

Færdselsstyrelsen  
Sorsigvej 35  
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899  
E-mail: [info@fstyr.dk](mailto:info@fstyr.dk)  
Web: [www.fstyr.dk](http://www.fstyr.dk)

Sagsnr.: 2024-718152  
10-02-2025

## Høringsnotat

### Bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler

Færdselsstyrelsen har den 11. november 2024 sendt udkast til bekendtgørelse om databestemmelser om offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 2. december 2024.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Dansk Bilbrancheråd og Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra KL, Mobility Denmark, Dansk e-Mobilitet, Dansk Erhverv og Drivkraft Danmark.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

#### 1. Generelle bemærkninger

Dansk Erhverv bemærker, at der generelt er brug for en detaljeret beskrivelse af, hvilke data og oplysninger, der specifikt skal indberettes i Færdselsstyrelsens digitale selvbetjeningsløsning. Yderligere er der behov for en realisme i de deadlines, der stilles, herunder om det er realistisk, at selvbetjeningsløsningen er i drift i det nye år, og om operatører kan nå at sende oplysninger om deres applikationsprogrammeringsgrænseflade senest den 14. april 2025.

Drivkraft Danmark anerkender behovet for klare rammer, der sikrer transparens og standardisering. Samtidig anerkendes, at Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (Herefter AFIR) er meget klar ift. de data, som skal indsamles og stilles til rådighed:

- Driftsstatus (i drift/ude af drift).

- Tilgængelighed (i brug/ikke i brug).
- Ad hoc-pris.
- Information om, hvorvidt den leverede elektricitet er 100 % vedvarende (ja/nej).

De bemærker, at man med implementeringen af AFIR laver et paradigmeskifte ift. den tilgang, der i årtier har været på brændstofmarkedet, hvor det for eksempel ikke er tilladt at dele liveprisdata af konkurrencemæssige hensyn.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at der er taget forbehold for tidsplanen, og er opmærksomme på, at en realistisk implementering er afgørende. Selvbetjeningsløsningen vil blive designet så detaljeret og brugervenlig som muligt for at sikre, at operatører har de nødvendige oplysninger til at opfylde kravene indenfor de opstillede tidsfrister. De specifikke data, der skal stilles til rådighed, er beskrevet i AFIR's artikel 20, stk. 2 og udvides i delegerede retsakter.*

*Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke vil blive krævet yderligere data end de, der fremgår heraf. Dette inkluderer f.eks. oplysninger om tilgængelighed, ad hoc-priser og driftsstatus, men altid inden for de fastsatte grænser.*

*Hvis der opstår mange spørgsmål eller tvivlspunkter i processen, vil Færdselsstyrelsen imødegå dette og eventuelt udarbejde en vejledning, der kan støtte operatørerne i overholdelse af kravene og forståelse af de specifikke krav. Færdselsstyrelsen ønsker at sikre en glidende overgang og samarbejder tæt med alle relevante interessenter for at nå dette mål.*

## **2. Begrebet "udstiller" i § 9, stk. 2**

Mobility Denmark bemærker, at det er uklart i udkastet, hvad der menes med "udstiller" i bekendtgørelsens § 9 stk. 2. Afhængigt af hvordan det skal forstås, er det Mobility Denmarks bekymring, at Færdselsstyrelsens udstilling af data, der er omfattet AFIRs artikel 20 stk. 2, kompromitterer ladeoperatørernes kommercielle forretning og konkurrencen på markedet.

Det er særligt kombinationen af ad hoc-priser og data for tilgængelighed, som er forretningskritisk – især hvis man kan få adgang til historiske data. Det ønsker Mobility Denmarks medlemmer under ingen omstændigheder bliver tilgængeligt på en struktureret måde, der kan bruges uhensigtsmæssigt i markedet. Mobility Denmark insisterer derfor på, at der ikke udstilles data, som kan anses for forretningskritiske og kan kompromittere konkurrencen. De opfordrer i den forbindelse Færdselsstyrelsen til at tage kontakt til Konkurrencestyrelsen for at sikre, at det ikke sker.

Dansk e-Mobilitet bemærker at deres væsentligste bekymring i forhold til bekendtgørelsen vedrører §9, stk. 2, hvor det anføres, at "Færdselsstyrelsen udstiller data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2".

Det bør specificeres, hvad der menes med ordet "udstiller", og det bør sikres, at data, der kan kompromittere ladeoperatørernes konkurrencesituation ikke offentliggøres. Det gælder særligt AFIR artikel 20, stk. 2, litra c, ii) og iii).

Sammenhængen mellem "ii) i brug/ikke i brug" og "iii) ad-hoc pris" er forretningskritisk, idet dette afslører forbrugernes prisfølsomhed i et bestemt område. Disse oplysninger bør ikke kunne

høstes af konkurrenter gennem de udstillede data. Derfor bør der ikke være adgang til historiske data og dataskrab skal forhindres.

Dansk Erhverv bemærker, at det uklart, hvad der menes med "udstiller" i § 9, stk. 2 i bekendtgørelsen, og der er behov for, at begrebet specificeres. I den forbindelse fremhæver Dansk Erhverv, at det ikke skal pålægges operatørerne at udstille data, som kan anses for at være forretningskritisk, og som kan kompromittere konkurrencen på lademarkedet. Især kombination af data for tilgængelighed og ad-hoc priserne vil være af kritisk karakter, og særligt hvis der også bliver en struktureret adgang til historiske data.

Drivkraft Danmark bemærker, at det fremgår, at Klimadatastyrelsen indsamler, opbevarer, distribuerer og videregiver data, som omfattes af AFI-forordningens artikel 20, stk. 2. Det uddybes imidlertid ikke, hvordan data vil blive anvendt, og hvem der vil få adgang til behandlede data. Det, mener Drivkraft Danmark, er meget problematisk, fordi det kan skabe usikkerhed ift. konkurrencen på lademarkedet.

Ifølge Konkurrencerådet er konkurrencen på lademarkedet allerede svag. Det er derfor helt afgørende, at implementering af AFIR styrker og ikke svækker konkurrencen. Her vil det være meget problematisk, at staten stiller forretningskritiske oplysninger til rådighed for konkurrenter i markedet.

Drivkraft Danmark mener, at kommuner, stat og regioner både kan ses som offentlige myndigheder og som konkurrenter til de private ladeoperatører, når det gælder lademarkedet. Offentlige myndigheder tjener nemlig ofte penge på at udbyde ladepladser til private aktører mod betaling. De ladepladser er i direkte konkurrence med private aktørers ladepladser på private arealer. Det vil i den forbindelse være stærkt konkurrenceforvridende, at kommunerne og byderne på opgaverne får adgang til bearbejdede data – fx om lokale belægningsgrader, selvom der kan argumenteres for at kommunerne også er planlægningsmyndighed.

På baggrund af de informationsmøder, der har været i forbindelse med udarbejdelsen af bekendtgørelsen, er de ikke blevet betrygget i, at der hos myndighederne er et tilstrækkeligt stort fokus på konkurrenceaspektet ift. implementeringen af datakravene i AFIR. Drivkraft Danmark opfordrer til, at det præciseres, hvordan data håndteres og anvendes. De opfordrer til, at konkurrencemyndighederne inddrages i videst muligt omfang for at sikre, at implementeringen af AFIR understøtter et velfungerende lademarked med fair konkurrence.

Drivkraft Danmark efterspørger desuden en præcisering af processerne, herunder:

- Hvordan og hvor data skal indsendes.
- Hvornår data skal leveres og opdateres.
- Hvordan myndighederne vil følge op på kravene og håndtere fejl eller manglende indrapportering.

#### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at udstillingen af data, som omfattes af § 9, stk. 2 i bekendtgørelsen, ikke vil kompromittere konkurrencen eller ladeoperatørernes forretningskritiske oplysninger. Det vil derimod udgøre et markedsvilkår, der skal skabe mere gennemsigtighed i branchen. De specifikke data, der skal udstilles, er beskrevet i AFIR's artikel 20, stk. 2 samt delegerede retsakter. Færdselsstyrelsen bemærker, at der ikke vil blive krævet yderligere data*

end de, der fremgår heraf. Dette inkluderer f.eks. oplysninger om tilgængelighed, ad hoc-priser og driftsstatus.

Det er vigtigt at bemærke, at dette tiltag har været igennem en vurdering hos Konkurrence- og forbrugerstyrelsen for at sikre, at det ikke forvrider markedet eller stiller nogle aktører dårligere. Konkurrence- og forbrugerstyrelsen har vurderet, at denne tilgang balancerer behovet for gennemsigtighed med hensynet til markedsdynamikker og konkurrence. Konkurrence- og forbrugerstyrelsen vurderer, at det ikke vil medføre konkurrencefordrejning, idet den beskrevne data allerede er tilgængelig i markedet, hvorfor det ikke gør nogen forskel, at Færdselsstyrelsen også gør dem tilgængelig.

Formålet er at sikre et mere åbent og fair marked, hvor både forbrugere og operatører kan drage fordel af en højere grad af informationsdeling. Færdselsstyrelsen anerkender dog vigtigheden af at beskytte mod utilsigtet brug af data, og vil derfor have de indkomne bekymringer med i det videre arbejde.

Data skal indsendes via Færdselsstyrelsens digitale platform. Hvis der opstår spørgsmål, vil Færdselsstyrelsen udarbejde en vejledning for at støtte operatørerne. Statisk data skal indsendes og opdateres løbende ved væsentlige ændringer, hvor dynamiske data skal opdateres sideløbende. Krav til frister for opdatering af oplysninger, fremgår af delegerede retsakter.

Færdselsstyrelsen vil overvåge indberetninger, håndtere fejl med varsling og rettelsesfrister og følge op på manglende data med påmindelser og mulige sanktioner. Styrelsen ønsker en glidende overgang og har til hensigt at samarbejde med relevante interessenter for at sikre korrekt og effektiv overholdelse af EU-retten.

### **3. Kommunernes ladestanderprojekt**

KL vil overordnet henvise til deres høringssvar fra januar 2024 til Transportministeriet, som er vedhæftet høringssvaret, men også supplere med svaret nedenfor.

KL afslutter kommunernes ladestanderdataprojekt i december 2024. Der er pt. 95% af data for de offentligt tilgængeligt ladestandere i GeoFA - og de arbejder på at få lukket hullet op imod de 100% i de kommende uger.

Herudover indeholder GeoFA også data om kommunal ladeinfrastruktur til biler - samt ladefaciliteter til micromobilitet (cykler, kørestole, løbehjul m.m.), da det er en selvstændig dagsorden for kommunerne at omstille til mere grøn og bæredygtig transport, især for pendlere - og i naturen mhp. at understøtte bosætning, friluftsliv og turisme.

Kommunernes strategiske rolle ift. ladeinfrastruktur er relateret til den fysiske planlægning, kommunernes egne klimaplaner samt udbud/kontraktstyring af aftaler med operatører.

Kommunernes behov er derfor i høj grad dækket af den løsning, de selv har finansieret og faciliteret datasamarbejde for – altså GeoFA-løsningen under GeoDanmark.

De autoritative data kan derfor hentes i GeoFA i dag og fremover, når løsningen er i drift og vil udvikle sig sammen med markedet.

Der hvor KL ser, at Færdselsstyrelsens projekt kan skabe værdi er i udstilling af data på tværs af EU via NAP'en/Dataudveksleren, så fx transportvirksomheder/tunge køretøjer kan planlægge ruter efter disse oplysninger, statiske som dynamiske.

Herudover kan Færdselsstyrelsen skabe og formidle mere viden om aggregeret forbrug på de enkelte ladefaciliteter, som er et relativt uopdyrket område for andre end elselskaberne.

Her mener KL, at Færdselsstyrelsen med fordel kan opsøge elselskaberne og Energinet for samarbejde og vilkår for databehandling.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at høringssvaret ikke giver anledning til justeringer af bekendtgørelsen. GeoFA håndterer på nuværende tidspunkt primært statiske data. Ifølge kravene i AFI-forordningen skal der også gøres dynamiske data tilgængelige, som eksempelvis information om ladestandernes aktuelle status (tilgængelighed, i brug/ikke i brug) og ad hoc-priser. Disse oplysninger er afgørende for at opfylde forordningens krav og sikre, at løsningen understøtter EU's mål om en sammenhængende ladeinfrastruktur på tværs af medlemslandene. Færdselsstyrelsens projekt sigter mod at bygge bro mellem nationale og internationale løsninger gennem udstilling af både statiske og dynamiske data.*

*Færdselsstyrelsen vil overveje forslaget om at skabe og dele indsigt i det aggregerede forbrug ved ladefaciliteter. Dette er et relevant og vigtigt fokusområde, som tages med i de videre overvejelser. I den forbindelse undersøges mulighederne for samarbejde med elselskaberne og Energinet med henblik på at fastlægge rammer og vilkår for databehandling og udnyttelse af disse oplysninger.*

#### **4. Spørgsmål vedrørende hvad der menes med parkeringsplads**

Mobility Denmark bemærker, at jf. AFIRs artikel 20, stk. 2, litra a, skal de stille data til rådighed for antallet af parkeringspladser for personer med handicap. De vil gerne have specificeret, hvad der menes med en parkeringsplads. Er ladepladserne på en ladepark fx parkeringspladser?

Dansk e-Mobilitet bemærker at ifølge AFIRs artikel 20, stk. 2, litra a, skal ladeoperatørerne stille data til rådighed for antallet af parkeringspladser for personer med handicap. Det bør specificeres, hvad der menes med en parkeringsplads. Er ladepladserne i en ladepark fx parkeringspladser?

Dansk Erhverv bemærker, at jf. artikel 20, stk. 2, litra a, i AFIR skal operatører stille data til rådighed for antallet af parkeringspladser for personer med handicap. Det bør blive specificeret, hvad der menes med en parkeringsplads, og hvorvidt ladepladser i en ladepark f.eks. forstås som parkeringspladser.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at en parkeringsplads i AFIR er defineret som en lokalitet, hvor der kan opstilles ladepunkter for elektriske køretøjer. Når parkeringspladser er forbundet med ladeinfrastruktur, kan de inkludere krav til pladsens tilgængelighed, placering, og*

*brugervenlighed, f.eks. krav til fysisk adgang og installation af ladestationer. Dermed giver disse bemærkninger ikke anledning til justeringer af bekendtgørelsen.*

## 5. Data om åbningstider

Mobility Denmark bemærker at de også skal stille data til rådighed om åbningstider. De vil gerne have specificeret om der er tale om det tidsrum, hvor standeren er offentlig tilgængelig når nogle af deres ladestanderne er bag hegn eller er semi-public og gøres derfor kun tilgængelig noget af tiden. Er det det, der menes?

Dansk e-Mobilitet bemærker at ifølge AFIRs artikel 20, skal ladeoperatørerne stille data til rådighed om åbningstider. Det bør specificeres om der er tale om det tidsrum, hvor standeren er offentlig tilgængelig?

Dansk Erhverv bemærker, at der yderligere skal stilles data til rådighed om åbningstider. Dansk Erhverv bemærker, at kravet om data om åbningstider også bør blive specificeret. Herunder hvorvidt der er tale om det tidsrum, som standeren er offentligt tilgængelig i.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at dette ikke giver anledning til justeringer af bekendtgørelsen. Det fremgår af Bilaget til gennemførelsesforordning omhandlende tilgængelighed af data om infrastruktur til alternative drivmidler, at åbningstider skal forstås som information omhandlende den tidsperiode, hvor en ladestation eller tankstation er åben og tilgængelig for offentlighedens behov for opladning eller tankning. Hvor relevant skal timeplanen for bygningen eller faciliteterne, som giver fysisk adgang til ladestationen og tankstationen tages i betragtning. Definitionen af åbningstider må således forstås i overensstemmelse hermed. Det bemærkes dog, at denne gennemførelsesforordning og dermed også bilaget endnu ikke er endeligt vedtaget. .*

## 6. Oplysning om elektricitet er 100% vedvarende

Mobility Denmark bemærker, at jf. AFIRs artikel 20, stk. 2, litra c, skal aktører oplyse, om den leverede elektricitet er 100% vedvarende (ja/nej). Mobility Denmark vil gerne have at vide, hvordan det skal forstås. Der er ingen, der kan garantere samtidighed, dvs. at den strøm, du står og lader nu og her, er 100 pct. Vedvarende energi, men operatørerne kan afdække forbruget via oprindelsescertifikater, vel at mærke på bagkant. Er det det, der menes?

Dansk e-Mobilitet bemærker, at ifølge AFIRs artikel 20, stk. 2, litra c, skal ladeoperatørerne oplyse, om den leverede elektricitet er 100% vedvarende (ja/nej). Ladeoperatørerne bør vejledes om reglerne for mærkning af grøn strøm jf. EU's VE direktiv og Forbrugerombudsmandens vejledning ift. mærkning af grøn strøm. Desuden henvises til det kommende Green Claims Directive.

Dansk Erhverv bemærker, at jf. artikel 20, stk. 2, litra c, i AFIR skal operatøren desuden oplyse, hvorvidt den leverede strøm er 100 pct. vedvarende ved enten at svare "ja" eller "nej". Det bør blive uddybet, hvad der forstås ved 100 pct. grøn strøm, herunder om forbruget kan afdækkes via

oprindelsescertifikater, da det ikke kan garanteres, at den strøm der forbruges på ét bestemt tidspunkt fra elnettet, består af 100 pct. vedvarende energi.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen vurderer, at dette ikke behøver at fremgå af bekendtgørelsen. Det fremgår af bilaget til gennemførelsesforordning omhandlende tilgængelighed af data om infrastruktur til alternative drivmidler, at det skal oplyses, om ladestationen leverer 100 % vedvarende elektricitet i overensstemmelse med EU's oprindelsescertifikater, jf. EU Guarantee of Origin (GO) Scheme. Definitionen af 100 % vedvarende elektricitet må således forstås i overensstemmelse hermed. Det bemærkes dog, at denne gennemførelsesforordning og dermed også bilaget endnu ikke er endeligt vedtaget.*

## **7. Bekendtgørelsen supplerer forordningen i § 2**

Dansk e-Mobilitet bemærker at det i § 2 anføres at "Bekendtgørelsen supplerer 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/EUT", men reelt er bekendtgørelsen vel ikke et supplement til forordningen i betydningen at den bygger oven på og tilføjer noget til forordningen. Det forekommer umiddelbart mere retvisende at bekendtgørelsen udmønter forordningen.

Dansk e-Mobilitet anbefaler, at den danske implementering af forordningen udelukkende indeholder de krav som følger direkte af forordningen, sådan at danske regler ikke adskiller sig fra de øvrige EU-landes. På den måde sikres det, at de ladeoperatører som opererer i flere europæiske lande umiddelbart kan anvende deres it-systemer i Danmark og indberette samme oplysninger i alle de lande de opererer i. Det vil tilsvarende betyde, at europæiske apps mv. som skal anvende de oplysninger som stilles offentligt til rådighed, kan tilgå de samme oplysninger i alle EU-lande.

Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at dette ikke giver anledning til justeringer af bekendtgørelsen. Det vurderes fortsat, at bekendtgørelsen supplerer forordningen.*

*Færdselsstyrelsen planlægger ikke at stille yderligere krav end de, der fremgår af forordningen.*

## **8. Anvendelsesområde i § 2**

Dansk e-Mobilitet bemærker, at det kan overvejes, om der under afsnittet "Anvendelsesområde" under § 2 bør tilføjes, at bekendtgørelsen anvender samme definitioner, som fremgår af forordningen.

Kommentar:



*Færdselsstyrelsen bemærker, at det allerede fremgår af bekendtgørelsen, at den supplerer forordningen. Forordningen har direkte virkning i medlemsstaterne, hvorfor det ikke vurderes som nødvendigt at beskrive, at der anvendes de samme definitioner.*

## **9. Forkortelsen API**

Dansk e-Mobilitet bemærker, at det bør overvejes at bruge forkortelsen API i stedet for det fulde udtryk "applikationsprogrammeringsgrænseflade". API er en standard-forkortelse, der anvendes bredt i både tekniske og offentlige sammenhænge, og det vil gøre teksten mere læsbar og lettere at forstå. I overskriften mellem § 5 og § 6 kunne således anføres "Applikationsprogrammeringsgrænseflade (API)", hvorefter forkortelsen API bruges alene i resten af teksten.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen vil tage denne bemærkning til efterretning ved revision af bekendtgørelsen.*

## **10. API og kendte standardiserede løsninger**

Dansk e-Mobilitet opfordrer til, at den anvendte API tager udgangspunkt i kendte og standardiserede løsninger, så ladeoperatørerne ikke skal tilpasse deres dataløsninger til helt nye og anderledes standarder.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen bemærker, at der sigtes mod at fremme og implementere standardiserede løsninger, der er bredt anerkendt og anvendt. Færdselsstyrelsen vil fortsat tage sådanne hensyn i betragtning under udarbejdelsen og gennemførelsen. For at sikre at bekendtgørelsen er fremtidssikret i forhold til ændringer og udvikling i branchestandard, vurderes det ikke, at dette skal fremgå af bekendtgørelsen.*

## **11. Eksisterende register**

Dansk e-Mobilitet bemærker at i § 12, stk. 3 anføres, at "§ 4, stk. 1 og 2, finder ikke anvendelse på udbydere af mobilitetstjenester og operatører af offentlig tilgængelige ladepunkter, som ved bekendtgørelsens ikrafttræden er registreret i det eksisterende register for udbydere af mobilitetstjenester og operatører". Det bør både overvejes at anføre hvilket register der er tale om, og om listen over disse bør offentliggøres enten som et bilag til bekendtgørelsen eller på Færdselsstyrelsen hjemmeside.

### Kommentar:

*Færdselsstyrelsen anerkender vigtigheden af at præcisere, hvilket register der henvises til, og behovet for gennemsigtighed. Det vurderes dog, at det ikke skal fremgå af bekendtgørelsen. Ifølge IDACS retningslinjer for IDRO-registreret, er de udstedte ID-koder først gyldige fra offentliggørelse. Færdselsstyrelsen vil således føre et offentliggjort register over udstedte ID-koder på Færdselsstyrelsen hjemmeside.*



## Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund  
ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport  
ATL - Transportens arbejdsgivere  
AutoBranchen Danmark  
Bilbranchen  
Brintbranchen  
Dansk Bilbrancheråd  
Dansk e-Mobilitet  
Dansk Erhverv  
Dansk Mobilitet  
Dansk PersonTransport (DPT)  
Danske Regioner  
Danske Speditører  
Datatilsynet  
DI - Dansk Industri  
DI Transport  
Drivkraft Danmark  
DTL - Danske Vognmænd  
DTL's arbejdsgiverforening  
Elbilforeningen FDEL  
Erhvervsstyrelsen (OBR)  
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd  
FDM (Forenede Danske Motorejere)  
FEP Forbundet for Erhvervsmæssig persontransport  
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport  
KL - Kommunernes Landsforening  
Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet  
Klimadatastyrelsen  
Landbrug & Fødevarer  
Mobility Denmark  
Motorstyrelsen  
Rigsadvokaten  
Rådet for Sikker Trafik  
Trafikstyrelsen  
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)  
Vejdirektoratet