

V Bruseli 21. apríla 2026  
(OR. en)

8425/26

TRANS 238  
TELECOM 182  
IND 268  
CODEC 725

### SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

---

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Dátum doručenia:	21. apríla 2026
Komu:	Thérèse BLANCHETOVÁ, generálna tajomníčka Rady Európskej únie
Č. dok. Kom.:	COM(2026) 165 final
Predmet:	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

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2026) 165 final.

Príloha: COM(2026) 165 final



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<sup>1</sup>.

Zmenou smernice o IDS sa sledovalo niekoľko cieľov. Boli identifikované prostredníctvom hodnotenia *ex post* smernice<sup>2</sup> a druhej správy Komisie o pokroku<sup>3</sup> pre Európsky parlament a Radu o vykonávaní smernice o IDS a ďalej boli posúdené v posúdení vplyvu<sup>4</sup>, ktoré je pripojené k návrhu smernice, ktorou sa mení smernica o IDS<sup>5</sup>. 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<sup>6</sup>.

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<sup>7</sup>,

<sup>1</sup> 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](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/its-national-reports_sk).

<sup>2</sup> SWD(2019) 369 final.

<sup>3</sup> COM(2019) 464 final.

<sup>4</sup> SWD(2021) 474 final.

<sup>5</sup> COM(2021) 813 final.

<sup>6</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points\\_sk](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/smart-mobility/road/its-directive-and-action-plan/national-access-points_sk).

<sup>7</sup> 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<sup>8</sup>. Týmto rozhodnutím sa zrušuje a nahrádza predchádzajúce vykonávacie rozhodnutie Komisie z 13. júla 2011, ktorým sa prijímajú usmernenia pre členské štáty k podávaniu správ<sup>9</sup>. V roku 2024 bol s odborníkmi z členských štátov pripravený aj usmerňovací dokument o kľúčových ukazovateľoch výkonnosti v oblasti IDS pre EÚ<sup>10</sup>,
- Vykonávacie rozhodnutie Komisie z 12. novembra 2024, ktorým sa stanovuje pracovný program podľa smernice 2010/40/EÚ na obdobie 2024 – 2028<sup>11</sup> (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 poskytnú 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<sup>12</sup>. 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<sup>13</sup>, špecifikácie boli zmenené delegovaným nariadením (EÚ) 2024/490<sup>14</sup>, 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

<sup>8</sup> Ú. v. EÚ L, 2025/264, 10.2.2025, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2025/264/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2025/264/oj).

<sup>9</sup> Ú. v. EÚ L 193, 23.7.2011, s. 48, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec\\_impl/2011/453/oj](http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2011/453/oj).

<sup>10</sup> K dispozícii na adrese: [Národné správy o IDS – Mobilita a doprava – Európska komisia](#).

<sup>11</sup> Ú. v. EÚ C, C/2024/6798, 13.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/6798/oj>.

<sup>12</sup> Ú. v. EÚ L 272, 21.10.2017, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2017/1926/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj).

<sup>13</sup> [COM/2020/789 final](#).

<sup>14</sup> Ú. v. EÚ L 2024/490, 13.2.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2024/490/oj](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<sup>15</sup>. 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<sup>16</sup> 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 držiteľia 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<sup>17</sup>. 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<sup>18</sup>.

Okrem toho bolo 15. mája 2014 prijaté rozhodnutie č. 585/2014/EÚ<sup>19</sup> a 29. apríla 2015 nariadenie (EÚ) 2015/758<sup>20</sup>. 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<sub>1</sub> alebo N<sub>1</sub> (podrobnejší opis týchto právnych predpisov je uvedený v druhej správe Komisie o pokroku).

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

<sup>15</sup> Ú. v. EÚ L 157, 23.6.2015, s. 21, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2015/962/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2015/962/oj).

<sup>16</sup> Ú. v. EÚ L 122, 25.4.2022, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2022/670/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/670/oj).

<sup>17</sup> Ú. v. EÚ L 247, 18.9.2013, s. 6, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2013/886/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/886/oj).

<sup>18</sup> Ú. v. EÚ L 91, 3.4.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2013/305/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/305/oj).

<sup>19</sup> Ú. v. EÚ L 164, 3.6.2014, s. 6, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585\(2\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2014/585(2)/oj).

<sup>20</sup> Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 77, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/758/oj>.

<sup>21</sup> Ú. v. EÚ L, 2024/1084, 12.4.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2024/1084/oj](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<sup>22</sup>, 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<sup>23</sup>, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) 2015/758, pokiaľ ide o normy týkajúce sa systému eCall, a ktorým sa mení delegované nariadenie (EÚ) 2017/79<sup>24</sup>, 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<sup>25</sup>. 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<sup>26</sup>, 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).

---

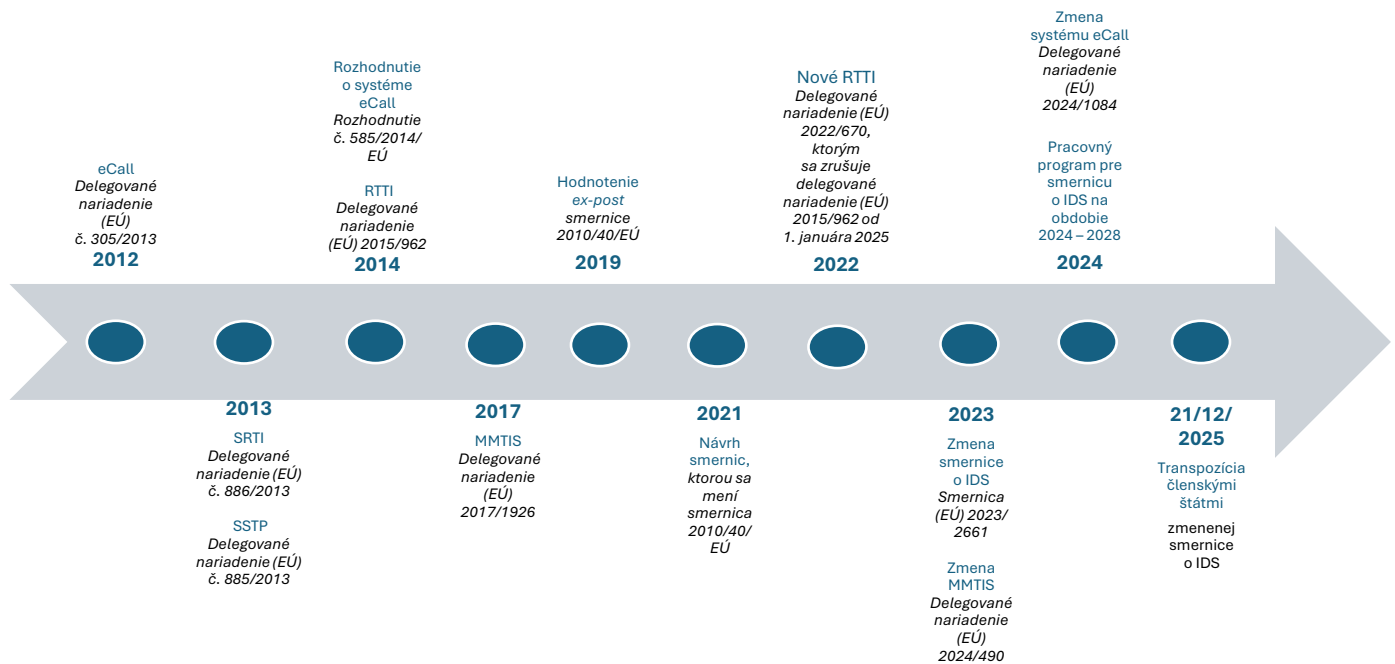
<sup>22</sup> Ú. v. EÚ L, 2024/1180, 19.4.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2024/1180/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1180/oj).

<sup>23</sup> Ú. v. EÚ L, 2025/1871, 28.10.2025, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2025/1871/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2025/1871/oj).

<sup>24</sup> Ú. v. EÚ L 12, 17.1.2017, s. 44, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2017/79/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/79/oj).

<sup>25</sup> Ú. v. EÚ L 247, 18.9.2013, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_del/2013/885/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_del/2013/885/oj).

<sup>26</sup> 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<sup>27</sup>, ktorý sa zameriaval najmä na prijatie špecifikácií pre prioritné opatrenia podľa smernice. Nasledovali dve aktualizácie tohto pracovného programu na obdobie 2017 – 2022<sup>28</sup> a 2022 – 2027<sup>29</sup>, 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<sup>30</sup>, 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:

<sup>27</sup> K(2011) 289 v konečnom znení.

<sup>28</sup> C(2018) 8264 final.

<sup>29</sup> C(2022) 9140 final.

<sup>30</sup> 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<sup>31</sup>, 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<sup>32</sup>. 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 štvrtroku 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<sup>33</sup>.

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

<sup>31</sup> <https://napcore.eu/>.

<sup>32</sup> [\*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.](#)

<sup>33</sup> [\*The interoperable EU-wide eCall\* \(Interoperabilné celoeurópske volanie eCall\) – Mobilita a doprava.](#)

<sup>34</sup> <https://www.c-roads.eu/>.

<sup>35</sup> <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<sup>36</sup> týkajúce sa noriem údajov o cestnej sieti (Datex II<sup>37</sup> a TN-ITS<sup>38</sup>), noriem multimodálnych údajov (Transmodel, NeTEEx a SIRI)<sup>39</sup>, slovníka údajov<sup>40</sup> pre všetky kategórie údajov zahrnuté v delegovaných nariadeniach podľa smernice o IDS, schémy metaúdajov mobilityDCAT-AP<sup>41</sup> a referenčnej architektúry vnútroštátnych prístupových bodov<sup>42</sup> 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)<sup>43</sup> 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.

---

<sup>36</sup> <https://napcore.eu/standards/>.

<sup>37</sup> <https://datex2.eu/>.

<sup>38</sup> <https://tn-its.eu/>.

<sup>39</sup> <https://data4pt-project.eu/>.

<sup>40</sup> <https://github.com/NAPCORE/Data-dictionary>.

<sup>41</sup> <https://mobilitydcat-ap.github.io/mobilityDCAT-AP/releases/index.html>.

<sup>42</sup> <https://napcore.github.io/Reference-Architectures-website/>.

<sup>43</sup> <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 počiatkovej 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<sub>2</sub> 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.

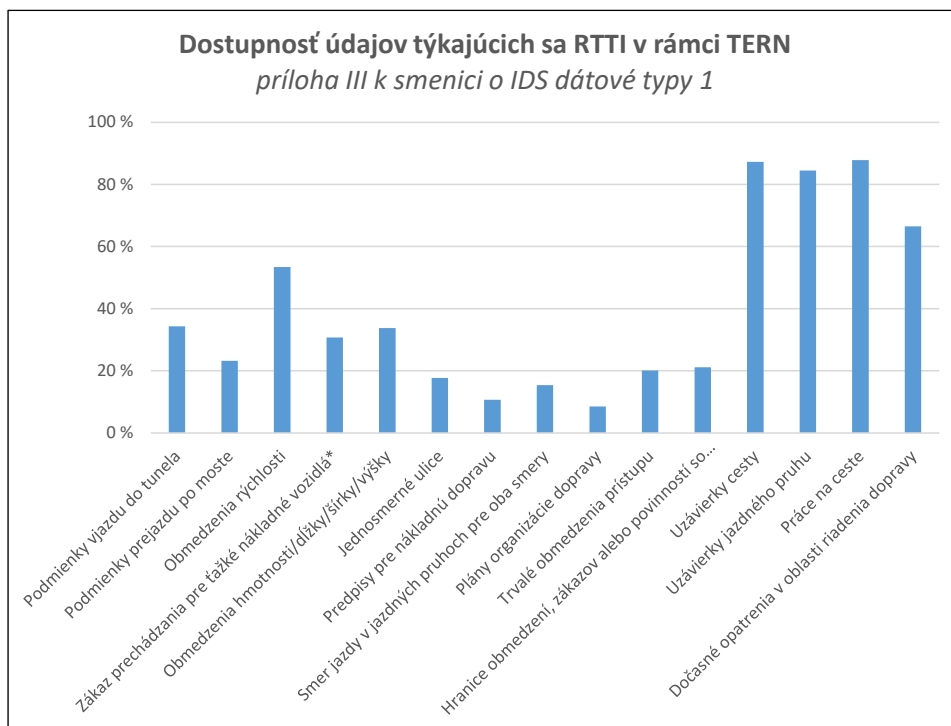
Zo správ o prioritnej oblasti III vyplynula vyspelosť, ale aj potreba pokračujúceho zapojenia súkromného sektora. Všetky členské štáty zaviedli systém eCall využívajúci tiesňovú linku 112, pričom prebieha prechod na siete 4G/5G. Statické údaje o bezpečnom parkovaní nákladných vozidiel majú dobré pokrytie, 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.

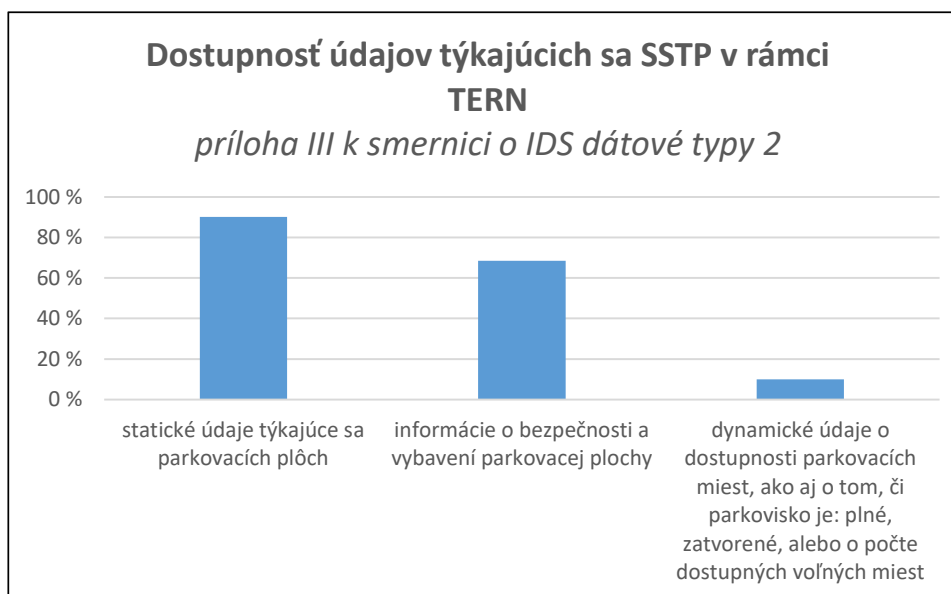
#### *2.6.2.2. Dostupnosť údajov a služieb*

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)*].

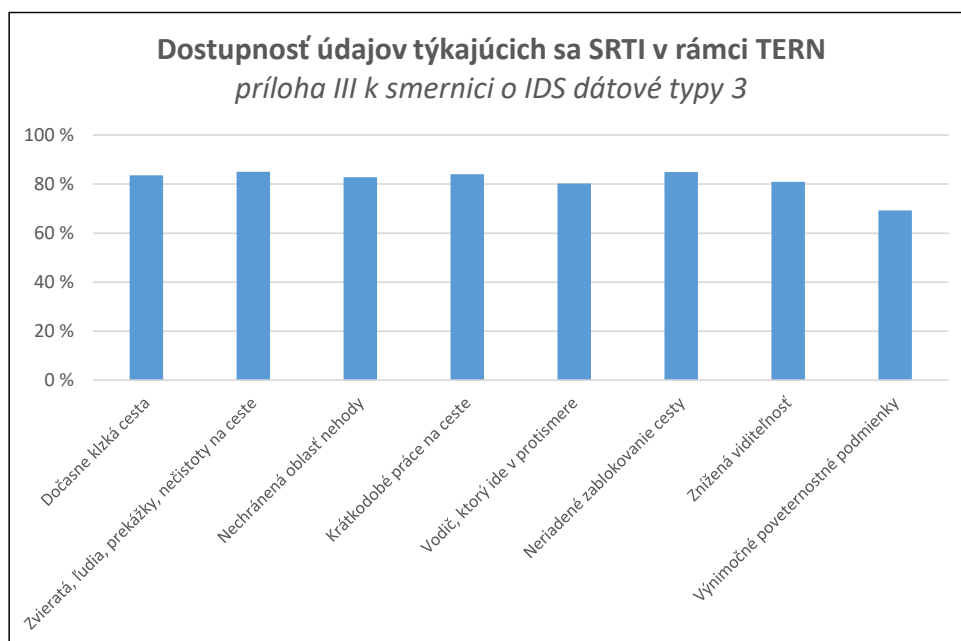
Obrázok 1: Dostupnosť údajov týkajúcich sa RTTI v rámci TERN



Obrázok 2: Dostupnosť údajov týkajúcich sa SSTP v rámci TERN



Obrázok 3: Dostupnosť údajov týkajúcich sa SRTI v rámci TERN



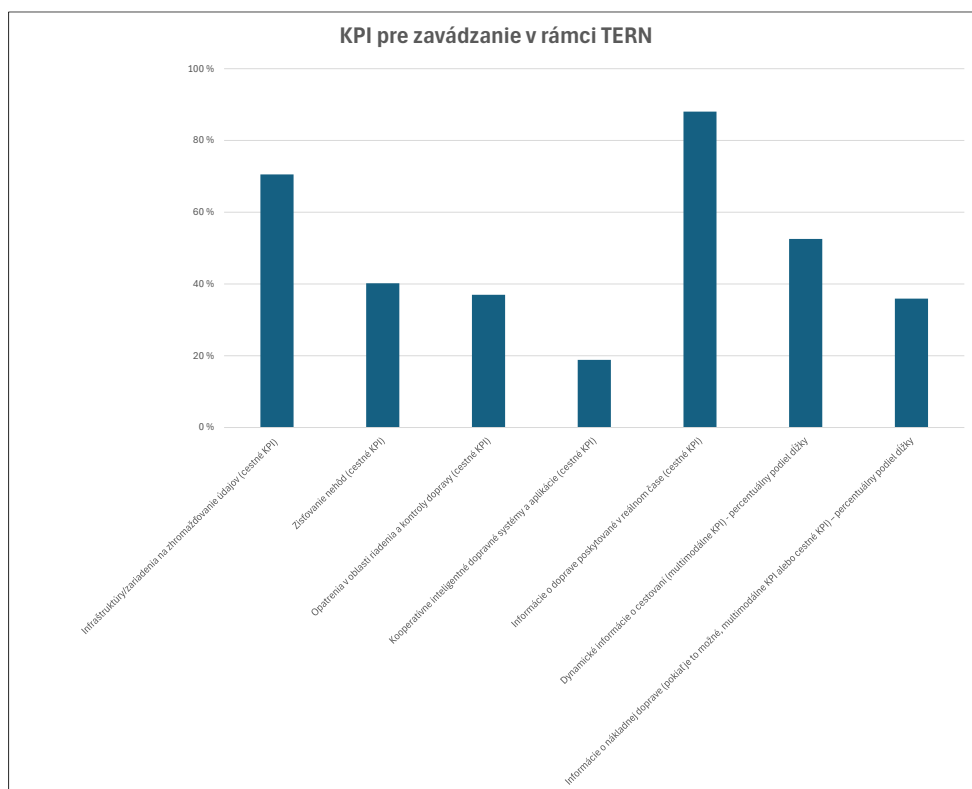
Údaje o umiestnení určených prístupových uzlov pre všetky druhy pravidelnej dopravy sú k dispozícii pre 37 % celej dopravnej siete. Často však chýbajú informácie o prístupnosti prístupových uzlov a spojovacích cestách v mieste prestupu.

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<sub>2</sub> 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<sup>44</sup>, ktoré sa uplatňovalo do augusta 2017. Pozmeňujúcim rozhodnutím, ktoré Komisia prijala 22. marca 2024, sa toto časové obmedzenie zrušilo

<sup>44</sup> 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 SRTL, 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<sup>45</sup>.

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

---

<sup>45</sup> [COM/2025/95 final](#).

súladu, šírenie a odborná príprava), pričom ďalším cieľom je prispieť k vytvoreniu spoločného európskeho dátového priestoru pre mobilitu<sup>46</sup>.

Tieto viacnárrodné 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 viacnárrodných projektoch v oblasti IDS spolufinancovaných z NPE

Viacnárrodné projekty spolufinancované z NPE	Rakúsko	Belgicko	Bulharsko	Chorvátsko	Cyprus	Česko	Dánsko	Estónsko	Fínsko	Francúzsko	Nemecko	Grecko	Maďarsko	Írsko	Italiansko	Lotyšsko	Litva	Lukembursko	Malta	Holandsko	Poľsko	Portugalsko	Rumunsko	Slovensko	Slovínsko	Španielsko	Švédsko
VERKKO																											
X4ITS																											
MERIDIAN																											
MATIS/MATIS2																											
SCALE																											
C-Roads Extended																											
TISGRADE																											
X-HeERO																											
NAPCORE/NAPCORE-X																											

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

#### 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 poskytl 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<sup>49</sup>.

Za posledných päť rokov bola prevažná väčšina týchto prostriedkov určená na už opísané viacnárrodné 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 viacnárrodných projektov v oblasti IDS (okrem NAPCORE/NAPCORE-X).

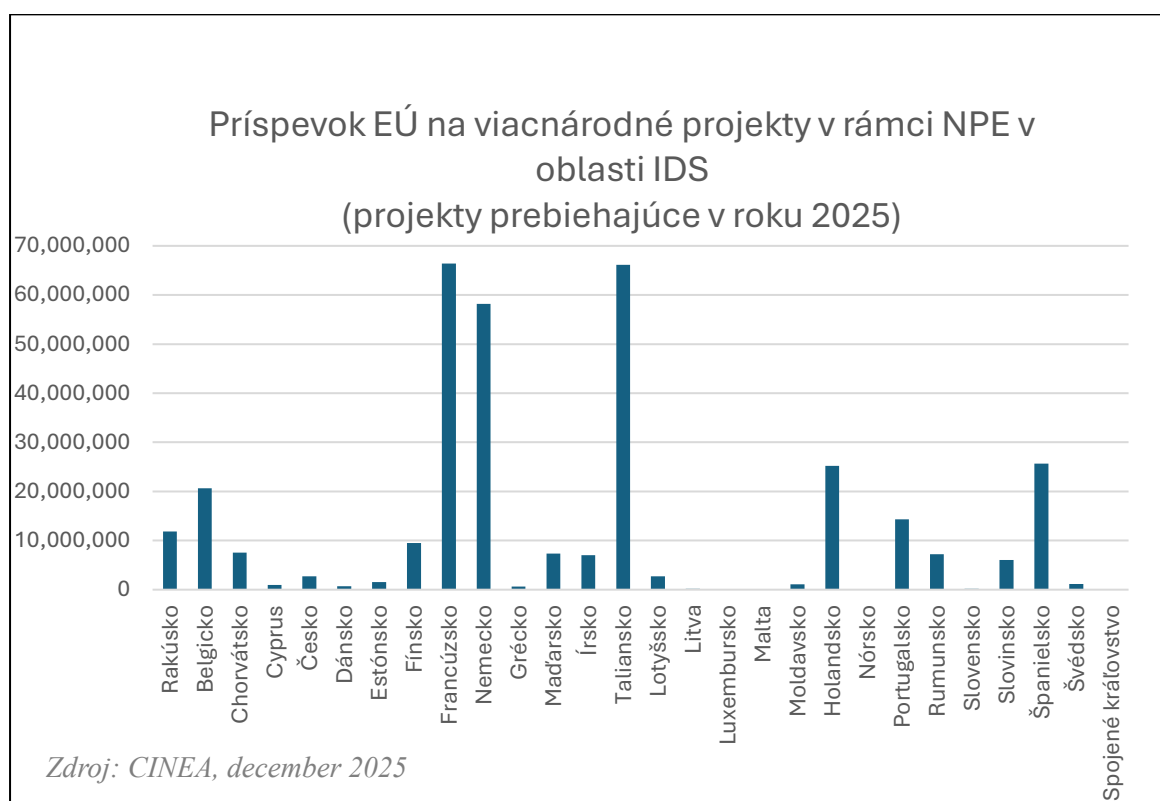
<sup>46</sup> [COM\(2023\) 751 final](#).

<sup>47</sup> <https://www.dataforroadsafety.eu/>.

<sup>48</sup> Tieto iniciatívy sú podrobnejšie opísané v pripojenom pracovnom dokumente útvarov Komisie.

<sup>49</sup> Zdroj: Európska výkonná agentúra pre klímu, infraštruktúru a životné prostredie ([CINEA](#)).

Obrázok 6: Príspevok EÚ na viacnárrodné 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<sup>50</sup> a Poradnej skupiny pre európske IDS<sup>51</sup> a takmer všetky zasadnutia expertnej skupiny pre IDS a Európskej

<sup>50</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/comitology-register/screen/committees/C39400>.

<sup>51</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=sk&groupID=1941>.

platformy na realizáciu systému eCall<sup>52</sup> 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<sub>2</sub>. 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.

---

<sup>52</sup>

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