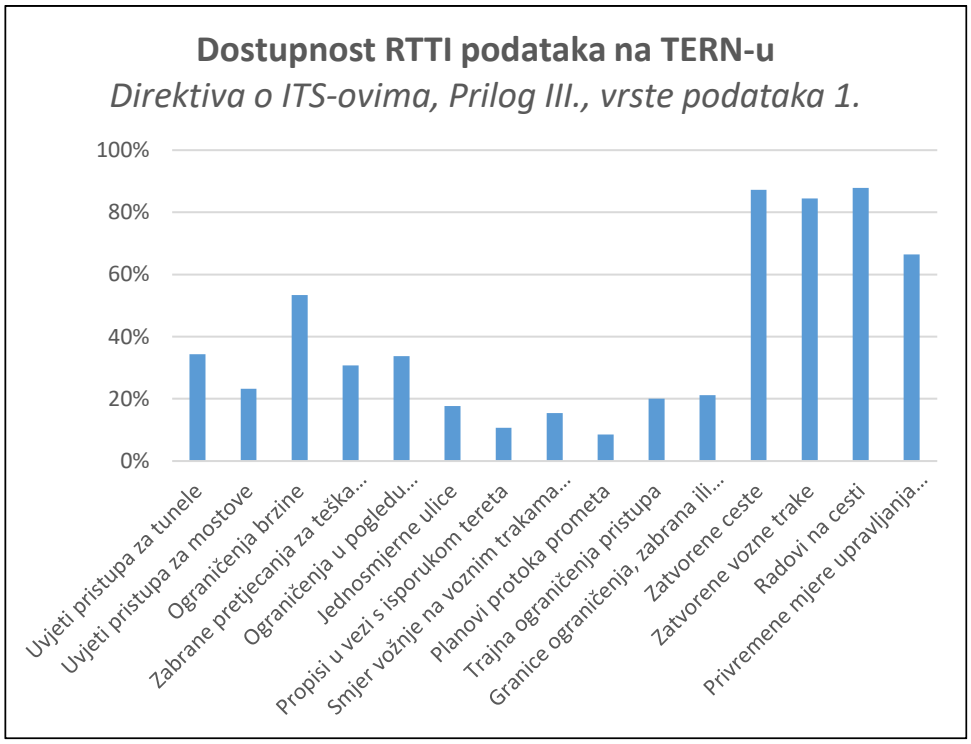
Izvješća o prioritetnom području III pokazuju zrelost, ali i potrebu za kontinuiranim uključivanjem privatnog sektora. Sve države članice uvele su sustav eCall povezan s brojem 112, dok je prijelaz na 4G/5G mreže u tijeku. Kad je riječ o statičnim podacima za sigurna parkirališna mjesta za kamione, pokrivenost je dobra iako i dalje postoje nedostaci u dostupnosti podataka, posebno u privatnom sektoru. Suradnjom u okviru platforme Data for Road Safety poboljšava se upotreba podataka iz vozila i otkrivanje događaja relevantnih za SRTI. Usklađivanjem SRTI-ja i C-ITS-a povećava se doseg usluga. Međutim, pristup privatnim SRTI podacima i dalje je ograničen. Aktualnim revizijama Delegirane uredbe (EU) br. 885/2013 i Delegirane uredbe (EU) br. 886/2013 želi se ukloniti ta ograničenja.

U prioritetnom području IV prijavljeni su brojni projekti i inicijative u vezi s C-ITS-om, prije svega o ključnim aspektima poput provedbe na terenu i komunikacijskih protokola. Unatoč prethodnim zakonodavnim zastojima nekoliko zemalja sada uvodi operativne usluge temeljene na zajedničkim specifikacijama u okviru suradničkih projekata za promicanje usklađenosti. Platforma C-Roads okuplja 16 država članica i drugih zemalja radi usklađenog uvođenja C-ITS-a, pri čemu se podupiru razni projekti koji se sufinanciraju iz CEF-a, kao što je projekt C-Roads Extended za daljnje poboljšanje kvalitete usluga.

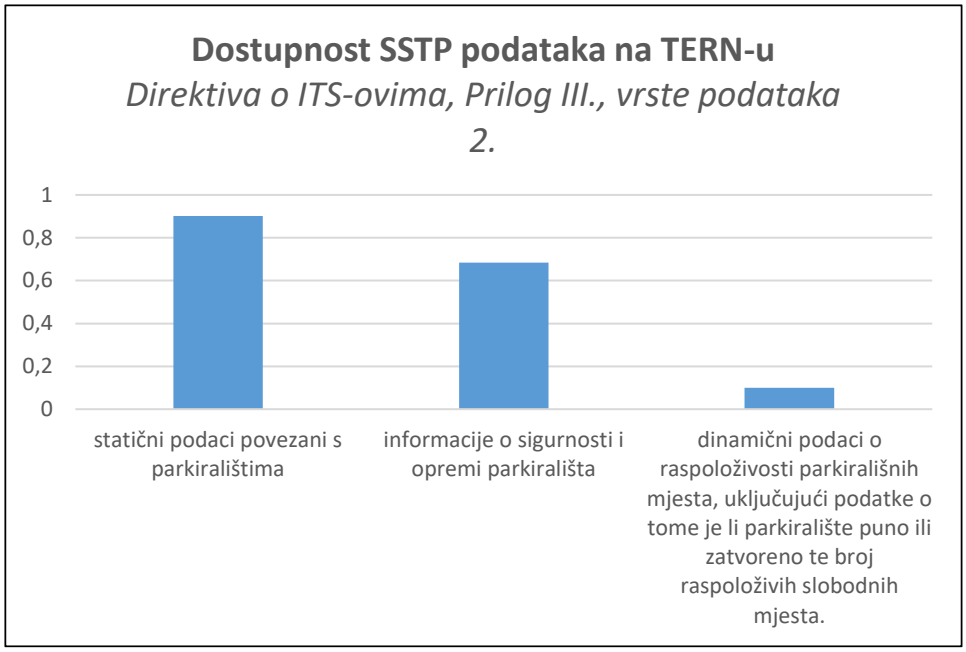
#### *2.6.2.2 Dostupnost podataka i usluga*

Sljedeći dijagrami sažeto prikazuju dostupnost ključnih RTTI, SSTP i SRTI skupova podataka iz Priloga III. Direktivi o ITS-ovima na cestovnom dijelu mreže TEN-T EU-a (TERN) (*udio svake države članice izračunava se razmjerno duljini njezina TERN-a*).

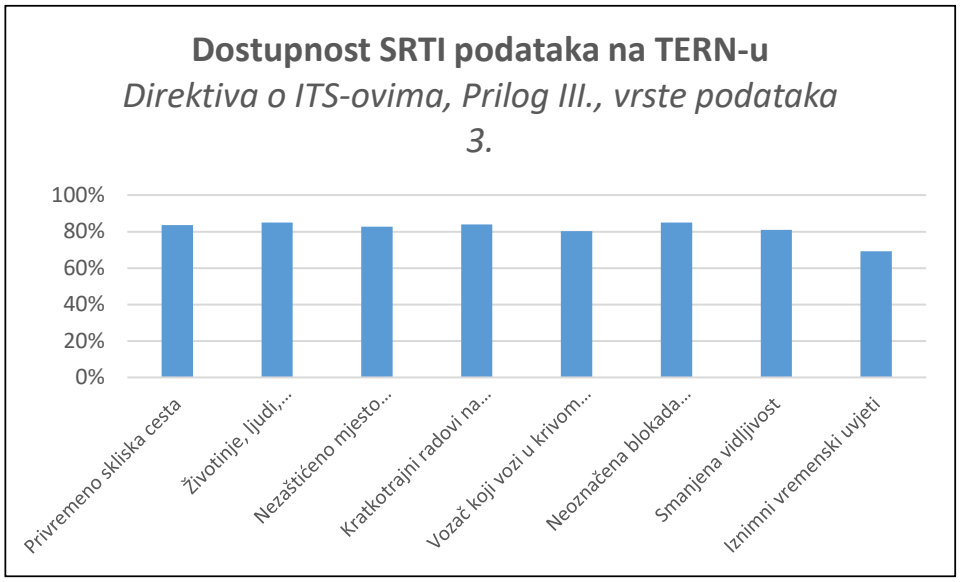
*Slika 1: Dostupnost RTTI podataka na TERN-u*



*Slika 2: Dostupnost SSTP podataka na TERN-u*




*Slika 3: Dostupnost SRTI podataka na TERN-u*



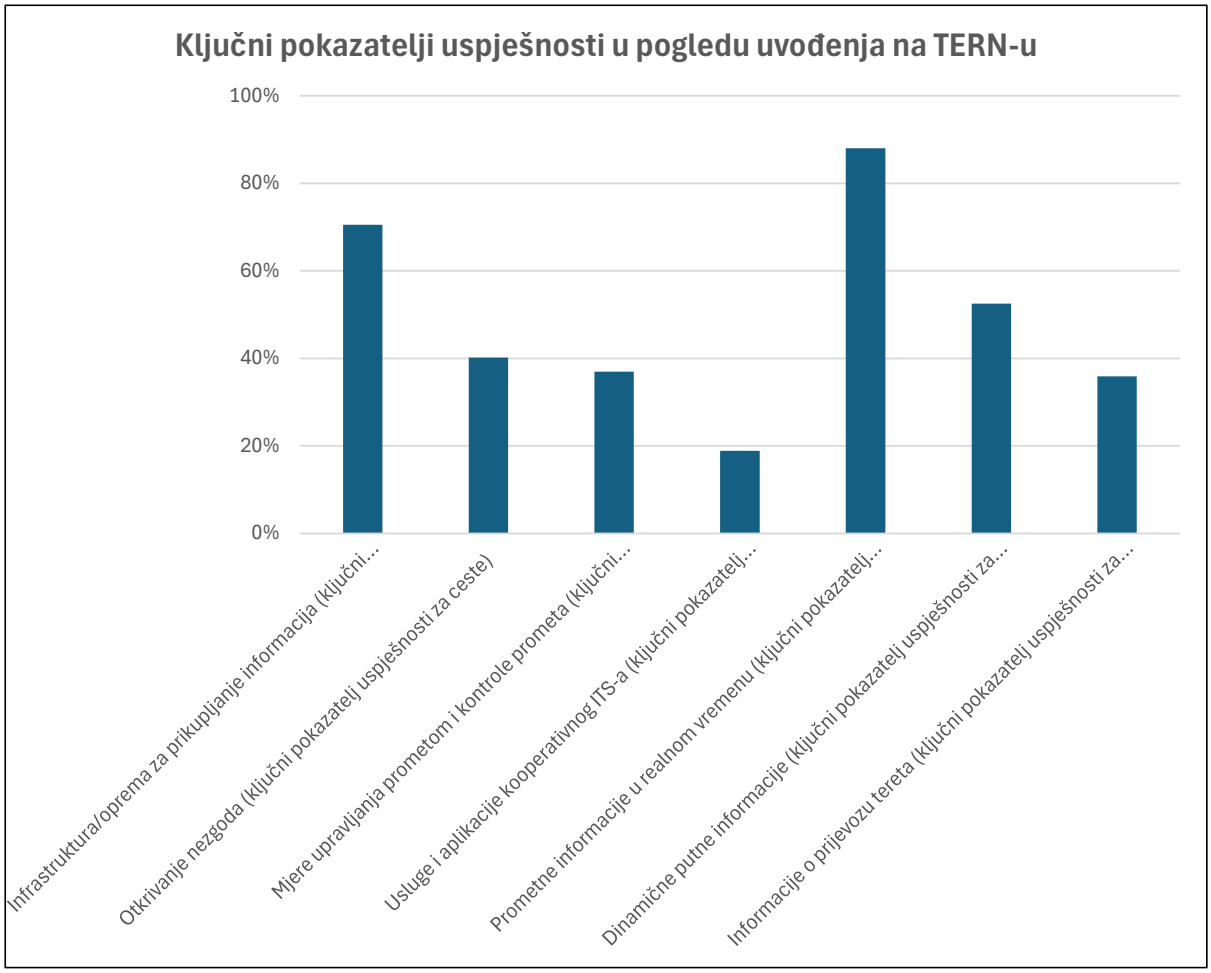

Podaci o lokaciji prepoznatih pristupnih čvorova za sve planirane načine prijevoza dostupni su za 37 % cijele prometne mreže. Međutim, često nedostaju informacije o pristupačnosti pristupnih čvorova i prilaza na mjestu presjedanja.

Usluge SRTI (Prilog IV. Direktivi o ITS-ovima) sada su uvedene na 83 % TERN-a, no šest država članica nije ih uopće prijavilo.

### *2.6.2.3 Ključni pokazatelji uspješnosti*

Sljedeći dijagram sažeto prikazuje ključne pokazatelje uspješnosti u EU-u u pogledu uvođenja na TERN-u (*udio svake države članice izračunava se razmjerno duljini njezina TERN-a*).

*Slika 4: Ključni pokazatelji uspješnosti u pogledu uvođenja na TERN-u*




Iako to 2025. nije bilo obvezno, neke su države članice u izvješćima navele brojke za tri ključna pokazatelja uspješnosti u pogledu koristi. Zabilježene su vrlo raznolike vrijednosti za promjenu trajanja putovanja i smanjenje emisija $CO_2$, pri čemu su smanjenja na razini mreže prije i nakon uvođenja rješenja ITS-a uglavnom bila skromna, ali na nekim dionicama mreže znatna. Znatnija smanjenja zabilježena su u broju prometnih nesreća, čak i na razini mreže. U nekoliko izvješća istaknut je problem razlikovanja učinka ITS-a od učinka drugih čimbenika (povećanje prometa, elektrifikacija voznog parka itd.).

Iako je izvješćivanje o financijskim ključnim pokazateljima uspješnosti 2025. bilo obvezno, pokazalo se da je nekim državama članicama teško, a ponekad i nemoguće razlikovati ih od ukupnih troškova ulaganja u ceste i održavanja cesta. Postotak ulaganja u ITS često je iznosio oko 1 % ukupnih ulaganja u ceste. Međutim, u nekoliko država članica dosegnuo je 4 – 6 %, a u jednoj čak premašio 14 %, što je vjerojatno posljedica nedavnih projekata uvođenja ITS-a u tim zemljama. Javni troškovi funkcioniranja i održavanja obično su iznosili od 2000 EUR do 4000 EUR po kilometru, no u jednoj državi članici zabilježeno je enormnih 32 000 EUR po kilometru.

## 2.7. Europska savjetodavna skupina za ITS

Člankom 16. Direktive o ITS-ovima propisano je da Komisija uspostavlja Europsku savjetodavnu skupinu za ITS (EIAG), čija je zadaća savjetovati Komisiju o poslovnim i tehničkim vidovima uvođenja i uporabe ITS-a. EIAG je osnovan Odlukom Komisije iz 2011.[44], koja se primjenjivala do kolovoza 2017. Odlukom o izmjeni koju je Komisija donijela 22. ožujka 2024. ukinut je taj rok trajanja i uvedena je obveza savjetovanja Komisije s EIAG-om o programu rada iz Direktive o ITS-ovima. Nakon donošenja Odluke o izmjeni Komisija je objavila novi poziv na podnošenje prijava za članove EIAG-a i u svibnju 2024. odabrano je 25 članova.

Prvi sastanak EIAG-a održan je 6. lipnja 2024. kako bi se raspravilo o nacrtu programa rada ITS-a. Nakon toga održane su zajedničke radionice s članovima Europskog odbora za ITS u svrhu ranih savjetovanja o opsegu aktivnosti iz programa rada, najprije u prosincu 2024. kako bi se raspravilo o opsegu revizije Delegirane uredbe o SRTI-ju, zatim u lipnju 2025. kako bi se raspravilo o području primjene specifikacija za C-ITS, a posljednji put u siječnju 2026. kako bi se raspravilo o opsegu revizije Delegirane uredbe o SSTP-u. Uz Europski kongres o ITS-u u Sevilli 19. svibnja 2025. održan je i neformalni sastanak „prijatelja ITS-a" (članovi EIAG-a i Europskog odbora za ITS) kako bi se raspravilo o provedbi Industrijskog akcijskog plana za europski automobilski sektor[45].

EIAG se također obavješćuje o anketama, javnim savjetovanjima i radionicama o ITS-u te se redovito poziva da sudjeluje u njima.

# 3. MJERE POTPORE I SURADNJA

Suradnja i usklađeno uvođenje u središtu su Direktive o ITS-ovima i njezinih delegiranih uredbi. Izmjenom Direktive o ITS-ovima 2023. ti su aspekti ojačani uvođenjem obveza suradnje država članica na operativnim aspektima provedbe specifikacija, primjerice u okviru koordinacijskih projekata koje EU podupire i prema potrebi s relevantnim dionicima.

Višedržavni projekti ITS-a, koji se sufinanciraju iz CEF-a i često obuhvaćaju nekoliko koridora mreže TEN-T, omogućuju opremanje dugih dionica cesta usklađenom i interoperabilnom infrastrukturom, opremom i uslugama ITS-a. U aktualne višedržavne projekte ITS-a MERIDIAN, MATIS / MATIS 2, X4ITS i VERKKO, koji se provode u okviru CEF-a, uključeno je ukupno 20 država članica i oni obuhvaćaju desetke tisuća kilometara osnovne i sveobuhvatne cestovne mreže TEN-T (TERN), što omogućuje koordinirano uvođenje usluga ITS i C-ITS.

U okviru projekta C-Roads Extended, zajedno s nacionalnim projektima C-Roads i projektom SCALE, ukupno je 15 država članica uključeno u područje C-ITS-a. U projekt X-HeERO, koji se odnosi na sustav eCall, uključeno je sedam država članica i Moldova. U projekt TISGRADE uključeno je 20 država članica, Norveška i glavni pružatelji usluga iz EU-a, koji surađuju na prikupljanju, kvaliteti i validaciji podataka te na nadogradnji nacionalnih pristupnih točaka.

Aktivnosti u okviru ranijih CEF-ovih mjera za potporu programa DATEX II, Data4PT, TN-ITS GO i NAPCORE sad su objedinjene u aktualnu CEF-ovu mjeru tehničke pomoći pod nazivom

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

NAPCORE-X (2025. – 2027.), u koju su uključene sve države članice i koja obuhvaća sve specifikacije. Cilj je te mjere koordinirati usklađivanje operativnih aspekata provedbe Direktive o ITS-ovima za sve cestovne i multimodalne podatke te aspekata povezanih s nacionalnim pristupnim točkama (npr. podatkovni standardi i arhitektura, definicije podataka, metapodaci, kvaliteta podataka, ocjena usklađenosti, diseminacija i osposobljavanje), a također se nastoji pridonijeti Zajedničkom europskom prostoru za podatke o mobilnosti[46].

Te višedržavne mjere CEF-a sada čine veliku većinu projekata ITS-a sufinanciranih iz CEF-a, kako brojem tako i obujmom ulaganja (vidjeti u nastavku).

*Slika 5: Aktualno sudjelovanje država članica u višedržavnim projektima ITS-a sufinanciranima iz CEF-a*

| Code | 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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Višedržavni projekti sufinancirani iz CEF-a** | Austrija | Belgija | Bugarska | Hrvatska | Cipar | Češka | Danska | Estonija | Finska | Francuska | Njemačka | Grčka | Mađarska | Irska | Italija | Latvija | Litva | Luksemburg | Malta | Nizozemska | Poljska | Portugal | Rumunjska | Slovačka | Slovenija | Španjolska | Švedska |
| VERKKO | ■ | ■ | | | ■ | | ■ | ■ | ■ | | ■ | | | ■ | ■ | ■ | | | | ■ | | | | | | | ■ |
| X4ITS | ■ | | | ■ | | ■ | | | | | | | ■ | | | | | | | | | | ■ | | ■ | | |
| MERIDIAN | | ■ | | | | | | | | | ■ | | | ■ | ■ | ■ | | | | ■ | | | | | | | |
| MATIS/MATIS2 | | | | | | | | | | ■ | | | | | ■ | | | | | | | ■ | | | | ■ | |
| SCALE | ■ | | | | | | | | | ■ | | | | | ■ | | | | | | | | | | | ■ | |
| C-Roads Extended | ■ | ■ | | | | ■ | | | ■ | ■ | ■ | ■ | | ■ | ■ | | | | | ■ | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| TISGRADE | ■ | ■ | | ■ | ■ | ■ | ■ | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | | ■ | ■ | ■ | | ■ | ■ | | ■ | | | ■ | ■ | ■ |
| X-HeERO | | ■ | | | ■ | | | | | | ■ | | | | ■ | | | ■ | | | | | ■ | | | ■ | |
| NAPCORE/NAPCORE-X | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

Aktualne inicijative država članica, kao što su platforma C-Roads, platforma Data for Road Safety (DFRS)[47] i radna skupina za RTTI, omogućuju daljnju koordinaciju i suradnju među državama članicama, kao i s drugim javnim i privatnim dionicima[48].

## 4. ISKORIŠTENA I POTREBNA FINANCIJSKA SREDSTVA

Od objave drugog izvješća o napretku 2019. ostvaren je znatan napredak u uvođenju usluga. Budući da je vrlo teško izdvojiti troškove strogo povezane s provedbom specifikacija iz troškova uvođenja i rada usluga ITS-a i troškova samih fizičkih infrastruktura ITS-a, neke od sljedećih vrijednosti trebalo bi shvatiti kao opću sliku sveukupnog rada na uvođenju takvih usluga, što nije bio zahtjev na temelju same Direktive o ITS-ovima.

Proračun CEF-a (CEF 1 i 2, uključujući projekte koji se financiraju iz kohezijskog proračuna) bio je ključan za potporu uvođenju usluga ITS-a. U razdoblju od 2014. do 2025. iz njega je osigurano više od 850 milijuna EUR sredstava EU-a, kojima su pokrenuta ulaganja u iznosu od 1,9 milijardi EUR za uvođenje usluga ITS-a (uključujući eCall) i C-ITS-a[49].

U posljednjih pet godina velika većina tih sredstava bila je namijenjena višedržavnim projektima ITS-a, kako je prethodno opisano, a neki od njih trajat će do kraja 2027. Na slici 6 u nastavku prikazan je udio financiranja po zemljama u EUR za spomenutih devet aktualnih višedržavnih projekata ITS-a (osim projekata NAPCORE/NAPCORE-X).

[46] COM(2023) 751 final.
[47] https://www.dataforroadsafety.eu/.
[48] Te su inicijative dodatno opisane u priloženom radnom dokumentu službi Komisije.
[49] Izvor: Europska izvršna agencija za klimu, infrastrukturu i okoliš (CINEA).

*Slika 6: Doprinos EU-a CEF-ovim višedržavnim projektima ITS-a*




Od posljednjeg izvješća o napretku pokrenute su dodatne CEF-ove mjere za potporu programa NAPCORE i Data4PT, kao i aktualna CEF-ova mjera tehničke pomoći NAPCORE-X u koju su uključene sve države članice, s ciljem podupiranja provedbe specifikacija, uključujući pripremni rad na normama. To je rezultiralo maksimalnim ukupnim doprinosom EU-a u iznosu od 23,5 milijuna EUR. Slično tome, sredstva iz CEF-a dodijeljena su Zajedničkom istraživačkom centru Komisije u svrhu uspostavljanja i vođenja sustava EU-a za upravljanje sigurnosnim vjerodajnicama C-ITS-a, čiji ukupni trošak za razdoblje 2017. – 2026. iznosi 6,26 milijuna EUR.

Dodatni troškovi uključuju troškove revizije specifikacija (RTTI, MMTIS, eCall i SRTI) i Direktive o ITS-ovima, među ostalim savjetodavne studije (1,8 milijuna EUR za razdoblje 2018. – 2025.) te troškove organizacije i sudjelovanja na događanjima o ITS-u, kao što su svjetski i europski kongresi o ITS-u (1,1 milijun EUR za razdoblje 2018. – 2025.).

Većina troškova u vezi s normizacijom proizlazi iz pripremnog rada u okviru navedenih CEF-ovih mjera za potporu programa i tehničku pomoć. Tome treba dodati izravna bespovratna sredstva dodijeljena europskim organizacijama za normizaciju (1,4 milijuna EUR za razdoblje 2018. – 2025.).

Od pandemije 2020. svi sastanci Odbora za ITS[50] i Savjetodavne skupine za ITS[51] te gotovo svi sastanci stručne skupine za ITS i Europske platforme za provedbu usluge eCall (EeIP)[52] organizirani su u obliku videokonferencija, stoga nije bilo potrebe za nadoknadom troškova.

Kako je već navedeno u drugom izvješću o napretku, troškovi povezani s provedbom Direktive o ITS-ovima i njezinih delegiranih uredbi, koji se uglavnom odnose na olakšavanje i usklađivanje pristupa podacima koje treba ponovno upotrijebiti za razvoj usluga ITS-a, čine se razumnima, posebno kad se usporede s troškovima uvođenja usluga. Potreban je daljnji rad na provedbi novih zahtjeva koji proizlaze iz izmjene Direktive o ITS-ovima iz 2023., osobito onih koji se odnose na obveznu dostupnost i uvođenje ključnih podataka i usluga.

## 5. ZAKLJUČAK

Od donošenja Direktive o ITS-ovima ostvaren je znatan napredak u njezinoj provedbi. Nedavnom Direktivom (EU) 2023/2661 o izmjeni Direktive o ITS-ovima uvedene su ključne promjene, posebno kako bi se poboljšala dostupnost podataka, koordinacija i integracija s novim temama u području ITS-a. Suradničke inicijative potaknute sredstvima iz CEF-a olakšale su opsežno uvođenje usluga ITS-a i C-ITS-a u cijelom TERN-u i šire, što pokazuje važnost suradnje između država članica i dionika te potiče usklađivanje i bolju kvalitetu usluga uz pomoć koordiniranog djelovanja. S uvođenjem tih usluga povezani su razumni troškovi, a potreban je daljnji rad na provedbi novih zahtjeva koji su uvedeni izmjenom Direktive o ITS-ovima iz 2023. Europski odbor za ITS i Europska savjetodavna skupina za ITS, kao i suradnja sa stručnjacima iz država članica i među njima, imali su ključnu ulogu u oblikovanju i usmjeravanju tih kretanja.

Izvješćivanje se znatno poboljšalo zahvaljujući uvođenju novog predloška i ključnih pokazatelja uspješnosti koji omogućuju bolje razumijevanje uvođenja, učinaka i financiranja ITS-a. Iako je točno razlikovanje učinka rješenja ITS-a od drugih faktora važnih za mrežu i dalje problematično, izvješćivanje je ipak pružilo vrijedne uvide u trendove kao što su smanjenje prometnih nesreća i emisija $CO_2$. Veća suradnja između država članica i dionika trebala bi omogućiti daljnja pozitivna kretanja, uz poticanje okruženja u kojem ITS može napredovati zahvaljujući inovacijama i suradnji. U budućnosti će kontinuirana ulaganja u tehnologiju i normizaciju biti ključna za iskorištavanje ITS-a u svrhu poboljšanja mobilnosti i sigurnosti prometa u cijelom EU-u.

[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=hr&groupID=1941.
[52] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=hr&groupID=2481.