EURÓPSKA
KOMISIA

V Bruseli 21. 4. 2026
COM(2026) 165 final

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy

{SWD(2026) 117 final}

SPRÁVA KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE

o vykonávaní smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy

Obsah

1. ÚVOD A KONTEXT 3
2. STAV VYKONÁVANIA SMERNICE 2010/40/EÚ 4
2.1. Delegované akty o špecifikáciách a súvisiace právne predpisy 4
2.2. Nový pracovný program na obdobie 2024 – 2028 7
2.3. Normy 8
2.4. Pravidlá týkajúce sa ochrany údajov a súkromia 9
2.5. Pravidlá týkajúce sa zodpovednosti 9
2.6. Podávanie správ členskými štátmi 10
2.6.1. Nové pravidlá podávania správ 10
2.6.2. Poznatky z analýzy správ členských štátov 10
2.7. Poradná skupina pre európske IDS 14
3. PODPORNÉ OPATRENIA A SPOLUPRÁCA 15
4. POUŽITÉ A POTREBNÉ FINANČNÉ ZDROJE 16
5. ZÁVER 18

1. ÚVOD A KONTEXT

Táto správa je prvou správou od prijatia smernice (EÚ) 2023/2661 22. novembra 2023, ktorou sa mení smernica 2010/40/EÚ (ďalej len „smernica o IDS“), ktorú mali členské štáty transponovať do 21. decembra 2025. Podľa článku 17 ods. 4 zmenenej smernice o IDS musí Komisia predložiť Európskemu parlamentu a Rade správu o pokroku dosiahnutom vo vykonávaní smernice a jej delegovaných aktov najneskôr do 12 mesiacov po národných správach o IDS, ktoré členské štáty mali zaslať Komisii do 21. marca 2025[1].

Zmenou smernice o IDS sa sledovalo niekoľko cieľov. Boli identifikované prostredníctvom hodnotenia *ex post* smernice[2] a druhej správy Komisie o pokroku[3] pre Európsky parlament a Radu o vykonávaní smernice o IDS a ďalej boli posúdené v posúdení vplyvu[4], ktoré je pripojené k návrhu smernice, ktorou sa mení smernica o IDS[5]. Tieto ciele boli: i) ďalej zlepšovať koordináciu, pokiaľ ide o dostupnosť údajov; ii) zohľadniť vznik nových tém a výziev v oblasti IDS a iii) zlepšiť dostupnosť kľúčových typov údajov pre celú cestnú dopravnú sieť.

Zmenami smernice o IDS sa zaviedlo niekoľko nových požiadaviek na bezpečnosť kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (C-ITS), dočasné opatrenia v prípade núdzových situácií, povinná spolupráca medzi členskými štátmi a so zainteresovanými stranami, dostupnosť údajov, nové služby a zjednodušenie podávania správ v súvislosti so smernicou a jej delegovanými aktmi, vrátane zavedenia spoločného vzoru a spoločných kľúčových ukazovateľov výkonnosti (KPI). Doplnili sa dve prílohy, v ktorých sa stanovujú zoznamy typov údajov a služieb, ktoré sa považujú za kľúčové pre zavedenie IDS. V súvislosti s dostupnosťou údajov bola uznaná aj úloha národných prístupových bodov[6].

Štyri prioritné oblasti smernice o IDS sa takisto nanovo vymedzili a reorganizovali do štyroch kategórií služieb, ktorými sa uznávajú nové témy a výzvy v oblasti IDS, ako je mobilita ako služba a kooperatívna, prepojená a automatizovaná mobilita, pričom sa zabezpečilo, že rozsah pôsobnosti existujúcich delegovaných aktov zostane zachovaný.

Posilnila sa úloha Výboru pre európske IDS, najmä uplatňovaním postupu preskúmania pri prijímaní nových pracovných programov IDS a vzoru a KPI pre podávanie správ členskými štátmi. Úloha Poradnej skupiny pre európske IDS sa posilnila aj pridaním povinnej konzultačnej fázy pred prijatím pracovných programov IDS.

V súlade s požiadavkami zmenenej smernice o IDS prijala Komisia v roku 2024 tieto rozhodnutia:

– rozhodnutie Komisie z 22. marca 2024, ktorým sa mení rozhodnutie Komisie 2011/C 135/03, pokiaľ ide o jeho uplatniteľnosť, úlohy Poradnej skupiny pre európske IDS a transparentnosť jej fungovania[7],

---

1 Národné správy o IDS sú k dispozícii na adrese: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_sk.

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_sk.

7 Ú. v. EÚ C, C/2024/2348, 27.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2348/oj.

– vykonávacie rozhodnutie Komisie z 11. novembra 2024, ktorým sa stanovuje vzor vrátane kľúčových ukazovateľov výkonnosti na účely podávania správ členskými štátmi podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ[8]. Týmto rozhodnutím sa zrušuje a nahrádza predchádzajúce vykonávacie rozhodnutie Komisie z 13. júla 2011, ktorým sa prijímajú usmernenia pre členské štáty k podávaniu správ[9]. V roku 2024 bol s odborníkmi z členských štátov pripravený aj usmerňovací dokument o kľúčových ukazovateľoch výkonnosti v oblasti IDS pre EÚ[10],

– Vykonávacie rozhodnutie Komisie z 12. novembra 2024, ktorým sa stanovuje pracovný program podľa smernice 2010/40/EÚ na obdobie 2024 – 2028[11] (pracovný program IDS na obdobie 2024 – 2028).

K tejto správe je pripojený pracovný dokument útvarov Komisie, v ktorom sa analyzujú národné správy o IDS z roku 2025 vrátane dostupnosti kľúčových typov údajov uvedených v prílohe III a zavádzania služieb uvedených v prílohe IV k smernici o IDS, ako ich poskytli členské štáty v súlade s článkom 17 ods. 1 smernice o IDS. V pracovnom dokumente útvarov Komisie sa analyzujú aj kľúčové ukazovatele výkonnosti, ktoré členské štáty uviedli vo svojich správach.

2. STAV VYKONÁVANIA SMERNICE 2010/40/EÚ

2.1. Delegované akty o špecifikáciách a súvisiace právne predpisy

Od uverejnenia druhej správy Komisie o pokroku sa v špecifikáciách prijatých podľa smernice o IDS vykonalo niekoľko významných zmien. Aktuálny stav je nasledovný:

Prioritné opatrenie a) – poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní (MMTIS) v celej EÚ: Komisia 31. mája 2017 prijala delegované nariadenie (EÚ) 2017/1926, ktorým sa dopĺňa smernica o IDS, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o multimodálnom cestovaní v celej EÚ[12]. Tieto špecifikácie zahŕňali podmienky umožňujúce zavádzanie služieb, ako je povinná dostupnosť existujúcich statických údajov prostredníctvom národných prístupových bodov, ako aj ustanovenia o prepojení informačných služieb o cestovaní.

Ako bolo oznámené v oznámení Komisie o stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu[13], špecifikácie boli zmenené delegovaným nariadením (EÚ) 2024/490[14], ktoré Komisia prijala 29. novembra 2023. V zmenených špecifikáciách sa od držiteľov údajov vyžaduje, aby prostredníctvom národných prístupových bodov poskytovali prístup k existujúcim dynamickým údajom (napr. k informáciám poskytovaným v reálnom čase, ako sú informácie o narušeniach). Toto ustanovenie je rozšírené aj na ďalšie typy údajov, napríklad o tom, či je možné vziať do vlaku bicykel, a o prístupnosti pre cestujúcich so zdravotným postihnutím

8 Ú. v. EÚ L, 2025/264, 10.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj.
9 Ú. v. EÚ L 193, 23.7.2011, s. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj.
10 K dispozícii na adrese: Národné správy o IDS – Mobilita a doprava – Európska komisia.
11 Ú. v. EÚ C, C/2024/6798, 13.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj.
12 Ú. v. EÚ L 272, 21.10.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj.
13 COM/2020/789 final.
14 Ú. v. EÚ L 2024/490, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/490/oj.

alebo so zníženou pohyblivosťou. V závislosti od typu údajov a geografického pokrytia bolo vykonávanie špecifikácií rozložené do 1. decembra 2028.

Prioritné opatrenie b) – poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase (RTTI) v celej EÚ: Komisia 18. decembra 2014 prijala delegované nariadenie (EÚ) 2015/962, ktorým sa dopĺňa smernica o IDS, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ[15]. Účelom týchto špecifikácií bolo zabezpečiť pri poskytovaní informačných služieb o doprave v reálnom čase v celej EÚ prístupnosť, výmenu, opakované použitie a aktualizáciu údajov o cestnej sieti a dopravných informácií cestnými orgánmi, prevádzkovateľmi ciest a poskytovateľmi služieb.

Tieto špecifikácie boli revidované prijatím delegovaného nariadenia (EÚ) 2022/670[16] 2. februára 2022, ktorým sa od 1. januára 2025 zrušilo delegované nariadenie (EÚ) 2015/962. Revíziou sa doplnili typy údajov do zoznamu existujúcich údajov, ktoré sú držitelia údajov povinní sprístupniť prostredníctvom národných prístupových bodov, a rozšíril sa geografický rozsah špecifikácií na celú cestnú sieť EÚ s výnimkou súkromných ciest. Zaviedla sa takisto povinnosť poskytovateľov služieb zahrnúť do svojich služieb bez ďalších nákladov pre koncového používateľa údaje o všetkých plánoch organizácie dopravy a dopravných predpisoch a obmedzeniach, ktoré zaviedli príslušné orgány a ktoré sa sprístupňujú prostredníctvom národných prístupových bodov. V závislosti od typu údajov a geografického pokrytia bolo vykonávanie špecifikácií rozložené medzi 1. januárom 2023 a 31. decembrom 2027.

Prioritné opatrenie c) – údaje a postupy, ak je to možné, na poskytovanie bezplatných minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky (SRTI) užívateľom: Komisia 15. mája 2013 prijala delegované nariadenie (EÚ) č. 886/2013, ktorým sa dopĺňa smernica o IDS, pokiaľ ide o údaje a postupy, ak je to možné, na poskytovanie bezplatných minimálnych univerzálnych dopravných informácií týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky užívateľom[17]. S revíziou týchto špecifikácií sa počíta v pracovnom programe IDS na obdobie 2024 – 2028 (pozri ďalej).

Prioritné opatrenie d) – zosúladené poskytovanie interoperabilného systému eCall v celej EÚ: Komisia 26. novembra 2012 prijala delegované nariadenie (EÚ) č. 305/2013 o zosúladenom poskytovaní interoperabilného systému eCall v celej EÚ[18].

Okrem toho bolo 15. mája 2014 prijaté rozhodnutie č. 585/2014/EÚ[19] a 29. apríla 2015 nariadenie (EÚ) 2015/758[20]. Tie doplnili rámec podľa smernice o IDS tým, že sa v nich stanovilo povinné zavedenie stredísk tiesňového volania eCall a povinné vybavenie nových typov vozidiel kategórie M_1 alebo N_1 (podrobnejší opis týchto právnych predpisov je uvedený v druhej správe Komisie o pokroku).

Komisia prijala 6. februára 2024 delegované nariadenie (EÚ) 2024/1084[21], ktorým sa mení delegované nariadenie (EÚ) č. 305/2013. V tom sa vyžadovalo, aby strediská tiesňového

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

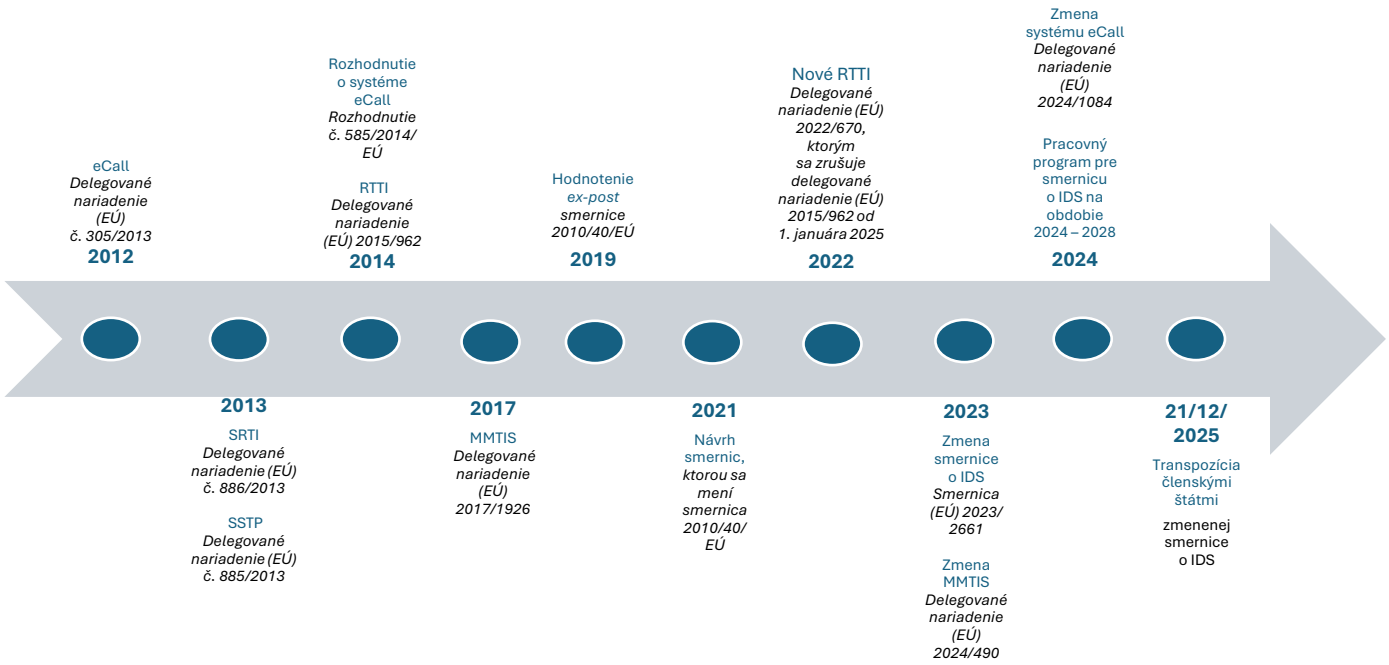
volania od 1. januára 2026 podporovali prijímanie a spracúvanie volaní eCall pomocou najnovších komunikačných technológií s prepínaním paketov (4G/5G). Podobne Komisia 14. februára 2024 prijala delegované nariadenie (EÚ) 2024/1180[22], ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/758, pokiaľ ide o normy týkajúce sa systému eCall, a 23. júla 2025 Komisia prijala delegované nariadenie (EÚ) 2025/1871[23], ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/758, pokiaľ ide o normy týkajúce sa systému eCall, a ktorým sa mení delegované nariadenie (EÚ) 2017/79[24], pokiaľ ide o technické požiadavky a skúšobné postupy schvaľovania motorových vozidiel vybavených palubnými systémami eCall využívajúcimi tiesňovú linku 112.

Prioritné opatrenie e) – poskytovanie informačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá (SSTP): Komisia 15. mája 2013 prijala delegované nariadenie (EÚ) č. 885/2013, ktorým sa dopĺňa smernica o IDS, pokiaľ ide o poskytovanie informačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá[25]. Revízia týchto špecifikácií je zahrnutá v pracovnom programe IDS na obdobie 2024 – 2028 (pozri ďalej).

Prioritné opatrenie f) – poskytovanie rezervačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá: Komisia konzultovala toto prioritné opatrenie s odborníkmi z členských štátov a kľúčovými zainteresovanými stranami, a to aj počas diskusie o najnovšom pracovnom programe IDS na obdobie 2024 – 2028. To viedlo k záveru, že v tejto fáze nie sú potrebné špecifikácie a normy týkajúce sa vyhradenia parkovacích plôch.

Okrem špecifikácií prioritných opatrení smernice o IDS Komisia 13. marca 2019 prijala **delegované nariadenie[26], pokiaľ ide o zavádzanie a prevádzkové využívanie kooperatívnych inteligentných dopravných systémov (C-ITS)**. Európsky parlament a Rada vzniesli námietky voči tomuto delegovanému nariadeniu, ktoré nenadobudlo účinnosť. Nová iniciatíva týkajúca sa špecifikácií C-ITS je zahrnutá v pracovnom programe IDS na obdobie 2024 – 2028 (pozri ďalej).

22 Ú. v. EÚ L, 2024/1180, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj.
23 Ú. v. EÚ L, 2025/1871, 28.10.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj.
24 Ú. v. EÚ L 12, 17.1.2017, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj.
25 Ú. v. EÚ 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 pracovný program na obdobie 2024 – 2028

Od nadobudnutia účinnosti smernice o IDS v roku 2010 Komisia vykonávala prvý pracovný program[27], ktorý sa zameriaval najmä na prijatie špecifikácií pre prioritné opatrenia podľa smernice. Nasledovali dve aktualizácie tohto pracovného programu na obdobie 2017 – 2022[28] a 2022 – 2027[29], ktoré zahŕňali nové opatrenia podľa článku 6 ods. 3 smernice a umožnili najmä revíziu existujúcich špecifikácií.

V súlade s článkom 4a zmenenej smernice o IDS prijala Komisia 12. novembra 2024 vykonávacie rozhodnutie, ktorým sa stanovuje nový pracovný program IDS na obdobie 2024 – 2028. Rozhodnutie bolo prijaté po konzultácii s Poradnou skupinou pre európske IDS[30], prípravných prácach s odborníkmi z členských štátov a kladnom hlasovaní vo Výbore pre európske IDS v septembri 2024 v súlade s postupom preskúmania. Konzultácie so zainteresovanými stranami sa uskutočnili aj v rámci verejného seminára 19. marca 2024.

V pracovnom programe IDS na obdobie 2024 – 2028 je podrobne opísaný rozsah a časový harmonogram činností, ktoré Komisia plánuje vykonať s cieľom ďalej vykonávať smernicu 2010/40/EÚ. Predpokladá sa niekoľko prierezových úloh, najmä: a) prijatie spoločného vzoru pre podávanie správ členskými štátmi a kľúčových ukazovateľov výkonnosti v roku 2024; b) obnovenie Poradnej skupiny pre európske IDS v roku 2024; c) táto správa o pokroku pri vykonávaní v roku 2026 a správa o delegovaných právomociach v roku 2028 a d) preskúmanie smernice o IDS v rokoch 2027 – 2028.

Ďalšie plánované činnosti sa týkajú rôznych prioritných oblastí smernice o IDS alebo zmien samotnej smernice. Na niekoľkých z týchto činností sa už začalo pracovať:

---

27 K(2011) 289 v konečnom znení.
28 C(2018) 8264 final.
29 C(2022) 9140 final.
30 Zápisnica zo zasadnutia zo 6. júna 2024 je uverejnená v Registri expertných skupín Komisie a podobných subjektov pod kódovým číslom E02736.

- Pokiaľ ide o prácu na špecifikáciách C-ITS, v júni 2025 sa uskutočnil prvý seminár so zainteresovanými stranami z verejného a súkromného sektora vrátane Poradnej skupiny pre európske IDS, ktorý pomohol vymedziť rozsah iniciatívy. Komisia začne v roku 2026 vypracovávať podpornú štúdiu.
- Prípravné práce na vývoji identifikátorov multimodálnych prístupových uzlov sa začali v rámci projektov NAPCORE a NAPCORE-X[31], ktoré sú spolufinancované z Nástroja na prepájanie Európy (NPE). Cieľom projektov je poskytnúť odporúčania a podporiť ďalšiu prácu s členskými štátmi.
- Prieskumná štúdia na posúdenie potreby doplňujúcich opatrení v oblasti posilnených služieb riadenia dopravy a incidentov bola dokončená v júli 2025[32]. Potvrdilo sa v nej, že existuje jasná a naliehavá potreba doplňujúcich opatrení. Ďalšie konzultácie a diskusie s odborníkmi z členských štátov budú nasledovať v roku 2026.
- Začali sa práce na revízii súčasných špecifikácií pre minimálne univerzálne dopravné informácie týkajúce sa bezpečnosti cestnej premávky. Po prvom seminári v decembri 2024 so zainteresovanými stranami z verejného a súkromného sektora vrátane Poradnej skupiny pre európske IDS začala Komisia v roku 2025 vypracúvať štúdiu vrátane analýzy nákladov a prínosov. Očakáva sa, že aktualizované špecifikácie budú prijaté v treťom štvrťroku 2026.
- Začali sa práce na revízii súčasných špecifikácií informačných služieb pre bezpečné a chránené parkovacie miesta pre nákladné a úžitkové vozidlá. Po prvom seminári v januári 2026 so zainteresovanými stranami z verejného a súkromného sektora vrátane Poradnej skupiny pre európske IDS, Komisia v roku 2026 začne vypracúvať štúdiu vrátane analýzy nákladov a prínosov. Očakáva sa, že aktualizované špecifikácie budú prijaté v roku 2027.

2.3. Normy

Normalizačné úsilie pokračuje vo viacerých dôležitých oblastiach, čím sa ďalej podporuje zavádzanie služieb v štyroch prioritných oblastiach smernice o IDS.

Normy týkajúce sa systému eCall boli doplnené o niekoľko technických špecifikácií, ktoré sa vzťahujú na ďalšie typy vozidiel (dvojkolesové motorové vozidlá, autokary a autobusy, poľnohospodárske vozidlá, ťažké nákladné vozidlá). Uskutočnilo sa to s podporou projektu sAFE (2018 – 2021), ktorý bol spolufinancovaný z NPE. V rokoch 2024 a 2025 európske normalizačné organizácie (ESO) CEN, CENELEC a ETSI upravili existujúce normy týkajúce sa systému eCall a vytvorili nové normy týkajúce sa systému eCall pre eCall s prepínaním paketov na podporu modernizácie vozidiel a stredísk tiesňového volania na mobilné komunikačné siete 4G a 5G[33].

Pokiaľ ide o C-ITS, platforma C-Roads[34] v spolupráci s konzorciom pre komunikáciu vozidlo-vozidlo[35] uverejnila v septembri 2025 prvú verziu harmonizovaného komunikačného profilu

31 https://napcore.eu/.

32 *Exploratory study to assess the need for complementary action in the field of enhanced traffic and incident management services* (Prieskumná štúdia na posúdenie potreby doplňujúcich opatrení v oblasti posilnených služieb riadenia dopravy a incidentov) – Úrad pre vydávanie publikácií Európskej únie.

33 *The interoperable EU-wide eCall* (Interoperabilné celoeurópske volanie eCall) – Mobilita a doprava.

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

35 https://www.car-2-car.org/.

pre služby C-ITS. Vychádzal z príslušných noriem ETSI a CEN a v prvom kroku bol zameraný na komunikačný profil pre komunikáciu na krátku vzdialenosť IEEE 802.11p/ETSI ITS-G5.

Podpornými opatreniami NPE NAPCORE (2021 – 2025) a Data4PT (2020 – 2024), ktoré sú teraz zlúčené do opatrenia technickej pomoci NPE NAPCORE-X (2025 – 2027), sa koordinujú činnosti členských štátov[36] týkajúce sa noriem údajov o cestnej sieti (Datex II[37] a TN-ITS[38]), noriem multimodálnych údajov (Transmodel, NeTEx a SIRI)[39], slovníka údajov[40] pre všetky kategórie údajov zahrnuté v delegovaných nariadeniach podľa smernice o IDS, schémy metaúdajov mobilityDCAT-AP[41] a referenčnej architektúry vnútroštátnych prístupových bodov[42] ako spoločného plánu pre harmonizované a interoperabilné vnútroštátne prístupové body.

Týmto spôsobom sa môžu normy neustále vyvíjať a aktualizovať a príslušné komunity je možné riadiť a rozvíjať. Organizuje sa koordinácia medzi rôznymi normami a zosúladenie s rôznymi komunitami zainteresovaných strán v oblastiach, ako sú alternatívne palivá, bezpečnosť cestnej premávky, informácie o cestovaní a C-ITS, ako aj plodná spolupráca s európskymi normalizačnými organizáciami.

Medzi pozoruhodné prebiehajúce aktivity patrí účasť na práci na úrovni ISO týkajúcej sa noriem pre riadenie elektronických dopravných predpisov prostredníctvom projektu NAPCORE-X a práca financovaná EÚ v rámci ESO na rôznych témach, ako sú čiarové kódy pre multimodálne cestovné lístky, cyklistická infraštruktúra, výmena nespracovaných údajov o verejnej doprave a aplikačné programovacie rozhrania používané na rezervácie.

Podrobné informácie o existujúcich normách pre IDS nájdete v príručke *EU-ICIP GUIDE to Intelligent Transport Systems Standards* (PRÍRUČKA EU-ICIP k normám pre inteligentné dopravné systémy)[43] financovanej EÚ.

2.4. Pravidlá týkajúce sa ochrany údajov a súkromia

Ako sa uviedlo v predchádzajúcich správach, do špecifikácií sa podľa potreby zahrnuli ustanovenia týkajúce sa ochrany údajov a súkromia, v ktorých sa objasňuje, že sa musia dodržiavať právne predpisy v oblasti ochrany súkromia a údajov. Rovnako bol v prípade potreby na stretnutia odborníkov pozývaný európsky dozorný úradník pre ochranu údajov a jeho stanovisko sa náležite zohľadňovalo, najmä pri revízii špecifikácií.

2.5. Pravidlá týkajúce sa zodpovednosti

Ako sa uviedlo v predchádzajúcich správach, ustanovenia týkajúce sa zodpovednosti boli zahrnuté do špecifikácií stanovených v príslušných delegovaných nariadeniach, a to v súlade s článkom 11 smernice o IDS.

---

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/.

2.6. Podávanie správ členskými štátmi

2.6.1. Nové pravidlá podávania správ

V článku 17 smernice o IDS sa od členských štátov vyžaduje, aby do 21. marca 2025 a potom každé tri roky po počiatočnej správe podali správu o vykonávaní smernice a jej delegovaných aktov. Na základe vzoru prijatého Komisiou členské štáty podávajú správy o hlavných vnútroštátnych činnostiach a projektoch v prioritných oblastiach a o dostupnosti údajov a služieb uvedených v prílohách III a IV. To zahŕňa aj kľúčové ukazovatele výkonnosti pre zavádzanie, prínosy a investície, pričom sa rozlišuje medzi povinnými a dodatočnými ukazovateľmi, a to v rámci postupného prístupu začínajúc sieťou TEN-T a diaľnicami. Tento vzor bol prerokovaný s odborníkmi z členských štátov na troch stretnutiach v roku 2024 a prijatý po kladnom hlasovaní vo Výbore pre európske IDS v septembri 2024 v súlade s postupom preskúmania.

S cieľom poskytnúť informácie o politike na vyššej úrovni sa vo vzore od členských štátov vyžaduje, aby vykazovali svoje kľúčové ukazovatele výkonnosti v oblasti zavádzania, ktoré ponúkajú prehľad o zavádzaní a vplyve zariadení a služieb IDS v EÚ. V prípade kľúčových ukazovateľov výkonnosti, ktorými sa hodnotia vplyv služieb IDS na čas cestovania, počet dopravných nehôd a emisie CO_2 súvisiace s dopravou, je účelom vzoru získať spoľahlivé referenčné hodnoty na základe dostatočného počtu kvalitných vzoriek. To by malo umožniť obozretnú extrapoláciu vzhľadom na prirodzené obmedzenia pri výpočte týchto kľúčových ukazovateľov výkonnosti a náročnosť izolovania vplyvu IDS od iných ovplyvňujúcich faktorov. Napokon sa vo vzore vyžaduje vykazovanie finančných kľúčových ukazovateľov výkonnosti, najmä o ročných investíciách a ročných nákladoch na prevádzku a údržbu cestných IDS.

Nové pravidlá podávania správ umožňujú aj zjednodušenie podávania správ členskými štátmi, pričom ročné alebo dvojročné podávanie správ o delegovaných aktoch sa nahrádza jednou správou každé tri roky pre smernicu a delegované akty. Zavedením tohto nového prístupu pri revízii delegovaných aktov sa postupne nahradí 10 správ jednou správou každé tri roky.

2.6.2. Poznatky z analýzy správ členských štátov

2.6.2.1. Stav v rôznych prioritných oblastiach

Väčšina členských štátov uviedla, že v prioritnej oblasti I vyvíjajú trvalú činnosť. Pokiaľ ide o MMTIS, všetky členské štáty zriadili svoje národné prístupové body; prístupnosť údajov a dodržiavanie noriem EÚ však zostávajú nejednotné a niektoré národné prístupové body bude treba aktualizovať v záujme podporenia prístupu ku všetkým typom údajov. Úsilím o zapojenie zainteresovaných strán sa zvýšilo zverejňovanie údajov, napriek tomu však medzi členskými štátmi existujú značné rozdiely. Popri projektoch spolufinancovaných z NPE sa zavádzajú spoločné nástroje, ako napríklad mobilityDCAT-AP. Dodržiavanie noriem, ako sú NeTEx a SIRI, si však vyžaduje zlepšenie. Naopak, v rámci národných a európskych iniciatív sa dosiahol pokrok v zavádzaní RTTI, pričom sa používajú rôzne metódy získavania údajov pomocou kamier a senzorov. Napriek pokroku v oblasti prístupnosti a výmeny údajov pretrvávajú rozdiely v dostupnosti statických a dynamických údajov. Normy ako DATEX II a TN-ITS sa zavádzajú vo veľkom rozsahu.

Pokiaľ ide o prioritnú oblasť II, členské štáty aktívne zlepšujú riadenie dopravy prostredníctvom zavádzania technológií na optimalizáciu dopravnej infraštruktúry.

Vykonávajú sa iniciatívy, ako sú digitálne dvojčatá a automatizačné technológie, ktoré umožňujú efektívnejšie vizualizovať a riadiť dopravu. Projekty zahŕňajú rôzne druhy dopravy okrem ciest vrátane železníc a multimodálnych mestských prostredí. Integrácia nákladnej dopravy zohráva kľúčovú úlohu, pričom mestá experimentujú s rôznymi riešeniami riadenia nákladnej dopravy s cieľom zlepšiť výkonnosť siete. Iniciatívy v oblasti elektronických údajov o nákladnej doprave (eFTI) umožňujú prechod na digitálnu výmenu údajov s cieľom zlepšiť logistické toky. Medzi výzvy patrí integrácia komplexných ekosystémov a normalizácia rozhraní, čo poukazuje na potrebu harmonizovanej podpory na európskej úrovni.

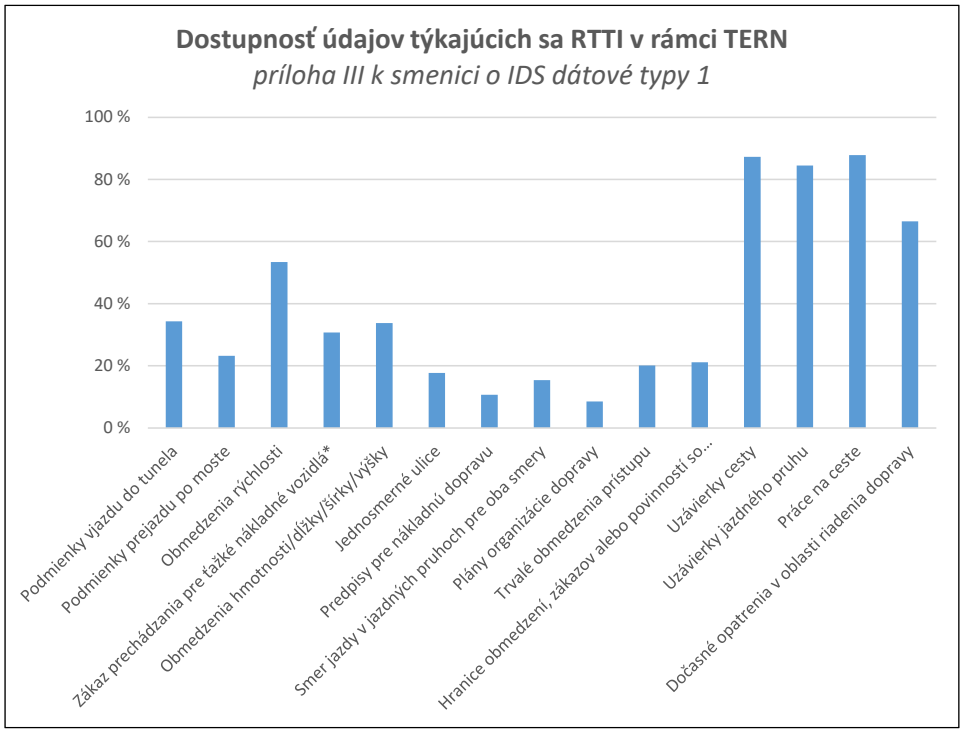
Zo správ o prioritnej oblasti III vyplynula vyspelosť, ale aj potreba pokračujúceho zapojenia súkromného sektora. Všetky členské štáty zaviedli systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112, pričom prebieha prechod na siete 4G/5G. Statické údaje o bezpečnom parkovaní nákladných vozidiel majú dobré pokrytie, hoci v prístupnosti údajov pretrvávajú nedostatky, najmä v prípade súkromného sektora. Spolupráca v rámci platformy Údaje pre bezpečnosť cestnej premávky zlepšuje využívanie palubných údajov a odhaľovanie udalostí súvisiacich s SRTI. Konvergenciou SRTI s C-ITS sa rozširuje dosah služieb. Prístup k súkromným údajom o SRTI je však naďalej obmedzený. Cieľom prebiehajúcich revízií delegovaných nariadení (EÚ) č. 885/2013 a 886/2013 je tieto obmedzenia riešiť.

Pokiaľ ide o prioritnú oblasť IV, boli oznámené početné projekty a iniciatívy v oblasti C-ITS zamerané na kľúčové aspekty, ako sú vykonávanie v teréne a komunikačné protokoly. Vďaka spoločným projektom na podporu harmonizácie dnes viaceré krajiny zavádzajú prevádzkové služby na základe spoločných špecifikácií, a to napriek predchádzajúcim legislatívnym neúspechom. V rámci platformy C-Roads sa združuje 16 členských štátov a ďalších krajín s cieľom zabezpečiť harmonizáciu pri zavádzaní C-ITS a zároveň sa podporujú rôzne projekty spolufinancované z NPE, ako napríklad C-Roads Extended na ďalšie zlepšenie kvality služieb.

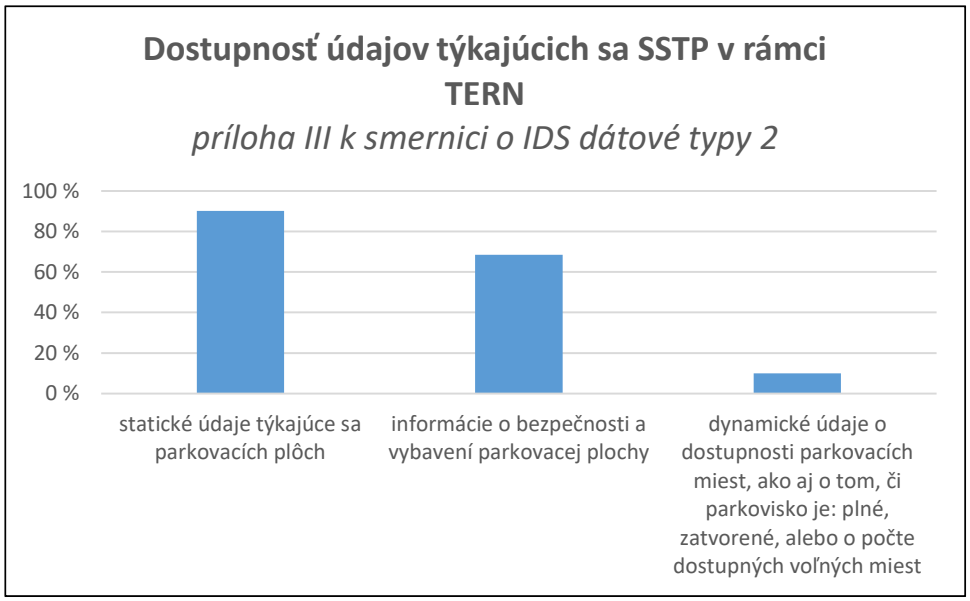
2.6.2.2. Dostupnosť údajov a služieb

V nasledujúcich grafoch je znázornená dostupnosť kľúčových súborov údajov týkajúcich sa RTTI, SSTP a SRTI uvedených v prílohe III k smernici o IDS na cestnej sieti TEN-T [*podiel každého členského štátu je vypočítaný v pomere k dĺžke jeho transeurópskej cestnej siete (TERN)*].

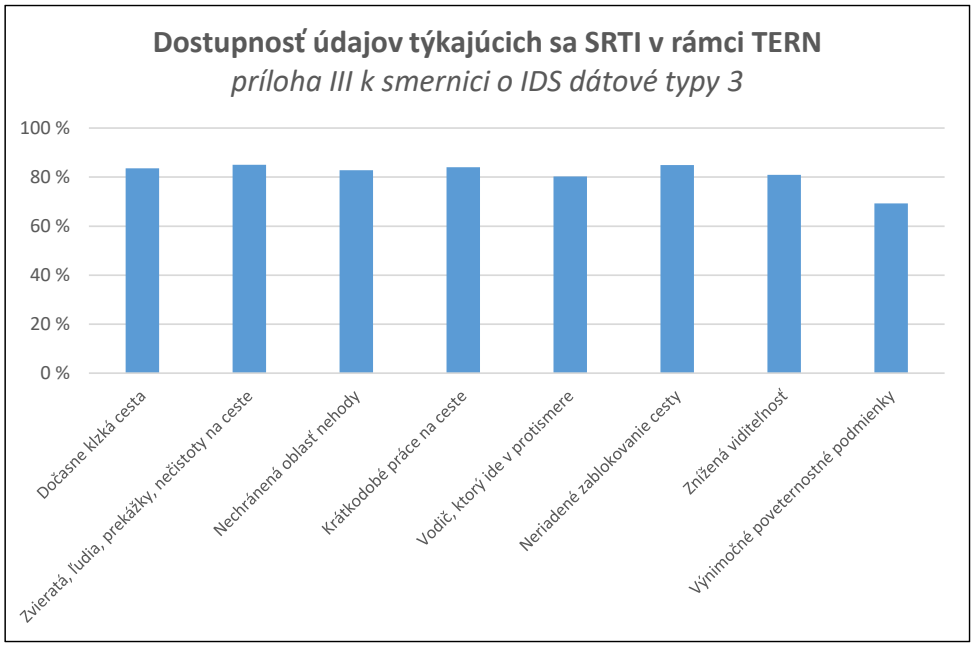
Obrázok 1: Dostupnosť údajov týkajúcich sa RTTI v rámci TERN



Obrázok 2: Dostupnosť údajov týkajúcich sa SSTP v rámci TERN



Obrázok 3: Dostupnosť údajov týkajúcich sa SRTI v rámci TERN



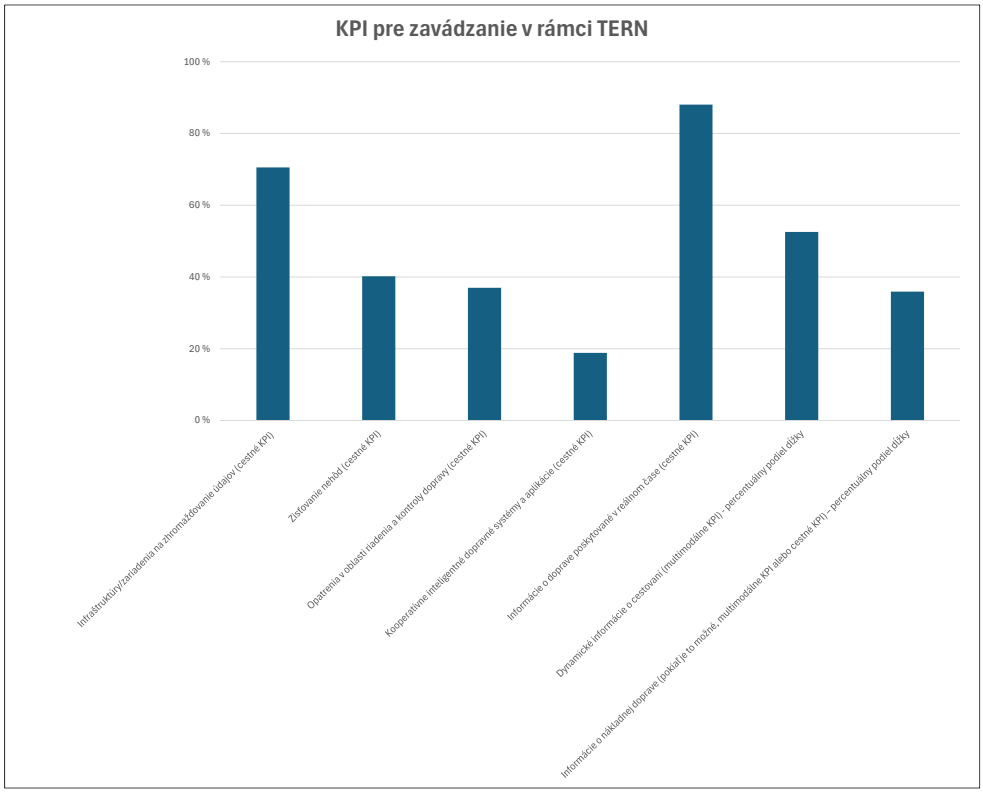
Údaje o umiestnení určených prístupových uzlov pre všetky druhy pravidelnej dopravy sú k dispozícii pre 37 % celej dopravnej siete. Často však chýbajú informácie o prístupnosti prístupových uzlov a spojovacích cestách v mieste prestupu.

Služby SRTI (príloha IV k smernici o IDS) sú v súčasnosti zavedené na 83 % TERN, ale šesť členských štátov neuviedlo žiadne.

2.6.2.3. Kľúčové ukazovatele výkonnosti

V nasledujúcom grafe sa znázorňujú kľúčové ukazovatele výkonnosti týkajúce sa zavádzania na TERN v EÚ (*podiel každého členského štátu je vypočítaný v pomere k dĺžke jeho TERN*):

Obrázok 4: KPI týkajúce sa zavádzania na TERN



Podávanie správ o kľúčových ukazovateľoch výkonnosti týkajúcich sa prínosov nebolo v roku 2025 povinné, niektoré členské štáty však nahlásili údaje o troch kľúčových ukazovateľoch výkonnosti týkajúcich sa prínosov. V prípade zmeny času cestovania a zníženia emisií CO_2 boli zaznamenané veľmi rôznorodé hodnoty, pričom na úrovni siete boli zvyčajne zaznamenané mierne zníženia, ale niekedy aj pomerne výrazné zníženia na jednotlivých úsekoch siete pred a po zavedení riešení IDS. Výraznejší pokles bol zaznamenaný v prípade počtu dopravných nehôd, a to aj na úrovni siete. Vo viacerých správach sa zdôraznilo, že je ťažké oddeliť vplyv IDS od iných faktorov (nárast objemu dopravy, elektrifikácia vozového parku atď.).

Hoci v roku 2025 bolo podávanie správ o finančných kľúčových ukazovateľoch výkonnosti povinné, ukázalo sa, že pre niektoré členské štáty je ťažké a niekedy nemožné oddeliť ich od celkových nákladov na investície a údržbu ciest. Podiel investícií do IDS sa často pohyboval okolo 1 % celkových investícií do ciest, ale v niekoľkých členských štátoch dosiahol 4 – 6 % a v jednej krajine dokonca viac ako 14 %, čo pravdepodobne odráža nedávne nové projekty zamerané na zavádzanie v týchto krajinách. Podobne aj verejné náklady na prevádzku a údržbu sa často pohybovali medzi 2 000 a 4 000 EUR na kilometer, pričom v jednom členskom štáte dosiahli výnimočnú výšku 32 000 EUR na kilometer.

2.7. Poradná skupina pre európske IDS

V článku 16 smernice o IDS sa od Komisie vyžaduje, aby zriadila Poradnú skupinu pre európske IDS, ktorá jej poskytuje poradenstvo v obchodných a technických aspektoch zavádzania a používania IDS v Únii. Poradná skupina pre európske IDS bola zriadená rozhodnutím Komisie z roku 2011[44], ktoré sa uplatňovalo do augusta 2017. Pozmeňujúcim rozhodnutím, ktoré Komisia prijala 22. marca 2024, sa toto časové obmedzenie zrušilo

[44] 2011/C 135/03, Ú. v. EÚ C 135, 5.5.2011, s. 3.

a zaviedla sa povinnosť konzultovať pracovný program smernice o IDS s Poradnou skupinou pre európske IDS. Po prijatí zmeneného rozhodnutia Komisia vyhlásila novú výzvu na podávanie žiadostí o členstvo v Poradnej skupine pre európske IDS a v máji 2024 bolo vybraných 25 členov.

Poradná skupina pre európske IDS sa prvýkrát stretla 6. júna 2024, aby prerokovala návrh pracovného programu IDS. Následne sa uskutočnili spoločné semináre s členmi Výboru pre európske IDS, na ktorých sa uskutočnili prvé konzultácie o rozsahu činností pracovného programu: najprv v decembri 2024 s cieľom prerokovať rozsah revízie delegovaného nariadenia o SRTI, potom v júni 2025 s cieľom prerokovať rozsah špecifikácií pre C-ITS a najnovšie v januári 2026 s cieľom prerokovať rozsah revízie delegovaného nariadenia o SSTP. Dňa 19. mája 2025 sa v súvislosti s európskym kongresom o IDS v Seville uskutočnilo neformálne stretnutie „priateľov IDS“ (konkrétne členov Poradnej skupiny pre európske IDS a Výboru pre európske IDS), na ktorom sa diskutovalo o vykonávaní Odvetvového akčného plánu pre európsky automobilový priemysel[45].

Poradná skupina pre európske IDS je takisto informovaná o prieskumoch, verejných konzultáciách a seminároch týkajúcich sa IDS a pravidelne sa pozýva, aby sa na nich zúčastnila.

3. PODPORNÉ OPATRENIA A SPOLUPRÁCA

Spolupráca a harmonizované zavádzanie sú základom smernice o IDS a jej delegovaných nariadení. Zmenou smernice o IDS v roku 2023 sa tieto aspekty posilnili prostredníctvom zavedenia povinnosti členských štátov spolupracovať, napríklad prostredníctvom koordinačných projektov podporovaných EÚ, a v prípade potreby s príslušnými zainteresovanými stranami na prevádzkových aspektoch vykonávania špecifikácií.

Viacnárodné projekty v oblasti IDS, ktoré sú spolufinancované z NPE a často pokrývajú niekoľko koridorov TEN-T, umožňujú vybaviť dlhé úseky ciest harmonizovanou a interoperabilnou infraštruktúrou, zariadeniami a službami IDS. Do prebiehajúcich viacnárodných projektov v rámci NPE v oblasti IDS MERIDIAN, MATIS/MATIS 2, X4ITS a VERKKO je zapojených celkovo 20 členských štátov a pokrývajú desiatky tisíc kilometrov základnej a súhrnnej cestnej siete TEN-T (TERN), čím sa zabezpečuje koordinované zavádzanie služieb IDS a C-ITS.

Rozšírený projekt C-Roads v spojení s národnými projektmi C-Roads a projektom SCALE zahŕňa celkovo 15 členských štátov v oblasti C-ITS. Do projektu X-HeERO je zapojených 7 členských štátov a Moldavsko v oblasti eCall. Do projektu TISGRADE je zapojených 20 členských štátov, Nórsko a hlavní poskytovatelia služieb EÚ, ktorí spolupracujú na zbere, kvalite a overovaní údajov a na aktualizáciách národných prístupových bodov.

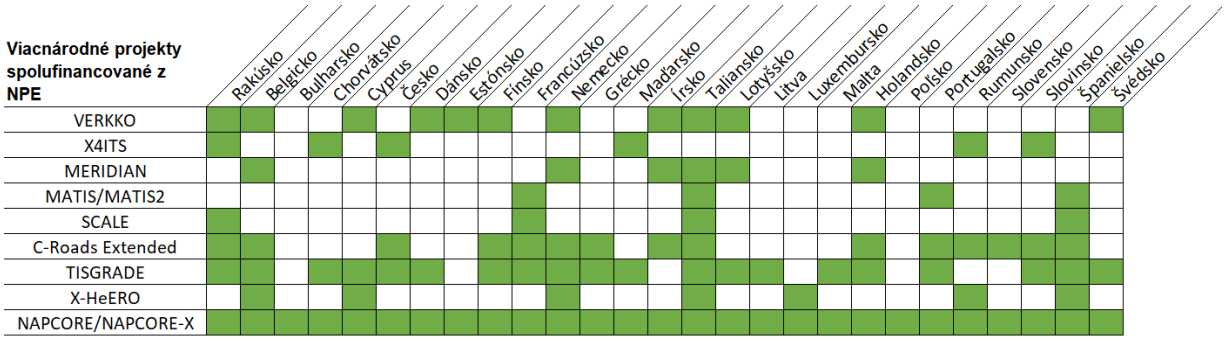
Činnosti bývalých opatrení na podporu programov v rámci NPE DATEX II, Data4PT, TN-ITS GO a NAPCORE sú teraz zlúčené do prebiehajúceho opatrenia technickej pomoci NPE NAPCORE-X (2025 – 2027), ktorá zahŕňa všetky členské štáty a pokrýva všetky špecifikácie. Jeho cieľom je koordinovať zosúladenie prevádzkových aspektov vykonávania smernice o IDS pre všetky cestné a multimodálne údaje a aspekty súvisiace s národnými prístupovými bodmi (napr. normy a architektúra údajov, definície údajov, metaúdaje, kvalita údajov, posudzovanie

[45] COM/2025/95 final.

súladu, šírenie a odborná príprava), pričom ďalším cieľom je prispieť k vytvoreniu spoločného európskeho dátového priestoru pre mobilitu[46].

Tieto viacnárodné opatrenia v rámci NPE v súčasnosti predstavujú prevažnú väčšinu projektov v oblasti IDS spolufinancovaných z NPE, a to tak z hľadiska počtu, ako aj objemu investícií (pozri ďalej).

Obrázok 5: Súčasná účasť členských štátov na viacnárodných projektoch v oblasti IDS spolufinancovaných z NPE



Prebiehajúce iniciatívy členských štátov, ako napríklad platforma C-Roads, platforma Údaje pre bezpečnosť cestnej premávky (DFRS)[47] a pracovná skupina pre RTTI, umožňujú ďalšiu koordináciu a spoluprácu medzi členskými štátmi a s ostatnými zainteresovanými stranami z verejného a súkromného sektora[48].

4. POUŽITÉ A POTREBNÉ FINANČNÉ ZDROJE

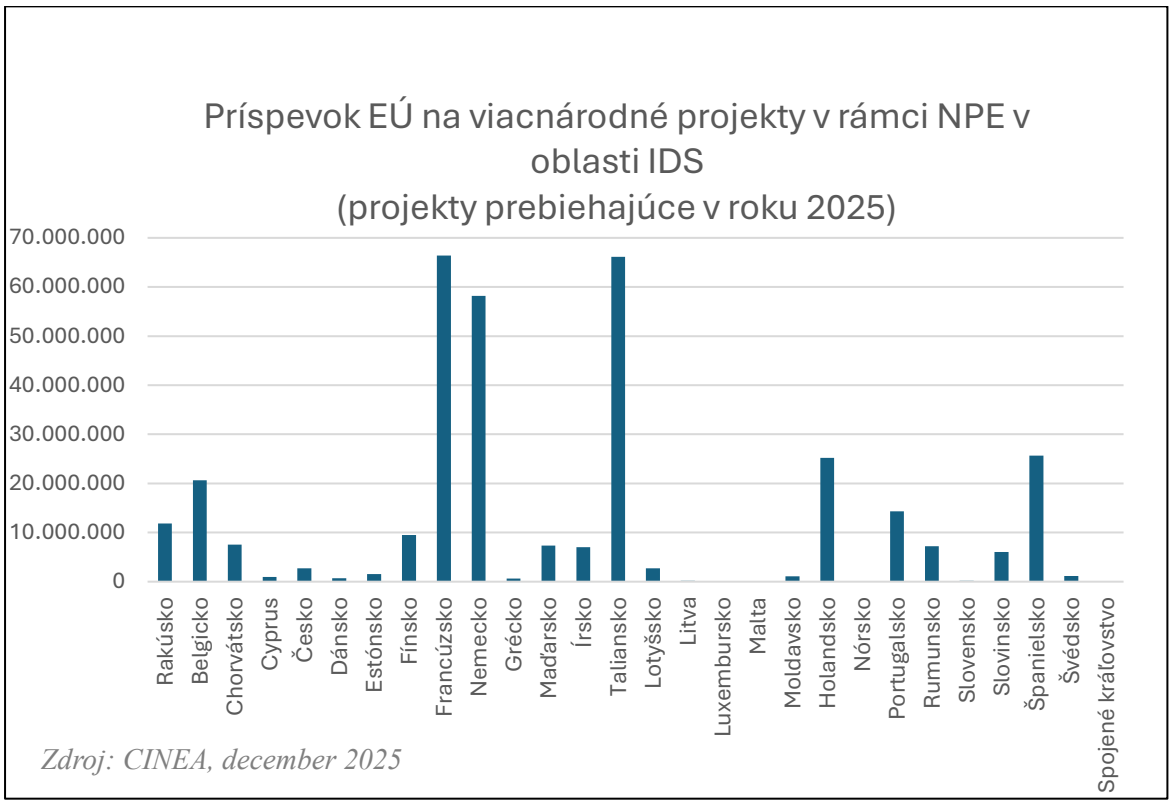
Od uverejnenia druhej správy o pokroku v roku 2019 došlo k výraznému pokroku v zavádzaní služieb. Keďže je veľmi ťažké oddeliť náklady súvisiace výhradne s vykonávaním špecifikácií od nákladov na zavedenie a prevádzku služieb IDS a samotnú fyzickú infraštruktúru IDS, niektoré z nasledujúcich údajov by sa mali chápať ako všeobecný obraz celkového úsilia o zavedenie takýchto služieb, čo nebolo požiadavkou samotnej smernice o IDS.

Pri podpore tohto zavádzania zohrával dôležitú úlohu najmä rozpočet NPE (NPE 1 a 2 vrátane projektov financovaných z rozpočtu na súdržnosť). V období 2014 – 2025 sa z neho poskytli finančné prostriedky EÚ vo výške viac ako 850 miliónov EUR, čo viedlo k investíciám vo výške 1,9 miliardy EUR do zavádzania IDS (vrátane eCall) a služieb C-ITS[49].

Za posledných päť rokov bola prevažná väčšina týchto prostriedkov určená na už opísané viacnárodné projekty v oblasti IDS, z ktorých niektoré budú trvať až do konca roka 2027. Na obrázku 6 je znázornený podiel finančných prostriedkov v eurách na krajinu, pokiaľ ide o týchto deväť prebiehajúcich viacnárodných projektov v oblasti IDS (okrem NAPCORE/NAPCORE-X).

46 COM(2023) 751 final.
47 https://www.dataforroadsafety.eu/.
48 Tieto iniciatívy sú podrobnejšie opísané v pripojenom pracovnom dokumente útvarov Komisie.
49 Zdroj: Európska výkonná agentúra pre klímu, infraštruktúru a životné prostredie (CINEA).

Obrázok 6: Príspevok EÚ na viacnárodné projekty v rámci NPE v oblasti IDS



Od najnovšej správy o pokroku sa začali ďalšie opatrenia na podporu programov v rámci NPE NAPCORE a Data4PT, ako aj prebiehajúce opatrenie technickej pomoci CEF NAPCORE-X, do ktorého sú zapojené všetky členské štáty, s cieľom podporiť vykonávanie špecifikácií vrátane prípravných prác na normách. Výsledkom je maximálny celkový príspevok EÚ vo výške 23,5 milióna EUR. Podobne boli finančné prostriedky z NPE pridelené na zriadenie a riadenie systému Únie na správu bezpečnostných poverení C-ITS Spoločným výskumným centrom Komisie v celkovej výške 6,26 milióna EUR na obdobie 2017 – 2026.

Ďalšie náklady zahŕňajú náklady na revíziu špecifikácií (RTTI, MMTIS, eCall a SRTI) a smernice o IDS, ktoré zahŕňali konzultačné štúdie (1,8 milióna EUR na obdobie 2018 – 2025), a náklady na organizáciu podujatí týkajúcich sa IDS, ako sú svetové a európske kongresy o IDS, a účasť na nich (1,1 milióna EUR na obdobie 2018 – 2025).

Pokiaľ ide o normy, väčšina nákladov vznikla v dôsledku prípravných prác v rámci už uvedených opatrení na podporu programov a opatrení technickej pomoci NPE, okrem priamych grantov pre ESO (1,4 milióna EUR na obdobie 2018 – 2025).

Od pandémie v roku 2020 sa všetky zasadnutia Výboru pre európske IDS[50] a Poradnej skupiny pre európske IDS[51] a takmer všetky zasadnutia expertnej skupiny pre IDS a Európskej

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=sk&groupID=1941.

platformy na realizáciu systému eCall[52] organizujú prostredníctvom videokonferencie, a preto nebolo potrebné uhrádzať výdavky.

Ako sa už uviedlo v druhej správe o pokroku, náklady spojené s vykonávaním smernice o IDS a jej delegovaných nariadení, ktoré sa týkajú najmä uľahčenia a harmonizácie prístupu k údajom, ktoré sa majú opätovne použiť na rozvoj služieb IDS, sa zdajú primerané. To platí najmä v prípade, keď sa tieto náklady porovnávajú s nákladmi na zavádzanie služieb. Na vykonávanie nových požiadaviek vyplývajúcich zo zmeny smernice z roku 2023, najmä v súvislosti s povinnou dostupnosťou a zavádzaním kľúčových údajov a služieb, bude potrebné vyvíjať ďalšie úsilie.

5. ZÁVER

Od prijatia smernice o IDS sa v jej vykonávaní dosiahol významný pokrok. Nedávnou zmenou smernice (EÚ) 2023/2661 sa zaviedli zásadné zmeny, najmä s cieľom zlepšiť prístupnosť údajov, koordináciu a integráciu s novými témami v oblasti IDS. Iniciatívy zamerané na spoluprácu, ktoré sa realizovali vďaka financovaniu z NPE, uľahčili rozsiahle zavádzanie služieb IDS a C-ITS v rámci TERN a mimo nej, čím sa zdôraznil význam spolupráce medzi členskými štátmi a zainteresovanými stranami a takisto podpora harmonizácie a zlepšenia kvality služieb prostredníctvom koordinovaných opatrení. S týmto zavádzaním boli spojené primerané náklady; bude potrebné pokračovať v úsilí o riešenie nových požiadaviek zavedených zmenou z roku 2023. Výbor pre európske IDS a Poradná skupina pre európske IDS, ako aj spolupráca s odborníkmi z členských štátov a medzi nimi, boli kľúčové pri formovaní a usmerňovaní tohto vývoja.

Vďaka zavedeniu nového vzoru a kľúčových ukazovateľov výkonnosti, ktoré umožňujú lepšie pochopiť zavádzanie, vplyvy a financovanie IDS, sa podávanie správ výrazne zmenilo. Hoci presné oddelenie vplyvu riešení IDS od iných sieťových faktorov zostáva výzvou, podávanie správ napriek tomu prinieslo cenné poznatky o trendoch, ako je zníženie počtu dopravných nehôd a emisií CO_2. Záväzkom posilniť spoluprácu medzi členskými štátmi a zainteresovanými stranami by sa malo zabezpečiť, aby tento pozitívny vývoj pokračoval, čím sa podporí prostredie, v ktorom môžu IDS prosperovať prostredníctvom inovácií a spolupráce. V budúcnosti budú trvalé investície do technológií a normalizácie kľúčom k využitiu IDS na zvýšenie mobility a bezpečnosti dopravy v celej EÚ.

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