

Høringsnotat

Bekendtgørelse om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer

Vejdirektoratet har den 15. maj 2025 sendt udkast til bekendtgørelse om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer i høring. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 13. juni 2025.

Der indkom i alt 9 høringssvar, ud over afklarende spørgsmål i løbet af høringsperioden.

Følgende organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger:

DA (Dansk Arbejdsgiverforening), TUR (Transporterhvervets Uddannelser), NAVIAIR, Sund & Bælt Holding A/S og A/S Storebælt, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Rigsrevisionen, Færdselsstyrelsen, Banedanmark, Rigsombudsmanden på Færøerne, Digitaliseringsstyrelsen og DSB.

Vejdirektoratet har modtaget høringssvar fra:

KL, Erhvervsstyrelsen (gengivelse af præhøringssvar vedr. vurdering af de administrative konsekvenser for det private erhvervsliv), Datatilsynet, Glostrup Kommune, Mobility Denmark, Gladsaxe Kommune, Rødovre Kommune, Ishøj Kommune, samt Sydkort (et geodatasamarbejde mellem sydjyske kommuner).

Bemærkninger til bekendtgørelsesudkastet

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

1. Emne A: Øgede udgifter til efterlevelse af bekendtgørelsens krav

KL, Gladsaxe Kommune, Ishøj Kommune og Sydkort nævner de store udgifter, der vil være forbundet med kommunernes efterlevelse af ITS-bekendtgørelsen og retsakterne under ITS-direktivet. Udgifterne forudses, grundet det forudgående arbejde med at finde og bearbejde underliggende oplysninger til data, samt konvertering til den relevante standard, før data gøres tilgængelige via det nationale adgangspunkt, NAP. For data, der allerede findes i et digitalt maskinlæsbart format, og derfor falder under kravene i retsakterne, forventes udgifter

til konvertering. I begge tilfælde nævnes også udgifter til beskrivelse af metadata og til at holde rådata opdaterede hos de enkelte kommuner. Grundet manglende kompetencer eller årsværk i kommunernes GIS- og vejområder, vil de nye opgaver forventeligt kræve nyansættelser.

KL, Ishøj Kommune og Gladsaxe Kommune nævner specifikt DUT-forhandlingerne.

Erhvervsstyrelsens præhøringssvar oplyser, at bekendtgørelsen vurderes at medføre øgede udgifter for det private erhvervsliv. De samlede udgifter vurderes dog at være under bagatelgrænsen for forelæggelse for Regeringens Økonomiudvalg på 4 mio. DKK.

Kommentar:

Vejdirektoratet bemærker, at ITS-bekendtgørelsen udelukkende indeholder krav om at omsætte underliggende oplysninger til digitale maskinlæsbare data, som derefter gøres tilgængelige via NAP. På baggrund af Erhvervsstyrelsens interview med dele af det private erhvervsliv og den forventede grad af digitalisering i danske kommuner, forventer Vejdirektoratet ikke, at der findes store mængder af underliggende oplysninger, som er omfattet af kravene i ITS-bekendtgørelsen, hos de kommunale vejmyndigheder. Dog skal det tages i betragtning, at det vil være antallet af datasæt inden for hver af de omfattede datatyper, der er afgørende for udgiftens størrelse og ikke den samlede mængde af data. Grunden er, at konvertering af hver datatype sker separat. Med andre ord, udgøres de samlede omkostninger primært af udgifter til at kortlægge data og at udarbejde konverteringsrutinen. Derefter kan øvrige datasæt inden for samme datatype konverteres uden ekstra udgifter til konvertering.

Vejdirektoratet forstår, at kommunerne nævner de samlede udgifter, da den samlede opgave med efterlevelse af bekendtgørelsens og retsakternes krav ses som en samlet belastning af deres budgetter.

Vejdirektoratet har tidligere, via Transportministeriet, oplyst til KL, at DUT-forhandlingerne for ITS-bekendtgørelsen og Retsakt B, er udskudt indtil der er klarhed over, om NAP kan afvikles af Klimadatastyrelsen, med mulighed for i højere grad at understøtte kommunernes ønsker i forbindelse med at gøre data tilgængelige.

2. Emne B: Manglende specifikationer, herunder krav til datastandarder

Glostrup Kommune, Ishøj Kommune, Gladsaxe Kommune og Sydkort svarer, at de mener, at de nuværende specifikationer, herunder krav til de datastandarder, som data skal gøres tilgængelige i, er mangelfulde. Faktisk i mange tilfælde så mangelfulde, at det ikke vil være hensigtsmæssigt eller brugbart at gøre data tilgængelige for tjenesteudbydere og andre brugere.

Kommentar:

Vejdirektoratet mener, at kravene til datadeling skal ses som et ønske om øget digitalisering af trafikken, særligt til forbedring af førerassistentsystemer og trafikantinformationstjenester, der bidrager til trafiksikkerhed, men også at understøtte fremkommeligheden i form af oplysninger om mest hensigtsmæssige rute. Sidstnævnte bidrager også positivt til miljøhensyn. Arbejdet med digitalisering i EU-lovgivningen tager udgangspunkt i de kompromiser og fremskridt (også

for øget datakvalitet), der er mulige at arbejde med i hele Unionen, med respekt for landenes ressourcer, i form af både tid, budget og investeringer. Da arbejdet også er komplekst ift. den løbende teknologiske udvikling og tekniske kompetencer på området, findes der ikke en færdig og gennemarbejdet køreplan for digitaliseringen. Det vil i stedet være sådan, at processen foregår ved løbende forbedring af specifikationer, hvilket også kan ses som strengere krav at skulle efterkomme. At stille sine data til rådighed er en stor opgave, som bidrager til opfyldelse af formålet med ITS-direktivet og retsakterne. Der er ikke et 'quick fix', som opfylder formålet på én gang, men en igangværende udvikling med stadige forbedringer.

Vejdirektoratet forstår, at de nævnte parter synes, at der må være en nedre grænse for beskaffenheden af specifikationer. Hvor den grænse ligger, vil være vurderet forskelligt af forskellige parter og ofte være resultatet af opnåeligt kompromis ved forhandling af specifikationernes tekst.

3. Emne C: Bistand til forståelse af krav og understøttelse af opgaveløsning

Gladsaxe Kommune, Sydkort og Rødovre Kommune skriver, at ITS-bekendtgørelsen er svær at forstå, til dels fordi der refereres til bilag, som findes i ITS-direktivet. Desuden, at det er meget svært at omsætte de omfattede datatyper og dertilhørende geografiske udbredelsesområder til egne data og veje. Derudover er det vanskeligt at arbejde i vejforvaltningssystemerne, hvor rådata opbevares, og at se hvilke data, man som dataejer pt. har tilgængelige på NAP – oftest fordi de er blandet med Vejdirektoratets data af samme type. Slutteligt, at det er en udfordring at gøre sine datasæt tilgængelige via NAP.

KL og flere af kommunerne nævner, at de generelt finder formålet med ITS-direktivet om tilgængeliggørelse af data godt og fornuftigt og derfor gerne vil være med til at opfylde det. De har dog en følelse af at mangle nødvendigt materiale, en vejledning eller en form for oversættelse af teksten til danske forhold, for at kunne arbejde med opgaven, selvom de har deltaget i Vejdirektoratets orienteringsmøder om ITS-direktivet og retsakterne.

Kommentar:

Vejdirektoratet forstår, at det er en udfordring at sætte sig ind i bekendtgørelsens krav. Kommissionen har i anden sammenhæng svaret, at ITS-direktivet og retsakterne skal ses og læses som samhørende dele af et lovgivningskompleks. Ved udarbejdelse af bekendtgørelsen er det en præmis at skulle gengive direktivets krav så tekstnært som muligt for at undgå misforståelser og fejlfortolkninger. Af samme grund er direktivets bilag ikke gengivet i bekendtgørelsen; der refereres til dem.

Vejdirektoratet har holdt orienteringsmøder, hvor Vejdirektoratet har fortalt om kravene i retsakterne og i det reviderede ITS-direktiv, hvor sidstnævnte nu implementeres ved ITS-bekendtgørelsen. Materialet, der er brugt ved møderne og refereret til, er tilgængeligt på Vejdirektoratets side. Vejdirektoratet er enige i, at det er en udfordrende opgave at forstå og at omsætte kravene, særligt når man ikke arbejder med EU-lovgivning eller deltager i møder med EU-Kommissionen.

4. Emne D: Statens sektoransvar

KL, Ishøj Kommune og Sydkort mener, at staten, i dette tilfælde Vejdirektoratet som ITS-myndighed, i langt højere grad bør hjælpe og understøtte kommunerne i opgaven. I lignende situationer, hvor data blev krævet delt, har staten tidligere spillet en langt større rolle.

Kommentar:

Vejdirektoratet har ikke ressourcer til at understøtte kommunernes opgaveløsning på den ønskede måde. Vejdirektoratet forstår, at opgaverne med at sætte sig ind i bekendtgørelsens krav er udfordrende og krævende for eksterne dataejere, herunder kommunerne. Dertil kommer krav fastsat i retsakterne under ITS-direktivet. Selvom Vejdirektoratet har holdt orienteringsmøder om kravene og delt Vejdirektoratets erfaringer med efterlevelse heraf, kan opgaven virke uoverkommelig uden de rette kompetencer og den nødvendige tid.

Selvom det umiddelbart ville gøre kommunernes opgave nemmere og måske endda ville give tjenesteudbydere og andre brugere af data ét samlet datafeed pr. datatype, at Vejdirektoratet i større grad overtog opgaven som tovholder, er der også ulemper ved den løsning:

Vejdirektoratet har ikke adgang til alle kommunernes data, og kan dermed ikke opdatere, bearbejde dem eller beskrive metadata, herunder datakvaliteten. Sidstnævnte er en vigtig parameter for genanvendelse af data i trafikantinformationstjeneste.

Der kan således argumenteres for, at det er mest formålstjenstligt, at hver dataejer beskriver metadata for sine egne data og holder både data og metadata opdaterede.

5. Emne E: Kritik af teknisk løsning/datamodel

KL, Glostrup Kommune, Ishøj Kommune, Rødovre Kommune og Gladsaxe Kommune foreslår en alternativ datamodel i deres høringssvar. Som Vejdirektoratet forstår det, mener de, at det vil være en bedre løsning for efterlevelse af ITS-bekendtgørelsens og retsakternes krav, at hente data fra andre offentlige databaser (bl.a. GeoFA i GeoDanmark og Plandata.dk), hvor data allerede ligger tilgængelige, frem for at gøre det til kommunernes opgave at arbejde med data fra vejforvaltningssystemerne Vejman.dk og RoSy.

Kommentar:

KL sendte forslaget til deres løsning til Transportministeriet og Vejdirektoratet i efteråret 2024. Her svarede Transportministeriet, at den foreslåede løsningsmodel ikke er mulig at anvende i praksis, grundet forskellige referencevejnet: nogle data i Vejman.dk er kun delvist koblet til vejnettet i GeoDanmark. Derfor vil disse data mangle i datasættet, hvis det vælges som reference. Desuden er vejnettet i Vejman.dk mere finmasket, end det i GeoDanmark. Derfor holder Vejdirektoratet fast i beslutningen om at anvende det som referencevejnet.

Som nævnt ovenfor, har Vejdirektoratet ikke ressourcer til at påtage sig ansvaret for eksterne dataejerers datasæt og gøre dem tilgængelige som samlet datafeed. Hver dataejer er ansvarlig for egne datasæt.

6. Emne F: Udfasning af OTMAN

KL, Rødovre Kommune, Gladsaxe Kommune nævner desuden udfasningen af OTMAN i deres svar, da kommunernes egen håndtering af de data, der pt. videresendes til NAP, føjer en ekstra udgift til opgaveløsningen.

Kommentar:

OTMAN er en digital løsning til kommunernes udmelding af trafikinformation om vejarbejder og arrangementer med gene for trafikken. Løsningen er udviklet i et samarbejde mellem Vejdirektoratet, RoSy og Vejman.dk, før der var EU-krav om at gøre de datatyper tilgængelige, for at få oplysningerne på Trafikinfo.dk. Nu har kravene i Retsakt B overtaget forpligtelsen til at gøre de informationer tilgængelige i form af datasæt via NAP.

De data, der i dag deles via OTMAN, er bare en lille del af de data, der skal gøres tilgængelige via NAP, jf. Retsakt B. OTMAN vil desuden ikke kunne klare de kvalitetskrav, der forventes fastlagt i efteråret 2025, for netop de datatyper. Derfor udfaser Vejdirektoratet OTMAN, hvorved kommunerne selv bliver ansvarlige for at gøre data tilgængelige. Vejdirektoratet har holdt orienteringsmøder om dette og opfordrer til, at kommunerne sammen finder en løsning, evt. et af de "hyldevareprodukter", der findes.

7. Emne G: Behandling af persondata

Datatilsynet har ikke umiddelbart bemærkninger til udkastet, men tilsynet forudsætter dog generelt, at reglerne i Databeskyttelsesforordningen og Databeskyttelsesloven vil blive iagttaget i forbindelse med enhver eventuel behandling af personoplysninger foranlediget af bekendtgørelsen.

Kommentar:

Vejdirektoratet forudsætter i lighed med Datatilsynet, at behandling af personoplysninger, som foretages på baggrund af bestemmelser fastsat i bekendtgørelsen, sker i overensstemmelse med reglerne i Databeskyttelsesforordningen og Databeskyttelsesloven.

8. Emne H: Ingen konflikt med typegodkendelsesreglerne

Mobility Denmark bemærker, at ITS-direktivet, og dermed også bekendtgørelsesudkastet, efter deres opfattelse er tilstrækkeligt afgrænset i forhold til den tekniske regulering af biler i forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF, hvorfor der ikke ses at være en konflikt mellem regelsættene.

Mobility Denmark opfordrer i forlængelse heraf Vejdirektoratet til at sikre, at potentielle konflikter fortsat undgås i en kommende bekendtgørelse om rammerne for indførelse af intelligente transportsystemer på vejtransportområdet og for grænsefladerne til andre transportformer.

Kommentar:

Vejdirektoratet har noteret sig, at Mobility Denmark vurderer, at der ikke er en konflikt mellem bekendtgørelsesudkastet og typegodkendelsesreglerne. Vejdirektoratet har med udkastet holdt sig tæt op ad direktivteksten, bl.a. med henblik på at undgå evt. konflikter med andre regelsæt.

9. Øvrige kommentarer

Vejdirektoratet har ud fra ovennævnte høringssvar ikke fundet anledning til at foretage ændringer i bekendtgørelsen i forhold til det udkast, der har været i høring.