



NOTAT

2. marts 2022

2021-2599

Forslag til opdatering af kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 om supplerende regler til Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU, for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester

C(2022) 492

1. Resumé

EU kommissionen foreslår en opdatering af Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 om supplerende regler til Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU, for så vidt angår tilrådighedsstillelse af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (retsakt B).

Retsakt B, som følger af direktiv 2010/40/EU (ITS-direktivet), stiller krav om, at en række trafik- og trafikantrelaterede data gøres tilgængelige via et Nationalt Access Point (NAP). For nuværende dækker retsakten alene TEN-T-vejnettet, hvilket i Danmark betyder, at det i praksis har været dele af statsvejnettet (motorvejsnettet i daglig tale kaldet "det store H"), der har været omfattet.

I forbindelse med opdateringen vil Kommissionen udvide det geografiske dækningsområde til at dække alle veje med offentlig adgang, heriblandt også kommunale veje. Alle kommuner vil derfor skulle gøre relevante data de er i besiddelse af tilgængelige via NAP. Endvidere ønskes retsakten udvidet til også at dække flere typer data om fx overhalingsforbud for lastbiler, ladestandere og tilgængelighed af parkeringspladser.

Forslaget forventes at have betydelige statsfinansielle og erhvervsøkonomiske konsekvenser, mens forslaget umiddelbart for-



ventes at have positive samfundsøkonomiske konsekvenser. Konsekvenserne herved vil blive undersøgt nærmere. Forslaget forventes ikke at påvirke beskyttelsesniveauet.

Regeringen støtter generelt forslaget idet opdateringen af Retsakt B er med til at understøtte udviklingen mod digitalisering af transportsektoren i Danmark og på tværs i EU samt på sigt er en forudsætning for fremtidens forbundne og autonome køretøjer.

Rådet modtog Kommissionens forslag til delegeret forordning den 2. februar 2022. Rådet har frist for indsigelse den 3. april 2022.

Det indstilles, at Vejdirektoratets dataudveksler, gøres til NAP for hele Danmark, og at Danmark ikke gør indsigelse mod den delegerede retsakt.

Regeringen vil otte dage fra oversendelsen af nærværende notat lægge denne holdning til grund.

2. Baggrund

Kommissionen har forelagt en opdatering af kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/962 om supplerende regler til Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2010/40/EU, for så vidt angår tilrådsstilling af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester (retsakt B).

Retsakt B er er underlagt ITS direktivet (Direktiv 2010/40/EU). I ITS direktivet er der i artikel 3 beskrevet en række prioriterede foranstaltninger, hvoraf Retsakt B nævnes ”b) tilrådsstilling af EU-dækkende tidstro trafikinformationstjenester.”

Fælles for retsakterne (A, B, C og E) under ITS-direktivet er, at de stiller krav om, at der etableres et nationalt adgangspunkt hvor igennem en række data skal gøres tilgængelige for alle.

Rådet modtog Kommissionens forslag til delegeret forordning den 2. februar 2022. Rådet har frist for indsigelse den 3. april 2022.

3. Formål og indhold

Formålet med opdateringen og med at gøre de beskrevne trafik- og trafikantrelaterede data tilgængelige via et nationalt adgangspunkt er at understøtte den stigende digitalisering af trafikafviklingen. Flere tilgængelige data kan understøtte udviklingen af forbundne



og autonome biler, understøtte innovation og kunstig intelligens (AI) som i sidste ende kan øge trafikssikkerhed, mobilitet, samt bidrage til at nedbringe udledningen af CO₂.

Retsakt B har indtil nu kun dækket data for TEN-T vejnettet, og der har alene været krav om, at man skal udstille de data, man allerede har.

I forbindelse med opdateringen af retsakt B vil Kommissionen udvide det geografiske dækningsområde til at omfatte hele vejnettet med undtagelse af private veje, der ikke indgår i TEN-T vejnettet eller er udpeget som motorvej, hvilket vil betyde, at alle kommuner skal gøre deres data tilgængelige via NAP.

Endvidere ønskes retsakten udvidet til også at dække flere typer data om fx overhalingsforbud for lastbiler, ladestandere og tilgængelighed af parkeringspladser. Nogle af de nye datatyper benævnes som 'afgørende data'.

I praksis forventes det at betyde, at alle de i retsakten beskrevne data, som vejmyndighederne allerede har, skal gøres tilgængelige via et nationalt adgangspunkt senest d. 1. januar 2028, men for de data, der er mærket som "afgørende data", vil kravet allerede gælde fra 1. januar 2025. Der stilles i første omgang ikke krav om at tilvejebringe og publicere data, som ikke allerede haves i et digitalt maskinlæsbart format.

Det skal dog bemærkes, at der foreligger et forslag til en opdatering af det overordnede rammedirektiv (ITS direktivet), hvorigennem Kommissionen ønsker at skabe mulighed for, at der ikke alene kan stilles krav om, at vejmyndigheder og -operatører skal dele de data de allerede har i et digitalt maskinlæsbart format, men også at der kan stilles krav om, at de skal tilvejebringe, og dele, de data der er angivet som "afgørende data", såfremt de ikke allerede har dem.

4. Europa-Parlamentets udtalelser

Foreligger ikke.

5. Nærhedsprincippet

Nærhedsprincippet vurderes overholdt, da området allerede reguleres på EU-niveau.



Trafik- og trafikant-rettede data anvendes bl.a. til ruteplanlægning til transport på tværs af landegrænser og adgangen til disse data bør derfor reguleres på fælles europæisk plan.

6. Gældende dansk ret

Forslaget kræver ikke ændringer i dansk ret.

Det gældende ITS-direktiv er gennemført i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 26 af 16/01/2012 om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer.

7. Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget kræver ikke ændringer i dansk ret.

Økonomiske konsekvenser

Statsfinansielle konsekvenser

Det forventes, ud fra Vejdirektoratets nuværende kendskab til retsakten, at alle de i retsakten beskrevne data, som vejmyndighederne allerede har, skal gøres tilgængelige via et nationalt adgangspunkt senest den 1. januar 2028. For de data der er mærket som ”afgørende data” som f.eks. frihøjder og hastighedsbegrænsninger vil kravet allerede gælde fra 1. januar 2025.

For kommunerne vil der op mod og efter 1. januar 2025 være en ressourcemæssig konsekvens ved at skulle identificere, bearbejde og udstille de data der i retsakten er mærket som ”afgørende”. Fra januar 2028 vil også kommunernes øvrige trafik- og trafikantrettede data skulle udstilles, hvilket vil medføre et øget ressourcetræk for kommunerne i perioden op til denne dato og herefter.

Vejdirektoratet forventer inden for egne ressourcemæssige rammer at kunne bistå kommunerne i et begrænset omfang med informationer om f.eks. standarder og datakvalitet ved eksempelvis af holde workshops for kommunerne. Vejdirektoratet forventer ikke at skulle bidrage med egentlig support, kvalitetssikring af data eller opfølgning i forhold til overholdelse af Retsakt B i forhold til kommunerne.



Der stilles i første omgang ikke krav om at tilvejebringe og publicere data, som ikke allerede haves hos vejmyndighederne.

Hvis det i forbindelse med opdateringen af selve det overliggende ITS-direktiv bliver aktuelt, at vejmyndighederne skal fremskaffe henholdsvis ”afgørende” og øvrige relevante data for hele vejnettet, vil det kunne forventes at have ressourcemæssige konsekvenser for kommunerne og i den forbindelse har nogle kommuner tilkendegivet en forventning om Det Udvidede Totalbalanceprincip (DUT).

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Vejdirektoratet er fra samarbejde med Erhvervsstyrelsen blevet bekendt med, at virksomhederne efterspørger flere data på et større vejnet og at data samles på et samlet dansk NAP. Det er Vejdirektoratets vurdering, at dette i høj grad er sammenfaldende med det der foreslås i opdateringen af Retsakt B.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Forslaget vil medføre 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, hvilket vil medvirke til en smidigere ruteplanlægning både for erhvervs- og privatbiler samt en øget regularitet i transportsektoren.

Øvrige konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Retsakten stiller jf. artikel 12 endvidere krav om, at der fra national side skal udføres kontrol med, at relevante aktører efterlever retsakten. Hvorledes dette arbejde ønskes organiseret og finansieret er pt. uafklaret. Opgaven formodes at være skalerbar. Det kan derfor ikke vurderes, hvilke omkostninger der kan blive forbundet hermed, men de vurderes begrænsede.

Der foreligger ikke nærmere oplysninger om de sikkerhedsmæssige aspekter af den foreslåede samling af data i et Nationalt Access Point (NAP).

8. Høring

Forslaget har ikke været sendt i høring.



9. Generelle forventninger til andres lande holdninger

Andre lande har udtrykt enighed med den danske holdning, hvor man fagligt set bakker op om forslaget, men ser en række udfordringer i forhold til, at der ikke er nogen lovhjemmel til at håndhæve retsaktens over for kommuner og (internationale) private aktører, og at det derfor er nødvendigt med yderligere initiativer/lovgivning for at sikre en reel efterlevelse af retsaktens forpligtigelser.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Regeringen støtter generelt forslaget, idet forslaget understøtter regeringens vækstplan for handel og logistik, samt digitaliseringspartnerskabet anbefalinger.

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 og de IT-sikkerhedsmæssige konsekvenser.

Regeringen vil otte dage fra oversendelsen af nærværende notat lægge denne holdning til grund.

11. Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.