



Brüsszel, 2023.11.29.
COM(2023) 751 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

Közös európai mobilitási adattér létrehozása

1. Bevezetés

A mobilitás és a közlekedés gazdasági és társadalmi életünk kulcsfontosságú támogató eszközei, akár a munkába való napi ingázásról, család- és barátlátogatásról, turizmusról, akár az üzleteinkben található árukhoz, az ipari termelésünkhöz vagy az e-kereskedelmünkhöz kapcsolódó globális ellátási láncok megfelelő működéséről van szó. A személyek és az áruk uniós belső határokon keresztüli szabad mozgása az Európai Unió és az uniós egységes piac egyik alapvető szabadsága. Az uniós háztartások kiadásainak második legnagyobb tényezőjeként **a közlekedési ágazat az uniós GDP 5 %-át adja**, és közvetlenül mintegy **10 millió** munkavállalót foglalkoztat¹.

Amint az a Bizottság **fenntartható és intelligens mobilitási stratégiájában**² szerepel, az EU-nak mielőbb elő kell mozdítania a fenntartható, intelligens és inkluzív mobilitási és közlekedési ágazat kialakítását. A dekarbonizáció és a digitalizáció ennek az átállásnak a fő mozgatórugói, mivel valóban **hatékony és összekapcsolt multimodális szállítási rendszert** hoznak létre mind a személyszállítás, mind az áru fuvarozás esetében, ezáltal eleget tesznek annak az igénynek, hogy az **európai zöld megállapodás**³ és a **digitális korra felkészült Európa**⁴ megvalósításának részeként teljes mértékben hozzájáruljanak a klímasemleges gazdaságra való átálláshoz.

A Bizottság az **európai adatstratégiával**⁵ és a **közös európai adatterekről szóló bizottsági szolgálati munkadokumentummal**⁶ az EU egészére kiterjedő közös, interoperábilis adatterek létrehozására tett javaslatot a stratégiai ágazatokban, többek között a mobilitási és közlekedési ágazatban. Az **adatvezérelt innováció** jelentős mértékben hozzájárulhat olyan uniós mobilitási szolgáltatásokhoz, amelyek a közlekedési rendszerek jobb kihasználásához és jóval hatékonyabb multimodális mobilitáshoz vezethetnek, és ezáltal az összekapcsolt, klímasemleges és versenyképes uniós közlekedési ágazat továbbfejlesztését szolgálják⁷. Míg azonban számos releváns adat keletkezik (gyakran az uniós közlekedési vívmányok szerinti követelmények miatt), a közlekedési és mobilitási adatkörnyezet különböző ökoszisztémákra tagolódik, és a hozzáférhetőség gyakran nehézségekbe ütközik. Ezt **a széttagoltságot sürgősen kezelni kell** annak érdekében, hogy az EU sikeresen ki tudja aknázni a **digitalizáció** előnyeit a mobilitási és közlekedési ágazatban.

Ebben az összefüggésben a stratégia tartalmaz egy **közös európai mobilitási adatteret**, amelynek elő kell segítenie a meglévő és jövőbeli közlekedési és mobilitási adatforrásokból származó adatokhoz való hozzáférést, azok összevonását és megosztását. A cél a technikai és jogi akadályok leküzdése, valamint a megbízható és biztonságos adatmegosztás biztosítása az **adatkormányzási keretek** és a **műszaki infrastruktúrák** ötvözésével, lehetőség szerint közös tervezési elvek alkalmazásával. A közös európai mobilitási adattérnek – az adattranzakciók iránti bizalom és az adattranzakciók biztonságának megerősítése, valamint a

¹ [COM\(2020\) 789 final](#).

² [COM\(2020\) 789 final](#).

³ [COM\(2019\) 640 final](#).

⁴ [A digitális korra felkészült Európa \(europa.eu\)](#).

⁵ [COM\(2020\) 66 final](#).

⁶ [SWD\(2022\) 45 final, Bizottsági szolgálati munkadokumentum a közös európai adatterekről](#).

⁷ A közlekedéssel összefüggő léghőri és zajkibocsátás csökkentéséhez is vezet.

rendelkezésre álló legszigorúbb kiberbiztonsági szabványok betartatása révén – hozzá kell járulnia a mobilitási és közlekedési ágazaton belüli magas szintű **kiberbiztonság** és **kiberreziliencia** biztosításához.

A közös európai mobilitási adattér elő fogja segíteni, hogy a piaci szereplők és a hatóságok könnyebben megtalálják a releváns adatokat, könnyebben hozzáférjenek azokhoz, és könnyebben felhasználják azokat. Ez az adattér támogatni fogja a fenntartható és intelligens mobilitásra való áttérést, hatékonyabb közlekedési és mobilitási szolgáltatásokat tesz lehetővé, ezáltal csökkenti a kibocsátásokat és közvetlenül hozzájárul az **európai zöld megállapodás** céljaihoz.

A releváns mobilitási és közlekedési adatok megosztására vonatkozó megközelítésünk tökéletesítése **jelentős előnyökkel járhat a tagállamok és valamennyi érintett hatóság számára**, többek között azáltal, hogy adatalapú döntéshozatal és célzott végrehajtás révén **javítja a közlekedéspolitikai döntéshozatalt**. Segíthet a **határokon átnyúló konnektivitás** fokozásában, így módon jobb együttműködést mozdít elő a tagállamok között, megkönnyíti az EU-n belüli zökkenőmentes utazást és kereskedelmet, és ezáltal hozzájárul a **fokozottabb gazdasági növekedéshez**. Az átfogó mobilitási és közlekedési adatokhoz való egyszerűsített hozzáférés segítheti a tagállamokat az infrastruktúra-fejlesztésre és a közlekedéstervezésre vonatkozó megalapozottabb döntéshozatalban, ezáltal **hatékonyabb és optimalizáltabb rendszerek** kialakításához vezet.

Hasonlóképpen, a **piaci szereplők** is **kihasználhatják** az innovatív közlekedési szolgáltatások és technológiák kifejlesztését célzó **új üzleti és innovációs lehetőségeket**. Az egyszerűsített adathozzáférés és -megosztás révén megvalósuló együttműködés megkönnyíti a partnerségek kialakítását és a szolgáltatások tágabb mobilitási ökoszisztémákba integrálását. A fokozott adatmegosztás a **magán- és közszektorbeli szereplők közötti koordinációt is javítja**. Ebből különösen a kis- és középvállalkozások (kkv-k) profitálhatnak. Az adatmegosztás területén elért előrehaladás továbbá lehetővé teheti a magánszektorbeli szereplők számára, hogy műveleteiket és erőforrás-allokációjukat valós idejű információkkal optimalizálják, ami **hatékonyabb és költséghatékonyabb műveleteket** eredményez.

A **kutatás** abból a szempontból is hasznos lesz, hogy a közös európai mobilitási adattér javítani fogja a közlekedési rendszerek összetett kölcsönhatásainak megértését, és elő fogja mozdítani az innovációt az ágazatközi adatkezelés területén. A közös európai mobilitási adattér ezenkívül ösztönözni fogja a **mesterséges intelligencia** mobilitási és közlekedési szolgáltatások javításához történő alkalmazását, különösen az adatmennyiségek és a potenciális szinergiák exponenciális növekedésével. Egy jól működő közös európai mobilitási adattér a **nem uniós országokkal folytatott adatcsere** fokozásának eszközévé is válhat, és ezáltal segítheti az EU-n kívülről érkező forgalom uniós közlekedési rendszerbe integrálását, és előmozdíthatja a külső határainkon átnyúló kereskedelmet.

Ebből végső soron **az utasok, az ingázók és az utazók** profitálnak a **jobb utazási élmény**, a hatékonyabb közlekedési rendszerek és a rövidebb utazási idők révén. A valós idejű adatokhoz való hozzáférés lehetővé teszi, hogy folyamatosan tájékozódjanak a közforgalmú személyszállítás helyzetéről, az infrastruktúra akadálymentességéről, a forgalmi feltételekről és az esetleges késésekről, és így **jobban megtervezhessék utazásaikat**. Számos szolgáltató és hatóság már biztosít valós idejű frissítéseket, az átfogóbb adatmegosztás azonban javítaná a

szolgáltatások minőségét és fokozottabban elősegítené a **rendszerintegrációt**, a **multimodalitást**, a **közúti közlekedésbiztonságot** és a **fenntarthatóságot**.

Ez a közlemény felvázolja az Európai Bizottság által a közös európai mobilitási adattér létrehozására javasolt további lépéseket, többek között ismerteti az adattér **célkitűzéseit**, **legfontosabb alkotóelemeit**, **támogató intézkedéseit** és **mérföldköveit**. A Bizottság a témával kapcsolatos információcsere, valamint általánosabban az együttműködés előmozdítására törekszik. A Bizottság az összes érintett szereplőt az e közleményben foglalt intézkedések tudomásulvételére kéri.

2. A közös európai mobilitási adattér relevanciája és az iránta mutatkozó igény

2.1. Háttér, szerep és célkitűzések

Jelenleg az adatforrások és az adatszere módjai **rendkívül széttagoltak** a különböző közlekedési módok és a kapcsolódó vállalkozások között. A különböző tagállamok között és a tagállamokon belül különböző szinteken (nemzeti, regionális és helyi szinten) is széttagoltság tapasztalható mind a köz-, mind a magánszektor esetében. Ez a széttagoltság akadályozza az adatok (és tágabb értelemben a személyek, az áruk és a szolgáltatások) szabad áramlását az EU egységes piacán. Megnehezíti továbbá a felhasználók (magánszemélyek és szolgáltatók) számára annak megértését, hogy hol és hogyan férhetnek hozzá az adatokhoz, illetve hol és hogyan oszthatják meg az adatokat, milyen feltételek vonatkoznak a további felhasználásra, és kivel vegyék fel a kapcsolatot, ha kérdéseik vagy problémáik merülnek fel az adatokkal kapcsolatban. Ezek az akadályok gátolják a közlekedés digitalizációjából fakadó előnyök kiaknázását, valamint az egyenlő versenyfeltételek megteremtését az EU-n belüli digitális mobilitási és közlekedési szolgáltatások nyújtásához.

Ebben az összefüggésben a közös európai mobilitási adattér célkitűzései a következők:

- 1) **a kulcsfontosságú adatok meghatározása és azok hozzáférhetőségének javítása** az alapvető és hozzáadott értéket képviselő, a fenntarthatóságtól a multimodalitásig terjedő témaköröket lefedő szolgáltatások támogatása érdekében;
- 2) **a felhasználók segítése a rendelkezésre álló adatforrások felfedezésében**, azt szolgáló eszközök biztosításával, hogy a felhasználó is meg tudja érteni az adatok minőségét, valamint a kapcsolódó hozzáférési és további felhasználási feltételeket, különösen a személyes adatok védelmével kapcsolatban;
- 3) **az adatokhoz való hozzáférés, az adatmegosztás és az adatok további felhasználásának megkönnyítése**, lehetőség szerint a megosztási feltételek tisztességes, átlátható, arányos és megkülönböztetésmentes módon végzett, modális és intermodális összehangolása révén;
- 4) **a műszaki, szervezeti, szemantikai és jogi interoperabilitás** lehetővé tétele az adatokhoz való hozzáférés, az adatok további felhasználása és a (köz- és magánszektorbeli) szereplők közötti megosztása céljából;
- 5) **az adatgyűjtés optimalizálása és az adminisztratív terhek csökkentése** a meglévő adatgyűjtési megállapodások hiányosságainak és átfedéseinek feltárásával, valamint az ágazati jogszabályok megfelelő kiigazításaira vonatkozó ajánlásokkal;
- 6) **interoperabilitás biztosítása más közös európai adatterekkel**, valamint az adatokhoz való hozzáférésnek, az adatok megosztásának és további felhasználásának

lehetővé tétele ezek között, az adatokkal kapcsolatos új és kialakulóban lévő uniós jogszabályokkal összhangban.

Nem az a cél, hogy e kezdeményezés révén az EU összes mobilitási és közlekedési adatát tároló **egyetlen, hatalmas központosított adatbázis** vagy egyetlen **hardverinfrastruktúra** jöjjön létre. A közös európai mobilitási adattér ehelyett számos különböző, heterogén és gyakran nehezen felfedezhető vagy hozzáférhető közlekedési adat-ökoszisztéma **összekapcsolásához és szövetségének kialakításához tartozó keret**⁸ biztosít. A közös európai mobilitási adattér decentralizált megközelítésen fog alapulni, amelynek keretében az adatok karbantartása továbbra is az adattér résztvevőivel, illetve uniós, nemzeti, regionális és helyi szinten már köz- vagy magánszektorbeli érdekelt felek által irányított adattartományokban és adatbázisokban történik. A közös európai mobilitási adatteret a közös európai adatterekről szóló bizottsági szolgálati munkadokumentumban felsorolt tervezési elvek fogják vezérelni, és az teljes mértékben megfelel majd az uniós közlekedési vívmányoknak, azok szellemének és céljának, és azokra fog épülni.

A **közös európai mobilitási adattérre vonatkozó keretnek olyan műszaki és irányítási dimenziói lesznek**, amelyek építőelemeket⁹, szabványokat, egy összekötő réteget és egy irányítási struktúrát fognak tartalmazni. A közös európai mobilitási adattérre vonatkozó keret további részleteit a 4. szakasz fejt ki.

A **közös európai mobilitási adattér résztvevői az adatszolgáltatók és az adatfelhasználók (többek között adatközvetítők¹⁰ és adataltruista szervezetek¹¹)**, valamint olyan releváns **piacterek és szolgáltatók** lesznek, amelyek értéket akarnak teremteni azáltal, hogy mobilitási és közlekedési adatokat kínálnak, fedeznek fel, ilyen adatokhoz férnek hozzá és ilyen adatokat használnak fel sokféle ökoszisztémában.

⁸ „Adatterek szövetsége: két vagy több olyan adattér szervezete, amely – kölcsönös szinergiák megvalósítása céljából – közös irányítási kereten belüli harmonizált működésre vonatkozó szabványokról állapodott meg. Bár önállóan és különböző, lehetséges belső architektúrákkal működik, az a cél, hogy a résztvevők számára egységes és harmonizált ökoszisztémaként működjenek.”; [Preparatory Actions for the Data Space for Mobility, Deliverable D3.1 \(Előkészítő intézkedések a mobilitási adattérhez, D.3.1. megvalósítandó eredmény\) \(Glosszárium\), 2023, 13. o.](#)

⁹ „Adattér építőeleme: Az adattér funkcionalitásának elérése érdekében kivitelezhető alapegység vagy alkotóelem, vagy más építőelemekkel együtt kiépíthető és ötvözhető képesség. Az adattér építőelemei szervezeti és üzleti építőelemekre, valamint műszaki építőelemekre oszthatók.”; <https://dssc.eu/space/Glossary/176554169/10.+DSSC-specific+terms>

¹⁰ „Fontos továbbá elismerni a harmadik felek, például az adatközvetítők – például az adatkormányzási rendelet által szabályozott adatközvetítők – bizalmi szerepét, amelyek az adatok közös európai adattéren belüli további felhasználását segítő és támogató semleges szereplőkként járhatnak el. Ezek a szereplők az adatszolgáltatók, az érintettek, az adattár-szolgáltatók és az adatfelhasználók között közvetítenek. A konkrét igényektől függően az adatok kínálata és kereslete közötti kapcsolatteremtő szerepét tölthetik be, szolgáltatásokat és releváns technológiákat kínálhatnak az egyszerűbb adatmegosztás elősegítéséhez, és garantálhatják az adatok megbízható és jogilag megfelelő módon történő kezelését.”;

Európai Bizottság, Közös Kutatóközpont, Farrell, E., Minghini, M., Kotsev, A. et al., *European data spaces – Scientific insights to data sharing and use at scale* (Európai adatterek – Tudományos betekintés az adatok megosztásába és méretarányos felhasználásába), Az Európai Unió Kiadóhivatala, 2023; <https://data.europa.eu/doi/10.2760/400188>

¹¹ Európai Bizottság, Közös Kutatóközpont, Micheli, M., Farrell, E., Carballa-Smichowski, B. et al., *Mapping the landscape of data intermediaries – Emerging models for more inclusive data governance* (Az adatközvetítők feltérképezése – Az inkluzívabb adatkezelés kialakulóban lévő modelljei), az Európai Unió Kiadóhivatala, 2023; <https://data.europa.eu/doi/10.2760/261724>

2.2. Hozzáadott értéket képviselő felhasználással kapcsolatos esetek és azok előnyei

A közös európai mobilitási adattérnek lehetővé kell tennie a határokon és ágazatokon átnyúló jobb, gyorsabb és észszerűbb adathozzáférést és -megosztást, ezáltal támogatva az EU egészére kiterjedő, hozzáadott értéket képviselő szolgáltatások nyújtását. A mobilitás területi vonatkozásait is mérlegelni kell a vidéki közösség, valamint a városi és vidéki mobilitás közötti összefüggés figyelembevételével. Az **adatok megfelelőbb leírása** (például jobb metaadatokkal) és a különböző ökoszisztémák közötti **fokozott interoperabilitás** (például adatfeltárás és -megosztás) várhatóan megkönnyíti és felgyorsítja a közös európai mobilitási adattér valamennyi résztvevője számára a különböző forrásokból származó adatok összesítését, ezen adatoknak a műveleteikhez történő felhasználását, valamint a vállalkozásoknak, a fogyasztóknak és a polgároknak szánt magas színvonalú szolgáltatások nyújtását. Ez az adatszolgáltatási terhek fokozása nélkül lehetőséget nyújthatna új statisztikai mutatók kidolgozására, részletesebb bontás és jobb határidők mellett. A közös európai mobilitási adattér statisztikai célú használata köztes lépés afelé, hogy a rendelkezésre álló mikroadatok – a meglévő statisztikák mellett – a nemzeti és uniós szintű szakpolitikai döntéshozatalban tényeken alapuló elemzésekben kerüljenek felhasználásra. A közös európai mobilitási adattér meg fogja könnyíteni a „peer-to-peer” (például vállalkozások közötti, vállalkozások és a kormányzat közötti stb.) kapcsolat keretében történő adatmegosztást. Ennek innovatívabb mobilitási szolgáltatásokat és összetettebb ügyleteket kell fokozatosan lehetővé tennie a közlekedési ágazatban.

Az alábbiakban példák találhatók az ilyen hozzáadott értéket képviselő felhasználási esetekre és azok előnyeire:

Hogyan járulhatna hozzá a közös európai mobilitási adattér a következőkhöz:	Előnyök és kedvezményezettek
<p>Városi és vidéki mobilitás</p> <p>A különböző adatterekből (például mobilitási, energiaügyi és turisztikai) és közlekedési módokból származó adatok feltárásának és ötvözésének lehetővé tétele.</p> <p>A mobilitási, infrastrukturális, adminisztratív és térinformatikai adatok</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Annak lehetővé tétele, hogy a (városi és vidéki) helyi hatóságok a fenntartható (városi) mobilitási terveikben célirányos intézkedéseket határozzanak meg, és az adatokat felhasználják a kitűzött célok megvalósítása terén elért előrehaladás nyomon követéséhez. • A közlekedés és a turistaforgalom megfelelőbb irányítása (például a polgároknak szánt multimodális és összehangolt mobilitási szolgáltatások révén), a megosztott mobilitás és a mikromobilitás közforgalmú személyszállítási kínálatba történő felvételével. • Naprakész adatok a kerékpáros infrastruktúráról (például parkolóhelyek, töltőállomások és kerékpármegosztás) a kerékpározás előmozdítása és a kerékpárosok tájékoztatása érdekében. • A helyi hatóságok támogatása a gépjárművek városi behajtása szabályozásának¹² végrehajtásában a kibocsátások és a forgalmi torlódások csökkentése érdekében.

¹² <https://uvarbox.eu/>

<p>feltárásának, hozzáférhetőségének és ötvözésének támogatása.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Az utazók tájékoztatása, amikor a gépjárművek városi behajtását szabályozó rendszerhez közelednek (például navigációs alkalmazásokkal) vagy eseti mentességek biztosítása (például fogyatékossgal élő és csökkent mozgásképeségű személyek szállítása esetén). • A fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképeségű személyek tájékoztatása az infrastruktúra és a közlekedési szolgáltatások akadálymentességéről¹³.
<p>Multimodális mobilitás és szállítás</p> <p>A különböző szállítási módok üzemeltetőitől származó információk integrálásának támogatása.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Az interoperábilis menetjegyekhez való hozzáférés javítása valamennyi szállítási mód esetében (például összehasonlítható adatok biztosítása az árakról, a szénlábnyomról és a menetidőkről), valamint valós idejű és dinamikus információk biztosítása az utasok számára (például az akadálymentességről, a menetrend-változásokról és a fennakadásokról). • A különböző szállítási módok integrálása és ötvözése a multimodális ellátási láncokban a hatékonyabb és reziliensebb logisztika és áru fuvarozás érdekében.
<p>Közúti közlekedésbiztonság</p> <p>A közlekedési ágazattól eltérő ágazatokból származó közlekedési adatok integrálásának megkönnyítése.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A közúti balesetek súlyosságának és jellegének jobb nyomon követése a kórházi és a rendőrségi adatok összekapcsolásával. • A biztonsági és a forgalmi adatokhoz való könnyebb hozzáférés hozzájárulhat ahhoz, hogy a közúti fuvarozók prioritásként kezeljék a fizikai infrastruktúra legsürgetőbb átalakításának finanszírozását.
<p>Összekapcsolt, automatizált és autonóm mobilitás</p> <p>Az infrastruktúrára vonatkozó és a valós idejű forgalmi adatok feltárásának, az azokhoz való hozzáférésnek és azok megosztásának megkönnyítése.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hozzájárulás a járművezetési környezet egyre sokrétűbb digitális ikermodelljének kiépítéséhez. • A biztonságos, egyre inkább összekapcsolt, automatizált és végső soron autonóm mobilitás fejlesztésének és működtetésének támogatása, lehetővé téve a gyorsabb fejlesztési és tesztelési programokat, valamint az automatizált járművek biztonságos közlekedésére alkalmas közutak gyorsabb bővítését. • Az utasok és a fuvarozók javát szolgáló adatközpontú szolgáltatások fejlesztésének lehetővé tétele a közlekedési útvonalak mentén elhelyezett konnektivitási infrastruktúrára irányuló beruházások kihasználásával, valamint új üzleti modellek támogatásával.
<p>Fenntartható alternatív üzemanyagok</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítésére vonatkozó helytervezés támogatása a járműforgalomra vonatkozó adatoknak a hálózat rendelkezésre

¹³ Az adatokat akadálymentes módon kell rendelkezésre bocsátani, a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről szóló – a közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó információk, többek között a valós idejű utazási információk szolgáltatására alkalmazandó – 2019. április 17-i (EU) 2019/882 európai parlamenti és tanácsi irányelvben (HL L 151., 2019.6.7., 70. o.) (az európai akadálymentességi irányelvben) meghatározott követelményekkel összhangban.

<p>Az energiára, a járművekre, a forgalomra, az infrastruktúrára vonatkozó adatok és a térinformatikai adatok feltárásának és egyesítésének lehetővé tétele.</p>	<p>állítására, valamint a megújuló energiaforrások hasznosításának felgyorsítására alkalmas célterületre vonatkozó térinformatikai adatokkal való egyesítésével.</p> <ul style="list-style-type: none"> • A közös európai energiaügyi adattér kiaknázása. Az elektromobilitásra és az energiára vonatkozó adatok ötvözhető az energiakeresleti modellek szimulálásához, lehetővé téve ezáltal az elektromos járművek intelligens és kétirányú töltését, amely hozzájárul a rugalmas villamosenergia-fogyasztás (például a csúcsidőszakok alatti kereslet-csökkenéssel történő) lehetővé tételéhez szükséges valós idejű adatáramláshoz. • Az adatmegosztás megkönnyítése alapvető fontosságú ahhoz, hogy a szolgáltatók magas színvonalú szolgáltatásokat fejleszthessenek ki annak érdekében, hogy tájékoztassák az elektromos járművek vezetőit a töltőpontok helyéről, az árakról, a rendelkezésre állásról, valamint az infrastruktúra általános jellemzőiről és a megújuló energia rendelkezésre állásáról.
<p>Logisztika</p> <p>A különböző (modális) forrásokból származó adatok, az infrastruktúra és a rendelkezésre álló kapacitás feltárásának és ötvözésének megkönnyítése.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Pontosabb számított érkezési idők (ETA-k) és számított adatsere-idők (ETI-k), valamint a vállalkozások hatékonyabb forrás- és eszközkezelése. • Az áru fuvarozás dinamikus átírányítása a szállítási módok között a környezeti hatékonyság figyelembevételével. • Az optimális, biztonságos és védett parkolóhelyek felderítésnek megkönnyítése a nehéz tehergépjárművek vezetői számára. • Az áruk időben történő kiszállítása a fogyasztóknak kevesebb költség, éghajlati és környezeti hatás mellett.
<p>Városi logisztika</p> <p>Az áru fuvarozási adatokhoz és a városi infrastruktúrával kapcsolatos adatokhoz való hozzáférés lehetővé tétele.</p>	<p>Az intelligensebb városi logisztika a fuvarozók és a helyi hatóságok javát egyaránt szolgálná:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A várostervezők elemezhetnék az áru fuvarozási adatokat (például az áru fuvarozás volumenét, a használt járműveket és útvonalakat, valamint a berakodási/kirakodási műveleteket) az áru fuvarozással kapcsolatos tervezésük, szakpolitikáik és infrastrukturális beruházásaik irányításához, különösen az első és az utolsó kilométer esetén. • A városi infrastruktúrára (például a járdaszegély használatára, a járművek akadálymentességére, a parkolóhelyekre, a valós idejű forgalomfigyelésre és a töltőinfrastruktúrára) vonatkozó adatok elősegítenék, hogy az áru fuvarozási szolgáltatást nyújtók és a fuvarozók fokozzák a kiszállítási műveletek hatékonyságát, valamint együttműködésen alapuló megoldásokat ösztönöznének.
<p>Vízi szállítás</p> <p>Az adatok interoperabilitásának, hozzáférhetőségének és cseréjének lehetővé tétele</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A kikötői hatóságok segítése a belvízi kikötői infrastruktúra kezelésében (kikötőhelyek, zsilipek stb. fenntartása). • Segítségnyújtás a flottatulajdonosoknak és a hajóparancsnokoknak az utak jobb megtervezésében flottájuk maximális kihasználása érdekében (aszályok idején is).

<p>a különböző szállítási módok és érdekelt felek (például belvízi kikötők, hajók és logisztikai szereplők) között.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A belvízi szállítás hatékonyabb integrálása az ellátási láncokba. • Az intelligens hajózáson alapuló belvízi szállítás koncepciójának támogatása¹⁴. • A tengeri hajók környezeti feltételeire vonatkozó adatok megosztása és a kikötői kikötések optimalizálásának támogatása¹⁵.
<p>Légi közlekedés</p> <p>Az energiával kapcsolatos adatok (például villamos energia – forrás és költség, légi jármű-üzemanyagkeverék, származás, költség és rendelkezésre állás) integrálásának lehetővé tétele.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A repülőtér-irányító szervek és a légi jármű-üzembentartók támogatása abban, hogy a referenciaértékekre hivatkozva megfelelőbben kommunikáljanak kibocsátási lábnyomukról, valamint a légi közlekedési ágazat dekarbonizációjához való hozzájárulásukról. Ez egyértelművé tenné a repülőtéri telephelyeken használt villamos energia és üzemanyagok típusát, és lehetővé tenné az azokra vonatkozó jelentéstételt. • A verseny előmozdítása (például az üzemanyag-forgalmazók között), az innováció fokozásának és az utásoknak felszámított árak csökkentésének elősegítése. Ez különösen releváns a fenntartható légi jármű-üzemanyagok kereskedelmével összefüggésben¹⁶.

Ahogy egyre több adat áll rendelkezésre, összességében a közlekedési és mobilitási rendszerek optimalizálásának lehetőségei is bővülnek. Ugyanakkor e potenciál kiaknázása (akár offline, akár napi szintű műveletek keretében) is jelentős kihívás, és a köz- és a magánszektorbeli szereplőknek is egyre részletesebb és összetettebb közlekedési rendszert kell kezelniük. A **mesterséges intelligencia** (MI) ebben fontos szerepet játszhat. A mesterséges intelligencia és a közös európai mobilitási adattér kölcsönösen erősíti egymást. A közös európai mobilitási adattér elősegíti az adatok hozzáférhetőségét és további felhasználását, míg a mesterséges intelligencia megkönnyíti ezen adatok új információkhoz és szolgáltatásokhoz történő felhasználását (amennyiben a betanítása reprezentatív, elfogulatlan adatkészletekkel történik). A mesterséges intelligencia megkönnyítheti az adatok pusztán mennyiségének és összetettségének kezelését olyan szinergiák és mintázatok találásával, amelyek egyébként észrevétlenek és kiaknázatlanok maradhatnak. Ez különösen igaz a nagy méretű rendszerek számos változóval való optimalizálásakor, amelyre nem feltétlenül létezik optimális megoldás. A közös európai mobilitási adattér ezért a közlekedést és mobilitást szolgáló mesterséges intelligenciával kapcsolatos uniós kompetenciákhoz és versenyképességhez is hozzájárul.

¹⁴ [A PIANC 21. sz. jelentése – Smart Shipping on Inland Waterways \(Intelligens hajózás a belvízi utakon\)](#), 2022. március, 52. o.

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

¹⁶ A Bizottság 2024. július 1-jéig [a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról \(ReFuelEU Aviation\) szóló, 2023. október 18-i \(EU\) 2023/2405 európai parlamenti és tanácsi rendelet \(HL L 2023/2405., 2023.10.31.\)](#) 15. cikkében említett, a fenntartható légi jármű-üzemanyagokkal kapcsolatos meglévő rugalmassági mechanizmus lehetséges tökéletesítését vagy az azt kiegészítő intézkedéseket értékelő jelentést terjeszt elő.

3. Ágazatközi jogszabályok és kezdeményezések

3.1. Az adatokkal kapcsolatos ágazatközi uniós jogszabályok és a vonatkozó közös európai adatterek

A közös európai mobilitási adattér az adatokkal kapcsolatos ágazatközi uniós jogszabályokra, például az **adatkezelési rendeletre**¹⁷ fog épülni, amely fokozza az önkéntes adatmegosztás iránti bizalmat, megerősíti az adatok rendelkezésre állásának javítását célzó mechanizmusokat, és felszámolja az adatok felhasználásának technikai akadályait. A rendelet a közös európai adatterek létrehozásának kulcsfontosságú építőeleme, mivel olyan semleges adatközvetítőket szabályoz, amelyek az adatcsere megkönnyítésében központi szerepet fognak betölteni. A rendelet továbbá felhatalmazza a Bizottságot az ipar és a közös európai adatterek megfelelő képviselőiből álló **Európai Adatinnovációs Testület (EDIB)** létrehozására. Az Európai Adatinnovációs Testület alapvető szerepet tölt majd be az említett adatterek fejlesztésének elősegítésével kapcsolatos iránymutatások kidolgozásában és kiadásában, valamint az ágazatközi adatmegosztásra vonatkozó szabványok és interoperabilitási követelmények meghatározásában.

A Bizottság előterjesztette az **adatmegosztási jogszabályt**¹⁸, amelynek célja a digitális környezeten belüli méltányosság biztosítása, a versenyképes adatpiac ösztönzése, az adatvezérelt innováció lehetőségeinek megnyitása és az adatok mindenki számára hozzáférhetőbbé tétele. Ez a jogszabály – azáltal, hogy lehetővé teszi a felhasználók számára a csatlakoztatott eszközök, például a hálózatba kapcsolt járművek által generált adatokhoz való hozzáférést és az adatok harmadik felekkel történő megosztását – versenyképesebb és innovatívabb szolgáltatásokhoz, például utópiaci szolgáltatásokhoz vezet. A vállalkozások közötti adathozzáférésre, -megosztásra és -felhasználásra vonatkozó, nem kötelező erejű szerződési mintafeltételek Bizottság általi kidolgozása és ajánlása hozzájárul ahhoz, hogy a közös európai mobilitási adattér résztvevői tisztességes, észszerű és megkülönböztetésmentes jogokat és kötelezettségeket tartalmazó szerződéseket kössenek. Végezetül az adatmegosztási jogszabály meghatározza az adatterekre vonatkozó alapvető követelményeket, és felhatalmazza a Bizottságot arra, hogy felhatalmazáson alapuló jogi aktusok útján tovább pontosítsa ezeket a követelményeket, valamint közös előírásokat tartalmazó végrehajtási jogi aktusokat fogadjon el a közös európai adatterek és az intelligens szerződések interoperabilitásának biztosítása érdekében.

A **nagy értékű adatkészletekről szóló végrehajtási rendelet**¹⁹ meghatározza azon „nagy értékű” adatkészletek jegyzékét, amelyeket a közszférának nyílt hozzáférésű adatként, díjmentesen további felhasználásra kell bocsátania. A közlekedés szempontjából különösen releváns adatkészletek közé tartozik a közlekedési hálózatokra vonatkozó INSPIRE-

¹⁷ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2022/868 rendelete \(2022. május 30.\) az európai adatkezelésről és az \(EU\) 2018/1724 rendelet módosításáról \(adatkezelési rendelet\) \(HL L 152., 2022.6.3., 1. o.\).](#)

¹⁸ [COM\(2022\) 68 final, Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a méltányos adathozzáférésre és adathasználatra vonatkozó harmonizált szabályokról \(adatmegosztási jogszabály\).](#)

¹⁹ [A Bizottság \(EU\) 2023/138 végrehajtási rendelete \(2022. december 21.\) a konkrét nagy értékű adatkészletek jegyzékének, valamint a közzétételükre és a további felhasználásukra vonatkozó szabályoknak a meghatározásáról \(HL L 19., 2023.1.20., 43. o.\).](#)

adattéma²⁰. A **nyílt hozzáférésű adatokról szóló irányelv**²¹ megállapítja azt az általános elvet, hogy a közsféra által finanszírozott, nyilvánosan hozzáférhető adatoknak kereskedelmi vagy nem kereskedelmi célból további felhasználásra alkalmasnak kell lenniük. Az **Interoperábilis Európáról szóló**, a Bizottság által előterjesztett **jogszabálynak**²² az EU egészében meg kell erősítenie a határokon átnyúló interoperabilitást és együttműködést a közszférában.

A közös európai mobilitási adattér égisze alatt végrehajtott intézkedések biztosítani fogják az uniós adatvédelmi szabályozásnak – többek között az egyénekre vonatkozó személyes adatok egyének, vállalatok vagy szervezetek általi kezelését az EU-n belül szabályozó **általános adatvédelmi rendelet**²³ (GDPR) szerinti „beépített és alapértelmezett” adatvédelemnek – való megfelelést.

A **kiberbiztonságnak** – a szigorított kiberbiztonsági követelményeket megállapító **NIS 2 irányelvvel**²⁴ összhangban – a mobilitási ökoszisztéma valamennyi szegmensében kiemelt helyen kell szerepelnie. A közlekedési ágazatot – a légi, a vasúti, a vízi és a közúti alágazattal együtt – már a 2016. évi NIS-irányelv is az egyik legkritikusabb jelentőségű ágazatként ismerte el. Mivel a gépjármű-töltőállomások üzemeltetői (a villamosenergia-alágazatban), valamint a gépjárműgyártók egyre kritikusabb jelentőségűek az EU gazdasága és társadalma szempontjából, a NIS 2 irányelv hatálya kiegészült ezekkel. Ami az ellátási lánc biztonságát illeti, a **kiberrezilienciáról szóló jogszabályra** irányuló, jelenleg együttdöntési eljárás alatt álló javaslat²⁵ szintén kulcsszerepet fog játszani. E jogszabály felhatalmazást fog adni a beépített és alapértelmezett kiberbiztonságra az európai piacra jutó hardverek és szoftverek esetében. Emellett a termékek teljes életciklusára kiterjedő kiberbiztonsági kötelezettségeket is bevezet, például biztonsági frissítéseket és a sérülékenységek kezelését. A Bizottság javaslatot tett továbbá a **kritikus szervezetek rezilienciájáról szóló irányelv**²⁶ felülvizsgálatára, amely tizenegy ágazatra, többek között a közlekedésre is kiterjeszti a 2008. évi irányelv hatályát és részletességét. A kiberbiztonsággal kapcsolatos másik fontos fejlemény **az európai digitális személyazonosságról szóló rendeletre** irányuló bizottsági javaslat²⁷, amely felülvizsgálja a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és

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

²¹ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2019/1024 irányelve \(2019. június 20.\) a nyílt hozzáférésű adatokról és a közsféra információinak további felhasználásáról \(HL L 172., 2019.6.26., 56. o.\)](#).

²² [COM\(2022\) 720 final, Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a közsféra Unión belüli magas szintű interoperabilitását biztosító intézkedések meghatározásáról \(az Interoperábilis Európáról szóló jogszabály\)](#).

²³ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2016/679 rendelete \(2016. április 27.\) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről \(általános adatvédelmi rendelet\) \(HL L 119., 2016.5.4., 1. o.\)](#).

²⁴ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2022/2555 irányelve \(2022. december 14.\) az Unió egész területén egységesen magas szintű kiberbiztonságot biztosító intézkedésekről, valamint a 910/2014/EU rendelet és az \(EU\) 2018/1972 irányelv módosításáról és az \(EU\) 2016/1148 irányelv hatályon kívül helyezéséről \(NIS 2 irányelv\), HL L 333., 2022.12.27., 80. o.\)](#).

²⁵ [COM\(2022\) 454 final, Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a digitális elemeket tartalmazó termékekre vonatkozó horizontális kiberbiztonsági követelményekről és az \(EU\) 2019/1020 rendelet módosításáról](#).

²⁶ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2022/2557 irányelve \(2022. december 14.\) a kritikus szervezetek rezilienciájáról és a 2008/114/EK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről](#).

²⁷ [COM\(2021\) 281 final, Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a 910/2014/EU rendeletnek az európai digitális személyazonosság keretének létrehozása tekintetében történő módosításáról](#).

bizalmi szolgáltatásokról szóló 910/2014/EU rendeletet (az eIDAS-rendeletet)²⁸. A digitális személyazonosság területén a közeljövőben várható fejlemények, különösen az **európai digitális személyiadat-tárcák** és az új bizalmi szolgáltatások (például elektronikus attribútumtanúsítványok és elektronikus főkönyvek) bevezetése különösen fontos az adatterek szempontjából, mivel hozzájárulnak a magánélet védelméhez, az adatvédelemhez és a biztonsághoz, ezért valószínűleg kulcsszerepet játszanak azok lehetővé tételében.

A közös európai adatterek létrehozása úttörő vállalkozás. Jelentős kihívássá teszi az érintett ágazatok és területek sokfélesége, amelyek mindegyike saját jellemzőkkel és egyedi adatokkal rendelkezik (például mobilitási adatok, energetikai adatok és ipari gyártási adatok), többek között a további felhasználás különböző módjaira vonatkozóan. A változatos felhasználási esetek, valamint az érintett szereplők adatfelhasználással és konkrét adatigényekkel kapcsolatos, nehezen összeegyeztethető, eltérő érdekei miatt még egy adott ágazaton belül is nagy fokú összetettség tapasztalható.

A szükséges **műszaki adatinfrastruktúrára** és az **irányítási keretre** egyaránt kiterjedő egyenmegoldás korlátozott mértékben tudja kielégíteni az egyes vertikális ágazatok vagy területek sajátos igényeit. Mindazonáltal kulcsfontosságú lesz az **ágazatok közös pontjainak** azonosítása, valamint lehetőség szerint olyan közös **elvek** és **építőelemek** kidolgozása, amelyek különböző ágazatokban vagy területeken alkalmazhatók anélkül, hogy veszélyeztetnék az ágazatspecifikus területeken már létező vagy kialakulóban lévő megoldásokat. A harmonizált megközelítésekre és mechanizmusokra való támaszkodás révén erőforrások takaríthatók meg, és lehetővé teszi a rendkívül előnyös felhasználás eseteit.

Az alábbiakban példák találhatók azokra az adatterekre, amelyek a közös igények, adatkészletek, kulcsfontosságú érdekelt felek és ökoszisztémák miatt **kifejezetten relevánsak a közös európai mobilitási adattér szempontjából**.

1) A közös európai **zöldmegállapodás-adattér** tematikus adatökoszisztémaként kerül kifejlesztésre annak érdekében, hogy teljesüljenek az európai zöld megállapodásnak a szennyezőanyag-mentességi cselekvési tervben²⁹, a körforgásos gazdaságra vonatkozó cselekvési tervben³⁰, a biodiverzitási stratégiában³¹, valamint az éghajlatváltozás mérséklését, illetve az ahhoz való alkalmazkodást célzó stratégiákban meghatározott bizonyos célkitűzései. Ez az adattér mind a magán-, mind a közszféra számára hozzáférhetővé fogja tenni a különböző adatökoszisztémákból származó, jelenleg széttagolt és szétszórta adatokat. Magában fogja foglalni az **intelligens és fenntartható városok és közösségek** adatterét is, amely helyi szinten támogatni fogja a zöld átállást, és segítséget fog nyújtani a polgárok életminőségének javítására alkalmas szolgáltatások nyújtásához. A közlekedési ágazatra kiterjedő közös európai mobilitási adattér hozzá fog járulni ehhez a több tematikus területet lefedő adattérhez, és ki fogja használni annak előnyeit.

²⁸ [Az Európai Parlament és a Tanács 910/2014/EU rendelete \(2014. július 23.\) a belső piacon történő elektronikus tranzakciókhoz kapcsolódó elektronikus azonosításról és bizalmi szolgáltatásokról, valamint az 1999/93/EK irányelv hatályaon kívül helyezéséről \(HL L 257., 2014.8.28., 73. o.\).](#)

²⁹ [COM\(2021\) 400 final.](#)

³⁰ [COM\(2020\) 98 final.](#)

³¹ [COM\(2020\) 380 final.](#)

- 2) A **közös európai ipari (gyártási) adattér**, amelyben az ipari adatmegosztás erőteljes növekedést ösztönözhet, segíti a vállalatokat a meglévő folyamatok optimalizálásában, új termékek kifejlesztésében és új vállalkozások létrehozásában. A 2020. évi új iparstratégia aktualizálása ennek megfelelően kifejti, hogy az ipari (gyártási) adattér rugalmasabb és reziliensebb ellátási láncokat eredményez³², amelyek szorosan kapcsolódnak a szállítási ágazat logisztikai és áru fuvarozási részéhez, és következésképpen a közös európai mobilitási adattérhez.
- 3) A közös európai **energiaügyi** adattér az EU-ban jelenleg zajló zöld és digitális átállás javát fogja szolgálni. Ez az adattér elő fogja segíteni a megújuló energiaforrások energiarendszerbe való további integrálását, fokozni fogja az energiarendszer rugalmasságát és általában véve az energiahatékonyságot, meg fogja könnyíteni az elektromos járművek intelligens és kétirányú töltését, a fogyasztók és a termelők javát fogja szolgálni, és biztosítani fogja például a fűtési és a közlekedési ágazat villamosítására való zökkenőmentes és versenyképes átállást. Az energiarendszer digitalizációját célzó uniós cselekvési tervben³³ foglaltaknak megfelelően a mobilitási adattér és az energiaügyi adattér összehangolása a szinergiák feltárása, a rendszerintegráció támogatása és az ágazatközi szolgáltatások bevezetése szempontjából fontos.
- 4) A közös európai **turisztikai** adattér³⁴ a vállalkozásokat, a turisztikai stratégiáért és irányításért felelős helyi hatóságokat és más releváns szereplőket fogja támogatni. Az adatokhoz való hozzáférés, valamint az ágazaton belüli és más adatterek közötti adatáramlás támogatása révén különböző adatfelhasználóknak, például üzleti közvetítőknek, desztinációmenedzsereknek, turisztikai szolgáltatóknak és adatelemzőknek nyújt támogatást. Ez különösen a kisebb turisztikai célterületek és a kkv-k javát fogja szolgálni, amelyek az EU turizmusban érdekelt magánszektorbeli szereplőinek túlnyomó többségét alkotják. A mobilitási és a turisztikai ágazat adatainak ötvözése a turisztikai célterületek és a turisták számára a fenti szakaszban ismertetett, hozzáadott értéket képviselő felhasználási eseteket tesz majd lehetővé.

Mivel a releváns adatterek kiépítésére fokozatosan kerül sor, törekedni kell a közös felhasználás eseteire.

A 2022 októberében elindított Digitális Európa program (DIGITAL) keretében finanszírozott **Adattértámogató Központ (DSSC)**³⁵ a közös európai adatterekkel kapcsolatos valamennyi releváns intézkedést támogatja és koordinálja. Feladata, hogy az adatterekre vonatkozóan közös architektúra-tervezetet és adatinfrastruktúra-követelményeket, valamint koherens és harmonizált megközelítést biztosítson. A közös európai adatterek technikai keretével való összhang biztosítása érdekében a közös európai mobilitási adattér előkészítését és kiépítését célzó intézkedések végrehajtására eddig is és a jövőben is az Adattértámogató Központtal szoros partnerségben kerül sor.

Ezzel párhuzamosan a Bizottság jelenleg a Digitális Európa program keretében finanszírozott, **nyílt forráskódú intelligens, felhő-perem köztesszoftver-platform (Simpl)** beszerzését

³² [Az Európai Bizottság 2021. évi sajtóközleménye: „A 2020. évi iparstratégia aktualizálása: egy erősebb egységes piac felé Európa fellendülése érdekében”](#).

³³ Az energiarendszer digitalizációját célzó uniós cselekvési terv, [COM\(2022\) 552 final](#) és [SWD\(2022\) 341 final](#).

³⁴ [C\(2023\) 4787](#).

³⁵ <https://dssc.eu/>

végzi, amely a különböző adatterek igényeit fogja kezelni, és lehetővé fogja tenni az európai felhőegyesítés megvalósítását. A platform biztonságos és moduláris alapvető építőelemeket fog biztosítani, amelyek támogató rétegeként és az ágazati adatterek – többek között a közös európai mobilitási adattér – kiépítésének és összekapcsolásának alapjaként fognak szolgálni³⁶.

A **Digitális évtized 2030 szakpolitikai program**³⁷ új jogi keretet vezetett be a több országra kiterjedő projektek végrehajtása érdekében: az **európai digitális infrastruktúra-konzorciumot (EDIC)**. A legalább három tagállam által létrehozott európai digitális infrastruktúra-konzorcium az európai, nemzeti és magánjellegű hozzájárulások egyesítésére képes jogalannyá válhat. Németország, Hollandia és Finnország előzetesen értesítette a Bizottságot arról a szándékáról, hogy mobilitási és logisztikai adatokra szakosodott európai digitális infrastruktúra-konzorciumot kíván létrehozni, amely hozzájárul a közös európai mobilitási adattér célkitűzéseéhez³⁸. Egy ilyen európai digitális infrastruktúra-konzorcium célja a közös adatinfrastruktúra fenntarthatóságának biztosítása, a tagok közötti koordináció megerősítése és az elfogadás ösztönzése a határokon átnyúló felhasználási eseteken keresztül. További tagállamok és szervezetek jelezték részvételi szándékukat. A Bizottság üdvözli az európai digitális infrastruktúra-konzorcium előzetes bejelentését, és szorosan nyomon fogja követni annak lehetséges létrehozását.

3.2. Egyéb releváns kezdeményezések és építőelemek

A fent említett kezdeményezések mellett a köz- vagy magánszektorbeli szereplők által irányított különböző adatökoszisztémák, platformok és piacterek az adatmegosztás megkönnyítésére törekednek, amennyiben építőelemeiket, referencia-architektúráikat és adatkormányzási mechanizmusait fel lehetne használni a közös európai mobilitási adattér kiegészítésére. A lehetséges példák közé tartoznak az **Európai Bizottság Digitális Szolgáltatások Főigazgatóságának építőelemei**³⁹ (például az eDelivery), a **Nemzetközi Adattér Szövetség (IDSA)**⁴⁰ referencia-architektúrája és a **FIWARE**⁴¹ nyílt forráskódú szoftverplatform-komponensei. Hasonló érdeklődésre tart számot a **Gaia-X**⁴² világítótorony-projektjei keretében végzett munka (például a mobilitással, a közlekedéssel és a turizmussal kapcsolatos felhasználási esetekre összpontosító **Eona-X**⁴³, valamint a **német mobilitási adattér**⁴⁴). A logisztikai ágazatból származó példa az **iSHARE**⁴⁵, valamint az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) által társfinanszírozott **FEDeRATED**⁴⁶ projekt.

Az EU-n belüli felhő-perem infrastruktúra, szolgáltatások és értékláncok fejlesztéséhez (a Horizont Európa és a Digitális Európa program keretében) nyújtott uniós támogatás kedvező ökoszisztémát fog biztosítani a közös európai mobilitási adattér fejlesztéséhez. Ez erős szinergiákat tesz majd lehetővé a mesterséges intelligenciával kapcsolatos

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

³⁷ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2022/2481 határozata \(2022. december 14.\) a Digitális évtized 2030 szakpolitikai program létrehozásáról \(HL L 323., 2022.12.19., 4. o.\)](#).

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

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

⁴⁰ <https://internationaldataspaces.org/>

⁴¹ <https://www.fiware.org/>

⁴² <https://gaia-x.eu/>

⁴³ <https://eona-x.eu/>

⁴⁴ <https://mobility-dataspaces.eu/>

⁴⁵ <https://ishare.eu/>

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

kezdeményezésekkel, például az intelligens városok és közösségek MI-alapú tesztelési és kísérleti eszközével⁴⁷. Végezetül a digitális kommunikációs infrastruktúrára – például a határokon átnyúló 5G infrastruktúrára és a főbb közlekedési útvonalak⁴⁸ mentén piaci hiányosságokkal érintett területekre – irányuló beruházások a mobilitási és áru fuvarozási adatok megosztásához elengedhetetlen tényezők.

4. Egy koherens és harmonizált közös európai mobilitási adattér felé

4.1. Meglévő és jövőbeli kezdeményezések a mobilitási és közlekedési adatok területén

A mobilitási és a közlekedési ágazatot kellően megalapozott és még mindig fejlődő uniós jogszabályok és kiegészítő kezdeményezések jellemzik, amelyek a vállalkozások és a fogyasztók közötti (B2C), a vállalkozások közötti (B2B), a vállalkozások és a kormányzatok közötti (B2G), a kormányzatok és a vállalkozások közötti (G2B) és a kormányzatok közötti (G2G) területeken az utasszállítás és az áru fuvarozás esetében is szabályozzák az adatmegosztás megszervezését. A jelenlegi helyzet azonban igen heterogén és széttagolt, különböző adatmegosztási keretek és adatökoszisztémák jellemzik. A közös európai mobilitási adattér célja, hogy megkönnyítse ezen ökoszisztémák összekapcsolását, és adott esetben további fokozatos harmonizációt vezessen be, többek között az adatokhoz való hozzáférés feltételei tekintetében.

E keretek többségének van saját irányítása, architektúrája és platformja. Gyakran jelentős eredményeket mutatnak fel az adatmegosztási feltételek harmonizálása terén, emellett a **közös európai mobilitási adattér fontos elemeinek és építőelemeinek** minősülnek (az európai adatstratégiában foglaltak szerint). Ezeket a kereteket a közös európai mobilitási adattér létrehozásakor megfelelően figyelembe fogják venni. Az alábbiakban a közlekedési ágazat alágazatai szerinti bontásban ismertetésre kerül a mobilitási és közlekedési adatok szempontjából releváns uniós jogszabályok és kezdeményezések nem teljes köre: vízi szállítás és logisztika; vasúti ágazat; intelligens közlekedési rendszerek; közlekedési hálózatok és infrastruktúra; gépjárműágazat; légi közlekedés; közúti fuvarozás és közúti közlekedésbiztonság.

Vízi szállítás és logisztika

A Bizottság egyik szakértői csoportja, a **Digitális Szállítási és Logisztikai Fórum (DTLF)**⁴⁹ a teljes körű digitális interoperabilitás megvalósításán dolgozik annak érdekében, hogy **biztonságos és megbízható áruszállítási és logisztikai adattérben** könnyítse meg az összes szállítási mód érintett érdekelt felei közötti adatmegosztást. E célból a Digitális Szállítási és Logisztikai Fórum tervezési elveket, valamint műszaki és irányítási építőelemeket határoz meg egy olyan közös egyesített adatcsere-kerethez, amely együttműködő és megbízható környezetben, egyszerűen kapcsolja össze a meglévő szállítási és logisztikai platformokat és ökoszisztémákat. A Digitális Szállítási és Logisztikai Fórum fontos szerepet játszott az **elektronikus áruszállítási információkról (eFTI) szóló uniós rendelet**⁵⁰ előkészítésében, és

⁴⁷ www.citcom.ai

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

⁴⁹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/digital-transport-and-logistics-forum-dtlf_en

⁵⁰ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2020/1056 rendelete \(2020. július 15.\) az elektronikus áruszállítási információkról \(HL L 249., 2020.7.31., 33. o.\).](#)

továbbra is nélkülözhetetlen a kapcsolódó végrehajtási munkában. Az eFTI-rendelet egy olyan jogi keretet hoz létre, amely lehetővé fogja tenni a gazdasági szereplők számára, hogy az EU-n belüli szállításra vonatkozó uniós és nemzeti szabályoknak való megfelelés igazolásához elektronikus formátumban nyújtsák be az áruszállítási információkat.

Az **európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezetéről (EMSWe) szóló rendelet**⁵¹ harmonizált szabályokat állapít meg a kikötői megállásokhoz szükséges információk szolgáltatására vonatkozóan. Különösen azt biztosítja, hogy ugyanazokat az adatkészleteket azonos módon lehessen jelenteni az egyes tagállamokban, és hogy az adatokat az érintett felek a benyújtást követően ismételtelen felhasználhassák.

A **folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló irányelv**⁵² felülvizsgálatának hatékony keretet kell biztosítani a harmonizált folyami információs szolgáltatások Unión belüli bevezetéséhez és igénybeviteléhez, valamint javítani kell az információs szolgáltatások interoperabilitását és az adatmegosztást a belvízi hajózásban.

Vasúti ágazat

A **vasúti ágazatban** az infrastruktúrára vonatkozó adatok képezik a mobilitási adatok kiépítésének alapját. A **vasúti infrastruktúra nyilvántartásának (RINF)**⁵³ felülvizsgált közös előírásai a vasúti infrastruktúrára vonatkozó adatok közös forrásaként létrehozzák a vasúti infrastruktúra nyilvántartását. Ez az **ERA ontológiáján**⁵⁴ alapul, amely meghatározza a vasúti rendszer géppel olvasható és strukturált adatait, és amely **a közös európai mobilitási adattér vasúti ágának építőeleme**.

A vasúti szállítás területén alkalmazott interoperábilis adatmegosztásra vonatkozó szabályozási keret a **telematikai alkalmazások alrendszerre vonatkozó átjárhatósági műszaki előírások (ÁME-k)** keretében történő felülvizsgálata⁵⁵ észszerűsíteni fogja a személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatások kapacitásszervezésével és forgalomirányításával kapcsolatos információcserét. A felülvizsgálat emellett létrehozza a vasúti személyszállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó **menetjegy-értékesítésre** vonatkozó műszaki előírások harmonizált keretét.

A **vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól** szóló, átdolgozott **rendelet**⁵⁶ arra kötelezi a pályahálózat-működtetőket és a vasúti társaságokat, hogy nemcsak a vasúti társaságok, hanem a menetjegy-értékesítők és az utazásszervezők számára is szolgáltatassanak **valós idejű dinamikus forgalmi és utazási információkat** annak érdekében, hogy azokat a vasúthasználók rendelkezésére bocsássák. A menetjegy-értékesítő szervezetek számára a valós

⁵¹ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2019/1239 rendelete \(2019. június 20.\) az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről \(HL L 198., 2019.7.25., 64. o.\).](#)

⁵² [Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve \(2005. szeptember 7.\) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról \(RIS\) \(HL L 255., 2005.9.30., 152. o.\).](#)

⁵³ [A Bizottság \(EU\) 2019/777 végrehajtási rendelete \(2019. május 16.\) a vasúti infrastruktúra nyilvántartásának közös előírásairól és a 2014/880/EU végrehajtási határozat hatályon kívül helyezéséről \(HL L 139L., 2019.5.27., 312. o.\); valamint a RINF-hez \(<https://rinf.era.europa.eu/rinf/>\) való hozzáféréshez kapcsolódó útmutató dokumentáció \(\[https://www.era.europa.eu/domains/registers/rinf_en\]\(https://www.era.europa.eu/domains/registers/rinf_en\)\).](#)

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

⁵⁵ [COM\(2020\) 66 final.](#)

⁵⁶ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2021/782 rendelete \(2021. április 29.\) a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól és kötelezettségeiről \(átdolgozás\) \(HL L 172., 2021.5.17., 1. o.\).](#)

idejű kérésekre, a helyfoglalásokra és az elérhetőségre vonatkozó kérésekkel kapcsolatos információkhoz való hozzáférés biztosítása fel fogja lendíteni a vasúti menetjegy-értékesítés piacát, és támogatni fogja az innovatívabb menetjegyek kínálására tett erőfeszítéseket azáltal, hogy lehetővé teszi a különböző vasúti társaságok és menetjegy-értékesítők/utazásszervezők számára, hogy csomagban értékesítsék különböző fuvarozók menetjegyeit, és változatos csatlakozási lehetőségeket kínáljanak.

Intelligens közlekedési rendszerek

Az **ITS-irányelv**⁵⁷ értelmében elfogadott uniós előírások célja, hogy közös szabványok alapján harmonizálják az ITS-szolgáltatások nyújtását és az adatokhoz való hozzáférést. Ezek előírják, hogy a multimodális közlekedési, utazási és infrastrukturális adatoknak a tagállamok által létrehozott nemzeti hozzáférési pontok hálózatán keresztül hozzáférhetőnek kell lenniük. Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz által finanszírozott, az összes tagállam és társult partner részvételével bonyolított **NAPCORE**⁵⁸ projekt lehetővé teszi az EU egészére kiterjedő együttműködést az ITS-adatok további felhasználását megkönnyítő közös megoldások, valamint az ITS-adatok EU-n belüli rendelkezésre állásával és hozzáférhetőségével kapcsolatos közös jövőkép kialakítása érdekében.

Ez a keret folyamatosan fejlődik azzal a céllal, hogy a nemzeti hozzáférési pontok közreműködésével javítsa az ITS-adatok hozzáférhetőségét és hozzáférhetőségét. Az **ITS-irányelv felülvizsgálatának**⁵⁹ az a célja, hogy az EU egész területén kulcsfontosságú adatokat bocsásson rendelkezésre az ITS-szolgáltatások kiépítésének előmozdítása és a digitalizáció előnyeinek kiaknázása érdekében. Ezen túlmenően a **multimodális utazási információs szolgáltatásokról** szóló (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet felülvizsgálatakor a Bizottság arra kötelezi az adattulajdonosokat, hogy a nemzeti hozzáférési pontok közreműködésével tegyenek hozzáférhetővé valós idejű utazási információs adatokat, aminek javítania kell a multimodális utazási információs szolgáltatások minőségét és meg kell könnyítenie az utasok számára a tervezést.

Közlekedési hálózatok és infrastruktúra

A **transzeurópai közlekedési hálózatról (TEN-T)**⁶⁰ szóló, jelenleg felülvizsgálat alatt álló rendelet⁶¹ a vasútvonalak, a közutak, a belvízi utak, a tengeri hajózási útvonalak, a kikötők, a repülőterek és a vasúti terminálok uniós szintű hálózatának létrehozásával és fejlesztésével, valamint az információs és kommunikációs technológiákat (IKT) alkalmazó rendszerek mindezen közlekedési módokhoz történő kiépítésével foglalkozik. A **TENtec** a TEN-T politika koordinálására és támogatására szolgáló bizottsági információs és nyomonkövetési rendszer.

⁵⁷ [Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve \(2010. július 7.\) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről \(HL L 207., 2010.8.6., 1. o.\).](#)

⁵⁸ <https://napcore.eu/>

⁵⁹ [COM\(2021\) 813 final, Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács irányelve az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről szóló 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról.](#)

⁶⁰ [Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete \(2013. december 11.\) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről \(HL L 348., 2013.12.20., 1. o.\).](#)

⁶¹ [COM\(2021\) 812 final, Javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról, az \(EU\) 2021/1153 rendelet és a 913/2010/EU rendelet módosításáról, valamint az 1315/2013/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről.](#)

A TENtec nyilvános portál⁶² interaktív térképek és egy térképtár segítségével nyújt időszerű tájékoztatást a nagyközönségnek (polgároknak és szakembereknek). Az említett, időszerű és naprakész adatok biztosítása érdekében jelenleg a tagállamokkal és más releváns uniós szervekkel együtt automatizált adatcsere-megoldások elemzése folyik. A vezérelv az egyszeri adatszolgáltatás elve, melynek célja, hogy csökkenjenek a tagállamok adminisztratív terhei azáltal, hogy ugyanazt az információt csak egyszer kérik. Ezzel összefüggésben a Bizottság az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz technikai segítségnyújtási ágán keresztül támogatja az automatizált adatcsere irántuló megoldások kidolgozását⁶³.

Az **alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet (AFIR)**⁶⁴ előírja az elektromos töltőpontok és az üzemanyag-töltő pontok üzemeltetői számára, hogy a vonatkozó adatokat a nemzeti hozzáférési pontokon keresztül költségmentesen bocsássák más adatfelhasználók rendelkezésére, a tagállamok számára pedig előírja ezen adatok hozzáférhetőségének biztosítását. Ezen túlmenően az **Alternatív Üzemanyagok Európai Megfigyelőközpontja (EAFO)**⁶⁵ meg fogja erősíteni az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájával kapcsolatos legfontosabb nyilvános információs eszközként betöltött szerepét. Az EAFO jövőbeli fejlesztése támogatni fogja új információs szolgáltatások létrehozását, és lehetővé fogja tenni a piaci fejlemények eredményes szakpolitikai nyomon követését. Ebben az összefüggésben a közös európai mobilitási adattér elősegítheti az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó adatokhoz való szélesebb körű hozzáférést és azok fellelhetőségét.

A felülvizsgált **megújulóenergia-irányelv**⁶⁶ arra kötelezi az átviteli és elosztórendszer-üzemeltetőket, hogy valós időben tegyék elérhetővé a megújuló energia részarányára és az általuk szolgáltatott villamos energia üvegházhatásúgáz-kibocsátására vonatkozó információkat az elektromos járművek használói, az aggregátorok, az elektromobilitás-szolgáltatók és a villamosenergia-piaci szereplők számára.

Gépjárműágazat

A **gépjárműágazatban** a típusjóváhagyásra vonatkozó jogszabályok meghatározzák a harmadik fél szolgáltatók javítási és karbantartási információkhoz való hozzáféréseinek feltételeit. Ezek a jogszabályok jelenleg felülvizsgálat tárgyát képezik⁶⁷ egy olyan kezdeményezés keretében, amelynek célja a **járműfedélzeti adatokhoz**, valamint a járművek erőforrásaihoz és funkcióihoz való hozzáférés és azok felhasználási feltételeinek meghatározása. E jogszabályok célja, hogy egyértelmű és versenybarát uniós szabályokat tegyenek lehetővé a járművek adataihoz, funkcióihoz és erőforrásaihoz való hozzáféréseken alapuló szolgáltatások (például távdiagnosztika, prediktív karbantartás, mobilitási szolgáltatás, összekapcsolt és automatizált mobilitás, flottairányítás, elektromos járművek intelligens

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

⁶³ https://cinea.ec.europa.eu/funding-opportunities/calls-proposals/cef-transport-technical-assistance-member-states-general-envelope_en

⁶⁴ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2023/1804 rendelete \(2023. szeptember 13.\) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről \(HL L 234., 2023.9.22., I. o.\).](#)

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

⁶⁶ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2023/2413 irányelve \(2023. október 18.\) az \(EU\) 2018/2001 irányelvnek, az \(EU\) 2018/1999 rendeletnek és a 98/70/EK irányelvnek a megújuló energiaforrásokból előállított energia előmozdítása tekintetében történő módosításáról, valamint az \(EU\) 2015/652 tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről \(HL L 2023/2413., 2023.10.31.\).](#)

⁶⁷ [A járművek adataihoz, funkcióihoz és erőforrásaihoz való hozzáférés \(europa.eu\).](#)

töltése, közös gépkocsihasználat, az elektromos járművekben az életciklus végének meghosszabbítása céljából az akkumulátorok rendeltettségmódosítása, valamint biztosítás) gyorsabb fejlesztése érdekében. A hatóságok számára a járműfedélzeti adatokhoz való hozzáférés megkönnyítése a korszerű (adatvezérelt) szakpolitikai döntéshozatali módszerek alkalmazását is jelentősen fokozhatja a közúti közlekedésbiztonság, a közlekedés, a mobilitás és a környezetvédelem területén. A közúti közlekedésbiztonság érdekében alapvető fontosságú lesz, hogy az engedéllyel rendelkező (köz- és magánszektorbeli) járműellenőrök könnyen és szabadon hozzáférjenek azokhoz a járműspecifikus adatokhoz, amelyekre szükségük van a korszerű járművek műszaki vizsgálatának elvégzéséhez. A hálózatba kapcsolt és automatizált járművek – köztük az elektromos járművek – kiberbiztonsági szempontjainak értékelése kiemelt kérdés, mivel azok hatással lehetnek a kiberkémkedésre, a külföldi beavatkozásra vagy az adatbiztonságra. A NIS 2 irányelv 22. cikkével összhangban a Bizottság a Kiberbiztonsági Együttműködési Csoporttal és az ENISA-val⁶⁸ folytatott konzultációt követően mérlegelni fogja a hálózatba kapcsolt és automatizált járművekhez kapcsolódó releváns ellátási láncok meghatározását annak érdekében, hogy – a technikai, és adott esetben a nem technikai kockázati tényezők figyelembevételével – uniós szinten összehangolt kockázatértékelést végezzen.

Légi közlekedés

A Bizottság 2020-ban módosította az **egységes európai égbolt végrehajtásáról szóló rendeletre** irányuló javaslatát⁶⁹, részben annak érdekében, hogy a rendeletbe i. az adatok elérhetőségére vonatkozó új rendelkezések kerüljenek, és különösen annak érdekében, hogy a működési adatok (például a menetrend szerinti járatok számított érkezési ideje) határokon átnyúló viszonylatban és az EU egészében elérhetővé váljanak; valamint ii. árképzési elvek kerüljenek, amelyeket részletesebben meg kell határozni annak érdekében, hogy a légiforgalmi szolgáltatás területén egyenlő versenyfeltételeket lehessen biztosítani az adatszolgáltatók piacra jutása terén.

A **Data4Safety (D4S)**⁷⁰ az uniós tagállamok és az ágazat közötti önkéntes partnerség, amely uniós szinten megfelelőbb módon kívánja azonosítani, illetve mérsékelni kívánja a légi közlekedés biztonságát érintő rendszerszintű kockázatokat. Ez a légi közlekedésre vonatkozó adatok gyűjtésével és ezen adatok (például biztonsági jelentések, a légi járatokra vonatkozóan a légitársaságoktól kapott adatok, valamint az ATM-rendszerből származó forgalmi adatok vagy időjárás adatok) megfelelő felhasználásához szükséges elemzési kapacitás kiépítésével valósul meg. Az adatokat az uniós tagállamok és az ágazat szakértői használják fel, akik együttműködnek a D4S adatokkal foglalkozó tudományos szakembereivel.

A légi közlekedéssel kapcsolatos adatkivonatolást szolgáló alapvető információkat tartalmazó **ICARE** (Informational Core for Aviation Related Extractions) az Európai Bizottság által a légi közlekedés területén végzett adatelemzéshez és jelentéstételhez használt eszköz. Ez az eszköz a megalapozottabb döntések meghozatalában segíti a szakpolitikai döntéshozókat. Lehetővé teszi a globális közlekedési kínálat és a légiközlekedési piacokon a légi közlekedés iránti – a

⁶⁸ <https://www.enisa.europa.eu/>

⁶⁹ [COM\(2020\) 579, Módosított javaslat – Az Európai Parlament és a Tanács rendelete az egységes európai égbolt végrehajtásáról \(átdolgozás\).](#)

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

fuvarozók által a légi járataik menetrendjéről (kínálat) és az Eurostat által közölt – kereslet elemzését.

Az **Atlas of the Sky**⁷¹ egy olyan földrajzi eszköz, amely ICARE-alapú adatokat használ az adatvezérelt információk (pl. a TEN-T-re, a repülőtéri szolgáltatási megállapodásokra, a közszolgáltatási kötelezettségekre, a repülőterekre és a légi forgalomra vonatkozó információk) térképalapú ábrákká alakításához. Az Atlas of the Sky lehetővé teszi a felhasználók számára, hogy az ICARE-ben közvetlenül nyissanak meg jelentéseket vagy közvetlenül nyissanak meg forgalommal kapcsolatos adatokat.

A **ReFuelEU Aviation kezdeményezésről szóló rendelet**⁷² értelmében a Bizottság javaslatot tett arra, hogy az EASA (2025-től és azt követően minden évben) tegyen közzé technikai jelentést a rendelet hatálya alá tartozó üzemanyag-forgalmazók, légitársaságok és repülőtér-irányító szervezetek által közzétett éves jelentések alapján. Ennek a jelentésnek a fenntartható légi közlekedés EU-n belüli fejlődésére vonatkozó kulcsfontosságú mutatókat kell tartalmaznia, például az EU-szerte kínált és felhasznált fenntartható légitársaságok összesített mennyiségét, a fenntartható légitársaságok piacának helyzetét (beleértve a fenntartható légitársaságok árát és azok előállításának tendenciáit), valamint a rendelet által érintett érdekelt felek általi megfelelés helyzetét.

Közúti fuvarozás és közúti közlekedésbiztonság

A **közúti fuvarozási ágazatban** számos adatbázis és adatcsererendszer könnyíti meg a közúti fuvarozók és a nemzeti hatóságok számára az uniós közúti fuvarozási szabályoknak való megfelelést és a megfelelés ellenőrzését. A kormányzatok közötti (G2G), a vállalkozások és a kormányzat közötti (B2G) és a kormányzatok és a vállalkozások közötti (G2B) adatcserét lehetővé tevő kulcsfontosságú rendszerek: a **közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartása (ERRU)**⁷³, a **TACHOnet**⁷⁴ és a **belső piaci információs rendszer (IMI)**⁷⁵.

A **közúti közlekedésbiztonság** területén az uniós CARE⁷⁶ adatbázis éves adatokat tartalmaz az EU-ban és az EFTA-országokban⁷⁷ bekövetkezett összes halálos kimenetelű vagy sérüléshez vezető közúti balesetről. Az adatbázis nagyrészt rendőrségi adatokon alapul. A rendőrségi és kórházi nyilvántartások összekapcsolása jelentősen javítaná a sérülések súlyosságára vonatkozó adatok minőségét. A közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó fő teljesítménymutatók gyűjtése az EU által finanszírozott Trendline projekt keretében is folyik⁷⁸.

Ezek a kezdeményezések és ökoszisztémák a **közös európai mobilitási adattér fejlesztésének fontos részét** képezik. A közös európai mobilitási adattér hozzáadott értéke

⁷¹ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/aos/aos_public.html

⁷² [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2023/2405 rendelete \(2023. október 18.\) a fenntartható légi közlekedés egyenlő versenyfeltételeinek biztosításáról \(ReFuelEU Aviation\) \(HL L 2023/2405., 2023.10.31.\)](#).

⁷³ [Az ERRU a közúti fuvarozási vállalkozásokra és az uniós közúti fuvarozási szabályoknak való megfelelésükre vonatkozó információk tagállami hatóságok közötti cseréjére szolgáló elektronikus rendszer: a közúti fuvarozási vállalkozások európai nyilvántartása \(ERRU\) \(europa.eu\)](#).

⁷⁴ A TACHOnet a járművezetői tachográfok közötti információk tagállamok közötti elektronikus cseréjére szolgáló rendszer; https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/tachograph/tachonet_en

⁷⁵ Az IMI a Bizottság által kezelt biztonságos, többnyelvű online eszköz, amely megkönnyíti az uniós jog gyakorlati végrehajtásában részt vevő tagállami hatóságok közötti információcserét. Az IMI több egységes piaci szakpolitikai területen segíti a hatóságokat a határokon átnyúló igazgatási együttműködésre vonatkozó kötelezettségeik teljesítésében; [IMI-Net – Az EU egységes piaca \(europa.eu\)](#).

⁷⁶ https://road-safety.transport.ec.europa.eu/statistics-and-analysis/methodology-and-research/care-database_en

⁷⁷ <https://www.efta.int/>

⁷⁸ <https://www.baseline.vias.be/>

az említett ökoszisztémák összekapcsolása, valamint – hiányosságok feltárása esetén – ajánlások vagy adott esetben további harmonizációval kapcsolatos javaslatok tétele lesz az adatokhoz való hozzáférés, az adatok további felhasználásának és megosztásának megkönnyítése érdekében.

4.2. Közös átfogó keret és a legfontosabb alkotóelemek kialakítása

A 2. szakaszban említett célkitűzések elérése érdekében a Bizottság támogatni fogja a közös európai mobilitási adattérre vonatkozó keret kidolgozását.

A közös európai mobilitási adattérre vonatkozó keretnek **műszaki** dimenziója (például infrastrukturális elemek) és **irányítási dimenziója** lesz (például szabályok, eljárások, szerep- és felelősségi körök, amelyeket a vonatkozó uniós jogszabályokkal összhangban eseti alapon kell kidolgozni és kiigazítani). Ez a keret egyesített, megbízható és biztonságos környezetben fogja **megkönnyíteni az adatokhoz való hozzáférést, az adatok további felhasználását és megosztását** a mobilitási és közlekedési adatökoszisztémák és azok érdekelt felei között, valamint más ágazati adatterekkel.

A közös európai mobilitási adattér egyértelműen meghatározott **irányítási struktúrát** igényel, amely összeegyeztethető a vonatkozó uniós jogszabályokkal, valamint az eredményes létrehozásához és működéséhez szükséges szerep- és felelősségi körökkel. A Bizottság célzott projektekre és az érdekelt felekkel folytatott konzultációkra építve elemezni fogja a mobilitási és közlekedési ágazaton belül meglévő irányítási kereteket, és értékelné fogja a közös európai mobilitási adattér szervezeti irányítási struktúrája létrehozásának alternatíváit. Ez magában foglalhat operatív szerepet, amely kiterjedhet például az építőelemekre és a szabványokra vonatkozó ajánlásokra, a közös európai mobilitási adattérre vonatkozó keretnek való megfelelés tanúsítására és az összekötő réteg működésére. Különböző irányítási szinteket vonhat maga után. Biztosítani kell a különböző érdekelt felek aktív részvételét, és tiszteletben kell tartania a méltányosság és az átláthatóság elvét.

A közös európai mobilitási adattérre vonatkozó keret fő alkotóelemei a következők lesznek:

1) **Építőelemek:**

A Bizottság – az érdekelt felek észrevételeire és célzott projektekre építve – először elemezni fogja azokat a meglévő mobilitási és közlekedési adatökoszisztémákban, valamint más ipari ágazatokban használt építőelemeket, amelyek további felhasználás tárgyát képezhetik a közös európai mobilitási adattérben. Ennek alapján a Bizottság felvázolja **az interoperabilitáshoz, az adatszuverenitáshoz⁷⁹, a bizalomhoz és az**

⁷⁹ „Az adatszuverenitás magában foglalja a szervezetek és az egyének azon adatok feletti ellenőrzésének fokozását, amelyeknek a létrehozásához hozzájárulnak. Ez az adatkormányzásban való részvételt feltételez, és lehetővé teszi az egyének és a szervezetek számára annak önálló meghatározását, hogy mások hogyan, mikor és milyen áron használhatják fel adataikat az értéklánc egészében. Ez azt jelenti, hogy az adattulajdonosok védelmezhetik a felhasználói adatokat, és biztosíthatják, hogy azok felhasználására csak szigorúan meghatározott szabályoknak megfelelően kerüljön sor.”;

Európai Bizottság, Közös Kutatóközpont, Farrell, E., Minghini, M., Kotsev, A. et al., *European data spaces – Scientific insights to data sharing and use at scale* (Európai adatterek – Tudományos betekintés az adatok megosztásába és méretarányos felhasználásába), Az Európai Unió Kiadóhivatala, 2023; <https://data.europa.eu/doi/10.2760/400188>

Az adatszuverenitásra vonatkozó szabályoknak mindig objektívnek, megkülönböztetéstől mentesnek és átláthatónak kell lenniük.

értékteremtéshez, valamint az irányítási, üzleti és jogi dimenziókhoz tartozó közös építőelemeket. Ezeket az építőelemeket egy koherens referencia-architektúra részeként kell leírni. A cél a lehető legtöbb meglévő építőelem (különösen a generikus adattér-építőelemek) további felhasználása, de (szükség esetén) az új építőelemek létrehozásának megkönnyítése is.

2) **Szabványok:**

Az EU közlekedési vívmányai jelenleg számos szabványt írnak elő – a szintén alkalmazott egyéb ipari szabványok mellett. A Bizottság elemezni fogja (különösen **az adatminőség, az összehasonlíthatóság, a szolgáltatási szint és a hozzáférhetőség** szempontjából releváns) **meglévő szabványok körét**, és mérlegelni fogja megfelelő nyomkövetési intézkedések elfogadásának lehetőségét, többek között olyan, nem kötelező erejű ajánlások kiadását, amelyek előmozdítják a szabványosítás konvergenciáját, valamint lehetővé teszik az adatforrások és -ökoszisztémák interoperabilitását, amelyek egyesített keretre alapozva könnyítik meg az adatcserét. Fontos megjegyezni, hogy az új szabványok kidolgozása a közös európai mobilitási adattér alkalmazási körén kívül esik. A cél egyrészt olyan meglévő adatmegosztási szabványok ajánlása, amelyeket a meglévő és jövőbeli mobilitási és közlekedési ökoszisztémák alkalmazhatnának, másrészt az, hogy egyértelműen meghatározásra kerüljenek azok a szabványok, amelyek a közös európai mobilitási adattérhez való kapcsolódáskor a legrelevánsabbak lennének.

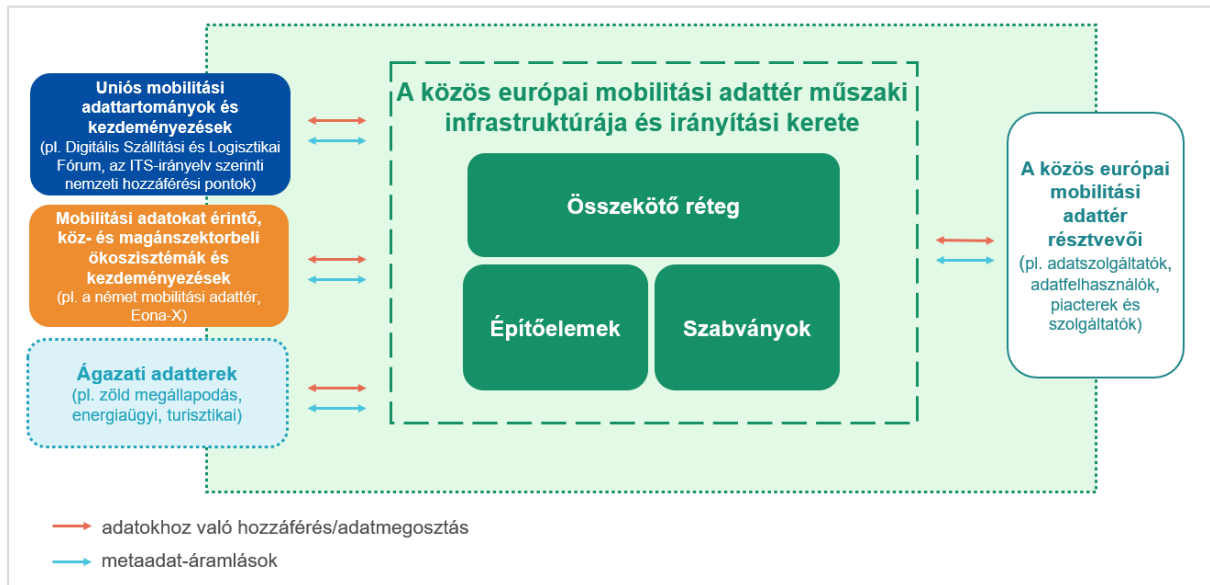
3) **Összekötő réteg:**

A megfelelő érdekelt felekkel folytatott megbeszélések és célzott projektek alapján a Bizottság először is **az előírások meghatározására** fog törekedni, és azt követően támogatni fogja egy olyan **összekötő réteg kiépítését**, amely lehetővé fogja tenni a meglévő és a kialakulóban lévő mobilitási és közlekedési adatterek és adattartományok összekapcsolhatóságát. Ez a réteg meg fogja könnyíteni különösen az említett adatterekből és adattartományokból származó adatok **fellelhetőségét** és **hozzáférhetőségét**. Ily módon ez a réteg várhatóan a közös európai mobilitási adattér alapvető elemévé válik.

A közös európai mobilitási adattér valamennyi alkotóelemét össze kell hangolni az adatokra vonatkozó ágazatközi jogszabályokban meghatározott iránymutatásokkal és alapvető követelményekkel, valamint a közös európai adattereket szabályozó általános kerettel, különösen az Európai Adatinnovációs Testület, az Adattértámogató Központ és a releváns építőelemek ajánlásaival, például a Simpl ajánlásaival (lásd a 3.1. szakaszt).

A közös európai mobilitási adattér tervezett koncepcióját az Figure 1 szemlélteti. Ez a koncepció a végrehajtás előrehaladtával szükségszerűen változni fog, és bizonyos rugalmasságot tesz szükségessé ahhoz, hogy az átfogó keret kiigazítható legyen. A keret az adatokra vonatkozó ágazatközi uniós jogszabályokban meghatározott iránymutatásokat és alapvető követelményeket fogja követni, igazodni fog a horizontális kezdeményezésekhez és más ágazati adatterekhez (lásd a 3.1. szakaszt), a köz- vagy magánszektorbeli mobilitási adatökoszisztémákhoz és kezdeményezésekhez (lásd a 3.2. szakaszt), és a meglévő és jövőbeli uniós mobilitási adattartományokon, jogszabályokon és kezdeményezéseken fog alapulni (lásd a 4.1. szakaszt). A keret ugyanakkor ezekhez a kezdeményezésekhez, ökoszisztémákhoz és adatterekhez egyéb adatokkal és releváns ajánlásokkal járul hozzá. A közös európai mobilitási adattér végfelhasználói felfedezhetik ezen ökoszisztémák széles skáláját, hozzáférhetnek

azokhoz és adatokat cserélhetnek azokkal annak érdekében, hogy innovatív mobilitási szolgáltatásokat alakíthassanak ki, és hozzáadott értéket képviselő felhasználási eseteket tegyenek lehetővé a közlekedési ágazatban (lásd a 2.2. szakaszt).



1. ábra: A közös európai mobilitási adattér tervezett koncepciója

4.3. A közös európai mobilitási adattér fejlesztésének szakaszai és finanszírozási eszközei

Az európai adatstratégiában vállalt kötelezettségnek megfelelően a közös európai mobilitási adattér alkotóelemeinek fejlesztésére szakaszonként, fokozatos és több lépésben ismétlődő megközelítés alkalmazásával kerül sor. A Bizottság ezt a fejlesztést a **Digitális Európa program**⁸⁰ és az **Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz**⁸¹ keretében megvalósuló számos projekt finanszírozásával támogatja, jelenleg összesen 11,4 millió EUR összegű finanszírozással. Más kezdeményezéseknek is jelentős továbbgyűrűző hatásai lesznek a közös európai mobilitási adattér fejlesztésére (például a [9,5 millió EUR költségvetésű] NAPCORE projekt tervezett következő szakasza).

Valamennyi folyamatban lévő és tervezett intézkedés magában foglalja az érdekelt felek, valamint a tagállamok, a hatóságok, a magánszektorbeli szereplők és a nagyközönség közötti, szükséges konzultációt. A nyilvános konzultációk a (2022. novemberi és decemberi)

⁸⁰ [Digitális Európa program, a 2021–2022 közötti időszakra vonatkozó munkaprogram, Melléklet, 47. o., Mobilitási adattér.](#)

⁸¹ [Az Európai Parlament és a Tanács \(EU\) 2021/1153 rendelete \(2021. július 7.\) az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról, valamint az 1316/2013/EU és a 283/2014/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről \(HL L 249., 2021.7.14., 38. o.\).](#)

véleményezési felhívással⁸² már megkezdődtek, és 2023-ban összesen több mint 1 000 résztvevő részvételével zajlott nyilvános és szakértői munkaértekezletekkel⁸³ folytatódtak.

1. szakasz (2022 szeptemberétől)

Az első szakaszban folyamatban van a mobilitás és a közlekedés területén meglévő és kialakulóban lévő releváns kezdeményezések meghatározására és feltérképezésére irányuló munka. Ennek eredményeként sor kerül az első iránymutatások kidolgozására is, amelyeket a meglévő és jövőbeli adattartományok és ökoszisztémák szereplői önkéntesen végrehajthatnak további fejlesztés és harmonizáció céljából (az Adattértámogató Központ ajánlásaival összhangban, amennyiben rendelkezésre állnak).

Konkrétabban: a Digitális Európa program keretében 2022 októberében 12 hónapig tartó, „**PrepDSpace4Mobility**”⁸⁴ elnevezésű koordinációs és támogatási intézkedés (1 millió EUR) indult, két kiemelt célkitűzéssel. Az első kiemelt célkitűzés a **mobilitási és közlekedési adatokkal kapcsolatos, meglévő kezdeményezések, ökoszisztémák és platformok**, valamint az azok legfontosabb jellemzőit tartalmazó **jegyzék** összeállítása volt. A második kiemelt célkitűzés a lehetséges közös tervezési elvekre és **építőelemekre** vonatkozó ajánlások kidolgozása, valamint a mobilitási és közlekedési ágazaton belüli adatmegosztást szabályozó közös keret kialakítási lehetőségeinek feltárása volt. Ezenkívül összefogta az érdekelt feleket és ösztönözte a konvergenciát a sokszínű mobilitási és közlekedési ökoszisztémán belül.

Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében a Bizottság azt tervezi, hogy 2024 első negyedévében 12 hónapig tartó (500 000 EUR költségvetésű) **technikai segítségnyújtási tanulmányt** indít. Ez hozzá fog járulni a közös európai mobilitási adattérre vonatkozó keret irányítási szempontjainak meghatározásához, valamint az **összekötő rétegre** vonatkozó szabványok kidolgozásához; ez a réteg meg fogja könnyíteni az adatok fellelhetőségét és hozzáférhetőségét azáltal, hogy közös metaadatokat határoz meg a mobilitással és a közlekedéssel kapcsolatos, meglévő és kialakulóban lévő adattartományokból. Ezenfelül nem kötelező erejű ajánlásokat fog kidolgozni a meglévő adatforrások és ökoszisztémák **interoperabilitásának** lehetővé tétele érdekében, amelyek egyesített keretre alapozva könnyítik meg az adatcserét. A tanulmány ki fogja egészíteni a PrepDSpace4Mobility kezdeményezés eredményeit.

2. szakasz (2023 novemberétől)

A második szakasz a közös európai mobilitási adattérre vonatkozó keret végrehajtására helyezi a hangsúlyt. A szóban forgó keretnek a közlekedési és mobilitási adatokra vonatkozó meglévő kezdeményezések útján történő fokozatos végrehajtásához támogatásra és együttműködésre lesz szükség annak érdekében, hogy elősegíthető legyen a mobilitási adatokhoz való hozzáférés, valamint a mobilitási adatok összevonása és megosztása a mobilitási ágazaton belül és az egyes ágazatok között.

⁸² [Közlekedési adatok – a közös európai mobilitási adattér létrehozása \(közlemény\) \(europa.eu\)](#).

⁸³ Három példa: a [10. firenzei intermodális fórum: A közös európai mobilitási adattér létrehozása – a firenzei szabályozási iskola \(eui.eu\) \(2022. november 25.\)](#); a PrepDSpace4Mobility szakértőkkel és érdekelt felekkel tartott nyilvános munkaértekezletei ([mobilitydataspace-csa.eu](#)); valamint a [Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság által szervezett, „A közös európai mobilitási adattér \(EMDS\) létrehozásáról” címmel tartott online munkaértekezlet \(2023. február 16.\)](#).

⁸⁴ [PrepDSpace4Mobility; https://mobilitydataspace-csa.eu/](#)

A második szakasz támogatása érdekében 2023 novemberében elindult egy, a Digitális Európa program keretébe tartozó (8 millió EUR költségvetésű) projekt⁸⁵, amely 36 hónapig tart majd. A projekt keretében kiépítésre kerül egy **operatív adattér** annak érdekében, hogy a résztvevők ellenőrzött, egyszerű és biztonságos módon bocsáthassanak rendelkezésre és oszthassanak meg adatokat. A projekt **az utazási, a közlekedési és a városi mobilitási mutatókkal** kapcsolatos adatmegosztás gyakorlati eseteire helyezi majd a hangsúlyt.

Ezen túlmenően az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében 2025 első negyedévére egy (1,9 millió EUR költségvetésű) **adattér-kiépítési kezdeményezés** várható. Ez a Digitális Európa program keretébe tartozó projektek eredményeire, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz technikai segítségnyújtási tanulmányára, valamint **a közös európai mobilitási adattér átfogó keretét továbbfejlesztő, tesztelő és validáló** kezdeményezésekre fog épülni. A hangsúly a következőkre fog helyeződni:

- az **összekötő réteg**;
- az **adatok interoperabilitásához és az adatszemantikához, az adatszuverenitáshoz, a megbízhatósághoz és az értékteremtéshez** szükséges **építőelemek** további azonosítása;
- az **adatminőségre, a szolgáltatási szintre és a hozzáférhetőségre vonatkozó szabványokra** vonatkozó ajánlások.

További kiegészítő uniós finanszírozású kiépítési intézkedéseket lehetne előirányozni.

Hosszú távú perspektíva

A hosszú távú perspektíva egy kialakult adattér, amely lehetővé teszi az összes különböző érdekelt fél közötti adatmegosztást. Az adattér folyamatosan fejlődni fog, mivel egyre több felhasználási esetet, résztvevőt és felhasználót fed le. Ezen túlmenően a következő években további kezdeményezésekre (többek között jogalkotási intézkedésekre) lehet szükség mind a közös európai mobilitási adattér, mind annak alkotóelemei szintjén. Ezek a kezdeményezések kiterjedhetnek a kulcsfontosságú ökoszisztémák és érdekelt felek közötti megállapodások előmozdítására, valamint a felhasználási esetek és új üzleti modellek azonosítására, ily módon demonstrálják a közös európai mobilitási adattér értékét, valamint támogatják a korábbi és az új kezdeményezések fokozatos integrálását. A Bizottság egy megfelelő irányítási struktúra létrehozásával, valamint e struktúra gazdasági életképességére vonatkozó megoldások vizsgálatával fogja támogatni a közös európai mobilitási adattér hosszú távú működését és fenntarthatóságát.

⁸⁵ [DIGITAL-2022-CLOUD-AI-03-DS-MOBILITY](#)

Összegzés

A közös európai mobilitási adattér átfogó keretének kialakítása és végrehajtása érdekében a Bizottság az alábbi intézkedések elindítását tervezi, illetve indította már el, összesen **11,4 millió EUR** finanszírozással:

1. szakasz

- **Digitális koordinációs és támogatási intézkedés** (12 hónap – 2022 októberétől 2023 szeptemberéig): **1 millió EUR**

Mérföldkövek:

- a meglévő mobilitási és közlekedési adatökoszisztémák feltérképezése
- az ajánlott közös építőelemek és szabványok első azonosítása

- **Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretébe tartozó technikai segítségnyújtási tanulmány** (12 hónap – 2024 első negyedévéől 2025 első negyedévéig): **500 000 EUR**

Mérföldkövek:

- a közös európai mobilitási adattérre vonatkozó keret irányítási szempontjainak meghatározása
- az összekötő réteg meghatározása

2. szakasz

- **A Digitális Európa program keretébe tartozó kiépítési intézkedés** (36 hónap – 2023 novemberétől 2026 novemberéig): **8 millió EUR**

Mérföldkövek:

- a közlekedési és a városi mobilitási mutatókra összpontosító adattér-kísérletek

- **Az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből támogatott kiépítés** (36 hónap – 2025 első negyedévéől 2028 első negyedévéig): **1,9 millió EUR**

Mérföldkövek:

- az összekötő réteg kiépítése
- az ajánlott közös építőelemek és szabványok további azonosítása

5. Következtetések és következő lépések

A véleményezési felhívásra és az érdekelt felekkel folytatott különböző konzultációkra adott visszajelzések nemcsak az igényeket és a jelentős potenciális előnyöket, hanem a közös európai mobilitási adattér létrehozásának kihívásait is megerősítik. A közös európai mobilitási adattér fejlesztésének ezért egy olyan fokozatos pályát kell követnie, amely először az e közleményben felvázolt átfogó kihívásokat határozza meg, és azt követően megfelelő intézkedéseket dolgoz ki a közlemény végrehajtására. Az adattípusok és az érdekelt felek heterogenitása és sokfélesége, valamint a meglévő adatbázisok és adatmegosztási szabványok széttagoltsága jelenleg nagyon megnehezíti az interoperabilitást. A meglévő ökoszisztémák is nagyon eltérőek, amennyiben egyes ökoszisztémák adatokat hoznak létre, míg mások csak adatokat cserélnek, és amennyiben egyes ökoszisztémák mindenki számára elérhetőek, míg a legtöbbjük csak meghatározott szereplők számára érhető el, és egyes ökoszisztémák bizalmas adatokat érintenek, az azokhoz való hozzáférés pedig korlátozott. Egyes ágazatokban még folyamatban vannak digitalizálási törekvések, és nem minden releváns adat digitalizálására került sor.

A közös európai mobilitási adattér kiépítése dinamikus folyamat lesz. Az elemeit azonosítani, finomítani kell és tovább kell fejleszteni, következetesen hozzáigazítva azt más ágazati adatterekhez és támogató kezdeményezésekhez (például az Adattértámogató Központhoz). Bizonyos fokú rugalmasságra lesz szükség az új kezdeményezések hozzáadása és más kezdeményezések finomítása érdekében. **Az uniós mobilitási és közlekedési ágazat valamennyi érdekelt felének visszajelzése és támogatása alapvető fontosságú lesz a közös európai mobilitási adattér céljainak eléréséhez.** A közös európai mobilitási adatteret elsősorban a mobilitási és közlekedési ágazat érdekelt felei számára és a közreműködésükkel kell kialakítani, az igényeikre reagálva, valamint kiaknázva az EU-ban meglévő és kialakulóban lévő kezdeményezéseket.

A közös európai mobilitási adattér hozzá fog járulni az uniós mobilitási és közlekedési ágazat **digitális és zöld átállásának felgyorsításához**, ezáltal fokozza az ágazat teljesítményét és hatékonyságát, valamint hozzájárul a biztonsághoz, a klímasemlegességhez, a fenntarthatósághoz, a rezilienciához és az agilitáshoz. Ez az adattér csökkenteni fogja az ágazat jelenlegi széttagoltságát, és gördülékeny, megkülönböztetéstől mentes, megbízható és harmonizált módon fogja javítani a köz- magánszektorbeli szereplők mobilitási és közlekedési adatokhoz való hozzáférését. A más ágazati adatterekkel való szinergiák révén ágazatközi előnyöket is biztosít majd.

A működő közös európai mobilitási adattér jelentős előnyöket fog biztosítani a tagállamok, az összes érintett hatóság, a piaci szereplők és a nagyközönség számára. A releváns mobilitási és közlekedési adatokhoz való hozzáférés és azok megosztásának lehetővé tétele támogathatja a közlekedéspolitika kialakítását és fokozhatja a határokon átnyúló konnektivitást, hozzájárulva ezáltal a gazdasági növekedéshez. Az átfogó adatokhoz való egyszerűsített hozzáférés megkönnyíti az infrastruktúrával és a közlekedéstervezéssel kapcsolatos megalapozott döntéseket, ezáltal hatékonyabb rendszereket eredményez. A piaci szereplők – az adatmegosztás, a partnerségek kialakítása és a jobb koordinációt célzó szolgáltatás-integrálás révén – új üzleti lehetőségeket ragadhatnak meg. A valós idejű tájékoztatás optimalizálja a magán- és közszektorbeli szereplők műveleteit, ezáltal biztosítja a szabályozásoknak való megfelelést. Végző soron az utasok, az ingázók és az utazók – a rendszerintegráció és a multimodalitás révén – jobb és inkluzívabb utazási tapasztalatot szereznek a hatékony közlekedési rendszerekkel, a valós idejű frissítésekkel, a fokozott biztonsággal, fenntarthatósággal és akadálymentességgel.