



Bruselj, 29.11.2023  
COM(2023) 751 final

**SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU, SVETU, EVROPSKEMU  
EKONOMSKO-SOCIALNEMU ODBORU IN ODBORU REGIJ**

**Vzpostavitev skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost**

## 1. Uvod

**Mobilnost in promet sta ključna dejavnika, ki omogočata naše gospodarsko in družbeno življenje**, pa naj to vključuje vsakodnevno vožnjo na delo, obiskovanje sorodnikov in prijateljev, turizem ali pravilno delovanje svetovnih dobavnih verig za blago v naših trgovinah ali za našo industrijsko proizvodnjo in e-trgovanje. Prosti pretok oseb in blaga preko notranjih meja Evropske unije je temeljna svoboščina EU in njenega enotnega trga. **Prometni sektor** kot drugo največje področje odhodkov gospodinjstev EU **prispeva 5 % k evropskemu BDP** in neposredno zaposluje približno **10 milijonov delavcev**<sup>1</sup>.

Kot je navedeno v **strategiji Komisije za trajnostno in pametno mobilnost**<sup>2</sup>, mora EU hitro napredovati na poti k trajnostnemu, pametnemu in vključujočemu sektorju mobilnosti in prometa. Razogljichenje in digitalizacija sta ključni gonili tega prehoda, saj vzpostavljata resnično **učinkovit in medsebojno povezan multimodalni prometni sistem** za potnike in tovor, s čimer izpolnjujeta potrebo po polnem prispevanju k prehodu na podnebno nevtralno gospodarstvo v okviru **evropskega zelenega dogovora**<sup>3</sup> in ciljev **Evrope, pripravljene na digitalno dobo**<sup>4</sup>.

Komisija je z **evropsko strategijo za podatke**<sup>5</sup> in **delovnim dokumentom služb Komisije o skupnih evropskih podatkovnih prostorih**<sup>6</sup> predlagala vzpostavitev vseevropskih skupnih interoperabilnih podatkovnih prostorov v strateških sektorjih, vključno z mobilnostjo in prometom. **Podatkovno vodene inovacije** lahko ogromno prispevajo k storitvam mobilnosti v EU, ki lahko vodijo k boljši uporabi prometnih sistemov in veliko učinkovitejši multimodalni mobilnosti ter tako prispevajo k nadaljnjemu razvoju medsebojno povezanega, podnebno nevturalnega in konkurenčnega prometnega sektorja EU<sup>7</sup>. Čeprav se pridobiva veliko ustreznih podatkov (pogosto na podlagi zahtev pravnega reda EU na področju prometa), je področje podatkov o prometu in mobilnosti razdrobljeno na različne ekosisteme, dostopnost pa je pogosto slaba. To **razdrobljenost je treba nujno odpraviti**, da bo lahko EU uspešno izkoristila prednosti **digitalizacije** v sektorju mobilnosti in prometa.

V zvezi s tem strategija vključuje **skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost**, ki bi moral olajšati dostop do podatkov iz obstoječih in prihodnjih virov podatkov na področju prometa in mobilnosti ter njihovo zbiranje in souporabo. Cilj je odpraviti tehnične in pravne ovire ter zagotoviti zaupanja vredno in varno souporabo podatkov z združevanjem **okvirov upravljanja podatkov in tehnične infrastrukture** ob hkratni uporabi skupnih načel zasnove, kadar je to mogoče. Z okrepitvijo zaupanja v podatkovne transakcije in njihove varnosti ter upoštevanjem najvišjih razpoložljivih standardov kibernetike varnosti bi moral skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost prispevati k zagotavljanju visoke ravni **kibernetike varnosti in kibernetike odpornosti** v sektorju mobilnosti in prometa.

---

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

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

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

<sup>4</sup> [Evropa, pripravljena na digitalno dobo \(europa.eu\)](#).

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

<sup>6</sup> [SWD\(2022\) 45 final, Delovni dokument služb Komisije o skupnih evropskih podatkovnih prostorih](#).

<sup>7</sup> Kar vodi tudi do zmanjšanja emisij v zrak in emisij hrupa, povezanih s prometom.

Skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost bo akterjem na trgu in javnim organom pomagal pri lažjem iskanju ustreznih podatkov, dostopu do njih in njihovi uporabi. Podpiral bo prehod na trajnostno in pametno mobilnost, kar bo omogočilo učinkovitejše prevozne storitve in storitve mobilnosti ter tako zmanjšalo emisije in neposredno prispevalo k ciljem **evropskega zelenega dogovora**.

Izboljšanje našega pristopa k souporabi ustreznih podatkov o mobilnosti in prometu lahko **zelo koristi državam članicam in vsem zadevnim javnim organom**, tudi z **izboljšanjem oblikovanja prometne politike** z odločanjem na podlagi podatkov in ciljno usmerjenim izvajanjem. Prispeva lahko k povečanju **čezmejne povezljivosti** ter s tem spodbudi boljše sodelovanje med državami članicami in olajša nemoteno potovanje in trgovino znotraj EU, s čimer lahko prispeva k **večji gospodarski rasti**. Poenostavljen dostop do celovitih podatkov o mobilnosti in prometu lahko državam članicam pomaga pri sprejemanju bolj informiranih odločitev o razvoju infrastrukture in načrtovanju prevoza ter s tem vodi do **učinkovitejših in optimiziranih sistemov**.

Podobno lahko **akterji na trgu izkoristijo nove poslovne in inovacijske priložnosti** za razvoj inovativnih prevoznih storitev in tehnologij. Sodelovanje preko poenostavljenega dostopa do podatkov in njihove souporabe omogoča oblikovanje partnerstev in vključevanje storitev v širše ekosisteme mobilnosti. Z večjo souporabo podatkov **se izboljša tudi usklajevanje med zasebnimi in javnimi akterji**. Od tega bi lahko imela koristi zlasti mala in srednja podjetja (MSP). Poleg tega lahko napredek na področju souporabe podatkov zasebnim akterjem omogoči, da optimizirajo svoje dejavnosti in razporejanje virov na podlagi informacij v realnem času, kar vodi do **učinkovitejših in stroškovno učinkovitejših dejavnosti**.

To bo koristilo tudi **raziskavam**, saj bo skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost izboljšal razumevanje zapletenih medsebojnih vplivov prometnih sistemov in spodbujal inovacije na področju medsektorskega ravnanja s podatki. Spodbujal bo tudi uporabo **umetne inteligence** za izboljšanje storitev mobilnosti in prevoznih storitev, zlasti ker se obseg podatkov in potencialne sinergije eksponentno povečujejo. Dobro delujoč skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost bi lahko postal tudi sredstvo za izboljšanje **izmenjave podatkov z državami nečlanicami EU**, s čimer bi prispeval k vključevanju prometa, ki prihaja iz držav zunaj EU, v prometni sistem EU in spodbujanju trgovine preko naših zunanjih meja.

Nazadnje bodo imeli **potniki in vozači** koristi zaradi **boljše potovalne izkušnje** z učinkovitejšimi prometnimi sistemi in skrajšanim časom potovanja. Dostop do podatkov v realnem času jim omogoča, da ostanejo obveščeni o stanju v zvezi z javnim prevozom, dostopnosti infrastrukture, prometnih razmerah in morebitnih zamudah, zato lahko **bolje načrtujejo potovanja**. Številni ponudniki storitev in javni organi že ponujajo posodobitve v realnem času, vendar bi se s celovitejšo souporabo podatkov izboljšala **kakovost storitev** ter olajšali večje **povezovanje sistemov, multimodalnost, varnost v cestnem prometu in trajnostnost**.

V tem sporočilu je predstavljen predlog Komisije o nadaljnjih korakih za vzpostavitev skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost, vključno z njegovimi **cilji, glavnimi komponentami, podpornimi ukrepi in mejniki**. Komisija si prizadeva spodbujati izmenjavo informacij o tej temi in sodelovanje na splošno. Vse zadevne akterje poziva, da se seznanijo z ukrepi iz tega sporočila.

## 2. Ustreznost in potreba po skupnem evropskem podatkovnem prostoru za mobilnost

### 2.1. Ozadje, vloga in cilji

Trenutno so viri podatkov in načini izmenjave podatkov **zelo razdrobljeni** po različnih načinih prevoza in povezanih podjetjih. Razdrobljeni so tudi med različnimi državami članicami in znotraj držav članic na različnih ravneh (nacionalni, regionalni in lokalni), kar velja za javni in zasebni sektor. Ta razdrobljenost ovira prosti pretok podatkov (in širše ljudi, blaga in storitev) na enotnem trgu EU. Uporabnikom (posameznikom in ponudnikom storitev) prav tako otežuje razumevanje, kje in kako lahko dostopajo do podatkov in jih souporablajo, katere pogoje za ponovno uporabo naj upoštevajo in na koga naj se obrnejo v primeru vprašanj ali težav s podatki. Te ovire zavirajo izkoriščanje prednosti digitalizacije v prometu ter vzpostavljanje enakih konkurenčnih pogojev za zagotavljanje digitalnih storitev mobilnosti in prevoznih storitev v EU.

V zvezi s tem so cilji skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost:

- 1) **določiti ključne podatke in povečati njihovo razpoložljivost** za podporo bistvenim storitvam in storitvam z dodano vrednostjo, ki zajemajo teme od trajnostnosti do multimodalnosti;
- 2) **uporabnikom pomagati odkriti razpoložljive vire podatkov** z zagotavljanjem orodij, da lahko uporabnik razume tudi kakovost podatkov ter z njimi povezane pogoje dostopa in ponovne uporabe, zlasti v zvezi z varstvom osebnih podatkov;
- 3) kjer je to mogoče, **olajšati dostop do podatkov, njihovo souporabo in ponovno uporabo** z modalno in navzkrižno modalno uskladitvijo pogojev za souporabo na pošten, pregleden, sorazmeren in nediskriminatoren način;
- 4) **omogočiti tehnično, organizacijsko, semantično in pravno interoperabilnost** za dostop do podatkov, njihovo ponovno uporabo in souporabo med akterji (javnimi in zasebnimi);
- 5) **optimizirati zbiranje podatkov in zmanjšati upravno breme** z odkrivanjem vrzeli in prekrivanj v obstoječih ureditvah za zbiranje podatkov ter priporočili za ustrezne prilagoditve v sektorski zakonodaji;
- 6) **zagotoviti interoperabilnost z drugimi skupnimi evropskimi podatkovnimi prostori** ter omogočiti dostop do podatkov ter souporabo in ponovno uporabo podatkov med temi podatkovnimi prostori v skladu z novo in nastajajočo zakonodajo EU v zvezi s podatki.

Namen ni ustvariti **eno obsežno centralizirano podatkovno zbirko** ali enotno **strojno infrastrukturo**, ki bo preko te pobude gostila vse podatke EU o mobilnosti in prometu. Skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost bo namesto tega ponujal **okvir za medsebojno povezovanje in združevanje**<sup>8</sup> številnih različnih ekosistemov prometnih podatkov, ki so heterogeni in jih je pogosto težko odkriti ali do njih dostopati. Skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost bo temeljil na decentraliziranem pristopu, pri čemer se bodo podatki še naprej hranili pri udeležencih podatkovnega prostora ali v domenah in podatkovnih zbirkah, ki

---

<sup>8</sup> „Združevanje podatkovnih prostorov: organizacija dveh ali več podatkovnih prostorov, glede katerih je bil sklenjen dogovor o standardih za usklajeno delovanje, v skupnem okviru upravljanja za uresničitev vzajemnih sinergij. Čeprav tako združeni podatkovni prostori delujejo samostojno in z morebitnimi različnimi notranjimi arhitekturami, je cilj skupno delovati kot enoten in usklajen ekosistem za udeležence.“; [Pripravljalni ukrepi za podatkovni prostor za mobilnost, dokument D3.1 \(Glosar\), 2023, str. 13.](#)

jih že upravljajo javni ali zasebni deležniki na ravni EU ter nacionalni, regionalni in lokalni ravni. Vodila ga bodo načela zasnove, navedena v delovnem dokumentu služb Komisije o skupnih evropskih podatkovnih prostorih, poleg tega pa bo v celoti skladen s pravnim redom EU na področju prometa, njegovim duhom in namenom ter bo temeljil na njem.

**Okvir skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost bo imel tehnične razsežnosti in razsežnosti upravljanja**, ki bodo vključevale gradnike<sup>9</sup>, standarde, povezovalno plast in strukturo upravljanja. Dodatne podrobnosti o okviru skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost so pojasnjene v oddelku 4.

**Udeleženci skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost bodo ponudniki podatkov in uporabniki podatkov (vključno s podatkovnimi posredniki<sup>10</sup> in organizacijami za podatkovni altruizem<sup>11</sup>)**, pa tudi ustrezne tržnice in ponudniki storitev, ki želijo ustvariti vrednost s ponujanjem, odkrivanjem in uporabo podatkov o mobilnosti in prometu v tem širokem naboru ekosistemov ter dostopanjem do njih.

## 2.2. Primeri uporabe z dodano vrednostjo in njihove koristi

Skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost bi moral omogočiti boljši, hitrejši in bolj racionaliziran čezmejni in medsektorski dostop do podatkov in njihovo souporabo ter s tem podpirati zagotavljanje storitev z dodano vrednostjo po vsej EU. Obravnavati bi bilo treba tudi ozemeljske vidike mobilnosti, pri čemer bi bilo treba upoštevati podeželsko skupnost ter medsebojno povezanost mobilnosti v mestih in na podeželju. **Boljši opisi podatkov** (npr. z izboljšanimi metapodatki) in **večja interoperabilnost** med različnimi ekosistemi (npr. za odkrivanje in souporabo podatkov) bi morali vsakemu udeležencu skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost omogočiti lažje in hitrejše združevanje podatkov iz različnih virov, uporabo teh podatkov za svoje dejavnosti ter zagotavljanje visokokakovostnih storitev podjetjem, potrošnikom in državljanom. Lahko bi zagotovili priložnosti za razvoj novih statističnih kazalnikov z višjo ravno razčlenitve in boljšimi časovnimi okviri, ne da bi se povečalo breme poročanja. Uporaba skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost za statistiko je vmesni korak za uporabo razpoložljivih mikropodatkov pri analizi, ki temelji na dokazih, za oblikovanje politik na nacionalni ravni in ravni EU, skupaj z obstoječimi statističnimi podatki. Skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost bo olajšal

<sup>9</sup> „Gradnik podatkovnega prostora: osnovna enota ali komponenta, ki jo je mogoče uporabiti, ali zmožljivost, ki jo je mogoče uvesti in kombinirati z drugimi gradniki, da se doseže funkcionalnost podatkovnega prostora. Gradnike podatkovnega prostora lahko razdelimo na organizacijske in poslovne gradnike ter tehnične gradnike.“; <https://dssc.eu/space/Glossary/176554169/10.+DSSC-specific+terms>.

<sup>10</sup> „Trebajo je tudi priznati vlogo tretjih oseb, kot so podatkovni posredniki, na primer tisti, ki jih ureja Akt o upravljanju podatkov, pri vzpostavljanju zaupanja, saj lahko delujejo kot nevtralne osebe, ki spodbujajo in omogočajo ponovno uporabo podatkov v skupnem evropskem podatkovnem prostoru. Ti akterji posredujejo med pošiljatelji podatkov, posamezniki, na katere se nanašajo osebni podatki, ponudniki shranjevanja podatkov in uporabniki podatkov. Glede na posebne potrebe lahko delujejo kot usklajevalci med ponudbo podatkov in povpraševanjem po njih, ponujajo storitve in ustrezne tehnologije za lažjo souporabo podatkov ter zagotavljajo, da se bodo podatki obravnavali na zaupanja vreden in pravno skladen način.“;

Evropska komisija, Skupno raziskovalno središče, Farrell, E., Minghini, M., Kotsev, A. idr., *European data spaces – Scientific insights into data sharing and utilisation at scale* (Evropski podatkovni prostori – znanstveni vpogledi v souporabo in uporabo podatkov v velikem obsegu), Urad za publikacije Evropske unije, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2760/400188>.

<sup>11</sup> Evropska komisija, Skupno raziskovalno središče, Micheli, M., Farrell, E., Carballa-Smichowski, B. idr., *Mapping the landscape of data intermediaries – Emerging models for more inclusive data governance* (Evidentiranje okolja podatkovnih posrednikov – nastajajoči modeli za bolj vključujoče upravljanje podatkov), Urad za publikacije Evropske unije, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2760/261724>.

tudi souporabo podatkov v medsebojnih odnosih (npr. med podjetji, med podjetji in državo itd.). To bi moralo sčasoma omogočiti bolj inovativne storitve mobilnosti in kompleksne transakcije v prometnem sektorju.

V nadaljevanju so navedeni taki primeri uporabe z dodano vrednostjo in njihove koristi:

<b>Kako lahko skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost prispeva k:</b>	<b>Kakšne so koristi in kdo jih bo deležen</b>
<p><b>Mobilnost v mestih in na podeželju</b></p> <p>Omogočanje odkrivanja in združevanja podatkov iz različnih podatkovnih prostorov (npr. mobilnost, energija in turizem) in v zvezi z različnimi načini prevoza.</p> <p>Podpiranje odkrivanja in združevanja podatkov o mobilnosti in infrastrukturi ter upravnih in geoprostorskih podatkov in dostopa do njih.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Omogočanje <b>lokalnim organom</b> (mestnim in podeželskim), da v okviru svojih <b>načrtov za trajnostno mobilnost (v mestih)</b> določijo dobro usmerjene ukrepe in podatke uporabijo za spremljanje napredka pri doseganju zastavljenih ciljev.</li> <li>• Boljše upravljanje prometnih in turističnih tokov (npr. z multimodalnimi in usklajenimi <b>storitvami mobilnosti za državljane</b>), vključevanje skupne mobilnosti in mikromobilnosti v ponudbo javnega prevoza.</li> <li>• Najnovejši podatki o kolesarski infrastrukturi (npr. parkirnih garažah, polnilnih postajah in souporabi koles) za spodbujanje kolesarjenja in obveščanje <b>kolesarjev</b>.</li> <li>• Podpora <b>lokalnim organom</b> pri izvajanju <b>predpisov o dostopu vozil v mesta</b><sup>12</sup>, da bi se zmanjšali emisije in prometni zastoji.</li> <li>• Obveščanje <b>potnikov</b>, ko se približujejo območju, na katerem veljajo predpisi o dostopu vozila v mesta (npr. preko navigacijskih aplikacij), ali odobritev priložnostnih izjem (npr. za prevoz invalidov in oseb z zmanjšano mobilnostjo).</li> <li>• Obveščanje <b>invalidov in oseb z zmanjšano mobilnostjo</b> o dostopnosti infrastrukture in prevoznih storitev<sup>13</sup>.</li> </ul>
<p><b>Multimodalna mobilnost in prevoz</b></p> <p>Podpiranje vključevanja informacij ponudnikov različnih načinov prevoza.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Izboljšanje dostopa do interoperabilnih vozovnic za vse načine prevoza (npr. zagotavljanje primerljivih podatkov o cenah, ogljičnem odtisu in času potovanja) ter zagotavljanje informacij v realnem času in dinamičnih informacij <b>potnikom</b> (npr. o dostopnosti, spremembah voznih redov in motnjah).</li> <li>• Vključevanje in združevanje različnih načinov prevoza v multimodalne dobavne verige za učinkovitejšo in odpornejšo <b>logistiko in tovorni promet</b>.</li> </ul>
<p><b>Varnost v cestnem prometu</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Boljše spremljanje resnosti in narave poškodb žrtev v cestnem prometu s povezovanjem podatkov bolnišnic in policije.</li> <li>• Lažji dostop do podatkov o varnosti in prometu lahko <b>prevoznikom v cestnem prometu</b> pomaga dati prednost financiranju najnujnejših prilagoditev fizične infrastrukture.</li> </ul>

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

<sup>13</sup> Podatke bi bilo treba zagotavljati na dostopen način v skladu z zahtevami iz Direktive (EU) 2019/882 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o zahtevah glede dostopnosti za proizvode in storitve (UL L 151, 7.6.2019, str. 70) (evropski akt o dostopnosti), ki se uporablja za posredovanje informacij o prevoznih storitvah, vključno s potovalnimi informacijami v realnem času.

<p>Lažje vključevanje podatkov o prometu iz neprometnih sektorjev.</p>	
<p><b>Povezana, avtomatizirana in avtonomna mobilnost</b></p> <p>Olajšanje odkrivanja in souporabe podatkov o infrastrukturi in prometnih podatkov v realnem času ter dostopa do njih.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pomoč pri razvoju vse bogatejšega digitalnega dvojčka voznega okolja.</li> <li>• Podpiranje razvoja in delovanja varne, <b>vse bolj povezane, avtomatizirane in naposled avtonomne mobilnosti</b>, ki omogoča hitrejšo razvojne in testne programe ter hitrejšo širitev cest, na katerih lahko avtomatizirani avtomobili varno delujejo.</li> <li>• Omogočanje razvoja storitev, ki temeljijo na podatkih, v korist <b>potnikov</b> in <b>prevoznikov</b>, ob izkoriščanju naložb v infrastrukturo za povezljivost vzdolž prometnih poti ter podpiranju novih poslovnih modelov.</li> </ul>
<p><b>Trajnostna alternativna goriva</b></p> <p>Omogočanje odkrivanja in združevanja podatkov o energiji, vozilih, prometu in infrastrukturi ter geoprostorskih podatkov.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Podpiranje <b>načrtovanja lokacij za uvedbo infrastrukture za alternativna goriva</b> z združevanjem podatkov o prometnih tokovih vozil z geoprostorskimi podatki o razpoložljivosti omrežja in območjih za pospešeno uvajanje obnovljivih virov energije.</li> <li>• Izkoriščanje skupnega evropskega energijskega podatkovnega prostora. Podatki o elektromobilnosti in energiji se lahko združijo, da se simulirajo modeli povpraševanja po energiji, s čimer se omogoči <b>pametno in dvosmerno polnjenje električnih vozil</b>, ki prispeva k pretoku podatkov v realnem času, da se omogoči prilagodljiva poraba električne energije (npr. z zmanjšanjem povpraševanja ob konicah).</li> <li>• Olajšanje souporabe podatkov je ključno, da lahko <b>ponudniki storitev</b> razvijejo visokokakovostne storitve za obveščanje <b>voznikov električnih vozil</b> o lokacijah polnilnih postaj, cenah, razpoložljivosti in splošnih značilnostih infrastrukture ter razpoložljivosti energije iz obnovljivih virov.</li> </ul>
<p><b>Logistika</b></p> <p>Lažje odkrivanje in združevanje podatkov iz različnih (modalnih) virov, o infrastrukturi in razpoložljivosti zmogljivosti.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Točnejši predvideni čas prihoda (ETA) in predvideni čas izmenjave (ETI) ter boljše upravljanje virov in sredstev za <b>podjetja</b>.</li> <li>• Dinamično preusmerjanje tovornega prometa med načini prevoza ob upoštevanju okoljske učinkovitosti.</li> <li>• Lažje iskanje optimalnih varnih in varovanih parkirišč za <b>voznike težkih tovornih vozil</b>.</li> <li>• Pravočasna dostava blaga za <b>potrošnike</b>, skupaj z nižjimi stroški ter manjšim vplivom na podnebje in okolje.</li> </ul>
<p><b>Mestna logistika</b></p> <p>Omogočanje dostopa do podatkov o tovornem prometu in podatkov o mestni infrastrukturi.</p>	<p>Pametnejša mestna logistika bi koristila tako <b>prevoznikom</b> kot tudi <b>lokalnim organom</b>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>urbanisti</b> bi lahko analizirali podatke o tovornem prometu (npr. obseg tovornega prometa, uporabljena vozila in poti ter natovarjanje/raztovarjanje) za usmerjanje načrtovanja, politik in naložb v infrastrukturo, povezanih s tovornim prometom, zlasti na začetnem in zadnjem delu poti,</li> <li>• podatki o mestni infrastrukturi (npr. uporaba območja ob robu cestišča, dostopnost za vozila, parkirna mesta, spremljanje</li> </ul>

	prometa v realnem času in polnilna infrastruktura) bi <b>ponudnikom storitev tovornega prometa in prevoznikom</b> pomagali povečati učinkovitost dostave, lahko pa bi tudi spodbudili rešitve, ki temeljijo na sodelovanju.
<b>Prevoz po vodnih poteh</b>  Omogočanje interoperabilnosti in izmenjave podatkov med različnimi načini prevoza in deležniki (npr. pristanišči na celinskih plovnih poteh, plovili in akterji v logističnem sektorju) ter dostopa do njih.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pomoč <b>pristaniškim organom</b> pri upravljanju pristaniške infrastrukture na celinskih plovnih poteh (rezervacija privezov, zapornice itd.).</li> <li>• Pomoč <b>lastnikom flot in kapitanom</b> pri boljšem načrtovanju plovb, da bi čim bolj povečali uporabo svoje flote (tudi med sušami).</li> <li>• Boljše vključevanje prevoza po celinskih plovnih poteh v dobavne verige.</li> <li>• Podpora konceptu pametnega ladijskega prevoza po celinskih plovnih poteh<sup>14</sup>.</li> <li>• Souporaba podatkov o okoljskih razmerah za pomorska plovila in podpora optimizaciji postankov v pristaniščih<sup>15</sup>.</li> </ul>
<b>Letalstvo</b>  Omogočanje vključevanja podatkov v zvezi z energijo (npr. električna energija – vir in stroški, mešanica letalskih goriv – izvor, stroški in razpoložljivost).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pomoč <b>organom za upravljanje letališč in operaterjem zrakoplovov</b> pri boljšem sporočanju njihovih emisijskih odtisov in prispevkov k razogljičenju letalskega sektorja glede na referenčne vrednosti. To bi zagotovilo jasnost glede vrste električne energije in goriv, ki se uporabljajo na letališču, ter možnost poročanja o njej.</li> <li>• Spodbujanje konkurence (npr. med <b>dobavitelji goriva</b>), kar bi prispevalo k spodbujanju inovacij in znižanju cen za <b>potnike</b>. To je še posebej pomembno v okviru trgovanja s trajnostnimi letalskimi gorivi<sup>16</sup>.</li> </ul>

Na splošno se s povečanjem količine razpoložljivih podatkov poveča tudi potencial za optimizacijo prometnih sistemov in sistemov mobilnosti. Vendar je velik tudi izziv pri izkoriščanju tega potenciala (bodisi zunaj spleta bodisi pri vsakodnevnih dejavnostih), javni in zasebni akterji pa morajo upravljati vse bolj podroben in zapleten prometni sistem. **Umetna inteligenca** ima lahko pri tem pomembno vlogo. Umetna inteligenca in skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost se medsebojno krepi. Skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost spodbuja dostopnost in ponovno uporabo podatkov, umetna inteligenca pa lajša uporabo teh podatkov za nove informacije in storitve (če se uči z reprezentativnimi, nepristranskimi nabori podatkov). Umetna inteligenca lahko olajša obvladovanje velike količine in kompleksnosti podatkov ter najde sinergije in vzorce, ki bi sicer lahko ostali neopaženi in neizkoriščeni. To velja zlasti v primeru optimizacije velikih sistemov s številnimi spremenljivkami, za katere morda ne obstaja nujno ena sama optimalna rešitev. Zato skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost prispeva tudi h kompetencam in konkurenčnosti EU na področju umetne inteligence za promet in mobilnost.

<sup>14</sup> [Poročilo PIANC št. 21 – Smart Shipping on Inland Waterways \(Pametni ladijski prevoz blaga po celinskih plovnih poteh\)](#), marec 2022, str. 52.

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

<sup>16</sup> Komisija bo do 1. julija 2024 predložila poročilo, v katerem bo ocenila morebitne izboljšave ali dodatne ukrepe v zvezi z obstoječim mehanizmom prilagodljivosti trajnostnih letalskih goriv iz člena 15 [Uredbe \(EU\) 2023/2405 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. oktobra 2023 o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz \(ReFuelEU za letalstvo\)](#) (UL L, 2023/2405, 31.10.2023).

### 3. Medsektorska zakonodaja in pobude

#### 3.1. Medsektorska zakonodaja EU o podatkih in ustrezni skupni evropski podatkovni prostori

Skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost bo temeljil na medsektorski zakonodaji EU o podatkih, kot je **Akt o upravljanju podatkov**<sup>17</sup>, s katerim se povečuje zaupanje v prostovoljno souporabo podatkov, krepijo mehanizmi za povečanje razpoložljivosti podatkov in odpravljajo tehnične ovire za uporabo podatkov. Akt je ključni gradnik za vzpostavitev skupnih evropskih podatkovnih prostorov, saj ureja nevtralne podatkovne posrednike, ki bodo imeli osrednjo vlogo pri olajšanju izmenjave podatkov. Poleg tega je Komisija z Aktom pooblaščen, da ustanovi **Evropski odbor za podatkovne inovacije**, ki ga sestavljajo ustrezni predstavniki industrije in skupnih evropskih podatkovnih prostorov. Evropski odbor za podatkovne inovacije bo imel temeljno vlogo pri razvoju in izdajanju smernic o tem, kako olajšati razvoj teh podatkovnih prostorov, ter pri določitvi ustreznih standardov in zahtev glede interoperabilnosti za medsektorsko souporabo podatkov.

Komisija je predlagala **akt o podatkih**<sup>18</sup>, katerega namen je zagotoviti pravičnost v digitalnem okolju, spodbuditi konkurenčen podatkovni trg, omogočiti podatkovno vodene inovacije in povečati dostopnost podatkov za vse. Z okrepitevijo vloge uporabnikov, da bodo lahko dostopali do podatkov, ki jih ustvarijo njihove povezane naprave, kot so povezana vozila, in jih souporabljali s tretjimi osebami, bo akt privedel do bolj konkurenčnih in inovativnih storitev, kot so poprodajne storitve. Komisija bo pripravila in priporočila nezavezujoče vzorčne pogodbene pogoje za dostop do podatkov, njihovo souporabo in uporabo med podjetji, ki bodo udeležencem skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost pomagali pri pripravi pogodb s poštenimi, razumnimi in nediskriminatornimi pravicami in obveznostmi. Nazadnje, z aktom o podatkih so opredeljene bistvene zahteve za podatkovne prostore, Komisija pa je pooblaščen, da podrobneje določi te zahteve z delegiranimi akti in sprejme izvedbene akte s skupnimi specifikacijami za zagotovitev interoperabilnosti skupnih evropskih podatkovnih prostorov in pametnih pogodb.

V **izvedbeni uredbi o naborih podatkov velike vrednosti**<sup>19</sup> je določen seznam naborov podatkov velike vrednosti, pri katerih mora javni sektor zagotoviti, da se lahko brezplačno ponovno uporabijo kot odprti podatki. Nabori podatkov, ki so še posebej pomembni za promet, vključujejo temo podatkov INSPIRE o prometnih omrežjih<sup>20</sup>. **Direktiva o odprtih podatkih**<sup>21</sup> določa splošno načelo, da bi morale biti mogoče javno dostopne podatke, ki jih financira javni sektor, ponovno uporabiti za komercialne ali nekomercialne namene. **Akt o interoperabilni**

---

<sup>17</sup> [Uredba \(EU\) 2022/868 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. maja 2022 o evropskem upravljanju podatkov in spremembi Uredbe \(EU\) 2018/1724 \(Akt o upravljanju podatkov\) \(UL L 152, 3.6.2022, str. 1\).](#)

<sup>18</sup> [COM\(2022\) 68 final, Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o harmoniziranih pravilih za pravičen dostop do podatkov in njihovo uporabo \(akt o podatkih\).](#)

<sup>19</sup> [Izvedbena uredba Komisije \(EU\) 2023/138 z dne 21. decembra 2022 o določitvi seznama posebnih naborov podatkov velike vrednosti ter ureditve za njihovo objavo in ponovno uporabo \(UL L 19, 20.1.2023, str. 43\).](#)

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

<sup>21</sup> [Direktiva \(EU\) 2019/1024 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o odprtih podatkih in ponovni uporabi informacij javnega sektorja \(prenovitev\) \(UL L 172, 26.6.2019, str. 56\).](#)

**Evropi**<sup>22</sup>, ki ga je predlagala Komisija, bi moral okrepiti čezmejno interoperabilnost in sodelovanje v javnem sektorju po vsej EU.

Vsaka izvedba ukrepov pod okriljem skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost bo zagotovila skladnost s pravili EU o varstvu podatkov, vključno z „vgrajenim in privzetim“ varstvom podatkov, v skladu s **splošno uredbo o varstvu podatkov**<sup>23</sup> (GDPR), ki ureja obdelavo osebnih podatkov, ki se nanašajo na posameznike v EU, s strani posameznika, podjetja ali organizacije.

**Kibernetska varnost** bi morala biti v ospredju v vseh segmentih ekosistema mobilnosti v skladu z **direktivo NIS 2**<sup>24</sup>, ki določa okrepljene zahteve glede kibernetske varnosti. Že v direktivi NIS iz leta 2016 je bilo priznано, da je promet – s podsektorji zračnega, železniškega, vodnega in cestnega prometa – eden od najbolj kritičnih sektorjev. Zaradi vse večjega pomena upravljavcev polnilnih mest za motorna vozila (v podsektorju električne energije) za gospodarstvo in družbo EU so bili ti skupaj s proizvajalci motornih vozil dodani na področje uporabe direktive NIS 2. Kar zadeva varnost dobavne verige, bo imel ključno vlogo tudi predlog **akta o kibernetski odpornosti**<sup>25</sup>, ki je trenutno v postopku soodločanja. Za strojno in programsko opremo, dano na evropski trg, bo zahteval vgrajeno in privzeto kibernetsko varnost. Z njim bodo dodane tudi obveznosti glede kibernetske varnosti v celotnem življenjskem ciklu izdelka, kot so varnostne posodobitve in obravnavanje ranljivosti. Komisija je predlagala tudi pregled **direktive o odpornosti kritičnih subjektov**<sup>26</sup>, s katerim bosta področje uporabe in vsebina direktive iz leta 2008 razširjena na 11 sektorjev, vključno s prometom. Drug pomemben dosežek, povezan s kibernetsko varnostjo, je predlog Komisije za **uredbo o evropski digitalni identiteti**<sup>27</sup>, s katerim se spreminja Uredba (EU) št. 910/2014 o elektronski identifikaciji in storitvah zaupanja za elektronske transakcije na notranjem trgu (uredba eIDAS)<sup>28</sup>. Prihodnji razvoj na področju digitalne identitete, zlasti **evropske denarnice za digitalno identiteto** in uvedba novih storitev zaupanja (npr. elektronska potrdila o atributih in elektronske evidence), je še posebno pomemben za podatkovne prostore zaradi svojega prispevka v smislu zasebnosti, varstva podatkov in varnosti, zato bo verjetno imel ključno vlogo pri njihovem omogočanju.

Oblikovanje skupnih evropskih podatkovnih prostorov je pionirski podvig. Zaradi raznolikosti vključenih sektorjev in področij, od katerih ima vsak svoje značilnosti in specifične podatke

---

<sup>22</sup> [COM\(2022\) 720 final, Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi ukrepov za visoko raven interoperabilnosti javnega sektorja v Uniji \(akt o interoperabilni Evropi\).](#)

<sup>23</sup> [Uredba \(EU\) 2016/679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 27. aprila 2016 o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov ter o razveljavitvi Direktive 95/46/ES \(Splošna uredba o varstvu podatkov\) \(UL L 119, 4.5.2016, str. 1\).](#)

<sup>24</sup> [Direktiva \(EU\) 2022/2555 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o ukrepih za visoko skupno raven kibernetske varnosti v Uniji, spremembi Uredbe \(EU\) št. 910/2014 in Direktive \(EU\) 2018/1972 ter razveljavitvi Direktive \(EU\) 2016/1148 \(direktiva NIS 2\) \(UL L 333, 27.12.2022, str. 80\).](#)

<sup>25</sup> [COM\(2022\) 454 final, Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o horizontalnih zahtevah glede kibernetske varnosti za izdelke z digitalnimi elementi in spremembi Uredbe \(EU\) 2019/1020.](#)

<sup>26</sup> [Direktiva \(EU\) 2022/2557 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o odpornosti kritičnih subjektov in razveljavitvi Direktive Sveta 2008/114/ES.](#)

<sup>27</sup> [COM\(2021\) 281 final, Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Uredbe \(EU\) št. 910/2014 v zvezi z vzpostavitvijo okvira za evropsko digitalno identiteto.](#)

<sup>28</sup> [Uredba \(EU\) št. 910/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. julija 2014 o elektronski identifikaciji in storitvah zaupanja za elektronske transakcije na notranjem trgu in o razveljavitvi Direktive 1999/93/ES \(UL L 257, 28.8.2014, str. 73\).](#)

(npr. podatki o mobilnosti, podatki o energiji in podatki o industrijski proizvodnji), vključno z različnimi načini ponovne uporabe, je to velik izziv. Celo znotraj posameznega sektorja je zapletenost velika zaradi različnih primerov uporabe in razhajajočih se interesov zadevnih akterjev v zvezi z uporabo podatkov in posebnimi potrebami po podatkih, ki jih je morda težko uskladiti.

Enoten pristop za vse, ki zajema potrebno **tehnično podatkovno infrastrukturo in okvir upravljanja**, ima omejeno zmožnost izpolnitve specifičnih potreb vsakega vertikalnega sektorja ali področja. Kljub temu bo ključnega pomena za opredelitev **medsektorskih skupnih značilnosti** ter po možnosti za razvoj skupnih **načel in gradnikov**, ki se lahko uporabljajo v različnih sektorjih in na različnih področjih, ne da bi pri tem ogrozili rešitve, ki že obstajajo ali nastajajo na področjih, specifičnih za posamezne sektorje. Z zanašanjem na usklajene pristope in mehanizme se bodo prihranili viri in omogočili zelo koristni primeri uporabe.

V nadaljevanju so navedeni primeri podatkovnih prostorov, ki so zaradi skupnih potreb, naborov podatkov, ključnih deležnikov in ekosistemov **zelo pomembni za s skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost**.

- 1) Skupni podatkovni prostor za evropski **zeleni dogovor** bo razvit kot tematski podatkovni ekosistem za doseganje nekaterih ciljev evropskega zelenega dogovora, določenih v akcijskem načrtu za ničelno onesnaževanje zraka, vode in tal<sup>29</sup>, akcijskem načrtu za krožno gospodarstvo<sup>30</sup>, strategiji za biotsko raznovrstnost<sup>31</sup> in strategijah za blažitev podnebnih sprememb/prilagajanje nanje. Omogočil bo dostop do trenutno razdrobljenih in razpršenih podatkov iz različnih podatkovnih ekosistemov, in sicer iz zasebnega in javnega sektorja ter za njiju. Vključeval bo tudi podatkovni prostor za **pametna in trajnostna mesta in skupnosti**, ki bo podpiral zeleni prehod v lokalnih okoljih in pomagal zagotavljati storitve, ki lahko izboljšajo kakovost življenja državljanov. Skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost, ki zajema prometni sektor, bo prispeval k temu podatkovnemu prostoru, ki zajema več tematskih področij, in imel koristi od njega.
- 2) Skupni evropski **industrijski (proizvodni)** podatkovni prostor, v okviru katerega lahko souporaba podatkov v industriji spodbudi močno rast, podjetjem pomaga optimizirati obstoječe procese, razvijati nove izdelke in ustvarjati nova podjetja. V posodobitvi nove industrijske strategije iz leta 2020 je v skladu s tem pojasnjeno, da bo industrijski (proizvodni) podatkovni prostor privedel do prožnejših in odpornejših dobavnih verig<sup>32</sup>, ki so tesno povezane z logističnim in tovarnim delom prometnega sektorja ter posledično z ustreznim delom skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost.
- 3) Skupni evropski **energijski** podatkovni prostor bo koristil zelenemu in digitalnemu prehodu, ki trenutno potekata v EU. Prispeval bo k nadaljnjemu vključevanju obnovljivih virov energije v energetske sistem, povečal prožnost energetskega sistema in splošno energijsko učinkovitost, olajšal pametno in dvosmerno polnjenje električnih vozil, koristil potrošnikom in proizvajalcem ter zagotovil nemoten in konkurenčen prehod na elektrifikacijo sektorjev, kot sta ogrevanje in promet. Kot je navedeno v akcijskem načrtu

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

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

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

<sup>32</sup> [Sporočilo za medije Evropske komisije iz leta 2021, Posodobitev industrijske strategije iz leta 2020: močnejši notni trg za okrevanje Evrope](#).

EU za digitalizacijo energetskega sistema<sup>33</sup>, je uskladitev med podatkovnim prostorom za mobilnost in energijskim podatkovnim prostorom pomembna za odkrivanje sinergij, podporo povezovanju sistemov in uvedbo medsektorskih storitev.

- 4) Skupni evropski podatkovni prostor za **turizem**<sup>34</sup> bo podpiral podjetja, lokalne organe, pristojne za turistično strategijo in upravljanje turizma, ter druge zadevne akterje. S podpiranjem dostopa do podatkov in tokov podatkov med različnimi nabori podatkov znotraj sektorja in med drugimi podatkovnimi prostori bo zagotavljal storitve različnim uporabnikom podatkov, kot so poslovni posredniki, upravljavci destinacije, ponudniki turističnih storitev in podatkovni analitiki. To bo zlasti koristilo manjšim destinacijam ter malim in srednjim podjetjem, ki predstavljajo veliko večino deležnikov iz zasebnega sektorja v turizmu v EU. Z združevanjem podatkov iz sektorjev mobilnosti in turizma se bodo odprli primeri uporabe z dodano vrednostjo za destinacije in turiste, kot je opisano v ustreznem oddelku zgoraj.

Ker se bodo ustrezni podatkovni prostori uvajali postopoma, se bodo poskušali doseči skupni primeri uporabe.

**Podporni center za podatkovne prostore (DSSC)**<sup>35</sup>, ki se financira v okviru programa Digitalna Evropa (DIGITAL) in je bil ustanovljen oktobra 2022, podpira in usklajuje vse ustrezne ukrepe v zvezi s skupnimi evropskimi podatkovnimi prostori. Njegova naloga je zagotoviti skupno arhitekturo načrta, zahteve glede podatkovne infrastrukture za podatkovne prostore ter skladen in usklajen pristop. Pripravljalni ukrepi in ukrepi za uvedbo skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost se izvajajo in se bodo tudi v prihodnje izvajali v tesnem partnerstvu s podpornim centrom za podatkovne prostore, da bi zagotovili uskladitev s tehničnim okvirom skupnih evropskih podatkovnih prostorov.

Hkrati je Komisija naročila **odprtokodno platformo pametne vmesne programske opreme oblak-rob (Simpl)**, financirano v okviru programa DIGITAL, ki bo nudila rešitve za potrebe različnih podatkovnih prostorov in omogočila uresničitev evropske zveze oblakov. Platforma bo zagotovila varne in modularne osnovne gradnike, ki se bodo uporabljali kot omogočitvena plast in podlaga za vzpostavitev in medsebojno povezovanje sektorskih podatkovnih prostorov, vključno s skupnim evropskim podatkovnim prostorom za mobilnost<sup>36</sup>.

**S programom politike Digitalno desetletje do leta 2030**<sup>37</sup> je bil uveden nov pravni okvir za izvajanje večdržavnih projektov: **konzorcij evropske digitalne infrastrukture**. Konzorcij evropske digitalne infrastrukture, ki ga ustanovijo najmanj tri države članice, lahko postane pravna oseba z zmožnostjo združevanja evropskih, nacionalnih in zasebnih prispevkov. Nemčija, Nizozemska in Finska so Komisijo predhodno obvestile o nameri, da bodo ustanovile konzorcij evropske digitalne infrastrukture na področju podatkov o mobilnosti in logistiki, ki bo prispeval k ciljem skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost<sup>38</sup>. Namen takega konzorcija evropske digitalne infrastrukture bi bil zagotoviti trajnostnost skupne podatkovne infrastrukture, okrepiti usklajevanje med njegovimi člani in spodbujati

<sup>33</sup> Digitalizacija energetskega sistema – akcijski načrt EU, [COM\(2022\) 552 final](#) in [SWD\(2022\) 341 final](#).

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

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

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

<sup>37</sup> [Sklep \(EU\) 2022/2481 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o vzpostavitvi programa politike Digitalno desetletje do leta 2030 \(UL L 323, 19.12.2022, str. 4\)](#).

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

sprejemanje na podlagi primerov čezmejnne uporabe. Zanimanje za pridružitve so izrazile še druge države članice in organizacije. Komisija pozdravlja predhodno obvestilo o tem konzorciju evropske digitalne infrastrukture in bo pozorno spremljala njegovo morebitno ustanovitev.

### 3.2. Druge pomembne pobude in gradniki

Poleg zgoraj navedenih pobud si različni podatkovni ekosistemi, platforme in tržnice, ki jih vodijo javni ali zasebni akterji, prizadevajo olajšati souporabo podatkov, kjer bi se lahko njihovi gradniki, referenčne arhitekture in mehanizmi upravljanja podatkov uporabili za dopolnitev skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost. Okvirni primeri vključujejo **gradnike Generalnega direktorata Evropske komisije za informatiko**<sup>39</sup> (npr. eDelivery), referenčno arhitekturo **Mednarodnega združenja za podatkovne prostore (International Data Spaces Association – IDSA)**<sup>40</sup> in komponente platforme odprtokodne programske opreme **FIWARE**<sup>41</sup>. Podobno zanimivo je delo v okviru usmerjevalnih projektov **Gaia-X**<sup>42</sup> (npr. **Eona-X**<sup>43</sup>, ki se osredotoča na primere uporabe na področju mobilnosti, prometa in turizma, ter **nemški podatkovni prostor za mobilnost**<sup>44</sup>). Med primeri iz logističnega sektorja sta pobuda **iSHARE**<sup>45</sup> in projekt **FEDeRATED**<sup>46</sup>, ki ga sofinancira Instrument za povezovanje Evrope (IPE).

Podpora EU (v okviru programov Obzorje Evropa in DIGITAL) pri razvoju infrastrukture, storitev in vrednostnih verig oblak–rob v EU bo zagotovila ugoden ekosistem za razvoj skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost. Omogočila bo močne sinergije s pobudami, povezanimi z umetno inteligenco, kot je center za preizkušanje in eksperimentiranje na področju umetne inteligence za pametna mesta in skupnosti<sup>47</sup>. Naložbe v digitalno komunikacijsko infrastrukturo, kot je infrastruktura 5G na čezmejnih območjih in območjih nedelovanja trga vzdolž glavnih prometnih poti<sup>48</sup>, so bistveni dejavniki, ki omogočajo souporabo podatkov o mobilnosti in tovornem prometu.

## 4. Na poti k skladnemu in usklajenemu skupnemu evropskemu podatkovnemu prostoru za mobilnost

### 4.1. Obstoječe in prihodnje pobude na področju podatkov o mobilnosti in prometu

Za sektor mobilnosti in prometa so značilni dobro uveljavljen in še vedno razvijajoč se sklop zakonodaje EU in dopolnilne pobude, s katerimi je organizirana souporaba podatkov za potniški in tovorni promet v razmerjih med podjetji in potrošniki (B2C), med podjetji (B2B), med podjetji in državo (B2G), med državo in podjetji (G2B) ter med državnimi organi (G2G). Sedanje okolje je zelo raznoliko in razdrobljeno z različnimi okviri za souporabo podatkov in

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

podatkovnimi ekosistemi. Cilj skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost je olajšati medsebojno povezovanje teh ekosistemov in po potrebi uvesti nadaljnjo postopno uskladitev, tudi kar zadeva pogoje za dostop do podatkov.

Večina teh okvirov ima svoje upravljanje, arhitekturo in platforme. Pogosto vključujejo pomembne dosežke glede uskladitve pogojev za souporabo podatkov ter **se štejejo za pomembne elemente in gradnike skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost** (kot je navedeno v evropski strategiji za podatke). Ustrezno se bodo upoštevali pri vzpostavitvi skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost. V nadaljevanju je opisan neizčrpen sklop teh zakonodajnih aktov in pobud EU v zvezi s podatki o mobilnosti in prometu po naslednjih prometnih sektorjih: vodni promet in logistika, železniški promet, inteligentni prometni sistemi, prometna omrežja in infrastruktura, avtomobilski sektor, letalstvo ter cestni promet in varnost v cestnem prometu.

### Vodni promet in logistika

**Forum za digitalni promet in logistiko**<sup>49</sup>, ki je strokovna skupina Komisije, si prizadeva za popolno digitalno interoperabilnost, da bi olajšal souporabo podatkov med zadevnimi deležniki, ki zastopajo vse načine prevoza, v **varnem in zaupanju vrednem podatkovnem prostoru za tovorni promet in logistiko**. V ta namen Forum za digitalni promet in logistiko opredeljuje načela zasnove ter tehnične in upravljavske gradnike za skupni združeni okvir za izmenjavo podatkov, ki zlahka povezuje obstoječe prometne in logistične platforme ter ekosisteme v zaupanju vrednem okolju, ki temelji na sodelovanju. Forum za digitalni promet in logistiko je imel pomembno vlogo pri pripravi **uredbe EU o elektronskih informacijah o prevozu blaga (eFTI)**<sup>50</sup> in ima še naprej bistveno vlogo pri z njo povezanem izvedbenem delu. Z uredbo o eFTI je vzpostavljen pravni okvir, ki bo gospodarskim subjektom omogočil, da za promet znotraj EU zagotovijo informacije o tovornem prometu v elektronski obliki za dokazovanje skladnosti s pravili EU in nacionalnimi pravili.

Z **uredbo o evropskem okolju enotnega okenca za pomorski sektor**<sup>51</sup> so določena harmonizirana pravila za zagotavljanje informacij, ki so potrebne ob postanku v pristanišču. Zlasti je z njo zagotovljeno, da je mogoče isti nabor podatkov v vsaki državi članici sporočiti na enak način in da lahko zadevni deležniki ponovno uporabijo podatke, ko so ti na razpolago.

Revizija **direktive o rečnih informacijskih storitvah (RIS)**<sup>52</sup> bi morala zagotoviti učinkovit okvir za uvedbo in uporabo usklajenih rečnih informacijskih storitev v EU ter izboljšati interoperabilnost informacijskih storitev in souporabo podatkov v prometu po celinskih plovnih poteh.

### Železniški promet

V **železniškem sektorju** so podatki o infrastrukturi podlaga za pridobivanje podatkov o mobilnosti. V revidiranih skupnih specifikacijah za **register železniške infrastrukture**

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

<sup>50</sup> [Uredba \(EU\) 2020/1056 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. julija 2020 o elektronskih informacijah o prevozu blaga \(UL L 249, 31.7.2020, str. 33\).](#)

<sup>51</sup> [Uredba \(EU\) 2019/1239 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o vzpostavitvi evropskega okolja enotnega okenca za pomorski sektor in razveljavitvi Direktive 2010/65/EU \(UL L 198, 25.7.2019, str. 64\).](#)

<sup>52</sup> [Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 2005/44/ES z dne 7. septembra 2005 o usklajenih rečnih informacijskih storitvah \(RIS\) na celinskih plovih poteh v Skupnosti \(UL L 255, 30.9.2005, str. 152\).](#)

(RINF)<sup>53</sup> je ta register določen kot skupni vir podatkov o železniški infrastrukturi. Temelji na **ontologiji Agencije Evropske unije za železnice**<sup>54</sup>, ki opredeljuje strojno berljive in strukturirane podatkovne elemente železniškega sistema ter je **gradnik skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost za železnico**.

S pregledom regulativnega okvira za interoperabilno souporabo podatkov v železniškem prometu<sup>55</sup> na podlagi pregleda **tehničnih specifikacij za interoperabilnost (TSI) v zvezi s podsistemom „telematske aplikacije“** bo poenostavljena izmenjava informacij v zvezi z upravljanjem zmogljivosti in upravljanjem prometa pri storitvah potniškega in tovornega prometa. S pregledom bo vzpostavljen tudi usklajen okvir tehničnih specifikacij za **izdajanje vozovnic** za storitve železniškega potniškega prevoza.

Prenovljena **uredba o pravicah potnikov v železniškem prometu**<sup>56</sup> določa obveznost upravljavcev infrastrukture in prevoznikov v železniškem prometu, da **zagotavljajo dinamične prometne in potovalne informacije v realnem času**, ne le prevoznikom v železniškem prometu, temveč tudi prodajalcem vozovnic in organizatorjem potovanj, da bi jih ti dali na voljo uporabnikom železniškega prevoza. Z omogočanjem subjektom, ki prodajajo vozovnice, da dostopajo do informacij o zamudah v realnem času, rezervacijah in poizvedbah glede razpoložljivosti, se bo spodbudil trg izdajanja železniških vozovnic in podprla se bodo prizadevanja za ponujanje bolj inovativnih vozovnic, saj se bo različnim prevoznikom v železniškem prometu in prodajalcem vozovnic/organizatorjem potovanj omogočila prodaja paketov vozovnic različnih prevoznikov in za različne povezave.

#### Inteligentni prometni sistemi

Namen specifikacij EU, sprejetih na podlagi **direktive o inteligentnih prometnih sistemih (ITS)**<sup>57</sup>, je harmonizirati zagotavljanje storitev ITS in dostop do podatkov na podlagi skupnih standardov. Z njimi se zahteva dostopnost multimodalnih podatkov o prometu, potovanjih in infrastrukturi preko omrežja nacionalnih točk dostopa, ki so jih vzpostavile države članice. Projekt **NAPCORE**<sup>58</sup>, ki se financira v okviru IPE ter pri katerem sodelujejo vse države članice in pridruženi partnerji, omogoča sodelovanje na ravni celotne EU za oblikovanje skupnih rešitev za omogočanje lažje ponovne uporabe podatkov ITS ter za skupno vizijo za razpoložljivost in dostopnost podatkov ITS v EU.

Ta okvir se nenehno razvija, da bi se povečali razpoložljivost in dostopnost podatkov ITS preko nacionalnih točk dostopa. Cilj **revizije direktive o inteligentnih prometnih sistemih**<sup>59</sup> je zagotoviti razpoložljivost ključnih podatkov po vsej EU, da bi spodbudili uvajanje storitev ITS

---

<sup>53</sup> [Izvedbena uredba Komisije \(EU\) 2019/777 z dne 16. maja 2019 o skupnih specifikacijah za register železniške infrastrukture in o razveljavitvi Izvedbenega sklepa 2014/880/EU \(UL L 139I, 27.5.2019, str. 312\)](#) in z njo povezane smernice ([https://www.era.europa.eu/domains/registers/rinf\\_en](https://www.era.europa.eu/domains/registers/rinf_en)) za dostop do registra železniške infrastrukture (<https://rinf.era.europa.eu/rinf/>).

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

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

<sup>56</sup> [Uredba \(EU\) 2021/782 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2021 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu \(prenovitev\) \(UL L 172, 17.5.2021, str. 1\)](#).

<sup>57</sup> [Direktiva 2010/40/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2010 o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih vrst prevoza \(UL L 207, 6.8.2010, str. 1\)](#).

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

<sup>59</sup> [COM\(2021\) 813 final, Predlog direktive Evropskega parlamenta in Sveta o spremembi Direktive 2010/40/EU o okviru za uvajanje inteligentnih prometnih sistemov v cestnem prometu in za vmesnike do drugih načinov prevoza](#).

in zagotovili, da je mogoče izkoristiti prednosti digitalizacije. Poleg tega Komisija v reviziji Delegirane uredbe (EU) 2017/1926 o **storitvah zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij** od imetnikov podatkov zahteva, da omogočijo dostop do potovalnih informacij v realnem času preko nacionalnih točk dostopa, s čimer naj bi se izboljšala kakovost storitev zagotavljanja večmodalnih potovalnih informacij, potnikom pa olajšalo načrtovanje.

#### Prometna omrežja in infrastruktura

Uredba o **vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T)**<sup>60</sup>, ki je trenutno v postopku revizije<sup>61</sup>, obravnava izvajanje in razvoj omrežja železniških prog, cest, celinskih plovni poti, pomorskih plovni poti, pristanišč, letališč in železniških terminalov na ravni celotne EU ter uvajanje sistemov informacijske in komunikacijske tehnologije (IKT) za vse te načine prevoza. **TENtec** je informacijski in nadzorni sistem Komisije za usklajevanje in podpiranje politike TEN-T. Javni portal TENtec<sup>62</sup> javnosti (državljanom in poklicnim uporabnikom) zagotavlja pravočasne informacije preko interaktivnih zemljevidov in knjižnice zemljevidov. Za zagotovitev takih pravočasnih in posodobljenih podatkov se v sodelovanju z državami članicami in drugimi ustreznimi organi EU trenutno analizirajo rešitve za avtomatizirano izmenjavo podatkov. Vodilni koncept je načelo „samo enkrat“, da se zmanjša upravno breme za države članice, tako da se iste informacije zahtevajo samo enkrat. V tem okviru Komisija s tehnično pomočjo Instrumenta za povezovanje Evrope podpira razvoj rešitev za avtomatizirano izmenjavo podatkov<sup>63</sup>.

V skladu z **uredbo o infrastrukturi za alternativna goriva**<sup>64</sup> morajo upravljavci polnilnih in oskrbovalnih mest drugim uporabnikom podatkov preko nacionalnih točk dostopa brezplačno dati na voljo ustrezne podatke, države članice pa morajo zagotoviti dostopnost teh podatkov. Poleg tega bo **evropska opazovalnica za alternativna goriva**<sup>65</sup> okrepila svojo vlogo ključnega orodja za obveščanje javnosti o infrastrukturi za alternativna goriva. Prihodnji razvoj evropske opazovalnice za alternativna goriva bo podprl oblikovanje novih informacijskih storitev in omogočil učinkovito spremljanje politike razvoja trga. V tem okviru bi lahko skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost pomagal podpirati širši dostop do podatkov o infrastrukturi za alternativna goriva in njihovo odkrivnost.

Z revidirano **direktivo o energiji iz obnovljivih virov**<sup>66</sup> je operaterjem prenosnih in distribucijskih sistemov naložena obveznost, da uporabnikom električnih vozil, združevalcem in ponudnikom storitev električne mobilnosti ter udeležencem na trgu električne energije skoraj

---

<sup>60</sup> [Uredba \(EU\) št. 1315/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. decembra 2013 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja in razveljavitvi Sklepa št. 661/2010/EU \(UL L 348, 20.12.2013, str. 1\).](#)

<sup>61</sup> [COM\(2021\) 812 final, Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi Uredbe \(EU\) 2021/1153 in Uredbe \(EU\) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe \(EU\) št. 1315/2013.](#)

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

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

<sup>64</sup> [Uredba \(EU\) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva ter razveljavitvi Direktive 2014/94/EU \(UL L 234, 22.9.2023, str. 1\).](#)

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

<sup>66</sup> [Direktiva \(EU\) 2023/2413 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. oktobra 2023 o spremembi Direktive \(EU\) 2018/2001, Uredbe \(EU\) 2018/1999 in Direktive 98/70/ES glede spodbujanja energije iz obnovljivih virov ter razveljavitvi Direktive Sveta \(EU\) 2015/652 \(UL L, 2023/2413, 31.10.2023\).](#)

v realnem času dajo na voljo informacije o deležu energije iz obnovljivih virov in vsebnosti emisij toplogrednih plinov v električni energiji, ki jo dobavljajo.

### Avtomobilski sektor

V **avtomobilskem sektorju** zakonodaja o homologaciji določa pogoje za dostop tretjih ponudnikov storitev do informacij o popravilu in vzdrževanju. Ta zakonodaja je trenutno v postopku pregleda<sup>67</sup> v okviru pobude, katere cilj je določiti pogoje za dostop do **podatkov, ki nastanejo v vozilu**, in njihovo uporabo ter dostop do virov in funkcij vozila. Njen cilj je omogočiti jasna in konkurenci prijazna pravila EU za hitrejši razvoj storitev, ki temeljijo na dostopu do podatkov, funkcij in virov vozil (npr. diagnostika na daljavo, napovedno vzdrževanje, mobilnost kot storitev, povezana in avtomatizirana mobilnost, upravljanje voznega parka, pametno polnjenje električnih vozil, souporaba avtomobilov, sprememba namena baterij v električnih vozilih za podaljšanje življenjske dobe in zavarovanje). Z olajšanjem dostopa javnih organov do podatkov v vozilih se lahko tudi znatno poveča sprejemanje sodobnih (na podatkih temelječih) metod oblikovanja politik na področjih varnosti v cestnem prometu, prometa, mobilnosti in okolja. Zaradi varnosti v cestnem prometu bo ključno, da imajo pooblaščen inšpektorji za vozila (javni in zasebni) enostaven in brezplačen dostop do podatkov o posameznih vozilih, ki jih potrebujejo za izvajanje tehničnih pregledov sodobnih vozil. Ocenjevanje vidikov kibernetске varnosti povezanih in avtomatiziranih vozil, vključno z električnimi vozili, je prednostna naloga, saj lahko imajo posledice za kibernetško vohunjenje, tuje vmešavanje ali varnost podatkov. V skladu s členom 22 direktive NIS 2 bo Komisija po posvetovanju s skupino za sodelovanje na področju varnosti omrežij in informacijskih sistemov ter agencijo ENISA<sup>68</sup> razmislila o določitvi ustreznih dobavnih verig, povezanih s povezanimi in avtomatiziranimi vozili, da bi izvedla usklajeno oceno tveganja na ravni Unije ob upoštevanju tehničnih in po potrebi netehničnih dejavnikov tveganja.

### Letalstvo

Komisija je leta 2020 spremenila svoj predlog **uredbe o izvajanju enotnega evropskega neba**<sup>69</sup>, deloma zato, da bi (i) vključila nove določbe o razpoložljivosti podatkov in zlasti zagotovila razpoložljivost operativnih podatkov (kot je predvideni čas prihoda za redne lete) na čezmejni ravni in po vsej EU ter (ii) vključila načela določanja cen, ki jih je treba podrobneje opredeliti, da bi ponudnikom podatkovnih storitev na področju upravljanja zračnega prometa zagotovili enake konkurenčne pogoje pri dostopu do trga.

**Data4Safety (D4S)**<sup>70</sup> je prostovoljno partnerstvo med državami članicami EU in industrijo za boljše ugotavljanje in zmanjšanje sistemskih tveganj za varnost v letalstvu na ravni EU. To se doseže z zbiranjem letalskih podatkov in krepitvijo analitičnih zmogljivosti za dobro izkoriščanje teh podatkov, ki se zbirajo iz celotnega letalskega sistema (npr. poročila o varnosti, podatki letalskih prevoznikov o letih in podatki o prometu iz sistema upravljanja zračnega prometa ali podatki o vremenu). Podatke uporabljajo strokovnjaki iz držav članic EU in industrije, ki sodelujejo s podatkovnimi znanstveniki iz partnerstva D4S.

<sup>67</sup> [Dostop do podatkov, funkcij in virov vozila \(europa.eu\)](https://www.europa.eu).

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

<sup>69</sup> [COM\(2020\) 579 final, Spremenjeni predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o izvajanju enotnega evropskega neba \(prenovitev\)](#).

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

**ICARE** (Informational Core for Aviation Related Extractions – informacijsko jedro za pridobivanje podatkov v zvezi z letalstvom) je orodje, ki ga Evropska komisija uporablja za analizo podatkov in poročanje na področju letalstva. Oblikovalcem politik pomaga pri sprejemanju boljše informiranih odločitev. Omogoča analizo svetovne ponudbe zračnih prevozov in povpraševanja po njih na letalskih trgih na podlagi vozniških redov letov, ki jih sporočijo prevozniki (ponudba), in podatkov Eurostata (povpraševanje).

**Atlas neba (Atlas of the Sky)**<sup>71</sup> je geografsko orodje, ki z uporabo podatkov, ki temeljijo na ICARE, na podatkih temelječe informacije pretvori v diagrame na podlagi zemljevidov (npr. informacije o TEN-T, sporazumih o storitvah zračnega prevoza, obveznostih javne službe, letališčih in zračnem prometu). Atlas neba uporabnikom omogoča, da neposredno odprejo poročila v ICARE ali podatke, povezane s prometom.

Komisija je v **uredbi ReFuelEU za letalstvo**<sup>72</sup> predlagala, da Agencija Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) (od leta 2025 in nato vsako leto) objavi tehnično poročilo na podlagi letnih poročil, ki jih objavijo dobavitelji goriva, operaterji zrakoplovov in organi za upravljanje letališč, ki spadajo na področje uporabe Uredbe. To poročilo bo vsebovalo ključne kazalnike glede razvoja trajnostnega letalstva v EU, kot so skupna količina trajnostnega letalskega goriva, ki se dobavlja in uporablja po vsej EU, stanje na trgu trajnostnih letalskih goriv (vključno s cenami in trendi v proizvodnji trajnostnih letalskih goriv) ter stanje skladnosti deležnikov, na katere vpliva Uredba.

#### Cestni promet in varnost v cestnem prometu

V **sektorju cestnega prometa** številne podatkovne zbirke in sistemi za izmenjavo podatkov prevoznikom v cestnem prometu in nacionalnim organom omogočajo lažje upoštevanje pravil EU o cestnem prometu in nadzor skladnosti z njimi. Ključni sistemi, ki omogočajo izmenjavo podatkov med državnimi organi, med podjetji in državo ter med državo in podjetji, so **Evropski register podjetij cestnega prevoza (ERRU)**<sup>73</sup>, **TACHOnet**<sup>74</sup> in **informacijski sistem za notranji trg (IMI)**<sup>75</sup>.

Na področju **varnosti v cestnem prometu** podatkovna zbirka EU CARE<sup>76</sup> vsebuje letne podatke o vseh prometnih nesrečah s smrtnim izidom ali poškodbo v EU in državah Efte<sup>77</sup>. Temelji predvsem na podatkih policije. S povezovanjem policijskih in bolnišničnih evidenc bi se bistveno izboljšala kakovost podatkov o resnosti poškodb. Ključni kazalniki uspešnosti na področju varnosti v cestnem prometu se zbirajo tudi v okviru projekta Trendline<sup>78</sup>, ki ga financira EU.

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

<sup>72</sup> [Uredba \(EU\) 2023/2405 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. oktobra 2023 o zagotavljanju enakih konkurenčnih pogojev za trajnostni zračni prevoz \(ReFuelEU za letalstvo\) \(UL L, 2023/2405, 31.10.2023\).](#)

<sup>73</sup> [ERRU je elektronski sistem za izmenjavo informacij med organi držav članic o podjetjih cestnega prevoza in o njihovi skladnosti s pravili EU o cestnem prometu; Evropski register podjetij cestnega prevoza \(ERRU\) \(europa.eu\).](#)

<sup>74</sup> TACHOnet je sistem za elektronsko izmenjavo informacij o voznških tahografskih karticah med državami članicami; [https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/tachograph/tachonet\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/tachograph/tachonet_en).

<sup>75</sup> IMI je varno, večjezično spletno orodje, ki ga upravlja Komisija in omogoča izmenjavo informacij med organi držav članic, ki sodelujejo pri praktičnem izvajanju zakonodaje EU. Organom pomaga pri izpolnjevanju njihovih obveznosti čezmejnega upravnega sodelovanja na več področjih politike enotnega trga; [IMI-Net – Enotni trg EU \(europa.eu\)](#).

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

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

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

Te pobude in njihovi ekosistemi so **pomemben del razvoja skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost**. Dodana vrednost skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost bo medsebojno povezovanje navedenih ekosistemov, in kadar bodo ugotovljene vrzeli, dajanje priporočil ali po potrebi predlogov za nadaljnjo harmonizacijo, da bi olajšali dostop do podatkov, njihovo ponovno uporabo in souporabo.

#### 4.2. Oblikovanje skupnega krovnega okvira in glavnih komponent

Komisija bo za izpolnitev ciljev iz oddelka 2 podpirala razvoj okvira skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost.

Okvir skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost bo imel **tehnične razsežnosti** (npr. infrastrukturni elementi) in **razsežnosti upravljanja** (npr. sklop pravil, postopkov, vlog in odgovornosti, ki jih bo treba razviti in prilagoditi za vsak primer posebej v skladu z ustrežno zakonodajo EU). **Olajšal bo dostop do podatkov ter njihovo ponovno uporabo in souporabo** v združenem, zaupanja vrednem in varnem okolju med ekosistemi podatkov o mobilnosti in prometu ter njihovimi deležniki in z drugimi sektorskimi podatkovnimi prostori.

Skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost potrebuje jasno opredeljeno **strukturo upravljanja**, združljivo z ustrežno zakonodajo EU, z vlogami in odgovornostmi za njegovo učinkovito vzpostavitev in delovanje. Komisija bo na podlagi namenskih projektov in posvetovanj z deležniki analizirala obstoječe okvire upravljanja v sektorju mobilnosti in prometa ter ocenila možnosti za vzpostavitev organizacijske strukture upravljanja skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost. To lahko vključuje operativno vlogo, ki zajema na primer priporočanje gradnikov in standardov, potrjevanje skladnosti z okvirom skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost in upravljanje povezovalne plasti. Vključuje lahko različne ravni upravljanja. Pri tem bi bilo treba zagotoviti dejavno sodelovanje različnih deležnikov ter spoštovati načeli pravičnosti in preglednosti.

Ta okvir skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost bo sestavljen iz naslednjih glavnih komponent.

##### 1) **Gradniki**

Komisija bo na podlagi prispevkov deležnikov in namenskih projektov najprej analizirala gradnike, ki se uporabljajo v obstoječih ekosistemih podatkov o mobilnosti in prometu ter v drugih industrijskih sektorjih in ki jih je mogoče ponovno uporabiti v okviru skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost. Na tej podlagi bodo opisani **sklop skupnih gradnikov za interoperabilnost, podatkovno suverenost<sup>79</sup>, krepitev zaupanja in ustvarjanje vrednosti ter razsežnost upravljanja in poslovna**

<sup>79</sup> „Podatkovna suverenost vključuje krepitev nadzora organizacij in posameznikov nad podatki, k ustvarjanju katerih prispevajo. Pomeni sodelovanje pri upravljanju podatkov ter posameznikom in organizacijam omogoča, da sami določijo, kako, kdaj in po kakšni ceni lahko drugi uporabljajo njihove podatke v celotni vrednostni verigi. Pomeni tudi, da lahko imetniki podatkov varujejo podatke uporabnikov in zagotovijo, da se uporabljajo le v skladu s strogo opredeljenimi pravili.“;

Evropska komisija, Skupno raziskovalno središče, Farrell, E., Minghini, M., Kotsev, A. idr., *European data spaces – Scientific insights into data sharing and utilisation at scale* (Evropski podatkovni prostori – znanstveni vpogledi v souporabo in uporabo podatkov v velikem obsegu), Urad za publikacije Evropske unije, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2760/400188>.

Pravila o podatkovni suverenosti bi morala biti vedno objektivna, nediskriminatorna in pregledna.

**in pravna razsežnost.** Ti gradniki bi morali biti opisani kot del skladne referenčne arhitekture. Cilj je ponovno uporabiti čim več obstoječih gradnikov (zlasti splošnih gradnikov podatkovnega prostora), pa tudi olajšati oblikovanje novih gradnikov (po potrebi).

## 2) Standardi

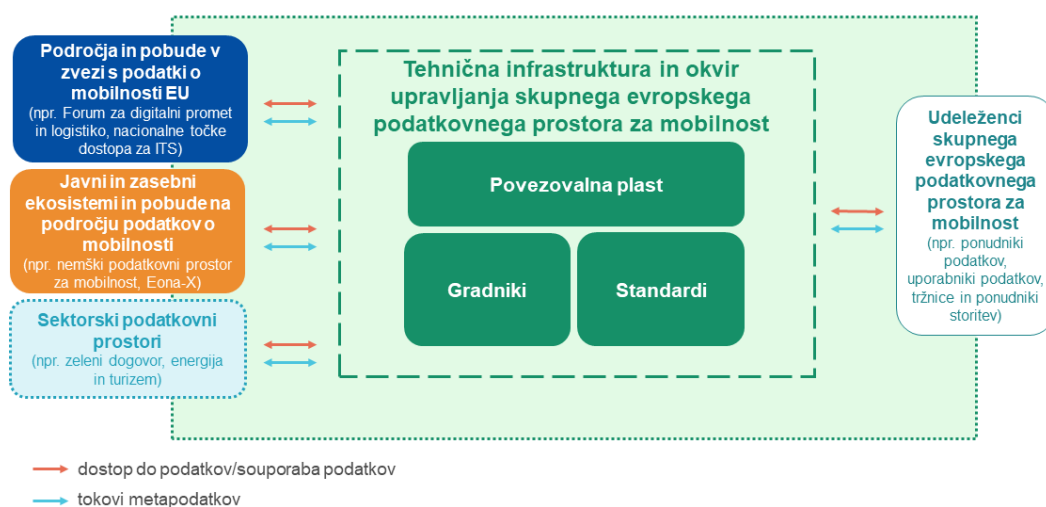
Danes so v pravnem redu EU na področju prometa določeni številni standardi – poleg drugih industrijskih standardov, ki se prav tako uporabljajo. Komisija bo analizirala **obstoječe okolje standardov** (zlasti tistih, ki so pomembni za **kakovost in primerljivost podatkov, raven storitve in dostopnost podatkov**) ter preučila možnost sprejetja ustreznih nadaljnjih ukrepov, vključno z izdajo nezavezujočih priporočil za spodbujanje zблиževanja standardizacije ter omogočanje interoperabilnosti podatkovnih virov in ekosistemov, ki olajšujejo izmenjavo podatkov na podlagi združenega okvira. Opozoriti je treba, da razvoj novih standardov ne spada na področje uporabe skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost. Cilj je priporočiti obstoječe standarde za souporabo podatkov, ki bi jih lahko uporabljali obstoječi in prihodnji ekosistemi mobilnosti in prometa, ter jasno določiti standarde, ki bi bili najustreznejši pri povezovanju s skupnim evropskim podatkovnim prostorom za mobilnost.

## 3) Povezovalna plast

Komisija si bo na podlagi razprav z ustreznimi deležniki in namenskih projektov prizadevala najprej **opredeliti specifikacije** in nato podpreti **vzpostavitev povezovalne plasti**, ki bo omogočila medsebojno povezljivost obstoječih in nastajajočih podatkovnih prostorov in področij v zvezi z mobilnostjo in prometom. Zlasti bo olajšala **odkrivnost in dostopnost** podatkov iz navedenih podatkovnih prostorov in področij. Pričakuje se, da bo ta plast tako postala jedro skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost.

Vse komponente skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost bodo usklajene s smernicami in bistvenimi zahtevami, opredeljenimi v medsektorski zakonodaji o podatkih, ter s splošnim okvirom za skupne evropske podatkovne prostore, zlasti s priporočili Evropskega odbora za podatkovne inovacije in podpornega centra za podatkovne prostore ter ustreznimi gradniki, ki jih bo zagotovila na primer platforma Simpl (glej oddelek 3.1).

Predvideni koncept skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost je ponazorjen na Sliki 1. Ta koncept se bo med napredovanjem izvajanja zagotovo razvijal, zahteva pa določeno prožnost, da bo mogoče splošni okvir prilagoditi. Okvir bo upošteval smernice in bistvene zahteve, opredeljene v medsektorski zakonodaji EU o podatkih, ter bo usklajen s horizontalnimi pobudami in drugimi sektorskimi podatkovnimi prostori (glej oddelek 3.1) ter javnimi ali zasebnimi ekosistemi in pobudami na področju podatkov o mobilnosti (glej oddelek 3.2), temeljil pa bo na obstoječih in prihodnjih področjih, zakonodaji in pobudah v zvezi s podatki o mobilnosti EU (glej oddelek 4.1). Hkrati bo okvir tem pobudam, ekosistemom in podatkovnim prostorom zagotavljal druge podatke in ustrezna priporočila. Končni uporabniki skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost bodo lahko v teh številnih ekosistemih odkrili podatke, dostopali do njih in si jih izmenjevali z njimi, da bodo lahko ustvarili inovativne storitve mobilnosti in omogočili primere uporabe z dodano vrednostjo v prometnem sektorju (glej oddelek 2.2).



Slika 1: Predvideni koncept skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost

#### 4.3. Razvojne faze skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost in instrumenti financiranja

V skladu z zavezo, sprejeto v evropski strategiji za podatke, bo razvoj komponent skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost potekal po fazah, pri čemer se bo uporabljal postopen in iterativen pristop. Komisija ta razvoj podpira s financiranjem številnih projektov v okviru programa **DIGITAL**<sup>80</sup> in **IPE**<sup>81</sup>, pri čemer skupni znesek financiranja trenutno znaša 11,4 milijona EUR. Druge pobude bodo imele prav tako pomembne učinke prelivanja za razvoj skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost (npr. naslednja načrtovana faza projekta NAPCORE (9,5 milijona EUR)).

Vsi ukrepi, ki se izvajajo, in načrtovani ukrepi bodo vključevali potrebno posvetovanje z deležniki, tj. z državami članicami, javnimi organi, zasebnimi akterji in širšo javnostjo. Javna posvetovanja so se že začela s pozivom k predložitvi dokazov<sup>82</sup> (november–december 2022), nadaljevala pa so se z javnimi in strokovnimi delavnicami<sup>83</sup>, na katerih je leta 2023 sodelovalo skupaj več kot 1 000 udeležencev.

<sup>80</sup> [Program Digitalna Evropa, delovni program za obdobje 2021–2022, Priloga, str. 47, Podatkovni prostor za mobilnost.](#)

<sup>81</sup> [Uredba \(EU\) 2021/1153 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. julija 2021 o vzpostavitvi Instrumenta za povezovanje Evrope ter razveljavitvi uredb \(EU\) št. 1316/2013 in \(EU\) št. 283/2014 \(UL L 249, 14.7.2021, str. 38\).](#)

<sup>82</sup> [Prometni podatki – oblikovanje skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost \(sporočilo\) \(europa.eu\).](#)

<sup>83</sup> Trije primeri so [10. Firenški intermodalni forum: Creating a Common European Mobility Data Space \(Vzpostavitev skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost\) – Florence School of Regulation](#)

## Faza 1 (od septembra 2022)

V prvi fazi poteka delo za ugotovitev in evidentiranje ustreznih obstoječih in nastajajočih pobud na področju mobilnosti in prometa. Njen rezultat bo tudi prvi sklop smernic, ki jih lahko akterji v okviru obstoječih in prihodnjih področij in ekosistemov prostovoljno izvajajo za nadaljnji razvoj in harmonizacijo (v skladu s priporočili podpornega centra za podatkovne prostore, če so na voljo).

Natančneje, v okviru programa DIGITAL se je oktobra 2022 začel 12-mesečni usklajevalni in podporni ukrep „**PrepDSpace4Mobility**“<sup>84</sup> (1 milijon EUR) z dvema glavnima ciljema. Prvi glavni cilj je bil pripraviti **popis obstoječih pobud, ekosistemov in platform na področju podatkov o mobilnosti in prometu** ter njihovih glavnih značilnosti. Drugi cilj je bil podati priporočila o morebitnih skupnih načelih zasnove in **gradnikih** ter preučiti možnosti za skupni okvir za souporabo podatkov v sektorju mobilnosti in prometa. Poleg tega je navedeni ukrep združil deležnike in spodbujal zблиževanje v raznolikem ekosistemu mobilnosti in prometa.

Komisija namerava v okviru IPE v prvem četrtletju 2024 začeti 12-mesečno **študijo tehnične pomoči** (500 000 EUR). Ta bo pomagala opredeliti vidike upravljanja okvira skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost in razviti specifikacije za **povezovalno plast**, kar bo olajšalo odkrivnost in dostopnost podatkov, in sicer z opredelitvijo skupnih metapodatkov z obstoječih in nastajajočih področij podatkov o mobilnosti in prometu. Komisija bo pripravila tudi nezavezujoča priporočila za omogočanje **interoperabilnosti** obstoječih podatkovnih virov in ekosistemov, ki omogočajo lažjo izmenjavo podatkov na podlagi združenega okvira. Študija bo dopolnila rezultate pobude PrepDSpace4Mobility.

## Faza 2 (od novembra 2023)

Druga faza bo osredotočena na izvajanje okvira skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost. Za postopno izvajanje tega okvira z obstoječimi pobudami za podatke o prometu in mobilnosti bosta potrebna podpora in sodelovanje, s katerima bodo omogočeni lažji dostop do podatkov o mobilnosti ter njihovo združevanje in souporaba v sektorju mobilnosti in med sektorji.

V podporo drugi fazi se je novembra 2023 začel projekt<sup>85</sup> v okviru programa DIGITAL (8 milijonov EUR), ki bo trajal 36 mesecev. Z njim bo vzpostavljen **operativni podatkovni prostor**, da bodo lahko udeleženci nadzorovano, enostavno in varno dajali na voljo podatke in jih souporabljali. Osredotočen bo na primere souporabe podatkov, povezane s **kazalniki za potovanja, promet in mobilnost v mestih**.

Poleg tega je v okviru IPE za prvo četrtletje 2025 načrtovana **pobuda za uvajanje** (1,9 milijona EUR). Ta bo temeljila na rezultatih projektov DIGITAL, študiji tehnične pomoči IPE ter obstoječih nacionalnih pobudah in pobudah EU, v okviru katerih bo **splošni okvir za skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost nadalje razvit, preizkušen in potrjen**. Poudarek bo na:

---

([eui.eu](https://eui.eu)) (25. november 2022), delavnice za strokovnjake in javne deležnike PrepDSpace4Mobility ([mobilitydataspace-csa.eu](https://mobilitydataspace-csa.eu)) ter [spletna delavnica GD MOVE za deležnike z naslovom „Javna delavnica o vzpostavitvi skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost \(EMDS\)“](#) (16. februar 2023).

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

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

- **povezovalni plasti,**
- nadaljnji določitvi potrebnih **gradnikov** v zvezi z **interoperabilnostjo in semantiko podatkov, podatkovno suverenostjo, krepitvijo zaupanja in ustvarjanjem vrednosti,**
- priporočilih za **standarde za kakovost podatkov, raven storitve in dostopnost.**

Predvideti bi bilo mogoče še dodatne dopolnilne ukrepe za uvajanje, ki bi jih financirala EU.

### **Dolgoročna perspektiva**

Dolgoročna perspektiva je vzpostavljen podatkovni prostor, ki bo omogočal souporabo podatkov med vsemi različnimi deležniki. Nenehno se bo razvijal, saj bo zajemal vse več primerov uporabe, udeležencev in uporabnikov. Poleg tega bodo v prihodnjih letih morda potrebne dodatne pobude (vključno z zakonodajnimi ukrepi) na ravni skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost in/ali na ravni njegovih komponent. Take pobude bi lahko vključevale spodbujanje sporazumov med ključnimi ekosistemi in deležniki ter odkrivanje primerov uporabe in novih poslovnih modelov, s čimer bi se prikazala vrednost skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost ter podprlo postopno vključevanje obstoječih in novih pobud. Komisija bo zagotovila dolgoročno delovanje in trajnostnost skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost tako, da bo podprla vzpostavitev ustrezne strukture upravljanja in analizirala rešitve za njegovo ekonomsko upravičenost.

### **Povzetek**

Komisija za oblikovanje in izvajanje krovnega okvira skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost načrtuje ali je že začela izvajati ukrepe, navedene v nadaljevanju, s skupnim financiranjem v višini **11,4 milijona EUR**.

#### **Faza 1**

- **Usklajevalni in podporni ukrep v okviru programa DIGITAL** (12 mesecev – od oktobra 2022 do septembra 2023): **1 milijon EUR**

Mejniki:

- popis obstoječih ekosistemov podatkov o mobilnosti in prometu,
- prva določitev priporočenih skupnih gradnikov in standardov.
- **Študija tehnične pomoči IPE** (12 mesecev – od prvega četrletja 2024 do prvega četrletja 2025): **500 000 EUR**

Mejniki:

- opredelitev vidikov upravljanja okvira skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost,
- opredelitev povezovalne plasti.

#### **Faza 2**

- **Ukrep za uvajanje v okviru programa DIGITAL** (36 mesecev – od novembra 2023 do novembra 2026): **8 milijonov EUR**

Mejniki:

- pilotni projekti za podatkovni prostor, osredotočeni na kazalnike za promet in mobilnost v mestih.
- **Pobuda za uvajanje v okviru IPE** (36 mesecev – od prvega četrletja 2025 do prvega četrletja 2028): **1,9 milijona EUR**

Mejniki:

- uvedba povezovalne plasti,
- nadaljnja določitev priporočenih skupnih gradnikov in standardov.

## **5. Sklepne ugotovitve in naslednji koraki**

Povratne informacije, predložene v odziv na poziv k predložitvi dokazov, in različna posvetovanja z deležniki potrjujejo ne le potrebe in velike potencialne koristi, temveč tudi izzive vzpostavitve skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost. Razvoj skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost mora zato potekati v zaporedju, pri katerem se najprej določijo glavni izzivi, opisani v tem sporočilu, nato pa se pripravijo ustrezni ukrepi za njegovo izvajanje. Zaradi heterogenosti in raznolikosti vrst podatkov in deležnikov ter razdrobljenosti obstoječih podatkovnih zbirk in standardov za souporabo podatkov je trenutno zelo težko izvesti kakršne koli ukrepe za interoperabilnost. Obstoječi ekosistemi se zelo razlikujejo tudi v tem, da nekateri ustvarjajo podatke, drugi pa si jih le izmenjujejo, ter v tem, da so nekateri odprti za vse, medtem ko je večina na voljo le določenim akterjem, poleg tega nekateri zadevajo zaupne podatke, dostop pa je omejen. V nekaterih sektorjih še vedno potekajo prizadevanja za digitalizacijo, nekateri pomembni podatki pa še niso bili digitalizirani.

Vzpostavljanje skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost bo dinamičen proces. Njegovi elementi bodo določeni, izpopolnjeni in nadalje razviti ter se bodo dosledno usklajevali z drugimi sektorskimi podatkovnimi prostori in podpornimi pobudami

(npr. podpornim centrom za podatkovne prostore). Potrebna bo določena stopnja prožnosti za dodajanje novih pobud in izboljšanje drugih. **Povratne informacije in podpora vseh deležnikov v sektorju mobilnosti in prometa EU bodo bistvene za doseganje ciljev skupnega evropskega podatkovnega prostora za mobilnost.** Skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost bi morali v prvi vrsti vzpostaviti deležniki na področju mobilnosti in prometa ter bi moral biti vzpostavljen zanje, pri čemer bi se moral odzivati na njihove potrebe ter izkoriščati obstoječe in nastajajoče pobude po vsej EU.

Skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost bo pomagal **pospešiti digitalno in zeleno preobrazbo** sektorja mobilnosti in prometa EU, s čimer bo okrepil njegovo uspešnost in učinkovitost ter prispeval k varnosti, podnebni nevtralnosti, trajnostnosti, odpornosti in prožnosti. Zmanjšal bo sedanjo razdrobljenost v sektorju in izboljšal dostop javnih in zasebnih akterjev do podatkov o mobilnosti in prometu na nemoten, nediskriminatoren, zaupanja vreden in usklajen način. Zagotovil bo tudi medsektorske koristi preko sinergij z drugimi sektorskimi podatkovnimi prostori.

**Delujoč skupni evropski podatkovni prostor za mobilnost bo prinesel pomembne prednosti za države članice, vse zadevne javne organe, akterje na trgu in širšo javnost.** Omogočanje dostopa do ustreznih podatkov o mobilnosti in prometu ter njihove souporabe je lahko v pomoč pri oblikovanju prometne politike in poveča čezmejno povezljivost ter tako prispeva h gospodarski rasti. Poenostavljen dostop do celovitih podatkov omogoča informirane odločitve o načrtovanju infrastrukture in prevoza, kar vodi do učinkovitejših sistemov. Akterji na trgu lahko izkoristijo nove poslovne priložnosti na podlagi souporabe podatkov, oblikovanja partnerstev in povezovanja storitev za boljše usklajevanje. Z informacijami v realnem času se optimizira poslovanje zasebnih in javnih akterjev ter tako zagotavlja skladnost s predpisi. Nazadnje imajo potniki in vozači koristi od boljše in bolj vključujoče potovalne izkušnje z učinkovitimi prometnimi sistemi, posodobitvami v realnem času, večjo varnostjo, trajnostnostjo in dostopnostjo preko povezovanja sistemov in multimodalnosti.