



Bruxelles, 29.11.2023
COM(2023) 751 final

**COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN, CONSILIU,
COMITETUL ECONOMIC ȘI SOCIAL EUROPEAN ȘI COMITETUL
REGIUNILOR**

Crearea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea

1. Introducere

Mobilitatea și transporturile reprezintă factori-cheie ai vieții noastre economice și sociale, indiferent dacă implică naveta zilnică la locul de muncă, vizitarea familiei și a prietenilor, turismul sau buna funcționare a lanțurilor mondiale de aprovizionare cu mărfuri a magazinelor sau a producției noastre industriale și a comerțului electronic. Libera circulație a persoanelor și a mărfurilor peste frontierele interne ale Uniunii Europene este o libertate fundamentală a UE și a pieței sale unice. Fiind al doilea domeniu de cheltuieli, ca mărime, pentru gospodăriile din UE, **sectorul transporturilor reprezintă 5 % la PIB-ul UE și angajează în mod direct aproximativ 10 milioane de lucrători**¹.

Astfel cum se menționează în **Strategia Comisiei pentru o mobilitate durabilă și inteligentă**², UE trebuie să avanseze rapid către un sector al mobilității și al transporturilor durabil, inteligent și favorabil incluziunii. Decarbonizarea și digitalizarea sunt factorii-cheie ai acestei tranziții, stând la baza unui **sistem de transport multimodal cu adevărat eficient și interconectat**, atât pentru călători, cât și pentru mărfuri, răspunzând astfel necesității de a contribui pe deplin la tranziția către o economie neutră din punct de vedere climatic în cadrul obiectivelor propuse prin **Pactul verde european**³ și prioritatea enunțată sub titlul „**O Europă pregătită pentru era digitală**”⁴.

Prin **Strategia europeană privind datele**⁵ și prin **documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind spațiile europene comune ale datelor**⁶, Comisia a propus crearea unor spații comune și interoperabile ale datelor la nivelul UE în sectoare strategice, inclusiv în domeniul mobilității și al transporturilor. **Inovarea bazată pe date** poate aduce o contribuție enormă la serviciile de mobilitate din UE, ceea ce poate duce la o mai bună utilizare a sistemelor de transport și la o mobilitate multimodală mult mai eficientă, sprijinind astfel dezvoltarea în continuare a unui sector al transporturilor interconectat, neutru din punct de vedere climatic și competitiv în UE⁷. Cu toate acestea, deși se generează numeroase date relevante (adesea ca urmare a cerințelor prevăzute de acquis-ul UE în domeniul transporturilor), peisajul datelor privind transporturile și mobilitatea este fragmentat în ecosisteme diferite, iar accesibilitatea este adesea problematică. **Această fragmentare trebuie abordată urgent**, astfel încât UE să poată valorifica cu succes beneficiile **digitalizării în sectorul mobilității și al transporturilor**.

În acest context, strategia include un **spațiu european comun al datelor privind mobilitatea**, care ar trebui să faciliteze accesul la datele din sursele de date existente și viitoare din domeniul transporturilor și al mobilității, precum și punerea în comun și schimbul unor astfel de date. Obiectivul este de a depăși barierele tehnice și juridice și de a asigura un schimb de date sigur și de încredere prin combinarea **cadrelor de guvernanță a datelor cu infrastructurile tehnice**, utilizând în același timp principiile comune de proiectare ori de câte ori este posibil.

¹ [COM\(2020\) 789 final](#)

² [COM\(2020\) 789 final](#)

³ [COM\(2019\) 640 final](#)

⁴ [O Europă pregătită pentru era digitală](#)

⁵ [COM\(2020\) 66 final](#)

⁶ [Documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind spațiile europene comune ale datelor, SWD\(2022\) 45 final.](#)

⁷ Aceasta conduce, de asemenea, la reducerea emisiilor atmosferice și sonore legate de transport.

Prin consolidarea încrederii și a securității în operațiunile cu date și prin aderarea la cele mai înalte standarde de securitate cibernetică disponibile, spațiul european al datelor privind mobilitatea ar trebui să contribuie la asigurarea unui nivel ridicat de **securitate cibernetică și reziliență cibernetică** în sectorul mobilității și al transporturilor.

Spațiul european al datelor privind mobilitatea va sprijini actorii de pe piață și autoritățile publice să identifice, să acceseze și să utilizeze mai ușor datele relevante. Acesta va sprijini trecerea la o mobilitate durabilă și inteligentă, permițând servicii de transport și de mobilitate mai eficiente, reducând astfel emisiile și contribuind în mod direct la obiectivele **Pactului verde european**.

Îmbunătățirea abordării noastre în ceea ce privește schimbul de date relevante privind mobilitatea și transporturile poate aduce **beneficii semnificative statelor membre și tuturor autorităților publice relevante**, inclusiv prin **îmbunătățirea procesului de elaborare a politicilor în domeniul transporturilor** prin intermediul unui proces decizional și al unei puneri în aplicare specifice bazate pe date. Aceasta poate contribui la stimularea **conectivității transfrontaliere**, încurajând astfel o mai bună cooperare între statele membre, facilitând călătoriile și schimburile comerciale fără sincope în interiorul UE și contribuind astfel la o **creștere economică sporită**. Accesul simplificat la date cuprinzătoare privind mobilitatea și transporturile poate ajuta statele membre să ia decizii bazate pe o mai bună informare cu privire la dezvoltarea infrastructurii și la planificarea transporturilor, conducând astfel la **sisteme mai eficiente și optimizate**.

În mod similar, **actorii de pe piață pot beneficia de noi oportunități de afaceri și de inovare** pentru a dezvolta servicii și tehnologii de transport inovatoare. Colaborarea prin simplificarea accesului la date și a schimbului de date facilitează formarea de parteneriate și integrarea serviciilor în ecosisteme ale mobilității mai ample. Intensificarea schimbului de date **îmbunătățește, de asemenea, coordonarea dintre actorii privați și cei publici**. Întreprinderile mici și mijlocii (IMM-urile) ar putea beneficia în mod deosebit de pe urma acestui lucru. În plus, progresele înregistrate în ceea ce privește schimbul de date le pot permite actorilor privați să își optimizeze operațiunile și alocarea resurselor accesând informații în timp real, ceea ce duce la **operațiuni mai eficiente și mai rentabile**.

Cercetarea va fi, de asemenea, benefică deoarece spațiul european al datelor privind mobilitatea va îmbunătăți înțelegerea interacțiunilor complexe ale sistemelor de transport și va promova inovarea în gestionarea transsectorială a datelor. Spațiul european al datelor privind mobilitatea va încuraja, de asemenea, utilizarea **inteligenței artificiale** pentru a îmbunătăți serviciile de mobilitate și de transport, în special pe măsură ce volumele de date și sinergiile potențiale cresc exponențial. Un spațiu european comun al datelor privind mobilitatea care funcționează fără probleme ar putea deveni, de asemenea, un mijloc de a îmbunătăți **schimbul de date cu țările din afara UE** și, astfel, de a contribui la integrarea traficului care provine din afara UE în sistemul de transport al UE și de a promova comerțul dincolo de frontierele noastre externe.

În cele din urmă, **pasagerii, navetiștii și călătorii** sunt cei care vor beneficia de pe urma **îmbunătățirii experienței de călătorie**, care presupune sisteme de transport mai eficiente și reducerea timpului de călătorie. Accesul la date în timp real le permite să rămână la curent cu situația transportului public, accesibilitatea infrastructurii, condițiile de trafic și eventualele întârzieri, având astfel posibilitatea să **își planifice mai bine călătoriile**. Mulți furnizori de

servicii și autorități publice oferă deja actualizări în timp real, însă un schimb de date mai cuprinzător ar îmbunătăți **calitatea serviciilor** și ar facilita o **mai bună integrare a sistemului, multimodalitatea, siguranța rutieră și durabilitatea**.

Prezenta comunicare conturează calea de urmat propusă de Comisie pentru crearea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea, inclusiv **obiectivele, principalele componente, măsurile de sprijin și jaloanele sale**. Comisia urmărește să promoveze schimbul de informații pe această temă, precum și colaborarea la un nivel mai general. Acesta invită toți actorii relevanți să ia act de măsurile prevăzute în prezenta comunicare.

2. Relevanța și necesitatea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea

2.1. Context, rol și obiective

În prezent, sursele de date și modalitățile prin care se realizează schimbul de date sunt **profund fragmentate** la nivelul diferitelor moduri de transport și al întreprinderilor care își desfășoară activitatea în acest sector. Există, de asemenea, fragmentare de la un stat membru la altul și în interiorul statelor membre la diferite niveluri (național, regional și local), atât în sectorul public, cât și în cel privat. Această fragmentare împiedică libera circulație a datelor (și, în sens mai larg, a persoanelor, a mărfurilor și a serviciilor) în cadrul pieței unice a UE. De asemenea, în aceste circumstanțe, devine dificil pentru utilizatori (persoane fizice și furnizori de servicii) să înțeleagă unde și cum trebuie să acceseze și să partajeze datele, care sunt condițiile de reutilizare care se aplică și pe cine ar trebui să contacteze dacă au întrebări sau probleme legate de date. Aceste obstacole împiedică valorificarea beneficiilor digitalizării în domeniul transporturilor și, de asemenea, crearea unor condiții de concurență echitabile pentru furnizarea de servicii digitale de mobilitate și de transport în UE.

În acest context, obiectivele spațiului european al datelor privind mobilitatea sunt:

- 1) **identificarea datelor esențiale și sporirea disponibilității acestora** pentru a sprijini servicii esențiale și cu valoare adăugată care vizează aspecte precum durabilitatea sau multimodalitatea;
- 2) **sprijinirea descoperirii de către utilizatori a surselor de date disponibile**, oferind instrumente care să le permită să înțeleagă, de asemenea, calitatea datelor și condițiile aferente de acces și reutilizare, în special în ceea ce privește protecția datelor cu caracter personal;
- 3) **facilitarea accesului la date, a schimbului de date și a reutilizării acestora**, acolo unde este posibil, prin armonizarea modală și intermodală a condițiilor în care se realizează schimbul de date într-un mod echitabil, transparent, proporționat și nediscriminatoriu;
- 4) **asigurarea interoperabilității tehnice, organizaționale, semantice și juridice** pentru accesul la date, reutilizarea datelor și schimbul de date între actori (atât publici, cât și privați);
- 5) **optimizarea colectării datelor și reducerea sarcinii administrative**, prin identificarea lacunelor și a suprapunerilor de la nivelul actualelor mecanisme de colectare a datelor și recomandarea ajustărilor corespunzătoare ale legislației sectoriale;

- 6) **asigurarea interoperabilității cu alte spații europene comune ale datelor** și permiterea accesului la date, a schimbului de date și a reutilizării acestora între spațiile respective, în conformitate cu legislația nouă și emergentă în materie de date a UE.

Prin intermediul acestei inițiative, nu se urmărește crearea unei baze de date centralizate ample și nici a unei **infrastructuri hardware unice** care să găzduiască toate datele privind mobilitatea și transporturile din UE. Spațiul european al datelor privind mobilitatea va oferi, în schimb, un **cadru pentru interconectarea și agregarea**⁸ multor ecosisteme diferite de date privind transporturile, care sunt eterogene și adesea dificil de descoperit sau de accesat. Spațiul european al datelor privind mobilitatea se va baza pe o abordare descentralizată, potrivit căreia datele vor continua să fie păstrate de participanții la spațiul datelor sau în domeniile și bazele de date care sunt deja gestionate de părți interesate publice sau private de la nivelul UE, precum și de la nivel național, regional și local. Spațiul european al datelor privind mobilitatea se va ghida potrivit principiilor de proiectare enumerate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind spațiile europene comune ale datelor și va respecta pe deplin acquis-ul UE în domeniul transporturilor, precum și spiritul și scopul său, bazându-se pe acesta.

Cadrul spațiului european al datelor privind mobilitatea va avea dimensiuni tehnice și de guvernare, care vor include elemente de bază⁹, standarde, un nivel de interconectare și o structură de guvernare. Secțiunea 4 include detalii suplimentare privind cadrul spațiului european al datelor privind mobilitatea.

Participanții la spațiul european al datelor privind mobilitatea vor fi furnizorii și utilizatorii de date (inclusiv intermediarii de date¹⁰ și organizațiile de promovare a altruismului în materie de date¹¹), precum și piețele și furnizorii de servicii relevanți care

⁸ „Agregarea spațiilor datelor: organizarea a două sau mai multe spații ale datelor care au convenit asupra unor standarde de funcționare armonizată într-un cadru comun de guvernare pentru a realiza sinergii reciproce. Deși spațiile respective funcționează autonom și cu eventuale arhitecturi interne diferite, obiectivul acestora este de a funcționa în comun ca ecosistem unic și armonizat în raport cu participanții.”; *„Preparatory Actions for the Data Space for Mobility”* (Acțiuni pregătitoare pentru spațiul datelor privind mobilitatea), livrabilul D3.1 (Glosar), 2023 p. 13.

⁹ „Elemente de bază ale unui spațiu al datelor: o unitate sau o componentă de bază care poate fi implementată sau o capacitate care poate fi mobilizată și combinată cu alte elemente de bază pentru a asigura funcționalitatea unui spațiu al datelor. Elementele de bază ale unui spațiu al datelor pot fi împărțite în elemente de bază organizaționale și comerciale și elemente de bază tehnice.”; <https://dssc.eu/space/Glossary/176554169/10.+DSSC-specific+terms>.

¹⁰ „Este important, de asemenea, să se recunoască rolul părților terțe, și anume al intermediarilor de date, respectiv al celor reglementați de Regulamentul privind guvernarea datelor, de a conferi încredere, aceștia putând acționa ca facilitatori neutri ai reutilizării datelor într-un spațiu european comun al datelor. Acești actori asigură medierea între furnizorii de date, persoanele vizate, furnizorii de servicii de stocare a datelor și utilizatorii de date. În funcție de nevoile specifice, astfel de părți pot servi drept factori de corelare între cererea și oferta de date, pot furniza servicii și tehnologii relevante pentru a facilita schimbul de date și pot oferi o garanție că datele vor fi gestionate într-un mod fiabil și conform cu legislația.”;

Comisia Europeană, Centrul Comun de Cercetare, Farrell, E., Minghini, M., Kotsev, A. et al., „*European data spaces – Scientific insights into data sharing and utilisation at scale*” (Spațiile europene ale datelor – considerații științifice privind schimbul de date și utilizarea la scară a acestora), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2023; <https://data.europa.eu/doi/10.2760/400188>.

¹¹ Comisia Europeană, Centrul Comun de Cercetare, Micheli, M., Farrell, E., Carballa-Smichowski, B. et al., „*Mapping the landscape of data intermediaries – Emerging models for more inclusive data governance*” (Cartografierea peisajului intermediarilor de date – Modele emergente pentru o guvernare a datelor mai favorabilă incluziunii), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2023; <https://data.europa.eu/doi/10.2760/261724>.

doresc să creeze valoare prin oferirea, descoperirea, accesarea și utilizarea datelor privind mobilitatea și transporturile în această gamă largă de ecosisteme.

2.2. Cazuri de utilizare cu valoare adăugată și beneficiile acestora

Spațiul european al datelor privind mobilitatea ar trebui să permită un acces la date, precum și un schimb de date la nivel transfrontalier și transsectorial îmbunătățit, mai rapid și mai raționalizat, sprijinind astfel furnizarea de servicii cu valoare adăugată la nivelul UE. Aspectele teritoriale ale mobilității ar trebui, de asemenea, luate în considerare ținând seama de comunitatea rurală, precum și de interconexiunea dintre mobilitatea urbană și cea rurală. **O mai bună descriere a datelor** (de exemplu, cu metadate îmbunătățite) și **o interoperabilitate sporită** între diferite ecosisteme (de exemplu, pentru descoperirea datelor și schimbul de date) ar trebui să faciliteze și să accelereze agregarea datelor din diferite surse pentru fiecare participant la spațiul european al datelor privind mobilitatea, utilizarea datelor pentru operațiunile acestora și furnizarea de servicii de înaltă calitate întreprinderilor, consumatorilor și cetățenilor. Astfel, s-ar putea oferi oportunități pentru dezvoltarea de noi indicatori statistici cu un nivel mai ridicat de dezagregare și cu termene mai stricte, fără a crește sarcina de raportare. Utilizarea spațiului european al datelor privind mobilitatea pentru statistici reprezintă etapa intermediară pentru utilizarea microdatelor disponibile în analiza bazată pe dovezi pentru elaborarea politicilor la nivel național și la nivelul UE, alături de statisticile existente. Spațiul european al datelor privind mobilitatea va facilita, de asemenea, schimbul de date în cadrul unei relații *inter pares* (de exemplu, între întreprinderi sau între întreprinderi și administrațiile publice etc.). Acest lucru ar trebui să conducă treptat la servicii de mobilitate mai inovatoare și operațiuni complexe în sectorul transporturilor.

În cele de mai jos, se prezintă o serie de exemple de astfel de cazuri de utilizare cu valoare adăugată și de beneficii ale acestora:

Contribuția potențială a spațiului european al datelor privind mobilitatea:	Beneficii și beneficiari
<p>Mobilitatea urbană și rurală</p> <p>Facilitarea descoperirii și a combinării datelor din diverse spații ale datelor (de exemplu, privind mobilitatea, energia și turismul) și moduri de transport</p> <p>Sprijinirea descoperirii, a accesului și a combinării datelor privind mobilitatea și infrastructura, precum și</p>	<ul style="list-style-type: none"> • facilitarea identificării de către autoritățile locale (atât din mediul urban, cât și din mediul rural) a unor măsuri bine direcționate în cadrul planurilor lor de mobilitate (urbană) durabilă, precum și a utilizării datelor de către acestea pentru a monitoriza progresele înregistrate în direcția atingerii obiectivelor stabilite; • o mai bună gestionare a traficului și a fluxurilor turistice (de exemplu, prin servicii de mobilitate multimodală și coordonată pentru cetățeni), integrând mobilitatea partajată și micromobilitatea în oferta de transport public; • furnizarea de date actualizate privind infrastructura pentru biciclete (de exemplu, parcări, stații de încărcare și utilizarea în comun a bicicletelor) pentru a promova mersul cu bicicleta și a informa bicicliștii. • sprijinirea autorităților locale în punerea în aplicare a reglementărilor privind accesul vehiculelor în zonele

<p>a datelor administrative și geospațiale</p>	<p>urbane (UVAR)¹² pentru a reduce emisiile și congestiunea traficului;</p> <ul style="list-style-type: none"> informarea călătorilor atunci când se apropie de o zonă care face obiectul UVAR (de exemplu, prin aplicații de navigație) sau acordarea de derogări ad-hoc (de exemplu, pentru transportul persoanelor cu handicap și cu mobilitate redusă); informarea persoanelor cu handicap și cu mobilitate redusă cu privire la accesibilitatea infrastructurii și a serviciilor de transport¹³.
<p>Mobilitate și transportul multimodale</p> <p>Sprijinirea integrării informațiilor provenite de la operatorii diferitelor moduri de transport</p>	<ul style="list-style-type: none"> îmbunătățirea accesului la bilete interoperabile pentru toate modurile de transport (de exemplu, furnizarea de date comparabile privind prețurile, amprenta de carbon și durata călătoriilor) și furnizarea de informații dinamice și în timp real pasagerilor (de exemplu, cu privire la accesibilitate, modificări ale orarelor și perturbări); integrarea și combinarea diferitelor moduri de transport în lanțurile de aprovizionare multimodale pentru o logistică și un transport de mărfuri mai eficiente și mai reziliente.
<p>Siguranță rutieră</p> <p>Facilitarea integrării datelor privind transporturile din alte sectoare decât cel al transporturilor</p>	<ul style="list-style-type: none"> o mai bună monitorizare a gravității și a naturii accidentelor rutiere prin corelarea datelor furnizate de spitale și de poliție; facilitarea accesului la datele privind siguranța și traficul poate ajuta operatorii de transport rutier să acorde prioritate finanțării pentru cele mai urgente adaptări fizice ale infrastructurii.
<p>Mobilitate conectată, automatizată și autonomă</p> <p>Facilitarea descoperirii datelor privind infrastructura și a datelor privind traficul în timp real, precum și a accesului la acestea și a schimbului de astfel de date</p>	<ul style="list-style-type: none"> sprijinirea construirii unui geamăn digital din ce în ce mai bogat al mediului de conducere; sprijinirea dezvoltării și a funcționării unei mobilități sigure, din ce în ce mai conectate, automatizate și, în cele din urmă, autonome, care să permită instituirea mai rapidă a unor programe de dezvoltare și testare, precum și extinderea mai rapidă a drumurilor pe care pot circula vehiculele automatizate în condiții de siguranță; facilitarea dezvoltării unor servicii bazate pe date în beneficiul pasagerilor și al operatorilor de transport, profitând de investițiile în infrastructura de conectivitate de-a lungul rutelor de transport și sprijinind noi modele de afaceri.
<p>Combustibili alternativi durabili</p> <p>Facilitarea descoperirii și a fuzionării datelor privind</p>	<ul style="list-style-type: none"> sprijinirea planificării amplasamentului pentru instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi prin fuzionarea datelor privind fluxurile de trafic al vehiculelor cu datele geospațiale privind disponibilitatea rețelei și zonele de accelerare a energiei din surse regenerabile;

¹² <https://uvarbox.eu/>

¹³ Datele ar trebui furnizate într-un mod accesibil, în conformitate cu cerințele prevăzute în Directiva (UE) 2019/882 a Parlamentului European și a Consiliului din 17 aprilie 2019 privind cerințele de accesibilitate aplicabile produselor și serviciilor (JO L 151, 7.6.2019, p. 70) (Actul european privind accesibilitatea), care se aplică furnizării de informații privind serviciile de transport, inclusiv de informații în timp real privind călătoria.

<p>energia, vehiculele, traficul, infrastructura, precum și a datelor geospațiale</p>	<ul style="list-style-type: none"> • valorificarea spațiului european comun al datelor privind energia, datele privind electromobilitatea și energia putând fi combinate pentru a simula modele de cerere a energiei, permițând astfel reîncărcarea inteligentă și bidirecțională a vehiculelor electrice (VE) și contribuind la fluxuri de date în timp real pentru a permite un consum flexibil de energie electrică (de exemplu, prin reducerea cererii în perioadele de vârf); • facilitarea schimbului de date este esențială pentru ca furnizorii de servicii să poată dezvolta servicii de înaltă calitate pentru a informa conducătorii de VE cu privire la amplasamentele de reîncărcare, prețuri, disponibilitate și caracteristicile generale ale infrastructurii, precum și cu privire la disponibilitatea energiei din surse regenerabile.
<p>Logistică</p> <p>Facilitarea descoperirii și a combinării datelor din diverse surse (modale), infrastructuri și capacități disponibile</p>	<ul style="list-style-type: none"> • o mai mare precizie în ceea ce privește orele estimate de sosire și orele estimate de schimb, precum și o mai bună gestionare a resurselor și a activelor pentru întreprinderi; • redirecționarea dinamică a transportului de mărfuri între modurile de transport, ținând seama de eficiența de mediu; • facilitarea descoperirii unei parcări optime, sigure și securizate pentru conducătorii de vehicule grele de marfă; • livrarea la timp a mărfurilor pentru consumatori, împreună cu reducerea costurilor și a impactului asupra climei și a mediului.
<p>Logistică urbană</p> <p>Facilitarea accesului la datele privind transportul de mărfuri și la datele privind infrastructura urbană</p>	<p>O logistică urbană mai inteligentă ar aduce beneficii atât operatorilor de transport, cât și autorităților locale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • urbaniștii ar putea analiza datele privind transportul de mărfuri (de exemplu, volumele de mărfuri, vehiculele și rutele utilizate, precum și operațiunile de încărcare/descărcare) pentru a-și direcționa activitatea de planificare, politicile și investițiile în infrastructură legate de transportul de mărfuri – în special pentru primul și ultimul kilometru; • datele privind infrastructura urbană (de exemplu, utilizarea bordurilor, accesibilitatea vehiculelor, spațiul de parcare, monitorizarea în timp real a traficului și infrastructura de încărcare) ar ajuta furnizorii de servicii de transport de mărfuri și operatorii de transport să sporească eficiența operațiunilor de livrare și ar putea încuraja soluțiile colaborative.
<p>Transport naval</p> <p>Facilitarea interoperabilității datelor, precum și a accesului la date și a schimbului de date între diversele moduri de transport și părți interesate (de exemplu, porturi interioare, nave și</p>	<ul style="list-style-type: none"> • sprijinirea autorităților portuare în gestionarea infrastructurii porturilor interioare (rezervarea danelor, ecluze etc.); • sprijinirea proprietarilor de flote și a comandanților de nave în vederea unei mai bune planificări a călătoriilor pentru a valorifica la maximum utilizarea flotelor acestora (inclusiv în timpul secetelor); • o mai bună integrare a transportului pe căile navigabile interioare în lanțurile de aprovizionare;

actori din domeniul logisticii)	<ul style="list-style-type: none"> • sprijinirea conceptului de transport inteligent pe căi navigabile interioare¹⁴; • schimbul de date privind condițiile de mediu pentru navele maritime și sprijinirea optimizării escalelor în porturi¹⁵.
Aviație Facilitarea integrării datelor legate de energie (de exemplu, energie electrică – sursă și cost, amestec de combustibil de aviație – origine, cost și disponibilitate)	<ul style="list-style-type: none"> • sprijinirea administratorilor aeroporturilor și a operatorilor de aeronave în vederea unei mai bune comunicări a amprentelor de emisii, precum și a contribuțiilor lor la decarbonizarea sectorului aviației prin raportare la valori de referință, ceea ce ar aduce clarificări cu privire la tipul de energie electrică și de combustibili utilizați în incinta aeroportului, alături de posibilitatea raportării în acest sens; • promovarea concurenței (de exemplu, între furnizorii de combustibil), stimularea inovării și reducerea prețurilor pentru pasageri, un aspect deosebit de relevant în contextul comercializării combustibililor de aviație durabili¹⁶.

În general, pe măsură ce devin disponibile mai multe date, crește, de asemenea, potențialul de optimizare a sistemelor de transport și de mobilitate. Cu toate acestea, provocarea de a valorifica acest potențial (atât offline, cât și în cadrul operațiunilor de zi cu zi) este, de asemenea, mare, iar atât actorii publici, cât și cei privați trebuie să gestioneze un sistem de transport din ce în ce mai detaliat și mai complex. **Inteligența artificială (IA)** poate juca un rol major în acest sens. IA și spațiul european al datelor privind mobilitatea se consolidează reciproc. Spațiul european al datelor privind mobilitatea promovează accesibilitatea și reutilizarea datelor, în timp ce IA facilitează utilizarea acestor date pentru informații și servicii noi (cu condiția să fie antrenată cu seturi de date reprezentative și nepărtinitoare). IA poate facilita gestionarea volumului și a complexității datelor, identificând sinergii și modele care altfel ar putea rămâne neobservate și neexploatate. Acest lucru este valabil în special atunci când se optimizează sisteme mari cu variabile multiple, pentru care este posibil să nu existe neapărat o soluție optimă. Prin urmare, spațiul european al datelor privind mobilitatea contribuie, de asemenea, la competențele și competitivitatea UE în domeniul IA pentru transporturi și mobilitate.

3. Legislație și inițiative transsectoriale

3.1. Legislația transsectorială în materie de date a UE și spațiile europene comune relevante ale datelor

Spațiul european al datelor privind mobilitatea se va baza pe legislația transsectorială în materie de date a UE, cum ar fi **Regulamentul privind guvernanta datelor**¹⁷, care sporește încrederea

¹⁴ [Raportul nr. 21 al PIANC \(Asociația Internațională de Navigație\) – „Smart Shipping on Inland Waterways” \(Transport inteligent pe căi navigabile interioare\)](#), martie 2022, p. 52.

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

¹⁶ Până la 1 iulie 2024, Comisia prezintă un raport de evaluare a îmbunătățirilor care pot fi aduse mecanismului existent de flexibilitate privind combustibilii de aviație durabili (SAF) menționat la articolul 15 din [Regulamentul \(UE\) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil \(ReFuelEU în domeniul aviației\)](#), OJ L, 2023/2405, 31.10.2023, precum și a măsurilor suplimentare care pot fi luate în legătură cu acesta.

¹⁷ [Regulamentul \(UE\) 2022/868 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2022 privind guvernanta datelor la nivel european și de modificare a Regulamentului \(UE\) 2018/1724 \(Regulamentul privind guvernanta datelor\)](#), JO L 152, 3.6.2022, p. 1.

în schimbul voluntar de date, consolidează mecanismele de creștere a disponibilității datelor și înlătură obstacolele tehnice din calea utilizării datelor. Acest regulament este un element de bază esențial pentru crearea unor spații europene comune ale datelor, deoarece reglementează intermediarii de date neutri care vor juca un rol central în facilitarea schimburilor de date. În plus, actul împuternicește Comisia să instituie **Comitetul european pentru inovare în domeniul datelor**, alcătuit din reprezentanți relevanți ai industriei și ai spațiilor europene comune ale datelor. Comitetul european pentru inovare în domeniul datelor va juca un rol fundamental în elaborarea și emiterea de orientări privind modalitățile de facilitare a dezvoltării acestor spații ale datelor, precum și în identificarea standardelor relevante și a cerințelor de interoperabilitate pentru schimbul transsectorial de date.

Comisia a propus o **Lege privind datele**¹⁸, care urmărește să asigure echitatea în mediul digital, să stimuleze o piață competitivă a datelor, să deschidă oportunități pentru inovarea bazată pe date și să facă datele mai accesibile pentru toți. Permițând utilizatorilor să acceseze și să partajeze cu părți terțe datele generate de dispozitivele lor conectate, cum ar fi vehiculele conectate, aceasta va conduce la servicii mai competitive și mai inovatoare, cum ar fi serviciile post-vânzare. Elaborarea și recomandarea de către Comisie a unor modele de clauze contractuale neobligatorii pentru accesul la date, schimbul de date și utilizarea acestora între întreprinderi vor ajuta participanții la spațiul european al datelor privind mobilitatea să elaboreze contracte cu drepturi și obligații echitabile, rezonabile și nediscriminatorii. În sfârșit, Legea privind datele definește cerințe esențiale pentru spațiile datelor și împuternicește Comisia să detalieze aceste cerințe prin intermediul unor acte delegate și să adopte acte de punere în aplicare cu specificații comune pentru a asigura interoperabilitatea spațiilor europene comune ale datelor și a contractelor inteligente.

Regulamentul de punere în aplicare privind seturile de date cu valoare ridicată¹⁹ definește o listă de seturi de date „cu valoare ridicată” pe care sectorul public trebuie să le facă reutilizabile ca date deschise și cu titlu gratuit. Seturile de date deosebit de relevante pentru transporturi includ tema de date INSPIRE privind rețelele de transport²⁰. **Directiva privind datele deschise**²¹ stabilește principiul general conform căruia datele accesibile publicului finanțate de sectorul public ar trebui să fie reutilizabile în scopuri comerciale sau necomerciale. **Actul privind Europa interoperabilă**²² propus de Comisie ar trebui să consolideze interoperabilitatea și cooperarea transfrontalieră în sectorul public din întreaga UE.

Orice punere în aplicare a unei acțiuni sub egida spațiului european al datelor privind mobilitatea va asigura respectarea normelor UE în materie de protecție a datelor, inclusiv protecția datelor „începând cu momentul conceperii și în mod implicit”, în conformitate cu

¹⁸ [Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind norme armonizate pentru un acces echitabil la date și o utilizare corectă a acestora \(Legea privind datele\), COM \(2022\) 68 final.](#)

¹⁹ [Regulamentul de punere în aplicare \(UE\) 2023/138 al Comisiei din 21 decembrie 2022 de stabilire a unei liste de seturi de date cu valoare ridicată specifice și a modalităților de publicare și reutilizare a acestora \(JO L 19, 20.1.2023, p. 43\).](#)

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

²¹ [Directiva \(UE\) 2019/1024 a Parlamentului European și a Consiliului din 20 iunie 2019 privind datele deschise și reutilizarea informațiilor din sectorul public \(reformare\) \(JO L 172, 26.6.2019, p. 56\).](#)

²² [Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor măsuri pentru un nivel ridicat de interoperabilitate a sectorului public în întreaga UE \(Actul privind Europa interoperabilă\), COM\(2022\) 720 final.](#)

Regulamentul general privind protecția datelor²³ (RGPD), care reglementează prelucrarea de către o persoană fizică, o întreprindere sau o organizație a datelor cu caracter personal referitoare la persoane fizice din UE.

Securitatea cibernetică ar trebui să se afle în avangarda tuturor segmentelor ecosistemului mobilității, în conformitate cu **Directiva NIS 2**²⁴, care stabilește cerințe consolidate în materie de securitate cibernetică. Directiva NIS din 2016 recunoștea deja că sectorul transporturilor – împreună cu subsectoarele sale, și anume transportul aerian, transportul feroviar, transportul maritim și transportul rutier – este unul dintre sectoarele cele mai importante. Având în vedere importanța lor din ce în ce mai mare pentru economia și societatea UE, operatorii punctelor de reîncărcare pentru autovehicule (în subsectorul energiei electrice), precum și producătorii de autovehicule au fost incluși în domeniul de aplicare al Directivei NIS 2. În ceea ce privește securitatea lanțului de aprovizionare, propunerea de **act privind reziliența cibernetică**²⁵, care face în prezent obiectul procedurii de codecizie, va juca, de asemenea, un rol esențial. Acesta va impune securitatea cibernetică începând cu momentul conceperii și în mod implicit pentru produsele hardware și software care intră pe piața europeană. De asemenea, acesta adaugă obligații în materie de securitate cibernetică pe parcursul întregului ciclu de viață al unui produs, cum ar fi actualizările de securitate și gestionarea vulnerabilităților. Comisia a propus, de asemenea, revizuirea **Directivei privind reziliența entităților critice**²⁶, care extinde domeniul de aplicare și profunzimea directivei din 2008 pentru a include unsprezece sectoare, inclusiv sectorul transporturilor. O altă evoluție importantă legată de securitatea cibernetică este propunerea Comisiei de **regulament privind identitatea digitală europeană**²⁷, care revizuieste Regulamentul (UE) nr. 910/2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă (eIDAS)²⁸. Evoluțiile viitoare în domeniul identității digitale, în special **portofelele europene pentru identitatea digitală** și introducerea de noi servicii de încredere (de exemplu, atestările electronice ale atributelor și registrele electronice), prezintă un interes deosebit pentru spațiile datelor, având în vedere contribuția lor în ceea ce privește confidențialitatea, protecția și securitatea datelor, și, prin urmare, ar putea juca un rol esențial în facilitarea acestora.

²³ [Regulamentul \(UE\) 2016/679 al Parlamentului European și al Consiliului din 27 aprilie 2016 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și privind libera circulație a acestor date și de abrogare a Directivei 95/46/CE \(Regulamentul general privind protecția datelor\) \(JO L 119, 4.5.2016, p. 1\).](#)

²⁴ [Directiva \(UE\) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de modificare a Regulamentului \(UE\) nr. 910/2014 și a Directivei \(UE\) 2018/1972 și de abrogare a Directivei \(UE\) 2016/1148 \(Directiva NIS 2\) \(JO L 333, 27.12.2022, p. 80\).](#)

²⁵ [Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind cerințele orizontale în materie de securitate cibernetică pentru produsele cu elemente digitale și de modificare a Regulamentului \(UE\) 2019/1020 \[COM\(2022\) 454 final\].](#)

²⁶ [Directiva \(UE\) 2022/2557 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind reziliența entităților critice și de abrogare a Directivei 2008/114/CE a Consiliului.](#)

²⁷ [Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului \(UE\) nr. 910/2014 în ceea ce privește instituirea unui cadru pentru identitatea digitală europeană \[COM\(2021\) 281 final\].](#)

²⁸ [Regulamentul \(UE\) nr. 910/2014 din 23 iulie 2014 privind identificarea electronică și serviciile de încredere pentru tranzacțiile electronice pe piața internă și de abrogare a Directivei 1999/93/CE \(JO L 257, 28.8.2014, p. 73\).](#)

Crearea unor spații europene comune ale datelor este o inițiativă de pionierat. Varietatea sectoarelor și domeniilor implicate, fiecare dintre acestea având propriile caracteristici și date specifice (de exemplu, date privind mobilitatea, date privind energia și date privind producția industrială), inclusiv diferite modalități de reutilizare, fac din aceasta o mare provocare. Chiar și în cadrul unui anumit sector, există un nivel ridicat de complexitate, având în vedere diversitatea cazurilor de utilizare și interesele divergente ale actorilor relevanți în ceea ce privește utilizarea datelor și nevoile specifice de date care ar putea fi dificil de reconciliat.

O abordare universală, care să cuprindă atât **infrastructura de date tehnică necesară**, cât și **cadrul de guvernare**, are o capacitate limitată de a răspunde nevoilor specifice ale fiecărui sector sau domeniu vertical. Cu toate acestea, va fi esențial să se identifice **punctele comune transsectoriale** și să se elaboreze, acolo unde este posibil, **principii și elemente de bază** comune care să poată fi utilizate în diferite sectoare și domenii fără a compromite soluțiile deja existente sau emergente în domeniile specifice fiecărui sector. Utilizarea unor abordări și mecanisme armonizate va economisi resurse și va face posibile cazuri de utilizare extrem de benefice.

În continuare sunt prezentate exemple de spații ale datelor **deosebit de relevante pentru spațiul european al datelor privind mobilitatea** din perspectiva nevoilor, a seturilor de date, precum și a principalelor părți interesate și ecosisteme comune.

- 1) Spațiul comun al datelor din cadrul **Pactului verde european** se va dezvolta ca ecosistem de date tematice pentru a atinge anumite obiective ale Pactului verde european stabilite în planul de acțiune privind reducerea la zero a poluării²⁹, în planul de acțiune privind economia circulară³⁰, în strategia privind biodiversitatea³¹ și în strategiile de atenuare a schimbărilor climatice și de adaptare la acestea. Acesta va face accesibile date din diferite ecosisteme de date care sunt în prezent fragmentate și dispersate, atât pentru sectorul public, cât și pentru cel privat, și va include spațiul datelor pentru **orașe și comunități inteligente și durabile**, care va sprijini tranziția verde în contexte locale și va contribui la furnizarea de servicii ce pot îmbunătăți calitatea vieții cetățenilor. Spațiul european al datelor privind mobilitatea, care vizează sectorul transporturilor, va contribui la acest spațiu al datelor care vizează mai multe domenii tematice și va beneficia de pe urma sa.
- 2) Spațiul european comun al datelor **industriale (de producție)**, în care schimbul de date din industrie are potențialul de a stimula o creștere puternică, ajută întreprinderile să optimizeze procesele existente, să dezvolte produse noi și să creeze noi activități comerciale. Actualizarea noii strategii industriale din 2020 explică astfel că un spațiu industrial (de producție) al datelor va conduce la lanțuri de aprovizionare mai flexibile și mai reziliente³², strâns legate de partea logistică și care vizează transportul de mărfuri a sectorului transporturilor și, prin urmare, de spațiul european al datelor privind mobilitatea.
- 3) Spațiul european comun al datelor privind **energia** va beneficia de pe urma tranziției verzi și a celei digitale în desfășurare în UE. Acesta va contribui la integrarea în continuare a surselor regenerabile de energie în sistemul energetic, va spori flexibilitatea sistemului

²⁹ [COM\(2021\) 400 final](#)

³⁰ [COM\(2020\) 98 final](#)

³¹ [COM\(2020\) 380 final](#)

³² [Comunicatul de presă al Comisiei Europene din 2021, „Actualizarea noii Strategii industriale 2020: către o piață unică mai puternică, pentru redresarea Europei”.](#)

energetic și eficiența energetică generală, va facilita încărcarea inteligentă și bidirecțională a vehiculelor electrice, va aduce beneficii consumatorilor și producătorilor și va asigura o tranziție lină și competitivă către electrificarea unor sectoare precum cel al încălzirii și cel al transporturilor. Astfel cum se prevede în planul de acțiune al UE privind digitalizarea sistemului energetic³³, alinierea dintre spațiul datelor privind mobilitatea și cel al datelor privind energia este importantă pentru a identifica sinergiile, a sprijini integrarea sistemului și a implementa servicii transsectoriale.

- 4) Spațiul european comun al datelor privind **turismul**³⁴ va sprijini întreprinderile, autoritățile locale responsabile cu strategia și gestionarea turismului și alți actori relevanți. Prin sprijinirea accesului la date și a fluxurilor între diferite seturi de date din cadrul sectorului și din alte spații ale datelor, acesta va oferi un serviciu diversilor utilizatori de date, cum ar fi intermediarii comerciali, administratorii de destinații, furnizorii de servicii turistice și analiștii de date. Acest lucru va fi deosebit de benefic atât pentru destinațiile mai mici, cât și pentru IMM-uri, care reprezintă marea majoritate a părților interesate private din domeniul turismului din UE. Combinarea datelor din sectorul mobilității și cel al turismului va asigura deblocarea cazurilor de utilizare cu valoare adăugată pentru destinații și turiști, astfel cum se descrie în secțiunea relevantă de mai sus.

Întrucât spațiile relevante ale datelor vor fi implementate treptat, se vor căuta cazuri de utilizare în comun.

Centrul de sprijin pentru spațiile datelor³⁵, care este finanțat în cadrul programului „Europa digitală” (DIGITAL) și a fost lansat în octombrie 2022, sprijină și coordonează toate acțiunile relevante privind spațiile europene comune ale datelor. Acesta este mandatat să furnizeze o arhitectură cu un model comun și cerințe privind infrastructura de date pentru spațiile datelor, precum și să asigure o abordare coerentă și armonizată. Acțiunile pregătitoare și de implementare aferente spațiului european al datelor privind mobilitatea au fost și vor fi realizate în strânsă colaborare cu Centrul de sprijin pentru spațiile datelor pentru a garanta alinierea la cadrul tehnic comun al spațiilor europene ale datelor.

În paralel, Comisia este în curs de instituire a unei **platforme inteligente middleware cloud-to-edge cu sursă deschisă (Simpl)**, finanțată în cadrul programului „Europa digitală” (DIGITAL), care va răspunde nevoilor diferitelor spații ale datelor și va permite realizarea Federației Europene pentru Cloud. Platforma va oferi elemente de bază sigure și modulare, care vor servi drept nivel favorizant și fundament pentru implementarea și interconectarea spațiilor sectoriale ale datelor, inclusiv a spațiului european al datelor privind mobilitatea³⁶.

Programul de politică pentru 2030 privind deceniul digital³⁷ a introdus un nou cadru juridic pentru punerea în aplicare a proiectelor multinaționale: **consorțiul pentru o infrastructură digitală europeană (EDIC)**. Creat de cel puțin trei state membre, un EDIC poate deveni o entitate juridică cu capacitatea de a pune în comun contribuții europene, naționale și private. Germania, Țările de Jos și Finlanda au notificat în prealabil Comisiei intenția lor de a crea un

³³ Planul de acțiune al UE privind digitalizarea sistemului energetic [[COM\(2022\) 552 final](#) și [SWD\(2022\) 341 final](#)].

³⁴ [C\(2023\) 4787](#)

³⁵ <https://dssc.eu/>

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

³⁷ [Decizia \(UE\) 2022/2481 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 de instituire a programului de politică pentru 2030 privind deceniul digital \(JO L 323, 19.12.2022, p. 4\).](#)

EDIC care să vizeze datele privind mobilitatea și logistica și să contribuie la obiectivele spațiului european al datelor privind mobilitatea³⁸. Un astfel de EDIC ar urmări să asigure durabilitatea infrastructurii comune de date, să consolideze coordonarea între membrii săi și să stimuleze adoptarea prin cazuri de utilizare transfrontalieră. Alte state membre și organizații și-au exprimat interesul de a li se alătura. Comisia salută notificarea prealabilă a acestui EDIC și va urmări îndeaproape înființarea preconizată a acestuia.

3.2. Alte inițiative și elemente de bază relevante

Pe lângă inițiativele menționate mai sus, diverse ecosisteme, platforme și piețe ale datelor, care sunt conduse de actori publici sau privați, urmăresc să faciliteze schimbul de date în cazul în care elementele lor de bază, arhitecturile de referință și mecanismele de guvernare a datelor ar putea fi utilizate pentru a completa spațiul european comun al datelor privind mobilitatea. Printre exemplele orientative în acest sens se numără **elementele de bază ale sistemului DIGIT al CE**³⁹ (de exemplu, eDelivery), arhitectura de referință a **Asociației Internaționale a Spațiilor Datelor (IDSA)**⁴⁰ și componentele platformei software cu sursă deschisă **FIWARE**⁴¹. Activitatea desfășurată în cadrul proiectelor notabile **Gaia-X**⁴² (de exemplu, **Eona-X**⁴³, care se concentrează asupra cazurilor de utilizare în domeniul mobilității, al transporturilor și al turismului, și **spațiul german al datelor privind mobilitatea**⁴⁴) prezintă un interes similar. Printre exemplele din sectorul logisticii se numără **iSHARE**⁴⁵ și **FEDeRATED**⁴⁶, un proiect cofinanțat prin Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE).

Sprijinul acordat de UE (în cadrul programelor Orizont Europa și DIGITAL) pentru dezvoltarea infrastructurii, a serviciilor și a lanțurilor valorice cloud-to-edge în UE va asigura un ecosistem favorabil pentru dezvoltarea spațiului european al datelor privind mobilitatea. Aceasta va permite sinergii puternice cu inițiative legate de IA, cum ar fi mecanismul de testare și experimentare a IA pentru orașe și comunități inteligente⁴⁷. În sfârșit, investițiile în infrastructura de comunicații digitale, cum ar fi infrastructura 5G la nivel transfrontalier, și în zonele cu disfuncționalități ale pieței de-a lungul principalelor căi de transport⁴⁸ sunt factori determinanți esențiali pentru schimbul de date privind mobilitatea și transporturile de mărfuri.

4. Către un spațiu european comun coerent și armonizat al datelor privind mobilitatea

4.1. Inițiative existente și viitoare în domeniul datelor privind mobilitatea și transporturile

Sectorul mobilității și al transporturilor se caracterizează printr-un set de acte legislative și inițiative complementare ale UE bine stabilite și în continuă evoluție, care organizează schimbul de date, atât în legătură cu pasagerii, cât și în legătură cu transportul de mărfuri, între întreprinderi și consumatori (B2C), între întreprinderi (B2B), între mediul de afaceri și

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-dataspace.eu/>

⁴⁵ <https://ishare.eu/>

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

⁴⁷ www.citcom.ai

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

administrațiile publice (B2G), între administrațiile publice și întreprinderi (G2B) și între administrațiile publice (G2G). Cu toate acestea, peisajul actual este foarte eterogen și fragmentat, cu diferite cadre privind schimbul de date și ecosisteme de date. Scopul spațiului european al datelor privind mobilitatea este de a facilita interconectarea acestor ecosisteme și, după caz, de a introduce o armonizare progresivă suplimentară, inclusiv în ceea ce privește condițiile de acces la date.

Majoritatea acestor cadre au propria guvernare, propria arhitectură și propriile platforme. Acestea includ adesea realizări importante în ceea ce privește armonizarea condițiilor de schimb de date și sunt **considerate componente și elemente de bază importante ale spațiului european al datelor privind mobilitatea** (astfel cum se menționează în Strategia europeană privind datele). Ele vor fi luate în considerare în mod corespunzător la instituirea spațiului european al datelor privind mobilitatea. Un set neexhaustiv de astfel de acte legislative și inițiative relevante ale UE în materie de date privind mobilitatea și transporturile este prezentat mai jos, în funcție de sectorul transporturilor vizat: transport naval și logistică, transport feroviar, sisteme de transport inteligente, rețele și infrastructură de transport, industria autovehiculelor, aviație și transport rutier și siguranță rutieră.

Transport naval și logistică

Forumul pentru transport și logistică digitale (DTLF)⁴⁹, un grup de experți al Comisiei, desfășoară activități care vizează interoperabilitatea digitală la scară largă pentru a facilita schimbul de date între părțile interesate relevante din toate modurile de transport, **într-un spațiu sigur și de încredere al datelor privind transportul de mărfuri și logistică**. În acest scop, DTLF definește principiile de proiectare, precum și elementele de bază tehnice și de guvernare pentru un cadru comun agregat privind schimbul de date, care să conecteze cu ușurință platformele și ecosistemele existente din sectorul transporturilor și al logisticii într-un mediu colaborativ și de încredere. DTLF a jucat un rol important în pregătirea **Regulamentului UE privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri (eFTI)**⁵⁰ și continuă să fie esențial în activitatea de punere în aplicare aferentă. Regulamentul eFTI stabilește un cadru juridic care le va permite operatorilor economici să furnizeze informații în format electronic privind transportul de mărfuri pentru a dovedi respectarea normelor UE și a normelor naționale pentru transportul în interiorul UE.

Regulamentul privind mediul aferent ghișeului unic european în domeniul maritim (EMSWe)⁵¹ stabilește norme armonizate pentru furnizarea informațiilor necesare pentru escalele în port. În special, acesta asigură faptul că aceleași seturi de date pot fi raportate în același mod în fiecare stat membru și că, odată furnizate, datele pot fi reutilizate de părțile interesate relevante.

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

⁵⁰ [Regulamentul \(UE\) 2020/1056 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 privind informațiile electronice referitoare la transportul de mărfuri \(JO L 249, 31.7.2020, p. 33\).](#)

⁵¹ [Regulamentul \(UE\) 2019/1239 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 iunie 2019 de stabilire a unui mediu aferent ghișeului unic european în domeniul maritim și de abrogare a Directivei 2010/65/UE \(JO L 198, 25.7.2019, p. 64\).](#)

Revizuirea **Directivei privind serviciile de informații fluviale (RIS)**⁵² ar trebui să ofere un cadru eficace pentru implementarea și utilizarea RIS armonizate în UE și să îmbunătățească interoperabilitatea serviciilor de informații și schimbul de date în transportul pe căile navigabile interioare.

Transport feroviar

În **sectorul feroviar**, datele privind infrastructura reprezintă baza pentru crearea de date privind mobilitatea. Specificațiile comune revizuite pentru **registru de infrastructură feroviară (RINF)**⁵³ stabilesc RINF ca sursă comună de date privind infrastructura feroviară. Acesta se bazează pe **ontologia ERA**⁵⁴, care definește elementele de date care pot fi citite automat și structurate ale sistemului feroviar și reprezintă **elementul de bază al spațiului european al datelor privind mobilitatea pentru transportul feroviar**.

Revizuirea cadrului de reglementare pentru schimbul interoperabil de date în transportul feroviar⁵⁵ prin revizuirea **specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI) referitoare la subsistemul privind aplicațiile telematice** va simplifica schimburile de informații referitoare la gestionarea capacității și a traficului, atât pentru serviciile de transport de pasageri, cât și serviciile de transport de mărfuri. În urma revizuirii, se va institui, de asemenea, un cadru armonizat de specificații tehnice pentru **emiterea biletelor** pentru serviciile de transport feroviar de pasageri.

Regulamentul reformat privind drepturile călătorilor din transportul feroviar⁵⁶ stabilește obligația administratorilor de infrastructură și a întreprinderilor feroviare de a **furniza în timp real informații dinamice de trafic și de călătorie** nu numai întreprinderilor feroviare, ci și vânzătorilor de legitimații de transport și operatorilor de turism, pentru a le pune la dispoziția utilizatorilor transportului feroviar. Acordarea accesului la informații în timp real privind întârzierile, rezervările și cererile de disponibilitate pentru entitățile care vând legitimații de transport va stimula piața de emisie a legitimațiilor de transport feroviar și va sprijini eforturile de a oferi legitimații de transport mai inovatoare, permițându-le diverșilor transportatori feroviari și vânzătorii de legitimații de transport/operatorii de turism să vândă astfel de legitimații grupate în pachete de la diferiți transportatori și pentru o varietate de legături.

Sisteme de transport inteligente

Specificațiile UE adoptate în temeiul **Directivei STI**⁵⁷ vizează armonizarea furnizării serviciilor STI și a accesului la date pe baza unor standarde comune. Acestea prevăd accesibilitatea datelor privind infrastructura, traficul și călătoriile multimodale prin intermediul

⁵² [Directiva 2005/44/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 septembrie 2005 privind serviciile de informații fluviale \(RIS\) armonizate pe căile navigabile interioare de pe teritoriul Comunității \(JO L 255, 30.9.2005, p. 152\).](#)

⁵³ [Regulamentul de punere în aplicare \(UE\) 2019/777 al Comisiei din 16 mai 2019 privind specificațiile comune pentru registrul de infrastructură feroviară și de abrogare a Deciziei de punere în aplicare 2014/880/UE \(JO L 139I, 27.5.2019, p. 312\)](#) și documentația de orientare asociată (https://www.era.europa.eu/domains/registers/rinf_en) pentru accesarea RINF (<https://rinf.era.europa.eu/rinf/>).

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

⁵⁵ [COM\(2020\) 66 final](#)

⁵⁶ [Regulamentul \(UE\) 2021/782 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2021 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar \(reformare\) \(JO L 172, 17.5.2021, p. 1\).](#)

⁵⁷ [Directiva 2010/40/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 7 iulie 2010 privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfetele cu alte moduri de transport \(JO L 207, 6.8.2010, p. 1\).](#)

unei rețele de puncte naționale de acces (PNA) instituite de statele membre. Proiectul **NAPCORE**⁵⁸ finanțat de MIE, care implică toate statele membre, precum și partenerii asociați, permite cooperarea la nivelul UE în vederea creării de soluții comune pentru a facilita o mai bună reutilizare a datelor STI și pentru o viziune comună asupra disponibilității și a accesibilității datelor STI în UE.

Acest cadru evoluează în permanență, propunându-și să sporească disponibilitatea și accesibilitatea datelor STI prin intermediul PNA. **Revizuirea Directivei STI**⁵⁹ urmărește punerea la dispoziție a unor date esențiale în întreaga UE, pentru a promova implementarea serviciilor STI și pentru a asigura valorificarea beneficiilor digitalizării. În plus, în cadrul revizuirii Regulamentului delegat (UE) 2017/1926 privind **serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale**, Comisia le impune deținătorilor de date să pună la dispoziție date în timp real privind călătoriile prin intermediul PNA, ceea ce ar trebui să îmbunătățească la nivel calitativ serviciile de informare cu privire la călătoriile multimodale și să faciliteze planificarea pentru pasageri.

Retele și infrastructură de transport

Regulamentul privind **rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T)**⁶⁰, în curs de revizuire⁶¹, abordează implementarea și dezvoltarea, la nivelul UE, a unei rețele de linii de cale ferată, drumuri, căi navigabile interioare, rute de transport maritim, porturi, aeroporturi și terminale feroviare, precum și implementarea unor sisteme de tehnologie a informației și comunicațiilor (TIC) pentru toate aceste moduri de transport. **TENtec** este sistemul de informare și monitorizare al Comisiei pentru coordonarea și sprijinirea politicii TEN-T. Portalul public TENtec⁶² oferă în timp util informații publicului (atât cetățenilor, cât și profesioniștilor) prin intermediul unor hărți interactive și al unei biblioteci de hărți. Pentru a asigura astfel de date actualizate și furnizate în timp util, în prezent, se analizează soluții de „schimb automatizat de date” împreună cu statele membre și cu alte organisme relevante ale UE. Conceptul călăuzitor este principiul „doar o singură dată”, pentru a reduce sarcina administrativă a statelor membre prin solicitarea acelorași informații doar o singură dată. În acest context, Comisia sprijină dezvoltarea unor soluții de „schimb automatizat de date” prin intermediul asistenței tehnice oferite de MIE⁶³.

Regulamentul privind infrastructura pentru combustibili alternativi (RICA)⁶⁴ prevede obligația operatorilor punctelor de reîncărcare și de realimentare de a pune datele relevante la

⁵⁸ <https://napcore.eu/>

⁵⁹ [Propunere de directivă a Parlamentului European și a Consiliului de modificare a Directivei 2010/40/UE privind cadrul pentru implementarea sistemelor de transport inteligente în domeniul transportului rutier și pentru interfețele cu alte moduri de transport \[COM\(2021\) 813 final\].](#)

⁶⁰ [Regulamentul \(UE\) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE \(JO L 348, 20.12.2013, p. 1\).](#)

⁶¹ [Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentului \(UE\) 2021/1153 și a Regulamentului \(UE\) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului \(UE\) nr. 1315/2013 \[COM\(2021\) 812 final\].](#)

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 [Regulamentul \(UE\) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE \(JO L 234, 22.9.2023, p. 1\).](#)

dispoziția altor utilizatori de date prin intermediul PNA în mod gratuit, precum și obligația statelor membre de a asigura accesibilitatea acestor date. În plus, **Observatorul european privind combustibilii alternativi (EAFO)**⁶⁵ va susține rolul acestuia de instrument public esențial de informare privind infrastructura pentru combustibili alternativi. Dezvoltarea viitoare a EAFO va sprijini crearea de servicii de informare noi și va permite o monitorizare eficientă din perspectiva politicilor în ceea ce privește evoluțiile pieței. În acest context, spațiul european comun al datelor privind mobilitatea ar putea contribui la sprijinirea unui acces mai larg la datele privind infrastructura pentru combustibili alternativi și a descoperirii acestora.

Directiva revizuită privind energia din surse regenerabile (RED)⁶⁶ prevede obligația operatorilor de sisteme de transport și de distribuție de a pune la dispoziție informații aproape în timp real cu privire la ponderea energiei din surse regenerabile și la conținutul de emisii de gaze cu efect de seră al energiei electrice pe care o furnizează utilizatorilor de vehicule electrice, agregatorilor și furnizorilor de servicii de electromobilitate, precum și participanților la piața energiei electrice.

Industria autovehiculelor

În **sectorul autovehiculelor**, legislația privind omologarea de tip stabilește condițiile de acces pentru furnizorii de servicii terți la informațiile privind repararea și întreținerea. Această legislație este în prezent în curs de revizuire⁶⁷ în cadrul unei inițiative care vizează stabilirea condițiilor de accesare și de utilizare a **datelor generate la bordul vehiculelor**, precum și a resurselor și funcțiilor vehiculelor. Scopul legislației respective este de a asigura norme clare și favorabile concurenței la nivelul UE, pentru o dezvoltare mai rapidă a serviciilor bazate pe accesul la datele, funcțiile și resursele vehiculelor (de exemplu, diagnosticarea la distanță, întreținerea predictivă, mobilitatea ca serviciu, mobilitatea conectată și automatizată, gestionarea parcului auto, încărcarea inteligentă a vehiculelor electrice, utilizarea în comun a autoturismelor, reafectarea bateriilor din vehiculele electrice pentru a prelungi durata de viață și asigurările). Facilitarea accesului autorităților publice la datele de la bordul vehiculelor poate, de asemenea, să sporească în mod semnificativ adoptarea metodelor moderne de elaborare a politicilor (bazate pe date) în domeniul siguranței rutiere, al transporturilor, al mobilității și al mediului. Din motive de siguranță rutieră, va fi esențial ca inspectorii autorizați ai vehiculelor (publici și privați) să aibă acces ușor și gratuit la datele specifice vehiculului de care au nevoie pentru a efectua inspecții tehnice auto ale vehiculelor moderne. Evaluarea aspectelor legate de securitatea cibernetică în ceea ce privește vehiculele conectate și automatizate – inclusiv vehiculele electrice – reprezintă o prioritate, deoarece acestea pot prezenta implicații pentru spionajul cibernetic, ingerințele străine sau securitatea datelor. În conformitate cu articolul 22 din Directiva NIS 2, Comisia, după consultarea Grupului de cooperare NIS și a ENISA⁶⁸, va lua în considerare identificarea lanțurilor de aprovizionare relevante legate de vehiculele conectate și automatizate pentru a efectua o evaluare coordonată

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

⁶⁶ [Directiva \(UE\) 2023/2413 a Parlamentului European și a Consiliului din 18 octombrie 2023 de modificare a Directivei \(UE\) 2018/2001, a Regulamentului \(UE\) 2018/1999 și a Directivei 98/70/CE în ceea ce privește promovarea energiei din surse regenerabile și de abrogare a Directivei \(UE\) 2015/652 a Consiliului \(JO L, 2023/2413, 31.10.2023\).](#)

⁶⁷ [Accesul la datele, funcțiile și resursele vehiculului \(europa.eu\)](#)

⁶⁸ <https://www.enisa.europa.eu/>

a riscurilor la nivelul UE, ținând seama de factorii de risc de natură tehnică și, după caz, de factorii de risc care nu sunt de natură tehnică.

Aviație

În 2020, Comisia și-a modificat propunerea de **regulament privind punerea în aplicare a Cerului unic european**⁶⁹, parțial pentru a include (i) noi dispoziții privind disponibilitatea datelor și, în special, pentru a pune la dispoziție date operaționale (cum ar fi ora estimată de sosire pentru zborurile regulate) la nivel transfrontalier și în întreaga UE și (ii) principiile de stabilire a prețurilor care urmează să fie definite mai detaliat pentru a asigura condiții de concurență echitabile în ceea ce privește accesul pe piață pentru furnizorii de servicii de date în domeniul managementului traficului aerian.

Data4Safety (D4S)⁷⁰ este un parteneriat voluntar între statele membre și industrie pentru a identifica mai bine riscurile sistemice în materie de siguranță a aviației la nivelul Uniunii, precum și pentru atenuarea acestora. Acest lucru se realizează prin colectarea de date privind aviația și dezvoltarea capacității analitice pentru a utiliza în mod corespunzător aceste date, care sunt colectate din întregul sistem aviatic (de exemplu, rapoarte de siguranță, date de zbor de la companiile aeriene și date privind traficul din sistemul ATM sau date meteorologice). Datele sunt utilizate de experți din statele membre și din industrie, care colaborează cu oamenii de știință în domeniul datelor din cadrul parteneriatului D4S.

ICARE (*Informational Core for Aviation Related Extractions* – Instrumentul informațional pentru extrageri de date privind aviația) este un instrument utilizat de Comisia Europeană pentru analiza datelor și raportarea în domeniul aviației. Acesta sprijină factorii de decizie în luarea de decizii bazate pe o mai bună informare și permite analizarea cererii și a ofertei globale de trafic aferente transportului aerian de pe piețele serviciilor aeriene, astfel cum au fost raportate de transportatori pentru orarele lor de zbor (oferta) și Eurostat (cererea).

Atlas of the Sky – Atlasul cerului⁷¹ este un instrument geografic care utilizează date bazate pe ICARE pentru a converti informațiile bazate pe date în reprezentări grafice bazate pe hărți (de exemplu, informații privind TEN-T, acordurile privind serviciile aeriene, obligațiile de serviciu public, aeroporturile și traficul aerian). Acesta le permite utilizatorilor să deschidă direct rapoarte în ICARE sau date legate de trafic.

În temeiul **Regulamentului ReFuelEU în domeniul aviației**⁷², Comisia a propus ca AESA să publice (începând din 2025 și, ulterior, în fiecare an) un raport tehnic bazat pe rapoartele anuale publicate de furnizorii de combustibili, de operatorii de aeronave și de administratorii aeroporturilor care intră în domeniul de aplicare al regulamentului. Acest raport va conține indicatori-cheie privind dezvoltarea aviației durabile în UE, cum ar fi cantitatea agregată de combustibil de aviație durabil (SAF) furnizat și utilizat în întreaga UE, situația pieței SAF (inclusiv prețurile și tendințele producției de SAF) și nivelul de respectare a regulamentului de către părțile interesate afectate de acesta.

⁶⁹ [Propunere modificată de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind punerea în aplicare a Cerului unic european \(reformare\) \[COM\(2020\) 579\]](#).

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

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

⁷² [Regulamentul \(UE\) 2023/2405 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 octombrie 2023 privind asigurarea unor condiții de concurență echitabile pentru un transport aerian durabil \(ReFuelEU în domeniul aviației\) \(JO L, 2023/2405, 31.10.2023\)](#).

Transport rutier și siguranță rutieră

În **sectorul transportului rutier**, o serie de baze de date și de sisteme de schimb de date facilitează respectarea și controlul respectării de către operatorii de transport rutier și de către autoritățile naționale a normelor UE în domeniul transportului rutier. Principalele sisteme care permit schimburile de date G2G, B2G și G2B sunt **Registrul european al întreprinderilor de transport rutier (ERRU)**⁷³, **TACHOnet**⁷⁴ și **Sistemul de informare al pieței interne (IMI)**⁷⁵.

În domeniul **siguranței rutiere**, baza de date CARE a UE⁷⁶ include date anuale privind toate accidentele rutiere care conduc la deces sau vătămări corporale din UE și din țările AELS⁷⁷. Aceasta se bazează în mare parte pe datele furnizate de poliție. Corelarea evidențelor poliției și spitalelor ar îmbunătăți în mod semnificativ calitatea datelor privind gravitatea vătămarilor corporale. De asemenea, se colectează indicatori-cheie de performanță în materie de siguranță rutieră prin intermediul proiectului Trendline finanțat de UE⁷⁸.

Aceste inițiative și ecosistemele lor reprezintă o **parte importantă a dezvoltării spațiului european al datelor privind mobilitatea**. Valoarea adăugată a spațiului european al datelor privind mobilitatea va fi interconectarea ecosistemelor respective și, în cazul în care sunt identificate lacune, furnizarea de recomandări sau, după caz, de propuneri, pentru o armonizare suplimentară în vederea facilitării accesului la date, a reutilizării datelor și a schimbului de date.

4.2. Elaborarea unui cadru general comun și a principalelor componente

Pentru a aborda obiectivele menționate în secțiunea 2, Comisia va sprijini dezvoltarea unui cadru al spațiului european al datelor privind mobilitatea.

Cadrul spațiului european al datelor privind mobilitatea va avea dimensiuni **tehnice** (de exemplu, elemente de infrastructură) și de **governanță** (de exemplu, un set de norme, proceduri, roluri și responsabilități care vor trebui dezvoltate și adaptate de la caz la caz, în conformitate cu legislația relevantă a UE). Acesta va **facilita accesul la date, reutilizarea datelor și schimbul de date** într-un mediu agregat, de încredere și sigur între ecosistemele de date privind mobilitatea și transporturile și părțile interesate ale acestora, precum și cu alte spații sectoriale ale datelor.

Spațiul european al datelor privind mobilitatea are nevoie de o **structură de governanță** clar definită, compatibilă cu legislația relevantă a UE, cu roluri și responsabilități pentru instituirea și funcționarea sa eficace. Bazându-se pe proiecte specifice și pe consultări cu părțile interesate,

⁷³ [ERRU este un sistem electronic pentru schimbul de informații între autoritățile statelor membre cu privire la întreprinderile de transport rutier și la respectarea de către acestea a normelor Uniunii în domeniul transportului rutier; Registrul european al întreprinderilor de transport rutier \(ERRU\) \(europa.eu\).](#)

⁷⁴ TACHOnet este un sistem de schimb electronic de informații între statele membre cu privire la cardurile de tahograf ale conducătorilor auto; https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/tachograph/tachonet_en

⁷⁵ IMI este un instrument online multilingv sigur gestionat de Comisie, care facilitează schimbul de informații între autoritățile statelor membre implicate în punerea în practică a legislației UE. IMI ajută autoritățile să își respecte obligațiile de cooperare administrativă transfrontalieră în multiple domenii legate de piața unică; [IMI-Net – Piața unică a UE \(europa.eu\)](#)

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/>

Comisia va analiza cadrele de guvernare existente în sectorul mobilității și al transporturilor și va evalua opțiunile pentru instituirea unei structuri de guvernare organizațională a spațiului european al datelor privind mobilitatea. Aceasta poate include un rol operațional, care cuprinde, de exemplu, recomandările privind elementele de bază și standardele, certificarea conformității cu cadrul spațiului european al datelor privind mobilitatea și funcționarea unui nivel de interconectare, cu eventuala implicare a unor niveluri de guvernare diferite, și ar trebui să asigure participarea activă a diferitelor părți interesate și să respecte principiile echității și transparenței.

Cadrul spațiului european al datelor privind mobilitatea cuprinde componentele principale menționate mai jos.

1) **Elemente de bază:**

Plecând de la contribuțiile părților interesate și proiecte specifice, Comisia va analiza mai întâi elementele de bază utilizate în ecosistemele existente de date privind mobilitatea și transporturile, precum și în alte sectoare industriale, care pot fi reutilizate pentru spațiul european al datelor privind mobilitatea. Pe această bază, **va fi prezentat un set de elemente de bază comune pentru interoperabilitate, suveranitatea datelor⁷⁹, fiabilitate și crearea de valoare**, precum și pentru **guvernare, dimensiunea comercială și dimensiunea juridică**. Aceste elemente de bază ar trebui descrise ca parte a unei arhitecturi de referință coerente. Obiectivul este reutilizarea a cât mai multor elemente de bază existente (în special, a elementelor de bază generice ale unui spațiu al datelor), dar și facilitarea creării de elemente de bază noi (dacă este necesar).

2) **Standarde:**

În prezent, există un număr semnificativ de standarde impuse în temeiul acquis-ului UE în domeniul transporturilor – în plus față de alte standarde care se utilizează, de asemenea, la nivel de industrie. Comisia va analiza **peisajul existent al standardelor** (în special al celor relevante pentru **calitatea, comparabilitatea, nivelul serviciilor și accesibilitatea în materie de date**) și va lua în considerare posibilitatea de a adopta măsuri subsecvente adecvate, inclusiv emiterea de recomandări fără caracter obligatoriu pentru a promova convergența standardizării și pentru a permite interoperabilitatea surselor de date și a ecosistemelor care facilitează schimbul de date pe baza unui cadru agregat. Este important de remarcat faptul că elaborarea de standarde noi nu intră în domeniul de aplicare al spațiului european al datelor privind mobilitatea. Scopul este de a recomanda standarde existente pentru schimbul de date care ar putea fi utilizate de ecosistemele existente și viitoare ale mobilității și transporturilor și de a stabili în mod clar acele standarde care ar fi cele mai relevante atunci când se face legătura cu spațiul european al datelor privind mobilitatea.

⁷⁹ „Suveranitatea datelor presupune consolidarea controlului organizațiilor și al persoanelor fizice asupra datelor la a căror generare contribuie. Aceasta implică participarea la guvernarea datelor și le permite persoanelor fizice și organizațiilor să stabilească singure modul, momentul și prețul la care alte persoane le pot utiliza datele de-a lungul lanțului valoric. Acest lucru înseamnă că deținătorii de date pot proteja datele utilizatorilor și se pot asigura că acestea sunt utilizate numai în conformitate cu norme strict definite.”;

Comisia Europeană, Centrul Comun de Cercetare, Farrell, E., Minghini, M., Kotsev, A. et al., „*European data spaces – Scientific insights into data sharing and utilisation at scale*” (Spațiile europene ale datelor – considerații științifice privind schimbul de date și utilizarea la scară a acestora), Oficiul pentru Publicații al Uniunii Europene, 2023; <https://data.europa.eu/doi/10.2760/400188>.

Normele privind suveranitatea datelor ar trebui să fie întotdeauna obiective, nediscriminatorii și transparente.

3) Nivelul de interconectare:

Pe baza discuțiilor cu părțile interesate relevante și a proiectelor specifice, Comisia va urmări mai întâi să **definească specificațiile** și apoi să sprijine **implementarea unui nivel de interconectare** care va permite interconectivitatea spațiilor și a domeniilor existente și emergente ale datelor privind mobilitatea și transporturile. Aceasta va facilita în special **descoperirea și accesibilitatea** datelor din aceste spații și domenii ale datelor. Astfel, se preconizează că acest nivel va deveni nucleul spațiului european al datelor privind mobilitatea.

Toate componentele spațiului european al datelor privind mobilitatea vor fi aliniate la orientările și cerințele esențiale definite în legislația transsectorială privind datele și la cadrul generic pentru spațiile europene comune ale datelor, în special la recomandările Comitetului european pentru inovare în domeniul datelor sau ale Centrului de sprijin pentru spațiile datelor, precum și la elementele de bază relevante, de exemplu furnizate de Simpl (a se vedea secțiunea 3.1).

Conceptul preconizat al spațiului european al datelor privind mobilitatea este ilustrat în Figura 1. Acest concept va evolua în mod necesar pe măsură ce punerea în aplicare avansează, fiind necesară o anumită flexibilitate, astfel încât cadrul general să poată fi adaptat. Cadrul va respecta orientările și cerințele esențiale definite în legislația intersectorială a UE privind datele, se va alinia la inițiativele orizontale și la alte spații sectoriale ale datelor (a se vedea secțiunea 3.1), la ecosistemele și inițiativele publice sau private în materie de date privind mobilitatea (a se vedea secțiunea 3.2) și se va baza pe domeniile, legislația și inițiativele existente și viitoare în materie de date privind mobilitatea la nivelul UE (a se vedea secțiunea 4.1). În același timp, cadrul va contribui la aceste inițiative, ecosisteme și spații ale datelor cu alte date și recomandări relevante. Utilizatorii finali ai spațiului european al datelor privind mobilitatea vor fi în măsură să descopere, să acceseze și să facă schimb de date prin intermediul acestei game largi de ecosisteme, astfel încât să poată crea servicii de mobilitate inovatoare și să favorizeze apariția unor cazuri de utilizare cu valoare adăugată în sectorul transporturilor (a se vedea secțiunea 2.2).

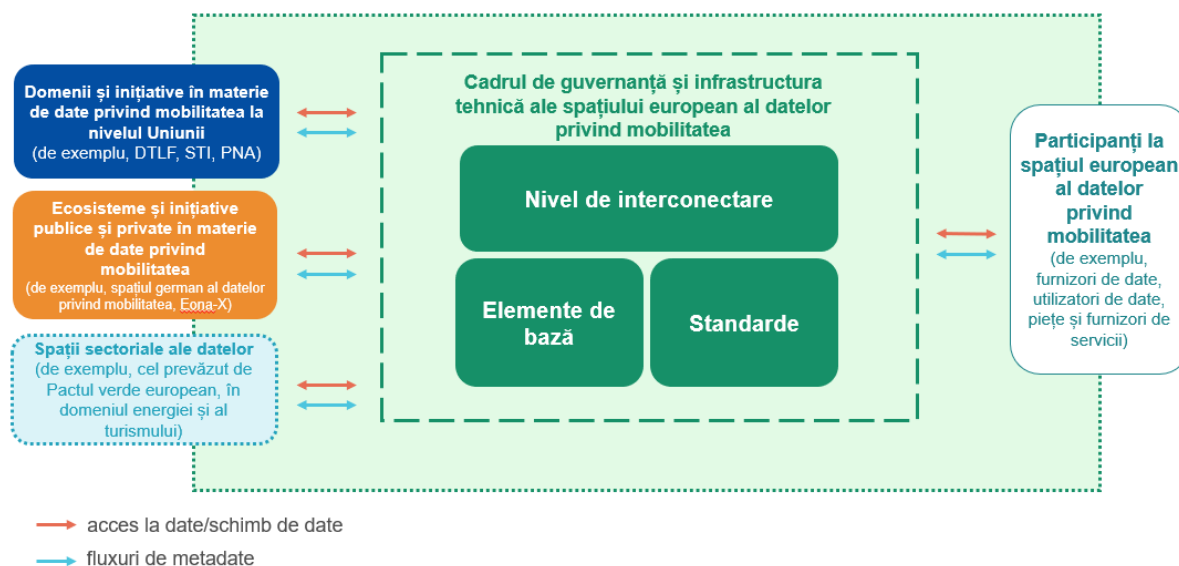


Figura 1: Conceptul preconizat al spațiului european al datelor privind mobilitatea

4.3. Etapele de dezvoltare și instrumentele de finanțare ale spațiului european al datelor privind mobilitatea

În conformitate cu angajamentul asumat în cadrul strategiei europene privind datele, dezvoltarea componentelor spațiului european comun al datelor privind mobilitatea se va realiza în etape, urmând o abordare progresivă și iterativă. Comisia sprijină această dezvoltare prin finanțarea unei serii de proiecte în cadrul programului **DIGITAL**⁸⁰ și al **MIE**⁸¹, care se ridică în prezent la o valoare totală de 11,4 milioane EUR. Alte inițiative vor avea, de asemenea, efecte de propagare importante pentru dezvoltarea spațiului european al datelor privind mobilitatea [de exemplu, următoarea etapă planificată a proiectului NAPCORE (alocându-se în acest sens 9,5 milioane EUR)].

Toate acțiunile în curs și planificate vor include derularea unui proces necesar de consultare a părților interesate cu statele membre, cu autoritățile publice, cu actorii privați și cu publicul larg. Consultările publice au început deja cu cererea de contribuții⁸² (noiembrie-decembrie 2022) și au continuat cu ateliere publice și la nivel de experți⁸³ care au implicat în total peste 1 000 de participanți în 2023.

⁸⁰ Programul „Europa digitală”, anexa la programul de lucru pentru 2021-2022 –Data space for mobility (Spațiul datelor privind mobilitatea), p 47.

⁸¹ [Regulamentul \(UE\) 2021/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 7 iulie 2021 de instituire a Mecanismului pentru interconectarea Europei și de abrogare a Regulamentelor \(UE\) nr. 1316/2013 și \(UE\) nr. 283/2014 \(JO L 249, 14.7.2021, p. 38\).](#)

⁸² [Date privind transporturile – comunicare despre crearea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea \(europa.eu\).](#)

⁸³ Trei exemple în acest sens sunt [al zecelea forum intermodal de la Florența: Crearea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea – Florence School of Regulation \(eui.eu\) \(25 noiembrie 2022\)](#), atelierele publice și la nivel de experți cu părțile interesate desfășurate în cadrul proiectului PrepDSpace4Mobility ([mobilitydataspace-csa.eu](#)) și un [atelier online cu părțile interesate organizat de DG MOVE – „Atelier public privind crearea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea” \(16 februarie 2023\)](#).

Etapa 1 (începând din septembrie 2022)

Activitățile din prima etapă vizează identificarea și cartografierea inițiativelor existente și emergente relevante din domeniul mobilității și al transporturilor. Acestea vor conduce, de asemenea, la un prim set de orientări pe care actorii din domeniile și ecosistemele existente și viitoare le pot pune în aplicare în mod voluntar pentru dezvoltarea și armonizarea în continuare a acestora (în conformitate cu recomandările Centrului de sprijin pentru spațiile datelor, atunci când vor fi disponibile).

Mai precis, în cadrul programului DIGITAL, în octombrie 2022, s-a lansat o acțiune de coordonare și sprijin de 12 luni – „PrepDSpace4Mobility”⁸⁴ (alocându-se în acest sens 1 milion EUR) – cu două obiective principale. Primul obiectiv principal a fost acela de a întocmi **un inventar al inițiativelor, ecosistemelor și platformelor existente în materie de date privind mobilitatea și transporturile** și de a consemna principalele caracteristici ale acestora. Al doilea obiectiv a vizat furnizarea de recomandări privind eventualele principii comune de proiectare și **elemente de bază comune** și explorarea opțiunilor privind instituirea unui cadru comun pentru schimbul de date în sectorul mobilității și al transporturilor. De asemenea, acțiunea respectivă a reunit părțile interesate și a încurajat convergența în cadrul ecosistemului divers al mobilității și transporturilor.

În cadrul MIE, Comisia intenționează să lanseze un **studiu de asistență tehnică** de 12 luni (alocându-se în acest sens 500 000 EUR) în T1 2024. Acest lucru va contribui la definirea aspectelor legate de guvernarea ale cadrului spațiului european al datelor privind mobilitatea, precum și la elaborarea specificațiilor pentru **nivelul de interconectare** care va facilita descoperirea și accesibilitatea datelor prin definirea metadatelor comune din domeniile de date existente și emergente privind mobilitatea și transporturile. De asemenea, Comisia va elabora recomandări fără caracter obligatoriu pentru a permite **interoperabilitatea** surselor și a ecosistemelor de date existente care facilitează schimbul de date pe baza unui cadru agregat. Studiul va completa rezultatele inițiativei PrepDSpace4Mobility.

Etapa 2 (începând din noiembrie 2023)

A doua etapă se va axa pe punerea în aplicare a cadrului spațiului european al datelor privind mobilitatea. Vor fi necesare sprijin și colaborare pentru punerea în aplicare progresivă a acestui cadru prin inițiativele existente în materie de date privind transporturile și mobilitatea, pentru a facilita accesul la datele privind mobilitatea, precum și punerea în comun și schimbul unor astfel de date în sectorul mobilității și între sectoare.

Pentru a sprijini a doua etapă, în noiembrie 2023, s-a lansat un proiect⁸⁵ în cadrul programului DIGITAL (alocându-se în acest sens 8 milioane EUR), care se va derula timp de 36 de luni. Acesta va implementa un **spațiu al datelor operaționale**, astfel încât participanții să poată pune la dispoziție date și să facă schimb de date într-un mod controlat, simplu și sigur. Proiectul va viza cazurile de utilizare în comun a datelor legate de **indicatorii de călătorie, trafic și mobilitate urbană**.

În plus, în cadrul MIE, este planificată o **inițiativă de implementare** pentru T1 2025 (alocându-se în acest sens 1,9 milioane EUR). Aceasta se va baza pe rezultatele proiectelor din

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

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

cadrul programului DIGITAL, pe studiul de asistență tehnică din cadrul MIE și pe inițiativele existente la nivel național și la nivelul UE, care vor **dezvolta, testa și valida în continuare cadrul general pentru spațiul european al datelor privind mobilitatea**. Accentul se va pune pe:

- **nivelul de interconectare;**
- continuarea identificării **elementelor de bază** necesare legate de **interoperabilitatea și semantica datelor, suveranitate, fiabilitate și crearea de valoare în materie de date;**
- recomandări privind **standardele de calitate, nivelul serviciilor și accesibilitatea în materie de date.**

Ar putea fi avute în vedere și alte acțiuni complementare de implementare finanțate de UE.

Perspectiva pe termen lung

Perspectiva pe termen lung este un spațiu al datelor consacrat, care să permită schimbul de date între toate părțile interesate. Acesta va evolua în permanență, deoarece acoperă din ce în ce mai multe cazuri de utilizare, precum și tot mai mulți participanți și utilizatori. În plus, în următorii ani pot fi necesare inițiative suplimentare (inclusiv măsuri legislative), atât la nivelul spațiului european al datelor privind mobilitatea, cât și/sau la nivelul componentelor sale. Astfel de inițiative ar putea include promovarea acordurilor între principalele ecosisteme și părți interesate și identificarea cazurilor de utilizare și a noilor modele de afaceri, demonstrând astfel valoarea spațiului european al datelor privind mobilitatea și sprijinind integrarea progresivă a inițiativelor anterioare, precum și a noilor inițiative. Comisia va asigura funcționarea pe termen lung și sustenabilitatea spațiului european al datelor privind mobilitatea prin sprijinirea instituirii unei structuri de guvernare adecvate și prin analizarea soluțiilor pentru viabilitatea economică a acesteia.

Rezumat

Pentru a concepe și a pune în aplicare cadrul general al spațiului european comun al datelor privind mobilitatea, Comisia intenționează să lanseze sau a lansat deja următoarele acțiuni, cu o finanțare totală de **11,4 milioane EUR**:

Etapa 1

- **Acțiunea de coordonare și sprijin din cadrul programului DIGITAL** (12 luni – între octombrie 2022 și septembrie 2023): **1 milion EUR**

Jaloane:

- cartografierea ecosistemelor existente de date privind mobilitatea și transporturile
- prima identificare a elementelor de bază și a standardelor comune recomandate

- **Studiul de asistență tehnică din cadrul MIE** (12 luni – T1 2024-T1 2025): **500 000 EUR**

Jaloane:

- definirea aspectelor legate de guvernanta ale cadrului spațiului european al datelor privind mobilitatea
- definiția nivelului de interconectare

Etapa 2

- **Acțiunea de implementare din cadrul programului DIGITAL** (36 de luni – între noiembrie 2023 și noiembrie 2026): **8 milioane EUR**

Jaloane:

- proiecte-pilot privind spațiului datelor, axate pe indicatorii de trafic și mobilitate urbană

- **Implementarea MIE** (36 de luni – T1 2025-T1 2028): **1,9 milioane EUR**

Jaloane:

- implementarea nivelului de interconectare
- continuarea identificării elementelor de bază și a standardelor comune recomandate

5. Concluzii și etapele următoare

Feedbackul primit ca răspuns la cererea de contribuții și la diversele consultări ale părților interesate confirmă nu numai nevoile și beneficiile potențiale importante, ci și provocările legate de instituirea unui spațiu european comun al datelor privind mobilitatea. Prin urmare, dezvoltarea spațiului european al datelor privind mobilitatea trebuie să urmeze o traiectorie secvențială, care să identifice mai întâi provocările generale descrise în prezenta comunicare și, ulterior, să pregătească măsurile adecvate pentru punerea sa în aplicare. Eterogenitatea și diversitatea tipurilor de date și părți interesate, precum și fragmentarea bazelor de date existente și a standardelor de schimb de date îngreunează în prezent într-o foarte mare măsură orice exercițiu de interoperabilitate. Ecosistemele existente sunt, de asemenea, foarte diferite prin faptul că unele dintre ele creează date, în timp ce altele doar fac schimb de date; unele sunt deschise tuturor, în timp ce majoritatea sunt disponibile numai pentru anumiți actori, iar unele se referă la date confidențiale și accesul este restricționat. În unele sectoare, eforturile de digitalizare sunt încă în curs și nu toate datele relevante au fost digitalizate.

Crearea spațiului european al datelor privind mobilitatea va fi un proces dinamic. Elementele sale vor fi identificate, ajustate și dezvoltate în continuare în mod coerent cu alte spații sectoriale ale datelor și inițiative de sprijin (de exemplu, Centrul de sprijin pentru spațiile datelor). Va fi necesar un anumit nivel de flexibilitate pentru a se adăuga inițiative noi și pentru a perfecționa o serie de alte inițiative. **Feedbackul și sprijinul tuturor părților interesate din sectorul mobilității și al transporturilor din UE vor fi fundamentale pentru realizarea obiectivelor spațiului european al datelor privind mobilitatea.** Spațiul european al datelor privind mobilitatea ar trebui să fie creat în primul rând pentru și de către părțile interesate din domeniul mobilității și al transporturilor, răspunzând nevoilor acestora și valorificând inițiativele existente și emergente din întreaga UE.

Spațiul european comun al datelor privind mobilitatea va contribui la **accelerarea transformării digitale și verzi** a sectorului mobilității și al transporturilor din UE, consolidând performanța și eficiența acestuia și contribuind la siguranță, neutralitate climatică, durabilitate, reziliență și agilitate. Acesta va reduce fragmentarea actuală a sectorului și va îmbunătăți accesul actorilor publici și privați la datele privind mobilitatea și transporturile într-un mod neîntrerupt, nediscriminatoriu, sigur și armonizat. De asemenea, spațiul european al datelor privind mobilitatea va oferi beneficii transsectoriale prin sinergiile sale cu alte spații sectoriale ale datelor.

Un spațiu european al datelor privind mobilitatea care funcționează va conferi avantaje semnificative statelor membre, tuturor autorităților publice relevante, actorilor de pe piață și publicului larg. Facilitarea accesului la datele relevante privind mobilitatea și transporturile și schimbul de astfel de date pot sprijini elaborarea politicii în domeniul transporturilor și pot spori conectivitatea transfrontalieră, contribuind astfel la creșterea economică. Accesul simplificat la date cuprinzătoare facilitează luarea unor decizii în cunoștință de cauză cu privire la planificarea infrastructurii și a transporturilor, ceea ce duce la sisteme mai eficiente. Actorii de pe piață pot profita de noi oportunități de afaceri prin schimbul de date, formarea de parteneriate și integrarea serviciilor pentru o mai bună coordonare. Informațiile în timp real optimizează operațiunile actorilor privați și publici, asigurând astfel respectarea reglementărilor. În sfârșit, pasagerii, navetiștii și călătorii beneficiază de o experiență de călătorie îmbunătățită și mai favorabilă incluziunii, cu sisteme de transport eficiente, actualizări în timp real, un nivel mai ridicat de siguranță, durabilitate și accesibilitate prin integrarea sistemelor și multimodalitate.