



Βρυξέλλες, 29.11.2023  
COM(2023) 751 final

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ  
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ  
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

**Δημιουργία κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας**

## 1. Εισαγωγή

**Η κινητικότητα και οι μεταφορές αποτελούν βασικό παράγοντα διευκόλυνσης της οικονομικής και κοινωνικής μας ζωής**, είτε πρόκειται για την καθημερινή μετακίνηση προς και από τον τόπο εργασίας· τις επισκέψεις σε οικογένεια και φίλους· τον τουρισμό· είτε για την ορθή λειτουργία των παγκόσμιων αλυσίδων εφοδιασμού των καταστημάτων μας με εμπορεύματα ή της βιομηχανικής παραγωγής και του ηλεκτρονικού εμπορίου μας. Η ελεύθερη διέλευση προσώπων και εμπορευμάτων από τα εσωτερικά σύνορα της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί θεμελιώδη ελευθερία για την ΕΕ και την ενιαία αγορά της. Ως ο δεύτερος μεγαλύτερος τομέας δαπανών για τα νοικοκυριά της ΕΕ, **οι μεταφορές αντιστοιχούν στο 5 % του ΑΕΠ της ΕΕ** και, στον τομέα αυτόν, απασχολούνται άμεσα περίπου **10 εκατομμύρια εργαζόμενοι**<sup>1</sup>.

Όπως επισημαίνεται στη **στρατηγική της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα (SSMS)**<sup>2</sup>, η ΕΕ πρέπει να σημειώσει ταχεία πρόοδο προς έναν βιώσιμο, έξυπνο και χωρίς αποκλεισμούς τομέα κινητικότητας και μεταφορών. Η απανθρακοποίηση και η ψηφιοποίηση αποτελούν τους βασικούς μοχλούς αυτής της μετάβασης, καθιερώνοντας ένα πραγματικά **αποδοτικό και διασυνδεδεμένο σύστημα πολυτροπικών μεταφορών** τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα, καλύπτοντας έτσι την ανάγκη πλήρους συμβολής στη μετάβαση προς μια κλιματικά ουδέτερη οικονομία στο πλαίσιο των στόχων της **Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας**<sup>3</sup> και **Μιας Ευρώπης έτοιμης για την ψηφιακή εποχή**<sup>4</sup>.

Με την **ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα**<sup>5</sup> και το **έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τους κοινούς ευρωπαϊκούς χώρους δεδομένων**<sup>6</sup>, η Επιτροπή πρότεινε τη δημιουργία κοινών, διαλειτουργικών χώρων δεδομένων σε επίπεδο ΕΕ σε στρατηγικούς τομείς, συμπεριλαμβανομένης της κινητικότητας και των μεταφορών. Η **καινοτομία που βασίζεται στα δεδομένα** μπορεί να συμβάλει σημαντικά στις υπηρεσίες κινητικότητας στην ΕΕ, οι οποίες μπορούν να οδηγήσουν σε καλύτερη χρήση των συστημάτων μεταφορών και σε πολύ αποδοτικότερη πολυτροπική κινητικότητα, με αποτέλεσμα να εξυπηρετείται η περαιτέρω ανάπτυξη ενός διασυνδεδεμένου, κλιματικά ουδέτερου και ανταγωνιστικού τομέα μεταφορών της ΕΕ<sup>7</sup>. Ωστόσο, ενώ παράγονται πολλά σχετικά δεδομένα (συχνά με βάση τις απαιτήσεις του κεκτημένου της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών), το τοπίο των δεδομένων μεταφορών και κινητικότητας είναι κατακερματισμένο σε διαφορετικά οικοσυστήματα και η προσβασιμότητα είναι συχνά δύσκολη. Ο **κατακερματισμός αυτός πρέπει να αντιμετωπιστεί επείγοντως**, ώστε η ΕΕ να μπορέσει να αξιοποιήσει επιτυχώς τα οφέλη της **ψηφιοποίησης** στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών.

Στο πλαίσιο αυτό, η στρατηγική περιλαμβάνει **κοινό ευρωπαϊκό χώρο δεδομένων κινητικότητας (EMDS)**, ο οποίος αναμένεται να διευκολύνει την πρόσβαση σε δεδομένα, τη

<sup>1</sup> [COM\(2020\) 789 final](#).

<sup>2</sup> [COM\(2020\) 789 final](#).

<sup>3</sup> [COM\(2019\) 640 final](#).

<sup>4</sup> [Μια Ευρώπη έτοιμη για την ψηφιακή εποχή \(europa.eu\)](#).

<sup>5</sup> [COM\(2020\) 66 final](#).

<sup>6</sup> [SWD\(2022\) 45 final, Commission Staff Working Document on Common European Data Spaces](#) (Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τους κοινούς ευρωπαϊκούς χώρους δεδομένων).

<sup>7</sup> Που θα οδηγήσει επίσης στη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων και θορύβου που σχετίζονται με τις μεταφορές.

συγκέντρωση και την κοινοχρησία τους από υφιστάμενες και μελλοντικές πηγές δεδομένων μεταφορών και κινητικότητας. Σκοπός τους είναι να εξαλειφθούν οι τεχνικοί και νομικοί φραγμοί και να διασφαλιστεί η αξιόπιστη και ασφαλής κοινοχρησία δεδομένων με τον συνδυασμό **πλαισίων διακυβέρνησης δεδομένων** και **τεχνικών υποδομών** με παράλληλη χρήση κοινών αρχών σχεδιασμού, όπου είναι δυνατό. Με την ενίσχυση της εμπιστοσύνης και της ασφάλειας στις συναλλαγές δεδομένων και την τήρηση των υψηλότερων διαθέσιμων προτύπων κυβερνοασφάλειας, ο EMDS αναμένεται να συμβάλει στη διασφάλιση υψηλού επιπέδου **κυβερνοασφάλειας** και **κυβερνοανθεκτικότητας** στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών.

Ο EMDS θα βοηθήσει τους παράγοντες της αγοράς και τις δημόσιες αρχές να βρίσκουν, να έχουν πρόσβαση και να χρησιμοποιούν ευκολότερα τα σχετικά δεδομένα. Θα υποστηρίξει τη μετάβαση σε βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα, καθιστώντας δυνατές πιο αποδοτικές υπηρεσίες μεταφορών και κινητικότητας και, ως εκ τούτου, μειώνοντας τις εκπομπές και συμβάλλοντας άμεσα στην επίτευξη των στόχων της **Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας**.

Η βελτίωση της προσέγγισής μας όσον αφορά την κοινοχρησία συναφών δεδομένων κινητικότητας και μεταφορών μπορεί να ωφελήσει **σημαντικά τα κράτη μέλη και όλες τις αρμόδιες δημόσιες αρχές**, μεταξύ άλλων με την **ενίσχυση της χάραξης πολιτικής για τις μεταφορές** μέσω της λήψης αποφάσεων βάσει δεδομένων και της στοχευμένης υλοποίησης. Μπορεί να συμβάλει στην τόνωση της **διασυνοριακής συνδεσιμότητας**, προωθώντας έτσι την καλύτερη συνεργασία μεταξύ κρατών μελών, διευκολύνοντας τις απρόσκοπτες μετακινήσεις και εμπορικές συναλλαγές εντός της ΕΕ, συμβάλλοντας έτσι στην **αύξηση της οικονομικής ανάπτυξης**. Η απλουστευμένη πρόσβαση σε συνολικά δεδομένα κινητικότητας και μεταφορών μπορεί να βοηθήσει τα κράτη μέλη να λαμβάνουν καλύτερα τεκμηριωμένες αποφάσεις σχετικά με την ανάπτυξη των υποδομών και τον σχεδιασμό των μεταφορών, οδηγώντας κατά συνέπεια σε πιο **αποδοτικά και βελτιστοποιημένα συστήματα**.

Ομοίως, οι **παράγοντες της αγοράς** είναι δυνατό να **ωφεληθούν από νέες ευκαιρίες επιχειρηματικότητας και καινοτομίας** για να αναπτύξουν καινοτόμες υπηρεσίες και τεχνολογίες μεταφορών. Η συνεργασία μέσω απλουστευμένης πρόσβασης σε δεδομένα και κοινοχρησίας δεδομένων διευκολύνει τη διαμόρφωση συμπράξεων και την ενσωμάτωση υπηρεσιών σε ευρύτερα οικοσυστήματα κινητικότητας. Η αυξημένη κοινοχρησία δεδομένων **βελτιώνει επίσης τον συντονισμό μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων φορέων**. Οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΜΜΕ) θα ήταν δυνατό να ωφεληθούν ιδιαίτερα από αυτήν τη βελτίωση. Επιπλέον, η πρόοδος στην κοινοχρησία δεδομένων μπορεί να παράσχει τη δυνατότητα σε ιδιωτικούς φορείς να βελτιστοποιήσουν τις λειτουργίες τους και την κατανομή των πόρων τους με πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο, με αποτέλεσμα **πιο αποδοτικές, και από άποψη κόστους, λειτουργίες**.

Θα ωφεληθεί επίσης και η **έρευνα**, επειδή ο EMDS θα βελτιώσει την κατανόηση των πολύπλοκων αλληλεπιδράσεων των συστημάτων μεταφορών και θα προωθήσει την καινοτομία στον διατομεακό χειρισμό δεδομένων. Ο EMDS θα ενθαρρύνει επίσης τη χρήση της **τεχνητής νοημοσύνης** για τη βελτίωση των υπηρεσιών κινητικότητας και μεταφορών, ιδίως καθώς οι όγκοι δεδομένων και οι δυναμικές συνέργειες αυξάνονται εκθετικά. Ένας κοινός EMDS που λειτουργεί εύρυθμα θα μπορούσε επίσης να αποτελέσει μέσο για την ενίσχυση της **ανταλλαγής δεδομένων με τρίτες χώρες** και, ως εκ τούτου, να συμβάλει στην

ενσωμάτωση της κυκλοφορίας που προέρχεται από χώρες εκτός της ΕΕ στο σύστημα μεταφορών της ΕΕ και στην προώθηση του εμπορίου πέραν των εξωτερικών συνόρων μας.

Σε τελική ανάλυση, **οι επιβάτες, οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι και οι ταξιδιώτες** είναι εκείνοι που θα ωφεληθούν, μέσω της **βελτίωσης της ταξιδιωτικής τους εμπειρίας** με αποδοτικότερα συστήματα μεταφορών και μειωμένους χρόνους ταξιδιού. Η πρόσβαση σε δεδομένα σε πραγματικό χρόνο τους δίνει τη δυνατότητα να ενημερώνονται για την κατάσταση των δημόσιων μεταφορών, την προσβασιμότητα των υποδομών, τις συνθήκες κυκλοφορίας και τις ενδεχόμενες καθυστερήσεις και, κατά συνέπεια, τους διευκολύνει **να προγραμματίζουν καλύτερα τις μετακινήσεις τους**. Πολλοί πάροχοι υπηρεσιών και δημόσιες αρχές προσφέρουν ήδη επικαιροποιήσεις σε πραγματικό χρόνο, αλλά η συνολικότερη κοινοχρησία δεδομένων θα βελτιώσει την **ποιότητα των υπηρεσιών** και θα διευκολύνει περισσότερο την **ενοποίηση του συστήματος**, την **πολυτροπικότητα**, την **οδική ασφάλεια** και τη **βιωσιμότητα**.

Η παρούσα ανακοίνωση περιγράφει την προτεινόμενη από την Επιτροπή μελλοντική πορεία για τη δημιουργία ενός κοινού EMDS, συμπεριλαμβανομένων **των στόχων, των κύριων συνιστωσών, των μέτρων στήριξης και των οροσήμων** του. Η Επιτροπή επιδιώκει να προωθήσει την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με το θέμα αυτό, καθώς και τη συνεργασία γενικότερα. Καλεί όλους τους σχετικούς φορείς να λάβουν υπόψη τα μέτρα που καθορίζονται στην παρούσα ανακοίνωση.

## **2. Συνάφεια και ζήτηση για έναν κοινό ευρωπαϊκό χώρο δεδομένων κινητικότητας**

### **2.1. Πλαίσιο, ρόλος και στόχοι**

Επί του παρόντος, οι πηγές δεδομένων και οι τρόποι κοινοχρησίας δεδομένων είναι **άκρως κατακερματισμένοι** μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και των συναφών επιχειρήσεων. Υπάρχει επίσης κατακερματισμός μεταξύ των διαφόρων κρατών μελών, αλλά και εντός των κρατών μελών, σε διάφορα επίπεδα (εθνικό, περιφερειακό και τοπικό) τόσο για τον δημόσιο όσο και για τον ιδιωτικό τομέα. Ο κατακερματισμός αυτός παρεμποδίζει την ελεύθερη ροή δεδομένων (και, γενικότερα, προσώπων, αγαθών και υπηρεσιών) εντός της ενιαίας αγοράς της ΕΕ. Καθιστά επίσης δύσκολο για τους χρήστες (ιδιώτες και παρόχους υπηρεσιών) το να αντιληφθούν πού και πώς μπορούν να έχουν πρόσβαση σε δεδομένα και να τα χρησιμοποιούν από κοινού, ποιες προϋποθέσεις ισχύουν για την περαιτέρω χρήση και με ποιον θα πρέπει να επικοινωνούν αν έχουν ερωτήσεις ή προβλήματα σχετικά με τα δεδομένα. Οι φραγμοί αυτοί εμποδίζουν την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της ψηφιοποίησης στις μεταφορές, καθώς επίσης και τη δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού για την παροχή ψηφιακών υπηρεσιών κινητικότητας και μεταφορών στην ΕΕ.

Στο πλαίσιο αυτό, οι στόχοι του EMDS είναι:

- 1) ο προσδιορισμός δεδομένων κρίσιμης σημασίας και η αύξηση της διαθεσιμότητάς τους** για τη στήριξη βασικών υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας που καλύπτουν θέματα από τη βιωσιμότητα έως την πολυτροπικότητα·
- 2) η παροχή βοήθειας στους χρήστες για να ανακαλύψουν διαθέσιμες πηγές δεδομένων**, με την παροχή εργαλείων ώστε ο χρήστης να μπορεί επίσης να κατανοήσει την ποιότητα των δεδομένων και τις σχετικές συνθήκες πρόσβασης και περαιτέρω χρήσης, ιδίως σε σχέση με την προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα·

- 3) η διευκόλυνση της πρόσβασης σε δεδομένα, της κοινοχρησίας τους και της περαιτέρω χρήσης τους, όπου είναι εφικτό, μέσω της επιμέρους και διατροπικής εναρμόνισης των προϋποθέσεων κοινοχρησίας με δίκαιο, διαφανή, αναλογικό τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις·
- 4) η δυνατότητα τεχνικής, οργανωτικής, σημασιολογικής και νομικής διαλειτουργικότητας για την πρόσβαση σε δεδομένα, την περαιτέρω χρήση και την κοινοχρησία δεδομένων μεταξύ φορέων (δημόσιων και ιδιωτικών)·
- 5) η βελτιστοποίηση της συλλογής δεδομένων και η μείωση του διοικητικού φόρτου με τον εντοπισμό κενών και αλληλεπικαλύψεων στις υφιστάμενες ρυθμίσεις συλλογής δεδομένων και με τη διατύπωση συστάσεων για κατάλληλες προσαρμογές στην τομεακή νομοθεσία·
- 6) η διασφάλιση της διαλειτουργικότητας με άλλους κοινούς ευρωπαϊκούς χώρους δεδομένων και η παροχή δυνατότητας πρόσβασης σε δεδομένα, κοινοχρησίας τους και περαιτέρω χρήσης τους μεταξύ τους, σύμφωνα με τη νέα νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με τα δεδομένα.

**Η πρόθεση δεν είναι να δημιουργηθεί μία τεράστια κεντρική βάση δεδομένων ή ενιαία υποδομή υλισμικού** που θα φιλοξενεί όλα τα δεδομένα κινητικότητας και μεταφορών της ΕΕ μέσω αυτής της πρωτοβουλίας. Αντιθέτως, ο EMDS θα προσφέρει ένα **πλαίσιο για τη διασύνδεση και τη συνένωση**<sup>8</sup> πολλών διαφορετικών οικοσυστημάτων δεδομένων μεταφορών, τα οποία είναι ετερογενή και συχνά ο εντοπισμός τους ή η πρόσβαση σ' αυτά είναι δύσκολη. Ο EMDS θα βασίζεται σε αποκεντρωμένη προσέγγιση, σύμφωνα με την οποία τα δεδομένα θα εξακολουθήσουν να διατηρούνται από τους συμμετέχοντες στον χώρο δεδομένων ή στα πεδία και τις βάσεις δεδομένων τις οποίες διαχειρίζονται ήδη δημόσιοι ή ιδιωτικοί φορείς σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Ο EMDS θα καθοδηγείται από τις αρχές σχεδιασμού που παρατίθενται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με τους κοινούς ευρωπαϊκούς χώρους δεδομένων και θα συμμορφώνεται πλήρως με το κεκτημένο της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών, το πνεύμα και τον σκοπό του, και θα βασίζεται σ' αυτό.

Το **πλαίσιο EMDS θα περιλαμβάνει τεχνικές διαστάσεις και διαστάσεις διακυβέρνησης** που θα περιλαμβάνουν δομικά στοιχεία<sup>9</sup>, πρότυπα, επίπεδο διασύνδεσης και δομή διακυβέρνησης. Περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με το πλαίσιο EMDS εξηγούνται στην ενότητα 4.

---

<sup>8</sup> «Ομοσπονδία χώρων δεδομένων (Federation of data spaces): Η οργάνωση δύο ή περισσότερων χώρων δεδομένων που έχουν συμφωνήσει σχετικά με πρότυπα εναρμονισμένης λειτουργίας, στο πλαίσιο κοινού πλαισίου διακυβέρνησης για την επίτευξη αμοιβαίων συνεργειών. Παρότι λειτουργούν αυτόνομα και με πιθανώς διαφορετικές εσωτερικές αρχιτεκτονικές, στόχος είναι η από κοινού λειτουργία ως ενιαίο και εναρμονισμένο οικοσύστημα έναντι των συμμετεχόντων.»· [Preparatory Actions for the Data Space for Mobility, Deliverable D3.1 \(Glossary\) \[Προπαρασκευαστικές δράσεις για τον χώρο δεδομένων για την κινητικότητα, παραδοτέο D3.1 \(Γλωσσάριο\)\], 2023, σ. 13.](#)

<sup>9</sup> «Δομικό στοιχείο χώρου δεδομένων (Data space building block): Βασική μονάδα ή συστατικό μέρος που μπορεί να υλοποιηθεί ή ικανότητα που μπορεί να αναπτυχθεί και να συνδυαστεί με άλλα δομικά στοιχεία για την επίτευξη της λειτουργικότητας ενός χώρου δεδομένων. Τα δομικά στοιχεία του χώρου δεδομένων είναι δυνατό να χωριστούν σε οργανωτικά και επιχειρηματικά δομικά στοιχεία και σε τεχνικά δομικά στοιχεία.»· <https://dssc.eu/space/Glossary/176554169/10.+DSSC-specific+terms>.

Οι συμμετέχοντες στον EMDS θα είναι πάροχοι και χρήστες δεδομένων (συμπεριλαμβανομένων των διαμεσολαβητών δεδομένων<sup>10</sup> και των οργανώσεων αλτρουισμού δεδομένων<sup>11</sup>), καθώς και σχετικές αγορές και πάροχοι υπηρεσιών που επιθυμούν να δημιουργήσουν αξία μέσω της προσφοράς, της ανακάλυψης, της πρόσβασης και της χρήσης δεδομένων κινητικότητας και μεταφορών σ' αυτό το ευρύ φάσμα οικοσυστημάτων.

## 2.2. Περιπτώσεις χρήσης προστιθέμενης αξίας και τα οφέλη τους

Ο EMDS θα πρέπει να καταστήσει δυνατή τη βελτιωμένη, ταχύτερη και πιο εξορθολογισμένη διασυννοριακή και διατομεακή πρόσβαση σε δεδομένα και κοινοχρησία δεδομένων, στηρίζοντας με τον τρόπο αυτό την παροχή υπηρεσιών προστιθέμενης αξίας σε επίπεδο ΕΕ. Οι εδαφικές πτυχές της κινητικότητας θα πρέπει επίσης να εξετάζονται λαμβανομένης υπόψη της αγροτικής κοινότητας, καθώς και της διασύνδεσης μεταξύ αστικής και αγροτικής κινητικότητας. Η βελτίωση των περιγραφών των δεδομένων (π.χ. με βελτιωμένα μεταδεδομένα) και η αυξημένη διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαφόρων οικοσυστημάτων (π.χ. για τον εντοπισμό και την κοινοχρησία δεδομένων) αναμένεται να καταστήσουν ευκολότερη και ταχύτερη για κάθε συμμετέχοντα στον EMDS τη συγκέντρωση δεδομένων από διαφορετικές πηγές, τη χρήση των δεδομένων αυτών για τις δραστηριότητές του, καθώς και την παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας σε επιχειρήσεις, καταναλωτές και πολίτες. Ο EMDS θα μπορούσε να προσφέρει ευκαιρίες για την ανάπτυξη νέων στατιστικών δεικτών με υψηλότερο επίπεδο ανάλυσης και με ενισχυμένα χρονοδιαγράμματα, χωρίς αύξηση του φόρτου της υποβολής εκθέσεων. Η χρήση του EMDS για στατιστικούς σκοπούς αποτελεί το ενδιάμεσο βήμα για τη χρήση των διαθέσιμων μικροδεδομένων σε τεκμηριωμένη ανάλυση για τη χάραξη πολιτικής σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο, παράλληλα με τα υφιστάμενα στατιστικά στοιχεία. Ο EMDS θα διευκολύνει επίσης την κοινοχρησία δεδομένων στο πλαίσιο σχέσης μεταξύ ομοτίμων (π.χ. μεταξύ επιχειρήσεων, μεταξύ επιχειρήσεων και δημόσιων αρχών κ.λπ.). Έτσι θα καταστεί σταδιακά δυνατή η δημιουργία πιο καινοτόμων υπηρεσιών κινητικότητας και πιο σύνθετων συναλλαγών στον τομέα των μεταφορών.

---

<sup>10</sup> «Είναι επίσης σημαντικό να αναγνωριστεί ο ρόλος εμπιστοσύνης τρίτων μερών, όπως οι διαμεσολαβητές δεδομένων, όπως οι διαμεσολαβητές που ρυθμίζονται από την πράξη για τη διακυβέρνηση δεδομένων, οι οποίοι μπορούν να ενεργούν ως ουδέτεροι διαμεσολαβητές και παράγοντες διευκόλυνσης της περαιτέρω χρήσης δεδομένων σε έναν κοινό ευρωπαϊκό χώρο δεδομένων. Οι εν λόγω φορείς μεσολαβούν μεταξύ των προμηθευτών δεδομένων, των υποκειμένων των δεδομένων, των παρόχων αποθήκευσης δεδομένων και των χρηστών των δεδομένων. Ανάλογα με τις ειδικές ανάγκες, μπορούν να χρησιμεύσουν ως φορείς αντιστοίχισης μεταξύ προσφοράς και ζήτησης δεδομένων, να προσφέρουν υπηρεσίες και σχετικές τεχνολογίες για την ευκολότερη κοινοχρησία δεδομένων και να παρέχουν εγγύηση ότι η επεξεργασία των δεδομένων θα γίνεται με αξιόπιστο και νομικά συμβατό τρόπο.»

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Κοινό Κέντρο Ερευνών, Farrell, E., Minghini, M., Kotsev, A. et al., *European data spaces — Scientific insights into data sharing and utilisation at scale* (Ευρωπαϊκοί χώροι δεδομένων — Επιστημονικές γνώσεις για την κοινοχρησία και την αξιοποίηση δεδομένων σε κλίμακα), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2023· <https://op.europa.eu/el/publication-detail/-/publication/dcac6aee-0e7a-11ee-b12e-01aa75ed71a1/language-en>.

<sup>11</sup> Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Κοινό Κέντρο Ερευνών, Micheli, M., Farrell, E., Carballa-Smichowski, B. et al., *Mapping the landscape of data intermediaries — Emerging models for more inclusive data governance* (Χαρτογράφηση του τοπίου των διαμεσολαβητών δεδομένων — Αναδυόμενα μοντέλα για μια διακυβέρνηση δεδομένων χωρίς αποκλεισμούς), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2023· <https://op.europa.eu/el/publication-detail/-/publication/379cf850-4553-11ee-9854-01aa75ed71a1/language-en>.

Ακολουθούν παραδείγματα τέτοιων περιπτώσεων χρήσης προστιθέμενης αξίας και των οφελών τους:

Πώς θα μπορούσε να συμβάλει ο EMDS:	Οφέλη και δικαιούχοι
<p><b>Αστική και αγροτική κινητικότητα</b></p> <p>Διευκόλυνση του εντοπισμού και του συνδυασμού δεδομένων από διαφορετικούς χώρους δεδομένων (π.χ. κινητικότητα, ενέργεια και τουρισμός) και τρόπους μεταφοράς.</p> <p>Υποστήριξη του εντοπισμού, της πρόσβασης και του συνδυασμού δεδομένων κινητικότητας, δεδομένων υποδομών, διοικητικών και γεωχωρικών δεδομένων.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Παροχή της δυνατότητας στις <b>τοπικές αρχές</b> (αστικές και αγροτικές) να προσδιορίζουν καλά στοχοθετημένα μέτρα στο πλαίσιο των οικείων <b>σχεδίων βιώσιμης (αστικής) κινητικότητας</b> και να χρησιμοποιούν τα δεδομένα για την παρακολούθηση της προόδου που σημειώνεται ως προς την επίτευξη των καθορισμένων στόχων.</li> <li>• Καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας και των τουριστικών ροών (π.χ. μέσω πολυτροπικών και συντονισμένων <b>υπηρεσιών κινητικότητας για τους πολίτες</b>), ενσωμάτωση της κοινόχρηστης κινητικότητας και της μικροκινητικότητας στην προσφορά δημόσιων μεταφορών.</li> <li>• Επικαιροποιημένα δεδομένα σχετικά με τις υποδομές ποδηλασίας (π.χ. χώροι στάθμευσης, σταθμοί φόρτισης και κοινοχρησία ποδηλάτων) για την προώθηση της ποδηλασίας και την ενημέρωση των <b>ποδηλατών</b>.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Στήριξη των <b>τοπικών αρχών</b> στην εφαρμογή <b>ρυθμίσεων για την πρόσβαση των οχημάτων στις αστικές περιοχές (UVAR)</b><sup>12</sup> ώστε να μειωθούν οι εκπομπές και η κυκλοφοριακή συμφόρηση.</li> <li>• Ενημέρωση των <b>ταξιδιωτών</b> όταν πλησιάζουν σε UVAR (π.χ. μέσω εφαρμογών πλοήγησης) ή χορήγηση ad hoc εξαιρέσεων (π.χ. για τη μεταφορά ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα).</li> <li>• Ενημέρωση των <b>ατόμων με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα</b> σχετικά με την προσβασιμότητα των υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών<sup>13</sup>.</li> </ul>
<p><b>Πολυτροπική κινητικότητα και μεταφορές</b></p> <p>Υποστήριξη της ενσωμάτωσης των πληροφοριών από τους φορείς εκμετάλλευσης διαφόρων τρόπων μεταφοράς.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βελτίωση της πρόσβασης σε διαλειτουργικά εισιτήρια σε όλους τους τρόπους μεταφοράς (π.χ. με την παροχή συγκρίσιμων δεδομένων σχετικά με τις τιμές, το αποτύπωμα άνθρακα και τους χρόνους ταξιδιού) και παροχή δυναμικών πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο στους <b>επιβάτες</b> (π.χ. σχετικά με την προσβασιμότητα, τις αλλαγές σε δρομολόγια και τις διαταραχές).</li> <li>• Ενοποίηση και συνδυασμός διαφορετικών τρόπων μεταφοράς σε <b>πολυτροπικές αλυσίδες εφοδιασμού</b> για αποδοτικότερη και ανθεκτικότερη <b>εφοδιαστική και εμπορευματικές μεταφορές</b>.</li> </ul>

<sup>12</sup> <https://uvarbox.eu/>

<sup>13</sup> Τα δεδομένα θα πρέπει να παρέχονται με προσβάσιμο τρόπο σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ορίζονται στην οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 70) (ευρωπαϊκή πράξη για την προσβασιμότητα), η οποία εφαρμόζεται στην παροχή πληροφοριών για τις υπηρεσίες μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των ταξιδιωτικών πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο.

<p><b>Οδική ασφάλεια</b></p> <p>Διευκόλυνση της ενσωμάτωσης δεδομένων για τις μεταφορές από τομείς εκτός των μεταφορών.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Καλύτερη παρακολούθηση της σοβαρότητας και της φύσης των τροχαίων ατυχημάτων με τη σύνδεση νοσοκομειακών και αστυνομικών δεδομένων.</li> <li>• Η ευκολότερη πρόσβαση σε δεδομένα ασφαλείας και κυκλοφορίας μπορεί να βοηθήσει τους <b>φορείς εκμετάλλευσης οδικών μεταφορών</b> να δώσουν προτεραιότητα στη χρηματοδότηση για τις πλέον επείγουσες προσαρμογές των υλικών υποδομών.</li> </ul>
<p><b>Συνδεδεμένη, αυτοματοποιημένη και αυτόνομη κινητικότητα</b></p> <p>Διευκόλυνση του εντοπισμού, της πρόσβασης και της κοινοχρησίας δεδομένων υποδομών και δεδομένων κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Συμβολή στην οικοδόμηση ενός ολοένα και καλύτερου ψηφιακού διδύμου του περιβάλλοντος οδήγησης.</li> <li>• Υποστήριξη της ανάπτυξης και της λειτουργίας ασφαλούς, <b>ολοένα και πιο συνδεδεμένης, αυτοματοποιημένης και, εν τέλει, αυτόνομης κινητικότητας</b>, που καθιστά δυνατή την ταχύτερη ανάπτυξη και τα προγράμματα δοκιμών, καθώς και την ταχύτερη επέκταση των οδών στις οποίες μπορούν να κυκλοφορούν με ασφάλεια αυτοματοποιημένα οχήματα.</li> <li>• Ενίσχυση της ανάπτυξης υπηρεσιών που βασίζονται στα δεδομένα προς όφελος των <b>επιβατών</b> και των <b>φορέων εκμετάλλευσης μεταφορών</b>, με αξιοποίηση των επενδύσεων σε υποδομές συνδεσιμότητας κατά μήκος των διαδρομών μεταφοράς και υποστήριξη νέων επιχειρηματικών μοντέλων.</li> </ul>
<p><b>Βιώσιμα εναλλακτικά καύσιμα</b></p> <p>Διευκόλυνση του εντοπισμού και της συγχώνευσης δεδομένων ενέργειας, οχημάτων, κυκλοφορίας, υποδομών και γεωχωρικών δεδομένων.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Υποστήριξη του <b>σχεδιασμού τοποθεσίας για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων</b> με τη συγχώνευση δεδομένων σχετικά με τις ροές κυκλοφορίας οχημάτων με γεωχωρικά δεδομένα σχετικά με τη διαθεσιμότητα του δικτύου και τις περιοχές επιτάχυνσης για ανανεώσιμες πηγές ενέργειας.</li> <li>• Αξιοποίηση του κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων ενέργειας. Τα δεδομένα για την ηλεκτροκίνηση και την ενέργεια είναι δυνατό να συνδυαστούν για την προσομοίωση μοντέλων ζήτησης ενέργειας, ώστε να παρέχεται η δυνατότητα για <b>έξυπνη και αμφίδρομη επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων (EV)</b>, τα οποία συμβάλλουν στις ροές δεδομένων σε πραγματικό χρόνο, ώστε να καθίσταται δυνατή η ευέλικτη κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (π.χ. με τη μείωση της ζήτησης σε περιόδους αιχμής).</li> <li>• Η διευκόλυνση της κοινοχρησίας δεδομένων είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου οι <b>πάροχοι υπηρεσιών</b> να μπορούν να αναπτύξουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας για την ενημέρωση των <b>οδηγών ηλεκτρικών οχημάτων</b> σχετικά με τις τοποθεσίες επαναφόρτισης, τις τιμές, τη διαθεσιμότητα και τα συνολικά χαρακτηριστικά των υποδομών και τη διαθεσιμότητα ανανεώσιμης ενέργειας.</li> </ul>
<p><b>Εφοδιαστική</b></p> <p>Διευκόλυνση του εντοπισμού και του συνδυασμού δεδομένων από διαφορετικές πηγές</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ακριβέστερη εκτιμώμενη ώρα άφιξης (ETA) και εκτιμώμενη ώρα αλλαγής μεταφορικού μέσου (ETI), καθώς και ενισχυμένη διαχείριση πόρων και περιουσιακών στοιχείων για τις <b>επιχειρήσεις</b>.</li> </ul>



<p>(τρόπων μεταφοράς), υποδομές και διαθεσιμότητα χωρητικότητας.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Δυναμική αλλαγή δρομολογίου μεταφοράς εμπορευμάτων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, λαμβανομένης υπόψη της οικολογικής αποδοτικότητας.</li> <li>• Διευκόλυνση του εντοπισμού της βέλτιστης ασφαλούς και προστατευμένης στάθμευσης για τους <b>οδηγούς βαρέων φορτηγών οχημάτων</b>.</li> <li>• Έγκαιρη παράδοση αγαθών για τους <b>καταναλωτές</b>, σε συνδυασμό με χαμηλότερο κόστος και λιγότερες κλιματικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.</li> </ul>
<p><b>Αστική εφοδιαστική</b></p> <p>Διευκόλυνση της πρόσβασης σε δεδομένα που αφορούν τις εμπορευματικές μεταφορές και τις αστικές υποδομές.</p>	<p>Η εξυπνότερη αστική εφοδιαστική θα ωφελήσει τόσο τους <b>φορείς εκμετάλλευσης μεταφορών</b> όσο και τις <b>τοπικές αρχές</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Οι <b>πολεοδόμοι</b> θα μπορούν να αναλύουν τα δεδομένα σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές (π.χ. όγκοι εμπορευμάτων, οχήματα και διαδρομές που χρησιμοποιούνται, καθώς και εργασίες φόρτωσης/εκφόρτωσης) για να κατευθύνουν τον σχεδιασμό, τις πολιτικές και τις επενδύσεις τους σε υποδομές —ιδίως για το πρώτο και το τελευταίο χιλιόμετρο.</li> <li>• Τα δεδομένα για τις αστικές υποδομές (π.χ. χρήση κράσπεδου, προσβασιμότητα οχημάτων, χώροι στάθμευσης, παρακολούθηση της κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο και υποδομές φόρτισης) θα βοηθήσουν τους <b>παρόχους υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών</b> και τους <b>φορείς εκμετάλλευσης μεταφορών</b> να αυξήσουν την αποδοτικότητα των εργασιών παράδοσης και μπορούν να ενθαρρύνουν συνεργατικές λύσεις.</li> </ul>
<p><b>Πλωτές μεταφορές</b></p> <p>Διευκόλυνση της διαλειτουργικότητας, της πρόσβασης και της ανταλλαγής δεδομένων μεταξύ διαφόρων τρόπων μεταφοράς και ενδιαφερόμενων μερών (π.χ. λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, σκάφη και φορείς εφοδιαστικής).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Παροχή βοήθειας στις <b>λιμενικές αρχές</b> για τη διαχείριση των υποδομών λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας (κράτηση θέσεων πρόσδεσης, κλεισιάδων κ.λπ.)</li> <li>• Παροχή βοήθειας στους <b>ιδιοκτήτες στόλου</b> και στους <b>πλοιάρχους</b> για τον καλύτερο σχεδιασμό των πλώων προκειμένου να μεγιστοποιείται η χρήση του στόλου τους (μεταξύ άλλων κατά τη διάρκεια περιόδων ξηρασίας).</li> <li>• Καλύτερη ενσωμάτωση των εσωτερικών πλωτών μεταφορών (IWT) στις αλυσίδες εφοδιασμού.</li> <li>• Υποστήριξη της έννοιας της έξυπνης ναυτιλίας των εσωτερικών πλωτών μεταφορών<sup>14</sup>.</li> <li>• Κοινοχρησία δεδομένων σχετικά με τις περιβαλλοντικές συνθήκες για τα θαλάσσια σκάφη και υποστήριξη της βελτιστοποίησης των ελλιμενισμών<sup>15</sup>.</li> </ul>
<p><b>Αεροπορικές μεταφορές</b></p> <p>Διευκόλυνση της ενσωμάτωσης δεδομένων που σχετίζονται με την ενέργεια (π.χ. ηλεκτρική ενέργεια —πηγή και κόστος, μείγμα</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Παροχή βοήθειας <b>στους φορείς διαχείρισης αερολιμένων και στους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών</b> για την καλύτερη γνωστοποίηση του αποτυπώματος εκπομπών τους, καθώς και της συμβολής τους στην απανθρακοποίηση του τομέα των αερομεταφορών με βάση δείκτες αναφοράς. Με τον τρόπο αυτόν θα αποσαφηνίζεται το είδος της ηλεκτρικής ενέργειας και των καυσίμων που χρησιμοποιούνται στις</li> </ul>

<sup>14</sup> Έκθεση PIANC αριθ. 21 — Έξυπνη ναυτιλία στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, Μάρτιος 2022, σ. 52.

<sup>15</sup> <https://www.emsa.europa.eu/sustainable-ports/port-call-optimisation.html>

αεροπορικών καυσίμων— προέλευση, κόστος και διαθεσιμότητα).	εγκαταστάσεις του αερολιμένα και θα καθίσταται δυνατή η υποβολή σχετικών στοιχείων. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προώθηση του ανταγωνισμού (π.χ. μεταξύ <b>προμηθευτών καυσίμων</b>), συμβολή στην τόνωση της καινοτομίας και μείωση των τιμών για τους <b>επιβάτες</b>. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στο πλαίσιο της εμπορίας βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων<sup>16</sup>.</li> </ul>
---	--

Συνολικά, καθώς περισσότερα δεδομένα καθίστανται διαθέσιμα, αυξάνονται και οι δυνατότητες βελτιστοποίησης των συστημάτων μεταφορών και κινητικότητας. Ωστόσο, η πρόκληση για την αξιοποίηση αυτού του δυναμικού (είτε εκτός διαδικτύου είτε στο πλαίσιο καθημερινών δραστηριοτήτων) είναι επίσης μεγάλη, και τόσο οι δημόσιοι όσο και οι ιδιωτικοί φορείς πρέπει να διαχειρίζονται ένα ολόενα και πιο λεπτομερές και πολύπλοκο σύστημα μεταφορών. Η **τεχνητή νοημοσύνη (TN)** μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο εν προκειμένω. Η TN και ο EMDS αλληλοενισχύονται. Ο EMDS προωθεί την προσβασιμότητα σε δεδομένα και την περαιτέρω χρήση τους, ενώ η TN διευκολύνει τη χρήση των εν λόγω δεδομένων για νέες πληροφορίες και υπηρεσίες (υπό την προϋπόθεση ότι εκπαιδεύεται με αντιπροσωπευτικά, αμερόληπτα σύνολα δεδομένων). Η TN μπορεί να διευκολύνει τον χειρισμό του όγκου και της πολυπλοκότητας των δεδομένων, εντοπίζοντας συνέργειες και μοτίβα που διαφορετικά θα παρέμεναν απαρατήρητα και αναξιοποίητα. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα όταν βελτιστοποιούνται μεγάλα συστήματα με πολλές μεταβλητές, για τα οποία μπορεί να μην υπάρχει αναγκαία μία βέλτιστη λύση. Ως εκ τούτου, ο EMDS συμβάλλει επίσης στις ικανότητες και την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ στον τομέα της TN για τις μεταφορές και την κινητικότητα.

### 3. Διατομεακή νομοθεσία και πρωτοβουλίες

#### 3.1. Η διατομεακή νομοθεσία της ΕΕ για τα δεδομένα και οι σχετικοί κοινοί ευρωπαϊκοί χώροι δεδομένων

Ο EMDS θα βασιστεί στη διατομεακή νομοθεσία της ΕΕ για τα δεδομένα, όπως η **πράξη για τη διακυβέρνηση δεδομένων**<sup>17</sup>, η οποία αυξάνει την εμπιστοσύνη στην εθελοντική κοινοχρησία δεδομένων, ενισχύει τους μηχανισμούς για την αύξηση της διαθεσιμότητας των δεδομένων και υπερβαίνει τα τεχνικά εμπόδια στη χρήση των δεδομένων. Η πράξη αποτελεί βασικό δομικό στοιχείο για τη δημιουργία κοινών ευρωπαϊκών χώρων δεδομένων, διότι ρυθμίζει τους ουδέτερους διαμεσολαβητές δεδομένων που θα διαδραματίσουν κεντρικό ρόλο στη διευκόλυνση των ανταλλαγών δεδομένων. Επιπλέον, η πράξη εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να συστήσει το **ευρωπαϊκό συμβούλιο καινοτομίας δεδομένων (EDIB)**, το οποίο αποτελείται από σχετικούς εκπροσώπους της βιομηχανίας και των κοινών ευρωπαϊκών χώρων δεδομένων. Το EDIB θα διαδραματίσει θεμελιώδη ρόλο στην ανάπτυξη και την έκδοση κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τον τρόπο διευκόλυνσης της ανάπτυξης αυτών των

<sup>16</sup> Έως την 1η Ιουλίου 2024, η Επιτροπή υποβάλλει έκθεση για την αξιολόγηση πιθανών βελτιώσεων ή πρόσθετων μέτρων στον υφιστάμενο μηχανισμό ευελιξίας βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων (SAF) που αναφέρεται στο άρθρο 15 του [κανονισμού \(ΕΕ\) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Οκτωβρίου 2023, σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές \(ReFuelEU aviation\) \(ΕΕ L 2023/2405 της 31.10.2023\)](#).

<sup>17</sup> [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2022/868 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2022, σχετικά με την ευρωπαϊκή διακυβέρνηση δεδομένων και την τροποποίηση του κανονισμού \(ΕΕ\) 2018/1724 \(πράξη για τη διακυβέρνηση δεδομένων\) \(ΕΕ L 152 της 3.6.2022, σ. 1\)](#).

χώρων δεδομένων, καθώς και στον προσδιορισμό των σχετικών προτύπων και απαιτήσεων διαλειτουργικότητας για τη διατομεακή κοινοχρησία δεδομένων.

Η Επιτροπή πρότεινε μια **πράξη για τα δεδομένα**<sup>18</sup> που αποσκοπεί στη διασφάλιση δίκαιης μεταχείρισης στο ψηφιακό περιβάλλον, στην τόνωση μιας ανταγωνιστικής αγοράς δεδομένων, στις ανοικτές ευκαιρίες για καινοτομία που βασίζεται στα δεδομένα και στη βελτίωση της προσβασιμότητας των δεδομένων για όλους. Η παροχή της δυνατότητας στους χρήστες να έχουν πρόσβαση και να ανταλλάσσουν με τρίτους τα δεδομένα που παράγονται από τις συνδεδεμένες συσκευές τους, όπως τα συνδεδεμένα οχήματα, θα οδηγήσει σε πιο ανταγωνιστικές και καινοτόμες υπηρεσίες, όπως οι υπηρεσίες μετά την πώληση. Η ανάπτυξη και η σύσταση από την Επιτροπή μη δεσμευτικών πρότυπων συμβατικών όρων για την πρόσβαση σε δεδομένα, την κοινοχρησία και τη χρήση τους μεταξύ επιχειρήσεων θα βοηθήσουν τους συμμετέχοντες στον EMDS να καταρτίζουν συμβάσεις με δίκαια, εύλογα δικαιώματα και υποχρεώσεις που δεν εισάγουν διακρίσεις. Τέλος, η πράξη για τα δεδομένα καθορίζει βασικές απαιτήσεις για τους χώρους δεδομένων και εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να προσδιορίζει περαιτέρω τις εν λόγω απαιτήσεις μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων και να εκδίδει εκτελεστικές πράξεις με κοινές προδιαγραφές με σκοπό τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας των κοινών ευρωπαϊκών χώρων δεδομένων και των έξυπνων συμβάσεων.

Ο **εκτελεστικός κανονισμός για τα σύνολα δεδομένων υψηλής αξίας**<sup>19</sup> ορίζει κατάλογο συνόλων δεδομένων «υψηλής αξίας» τα οποία ο δημόσιος τομέας πρέπει να καθιστά διαθέσιμα για περαιτέρω χρήση ως ανοικτά δεδομένα και δωρεάν. Τα σύνολα δεδομένων που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τις μεταφορές περιλαμβάνουν το θέμα δεδομένων INSPIRE για τα δίκτυα μεταφορών<sup>20</sup>. Η **οδηγία για τα ανοικτά δεδομένα**<sup>21</sup> θεσπίζει τη γενική αρχή ότι τα δημοσίως προσβάσιμα δεδομένα που χρηματοδοτούνται από τον δημόσιο τομέα θα πρέπει να καθίστανται διαθέσιμα για περαιτέρω χρήση για εμπορικούς ή μη εμπορικούς σκοπούς. Η **πράξη για τη διαλειτουργική Ευρώπη**<sup>22</sup> που προτείνει η Επιτροπή αναμένεται να ενισχύσει τη διασυνοριακή διαλειτουργικότητα και συνεργασία στον δημόσιο τομέα σε ολόκληρη την ΕΕ.

Κάθε υλοποίηση δράσης στο πλαίσιο του EMDS θα διασφαλίσει τη συμμόρφωση με τους κανόνες της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας των δεδομένων «ήδη από τον σχεδιασμό και εξ ορισμού», σύμφωνα με τον **γενικό κανονισμό για την προστασία δεδομένων**<sup>23</sup> (ΓΚΠΔ), ο οποίος ρυθμίζει την επεξεργασία από φυσικό

<sup>18</sup> [Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για εναρμονισμένους κανόνες σχετικά με τη δίκαιη πρόσβαση σε δεδομένα και τη δίκαιη χρήση τους \(Πράξη για τα δεδομένα\) \[COM\(2022\) 68 final\]](#).

<sup>19</sup> [Εκτελεστικός κανονισμός \(ΕΕ\) 2023/138 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 2022, για την κατάρτιση καταλόγου συγκεκριμένων συνόλων δεδομένων υψηλής αξίας και τον καθορισμό των ρυθμίσεων για τη δημοσίευση και την περαιτέρω χρήση τους \(ΕΕ L 19 της 20.1.2023, σ. 43\)](#).

<sup>20</sup> <https://inspire.ec.europa.eu/Themes/115/2892>

<sup>21</sup> [Οδηγία \(ΕΕ\) 2019/1024 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τα ανοικτά δεδομένα και την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα \(αναδιατύπωση\) \(ΕΕ L 172 της 26.6.2019, σ. 56\)](#).

<sup>22</sup> [Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση μέτρων για υψηλό επίπεδο διαλειτουργικότητας του δημόσιου τομέα σε ολόκληρη την Ένωση \(πράξη για τη διαλειτουργική Ευρώπη\) \[COM\(2022\) 720 final\]](#).

<sup>23</sup> [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2016/679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Απριλίου 2016, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών και την κατάργηση της οδηγίας 95/46/ΕΚ \(Γενικός Κανονισμός για την Προστασία Δεδομένων\) \(ΕΕ L 119 της 4.5.2016, σ. 1\)](#).

πρόσωπο, εταιρεία ή οργανισμό δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που αφορούν φυσικά πρόσωπα στην ΕΕ.

Η **κυβερνοασφάλεια** θα πρέπει να βρίσκεται στην πρώτη γραμμή σε όλα τα τμήματα του οικοσυστήματος κινητικότητας σύμφωνα με την **οδηγία NIS 2**<sup>24</sup>, η οποία ορίζει ενισχυμένες απαιτήσεις κυβερνοασφάλειας. Ήδη η οδηγία NIS του 2016 αναγνώρισε τις μεταφορές —με τους υποτομείς των αεροπορικών, σιδηροδρομικών, πλωτών και οδικών μεταφορών— ως έναν από τους πλέον κρίσιμους τομείς. Λόγω της αυξανόμενης κρισιμότητάς τους για την οικονομία και την κοινωνία της ΕΕ, οι φορείς εκμετάλλευσης των σημείων επαναφόρτισης για μηχανοκίνητα οχήματα (στον υποτομέα της ηλεκτρικής ενέργειας), καθώς και οι κατασκευαστές μηχανοκίνητων οχημάτων προστέθηκαν στο πεδίο εφαρμογής της οδηγίας NIS 2. Όσον αφορά την ασφάλεια της αλυσίδας εφοδιασμού, η πρόταση **πράξης για την κυβερνοανθεκτικότητα**<sup>25</sup>, η οποία βρίσκεται επί του παρόντος σε διαδικασία συναπόφασης, θα διαδραματίσει επίσης καίριο ρόλο. Θα επιβάλει την κυβερνοασφάλεια ήδη από τον σχεδιασμό και εξ ορισμού για το υλισμικό και το λογισμικό τα οποία έχουν πρόσβαση στην ευρωπαϊκή αγορά. Προσθέτει επίσης υποχρεώσεις κυβερνοασφάλειας καθόλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής ενός προϊόντος, όπως ενημερώσεις ασφάλειας και χειρισμός τρωτών σημείων. Η Επιτροπή πρότεινε επίσης την επανεξέταση της **οδηγίας για την ανθεκτικότητα των κρίσιμων οντοτήτων**<sup>26</sup>, η οποία επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής και το βάθος της οδηγίας του 2008 ώστε να καλύπτει έντεκα τομείς, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών. Μια άλλη σημαντική εξέλιξη που σχετίζεται με την κυβερνοασφάλεια είναι η πρόταση της Επιτροπής για **κανονισμό όσον αφορά την ευρωπαϊκή ψηφιακή ταυτότητα**<sup>27</sup>, ο οποίος αναθεωρεί τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 910/2014 σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά (κανονισμός eIDAS)<sup>28</sup>. Οι επικείμενες εξελίξεις στον τομέα της ψηφιακής ταυτότητας, ιδίως τα **ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας** και η εισαγωγή νέων υπηρεσιών εμπιστοσύνης (π.χ. ηλεκτρονικές βεβαιώσεις χαρακτηριστικών και ηλεκτρονικά καθολικά), παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους χώρους δεδομένων λόγω της συμβολής τους όσον αφορά την ιδιωτικότητα, την προστασία των δεδομένων και την ασφάλεια, και, ως εκ τούτου, είναι πιθανό να διαδραματίσουν καίριο ρόλο στη διευκόλυνση των εν λόγω υπηρεσιών.

Η δημιουργία κοινών ευρωπαϊκών χώρων δεδομένων αποτελεί πρωτοποριακό εγχείρημα. Το γεγονός ότι εμπλέκονται διάφοροι τομείς και πεδία, καθένα από τα οποία έχει τα δικά του χαρακτηριστικά και συγκεκριμένα δεδομένα (π.χ. δεδομένα κινητικότητας, δεδομένα

---

<sup>24</sup> [Οδηγία \(ΕΕ\) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο κυβερνοασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση, την τροποποίηση του κανονισμού \(ΕΕ\) αριθ. 910/2014 και της οδηγίας \(ΕΕ\) 2018/1972, και για την κατάργηση της οδηγίας \(ΕΕ\) 2016/1148 \(οδηγία NIS 2\) \(ΕΕ L 333 της 27.12.2022, σ. 80\).](#)

<sup>25</sup> [Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με οριζόντιες απαιτήσεις κυβερνοασφάλειας για προϊόντα με ψηφιακά στοιχεία και με την τροποποίηση του κανονισμού \(ΕΕ\) 2019/1020 \[COM\(2022\) 454 final\].](#)

<sup>26</sup> [Οδηγία \(ΕΕ\) 2022/2557 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, για την ανθεκτικότητα των κρίσιμων οντοτήτων και την κατάργηση της οδηγίας 2008/114/ΕΚ του Συμβουλίου.](#)

<sup>27</sup> [Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού \(ΕΕ\) αριθ. 910/2014 όσον αφορά τη θέσπιση πλαισίου για την ευρωπαϊκή ψηφιακή ταυτότητα \[COM\(2021\) 281 final\].](#)

<sup>28</sup> [Κανονισμός \(ΕΕ\) αριθ. 910/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 2014, σχετικά με την ηλεκτρονική ταυτοποίηση και τις υπηρεσίες εμπιστοσύνης για τις ηλεκτρονικές συναλλαγές στην εσωτερική αγορά και την κατάργηση της οδηγίας 1999/93/ΕΚ \(ΕΕ L 257 της 28.8.2014, σ. 73\).](#)

ενέργειας και δεδομένα βιομηχανικής παραγωγής), συμπεριλαμβανομένων των διαφορετικών τρόπων περαιτέρω χρήσης, αποτελεί μεγάλη πρόκληση. Ακόμη και εντός ενός συγκεκριμένου τομέα, υπάρχει υψηλό επίπεδο πολυπλοκότητας λόγω των διαφορετικών περιπτώσεων χρήσης και των αποκλινόντων συμφερόντων των σχετικών φορέων όσον αφορά τη χρήση δεδομένων και τις ειδικές ανάγκες σε δεδομένα που μπορεί να είναι δύσκολο να συμβιβαστούν.

Μια ενιαία προσέγγιση, η οποία περιλαμβάνει τόσο την αναγκαία **υποδομή τεχνικών δεδομένων** όσο και το **πλαίσιο διακυβέρνησης**, έχει περιορισμένη ικανότητα να ανταποκριθεί στις ειδικές ανάγκες κάθε κάθετου τομέα ή πεδίου. Ωστόσο, θα είναι καίριας σημασίας να προσδιοριστούν τα **διατομεακά κοινά σημεία** και να αναπτυχθούν, όπου είναι εφικτό, κοινές **αρχές και δομικά στοιχεία** που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν σε διάφορους τομείς και πεδία χωρίς να τίθενται σε κίνδυνο λύσεις που υπάρχουν ήδη ή προκύπτουν σε ειδικά ανά τομέα πεδία. Η στήριξη σε εναρμονισμένες προσεγγίσεις και μηχανισμούς θα εξοικονομήσει πόρους και θα καταστήσει δυνατές ιδιαίτερα επωφελείς περιπτώσεις χρήσης.

Ακολουθούν παραδείγματα χώρων δεδομένων που **σχετίζονται στενά με τον EMDS** λόγω κοινών αναγκών, συνόλων δεδομένων, βασικών ενδιαφερόμενων μερών και οικοσυστημάτων.

- 1) Ο κοινός χώρος δεδομένων της Ευρωπαϊκής **Πράσινης Συμφωνίας** θα αναπτυχθεί ως το θεματικό οικοσύστημα δεδομένων για την επίτευξη ορισμένων στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας που καθορίζονται στο σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση<sup>29</sup>, στο σχέδιο δράσης για την κυκλική οικονομία<sup>30</sup>, στη στρατηγική για τη βιοποικιλότητα<sup>31</sup> και στις στρατηγικές μετριασμού/προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή. Θα καταστήσει προσβάσιμα δεδομένα που επί του παρόντος είναι κατακερματισμένα και διασκορπισμένα από διάφορα οικοσυστήματα δεδομένων, τόσο από τον ιδιωτικό όσο και από τον δημόσιο τομέα. Θα περιλαμβάνει επίσης τον χώρο δεδομένων για **έξυπνες και βιώσιμες πόλεις και κοινότητες**, ο οποίος θα υποστηρίξει την πράσινη μετάβαση σε τοπικό πλαίσιο και θα συμβάλει στην παροχή υπηρεσιών που μπορούν να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των πολιτών. Ο EMDS που καλύπτει τον τομέα των μεταφορών θα συμβάλει σε αυτόν τον χώρο δεδομένων που καλύπτει διάφορους θεματικούς τομείς και θα ωφεληθεί από αυτόν.
- 2) Ο κοινός ευρωπαϊκός χώρος δεδομένων (**βιομηχανικής παραγωγής**), όπου η κοινοχρησία δεδομένων στη βιομηχανία έχει τη δυνατότητα να τροφοδοτήσει την ισχυρή ανάπτυξη, βοηθά τις εταιρείες να βελτιστοποιήσουν υφιστάμενες διαδικασίες, να αναπτύξουν νέα προϊόντα και να δημιουργήσουν νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες. Η επικαιροποίηση της νέας βιομηχανικής στρατηγικής του 2020 εξηγεί αντίστοιχα ότι ένας χώρος δεδομένων (βιομηχανικής) παραγωγής θα οδηγήσει σε πιο ευέλικτες και ανθεκτικές αλυσίδες εφοδιασμού<sup>32</sup> που συνδέονται στενά με το σκέλος της εφοδιαστικής και των εμπορευματικών μεταφορών του τομέα των μεταφορών και, κατά συνέπεια, του EMDS.
- 3) Ο κοινός ευρωπαϊκός χώρος δεδομένων **ενέργειας** θα ωφελήσει την πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση που επί του παρόντος βρίσκονται σε εξέλιξη στην ΕΕ. Θα συμβάλει στην περαιτέρω ενσωμάτωση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στο ενεργειακό σύστημα, θα αυξήσει την ευελιξία του ενεργειακού συστήματος και τη συνολική

<sup>29</sup> [COM\(2021\) 400 final](#).

<sup>30</sup> [COM\(2020\) 98 final](#).

<sup>31</sup> [COM\(2020\) 380 final](#).

<sup>32</sup> [Δελτίο τύπου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής \(2021\) «Επικαιροποίηση της βιομηχανικής στρατηγικής για το 2020: προς μια ισχυρότερη ενιαία αγορά για την ανάκαμψη της Ευρώπης».](#)

ενεργειακή απόδοση, θα διευκολύνει την έξυπνη και αμφίδρομη φόρτιση των ηλεκτρικών οχημάτων, θα ωφελήσει τους καταναλωτές και τους παραγωγούς και θα διασφαλίσει την ομαλή και ανταγωνιστική μετάβαση προς τον εξηλεκτρισμό τομέων όπως η θέρμανση και οι μεταφορές. Όπως ορίζεται στο σχέδιο δράσης της ΕΕ για την ψηφιοποίηση του ενεργειακού συστήματος<sup>33</sup>, η ευθυγράμμιση μεταξύ των χώρων δεδομένων κινητικότητας και ενέργειας είναι σημαντική για τον εντοπισμό συνεργειών, τη στήριξη της ενοποίησης του συστήματος και την ανάπτυξη διατομεακών υπηρεσιών.

- 4) Ο κοινός ευρωπαϊκός χώρος δεδομένων για τον **τουρισμό**<sup>34</sup> θα στηρίξει επιχειρήσεις, τοπικές αρχές που είναι αρμόδιες για τη στρατηγική και τη διαχείριση του τουρισμού και άλλους σχετικούς φορείς. Με την υποστήριξη της πρόσβασης σε δεδομένα και των ροών σε διάφορα σύνολα δεδομένων εντός του τομέα και σε άλλους χώρους δεδομένων, θα παρέχει υπηρεσίες σε διάφορους χρήστες δεδομένων, όπως επιχειρηματικοί διαμεσολαβητές, διαχειριστές προορισμών, πάροχοι τουριστικών υπηρεσιών και αναλυτές δεδομένων. Αυτό θα είναι ιδιαίτερα επωφελές για μικρότερους προορισμούς, καθώς και για τις ΜΜΕ, οι οποίες αποτελούν τη συντριπτική πλειονότητα των ενδιαφερόμενων μερών του ιδιωτικού τομέα στον τουρισμό στην ΕΕ. Ο συνδυασμός δεδομένων από τους τομείς της κινητικότητας και του τουρισμού θα αποδεσμεύσει περιπτώσεις χρήσης προστιθέμενης αξίας για προορισμούς και τουρίστες, όπως περιγράφεται στη σχετική ενότητα ανωτέρω.

Καθώς οι σχετικοί χώροι δεδομένων θα αναπτύσσονται σταδιακά, θα αναζητούνται περιπτώσεις κοινής χρήσης.

Το **κέντρο υποστήριξης χώρων δεδομένων (DSSC)**<sup>35</sup>, το οποίο χρηματοδοτείται στο πλαίσιο του προγράμματος «Ψηφιακή Ευρώπη» (DIGITAL) και ιδρύθηκε τον Οκτώβριο του 2022, υποστηρίζει και συντονίζει όλες τις σχετικές δράσεις για τους κοινούς ευρωπαϊκούς χώρους δεδομένων. Έχει εντολή να παρέχει κοινές απαιτήσεις αρχιτεκτονικής προσχεδίου και υποδομής δεδομένων για τους χώρους δεδομένων και να διασφαλίζει συνεκτική και εναρμονισμένη προσέγγιση. Οι προπαρασκευαστικές δράσεις και οι δράσεις ανάπτυξης του EMDS έχουν υλοποιηθεί και θα υλοποιηθούν σε στενή συνεργασία με το DSSC για να διασφαλιστεί η ευθυγράμμιση με το τεχνικό πλαίσιο των κοινών ευρωπαϊκών χώρων δεδομένων.

Παράλληλα, η Επιτροπή προμηθεύεται **πλατφόρμα έξυπνου ενδιάμεσου λογισμικού υπολογιστικού νέφους σε παρυφές ανοικτής πηγής (Simpl)**, χρηματοδοτούμενη στο πλαίσιο του προγράμματος DIGITAL, η οποία θα καλύπτει τις ανάγκες των διάφορων χώρων δεδομένων και θα καταστήσει δυνατή την υλοποίηση της ευρωπαϊκής ομοσπονδίας υπολογιστικού νέφους. Η πλατφόρμα θα παρέχει ασφαλή και αρθρωτά βασικά δομικά στοιχεία που θα χρησιμεύσουν ως υποστηρικτικό επίπεδο και ως βάση για την ανάπτυξη και τη διασύνδεση τομεακών χώρων δεδομένων, συμπεριλαμβανομένου του EMDS<sup>36</sup>.

<sup>33</sup> Σχέδιο δράσης της ΕΕ για την ψηφιοποίηση του ενεργειακού συστήματος [[COM\(2022\) 552 final](#) και [SWD\(2022\) 341 final](#)].

<sup>34</sup> [C\(2023\)4787](#).

<sup>35</sup> <https://dssc.eu/>.

<sup>36</sup> <https://digital-strategy.ec.europa.eu/el/news/simpl-cloud-edge-federations-and-data-spaces-made-simple>

Το πρόγραμμα πολιτικής 2030 «Ψηφιακή Δεκαετία»<sup>37</sup> εισήγαγε ένα νέο νομικό πλαίσιο για την υλοποίηση πολυκρατικών έργων: την **Κοινοπραξία Ευρωπαϊκής Ψηφιακής Υποδομής (EDIC)**. Η EDIC, η οποία δημιουργείται από τουλάχιστον τρία κράτη μέλη, μπορεί να καταστεί νομική οντότητα με ικανότητα συγκέντρωσης ευρωπαϊκών, εθνικών και ιδιωτικών συνεισφορών. Η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες και η Φινλανδία κοινοποίησαν εκ των προτέρων στην Επιτροπή την πρόθεσή τους να δημιουργήσουν μια EDIC δεδομένων κινητικότητας και εφοδιαστικής που συμβάλλει στην επίτευξη των στόχων του EMDS<sup>38</sup>. Μια τέτοια EDIC θα αποσκοπεί στη διασφάλιση της βιωσιμότητας των κοινών υποδομών δεδομένων, στην ενίσχυση του συντονισμού μεταξύ των μελών της και στην προώθηση της αξιοποίησης μέσω διασυνοριακών περιπτώσεων χρήσης. Επιπλέον κράτη μέλη και οργανισμοί έχουν εκδηλώσει το ενδιαφέρον τους να συμμετάσχουν. Η Επιτροπή εκφράζει την ικανοποίησή της για την εκ των προτέρων κοινοποίηση της εν λόγω EDIC και θα παρακολουθήσει στενά την πιθανή σύστασή της.

### 3.2. Άλλες σχετικές πρωτοβουλίες και δομικά στοιχεία

Εκτός από τις προαναφερθείσες πρωτοβουλίες, διάφορα οικοσυστήματα, πλατφόρμες και αγορές δεδομένων, τα οποία καθοδηγούνται από δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς, επιδιώκουν να διευκολύνουν την κοινοχρησία δεδομένων όπου τα δομικά στοιχεία, οι αρχιτεκτονικές αναφορές και οι μηχανισμοί διακυβέρνησης δεδομένων θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για τη συμπλήρωση του κοινού EMDS. Ενδεικτικά παραδείγματα είναι τα **δομικά στοιχεία της ΓΔ DIGIT της Επιτροπής**<sup>39</sup> (π.χ. eDelivery), η αρχιτεκτονική αναφοράς της **Διεθνούς Ένωσης Χώρου Δεδομένων (IDSA)**<sup>40</sup> και οι συνιστώσες της πλατφόρμας λογισμικού ανοικτής πηγής του **FIWARE**<sup>41</sup>. Παρόμοιο ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι εργασίες που διεξάγονται στο πλαίσιο των εμβληματικών έργων του **Gaia-X**<sup>42</sup> (π.χ. **Eona-X**<sup>43</sup>, το οποίο επικεντρώνεται σε περιπτώσεις χρήσης κινητικότητας, μεταφορών και τουρισμού· και ο **γερμανικός χώρος δεδομένων κινητικότητας**<sup>44</sup>). Παραδείγματα από τον τομέα της εφοδιαστικής περιλαμβάνουν το **iSHARE**<sup>45</sup> και το **FEDeRATED**<sup>46</sup>, ένα έργο που συγχρηματοδοτείται από τον μηχανισμό «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF).

Η στήριξη της ΕΕ (στο πλαίσιο των προγραμμάτων «Ορίζων Ευρώπη» και «Ψηφιακή Ευρώπη») για την ανάπτυξη υποδομών, υπηρεσιών και αξιακών αλυσίδων υπολογιστικού νέφους σε παρυφές στην ΕΕ θα παράσχει ένα ευνοϊκό οικοσύστημα για την ανάπτυξη του EMDS. Θα καταστήσει δυνατή την επίτευξη ισχυρών συνεργειών με πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την ΤΝ, όπως η εγκατάσταση δοκιμών και πειραματισμού ΤΝ για έξυπνες πόλεις και κοινότητες<sup>47</sup>. Τέλος, οι επενδύσεις σε υποδομές ψηφιακών επικοινωνιών, όπως οι υποδομές 5G σε διασυνοριακό επίπεδο και σε περιοχές με ανεπάρκειες της αγοράς κατά μήκος

<sup>37</sup> [Απόφαση \(ΕΕ\) 2022/2481 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, για τη θέσπιση του προγράμματος πολιτικής 2030 «Ψηφιακή Δεκαετία» \(ΕΕ L 323 της 19.12.2022, σ. 4\).](#)

<sup>38</sup> <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/news/digital-assembly-2023-digital-open-and-secure-europe>

<sup>39</sup> <https://ec.europa.eu/digital-building-blocks/>

<sup>40</sup> <https://internationaldataspaces.org/>

<sup>41</sup> <https://www.fiware.org/>

<sup>42</sup> <https://gaia-x.eu/>

<sup>43</sup> <https://eona-x.eu/>

<sup>44</sup> <https://mobility-dataspace.eu/>

<sup>45</sup> <https://ishare.eu/>

<sup>46</sup> <http://www.federatedplatforms.eu/>

<sup>47</sup> [www.citcom.ai](http://www.citcom.ai)

σημαντικών διαδρομών μεταφορών<sup>48</sup>, αποτελούν βασικούς παράγοντες διευκόλυνσης της κοινοχρησίας δεδομένων για την κινητικότητα και τις εμπορευματικές μεταφορές.

#### 4. Προς έναν συνεκτικό και εναρμονισμένο κοινό ευρωπαϊκό χώρο δεδομένων κινητικότητας

##### 4.1. Υφιστάμενες και μελλοντικές πρωτοβουλίες στον τομέα των δεδομένων για την κινητικότητα και τις μεταφορές

Ο τομέας της κινητικότητας και των μεταφορών χαρακτηρίζεται από ένα καθιερωμένο και διαρκώς εξελισσόμενο σύνολο νομοθετικών πράξεων και συμπληρωματικών πρωτοβουλιών της ΕΕ, που οργανώνουν την κοινοχρησία δεδομένων τόσο για τους επιβάτες όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές στους τομείς μεταξύ επιχειρήσεων και καταναλωτών (B2C), μεταξύ επιχειρήσεων (B2B), μεταξύ επιχειρήσεων και δημόσιων αρχών (B2G), μεταξύ δημόσιων αρχών και επιχειρήσεων (G2B) και μεταξύ δημόσιων αρχών (G2G). Ωστόσο, το υφιστάμενο τοπίο είναι πολύ ετερογενές και κατακερματισμένο, με διάφορα πλαίσια κοινοχρησίας δεδομένων και οικοσυστήματα δεδομένων. Στόχος του EMDS είναι να διευκολύνει τη διασύνδεση των εν λόγω οικοσυστημάτων και, κατά περίπτωση, να εισαγάγει περαιτέρω σταδιακή εναρμόνιση, μεταξύ άλλων όσον αφορά τους όρους πρόσβασης στα δεδομένα.

Τα περισσότερα από αυτά τα πλαίσια έχουν τη δική τους διακυβέρνηση, αρχιτεκτονική και πλατφόρμες. Συχνά περιλαμβάνουν σημαντικά επιτεύγματα όσον αφορά την εναρμόνιση των όρων κοινοχρησίας δεδομένων και **θεωρούνται σημαντικά στοιχεία και δομικά στοιχεία του EMDS** (όπως αναφέρεται στην ευρωπαϊκή στρατηγική για τα δεδομένα). Θα ληφθούν δεόντως υπόψη κατά τη θέσπιση του EMDS. Ένα μη εξαντλητικό σύνολο αυτών των νομοθετικών πράξεων και πρωτοβουλιών της ΕΕ για την κινητικότητα και τις μεταφορές που αφορούν τα δεδομένα περιγράφεται κατωτέρω ανά τομέα μεταφορών: πλωτές μεταφορές και εφοδιαστική· σιδηροδρομικές μεταφορές· ευφυή συστήματα μεταφορών· δίκτυα και υποδομές μεταφορών· αυτοκινητοβιομηχανία· αεροπορικές μεταφορές· και οδικές μεταφορές και ασφάλεια.

##### Πλωτές μεταφορές και εφοδιαστική

Το **φόρουμ για τις ψηφιακές υπηρεσίες μεταφορών και εφοδιαστικής (DTLF)**<sup>49</sup>, μια ομάδα εμπειρογνομόνων της Επιτροπής, εργάζεται για την πλήρη ψηφιακή διαλειτουργικότητα προκειμένου να διευκολύνει την κοινοχρησία δεδομένων μεταξύ των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών από όλους τους τρόπους μεταφοράς σε έναν **ασφαλή και αξιόπιστο χώρο δεδομένων εμπορευματικών μεταφορών και εφοδιαστικής**. Για τον σκοπό αυτό, το DTLF ορίζει τις αρχές σχεδιασμού, καθώς και τα τεχνικά δομικά στοιχεία και τα δομικά στοιχεία διακυβέρνησης για ένα κοινό συνενωμένο πλαίσιο ανταλλαγής δεδομένων που συνδέει τις υφιστάμενες πλατφόρμες μεταφορών και εφοδιαστικής και τα οικοσυστήματα εύκολα και σε ένα συνεργατικό και αξιόπιστο περιβάλλον. Το DTLF διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην προετοιμασία του **κανονισμού της ΕΕ για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά**

<sup>48</sup> <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/policies/cross-border-corridors>

<sup>49</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/digital-transport-and-logistics-forum-dtlf\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/digital-transport-and-logistics-forum-dtlf_en)



με τις εμπορευματικές μεταφορές (eFTI)<sup>50</sup> και εξακολουθεί να είναι ουσιαστικής σημασίας για τις σχετικές εργασίες εφαρμογής. Ο κανονισμός eFTI θεσπίζει νομικό πλαίσιο που θα επιτρέπει στους οικονομικούς φορείς να παρέχουν πληροφορίες για τις εμπορευματικές μεταφορές, ώστε να αποδεικνύεται η συμμόρφωση με τους ενωσιακούς και εθνικούς κανόνες για τις ενδοενωσιακές μεταφορές σε ηλεκτρονική μορφή.

Ο κανονισμός για το ευρωπαϊκό περιβάλλον ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας (EMSWe)<sup>51</sup> θεσπίζει εναρμονισμένους κανόνες για την παροχή των πληροφοριών που απαιτούνται κατά τον ελλιμενισμό. Ειδικότερα, διασφαλίζει ότι τα ίδια σύνολα δεδομένων είναι δυνατό να υποβάλλονται σε κάθε κράτος μέλος με τον ίδιο τρόπο και ότι, μόλις παρασχεθούν, τα δεδομένα είναι δυνατό να χρησιμοποιούνται περαιτέρω από τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη.

Η αναθεώρηση της οδηγίας σχετικά με τις υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας (ΥΠΕΝ)<sup>52</sup> αναμένεται να παράσχει ένα αποτελεσματικό πλαίσιο για την ανάπτυξη και τη χρήση εναρμονισμένων ΥΠΕΝ στην ΕΕ και να βελτιώσει τη διαλειτουργικότητα των υπηρεσιών πληροφοριών και την κοινοχρησία δεδομένων στις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.

#### Σιδηροδρομικές μεταφορές

Στον **σιδηροδρομικό τομέα**, τα δεδομένα για τις υποδομές αποτελούν τη βάση για τη δημιουργία δεδομένων κινητικότητας. Οι αναθεωρημένες κοινές προδιαγραφές για το **μητρώο σιδηροδρομικής υποδομής (RINF)**<sup>53</sup> ορίζουν το RINF ως την κοινή πηγή δεδομένων για τις σιδηροδρομικές υποδομές. Βασίζεται στην **οντολογία ERA**<sup>54</sup>, η οποία ορίζει τα μηχαναγνώσιμα και δομημένα στοιχεία δεδομένων του σιδηροδρομικού συστήματος και αποτελεί το **δομικό στοιχείο του EMDS για τις σιδηροδρομικές μεταφορές**.

Η επανεξέταση του κανονιστικού πλαισίου για τη διαλειτουργική κοινοχρησία δεδομένων στις σιδηροδρομικές μεταφορές<sup>55</sup> μέσω της επανεξέτασης των **τεχνικών προδιαγραφών διαλειτουργικότητας (ΤΠΔ) σχετικά με το υποσύστημα τηλεματικών εφαρμογών** θα εξορθολογίσει τις ανταλλαγές πληροφοριών σχετικά με τη διαχείριση της χωρητικότητας και της κυκλοφορίας τόσο των επιβατικών υπηρεσιών όσο και των υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών. Η επανεξέταση θα δημιουργήσει επίσης ένα εναρμονισμένο πλαίσιο τεχνικών προδιαγραφών για την **έκδοση εισιτηρίων** για τις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές.

<sup>50</sup> [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2020/1056 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2020, για τις ηλεκτρονικές πληροφορίες σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές \(ΕΕ L 249 της 31.7.2020, σ. 33\).](#)

<sup>51</sup> [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2019/1239 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τη θέσπιση ευρωπαϊκού περιβάλλοντος ναυτιλιακής ενιαίας θυρίδας και για την κατάργηση της οδηγίας 2010/65/ΕΕ \(ΕΕ L 198 της 25.7.2019, σ. 64\).](#)

<sup>52</sup> [Οδηγία 2005/44/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με τις εναρμονισμένες υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας \(ΥΠΕΝ\) στις εσωτερικές πλωτές οδούς της Κοινότητας \(ΕΕ L 255 της 30.9.2005, σ. 152\).](#)

<sup>53</sup> [Εκτελεστικός κανονισμός \(ΕΕ\) 2019/777 της Επιτροπής, της 16ης Μαΐου 2019, σχετικά με τις κοινές προδιαγραφές του μητρώου σιδηροδρομικής υποδομής και για την κατάργηση της εκτελεστικής απόφασης 2014/880/ΕΕ \(ΕΕ L 139I της 27.5.2019, σ. 312\)](#), και συναφή έγγραφα καθοδήγησης ([https://www.era.europa.eu/domains/registers/rinf\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/registers/rinf_en)) για την πρόσβαση στο RINF (<https://rinf.era.europa.eu/rinf/>).

<sup>54</sup> <https://data-interop.era.europa.eu/era-vocabulary/>

<sup>55</sup> [COM\(2020\) 66 final](#).

Ο αναδιατυπωμένος κανονισμός σχετικά με τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών<sup>56</sup> θεσπίζει την υποχρέωση των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων να παρέχουν σε πραγματικό χρόνο δυναμικές πληροφορίες για την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις, όχι μόνο στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, αλλά και στους πωλητές εισιτηρίων και στους ταξιδιωτικούς πράκτορες, προκειμένου να τις θέτουν στη διάθεση των χρηστών των σιδηροδρόμων. Η παροχή στις οντότητες πώλησης εισιτηρίων της δυνατότητας πρόσβασης σε πληροφορίες σχετικά με τις καθυστερήσεις, τις κρατήσεις και τα αιτήματα διαθεσιμότητας σε πραγματικό χρόνο θα τονώσει την αγορά έκδοσης σιδηροδρομικών εισιτηρίων και θα υποστηρίξει τις προσπάθειες για την προσφορά πιο καινοτόμων εισιτηρίων, καθώς θα δίνει τη δυνατότητα στους διάφορους σιδηροδρομικούς μεταφορείς και πωλητές εισιτηρίων / ταξιδιωτικούς πράκτορες να πωλούν ομαδοποιημένα εισιτήρια από διαφορετικούς μεταφορείς και για διάφορες συνδέσεις.

### Ευφυή συστήματα μεταφορών

Οι προδιαγραφές της ΕΕ που εγκρίθηκαν στο πλαίσιο της οδηγίας ITS<sup>57</sup> αποσκοπούν στην εναρμόνιση της παροχής υπηρεσιών ITS (ευφών συστημάτων μεταφορών) και της πρόσβασης σε δεδομένα βάσει κοινών προτύπων. Απαιτούν την προσβασιμότητα σε δεδομένα για την πολυτροπική κυκλοφορία, τις μετακινήσεις και τις υποδομές μέσω ενός δικτύου εθνικών σημείων πρόσβασης (ΕΣΠ) που έχουν δημιουργηθεί από τα κράτη μέλη. Το χρηματοδοτούμενο από τον ΜΣΕ έργο NAPCORE<sup>58</sup>, στο οποίο συμμετέχουν όλα τα κράτη μέλη, καθώς και οι συνδεδεμένοι εταίροι, καθιστά δυνατή τη συνεργασία σε επίπεδο ΕΕ με στόχο τη δημιουργία κοινών λύσεων για την καλύτερη διευκόλυνση της περαιτέρω χρήσης των δεδομένων ITS και για ένα κοινό όραμα για τη διαθεσιμότητα και την προσβασιμότητα των δεδομένων ITS στην ΕΕ.

Το πλαίσιο αυτό εξελίσσεται συνεχώς, με στόχο την αύξηση της διαθεσιμότητας και της προσβασιμότητας των δεδομένων ITS μέσω των ΕΣΠ. Η αναθεώρηση της οδηγίας ITS<sup>59</sup> αποσκοπεί στη διάθεση δεδομένων κρίσιμης σημασίας σε ολόκληρη την ΕΕ, ώστε να προωθηθεί η ανάπτυξη των υπηρεσιών ITS και να διασφαλιστεί ότι είναι δυνατό να αξιοποιηθούν τα οφέλη της ψηφιοποίησης. Επιπλέον, κατά την αναθεώρηση του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού (ΕΕ) 2017/1926 όσον αφορά τις υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις, η Επιτροπή απαιτεί από τους κατόχους δεδομένων να καθιστούν προσβάσιμα τα δεδομένα μετακίνησης σε πραγματικό χρόνο μέσω των ΕΣΠ, γεγονός που αναμένεται να βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις και να διευκολύνει τον προγραμματισμό για τους επιβάτες.

### Δίκτυα και υποδομές μεταφορών

---

<sup>56</sup> [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2021/782 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2021, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών μεταφορών \(αναδιατύπωση\) \(ΕΕ L 172 της 17.5.2021, σ. 1\).](#)

<sup>57</sup> [Οδηγία 2010/40/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2010, περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς \(ΕΕ L 207 της 6.8.2010, σ. 1\).](#)

<sup>58</sup> <https://napcore.eu/>

<sup>59</sup> [Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 2010/40/ΕΕ περί πλαισίου ανάπτυξης των Συστημάτων Ευφών Μεταφορών στον τομέα των οδικών μεταφορών και των διεπαφών με άλλους τρόπους μεταφοράς \[COM\(2021\) 813 final\].](#)

Ο **κανονισμός για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ)**<sup>60</sup>, ο οποίος τελεί επί του παρόντος υπό αναθεώρηση<sup>61</sup>, αφορά την υλοποίηση και την ανάπτυξη ενός πανευρωπαϊκού δικτύου σιδηροδρομικών γραμμών, οδών, εσωτερικών πλωτών οδών, θαλάσσιων πλωτών οδών, λιμένων, αερολιμένων και τερματικών σιδηροδρομικών σταθμών, καθώς και την ανάπτυξη συστημάτων τεχνολογίας πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ) για όλους αυτούς τους τρόπους μεταφοράς. Το **TENtec** είναι το σύστημα πληροφόρησης και παρακολούθησης της Επιτροπής για τον συντονισμό και την υποστήριξη της πολιτικής ΔΕΔ-Μ. Η δημόσια πύλη **TENtec**<sup>62</sup> παρέχει έγκαιρη ενημέρωση στο κοινό (πολίτες και επαγγελματίες) μέσω διαδραστικών χαρτών και βιβλιοθήκης χαρτών. Για να διασφαλιστούν τα εν λόγω έγκαιρα και επικαιροποιημένα δεδομένα, αναλύονται επί του παρόντος λύσεις «αυτοματοποιημένης ανταλλαγής δεδομένων» από κοινού με τα κράτη μέλη και άλλους σχετικούς φορείς της ΕΕ. Η κατευθυντήρια έννοια είναι η αρχή «μόνον άπαξ», ώστε να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος για τα κράτη μέλη, καθώς οι ίδιες πληροφορίες ζητούνται μόνο μία φορά. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή στηρίζει την ανάπτυξη λύσεων «αυτοματοποιημένης ανταλλαγής δεδομένων» μέσω της τεχνικής βοήθειας του ΜΣΕ<sup>63</sup>.

Ο **κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων (AFIR)**<sup>64</sup> απαιτεί από τους διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού να διαθέτουν τα σχετικά δεδομένα μέσω των εθνικών σημείων πρόσβασης δωρεάν σε άλλους χρήστες δεδομένων και απαιτεί από τα κράτη μέλη να διασφαλίζουν την προσβασιμότητα των εν λόγω δεδομένων. Επιπλέον, το **Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Εναλλακτικών Καυσίμων (EAFO)**<sup>65</sup> θα υποστηρίξει τον ρόλο του ως του βασικού εργαλείου ενημέρωσης του κοινού σχετικά με τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων. Η μελλοντική ανάπτυξη του EAFO θα υποστηρίξει τη δημιουργία νέων υπηρεσιών πληροφόρησης και θα καταστήσει δυνατή την αποτελεσματική παρακολούθηση της πολιτικής όσον αφορά τις εξελίξεις της αγοράς. Στο πλαίσιο αυτό, ο κοινός EMDS θα μπορούσε να συμβάλει στην υποστήριξη της ευρύτερης πρόσβασης σε δεδομένα υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και της δυνατότητας εντοπισμού τους.

Η αναθεωρημένη **οδηγία για την ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές (RED)**<sup>66</sup> επιβάλλει στους διαχειριστές συστημάτων μεταφοράς και διανομής την υποχρέωση να καθιστούν διαθέσιμες πληροφορίες σχεδόν σε πραγματικό χρόνο σχετικά με το μερίδιο της ανανεώσιμης ενέργειας και την περιεκτικότητα σε εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου της ηλεκτρικής ενέργειας που παρέχουν στους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων, στους φορείς σωρευτικής εκπροσώπησης και

<sup>60</sup> [Κανονισμός \(ΕΕ\) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Δεκεμβρίου 2013, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και για την κατάργηση της απόφασης αριθ. 661/2010/ΕΕ \(ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1\).](#)

<sup>61</sup> [Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση του κανονισμού \(ΕΕ\) 2021/1153 και του κανονισμού \(ΕΕ\) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού \(ΕΕ\) αριθ. 1315/2013 \[COM\(2021\) 812 final\].](#)

<sup>62</sup> <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>

<sup>63</sup> [https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/cef-transport-technical-assistance-member-states-general-envelope\\_el](https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/cef-transport-technical-assistance-member-states-general-envelope_el)

<sup>64</sup> [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ \(ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 1\).](#)

<sup>65</sup> <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>

<sup>66</sup> [Οδηγία \(ΕΕ\) 2023/2413 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Οκτωβρίου 2023, για την τροποποίηση της οδηγίας \(ΕΕ\) 2018/2001, του κανονισμού \(ΕΕ\) 2018/1999 και της οδηγίας 98/70/ΕΚ όσον αφορά την προώθηση της ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, και την κατάργηση της οδηγίας \(ΕΕ\) 2015/652 του Συμβουλίου \(ΕΕ L 2023/2413 της 31.10.2023\).](#)

στους παρόχους υπηρεσιών ηλεκτροκίνησης και στους συμμετέχοντες στην αγορά ηλεκτρικής ενέργειας.

### Αυτοκινητοβιομηχανία

Στον **τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας**, η νομοθεσία για την έγκριση τύπου θέτει τους όρους πρόσβασης τρίτων παρόχων υπηρεσιών σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης. Η εν λόγω νομοθεσία τελεί επί του παρόντος υπό επανεξέταση<sup>67</sup> στο πλαίσιο πρωτοβουλίας που αποσκοπεί στον καθορισμό των όρων πρόσβασης και χρήσης **δεδομένων που παράγονται από το όχημα**, καθώς και πόρων και λειτουργιών του οχήματος. Στόχος της είναι να καταστήσει δυνατή τη θέσπιση σαφών και φιλικών προς τον ανταγωνισμό κανόνων της ΕΕ για την ταχύτερη ανάπτυξη υπηρεσιών που βασίζονται στην πρόσβαση σε δεδομένα, λειτουργίες και πόρους των οχημάτων (π.χ. εξ αποστάσεως διαγνωστική, προβλεπτική συντήρηση, κινητικότητα ως υπηρεσία, συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα, διαχείριση στόλου, έξυπνη φόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων, συνεπιβατισμός, αναπροσαρμογή χρήσης μπαταριών σε ηλεκτρικά οχήματα για την παράταση του τέλους του κύκλου ζωής τους και ασφάλιση). Η διευκόλυνση της πρόσβασης των δημόσιων αρχών σε δεδομένα που παράγονται από το όχημα μπορεί επίσης να αυξήσει σημαντικά την υιοθέτηση σύγχρονων μεθόδων χάραξης πολιτικής (βάσει δεδομένων) στους τομείς της οδικής ασφάλειας, των μεταφορών, της κινητικότητας και του περιβάλλοντος. Για λόγους οδικής ασφάλειας, θα είναι ζωτικής σημασίας οι εξουσιοδοτημένοι επιθεωρητές οχημάτων (δημόσιοι και ιδιωτικοί) να έχουν εύκολη και ελεύθερη πρόσβαση στα ειδικά δεδομένα του οχήματος που χρειάζονται για τη διενέργεια τεχνικών ελέγχων σε σύγχρονα οχήματα. Η αξιολόγηση των πτυχών κυβερνοασφάλειας των συνδεδεμένων και αυτοματοποιημένων οχημάτων — συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών οχημάτων— αποτελεί ζήτημα προτεραιότητας, διότι μπορεί να έχουν επιπτώσεις στην κυβερνοκατασκοπεία, στις εξωτερικές παρεμβάσεις και στην ασφάλεια των δεδομένων. Σύμφωνα με το άρθρο 22 της οδηγίας NIS 2, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με την Ομάδα Συνεργασίας NIS και τον ENISA<sup>68</sup>, θα εξετάσει το ενδεχόμενο προσδιορισμού των σχετικών αλυσίδων εφοδιασμού που σχετίζονται με συνδεδεμένα και αυτοματοποιημένα οχήματα, προκειμένου να διενεργήσει συντονισμένη εκτίμηση κινδύνου σε ενωσιακό επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη τεχνικούς και, κατά περίπτωση, μη τεχνικούς παράγοντες κινδύνου.

### Αεροπορικές μεταφορές

Η Επιτροπή τροποποίησε το 2020 την πρότασή της για **κανονισμό για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού**<sup>69</sup>, εν μέρει προκειμένου να συμπεριλάβει i) νέες διατάξεις σχετικά με τη διαθεσιμότητα δεδομένων και ιδίως να καταστήσει διαθέσιμα επιχειρησιακά δεδομένα (όπως η εκτιμώμενη ώρα άφιξης για προγραμματισμένες πτήσεις) σε διασυνοριακή βάση και σε ολόκληρη την ΕΕ· και ii) αρχές τιμολόγησης που πρέπει να καθοριστούν περαιτέρω ώστε να εξασφαλιστούν ισότιμοι όροι πρόσβασης στην αγορά για τους παρόχους υπηρεσιών δεδομένων στον τομέα της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

<sup>67</sup> [Πρόσβαση σε δεδομένα, λειτουργίες και πόρους οχημάτων \(europa.eu\)](#).

<sup>68</sup> <https://www.enisa.europa.eu/>.

<sup>69</sup> [Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την υλοποίηση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού \(αναδιατύπωση\) \[COM\(2020\) 579\]](#).

Το **Data4Safety (D4S)**<sup>70</sup> είναι μια εθελοντική εταιρική σχέση μεταξύ κρατών μελών της ΕΕ και του κλάδου για τον καλύτερο εντοπισμό συστημικών κινδύνων για την αεροπορική ασφάλεια σε επίπεδο ΕΕ, καθώς και για τον μετριασμό τους. Ο σκοπός αυτός επιτυγχάνεται μέσω της συλλογής δεδομένων αεροπορίας και της ανάπτυξης αναλυτικής ικανότητας για την ορθή χρήση των δεδομένων αυτών, τα οποία συλλέγονται από ολόκληρο το σύστημα αεροπορικών μεταφορών (π.χ. εκθέσεις ασφάλειας, δεδομένα πτήσεων από αεροπορικές εταιρείες και δεδομένα κυκλοφορίας από το σύστημα ATM ή μετεωρολογικά δεδομένα). Τα δεδομένα χρησιμοποιούνται από εμπειρογνώμονες κρατών μελών της ΕΕ και του κλάδου που συνεργάζονται με επιστήμονες δεδομένων D4S.

Το **ICARE** (Informational Core for Aviation Related Extractions) είναι ένα εργαλείο που χρησιμοποιεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την ανάλυση δεδομένων και την υποβολή στοιχείων στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών. Βοηθά τους υπευθύνους χάραξης πολιτικής να λαμβάνουν καλύτερα τεκμηριωμένες αποφάσεις. Καθιστά δυνατή την ανάλυση της παγκόσμιας προσφοράς και ζήτησης της εναέριας κυκλοφορίας στις αγορές αερομεταφορών, όπως αναφέρεται από τους αερομεταφορείς σχετικά με τα προγράμματα πτήσεών τους (προσφορά) και την Eurostat (ζήτηση).

Ο **Άτλας του Ουρανού**<sup>71</sup> είναι ένα γεωγραφικό εργαλείο που χρησιμοποιεί δεδομένα βάσει του ICARE για τη μετατροπή πληροφοριών που βασίζονται στα δεδομένα σε γραφήματα χαρτών (π.χ. πληροφορίες σχετικά με το ΔΕΔ-Μ, τις συμφωνίες αερολιμενικών υπηρεσιών, τις ΥΔΥ, τους αερολιμένες και την εναέρια κυκλοφορία). Ο Άτλας του Ουρανού παρέχει στους χρήστες τη δυνατότητα να ανοίγουν απευθείας εκθέσεις στο ICARE ή σε δεδομένα που σχετίζονται με την κυκλοφορία.

Στο πλαίσιο του **κανονισμού ReFuelEU Aviation**<sup>72</sup>, η Επιτροπή πρότεινε στον EASA (από το 2025 και στη συνέχεια ανά έτος) να δημοσιεύει τεχνική έκθεση με βάση τις ετήσιες εκθέσεις που δημοσιεύουν οι προμηθευτές καυσίμων, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών και οι φορείς διαχείρισης αερολιμένων που εμπíπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού. Η έκθεση αυτή θα περιλαμβάνει βασικούς δείκτες σχετικά με την ανάπτυξη βιώσιμων αερομεταφορών στην ΕΕ, όπως η συνολική ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων (SAF) που παρέχεται και χρησιμοποιείται σε ολόκληρη την ΕΕ, η κατάσταση της αγοράς βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων (συμπεριλαμβανομένων των τιμών και των τάσεων στην παραγωγή βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων) και η κατάσταση συμμόρφωσης των ενδιαφερόμενων μερών που επηρεάζονται από τον κανονισμό.

#### Οδικές μεταφορές και ασφάλεια

Στον **τομέα των οδικών μεταφορών**, ορισμένες βάσεις δεδομένων και συστήματα ανταλλαγής δεδομένων διευκολύνουν τους φορείς εκμετάλλευσης οδικών μεταφορών και τις εθνικές αρχές να συμμορφώνονται και να ελέγχουν τη συμμόρφωση με τους κανόνες της ΕΕ για τις οδικές μεταφορές. Τα βασικά συστήματα που καθιστούν δυνατή την ανταλλαγή δεδομένων G2G, B2G και G2B είναι το **Ευρωπαϊκό Μητρώο Επιχειρήσεων Οδικών**

<sup>70</sup> <https://www.easa.europa.eu/el/domains/safety-management/data4safety>

<sup>71</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aos/aos\\_public.html](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aos/aos_public.html)

<sup>72</sup> [Κανονισμός \(ΕΕ\) 2023/2405 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18ης Οκτωβρίου 2023, σχετικά με τη διασφάλιση ισότιμων όρων ανταγωνισμού για βιώσιμες αεροπορικές μεταφορές \(ReFuelEU aviation\) \(ΕΕ L 2023/2405 της 31.10.2023\).](#)

**Μεταφορών (ERRU)<sup>73</sup>, το TACHOnet<sup>74</sup> και το σύστημα πληροφόρησης για την εσωτερική αγορά (IMI)<sup>75</sup>.**

Στον τομέα της **οδικής ασφάλειας**, η βάση δεδομένων CARE<sup>76</sup> της ΕΕ περιλαμβάνει ετήσια δεδομένα για όλα τα τροχαία ατυχήματα που οδηγούν σε θάνατο ή τραυματισμό στην ΕΕ και στις χώρες της ΕΖΕΣ<sup>77</sup>. Βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε δεδομένα της αστυνομίας. Η σύνδεση αστυνομικών και νοσοκομειακών αρχείων θα βελτιώσει σημαντικά την ποιότητα των δεδομένων σχετικά με τη σοβαρότητα των τραυματισμών. Οι βασικοί δείκτες επιδόσεων οδικής ασφάλειας συλλέγονται επίσης μέσω του χρηματοδοτούμενου από την ΕΕ έργου Trendline<sup>78</sup>.

Οι πρωτοβουλίες αυτές και τα οικοσυστήματά τους αποτελούν **σημαντικό μέρος της ανάπτυξης του EMDS**. Η προστιθέμενη αξία του EMDS θα είναι η διασύνδεση των εν λόγω οικοσυστημάτων και, όπου εντοπίζονται κενά, η υποβολή συστάσεων ή, κατά περίπτωση, προτάσεων για περαιτέρω εναρμόνιση με σκοπό τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε δεδομένα, της περαιτέρω χρήσης και της κοινοχρησίας τους.

#### **4.2. Σχεδιασμός κοινού γενικού πλαισίου και βασικών συνιστωσών**

Για την επίτευξη των στόχων που αναφέρονται στην ενότητα 2, η Επιτροπή θα στηρίζει την ανάπτυξη ενός πλαισίου EMDS.

Το πλαίσιο EMDS θα έχει **τεχνικές διαστάσεις** (π.χ. στοιχεία υποδομής) και **διαστάσεις διακυβέρνησης** (π.χ. σύνολο κανόνων, διαδικασιών, ρόλων και αρμοδιοτήτων που θα πρέπει να αναπτυχθούν και να προσαρμοστούν κατά περίπτωση, σύμφωνα με τη σχετική νομοθεσία της ΕΕ). Θα **διευκολύνει την πρόσβαση σε δεδομένα, την περαιτέρω χρήση και την κοινοχρησία τους** σε ένα συνενωμένο, αξιόπιστο και ασφαλές περιβάλλον μεταξύ των οικοσυστημάτων δεδομένων κινητικότητας και μεταφορών και των ενδιαφερόμενων μερών τους, καθώς και με άλλους τομεακούς χώρους δεδομένων.

Ο EMDS χρειάζεται μια σαφώς καθορισμένη **δομή διακυβέρνησης**, συμβατή με τη σχετική νομοθεσία της ΕΕ, με ρόλους και αρμοδιότητες για την αποτελεσματική σύσταση και λειτουργία του. Η Επιτροπή, βασιζόμενη σε ειδικά έργα και διαβουλεύσεις με τα ενδιαφερόμενα μέρη, θα αναλύσει τα υφιστάμενα πλαίσια διακυβέρνησης στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών και θα αξιολογήσει τις επιλογές για τη δημιουργία οργανωτικής δομής διακυβέρνησης του EMDS. Αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν έναν επιχειρησιακό ρόλο, ο οποίος να συμπεριλαμβάνει, για παράδειγμα, τις συστάσεις δομικών στοιχείων και προτύπων, την πιστοποίηση της συμμόρφωσης με το πλαίσιο EMDS και τη

<sup>73</sup> Το ERRU είναι ένα ηλεκτρονικό σύστημα για την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών των κρατών μελών σχετικά με τις επιχειρήσεις οδικών μεταφορών και τη συμμόρφωσή τους με τους κανόνες της ΕΕ για τις οδικές μεταφορές: Ευρωπαϊκό Μητρώο Επιχειρήσεων Οδικών Μεταφορών (ERRU) (europa.eu).

<sup>74</sup> Το TACHOnet είναι ένα σύστημα ηλεκτρονικής ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των κρατών μελών για τις κάρτες ταχογράφου οδηγού: [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/tachograph/tachonet\\_el](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/tachograph/tachonet_el).

<sup>75</sup> Το IMI είναι ένα ασφαλές, πολυγλωσσικό διαδικτυακό εργαλείο που διαχειρίζεται η Επιτροπή και το οποίο διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των αρχών των κρατών μελών που συμμετέχουν στην πρακτική εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ. Το IMI βοηθά τις αρχές να ανταποκρίνονται στις διασυνοριακές διοικητικές υποχρεώσεις τους σε πολλούς τομείς πολιτικής της ενιαίας αγοράς: [IMI-Net – Η ενιαία αγορά της ΕΕ \(europa.eu\)](https://IMI-Net-Hενιαία_αγορά_της_ΕΕ_(europa.eu)).

<sup>76</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/methodology-and-research/care-database\\_en](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/methodology-and-research/care-database_en).

<sup>77</sup> <https://www.efta.int/>

<sup>78</sup> <https://www.baseline.vias.be/>

λειτουργία ενός επιπέδου διασύνδεσης. Μπορεί να συνεπάγεται διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης. Θα πρέπει να διασφαλίζει την ενεργό συμμετοχή των διαφόρων ενδιαφερόμενων μερών και να τηρεί τις αρχές της δικαιοσύνης και της διαφάνειας.

Το εν λόγω πλαίσιο EMDS θα αποτελείται από τις ακόλουθες κύριες συνιστώσες.

1) **Δομικά στοιχεία:**

Βασιζόμενη στη συμβολή των ενδιαφερόμενων μερών και σε ειδικά έργα, η Επιτροπή θα αναλύσει πρώτα τα δομικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται στα υφιστάμενα οικοσυστήματα δεδομένων κινητικότητας και μεταφορών, καθώς και σε άλλους βιομηχανικούς τομείς που είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν περαιτέρω στο πλαίσιο του EMDS. Σ' αυτήν τη βάση, θα περιγραφεί ένα **σύνολο κοινών δομικών στοιχείων για τη διαλειτουργικότητα, την κυριαρχία των δεδομένων<sup>79</sup>, την εμπιστοσύνη και τη δημιουργία αξίας**, καθώς και για **τη διακυβέρνηση και τις επιχειρηματικές και νομικές διαστάσεις**. Αυτά τα δομικά στοιχεία θα πρέπει να περιγράφονται ως μέρος μιας συνεκτικής αρχιτεκτονικής αναφοράς. Στόχος είναι η περαιτέρω χρήση όσο το δυνατόν περισσότερων υφιστάμενων δομικών στοιχείων (ιδίως των γενικών δομικών στοιχείων του χώρου δεδομένων), αλλά και η διευκόλυνση της δημιουργίας νέων δομικών στοιχείων (αν χρειαστεί).

2) **Πρότυπα:**

Σήμερα υπάρχει σημαντικός αριθμός προτύπων που επιβάλλονται στο πλαίσιο του κεκτημένου της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών —επιπλέον άλλων προτύπων του κλάδου που χρησιμοποιούνται επίσης. Η Επιτροπή θα αναλύσει το **υφιστάμενο τοπίο προτύπων** (ιδίως εκείνα που αφορούν **την ποιότητα των δεδομένων, τη συγκρισιμότητα, το επίπεδο υπηρεσιών και την προσβασιμότητα**) και θα εξετάσει τη δυνατότητα θέσπισης κατάλληλων μέτρων παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης μη δεσμευτικών συστάσεων για την προώθηση της σύγκλισης στην τυποποίηση και τη διευκόλυνση της διαλειτουργικότητας των πηγών δεδομένων και των οικοσυστημάτων που διευκολύνουν την ανταλλαγή δεδομένων με βάση ένα συνενωμένο πλαίσιο. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η ανάπτυξη νέων προτύπων δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του EMDS. Στόχος είναι να προταθούν τα υφιστάμενα πρότυπα για την κοινοχρησία δεδομένων που θα ήταν δυνατό να χρησιμοποιηθούν από υφιστάμενα και μελλοντικά οικοσυστήματα κινητικότητας και μεταφορών και να καθοριστούν με σαφήνεια τα πρότυπα που θα ήταν πιο συναφή κατά τη σύνδεση με τον EMDS.

3) **Επίπεδο διασύνδεσης:**

---

<sup>79</sup> «Η κυριαρχία των δεδομένων περιλαμβάνει την ενίσχυση του ελέγχου από οργανισμούς και φυσικά πρόσωπα επί των δεδομένων που συμβάλλουν στη δημιουργία τους. Προϋποθέτει τη συμμετοχή στη διακυβέρνηση δεδομένων και παρέχει τη δυνατότητα στα φυσικά πρόσωπα και τους οργανισμούς να καθορίζουν οι ίδιοι με ποιον τρόπο, πότε και σε ποια τιμή μπορούν άλλοι να χρησιμοποιούν τα δεδομένα τους σε ολόκληρη την αξιακή αλυσίδα. Αυτό σημαίνει ότι οι κάτοχοι δεδομένων μπορούν να διαφυλάσσουν τα δεδομένα των χρηστών και να διασφαλίζουν ότι χρησιμοποιούνται μόνο σύμφωνα με αυστηρά καθορισμένους κανόνες.»

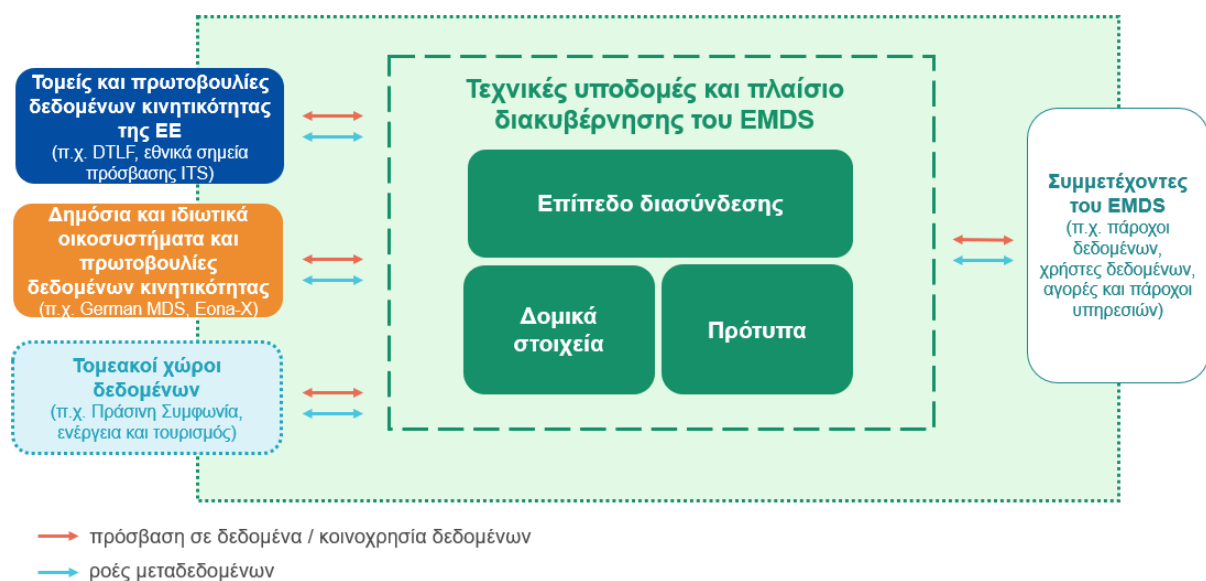
Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Κοινό Κέντρο Ερευνών, Farrell, E., Minghini, M., Kotsev, A. et al., *European data spaces — Scientific insights into data sharing and utilisation at scale* (Ευρωπαϊκοί χώροι δεδομένων — Επιστημονικές γνώσεις για την κοινοχρησία και την αξιοποίηση δεδομένων σε κλίμακα), Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2023· <https://op.europa.eu/el/publication-detail/-/publication/dcac6aee-0e7a-11ee-b12e-01aa75ed71a1/language-en>.

Οι κανόνες για την κυριαρχία των δεδομένων θα πρέπει πάντα να είναι αντικειμενικοί, διαφανείς και να μην εισάγουν διακρίσεις.

Βασιζόμενη σε συζητήσεις με τα σχετικά ενδιαφερόμενα μέρη και τα ειδικά έργα, η Επιτροπή θα επιδιώξει πρώτα να καθορίσει τις προδιαγραφές και στη συνέχεια να στηρίξει την ανάπτυξη ενός επιπέδου διασύνδεσης που θα καταστήσει δυνατή τη διασυνδεσιμότητα των υφιστάμενων και αναδυόμενων χώρων και τομέων δεδομένων κινητικότητας και μεταφορών. Θα διευκολύνει ιδίως τη δυνατότητα εντοπισμού και προσβασιμότητας των δεδομένων από τους εν λόγω χώρους και τομείς δεδομένων. Με τον τρόπο αυτό, το επίπεδο αυτό αναμένεται να αποτελέσει τον πυρήνα του EMDS.

Όλες οι συνιστώσες του EMDS θα ευθυγραμμιστούν με τις κατευθυντήριες γραμμές και τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στη διατομεακή νομοθεσία για τα δεδομένα και με το γενικό πλαίσιο για τους κοινούς ευρωπαϊκούς χώρους δεδομένων, ιδίως με τις συστάσεις του EDIB, του DSSC και τα σχετικά δομικά στοιχεία, π.χ. που παρέχονται από το Simpl (βλ. ενότητα 3.1).

Η προβλεπόμενη έννοια του EMDS απεικονίζεται στο Γράφημα 1. Η έννοια αυτή θα εξελίσσεται αναγκαστικά κατά την πρόοδο της υλοποίησης και απαιτεί κάποια ευελιξία, ώστε το συνολικό πλαίσιο να μπορεί να προσαρμοστεί. Το πλαίσιο θα ακολουθεί τις κατευθυντήριες γραμμές και τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται στη διατομεακή νομοθεσία της ΕΕ για τα δεδομένα, θα ευθυγραμμίζεται με οριζόντιες πρωτοβουλίες και άλλους τομεακούς χώρους δεδομένων (βλ. ενότητα 3.1), δημόσια ή ιδιωτικά οικοσυστήματα και πρωτοβουλίες δεδομένων κινητικότητας (βλ. ενότητα 3.2) και θα βασίζεται σε υφιστάμενους και μελλοντικούς τομείς, νομοθεσία και πρωτοβουλίες δεδομένων κινητικότητας της ΕΕ (βλ. ενότητα 4.1). Ταυτόχρονα, το πλαίσιο θα τροφοδοτεί αυτές τις πρωτοβουλίες, τα οικοσυστήματα και τους χώρους δεδομένων με άλλα δεδομένα και σχετικές συστάσεις. Οι τελικοί χρήστες του EMDS θα είναι σε θέση να εντοπίζουν, να έχουν πρόσβαση και να ανταλλάσσουν δεδομένα μ' αυτό το ευρύ φάσμα οικοσυστημάτων, ώστε να μπορούν να δημιουργούν καινοτόμες υπηρεσίες κινητικότητας και να καθιστούν δυνατές περιπτώσεις χρήσης προστιθέμενης αξίας στον τομέα των μεταφορών (βλ. ενότητα 2.2).



Γράφημα 1: προβλεπόμενη έννοια του EMDS



### 4.3. Στάδια ανάπτυξης του EMDS και χρηματοδοτικά μέσα

Σύμφωνα με τη δέσμευση που αναλήφθηκε στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής στρατηγικής για τα δεδομένα, η ανάπτυξη των συνιστωσών του κοινού EMDS θα πραγματοποιηθεί σταδιακά, σύμφωνα με μια σταδιακή και επαναληπτική προσέγγιση. Η Επιτροπή στηρίζει την ανάπτυξη αυτή χρηματοδοτώντας μια σειρά έργων στο πλαίσιο του προγράμματος **DIGITAL**<sup>80</sup> και του **ΜΣΕ**<sup>81</sup> με συνολική τρέχουσα χρηματοδότηση ύψους 11,4 εκατ. EUR. Άλλες πρωτοβουλίες θα έχουν επίσης σημαντικό δευτερογενή αντίκτυπο όσον αφορά την ανάπτυξη του EMDS [π.χ. η προγραμματισμένη επόμενη φάση του έργου NAPCORE (9,5 εκατ. EUR)].

Όλες οι τρέχουσες και προγραμματισμένες δράσεις θα περιλαμβάνουν την απαιτούμενη διαβούλευση με τα ενδιαφερόμενα μέρη με τα κράτη μέλη, τις δημόσιες αρχές, τους ιδιωτικούς φορείς και το ευρύ κοινό. Οι δημόσιες διαβουλεύσεις έχουν ήδη ξεκινήσει με την πρόσκληση υποβολής στοιχείων<sup>82</sup> (Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2022) και συνεχίστηκαν με δημόσια εργαστήρια και εργαστήρια εμπειρογνομόνων<sup>83</sup> στα οποία συμμετείχαν συνολικά πάνω από 1 000 συμμετέχοντες το 2023.

#### Φάση 1 (από τον Σεπτέμβριο του 2022)

Στην πρώτη φάση, συνεχίζονται οι εργασίες για τον προσδιορισμό και τη χαρτογράφηση σχετικών υφιστάμενων και αναδυόμενων πρωτοβουλιών στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών. Οι εργασίες θα οδηγήσουν επίσης σε μια πρώτη δέσμη κατευθυντήριων γραμμών, τις οποίες οι φορείς υφιστάμενων και μελλοντικών τομέων και οικοσυστημάτων μπορούν να εφαρμόσουν εθελοντικά για την περαιτέρω ανάπτυξη και εναρμόνιση (σύμφωνα με τις συστάσεις του DSSC, όταν είναι διαθέσιμες).

Πιο συγκεκριμένα, στο πλαίσιο του προγράμματος DIGITAL, τον Οκτώβριο του 2022 ξεκίνησε δράση συντονισμού και στήριξης διάρκειας 12 μηνών —«**PrepDSpace4Mobility**»<sup>84</sup> (1 εκατ. EUR) με δύο κύριους στόχους. Ο πρώτος κύριος στόχος ήταν η κατάρτιση **καταλόγου των υφιστάμενων πρωτοβουλιών, των οικοσυστημάτων και των πλατφορμών για τα δεδομένα κινητικότητας και μεταφορών**, καθώς και των κύριων χαρακτηριστικών τους. Ο δεύτερος ήταν η διατύπωση συστάσεων σχετικά με πιθανές κοινές αρχές σχεδιασμού και **δομικά στοιχεία** και η διερεύνηση επιλογών για ένα κοινό πλαίσιο για την κοινοχρησία δεδομένων στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών. Συγκέντρωσε επίσης τα ενδιαφερόμενα μέρη και ενθάρρυνε τη σύγκλιση στο ποικιλόμορφο οικοσύστημα κινητικότητας και μεταφορών.

<sup>80</sup> Πρόγραμμα «Ψηφιακή Ευρώπη», πρόγραμμα εργασίας για την περίοδο 2021-2022, παράρτημα, σ. 47. Χώρος δεδομένων για την κινητικότητα.

<sup>81</sup> Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 1316/2013 και (ΕΕ) αριθ. 283/2014 (ΕΕ L 249 της 14.7.2021, σ. 38).

<sup>82</sup> Δεδομένα μεταφορών – δημιουργία κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας (ανακοίνωση) (europa.eu).

<sup>83</sup> Τρία παραδείγματα είναι το [10ο Φόρουμ διατροφικών μεταφορών της Φλωρεντίας: Δημιουργία ενός κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας — Florence School of Regulation \(eui.eu\) \(25 Νοεμβρίου 2022\)](#), τα εργαστήρια εμπειρογνομόνων και δημόσια εργαστήρια με ενδιαφερόμενα μέρη PrepDSpace4Mobility ([mobilitydata pace-csa.eu](#)) και ένα [διαδικτυακό εργαστήριο από τη ΓΔ MOVE για ενδιαφερόμενα μέρη με τίτλο «Public workshop on creating a common European mobility data space \(EMDS\)»](#) [Δημόσιο εργαστήριο για τη δημιουργία ενός κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας (EMDS)] (16 Φεβρουαρίου 2023).

<sup>84</sup> PrepDSpace4Mobility: <https://mobilitydataspace-csa.eu/>.

Στο πλαίσιο του ΜΣΕ, η Επιτροπή σχεδιάζει να δρομολογήσει **μελέτη τεχνικής βοήθειας** διάρκειας 12 μηνών (500 000 EUR) το πρώτο τρίμηνο του 2024. Η μελέτη αυτή θα συμβάλει στον καθορισμό των πτυχών διακυβέρνησης του πλαισίου EMDS, καθώς και στην κατάρτιση των προδιαγραφών για το **επίπεδο διασύνδεσης** που θα διευκολύνει τη δυνατότητα εντοπισμού και την προσβασιμότητα των δεδομένων με τον καθορισμό κοινών μεταδεδομένων από υφιστάμενους και αναδυόμενους τομείς δεδομένων κινητικότητας και μεταφορών. Θα αναπτύξει επίσης μη δεσμευτικές συστάσεις για να καταστεί δυνατή η **διαλειτουργικότητα** των υφιστάμενων πηγών δεδομένων και οικοσυστημάτων που διευκολύνουν την ανταλλαγή δεδομένων με βάση ένα συνενωμένο πλαίσιο. Η μελέτη θα συμπληρώσει τα αποτελέσματα της πρωτοβουλίας PrepDSpace4Mobility.

## **Φάση 2 (από τον Νοέμβριο του 2023)**

Η δεύτερη φάση θα επικεντρωθεί στην εφαρμογή του πλαισίου EMDS. Θα χρειαστεί στήριξη και συνεργασία για τη σταδιακή εφαρμογή του εν λόγω πλαισίου μέσω υφιστάμενων πρωτοβουλιών για τα δεδομένα μεταφορών και κινητικότητας, ώστε να διευκολυνθεί η πρόσβαση σε δεδομένα κινητικότητας, η συγκέντρωση και η κοινοχρησία τους εντός του τομέα της κινητικότητας και μεταξύ τομέων.

Για τη στήριξη της δεύτερης φάσης, ένα έργο<sup>85</sup> στο πλαίσιο του DIGITAL ξεκίνησε τον Νοέμβριο του 2023 (8 εκατ. EUR) και θα διαρκέσει 36 μήνες. Θα αναπτύξει έναν **χώρο επιχειρησιακών δεδομένων**, ώστε οι συμμετέχοντες να μπορούν να καθιστούν διαθέσιμα δεδομένα και να ανταλλάσσουν δεδομένα με ελεγχόμενο, απλό και ασφαλή τρόπο. Θα επικεντρωθεί σε περιπτώσεις χρήσης κοινοχρησίας δεδομένων που σχετίζονται με **δείκτες μετακίνησης, κυκλοφορίας και αστικής κινητικότητας**.

Επιπλέον, στο πλαίσιο του ΜΣΕ, έχει προγραμματιστεί **πρωτοβουλία εγκατάστασης** για το πρώτο τρίμηνο του 2025 (1,9 εκατ. EUR). Αυτή θα βασιστεί στα αποτελέσματα των έργων DIGITAL, της μελέτης τεχνικής βοήθειας του ΜΣΕ και των υφιστάμενων εθνικών και ενωσιακών πρωτοβουλιών που **θα αναπτύξουν, θα δοκιμάσουν και θα επικυρώσουν περαιτέρω το συνολικό πλαίσιο για το EMDS**. Ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί:

- στο **επίπεδο διασύνδεσης**·
- στον περαιτέρω προσδιορισμό των απαιτούμενων **δομικών στοιχείων** σχετικά με τη **διαλειτουργικότητα και τη σημασιολογία, την κυριαρχία, την εμπιστοσύνη και τη δημιουργία αξίας** των δεδομένων·
- στις συστάσεις για **πρότυπα όσον αφορά την ποιότητα των δεδομένων, το επίπεδο υπηρεσιών και την προσβασιμότητα**.

Θα ήταν δυνατό να προβλεφθούν περαιτέρω συμπληρωματικές δράσεις ανάπτυξης χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ.

## **Μακροπρόθεσμη προοπτική**

Η μακροπρόθεσμη προοπτική είναι ένας καθιερωμένος χώρος δεδομένων που θα καταστήσει δυνατή την κοινοχρησία δεδομένων μεταξύ όλων των διαφόρων ενδιαφερόμενων μερών. Θα εξελίσσεται συνεχώς, καθώς θα καλύπτει όλο και περισσότερες περιπτώσεις χρήσης, συμμετέχοντες και χρήστες. Επιπλέον, μπορεί να απαιτηθούν περαιτέρω πρωτοβουλίες

---

<sup>85</sup> [DIGITAL-2022-CLOUD-AI-03-DS-MOBILITY](#).

(συμπεριλαμβανομένων νομοθετικών μέτρων), τόσο σε επίπεδο EMDS όσο και/ή σε επίπεδο συνιστωσών του, κατά τα προσεχή έτη. Τέτοιες πρωτοβουλίες θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν την προώθηση συμφωνιών μεταξύ βασικών οικοσυστημάτων και ενδιαφερόμενων μερών, καθώς και τον εντοπισμό περιπτώσεων χρήσης και νέων επιχειρηματικών μοντέλων —αποδεικνύοντας έτσι την αξία του EMDS και υποστηρίζοντας τη σταδιακή ενσωμάτωση κληροδοτημένων και νέων πρωτοβουλιών. Η Επιτροπή θα διασφαλίσει τη μακροπρόθεσμη λειτουργία και βιωσιμότητα του EMDS υποστηρίζοντας τη δημιουργία κατάλληλης δομής διακυβέρνησης και αναλύοντας λύσεις για την οικονομική βιωσιμότητά του.

### Συνοπτική παρουσίαση

Για τον σχεδιασμό και την εφαρμογή του γενικού πλαισίου του κοινού EMDS, η Επιτροπή σχεδιάζει να δρομολογήσει ή έχει ήδη δρομολογήσει τις ακόλουθες δράσεις με συνολική χρηματοδότηση ύψους **11,4 εκατ. EUR**:

#### **Φάση 1**

- **Δράση συντονισμού και στήριξης του προγράμματος DIGITAL** (12 μήνες – από τον Οκτώβριο του 2022 έως τον Σεπτέμβριο του 2023): **1 εκατ. EUR**

Ορόσημα:

- χαρτογράφηση των υφιστάμενων οικοσυστημάτων δεδομένων κινητικότητας και μεταφορών
- ο πρώτος προσδιορισμός συνιστώμενων κοινών δομικών στοιχείων και προτύπων

- **Μελέτη τεχνικής βοήθειας του ΜΣΕ** (12 μήνες – από το πρώτο τρίμηνο του 2024 έως το πρώτο τρίμηνο του 2025): **500 000 EUR**

Ορόσημα:

- ορισμός των πτυχών διακυβέρνησης του πλαισίου EMDS
- ορισμός του επιπέδου διασύνδεσης

#### **Φάση 2**

- **Δράση ανάπτυξης του προγράμματος DIGITAL** (36 μήνες – από τον Νοέμβριο του 2023 έως τον Νοέμβριο του 2026): **8 εκατ. EUR**

Ορόσημα:

- πιλοτικά έργα για τους χώρους δεδομένων που επικεντρώνονται σε δείκτες κυκλοφορίας και αστικής κινητικότητας

- **Ανάπτυξη του ΜΣΕ** (36 μήνες – από το πρώτο τρίμηνο του 2025 έως το πρώτο τρίμηνο του 2028): **1,9 εκατ. EUR**

Ορόσημα:

- ανάπτυξη του επιπέδου διασύνδεσης
- περαιτέρω προσδιορισμός συνιστώμενων κοινών δομικών στοιχείων και προτύπων

## **5. Συμπέρασμα και επόμενα βήματα**

Οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν στην πρόσκληση υποβολής στοιχείων και στις διάφορες διαβουλεύσεις με ενδιαφερόμενα μέρη επιβεβαιώνουν όχι μόνο τις ανάγκες και τα μεγάλα δυναμικά οφέλη, αλλά και τις προκλήσεις της θέσπισης ενός κοινού EMDS. Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη του EMDS πρέπει να ακολουθήσει μια αλληλουχία που θα προσδιορίζει πρώτα τις

βασικές προκλήσεις που περιγράφονται στην παρούσα ανακοίνωση και στη συνέχεια θα προετοιμάζει κατάλληλα μέτρα για την εφαρμογή του. Η ετερογένεια και η ποικιλομορφία των τύπων δεδομένων και των ενδιαφερόμενων μερών, καθώς και ο κατακερματισμός των υφιστάμενων βάσεων δεδομένων και των προτύπων κοινοχρησίας δεδομένων, καθιστούν επί του παρόντος πολύ δύσκολο κάθε εγχείρημα διαλειτουργικότητας. Τα υφιστάμενα οικοσυστήματα είναι επίσης πολύ διαφορετικά, δεδομένου ότι ορισμένα από αυτά δημιουργούν δεδομένα, ενώ άλλα μόνο ανταλλάσσουν δεδομένα και δεδομένου ότι ορισμένα είναι ανοικτά σε όλους, ενώ τα περισσότερα είναι διαθέσιμα μόνο για συγκεκριμένους φορείς και ορισμένα αφορούν εμπιστευτικά δεδομένα και η πρόσβαση είναι περιορισμένη. Οι προσπάθειες ψηφιοποίησης σε ορισμένους τομείς βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη και δεν έχουν ψηφιοποιηθεί όλα τα σχετικά δεδομένα.

Η δημιουργία του EMDS θα είναι μια δυναμική διαδικασία. Τα στοιχεία του θα προσδιοριστούν, θα βελτιωθούν και θα αναπτυχθούν περαιτέρω, ευθυγραμμιζόμενα με συνέπεια με άλλους τομειακούς χώρους δεδομένων και υποστηρικτικές πρωτοβουλίες (π.χ. DSSC). Θα χρειαστεί κάποιο επίπεδο ευελιξίας για την προσθήκη νέων πρωτοβουλιών και τη βελτίωση άλλων. **Η ανατροφοδότηση και η στήριξη όλων των ενδιαφερόμενων μερών στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών στην ΕΕ θα είναι θεμελιώδους σημασίας για την επίτευξη των στόχων του EMDS.** Ο EMDS θα πρέπει να οικοδομηθεί πρωτίστως για και από τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών, ανταποκρινόμενος στις ανάγκες τους και αξιοποιώντας τις υφιστάμενες και αναδυόμενες πρωτοβουλίες σε ολόκληρη την ΕΕ.

Ο κοινός EMDS θα συμβάλει στην **επιτάχυνση του ψηφιακού και πράσινου μετασχηματισμού** του τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών της ΕΕ, ενισχύοντας τις επιδόσεις και την αποδοτικότητά του και συμβάλλοντας στην ασφάλεια, την κλιματική ουδετερότητα, τη βιωσιμότητα, την ανθεκτικότητα και την ευελιξία. Θα μειώσει τον σημερινό κατακερματισμό του τομέα και θα βελτιώσει την πρόσβαση σε δεδομένα κινητικότητας και μεταφορών από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς με απρόσκοπτο, αξιόπιστο και εναρμονισμένο τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις. Θα προσφέρει επίσης διατομιακά οφέλη μέσω των συνεργειών του με άλλους τομειακούς χώρους δεδομένων.

**Η λειτουργία του EMDS θα αποφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα για τα κράτη μέλη, για όλες τις σχετικές δημόσιες αρχές, για τους παράγοντες της αγοράς και για το ευρύ κοινό.** Η διευκόλυνση της πρόσβασης σε σχετικά δεδομένα κινητικότητας και μεταφορών και της κοινοχρησίας τους μπορεί να στηρίξει τη χάραξη πολιτικής μεταφορών και να αυξήσει τη διασυνοριακή συνδεσιμότητα, με αποτέλεσμα να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη. Η απλουστευμένη πρόσβαση σε ολοκληρωμένα δεδομένα διευκολύνει τη λήψη τεκμηριωμένων αποφάσεων σχετικά με τον σχεδιασμό των υποδομών και των μεταφορών, με αποτέλεσμα την αύξηση της αποδοτικότητας των συστημάτων. Οι παράγοντες της αγοράς μπορούν να αξιοποιήσουν νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες μέσω της κοινοχρησίας δεδομένων, της δημιουργίας εταιρικών σχέσεων και της ενοποίησης υπηρεσιών για τη βελτίωση του συντονισμού. Οι πληροφορίες σε πραγματικό χρόνο βελτιστοποιούν τις δραστηριότητες των ιδιωτικών και δημόσιων φορέων, διασφαλίζοντας έτσι τη συμμόρφωση με τους κανονισμούς. Τέλος, οι επιβάτες, οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι και οι ταξιδιώτες ωφελούνται από μια βελτιωμένη και χωρίς αποκλεισμούς ταξιδιωτική εμπειρία με αποδοτικά συστήματα μεταφορών, ενημερώσεις σε πραγματικό χρόνο, ενισχυμένη ασφάλεια, βιωσιμότητα και προσβασιμότητα μέσω της ενοποίησης του συστήματος και της πολυτροπικότητας.

