



## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

13. februar 2022

2021-2599

### **Kommissionens forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREK- TIV om ændring af direktiv 2010/40/EU om rammerne for indførelse af intelligente trans- portsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer**

KOM(2021) 813

Nyt notat.

#### **1. Resumé**

*Kommissionen har den 14. december 2021 fremsat forslag om direktiv til ændring af det eksisterende direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer.*

*Det eksisterende direktiv opstiller en ramme til støtte for koordineret og sammenhængende indførelse og anvendelse af intelligente transportsystemer (ITS) i Unionen, navnlig på tværs af medlemsstaternes grænser, og fastsætter de generelle betingelser, der er nødvendige med henblik herpå.*

*Forslaget forventes at have betydelige statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser, mens forslaget umiddelbart forventes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser. Forslaget kan have lovgivningsmæssige konsekvenser. Konsekvenserne herved vil blive undersøgt nærmere.*

*Regeringen er generelt positivt indstillet over for udbredelsen af ITS, der kan være med til at understøtte udviklingen mod digitalisering af transportsektoren i Danmark og på tværs i EU, som anses som en forudsætning for fremtidens forbundne og autonome mobilitet.*



## 2. Baggrund

Europa-Kommissionen har den 14. december 2021 fremsat forslag om ændring af det eksisterende direktiv 2010/40/EU af 7. juli 2010 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer. Forslaget blev modtaget i dansk sprogversion den 22. januar 2022.

Det eksisterende direktiv opstiller en ramme til støtte for koordineret og sammenhængende indførelse og anvendelse af intelligente transportsystemer (ITS) i Unionen, navnlig på tværs af medlemsstaternes grænser, og fastsætter de generelle betingelser, der er nødvendige med henblik herpå. Særligt udpeger direktivet en række prioriterede områder indenfor hvilke Kommissionen har mandat til at udarbejde specifikationer i form af delegerede retsakter, der skal efterleves, når ITS-systemer implementeres. Områderne er:

- I. Optimal udnyttelse af vej-, trafik- og rejsedata
- II. Kontinuitet i ITS-tjenester til trafik- og godsstyring
- III. ITS-applikationer inden for færdselssikkerhed og -sikring
- IV. Køretøjets tilknytning til transportinfrastrukturen.

Europa-Kommissionen vedtog i december 2020 en strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet, der foreslår en grundlæggende modernisering af det europæiske transportsystem, for at nå målet om bæredygtig, intelligent og robust mobilitet. Kommissionen lægger til grund, at digitalisering er en uundværlig drivkraft for denne modernisering, der vil bidrage til at gøre hele transportsystemet mere gnidningsløst og effektivt samt øge niveauet af sikkerhed, pålidelighed og komfort yderligere.

Strategien identificerer udbredelsen af intelligente transportsystemer (ITS) som et flagskib i opbygningen af et forbundet og automatiseret multimodalt mobilitetssystem. Sidstnævnte kombinerer nye tiltag såsom Mobility as a Service (MaaS) og Cooperative, Connected and Automated Mobility (CCAM).

I den Europæisk strategi for data, der blev vedtaget af Kommissionen i februar 2020, understreges det, at datadrevet innovation vil medføre store fordele for offentligheden, herunder gennem sit bidrag til Den europæiske grønne pagt og ved at hjælpe med at gøre EU klar til den digitale tidsalder. Direktiv 2010/40/EU (ITS-direktivet) udgør rammen for brugen af ITS til vejtransport, herunder



med grænseflader til andre transportformer ved at fremskynde og koordinere udbredelsen af ITS. Strategien annoncerede, at ITS-direktivet snart ville blive revideret, herunder også nogle af dets underliggende delegerede retsakter.

Kommissionen gennemførte efterfølgende en evaluering af ITS-direktivet, der konkluderede, at direktivet har haft en positiv indvirkning på udbredelsen af ITS i hele EU. Evalueringen konkluderede også, at direktivet fortsat er et relevant værktøj til at imødegå mangel på koordinering i ITS-udbredelsen i hele EU og den langsomme, risikable og omkostningsineffektive implementering af ITS.

Evalueringen bemærkede endvidere, at brugen af ITS er stigende. På trods af forbedringer er udbredelsen af ITS stadig ofte geografisk begrænset. Der er fortsat et klart behov for at tage yderligere skridt med hensyn til interoperabilitet, samarbejde og datadeling for at muliggøre lettilgængelige og sammenhængende ITS-tjenester i hele EU, og det er på denne baggrund at nærværende forslag er udarbejdet.

Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), artikel 90, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

### **3. Formål og Indhold**

Formålet med at opdatere ITS-direktivet er baseret på behovet for yderligere at forbedre koordineringen af datatilgængelighed, at tage hensyn til fremkomsten af nye ITS-relaterede temaer og udfordringer, samt at forbedre tilgængeligheden af essentielle datatyper på hele vejtransportnettet (ved at gøre disse datatyper tilgængelige i et digitalt maskinlæsbart format)

Kommissionens forslag til revision af ITS direktivet har derfor til hensigt at afhjælpemanglen på interoperabilitet mellem og kontinuitet af applikationer, systemer og tjenester, manglen på samordning og effektivt samarbejde mellem interessenterne, samt Udestående spørgsmål i forbindelse med tilgængeligheden og udvekslingen af de data, der ligger til grund for ITS-tjenesterne.

I den forslåede ændring af direktivets artikel 1 vil stilles krav om tilvejebringelse af en række data beskrevet i forslagets bilag III. Det



er i praksis data, som allerede er omfattet af direktivets underliggende retsakter, men hvor retsakterne for nuværende alene stiller krav om, at data skal deles, hvis de er tilgængelige. Desuden dækker kravet for nuværende kun TEN-T-vejnettet, i det tilfælde data allerede haves, hvor der fremover vil blive stillet krav om, at de anførte data skal tilvejebringes, hvis de ikke allerede haves. Desuden vil kravet gælde hele vejnettet (med undtagelse af mindre private veje). Afhængigt af vej- og datatype vil kravet gælde fra december 2025, 2026 eller 2028. Det bemærkes dog, at Kommissionen forbeholder sig ret til at opdatere dette bilag i forbindelse med udarbejdelsen af nye delegerede retsakter.

I den foreslåede ændring af direktivets artikel 1 vil der fra Kommissionens side fremover blive stillet krav om tilvejebringelse af services beskrevet i forslagets bilag IV, der for nuværende alene beskriver "Et minimum af generel trafiksikkerhedsinformation (SRTI) som omhandlet i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013".

Kommissionen vil få mandat til at udarbejde og vedtage gennemførelsesretsakter i tilfælde af, at der opstår en kritisk situation, som kan have en direkte alvorlig indvirkning trafiksikkerheden, cybersikkerheden eller ITS-tjenesternes tilgængelighed og integritet. Dertil vil Kommissionen også få beføjelser til at etablere et nyt EU-system til forvaltning af C-ITS sikkerhedsoplysninger. Systemet skal omfatte følgende roller: (a) Den C-ITS-certifikatpolitiske myndighed (b) C-ITS-tillidstestforvalteren (c) C-ITS-kontaktpunktet. Kommissionen er ansvarlig for at sikre varetagelsen af disse roller.

Formålet med dette system er at varetage en central rolle for registrering af C-ITS enheder i EU og derigennem sikre mulighed for etablering af tillid mellem forskellige producenter og leverandører. Forenklet sagt betyder dette, at hvis f.eks. to biler fra forskellige fabrikanter skal kommunikere med hinanden eller med infrastrukturen, så er det nødvendigt, at bilerne ved, at den modtagne besked kommer fra en sikker og tilforladelig afsender. Dette søges sikret gennem etableringen af et fælles system, der kan udstede et "stempel" (it-certifikat), som afsenderen kan påhæfte sin besked. Modtageren kan gennem dette "stempel" sikre, at beskeden kommer fra en afsender, som det fælles system har godkendt.

Kommissionen vil gennem gennemførelsesretsakter udarbejde skabeloner til brug for afrapporteringer, der bl.a. skal indeholde en række ikke nærmere beskrevne Key Performance Indicators (KPI).



#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Foreligger ikke.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Der er tale om et ændringsforslag til et eksisterende direktiv for hvilket nærhedsprincippet er vurderet efterlevet. De foreslåede ændringer til direktivet relaterer sig til datatyper mv. og muligheden for at stille krav om yderligere tilvejebringelse af data, men der ændres ikke ved direktivets overordnede formål.

De foreslåede ændringer vurderes ikke at give anledning til ændringer i den tidligere vurdering af, at nærhedsprincippet er opfyldt, idet trafik- og trafikantrettede data bl.a. anvendes til ruteplanlægning til transport på tværs af landegrænser, hvorfor adgangen til disse data bør reguleres på europæisk plan.

#### **6. Gældende dansk ret**

Det gældende ITS-direktiv er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer<sup>1</sup>. Endvidere er der med hjemmel i direktivet fastsat følgende delegerede forordninger, som har direkte virkning i medlemslandene:

- Kommissionens delegerede forordning (EU) 2017/1926 af 31. maj 2017 om supplerende regler til ITS-direktivet for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende multimediale rejseinformationstjenester.
- Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 af 18. december 2014 om supplerende regler til ITS-direktivet for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester.
- Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 886/2013 af 15. maj 2013 om supplering af ITS-direktivet hvad angår data og procedurer for vederlagsfri tilrådighedsstillelse, om muligt, af et minimum af generel trafikikkerhedsinformation
- Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 305/2013 af 26. november 2012 om harmoniseret indførelse af et interoperabelt EU-dækkende eCall-system.

---

<sup>1</sup> BEK nr 26 af 16/01/2012



- Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 885/2013 af 15. maj 2013 om supplerung af ITS-direktivet hvad angår tilrådighedsstillelse af informationstjenester vedrørende sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer

## **7. Konsekvenser**

### ***Lovgivningsmæssige konsekvenser***

Hvis den gældende lovgivning måtte vise sig utilstrækkelig til at opfylde kommende krav, vil ændringerne skulle implementeres i dansk ret, formentlig ved bekendtgørelse.

Det skal nærmere afklares, om og i så fald hvilke håndhævelses- og sanktionsmuligheder, der skal fastsættes i national ret med henblik på at sikre overholdelsen af direktivet.

Derudover skal det afklares nærmere, hvilken myndighed der skal afrapportere til Kommissionen.

Vejdirektoratet har på nuværende tidspunkt rollen som afrapporteringsmyndighed, herunder også rollen som kontrolorgan i henhold til retsakter, som er udstedt i medfør af direktivet. Hvis Vejdirektoratet fremadrettet skal have denne rolle, vil Vejdirektoratet i så fald føre kontrol med en anden del af Vejdirektoratet – og dermed føre kontrol med sig selv. Denne habilitetsmæssige problematik bør derfor overvejes nærmere.

### ***Økonomiske konsekvenser***

#### **Statsfinansielle konsekvenser**

Med undtagelse af kravet om tilvejebringelse af dynamisk data vedrørende ledige pladser på sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer, som beskrevet i bilag 3, vurderes kravet om tilvejebringelse af data ikke at medføre store konsekvenser for statsvejnettet. Det vurderes dog, at opfyldelse af forslaget krav om tilvejebringelse af data på kommunalt niveau kan medføre betydelige omkostninger, og det bør vurderes om dette kan udløse udgifter jf. Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT).

Med hensyn til dynamisk data vedrørende ledige pladser på sikrede parkeringspladser for lastbiler og erhvervskøretøjer vil der være væsentlige statslige investeringer ved etablering og drift af systemer som kan indsamle dynamiske data om belægningsgraden mv. langs motorvejsnettet, såfremt dette etableres i statsligt regi.



De hidtidige forsøg med denne teknologi på danske rasteplasser viser, at teknologien er omkostningstung både i anlæg og drift. Dette tiltag kan derfor potentielt medføre udgifter, som skal analyseres nærmere, og som ikke umiddelbart forventes at kunne afholdes inden for Vejdirektoratets nuværende rammer.

For forslaget samlet set kan implementering og fremtidigt vedligehold af den nødvendige it-infrastruktur potentielt medføre betydelige økonomiske konsekvenser til bl.a. håndtering af it-certifikater og øget forbrug af eksisterende it-løsninger.

Som en del af de foreslåede ændringer til direktivet, kræver Kommissionen, at medlemsstaterne, hvert tredje år, skal afrapportere om status og fremdrift for konkrete projekter/initiativer relateret til ITS-direktivet. Indholdet i afrapporteringen vil således være bestemmende for den indsats medlemsstaterne skal udføre i forhold til selve afrapporteringen. Det forventes, at Kommissionen vil benytte en række tidligere efterspurgte KPI'er, hvilket dog skal sikres i forbindelse med udarbejdelsen af de relevante gennemførelsesretsakter.

Selve beregningen/produktionen af de efterspurgte KPI'er antages at skulle foretages af Vejdirektoratet, kommuner, Sund & Bælt, kollektive trafikselskaber samt selskaber bag havne og transportcentre. Indsatsen vil bl.a. bestå af at indsamle en række basisinformationer vedrørende omfang og udbredelse af den ITS-relaterede transportinfrastruktur i Danmark samt at estimere/beregne effekten af de forskellige initiativer i forhold til trafiksikkerhed, fremkommelighed og emissioner. Ydermere skal der tilvejebringes estimater over udgifter til etablering, drift og vedligehold af den ITS-relaterede transportinfrastruktur i Danmark. Selve beregningen/produktionen af de efterspurgte KPI'er kan udløse en væsentlige omkostninger, men det formodes dog, at opgaven kan løses inden for de nævnte aktørers nuværende økonomiske rammer.

### Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil skabe en større mængde af trafik- og trafikantrettede data som f.eks. hastighedsgrænser, frihøjder og data om vejarbejde på en større del af det europæiske vejnet. Dette vil medvirke til en smidigere ruteplanlægning både for erhvervs- og privatbilister samt en øget regularitet i transportsektoren. Derudover må der ved hjælp af reeltidsdata for ledig kapacitet på de sikrede rasteplasser forventes en positiv gevinst i forhold til planlægning af køre/hviletid for transporterhvervet.



### Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Der kan forudses relativt høje etablerings- og driftsomkostninger til systemer, der skal indsamle dynamiske data om belægningsgrader på privatejede rastepladsanlæg.

Tilgængeligheden af trafik- og trafikantrettede data vil have positive effekter for erhvervsbillister, der herigennem forventes at få en smidigere ruteplanlægning. Desuden vil tilgængeligheden af realtidsdata for ledig kapacitet på de sikrede rastepladser have en positiv effekt for erhvervslivets transporter.

### ***Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet***

Forslaget forventes ikke at have øvrige konsekvenser eller betydning for beskyttelsesniveauet.

## **8. Høring**

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport den 17. december 2021 med frist for bemærkninger den 14. januar 2022.

Der er indkommet høringssvar fra følgende interessenter:

### Dansk Industri

DI Transport har modtaget ovennævnte høring med svarfrist den 14. januar 2022

DI Transport kan overordnet støtte revisionen, ikke mindst henset til det forhold, at der er gået knap 12 år siden direktivet blev vedtaget.

Udviklingen inden for ITS-løsninger har som på andre området rykket på hvilke behov der skal opfyldes, og emner der skal behandles. Det er derfor positivt, at forslaget også trækker linjer til Den Grønne Pagt, og øvrige forslag herunder ”urban mobility package” og revisionen af TEN-T forordningen.

DI Transport finder dog, at forslaget savner klarere fokus på løsninger der (også) er målrettet personer og gods der transporterer sig på cykel, til fods eller ved anden mikromobilitet.





Som forslaget ligger er fokus altovervejende på køretøjer, men der er et stort potentiale ved ITS-løsninger i byerne, hvor trafikken er mere sammensat.

I samme spor bør der i forhold til ITS-løsninger målrettet øget trafikikkerhed, være større fokus på, at disse løsninger skal bidrage til (også) at beskytte ovennævnte trafikantgrupper.

ITS-løsninger bruges ofte som "stand alone" løsninger der kan til- eller fravælges og implementeres i tillæg til den eksisterende infrastruktur. Her bør direktivet fokusere på, at løsninger fremover bliver mere integrerede med infrastrukturen for at udnytte mulighederne for optimering bedst muligt.

Direktivet fastslår, at angsten for (manglende) rækkevidde eller omkostninger til køb (ved delte nul-emissionskøretøjer) afbødes, når disse automatisk kan køre hen og lade sig selv op. Et sådant scenarium må forventes at ligger noget ude i fremtiden, men ikke desto mindre skønnes det vigtigt at fremhæve, at der bør tages hånd om, at ITS-løsninger ikke medfører en unødvendig stigning i "tomkørsel" uden passagerer, da dette vil bidrage til at øge såvel trafikarbejdet som trængslen.

Direktivet bør derfor adressere og håndtere, at det ikke bliver en afledt effekt, at delte køretøjer kører unødigt rundt i stedet for at parkere.

### ITD

ITD kvitterer for det fremsendte udkast til direktivændring, som vi har følgende bemærkninger til. ITD har udelukkende bemærkninger til de paragrafforslag samt ændringsforslag til direktivets overordnede baggrund, der indirekte eller direkte berører den tunge vejgodstransport.

Indledningsvis skal ITD gøre opmærksom på, at det i forbindelse med høringen og det fremsendte materiale ikke har været muligt at vurdere ændringerne foretaget i bilag III og bilag IV fyldestgørende, da disse ikke fremgår heraf. ITD's høringssvar skal derfor læses og forstås med dette forbehold.

ITD deler grundlæggende Kommissionens opfattelse af, at intelligente transportsystemer (herefter ITS) er afgørende for at opnå automatiseret, multimodal transport på tværs af alle lande og derfor ligeledes bidrage til transformationen af det europæiske transportnet for at opnå målet om effektiv, sikker og bæredygtig mobilitet.



ITD ser, at ITS muliggør datadeling om trafikudvikling på tværs af vejnettet i Europa, og at dette er nødvendigt for bl.a. at indføre automatiserede og førerløse lastbiler og på denne måde bidrage til at opfylde disse mål. I den forbindelse henviser Kommissionen til, at der på trods af forbedringer siden vedtagelsen af direktivet i 2010, fortsat vedbliver udfordringer med et fragmenteret marked og en ukoordineret udbredelse af ITS-løsninger på tværs af EU. Denne vurdering er ITD enig i, hvorfor vi ligeledes overordnet set støtter op om nærværende revision.

Vi anser ITS og i særdeleshed C-ITS som en central del af løsningen på at imødekomme en række af de udfordringer, som vejtransporten står over for med særlig henvisning til følgevirkningerne af et øget transportbehov samtidig med, at der sikres et velfungerende indre marked, såvel som bedre konkurrenceevne og højere beskæftigelse.

ITD er især tilfreds med omformuleringen af prioritetsområderne jævnfør paragraf 2, stk. 1, som vi anser for værende mere tidssvarende og centrale i bestræbelserne for at fremtidssikre indsatsen i takt med øget digitalisering og automatisering.

I relation til sidstnævnte er udviklingen af teknologier, der gør det muligt for køretøjer at kommunikere med hinanden og vejinfrastrukturen allerede i gang, og forventningen er, at det for alvor tager fart de kommende år. Dette vil formentlig i første omgang hovedsageligt foregå på det overordnede vejnet, hvorfor det er essentielt at opdatere rammevilkårene herfor, især langs TEN-T korridorerne. På køretøjssiden er der allerede i dag flere forskellige individuelle systemer, hvorfor ITD tilslutter sig hensigten om en fælles europæisk C-ITS model for at etablere et tillidsforhold mellem samtlige C-ITS-stationer, uanset hvilken kommunikationsteknologi, der anvendes (jævnfør præambel 11). Dette anser vi for en forbedring i forhold til den nuværende ordlyd.

For så vidt angår multimodalitet er ITD af den opfattelse, at nærværende revision hænger uløseligt sammen med forordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI) samt det arbejde, der pågår i regi af DTLF1, hvor ITD også er repræsenteret. For så vidt angår multimodalitet er ITD af den opfattelse, at nærværende revision hænger uløseligt sammen med digitalisering af transportdokumenter i EU, og forordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI), der skal bane vejen for, at alle myndigheder i EU accepterer transportdokumenter digitalt. ITD arbejder for disse initiativer i EU's arbejdsgruppe Digital Transport and Logistics Forum2 (DTLF), og søger her at fremme myndigheder og transport-



virksomheders samarbejde om dataudveksling og systeminteroperabilitet så gensidig anerkendelse af elektroniske transportdokumenter bliver muligt. ITD er derfor også helt enige i, at data skal høstes og anvendes til at gøre transportkæder mere bæredygtige, effektive og modstandsdygtige. Dette kræver, at rammerne for ITS koordineres og kan supplere og fungere med andre transportdigitaliseringsinitiativer, såsom eFTI, der har til formål at harmonisere og lette datadeling i mobilitet-, transport- og logistiksektorerne med et multimodalt perspektiv, som det fremgår af præambel 4). Det er således afgørende, at udbredelsen og anerkendelsen af digitale transportdokumenter tilskyndes i videst muligt omfang på tværs af internationale transportruter i og udenfor EU. Dette for at styrke den multimodale transport, og at lette de administrative byrder for erhvervet. Godstransportsektoren er i særlig grad bebyrdet med administrative byrder forbundet med manuelle papirer og dokumentation, der varierer på tværs af EU-lande. Det er vores opfattelse, at særligt de prioriterede indsatsområder a) Information and mobility services og d) Cooperative, connected and automated mobility services skal indtænkes i et fremtidigt digitalt setup for kontrol for at kunne indsamle data og sikre et effektivt og sammenhængende digitalt transportsystem i EU.

I forlængelse heraf er det imidlertid vores opfattelse, at henvisningerne i Kommissionen udkast til multimodal transport og multimodale services i overvejende grad fokuserer på passagertransport, hvilket underkender effektivitetspotentialet, potentielle CO<sub>2</sub>-reduktioner og administrationslettelserne ved godstransport. Den endelige tekst bør således tilrettes, så ordlyden omkring interoperationalitet afspejler godstransportens centrale position og rolle i det europæiske samfund og økonomi.

ITD finder det ligeledes beklageligt, at kontrolaspektet med udbredelse af ITS ikke har en mere fremtræden position, hverken i præamblerne eller forslagene til paragrafændringer. Kommissionen adresserer overordnet spørgsmålet om personfølsomme data med reference til 2016/679/EU og 2002/58/EF, men ikke direkte videregivelse af data mellem myndighedsorganer med henblik på eksempelvis bødeudstedelse eller anden kontrol. ITD mener, at der ud fra et retssikkerheds- og beskyttelseshensyn generelt bør udvises forsigtighed i forbindelse med videregivelse af myndighedsoplysninger, særligt hvis det foregår automatisk og med tilbagevirkende kraft. Af samme årsag finder vi således ikke ændringen i paragraf 10 tilstrækkelig, hvori det lyder "[...] Hvor det er relevant, skal brugen af anonyme data tilskyndes". Derfor ser vi også gerne, at dette emne behandles mere omfattende og direkte i direktivet. Det skal være klart hvilken data, der bruges til hvad og af hvem, og



være muligt at få information om, hvornår data anvendes og eksempelvis samkøres på tværs af myndigheder.

Et nationalt eksempel herpå kunne være udfordringer forbundet med videregivelse af data vedrørende køretøjernes vægt, længde og akseltryk fra Vejdirektoratet til andre myndigheder. Data bør som udgangspunkt udelukkende udleveres på forespørgsel fra eksempelvis politiet i forbindelse med bevisførelsen i konkrete overtrædelsessager eller som metadata til at identificere, hvor der eksempelvis er potentielt behov for at øge vejsidekontrollen.

Det er ligeledes vores opfattelse, at udfordringerne forbundet med erhvervsrabatten over Storebæltsforbindelsen for udenlandske køretøjer, indregistreret i lande uden et centralt opslagsregister vil kunne have været helt eller delvist undgået, såfremt der eksisterede en højere grad af harmonisering af indsatsen og en bedre koordinering medlemslandene imellem.

Afslutningsvist skal vi understrege nødvendigheden af at ensrette Urban Vehicle Access Regulation (UVAR), som i dag er kendetegnet ved stor fragmentation på tværs af de europæiske medlemslande, hvor der blandt i forbindelse med miljøzoner eksisterer et utal af forskellige mærknings- og registreringsordninger. ITD er klar over, at området ligger uden for EU's beføjelser, men vi opfordrer kraftigt til, at revisionen benyttes til at italesætte udfordringen for særligt virksomheder, der leverer transportydelser på tværs af de europæiske grænser. Dette er især relevant i takt med en øget digitalisering af registreringsproceduren og automatisering af kontrolindsatsen med automatisk nummerpladegenkendelse (ANPG) og registre for udenlandske køretøjer, som stiller øgede krav til informationsdelen og samarbejder medlemslandene (jf. paragraf 2, stk. 1, a) og d)).

#### DTL-Danske Vognmænd (DTL)

DTL-Danske Vognmænd (DTL) er positive overfor EU-Kommissionens forslag til revision af ITS-direktivet.

### **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Forslaget er generelt blevet modtaget positivt af de øvrige medlemslande, omend der blandt nogle har været rejst kritik af, at myndighederne i fremtiden skal tilvejebringe data, der pt. ikke er tilgængelige.



## **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen er generelt positivt indstillet over for udbredelse af ITS, der kan være med til at understøtte udviklingen mod digitalisering af transportsektoren i Danmark og på tværs i EU, der anses som en forudsætning for fremtidens forbundne og autonome mobilitet.

Regeringen noterer sig, at der med initiativet vil blive stillet øgede krav til indhentning af data, som ikke understøttes i dag. Der tages forbehold for omfanget af initiativet, som vil blive undersøgt nærmere, herunder de statsfinansielle konsekvenser.

## **11. Forslaget understøtter regeringens vækstplan for handel og logistik, samt digitaliserings-partnerskabet anbefalinger. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg