



Bruxelles, den 29.11.2023
COM(2023) 751 final

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET, RÅDET,
DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE OG SOCIALE UDVALG OG
REGIONSUDVALGET**

Oprettelse af et fælles europæisk mobilitetsdataområde

1. Indledning

Mobilitet og transport er en vigtig katalysator for vores økonomiske og sociale liv, uanset om det drejer sig om den daglige pendling til arbejde, besøg hos familie og venner, turisme eller velfungerende globale forsyningskæder for varer i vores butikker eller for vores industriproduktion og e-handel. Fri bevægelighed for personer og varer på tværs af Den Europæiske Unions indre grænser er en grundlæggende frihed i EU og på det indre marked. Som det næststørste udgiftsområde for EU's husholdninger **tegner transportsektoren sig for 5 % af EU's BNP** og beskæftiger ca. **10 mio. arbejdstagere direkte**¹.

Som bemærket i Kommissionens **strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet**² er EU nødt til hurtigt at gøre fremskridt hen imod en bæredygtig, intelligent og inklusiv mobilitets- og transportsektor. Dekarbonisering og digitalisering er de vigtigste drivkræfter bag denne omstilling og etablerer et reelt **effektivt og sammenkoblet multimodalt transportsystem** for både passagerer og gods og opfylder dermed behovet for fuldt ud at kunne bidrage til omstillingen til en klimaneutral økonomi som led i den **europæiske grønne pagt**³ og et **Europa klar til målene i den digitale tidsalder**⁴.

Med den **europæiske datastrategi**⁵ og **arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om fælles europæiske dataområder**⁶ har Kommissionen foreslået, at der oprettes fælles, interoperable dataområder for hele EU i strategiske sektorer, herunder mobilitet og transport. **Datadreven innovation** kan yde et enormt bidrag til mobilitetstjenester i EU, som kan føre til bedre udnyttelse af transportsystemerne og meget mere effektiv multimodal mobilitet og dermed bidrage til den videre udvikling af en sammenkoblet, klimaneutral og konkurrencedygtig transportsektor i EU⁷. Selv om der genereres mange relevante data (ofte drevet af krav i den gældende EU-ret på transportområdet), er transport- og mobilitetsdatalandskabet imidlertid fragmenteret i forskellige økosystemer, og der er ofte problemer med tilgængeligheden. Der **skal hurtigst muligt tages hånd om denne fragmentering**, så EU kan udnytte fordelene ved digitalisering i mobilitets- og transportsektoren.

I den forbindelse omfatter strategien **et fælles europæisk mobilitetsdataområde (EMDS)**, der bør lette adgangen til, samlingen og delingen af data fra eksisterende og fremtidige transport- og mobilitetsdatakilder. Målet er at overvinde tekniske og juridiske hindringer og sikre pålidelig og sikker datadeling ved at kombinere **dataforvaltningsrammer** og **tekniske infrastrukturer** og samtidig anvende fælles designprincipper, hvor det er muligt. Ved at styrke tilliden til og sikkerheden i forbindelse med datatransaktioner og overholde de højeste tilgængelige cybersikkerhedsstandarder bør EMDS bidrage til at sikre et højt niveau af **cybersikkerhed** og **cyberrobusthed** i mobilitets- og transportsektoren.

¹ [COM\(2020\) 789 final](#).

² [COM\(2020\) 789 final](#).

³ [COM\(2019\) 640 final](#).

⁴ [Et Europa klar til den digitale tidsalder \(europa.eu\)](#).

⁵ [COM\(2020\) 66 final](#).

⁶ [SWD\(2022\) 45 final, Commission Staff Working Document on Common European Data Spaces](#).

⁷ Hvilket også fører til reduktion af transportrelaterede luft- og støjemissioner.

EMDS vil hjælpe markedsaktørerne og de offentlige myndigheder med lettere at finde, få adgang til og anvende relevante data. Det vil understøtte omstillingen til bæredygtig og intelligent mobilitet, muliggøre mere effektive transport- og mobilitetstjenester og dermed reducere emissionerne og bidrage direkte til målene i den **europæiske grønne pagt**.

En forbedring af vores tilgang til deling af relevante mobilitets- og transportdata kan **i høj grad være til gavn for medlemsstaterne og alle relevante offentlige myndigheder**, herunder ved at **styrke udformningen af transportpolitikken** gennem databaseret beslutningstagning og målrettet gennemførelse. Det kan bidrage til at fremme **grænseoverskridende konnektivitet** og dermed skabe et bedre samarbejde mellem medlemsstaterne, lette gnidningsløs rejse og handel inden for EU og således bidrage til **øget økonomisk vækst**. Forenklet adgang til omfattende mobilitets- og transportdata kan hjælpe medlemsstaterne med at træffe mere velinformerede beslutninger om infrastrukturudvikling og transportplanlægning og dermed føre til mere **effektive og optimerede systemer**.

Markedsaktørerne kan ligeledes drage fordel af nye forretnings- og innovationsmuligheder til at udvikle innovative transporttjenester og -teknologier. Samarbejde gennem forenklet dataadgang og -deling letter dannelsen af partnerskaber og integrationen af tjenester i bredere mobilitetsøkosystemer. Øget datadeling **forbedrer også koordineringen mellem private og offentlige aktører**. Især små og mellemstore virksomheder (SMV'er) kunne drage fordel heraf. Desuden kan fremskridt inden for datadeling gøre det muligt for private aktører at optimere deres drift og ressourceallokering med oplysninger i realtid, hvilket resulterer i mere **effektiv og omkostningseffektiv drift**.

Forskning vil også yde et bidrag, fordi EMDS vil forbedre forståelsen af transportsystemernes komplekse samspil og fremme innovation inden for tværsektoriel databehandling. EMDS vil også tilskynde til anvendelse af **kunstig intelligens** til at forbedre mobilitets- og transporttjenester, navnlig i betragtning af at datamængderne og de potentielle synergier vil stige eksponentielt. Et velfungerende fælles EMDS kan også blive et middel til at forbedre **dataudvekslingen med lande uden for EU** og dermed bidrage til integrationen af trafik fra lande uden for EU i EU's transportsystem og fremme handel på tværs af vores ydre grænser.

Det er i sidste ende **passagererne, pendlerne og de rejsende**, der vil få gavn af en **forbedret rejseoplevelse** med mere effektive transportsystemer og kortere rejsetider. Adgang til realtidsdata gør det muligt for dem at holde sig informeret om den offentlige transportsituation, infrastrukturens tilgængelighed, trafikforhold og potentielle forsinkelser og giver dem dermed mulighed for at **planlægge deres rejser bedre**. Mange tjenesteudbydere og offentlige myndigheder tilbyder allerede opdateringer i realtid, men mere omfattende datadeling vil øge **kvaliteten af tjenesterne** og fremme mere **systemintegration, multimodalitet, trafiksikkerhed og bæredygtighed**.

I denne meddelelse skitseres Kommissionens foreslåede vej frem for oprettelsen af et fælles EMDS, herunder dets **mål, hovedkomponenter, støtteforanstaltninger** og **milepæle**. Kommissionen søger at fremme udvekslingen af oplysninger om dette emne og samarbejdet mere generelt. Den opfordrer alle relevante aktører til at tage foranstaltningerne i denne meddelelse til efterretning.

2. Relevansen af og behovet for et fælles europæisk mobilitetsdataområde

2.1. Baggrund, rolle og målsætninger

I øjeblikket er datakilderne og de måder, hvorpå data udveksles, **dybt fragmenteret** inden for de forskellige transportformer og de tilknyttede virksomheder. Der ses også fragmentering mellem de forskellige medlemsstater og inden for medlemsstaterne på forskellige niveauer (nationalt, regionalt og lokalt) for både den offentlige og den private sektor. Denne fragmentering hindrer den frie udveksling af data (og mere generelt af personer, varer og tjenesteydelser) på EU's indre marked. Den gør det også vanskeligt for brugerne (enkeltpersoner og tjenesteudbydere) at forstå, hvor og hvordan de kan få adgang til og dele data, hvilke betingelser der gælder for videreanvendelse, og hvem de skal kontakte, hvis de har spørgsmål eller problemer med data. Disse hindringer står i vejen for udnyttelsen af fordelene ved digitalisering inden for transport og også skabelsen af lige vilkår for levering af digitale mobilitets- og transporttjenester i EU.

I den forbindelse er målene med EMDS at:

- 1) **udpege de vigtigste data og gøre dem mere tilgængelige** for at støtte væsentlige tjenester med merværdi, hvilket omfatter spørgsmål som bæredygtighed og multimodalitet
- 2) **hjælpe brugerne med at søge i tilgængelige datakilder** ved at stille værktøjer til rådighed, så brugeren også kan forstå datakvaliteten og betingelserne for adgang og videreanvendelse i forbindelse hermed, navnlig i forbindelse med beskyttelse af personoplysninger
- 3) **formidle dataadgang, -deling og -videreanvendelse**, om muligt gennem modal og tværmodal harmonisering af betingelserne for deling på retfærdig, gennemsigtig, forholdsmæssig og ikkediskriminerende vis
- 4) **muliggøre teknisk, organisatorisk, semantisk og juridisk interoperabilitet** for så vidt angår dataadgang, -videreanvendelse og -deling mellem aktører (både offentlige og private)
- 5) **optimere dataindsamling og reducere den administrative byrde** ved at identificere mangler og overlap i de eksisterende dataindsamlingsordninger og komme med anbefalinger vedrørende relevante tilpasninger i sektorlovgivningen
- 6) **sikre interoperabilitet med andre fælles europæiske dataområder** og tillade dataadgang, -deling og -videreanvendelse blandt de områder, der er i overensstemmelse med ny lovgivning om data.

Hensigten er ikke at oprette en omfattende central database eller en fælles **hardwareinfrastruktur**, der skal indeholde alle EU's mobilitets- og transportdata gennem dette initiativ. EMDS vil i stedet udgøre en **ramme for sammenkobling og sammenlægning**⁸ af mange forskellige transportrelaterede dataøkosystemer, som er heterogene og ofte vanskelige at søge i eller få adgang til. EMDS vil være baseret på en decentraliseret tilgang, hvor data fortsat vil blive vedligeholdt med deltagere i dataområdet eller inden for områder og

⁸ "Sammenlægning af dataområder" defineres som sammenlægning af to eller flere dataområder, hvor der er opnået enighed om standarder for harmoniseret drift, inden for en fælles forvaltningsramme for at opnå gensidige synergier. Selv om de drives som selvstændige enheder og muligvis med forskellige interne arkitekturer, er det målet, at de skal fungere som et fælles og harmoniseret økosystem over for deltagerne. [Preparatory Actions for the Data Space for Mobility, Deliverable D3.1 \(Glossary\), 2023, s. 13.](#)

databaser, der allerede forvaltes af offentlige eller private interessenter på EU-plan, nationalt, regionalt og lokalt plan. EMDS vil tage udgangspunkt i de designprincipper, der er beskrevet i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene om fælles europæiske dataområder, og det vil være i fuld overensstemmelse med gældende EU-ret på transportområdet, dens ånd og formål, ligesom det vil blive baseret på den.

EMDS-rammen vil have tekniske og forvaltningsmæssige dimensioner, der omfatter byggesten⁹, standarder, et sammenkoblingslag og en forvaltningsstruktur. Der findes yderligere oplysninger om EMDS-rammen i afsnit 4.

Deltagerne i EMDS vil være dataleverandører og databrugere (herunder dataformidlere¹⁰ og dataaltruistiske organisationer¹¹) samt relevante markedspladser og tjenesteudbydere, der ønsker at skabe værdi ved at tilbyde, søge i, få adgang til og anvende mobilitets- og transportdata på tværs af denne brede vifte af økosystemer.

2.2. Use cases med merværdi og deres fordele

EMDS bør give mulighed for bedre, hurtigere og mere strømlinet grænseoverskridende og tværsektoriel dataadgang og -deling og dermed støtte leveringen af tillægstjenester i hele EU. De territoriale aspekter af mobilitet bør også overvejes under hensyntagen til landdistrikterne og sammenkoblingen mellem mobilitet i byer og landdistrikter. **Bedre databeskrivelser** (f.eks. med forbedrede metadata) og **øget interoperabilitet** mellem forskellige økosystemer (f.eks. med henblik på søgning i og deling af data) bør gøre det lettere og hurtigere for alle EMDS-deltagere at aggregere data fra forskellige kilder, at anvende disse data til deres aktiviteter og at levere tjenester af høj kvalitet til virksomheder, forbrugere og borgere. Det kan give mulighed for at udvikle nye statistiske indikatorer med en højere grad af opdeling og med forbedrede tidsfrister uden at øge rapporteringsbyrden. Anvendelsen af EMDS til statistikker er det mellemliggende trin i anvendelsen af de tilgængelige mikrodata i evidensbaserede analyser til politikudformning på nationalt plan og EU-plan sammen med eksisterende

⁹ "Byggesten til dataområde" defineres som en grundlæggende enhed eller komponent, der kan implementeres, eller en kapacitet, der kan udrulles og kombineres med andre byggesten for at opnå et datarums funktionalitet. Byggesten til dataområder kan inddeles i organisatoriske og forretningsmæssige byggesten og tekniske byggesten. <https://dssc.eu/space/Glossary/176554169/10.+DSSC-specific+terms>.

¹⁰ "It is important also to recognise the trust-bringing role of third parties such as data intermediaries, such as those as regulated by the DGA, which can act as neutral facilitators and enablers of data reuse in a common European data space. These actors mediate between the suppliers of data, the data subjects, the data storage providers, and the data utilisers. Depending on specific needs, they can serve as matchmakers between supply and demand for data, offer services and relevant technologies to help share data more easily, and provide a guarantee that data will be handled in a trustworthy and legally compliant manner." ("Det er også vigtigt at anerkende den tillidsskabende rolle, som tredjeparter har, f.eks. dataformidlere såsom dem, der reguleres af forordningen om datastyring, og som kan fungere som neutrale formidlere og katalysatorer for videreanvendelse af data i et fælles europæisk dataområde. Disse aktører fungerer som formidlere mellem leverandørerne af data, de registrerede, udbydere af datalagring og databrugere. Afhængigt af de specifikke behov kan de fungere som matchmakere mellem udbud af og efterspørgsel efter data, tilbyde tjenester og relevante teknologier for lettere at udveksle data og give en garanti for, at data vil blive håndteret på en pålidelig måde, der er i overensstemmelse med lovgivningen.").

Europa-Kommissionen, Det Fælles Forskningscenter, Farrell, E., Minghini, M., Kotsev, A. et al., *European data spaces — Scientific insights in data sharing and use in scale*, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2760/400188>.

¹¹ Europa-Kommissionen, Det Fælles Forskningscenter, Micheli, M., Farrell, E., Carballa-Smichowski, B. et al., *Mapping the landscape of data intermediaries — Emerging models for more inclusive data governance*, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2760/261724>.

statistikker. EMDS vil også lette datadeling i et peer-to-peer-forhold (f.eks. mellem virksomheder, fra virksomheder til myndigheder osv.). Dette bør gradvist muliggøre mere innovative mobilitetstjenester og komplekse transaktioner i transportsektoren.

Følgende er eksempler på sådanne use cases med merværdi og deres fordele:

Hvordan EMDS kan bidrage til:	Fordele og modtagere
<p>Mobilitet i byer og landdistrikter</p> <p>Gøre det muligt at søge i og samkøre data fra forskellige dataområder (f.eks. mobilitet, energi og turisme) og transportformer.</p> <p>Støtte søgning i, adgang til og samkøring af data om mobilitetsdata, infrastrukturdata, administrative data og geospatiale data.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Give lokale myndigheder (både i byer og landdistrikter) mulighed for at udvikle målrettede foranstaltninger inden for rammerne af deres planer for bæredygtig (bymæssig) mobilitet og anvende dataene til at overvåge de fremskridt, der gøres hen imod de fastsatte mål. • Bedre styring af trafik- og turiststrømmene (f.eks. gennem multimodale og koordinerede mobilitetstjenester for borgerne), integration af fælles mobilitet og mikromobilitet i udbuddet af offentlig transport. • Ajourførte data om cykelinfrastruktur (f.eks. parkeringsgarager, ladestationer og cykeldeling) for at fremme cykling og informere cyklister. <ul style="list-style-type: none"> • Støtte til lokale myndigheder i forbindelse med gennemførelsen af ordninger for regulering af køretøjers adgang til byerne (UVAR)¹² med henblik på at reducere emissioner og trafikale overbelastning. • Informere rejsende, når de nærmer sig en UVAR (f.eks. via navigationsapps) eller indrømme ad hoc-undtagelser (f.eks. for transport af personer med handicap og nedsat mobilitet). • Oplyse personer med handicap og nedsat mobilitet om tilgængeligheden af infrastruktur og transporttjenester¹³.
<p>Multimodal mobilitet og transport</p> <p>Støtte integration af oplysninger fra operatører inden for forskellige transportformer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Forbedre adgangen til interoperable billetter på tværs af alle transportformer (f.eks. ved at tilvejebringe sammenlignelige data om priser, CO₂-fodaftryk og rejsetider) og levere dynamiske oplysninger i realtid til passagererne (f.eks. om tilgængelighed, ændringer i tidsplanen og forstyrrelser). • Integration og kombination af forskellige transportformer i multimodale forsyningskæder med henblik på en mere effektiv og modstandsdygtig logistik og godstransport.
<p>Trafiksikkerhed</p> <p>Lette integrationen af transportdata fra andre sektorer end transportsektoren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bedre overvågning af alvor og art af trafikulykker ved at sammenkoble hospitals- og politidata. • Lettere adgang til sikkerheds- og trafikdata kan hjælpe vejtransportvirksomhederne med at prioritere finansiering til de mest presserende tilpasninger af den fysiske infrastruktur.

¹² <https://uvarbox.eu/>.

¹³ Data bør stilles til rådighed på en tilgængelig måde i overensstemmelse med kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882 af 17. april 2019 om tilgængelighedskrav for produkter og tjenester (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 70) (det europæiske tilgængelighedsdirektiv), som finder anvendelse på levering af oplysninger om transporttjenester, herunder rejseinformation i realtid.

<p>Sammenkoblet, automatiseret og autonom mobilitet</p> <p>Gøre det lettere at opdage, få adgang til og dele infrastruktur og trafikdata i realtid.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hjælpe med at opbygge en stadig mere omfattende digital tvilling til kørselsmiljøet. • Støtte udviklingen og driften af sikker, stadig mere sammenkoblet, automatiseret og i sidste ende autonom mobilitet, hvilket giver mulighed for hurtigere udviklings- og testprogrammer samt hurtigere udvidelse af de veje, hvor automatiserede køretøjer kan operere sikkert. • Muliggøre udvikling af datadrevne tjenester til gavn for passagerer og transportvirksomheder ved at drage fordel af investeringer i konnektivitetsinfrastruktur langs transportruter og støtte nye forretningsmodeller.
<p>Bæredygtige alternative brændstoffer</p> <p>Muliggøre søgning i og sammenlægning af energi-, køretøjs-, trafik-, infrastruktur- og geospatiale data.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Støtte til placeringsplanlægning med henblik på udrulning af infrastruktur for alternative brændstoffer ved at sammenlægge data om køretøjstrafikstrømme med geospatiale data om nettets tilgængelighed og områder til fremskyndelse af vedvarende energi. • Udnyttelse af det fælles europæiske energidataområde. Elektromobilitets- og energidata kan sammenkøres for at simulere modeller for energiefterspørgsel og dermed muliggøre intelligent tovejsopladning af elektriske køretøjer, der bidrager til datastrømme i realtid for at muliggøre fleksibelt elforbrug (f.eks. ved at reducere efterspørgslen i spidsbelastningsperioder). • Det er afgørende at gøre datadeling nemmere, så tjenesteudbydere kan udvikle tjenester af høj kvalitet for at informere førere af elektriske køretøjer om ladesteder, priser, tilgængelighed og infrastrukturens overordnede karakteristika og tilgængeligheden af vedvarende energi.
<p>Logistik</p> <p>Gøre det lettere at opdage og sammenkøre data fra forskellige (modale) kilder, infrastruktur og tilgængelig kapacitet.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Mere nøjagtige forventede ankomsttidspunkter (ETA) og forventede overgangstidspunkter (ETI) samt forbedret ressource- og kapitalforvaltning for virksomheder. • Dynamisk omdirigering af godstransporten på tværs af transportformerne under hensyntagen til miljøeffektivitet. • Lette søgningen efter optimal og sikker parkering for lastvognschauffører. • Rettidig levering af varer til forbrugerne sammen med lavere omkostninger, klima- og miljøpåvirkning.
<p>Bylogistik</p> <p>Muliggøre adgang til gods- og byinfrastrukturdata.</p>	<p>En mere intelligent bylogistik vil gavne både transportvirksomhederne og de lokale myndigheder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Byplanlæggere kan analysere fragtdata (f.eks. godsmængder, anvendte køretøjer og ruter samt lastning/losning) for at styre deres fragtplanlægning, politikker og investeringer i infrastruktur — navnlig for den første og sidste kilometer. • Byinfrastrukturdata (f.eks. brug ved kantstenen, adgang for køretøjer, parkeringspladser, trafikovervågning i realtid og opladningsinfrastruktur) vil hjælpe udbydere af godstjenester og transportvirksomheder med at øge effektiviteten af leveringsaktiviteterne og kan tilskynde til samarbejds løsninger.

<p>Vandvejstransport</p> <p>Muliggøre interoperabilitet, adgang og udveksling af data mellem forskellige transportformer og interessenter (f.eks. indlandshavne, fartøjer og logistikvirksomheder).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hjælpe havnemyndighederne med at forvalte infrastruktur (reservering af fortøjningssteder, sluser osv.) • Hjælpe fartøjsejere og skippere med bedre planlægning af sejlads med henblik på at maksimere udnyttelsen af deres flåde (herunder under tørke). • Bedre integration af transport ad indre vandveje i forsyningskæderne. • Støtte konceptet intelligent skibsfart inden for transport ad indre vandveje¹⁴. • Udveksling af data om miljøforhold for søgående fartøjer og støtte til optimering af havneanløb¹⁵.
<p>Luftfart</p> <p>Muliggøre integration af energirelaterede data (f.eks. elektricitet — kilde og omkostninger, blanding af flybrændstof — oprindelse, omkostninger og tilgængelighed)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hjælpe lufthavnsdriftsorganer og luftfartøjsoperatører med bedre at formidle deres emissionsfodaftryk og deres bidrag til dekarboniseringen af luftfartssektoren med henvisning til benchmarks. Dette vil skabe klarhed om, hvilken type elektricitet og brændstoffer der anvendes på lufthavnens område, og give mulighed for at rapportere herom. • Fremme konkurrencen (f.eks. mellem brændstofleverandører), bidrage til at sætte skub i innovationen og sænke priserne for passagererne. Dette er særlig relevant i forbindelse med handel med bæredygtige flybrændstoffer¹⁶.

I takt med at flere data bliver tilgængelige, øges potentialet for at optimere transport- og mobilitetssystemerne generelt også. Udfordringen med at udnytte dette potentiale (hvad enten det er offline eller i den daglige drift) er imidlertid også stor, og både offentlige og private aktører skal holde styr på et stadig mere detaljeret og komplekst transportsystem. Her kan **Kunstig intelligens** (AI) spille en vigtig rolle. Kunstig intelligens og EMDS styrker hinanden gensidigt. EMDS fremmer tilgængeligheden og videreanvendelsen af data, mens kunstig intelligens gør det lettere at anvende disse data til nye oplysninger og tjenester (forudsat at den trænes med repræsentative datasæt uden systematiske fejl). Kunstig intelligens kan gøre det lettere at håndtere selve mængden og kompleksiteten af data og finde synergier og mønstre, der ellers ikke ville være blevet opdaget og udnyttet. Dette er især tilfældet i forbindelse med optimering af store systemer med mange variabler, hvor der ikke nødvendigvis findes én optimal løsning. EMDS bidrager derfor også til EU's kompetencer og konkurrenceevne med hensyn til kunstig intelligens inden for transport og mobilitet.

¹⁴ [PIANC Report N° 21 — Smart Shipping on Inland Waterways, marts 2022, s. 52.](#)

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

¹⁶ Senest den 1. juli 2024 forelægger Kommissionen en rapport med en vurdering af mulige forbedringer af eller yderligere foranstaltninger til den eksisterende fleksibilitetsmekanisme for bæredygtige flybrændstoffer, der er omhandlet i artikel 15 i [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport \(ReFuelEU Aviation\) \(EUT L, 2023/2405, 31.10.2023\)](#).

3. Tværsektorielle love og initiativer

3.1. EU's tværsektorielle datalovgivning og relevante fælles europæiske dataområder

EMDS vil blive baseret på EU's tværsektorielle lovgivning om data, såsom **forordningen om datastyring**¹⁷, som øger tilliden til frivillig datadeling, styrker mekanismerne til at øge datatilgængeligheden og fjerner tekniske hindringer for anvendelsen af data. Forordningen er et centralt element i oprettelsen af fælles europæiske dataområder, fordi den regulerer neutrale dataformidlere, der vil spille en central rolle med hensyn til at lette dataudveksling. Desuden giver forordningen Kommissionen mandat til at oprette **Det Europæiske Datainnovationsråd (EDIB)**, som består af relevante repræsentanter fra industrien og fra fælles europæiske dataområder. EDIB vil spille en afgørende rolle i udviklingen og udstedelsen af retningslinjer for, hvordan udviklingen af disse dataområder kan fremmes, og i fastlæggelsen af de relevante standarder og interoperabilitetskrav for tværsektoriel datadeling.

Kommissionen foreslog **dataforordningen**¹⁸, som har til formål at fastlægge den grundlæggende ramme for at sikre retfærdighed i det digitale miljø, stimulere et konkurrencedygtigt datamarked, åbne muligheder for datadreven innovation og gøre data mere tilgængelige for alle. Ved at sætte brugerne i stand til at få adgang til og dele de data, der genereres af deres forbundne enheder, såsom forbundne køretøjer, med tredjeparter, vil det føre til mere konkurrencedygtige og innovative tjenester såsom eftermarkedstjenester. Kommissionens udvikling og anbefaling af en ikkebindende model for aftalevilkår for adgang til, deling og anvendelse af data mellem virksomheder vil hjælpe EMDS-deltagerne med at udarbejde kontrakter med retfærdige, rimelige og ikkediskriminerende rettigheder og forpligtelser. Endelig fastsætter dataforordningen væsentlige krav til dataområder og giver Kommissionen beføjelse til yderligere at præcisere disse krav ved hjælp af delegerede retsakter og til at vedtage gennemførelsesretsakter med fælles specifikationer for at sikre interoperabilitet mellem fælles europæiske dataområder og intelligente kontrakter.

Gennemførelsesforordningen om datasæt af høj værdi¹⁹ definerer en liste over datasæt af høj værdi, som den offentlige sektor skal gøre videreanvendelige som åbne data og gratis. Datasæt af særlig relevans for transport omfatter Inspire-datamaterialet om transportnet²⁰. **Direktivet om åbne data**²¹ fastsætter det generelle princip om, at offentligt tilgængelige data, der finansieres af den offentlige sektor, bør kunne videreanvendes til kommercielle eller ikkekommercielle formål. **Forordningen om et interoperabelt Europa**²², som Kommissionen har foreslået, bør styrke grænseoverskridende interoperabilitet og samarbejde i den offentlige sektor i hele EU.

¹⁷ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2022/868 af 30. maj 2022 om europæisk datastyring og om ændring af forordning \(EU\) 2018/1724 \(forordning om datastyring\) \(EUT L 152 af 3.6.2022, s. 1\).](#)

¹⁸ [COM\(2022\) 68 final, forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmoniserede regler om fair adgang til og anvendelse af data \(dataforordningen\).](#)

¹⁹ [Kommissionens gennemførelsesforordning \(EU\) 2023/138 af 21. december 2022 om en liste over særlige typer datasæt af høj værdi og ordningerne for deres offentliggørelse og videreanvendelse.](#)

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

²¹ [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv \(EU\) 2019/1024 af 20. juni 2019 om åbne data og videreanvendelse af den offentlige sektors informationer \(EUT L 172 af 26.6.2019, s. 56\).](#)

²² [COM\(2022\) 720 final, forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om foranstaltninger til sikring af et højt niveau af interoperabilitet i den offentlige sektor i hele Unionen \("forordningen om et interoperabelt Europa"\).](#)

Enhver gennemførelse af foranstaltninger inden for rammerne af EMDS vil sikre overholdelse af EU's databeskyttelsesregler, herunder databeskyttelse "gennem design og gennem standardindstillinger", i henhold til den **generelle forordning om databeskyttelse**²³ (GDPR), som regulerer enkeltpersoners, virksomheders og organisationers behandling af personoplysninger vedrørende enkeltpersoner i EU.

Cybersikkerhed bør være i front på tværs af alle segmenter af mobilitetsøkosystemet i overensstemmelse med **NIS 2-direktivet**²⁴, som fastsætter skærpede cybersikkerhedskrav. Allerede i NIS-direktivet fra 2016 blev transport — med delsektorerne luft-, jernbane-, vand- og vejtransport — anerkendt som en af de mest kritiske sektorer. På grund af deres stigende kritiske betydning for EU's økonomi og samfund blev operatørerne af ladestandere til motorkøretøjer (i delsektoren elektricitet) samt fabrikanten af motorkøretøjer føjet til anvendelsesområdet for NIS 2-direktivet. For så vidt angår sikkerhed i forsyningskæden vil forslaget til **forordning om cyberrobusthed**²⁵, som i øjeblikket er i den fælles beslutningsprocedure, også spille en central rolle. Den vil kræve cybersikkerhed gennem design og standardindstillinger for hardware og software, der kommer ind på det europæiske marked. Den tilføjer også cybersikkerhedsforpligtelser i hele et produkts livscyklus såsom sikkerhedsopdateringer og håndtering af sårbarheder. Kommissionen foreslog også en revision af **direktivet om kritiske enheders modstandsdygtighed**²⁶, som udvider anvendelsesområdet for og dybden af direktivet fra 2008 til at omfatte 11 sektorer, herunder transportsektoren. En anden vigtig udvikling i forbindelse med cybersikkerhed er Kommissionens forslag til en **forordning om en europæisk digital identitet**²⁷, som reviderer forordning (EU) nr. 910/2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked (eIDAS-forordningen)²⁸. Den kommende udvikling inden for digital identitet, navnlig de **europæiske digitale ID-tegnebøger** og indførelsen af nye tillidstjenester (f.eks. elektroniske attesteringer af attributter og elektroniske hovedbøger), er af særlig interesse for dataområder på grund af deres bidrag med hensyn til privatlivets fred, databeskyttelse og sikkerhed og vil derfor sandsynligvis spille en central rolle med hensyn til at muliggøre dem.

Oprettelsen af fælles europæiske dataområder er et banebrydende projekt. De mange forskellige involverede sektorer og områder, som hver især har deres egne karakteristika og specifikke data (f.eks. mobilitetsdata, energidata og industrielle produktionsdata), herunder forskellige videreanvendelsesmetoder, gør det til en stor udfordring. Selv inden for en specifik sektor er der en høj grad af kompleksitet på grund af forskellige use cases og de relevante

²³ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF \(generel forordning om databeskyttelse\)](#) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

²⁴ [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv \(EU\) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning \(EU\) nr. 910/2014 og direktiv \(EU\) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv \(EU\) 2016/1148 \(NIS 2-direktivet\)](#) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80).

²⁵ [COM\(2022\) 454 final, forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om horisontale cybersikkerhedskrav til produkter med digitale elementer og om ændring af forordning \(EU\) 2019/1020.](#)

²⁶ [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv \(EU\) 2022/2557 af 14. december 2022 om kritiske enheders modstandsdygtighed og om ophævelse af Rådets direktiv 2008/114/EF.](#)

²⁷ [COM\(2021\) 281 final, forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning \(EU\) nr. 910/2014 for så vidt angår fastlæggelse af en ramme for en europæisk digital identitet.](#)

²⁸ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF](#) (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73).

aktørers divergerende interesser med hensyn til dataanvendelse og specifikke databehov, som kan være vanskelige at forene.

En universalløsning, der omfatter både den nødvendige **tekniske datainfrastruktur** og **forvaltningsrammen**, vil kun i begrænset grad kunne opfylde de specifikke behov i hver vertikal sektor eller hvert vertikalt område. Det vil ikke desto mindre være afgørende at identificere **tværsektorielle fællestræk** og, hvor det er muligt, at udvikle fælles **principper** og **byggesten**, der kan anvendes i forskellige sektorer og på forskellige områder uden at gå på kompromis med allerede eksisterende eller nye løsninger på sektorspecifikke områder. Anvendelse af harmoniserede tilgange og mekanismer vil spare ressourcer og muliggøre meget fordelagtige use cases.

Følgende er eksempler på dataområder, der er **meget relevante for EMDS** på grund af fælles behov, datasæt, centrale interesser og økosystemer.

- 1) Det fælles dataområde for den **europæiske grønne pagt** vil blive udviklet som det tematiske dataøkosystem for at nå visse mål i den europæiske grønne pagt, der er fastsat i handlingsplanen for nulforurening²⁹, handlingsplanen for den cirkulære økonomi³⁰, biodiversitetsstrategien³¹ og strategierne for modvirkning af og tilpasning til klimaændringer. Det vil gøre fragmenterede og spredte data fra forskellige dataøkosystemer tilgængelige, både for og fra den private og den offentlige sektor. Det vil også omfatte dataområdet for **intelligente og bæredygtige byer og lokalsamfund**, som vil understøtte den grønne omstilling i lokale sammenhænge og bidrage til at levere tjenester, der kan forbedre borgernes livskvalitet. EMDS, der dækker transportsektoren, vil bidrage til og drage fordel af dette dataområde, der dækker flere tematiske områder.
- 2) Det fælles europæiske **industrielle dataområde (produktionsdataområde)**, hvor datadeling i industrien har potentiale til at skabe stærk vækst, hjælper virksomhederne med at optimere eksisterende processer, udvikle nye produkter og skabe nye virksomheder. Ajourføringen af den nye industristrategi fra 2020 forklarer derfor, at et industrielt dataområde (produktionsdataområde) vil føre til mere fleksible og modstandsdygtige forsyningskæder³², der er tæt forbundet med logistik- og fragtdelen af transportsektoren og dermed af EMDS.
- 3) Det fælles europæiske **energidataområde** vil være til gavn for den igangværende grønne og digitale omstilling i EU. Det vil bidrage til yderligere at integrere vedvarende energi i energisystemet, øge energisystemets fleksibilitet og den samlede energieffektivitet, lette intelligent opladning og tovejsopladning af elektriske køretøjer, gavne forbrugere og producenter og sikre en gnidningsløs og konkurrencedygtig omstilling til elektrificering af sektorer såsom opvarmning og transport. Som fastsat i EU's handlingsplan for digitalisering af energisystemet³³ er tilpasning mellem mobilitets- og energidataområder vigtig for at finde synergier, støtte systemintegration og udrulning af tværsektorielle tjenester.

²⁹ [COM\(2021\) 400 final](#).

³⁰ [COM\(2020\) 98 final](#).

³¹ [COM\(2020\) 380 final](#).

³² [Kommissionens pressemeddelelse fra 2021, "Ajourføring af industristrategien fra 2020: Hen imod et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning"](#).

³³ EU's handlingsplan for digitalisering af energisystemet [COM\(2022\) 552 final](#) og [SWD\(2022\) 341 final](#).

- 4) Det fælles europæiske **turismedataområde**³⁴ vil støtte virksomheder, lokale myndigheder med ansvar for turismestrategien og -forvaltningen og andre relevante aktører. Ved at støtte dataadgang og -strømme på tværs af forskellige datasæt inden for sektoren og på tværs af andre dataområder vil den levere en tjeneste til forskellige databrugere såsom forretningsformidlere, destinationsforvaltere, udbydere af turisttjenester og dataanalytikere. Dette vil især være til gavn for mindre destinationer og for SMV'er, som udgør langt størstedelen af de private aktører inden for turisme i EU. Samkøring af data fra mobilitets- og turismesektoren vil åbne op for use cases med merværdi for destinationer og turister som beskrevet i det relevante afsnit ovenfor.

Da de relevante dataområder vil blive udrullet gradvist, vil fælles use cases blive anvendt.

Støttecentret for dataområder (DSSC)³⁵, der finansieres under programmet for et digitalt Europa (Digital) og blev lanceret i oktober 2022, støtter og koordinerer alle relevante tiltag vedrørende de fælles europæiske dataområder. Det skal tilvejebringe en fælles model for arkitektur og datainfrastruktur for dataområder og sikre en sammenhængende og harmoniseret tilgang. De forberedende foranstaltninger og udrulningsforanstaltningerne i EMDS er blevet og vil fortsat blive gennemført i tæt partnerskab med DSSC for at sikre overensstemmelse med den tekniske ramme for fælles europæiske dataområder.

Sideløbende hermed indkøber Kommissionen en **intelligent open source-, cloud-til-edge-, middleware-platform (Simpl)**, der finansieres under Digital, og som vil imødekomme behovene i de forskellige dataområder og gøre det muligt at gennemføre den europæiske cloudsammenslutning. Platformen vil tilvejebringe sikre og modulopbyggede grundlæggende byggesten, der vil fungere som et støttelag og et grundlag for udrulning og sammenkobling af sektorspecifikke dataområder, herunder EMDS³⁶.

Politikprogrammet for det digitale årti 2030³⁷ indførte en ny retlig ramme for gennemførelse af flerlandeprojekter: **konsortiet for en europæisk digital infrastruktur (EDIC)**. Et EDIC, der er oprettet af mindst tre medlemsstater, kan blive en juridisk enhed med kapacitet til at samle europæiske, nationale og private bidrag. Tyskland, Nederlandene og Finland har på forhånd meddelt Kommissionen, at de har til hensigt at oprette et EDIC for mobilitets- og logistikdata, der bidrager til målene for EMDS³⁸. Et sådant EDIC vil have til formål at sikre bæredygtigheden af den fælles datainfrastruktur, styrke koordineringen mellem dets medlemmer og fremme anvendelsen gennem grænseoverskridende use cases. Yderligere medlemsstater og organisationer har udtrykt interesse for at deltage. Kommissionen glæder sig over forhåndsansøgningen af dette EDIC og vil nøje følge processen for dets eventuelle oprettelse.

3.2. Andre relevante initiativer og byggesten

Ud over ovennævnte initiativer har forskellige dataøkosystemer, platforme og markedspladser, som drives af offentlige eller private aktører, til formål at lette datadeling, hvor deres byggesten, referencearkitekturer og datastyringsmekanismer kan anvendes som supplement til

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 [Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse \(EU\) 2022/2481 af 14. december 2022 om etablering af politikprogrammet for det digitale årti 2030 \(EUT L 323 af 19.12.2022, s. 4\)](#).

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

det fælles EMDS. Vejledende eksempler omfatter Kommissionens DIGIT-byggesten³⁹ (f.eks. eDelivery), referencearkitekturen for **International Data Space Association (IDSA)**⁴⁰ og **FIWARE**'s open source-softwareplatformskomponenter⁴¹. Af lignende interesse er det arbejde, der udføres inden for rammerne af **Gaia-X-fyrtårnsprojekter**⁴² (f.eks. **Eona-X**⁴³, der fokuserer på use cases vedrørende mobilitet, transport og turisme, og det **tyske mobilitetsdataområde**⁴⁴). Eksempler fra logistiksektoren omfatter **iSHARE**⁴⁵ og **FEDeRATED**⁴⁶, et projekt, der medfinansieres af Connecting Europe-faciliteten (CEF).

EU's støtte (under Horisont Europa og Digital) til udviklingen af cloud-to-edge-infrastruktur, -tjenester og -værdikæder i EU vil skabe et gunstigt økosystem for udviklingen af EMDS. Det vil muliggøre stærke synergier med initiativer vedrørende kunstig intelligens såsom test- og forsøgsfaciliteten til kunstig intelligens for intelligente byer og lokalsamfund⁴⁷. Endelig er investeringer i digital kommunikationsinfrastruktur såsom 5G-infrastruktur på tværs af grænserne og i områder med markedssvigt langs større transportveje⁴⁸ afgørende katalysatorer for mobilitet og udveksling af fragtdata.

4. På vej mod et sammenhængende og harmoniseret fælles europæisk mobilitetsdataområde

4.1. Eksisterende og fremtidige initiativer inden for mobilitets- og transportdata

Mobilitets- og transportsektoren er kendetegnet ved et veletableret EU-regelsæt, som stadig er under udvikling, og supplerende initiativer, som organiserer datadeling for både passagerer og gods fra virksomheder til forbrugere (B2C), mellem virksomheder (B2B), fra virksomheder til myndigheder (B2G), fra myndigheder til virksomheder (G2B) og mellem myndigheder (G2G). Det nuværende landskab er imidlertid meget heterogent og fragmenteret med forskellige rammer for datadeling og dataøkosystemer. Formålet med EMDS er at lette sammenkoblingen af disse økosystemer og, hvor det er relevant, indføre yderligere gradvis harmonisering, herunder for så vidt angår betingelserne for dataadgang.

De fleste af disse rammer har deres egen forvaltning og arkitektur samt deres egne platforme. De omfatter ofte vigtige resultater med hensyn til harmonisering af betingelserne for datadeling og **betragtes som vigtige elementer og byggesten i EMDS** (som anført i den europæiske strategi for data). Der vil blive taget behørigt hensyn til dem ved udarbejdelsen af EMDS. Et ikkeudtømmende sæt af disse EU-retsakter og -initiativer af relevans for mobilitets- og transportdata beskrives nedenfor for hver transportsektor: vandvejstransport og logistik, jernbane, intelligente transportsystemer, transportnet og -infrastruktur, bilindustrien, luftfart og vejtransport og trafikikkerhed.

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

⁴⁰ <https://internationaldataspace.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>.

Vandvejstransport og logistik

Digitalt Transport- og Logistikforum (DTLF)⁴⁹, en ekspertgruppe under Kommissionen, arbejder på digital interoperabilitet i fuld skala for at lette datadeling mellem relevante interessenter fra alle transportformer i et **sikkert og pålideligt dataområde for godstransport og logistik**. Med henblik herpå definerer DTLF designprincipper samt tekniske og forvaltningsmæssige byggesten til en fælles ramme for organiseret dataudveksling, der forbinder eksisterende transport- og logistikplatforme og økosystemer let og i et samarbejdsbaseret og pålideligt miljø. DTLF spillede en vigtig rolle i forbindelse med udarbejdelsen af **EU-forordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI)**⁵⁰ og er fortsat afgørende for det relaterede gennemførelsesarbejde. eFTI-forordningen fastlægger en retlig ramme, der vil gøre det muligt for erhvervsdrivende at give godstransportoplysninger for at dokumentere overholdelse af EU-regler og nationale regler for transport inden for EU i et elektronisk format.

Forordningen om et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSWe)⁵¹ fastsætter harmoniserede regler for levering af den information, der er nødvendig for havneanløb. Den sikrer navnlig, at de samme datasæt kan indberettes i hver medlemsstat på samme måde, og at data kan videreanvendes af de relevante interessenter, når de foreligger.

Revisionen af direktivet om **flodinformationstjenester (RIS)**⁵² bør skabe en effektiv ramme for indførelse og anvendelse af harmoniseret RIS i EU og forbedre interoperabiliteten mellem informationstjenester og datadeling inden for transport ad indre vandveje.

Jernbane

I jernbanesektoren er infrastrukturdata grundlaget for opbygning af mobilitetsdata. Ifølge de reviderede fælles specifikationer for **infrastrukturregistret for jernbaner (RINF)**⁵³ er RINF fælles kilde til jernbaneinfrastrukturdata. Det er baseret på **ERA-ontologien**⁵⁴, som definerer maskinlæsbare og strukturerede dataelementer i jernbanesystemet og er **byggestenen i EMDS for jernbaner**.

Revisionen af lovrammen for interoperabel datadeling inden for jernbanetransport⁵⁵ gennem en revision af de **tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI'er) vedrørende delsystemet Trafiktelematik** vil strømline informationsudvekslingen vedrørende kapacitetsstyring og trafikstyring inden for både passager- og godstrafik. Revisionen vil også

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

⁵⁰ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation \(EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33\)](#).

⁵¹ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2019/1239 af 20. juni 2019 om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og om ophævelse af direktiv 2010/65/EU \(EUT L 198 af 25.7.2019, s. 64\)](#).

⁵² [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester \(RIS\) på de indre vandveje i Fællesskabet \(EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152\)](#).

⁵³ [Kommissionens gennemførelsesforordning \(EU\) 2019/777 af 16. maj 2019 om fælles specifikationer for infrastrukturregistret for jernbaner og om ophævelse af gennemførelsesafgørelse 2014/880/EU \(EUT L 139I af 27.5.2019, s. 312\)](#) og tilhørende vejledningsmateriale (https://www.era.europa.eu/domains/registers/rinf_en) om adgang til RINF (<https://rinf.era.europa.eu/rinf/>).

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

⁵⁵ [COM\(2020\) 66 final](#).

fastlægge en harmoniseret ramme for tekniske specifikationer for **billetudstedelse** til personbefordring med jernbane.

Den omarbejdede **forordning om jernbanepassagerers rettigheder**⁵⁶ fastsætter en forpligtelse for infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder til at **give dynamiske trafik- og rejseoplysninger i realtid**, ikke blot til jernbanevirksomheder, men også til billetudstedere og rejsebureauer, som kan stille dem til rådighed for jernbanebrugerne. Hvis billetsalgsenheder får mulighed for at få adgang til oplysninger om forsinkelser, reservationer og forespørgsler om tilgængelighed i realtid, vil det styrke togbilletmarkedet og støtte bestræbelserne på at tilbyde mere innovative billetter ved at gøre det muligt for forskellige jernbaneselskaber og billetudstedere/rejsebureauer at sælge billetter som en pakke fra forskellige selskaber og til en række forskellige forbindelser.

Intelligente transportsystemer

EU-specifikationer, der er vedtaget i henhold til **ITS-direktivet**⁵⁷, har til formål at harmonisere leveringen af ITS-tjenester og adgangen til data på grundlag af fælles standarder. De kræver adgang til multimodale trafik-, rejse- og infrastrukturdata via et net af nationale adgangspunkter, der er oprettet af medlemsstaterne. Det CEF-finansierede **NAPCORE-projekt**⁵⁸, som involverer alle medlemsstater og associerede partnere, giver mulighed for samarbejde i hele EU om at skabe fælles løsninger for at lette videreanvendelse af ITS-data og for en fælles vision for ITS-datatilgængelighed og -dataadgang i EU.

Denne ramme er under konstant udvikling med det formål at øge tilgængeligheden af og adgangen til ITS-data via de nationale adgangspunkter. **Revisionen af ITS-direktivet**⁵⁹ har til formål at stille vigtige data til rådighed i hele EU for at fremme indførelsen af ITS-tjenester og sikre, at fordelene ved digitalisering kan udnyttes. I forbindelse med revisionen af delegeret forordning (EU) 2017/1926 om **multimodale rejseinformationstjenester** kræver Kommissionen desuden, at dataindehavere gør data om rejseinformation i realtid tilgængelige via de nationale adgangspunkter, hvilket bør forbedre kvaliteten af multimodale rejseinformationstjenester og lette planlægningen for passagererne.

Transportnet og -infrastruktur

Forordningen om det **transeuropæiske transportnet (TEN-T)**⁶⁰, der i øjeblikket er under revision⁶¹, omhandler gennemførelsen og udviklingen af et EU-net af jernbanelinjer, veje, indre vandveje, søfartsruter, havne, lufthavne og banegodsterminaler samt indførelse af

⁵⁶ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2021/782 af 29. april 2021 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser \(omarbejdning\) \(EUT L 172 af 17.5.2021, s. 1\).](#)

⁵⁷ [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer \(EUT L 207 af 6.8.2010, s. 1\).](#)

⁵⁸ <https://napcore.eu/>.

⁵⁹ [COM\(2021\) 813 final, forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer.](#)

⁶⁰ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU \(EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1\).](#)

⁶¹ [COM\(2021\) 812 final, forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning \(EU\) 2021/1153 og forordning \(EU\) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning \(EU\) nr. 1315/2013.](#)

informations- og kommunikationsteknologisystemer (IKT) til alle disse transportformer. **TENtec** er Kommissionens informations- og overvågningssystem til koordinering og støtte af TEN-T-politikken. Den offentlige TENtec-portal⁶² giver offentligheden (borgere og fagfolk) rettidige oplysninger gennem interaktive kort og et kortbibliotek. For at sikre sådanne rettidige og ajourførte oplysninger analyseres løsninger til "elektronisk dataudveksling" i øjeblikket sammen med medlemsstaterne og andre relevante EU-organer. Den tager udgangspunkt i "engangsprincippet" for at mindske den administrative byrde for medlemsstaterne ved kun at anmode om de samme oplysninger én gang. I den forbindelse støtter Kommissionen udviklingen af løsninger til "automatiseret dataudveksling" gennem teknisk bistand fra CEF⁶³.

Forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer (AFIR)⁶⁴ kræver, at operatører af ladepunkter og tankstandere stiller relevante data til rådighed for andre databrugere gennem de nationale adgangspunkter uden omkostninger, og det kræves, at medlemsstaterne sikrer tilgængeligheden af disse data. Desuden vil **det europæiske observatorium for alternative brændstoffer (EAFO)**⁶⁵ understøtte dets rolle som det vigtigste offentlige informationsredskab om infrastruktur for alternative brændstoffer. EAFO's fremtidige udvikling vil støtte oprettelsen af nye informationstjenester og muliggøre en effektiv politikovervågning af markedsudviklingen. I denne forbindelse kan det fælles EMDS bidrage til at støtte en bredere adgang til og søgbarhed for data om infrastruktur for alternative brændstoffer.

Det reviderede **direktiv om vedvarende energi**⁶⁶ pålægger transmissions- og distributionssystemoperatørerne en forpligtelse til at stille oplysninger til rådighed tæt på realtid om andelen af vedvarende energi og indholdet af drivhusgasemissioner i den elektricitet, de leverer til brugere af elektriske køretøjer, aggregatorer og udbydere af e-mobilitetstjenester og deltagere på elektricitetsmarkedet.

Bilindustrien

I **bilindustrien** fastsætter lovgivningen om typegodkendelse betingelser for tredjepartsudbydere adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer. Denne lovgivning er i øjeblikket ved at blive revideret⁶⁷ i et initiativ, der har til formål at fastsætte betingelserne for adgang til og anvendelse af **køretøjsgenererede data** samt køretøjsressourcer og -funktioner. Den har til formål at bane vejen for klare og konkurrencevenlige EU-regler med henblik på en hurtigere udvikling af tjenester, der er baseret på adgang til køretøjsdata, -funktioner og -ressourcer (f.eks. fjerndiagnosticering, prædiktiv vedligeholdelse, mobilitet som en tjeneste, opkoblet og automatiseret mobilitet, flådeforvaltning, intelligent opladning af elektriske køretøjer, delebiler, ændring af anvendelsen af batterier i elektriske køretøjer for at forlænge levetiden og forsikring). Hvis det gøres lettere for offentlige myndigheder at få adgang til køretøjsintegrerede data, kan det også

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 [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU \(EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1\)](#).

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

⁶⁶ [Europa-Parlamentets og Rådets direktiv \(EU\) 2023/2413 af 18. oktober 2023 om ændring af direktiv \(EU\) 2018/2001, forordning \(EU\) 2018/1999 og direktiv 98/70/EF for så vidt angår fremme af energi fra vedvarende energikilder og om ophævelse af Rådets direktiv \(EU\) 2015/652 \(EUT L, 2023/2413, 31.10.2023\)](#).

⁶⁷ [Adgang til køretøjsdata, funktioner og ressourcer \(europa.eu\)](#).

i væsentlig grad øge anvendelsen af moderne (datadrevne) politikudformningsmetoder inden for trafiksikkerhed, transport, mobilitet og miljø. Af hensyn til trafiksikkerheden vil det være afgørende, at autoriserede køretøjsinspektører (offentlige og private) har let og gratis adgang til de køretøjsspecifikke data, de har brug for til at udføre teknisk kontrol med moderne køretøjer. Det er en prioritet at vurdere cybersikkerhedsaspekterne af opkoblede og automatiserede køretøjer — herunder elektriske køretøjer — da de kan have konsekvenser for cyberspionage, udenlandsk indblanding eller datasikkerhed. I overensstemmelse med artikel 22 i NIS 2-direktivet vil Kommissionen efter høring af NIS-samarbejdsgruppen og ENISA⁶⁸ overveje at identificere relevante forsyningskæder i forbindelse med opkoblede og automatiserede køretøjer med henblik på at foretage en koordineret risikovurdering på EU-plan under hensyntagen til tekniske og, hvor det er relevant, ikketekniske risikofaktorer.

Luftfart

Kommissionen ændrede i 2020 sit forslag til **forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum**⁶⁹, bl.a. for at medtage i) nye bestemmelser om datatilgængelighed og navnlig for at stille operationelle data (såsom det forventede ankomsttidspunkt for rute-flyvninger) til rådighed på tværs af grænserne og i hele EU, og ii) prissætningsprincipper, der skal defineres nærmere for at sikre lige konkurrencevilkår for datatjenesteudøvere inden for lufttrafikstyring.

Data4Safety (D4S)⁷⁰ er et frivilligt partnerskab mellem EU's medlemsstater og industrien for bedre at kunne identificere systemiske luftfartssikkerhedsrisici på EU-plan samt afbødning heraf. Dette sker gennem indsamling af luftfartsdata og opbygning af analytisk kapacitet for at gøre god brug af disse data, som indsamles fra hele luftfartssystemet (f.eks. sikkerhedsrapporter, flyvedata fra luftfartsselskaber og trafikdata fra ATM-systemet eller vejrdata). Dataene anvendes af eksperter fra EU's medlemsstater og industrien, som samarbejder med D4S-dataforskere.

ICARE (Informational Core for Aviation Related Extractions) er et værktøj, der anvendes af Kommissionen til dataanalyse og -rapportering inden for luftfart. Det hjælper de politiske beslutningstagere med at træffe mere velinformerede beslutninger. Den gør det muligt at analysere udbuddet af og efterspørgslen efter lufttransport på de globale luftfartsmarkeder som indberettet af luftfartsselskaberne i deres fartplaner (udbud) og Eurostat (efterspørgsel).

Atlas of the Sky⁷¹ er et geografisk værktøj, der anvender ICARE-baserede data til at konvertere datadrevne oplysninger til kortbaserede diagrammer (f.eks. oplysninger om TEN-T, luftfartsaftaler, PSO'er, lufthavne og lufttrafik). Atlas of the Sky giver brugerne mulighed for direkte at åbne rapporter i ICARE eller trafikrelaterede data.

I henhold til **ReFuelEU Aviation-forordningen**⁷² foreslog Kommissionen, at EASA (fra 2025 og derefter hvert år) offentliggør en teknisk rapport på grundlag af de årlige rapporter, der offentliggøres af brændstofleverandører, luftfartøjsoperatører og lufthavnsforvaltningsorganer

⁶⁸ <https://www.enisa.europa.eu/>.

⁶⁹ [COM\(2020\) 579 final, ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum \(omarbejdning\)](#).

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

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

⁷² [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2023/2405 af 18. oktober 2023 om sikring af lige konkurrencevilkår for bæredygtig lufttransport \(ReFuelEU Aviation\) \(EUT L, 2023/2405, 31.10.2023\)](#).

inden for forordningens anvendelsesområde. Denne rapport vil indeholde nøgleindikatorer for udviklingen af bæredygtig luftfart i EU såsom den samlede mængde bæredygtigt flybrændstof, der leveres og anvendes i hele EU, situationen på markedet for bæredygtige flybrændstoffer (herunder priser og tendenser i produktionen af bæredygtige flybrændstoffer) og overholdelsesstatus for interessenter, der er berørt af forordningen.

Vejtransport og trafiksikkerhed

I **vejtransportsektoren** gør en række databaser og dataudvekslingssystemer det lettere for vejtransportvirksomheder og nationale myndigheder at overholde og kontrollere overholdelsen af EU's regler for vejtransport. De vigtigste systemer, der muliggør dataudveksling mellem myndigheder, fra virksomheder til myndigheder og fra myndigheder til virksomheder, er **det europæiske register over vejvirksomheder (ERRU)**⁷³, **TACHOnet**⁷⁴ og **informationssystemet for det indre marked (IMI)**⁷⁵.

Inden for **trafiksikkerhed** indeholder EU CARE-databasen⁷⁶ årlige data om alle trafikulykker, der fører til død eller tilskadekomst i EU- og EFTA-landene⁷⁷. Den er i vid udstrækning baseret på politidata. En sammenkædning af politiregistre og hospitalsjournaler vil i væsentlig grad forbedre kvaliteten af data om skadernes alvor. Centrale præstationsindikatorer for trafiksikkerhed indsamles også gennem det EU-finansierede Trendline-projekt⁷⁸.

Disse initiativer og deres økosystemer er en **vigtig del af udviklingen af EMDS**. Merværdien af EMDS vil være sammenkoblingen af disse økosystemer og, hvis der konstateres mangler, fremsættelse af anbefalinger eller, hvor det er relevant, forslag til yderligere harmonisering for at lette adgangen til og videreanvendelsen og delingen af data.

4.2. Udformning af en fælles paraplyramme og hovedkomponenter

For at opfylde de mål, der er nævnt i afsnit 2, vil Kommissionen støtte udviklingen af en EMDS-ramme.

EMDS-rammen vil have **tekniske** (f.eks. infrastrukturelementer) og **forvaltningsmæssige dimensioner** (f.eks. et sæt regler, procedurer, roller og ansvarsområder, som skal udvikles og tilpasses fra sag til sag i overensstemmelse med relevant EU-lovgivning). Den vil **lette adgangen til, videreanvendelse og deling af data** i et organiseret, pålideligt og sikkert miljø mellem mobilitets- og transportdataøkosystemer og deres interessenter og med andre sektorspecifikke dataområder.

⁷³ [ERRU er et elektronisk system til udveksling af oplysninger mellem medlemsstaternes myndigheder om vejtransportvirksomheder og om deres overholdelse af EU's regler for vejtransport, Det europæiske register over vejtransportvirksomheder \(ERRU\) \(europa.eu\).](#)

⁷⁴ TACHOnet er et system til elektronisk udveksling af data mellem medlemsstater ved hjælp af takografkort, https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/road/tachograph/tachonet_en.

⁷⁵ IMI er et sikkert, flersproget onlineværktøj, der forvaltes af Kommissionen, og som letter udvekslingen af oplysninger mellem de myndigheder i medlemsstaterne, der er involveret i den praktiske gennemførelse af EU-lovgivningen. IMI hjælper myndighederne med at opfylde deres forpligtelser til grænseoverskridende administrativt samarbejde på flere politikområder for det indre marked. [IMI-Net — The EU Single Market \(europa.eu\)](#).

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/>.

EMDS har brug for en klart defineret **forvaltningsstruktur**, der er forenelig med den relevante EU-lovgivning, med roller og ansvar for dets effektive oprettelse og drift. Kommissionen vil med udgangspunkt i særlige projekter og høringer af interessenter analysere de eksisterende forvaltningsrammer i mobilitets- og transportsektoren og vurdere mulighederne for at oprette en organisatorisk forvaltningsstruktur for EMDS. Dette kan omfatte en operationel rolle, der f.eks. omfatter anbefalinger vedrørende byggesten og standarder, certificering af overholdelsen af EMDS-rammen og drift af et sammenkoblingslag. Det kan ske på forskellige forvaltningsniveauer. Den bør sikre aktiv deltagelse af forskellige interessenter og overholde principperne om retfærdighed og gennemsigtighed.

Denne EMDS-ramme vil bestå af følgende hovedkomponenter:

1) **Byggesten:**

På grundlag af input fra interessenter og særlige projekter vil Kommissionen først analysere de byggesten, der anvendes i eksisterende mobilitets- og transportdataøkosystemer og i andre industrisektorer, og som kan genanvendes under EMDS. På dette grundlag vil der blive skitseret et **sæt fælles byggesten for interoperabilitet, datasuverænitet⁷⁹, tillid og værdiskabelse samt forvaltning, erhvervsliv og retlige anliggender**. Disse byggesten bør beskrives som en del af en sammenhængende referencearkitektur. Målet er at genbruge så mange eksisterende byggesten som muligt (navnlig generiske byggesten til dataområder), men også at lette oprettelsen af nye byggesten (hvis det er nødvendigt).

2) **Standarder:**

Der findes i dag et betydeligt antal standarder i EU's gældende transportlovgivning — ud over andre industristandarder, der også finder anvendelse. Kommissionen vil analysere de **eksisterende standarder** (navnlig dem, der er relevante for **datakvalitet, sammenlignelighed, serviceniveau og tilgængelighed**) og vil overveje muligheden for at vedtage passende opfølgingsforanstaltninger, herunder udstedelse af ikkebindende henstillinger for at fremme standardiseringskonvergens og muliggøre interoperabilitet mellem datakilder og økosystemer, der letter udvekslingen af data på grundlag af en samlet ramme. Det er vigtigt at bemærke, at udviklingen af nye standarder ikke falder ind under anvendelsesområdet for EMDS. Målet er at anbefale eksisterende standarder for datadeling, der kan anvendes af eksisterende og fremtidige mobilitets- og transportøkosystemer, og klart at fastsætte de standarder, der vil være mest relevante ved opkobling til EMDS.

3) **Sammenkoblingslag:**

⁷⁹ "Data sovereignty involves enhancing control by organisations and individuals over data that they contribute to generating. It implies participation in data governance and allows individuals and organisations to self-determine how, when and at what price others may use their data across the value chain. It means that data holders can safeguard user data and ensure that it is used only in accordance with strictly defined rules." ("Datasuverænitet indebærer, at organisationer og enkeltpersoner øger kontrollen med data, som de bidrager til at generere. Det indebærer deltagelse i datastyring og giver enkeltpersoner og organisationer mulighed for selv at bestemme, hvordan, hvornår og til hvilken pris andre kan anvende deres data i hele værdikæden. Det betyder, at dataindehavere kan beskytte brugerdata og sikre, at de kun anvendes i overensstemmelse med nøje definerede regler.").

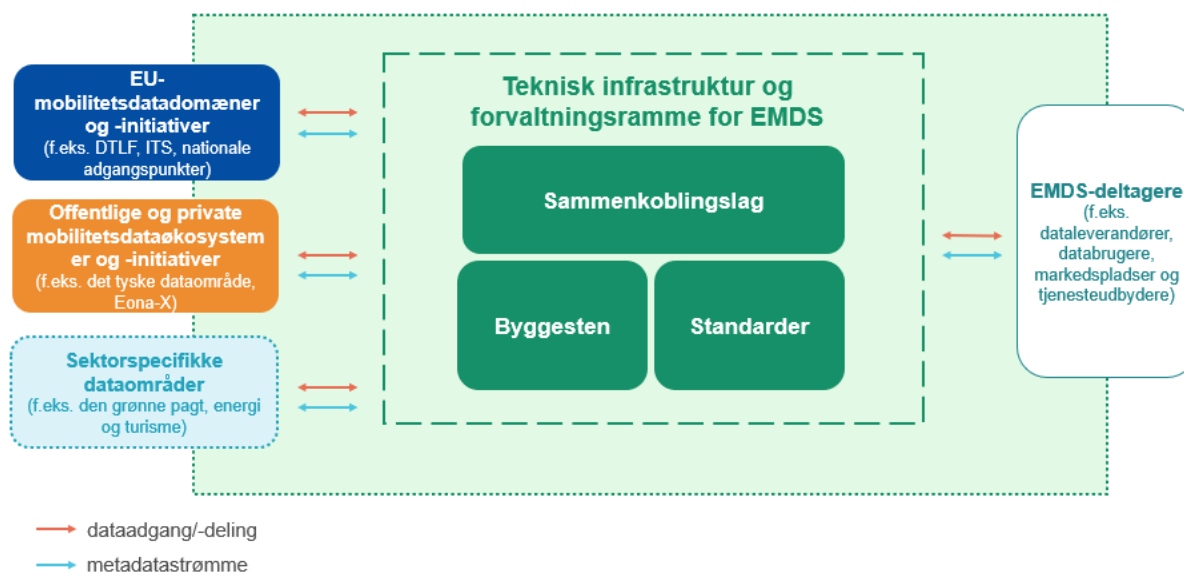
Europa-Kommissionen, Det Fælles Forskningscenter, Farrell, E., Minghini, M., Kotsev, A. et al., *European data spaces — Scientific insights in data sharing and use in scale*, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2023, <https://data.europa.eu/doi/10.2760/400188>.

Reglerne om datasuverænitet bør altid være objektive, ikkediskriminerende og gennemsigtige.

På grundlag af drøftelser med relevante interessenter og særlige projekter vil Kommissionen sigte mod først at **definere specifikationerne** og derefter støtte **indførelsen af et sammenkoblingslag**, der vil muliggøre sammenkobling af eksisterende og nye mobilitets- og transportdataområder og -domæner. Det vil navnlig lette **søgbareheden** af og **adgangen** til data fra disse dataområder og -domæner. På denne måde forventes dette lag at blive kernen i EMDS.

Alle EMDS-komponenter vil blive bragt i overensstemmelse med de retningslinjer og væsentlige krav, der er fastlagt i den tværsektorielle datalovgivning, og med den generelle ramme for fælles europæiske dataområder, navnlig henstillinger fra EDIB, DSSC og relevante byggesten, f.eks. fra Simpl (se afsnit 3.1).

Det påtænkte koncept for EMDS er illustreret i Figur 1. Dette koncept vil nødvendigvis udvikle sig, efterhånden som gennemførelsen skrider frem, og kræver en vis fleksibilitet, så den overordnede ramme kan tilpasses. Rammen vil følge de retningslinjer og væsentlige krav, der er fastsat i EU's tværsektorielle datalovgivning, tilpasse sig horisontale initiativer og andre sektorspecifikke dataområder (se afsnit 3.1), offentlige eller private mobilitetsdataøkosystemer og -initiativer (se afsnit 3.2) og bygge på eksisterende og fremtidige EU-mobilitetsdatadomæner, -love og -initiativer (se afsnit 4.1). Samtidig vil rammen forsyne disse initiativer, økosystemer og dataområder med andre data og relevante anbefalinger. EMDS' slutbrugere vil være i stand til at søge i, få adgang til og udveksle data med denne brede vifte af økosystemer, så de kan skabe innovative mobilitetstjenester og muliggøre use cases med merværdi i transportsektoren (se afsnit 2.2).



Figur 1: forslag til EMDS-koncept

4.3. Udviklingsfaser og finansieringsinstrumenter for EMDS

I overensstemmelse med tilsagnet i den europæiske datastrategi vil udviklingen af komponenterne i det fælles EMDS blive gennemført i faser efter en trinvis og iterativ tilgang.

Kommissionen støtter denne udvikling ved at finansiere en række projekter under **Digital**⁸⁰ og **CEF**⁸¹ med en samlet nuværende finansiering på 11,4 mio. EUR. Andre initiativer vil også have betydelige afsmittende virkninger for udviklingen af EMDS (f.eks. den planlagte næste fase af NAPCORE-projektet (9,5 mio. EUR)).

Alle igangværende og planlagte foranstaltninger vil omfatte den nødvendige høring af interessenter i medlemsstaterne, offentlige myndigheder, private aktører og den brede offentlighed. De offentlige høringer er allerede indledt med indkaldelsen af feedback⁸² (november-december 2022) og er fortsat med offentlige workshops og ekspertworkshops⁸³ med deltagelse af i alt mere end 1 000 deltagere i 2023.

Fase 1 (fra september 2022)

I den første fase arbejdes der på at identificere og kortlægge relevante eksisterende og nye initiativer inden for mobilitet og transport. Det vil også føre til et første sæt retningslinjer, som aktører inden for eksisterende og fremtidige områder og økosystemer frivilligt kan gennemføre for at videreudvikle og harmonisere (i overensstemmelse med henstillingerne fra DSSC, når sådanne foreligger).

Mere specifikt blev der under Digital indledt en 12-måneders koordinerings- og støtteaktion — **PrepDSpace4Mobility**⁸⁴ (1 mio. EUR) — i oktober 2022 med to hovedmål. Det første var at udarbejde en **oversigt over eksisterende mobilitets- og transportdatainitiativer, -økosystemer og -platforme** og deres vigtigste karakteristika. Det andet var at fremsætte anbefalinger om mulige fælles designprincipper og **byggesten** og undersøge mulighederne for en fælles ramme for datadeling i mobilitets- og transportsektoren. Den samlede også interessenterne og tilskyndede til konvergens i det forskelligartede mobilitets- og transportøkosystem.

Under CEF planlægger Kommissionen at iværksætte en 12-måneders **teknisk bistandsundersøgelse** (500 000 EUR) i første kvartal af 2024. Dette vil bidrage til at definere forvaltningsaspekterne af EMDS-rammen og udvikle specifikationerne for **sammenkoblingslaget**, som vil gøre det lettere at søge og gøre dem tilgængelige ved at definere fælles metadata fra eksisterende og nye mobilitets- og transportdataområder. Den vil også udarbejde ikkebindende anbefalinger for at muliggøre **interoperabilitet** mellem eksisterende datakilder og økosystemer, der letter udvekslingen af data baseret på en samlet ramme. Undersøgelsen vil supplere resultaterne af PrepDSpace4Mobility-initiativet.

Fase 2 (fra november 2023)

Anden fase vil fokusere på gennemførelsen af EMDS-rammen. Der vil være behov for støtte og samarbejde med henblik på en gradvis gennemførelse af denne ramme gennem eksisterende

⁸⁰ [Programmet for et digitalt Europa, arbejdsprogram for 2021-2022, bilag, s. 47. Dataområde for mobilitet.](#)

⁸¹ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EU\) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning \(EU\) nr. 1316/2013 og \(EU\) nr. 283/2014 \(EUT L 249 af 14.7.2021, s. 38\).](#)

⁸² [Transportdata — meddelelse om oprettelse af et fælles europæisk transportdataområde \(europa.eu\).](#)

⁸³ Tre eksempler er "[10th Florence Intermodal Forum: Creating a Common European Mobility Data Space](#)" — [Florence School of Regulation \(eui.eu\) \(25. november 2022\)](#), PrepDSpace4Mobility-interessentsworkshops for eksperter og offentligheden ([mobilitydataspace-csa.eu](#)), og en [onlineworkshop for interessenter tilrettelagt af GD MOVE. "Public workshop on creating a common European mobility data space \(EMDS\)" \(16. februar 2023\).](#)

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

transport- og mobilitetsdatainitiativer for at lette adgangen til, samlingen og delingen af mobilitetsdata for mobilitetssektoren og på tværs af sektorer.

For at støtte anden fase blev et projekt⁸⁵ under Digital iværksat i november 2023 (8 mio. EUR), og det vil løbe i 36 måneder. Det vil etablere et **operationelt dataområde**, så deltagerne kan stille data til rådighed og dele data på en kontrolleret, enkel og sikker måde. Det vil fokusere på use cases for datadeling i forbindelse med **rejse-, trafik- og bymobilietsindikatorer**.

Desuden er der under CEF planlagt et **udrulningsinitiativ** i første kvartal af 2025 (1,9 mio. EUR). Dette vil bygge på resultaterne af Digital-projekterne, CEF-undersøgelsen af teknisk bistand og eksisterende nationale initiativer og EU-initiativer, der vil **videreudvikle, afprøve og validere den overordnede ramme for EMDS**. Fokus er rettet mod:

- **sammenkoblingslaget**
- yderligere identifikation af de nødvendige **byggesten** vedrørende **datainteroperabilitet og semantik, suverænitet, tillid og værdiskabelse**
- anbefalinger til **standarder for datakvalitet, serviceniveau og tilgængelighed**.

Der kunne overvejes yderligere supplerende EU-finansierede udrulningsforanstaltninger.

Langsigtet perspektiv

Det langsigtede perspektiv er et etableret dataområde, der vil give mulighed for datadeling mellem alle de forskellige interessenter. Det vil løbende udvikle sig, da det dækker flere og flere use cases, deltagere og brugere. Desuden kan der i de kommende år blive behov for yderligere initiativer (herunder lovgivningsmæssige foranstaltninger), på EMDS-niveau og/eller på komponentniveau. Sådanne initiativer kan omfatte fremme af aftaler mellem centrale økosystemer og interessenter og identificering af use cases og nye forretningsmodeller — som viser værdien af EMDS og støtter den gradvise integration af gamle og nye initiativer. Kommissionen vil sikre EMDS' funktion og bæredygtighed på lang sigt ved at støtte etableringen af en passende forvaltningsstruktur og analysere løsninger med henblik på dets økonomiske levedygtighed.

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

Sammenfatning

For at udforme og gennemføre paraplyrammen for det fælles EMDS planlægger Kommissionen at iværksætte eller har allerede iværksat følgende foranstaltninger med en samlet finansiering på **11,4 mio. EUR**:

Fase 1

- **Koordinerings- og støtteaktion under Digital** (12 måneder — fra oktober 2022 til september 2023): **1 mio. EUR**

Milepæle:

- kortlægning af eksisterende mobilitets- og transportdataøkosystemer
- første identifikation af anbefalede fælles byggesten og standarder

- **CEF-undersøgelse af teknisk bistand** (12 måneder — fra første kvartal 2024 til første kvartal 2025): **500 000 EUR**

Milepæle:

- definition af forvaltningsaspekterne af EMDS-rammen
- definition af sammenkoblingslaget

Fase 2

- **Udrulning under Digital** (36 måneder — fra november 2023 til november 2026): **8 mio. EUR**

Milepæle:

- pilotprojekter vedrørende dataområder med fokus på trafik- og bytrafikindikatorer

- **CEF-udrulning** (36 måneder — fra første kvartal 2025 til første kvartal 2028): **1,9 mio. EUR**

Milepæle:

- udrulning af sammenkoblingslaget
- yderligere identifikation af anbefalede fælles byggesten og standarder

5. Konklusion og næste skridt

Tilbagemeldingerne som svar på indkaldelsen af feedback og de forskellige interessenthøringer bekræfter ikke blot behovene og de store potentielle fordele, men også udfordringerne ved at oprette et fælles EMDS. Udviklingen af EMDS skal derfor ske i en proces, der først identificerer de overordnede udfordringer, der er skitseret i denne meddelelse, og derefter forbereder passende foranstaltninger til at gennemføre det. Datatypernes og interessenternes heterogenitet og mangfoldighed og fragmenteringen af eksisterende databaser og standarder for datadeling gør i øjeblikket enhver form for interoperabilitet meget vanskelig. De eksisterende økosystemer er også meget forskellige, idet nogle af dem skaber data, mens andre kun udveksler data, og da nogle er åbne for alle, mens de fleste kun er tilgængelige for specifikke aktører, og nogle vedrører fortrolige data, og adgangen er begrænset. Digitaliseringsindsatsen i nogle sektorer er stadig i gang, og ikke alle relevante data er blevet digitaliseret.

Opbygningen af EMDS vil være en dynamisk proces. Elementerne heri vil blive identificeret, finjusteret og videreudviklet i overensstemmelse med andre sektorspecifikke dataområder og støtteinitiativer (f.eks. DSSC). Der vil være behov for en vis grad af fleksibilitet for at tilføje nye initiativer og finpudse andre. **Feedback og støtte fra alle interessenter i EU's mobilitets-**

og transportsektor vil være afgørende for at nå målene i EMDS. EMDS bør primært opbygges for og af mobilitets- og transportinteressenterne for at opfylde deres behov og udnytte eksisterende og nye initiativer i hele EU.

Det fælles EMDS vil bidrage til at **fremskynde den digitale og grønne omstilling** af EU's mobilitets- og transportsektor, styrke dens resultater og effektivitet og bidrage til sikkerhed, klimaneutralitet, bæredygtighed, modstandsdygtighed og smidighed. Det vil mindske den nuværende fragmentering i sektoren og forbedre offentlige og private aktørers adgang til mobilitets- og transportdata på en gnidningsløs, ikkediskriminerende, pålidelig og harmoniseret måde. Det vil også give tværsektorielle fordele gennem sine synergier med andre sektorspecifikke dataområder.

Et velfungerende EMDS vil medføre betydelige fordele for medlemsstaterne, alle relevante offentlige myndigheder, markedsaktører og den brede offentlighed. Muliggørelse af adgang til og deling af relevante mobilitets- og transportdata kan støtte udformningen af transportpolitikken og øge den grænseoverskridende konnektivitet og dermed bidrage til økonomisk vækst. Forenklet adgang til omfattende data gør det lettere at træffe informerede beslutninger om infrastruktur- og transportplanlægning, hvilket resulterer i mere effektive systemer. Markedsaktørerne kan gribe nye forretningsmuligheder gennem datadeling, oprettelse af partnerskaber og integration af tjenester med henblik på bedre koordinering. Oplysninger i realtid optimerer private og offentlige aktørers aktiviteter og sikrer dermed overholdelse af reglerne. I sidste ende drager passagerer, pendlere og rejsende fordel af en forbedret og mere inklusiv rejseoplevelse med effektive transportsystemer, opdateringer i realtid, øget sikkerhed, bæredygtighed og tilgængelighed gennem systemintegration og multimodalitet.