

NOTAT

Dato 24. januar 2017
J. nr. 2016-6270

Grund- og nærhedsnotat om meddelelsen fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det europæiske økonomiske og sociale udvalg og Regionsudvalget om en europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer - en milepæl hen imod samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet

COM (2016) 766

Nyt notat

1. Resumé

Europa-Kommissionen fremsatte den 30. november 2016 sin meddelelse om en europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer - en milepæl hen imod samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet. Meddelelsen præsenterer Kommissionens syn på EU's strategi for implementeringen af C-ITS i Europa frem mod at samarbejdende og opkoblede biler forventes på markedet i stor stil fra 2019. C-ITS er en forkortelse for Cooperative Intelligent Transport Systems, og dækker over systemer, der kan udveksle data med hinanden og omgivelserne, som f.eks. biler, som kan udveksle data med hinanden og infrastrukturen.

Formålet med strategien er at understøtte en koordineret indførelse af C-ITS med henblik på at undgå et fragmenteret indre marked på C-ITS-området og skabe synergi mellem forskellige initiativer.

Strategien er ikke retlig bindende og har ikke direkte konsekvenser for Danmark. De konkrete initiativer, som iværksættes i forlængelse af meddelelsen, vil blive vurderet særskilt.

Meddelelsen medfører ikke økonomiske konsekvenser, herunder statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser.

Danmark er generelt positiv over for Kommissionens meddelelse om en europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer, der kan bidrage til en koordineret og hurtig indførelse af samarbejdende, opkoblede og automatiserede køretøjer på vejtransportområdet.



2. Baggrund

Kommissionen har ved COM nr. 766 af 30. november 2016 fremsendt meddelelse om ”En europæisk strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer - en milepæl hen imod samarbejdende, opkoblet og automatiseret mobilitet”.

Meddelelsen præsenterer Kommissionens syn på EU's strategi på C-ITS området frem mod 2019.

Kommissionen vurderer, at industrien er klar til at sende forbundne biler på markedet i stor stil fra 2019 under forudsætning af, at en række organisatoriske og lovgivningsmæssige forhold er opfyldt. Kommissionen arbejder derfor målrettet mod at sikre at dette sker.

Et led i dette arbejde var udfærdigelsen af Amsterdam-erklæringen, der blev underskrevet af de europæiske transportministre den 14. april 2016 hvori Kommissionen opfordres til at udfærdige en fælleseuropæisk strategi for kooperative, forbundne og automatiserede biler, hvilket er sket ved nærværende meddelelse.

Endvidere etablerede Kommissionen i november 2014 den såkaldte C-ITS Platform, der består af repræsentanter fra offentlige institutioner, private aktører og Kommissionen. Den første fase af C-ITS-plattformen mundede ud i en ekspertrapport i januar 2016. Ekspertrapporten blev suppleret af en cost-benefit-analyse og en offentlig høring, der tilsammen har dannet grundlag for Kommissionens strategi.

3. Formål og indhold

Kernen i Kommissionens strategi er at sikre en ensartet implementering af C-ITS løsninger på tværs af Europa, for derigennem at sikre funktionalitet og kompatibilitet på tværs af systemer og landegrænser.

Strategien opstiller 8 udfordringer, der bør tackles på EU-plan for at sikre koordineret indførelse af C-ITS-tjenester i 2019 og angiver, udover generelle opfordringer til hvorledes aktører på området bør agere, en række konkrete tiltag, som Kommissionen agter at gennemfører.

Disse 8 områder gennemgås nedenfor.

Prioriteter for indførelsen af C-ITS-tjenester

C-ITS-plattformen har efter anmodning fra Kommissionen analyseret omkostningerne og fordelene ved at indføre C-ITS-baserede tjenester for vejtransport i medlemsstaterne, og på grundlag af dette arbejde finder Kommissionen, at der hurtigt bør indføres en liste over teknologisk modne og meget nyttige C-ITS-tjenester, sådan at slutbrugerne og samfundet i bred forstand kan få gavn af dem snarest muligt.



Denne tidlige implementeringsliste er defineret som listen over dag 1-C-ITS-tjenester i Kommissionens strategi, der ligeledes indeholder en liste over dag 1,5-C-ITS-tjenester. Dag 1,5-C-ITS-tjenester beskriver tjenester, for hvilke fuldstændige specifikationer eller standarder muligvis ikke er helt klar til en storstilet indførelse fra 2019, selv om de generelt betragtes som modne.

Kommissionen vil støtte medlemsstaterne og industrien med at udvikle disse dag 1-C-ITS-tjenester, gennem forskellige støtteprogrammer, stille finansiering til rådighed for forskning og udvikling for dag 1,5-C-ITS-tjenester, samt tilskynde til gennemførelse af listen over dag 1,5-tjenester ved at videreføre processen med C-ITS-plattformen.

Sikkerhed i forbindelse med C-ITS-meddelelser

Kommissionen angiver i strategien, at det er nødvendigt at udvikle en fælles sikkerheds- og certifikatpolitik for indførelsen af C-ITS i Europa.

Kommissionen vil samarbejde med alle relevante interessenter på C-ITS-området om at udvikle denne politik, og vil offentliggøre vejledning om en europæisk C-ITS-sikkerheds- og certifikatpolitik i 2017.

Kommissionen vil endvidere analysere rollerne og ansvarsopgaverne i forbindelse med den europæiske C-ITS-tillidsmodel og undersøge, og om visse operationelle funktioner og styringsroller bør overtages af Kommissionen.

Garantier for beskyttelse af privatlivets fred og databeskyttelse

Beskyttelse af personoplysninger og privatlivets fred er en afgørende faktor for vellykket indførelse af samarbejdende, opkoblede og automatiserede køretøjer. Kommissionen vil offentliggøre den første vejledning om indbygget databeskyttelse og databeskyttelse gennem indstillinger, navnlig i relation til C-ITS, i 2018.

Kommunikationsteknologier og -frekvenser

På nuværende tidspunkt er det mest lovende hybride kommunikationsmiks en kombination af eksisterende mobilnetværk og ETSI ITS-G5 (kommunikation over kort afstand mellem biler og/eller infrastruktur).

I 2008 udpegede Kommissionen et særligt frekvensbånd til sikkerhedsrelaterede anvendelser. Den første indførelse af kommunikation mellem køretøjer indbyrdes og mellem køretøjer og infrastruktur over kort afstand vil være baseret på teknologier, der allerede er tilgængelige via dette frekvensbånd.

Kommissionen vil opretholde den udpegelse af frekvensbånd, der anvendes af ETSI ITS-G5 til sikkerhedsrelaterede ITS-tjenester, og støtte foranstaltninger til beskyttelse af dette frekvensbånd mod skadelig interferens, både på europæisk og internationalt plan.



Interoperabilitet på alle niveauer

I 2016 lancerede medlemsstaterne og Kommissionen C-Roads-plattformen med henblik på at sammenkoble aktiviteter til indførelse af C-ITS, i fællesskab udvikle og dele tekniske specifikationer og kontrollere interoperabilitet gennem testning flere steder. C-Roads-plattformen er åben for alle implementeringsaktiviteter med henblik på testning af interoperabilitet.

Kommissionen vil gøre fuld brug af C-Roads-plattformen som koordineringsmekanisme for den praktiske indførelse af C-ITS.

Overensstemmelsesvurdering

En gnidningsløs indførelse af dag 1-C-ITS-tjenester kræver en effektiv ramme for overensstemmelsesvurdering, som gør det muligt at kontrollere, om tjenesterne overholder de systemkrav, der gælder i hele EU.

Kommissionen vil støtte implementeringsinitiativerne ved at udvikle en egentlig fælles overensstemmelsesvurderingsproces for alle vigtige elementer.

Retlig ramme

Hvis EU ønsker at indføre dag 1-C-ITS-tjenester i 2019, skal investeringerne og de lovgivningsmæssige rammer tilnærme sig hinanden på europæisk plan. Den hurtige teknologiske udvikling og kompleksiteten af de relevante spørgsmål indebærer, at der er behov for en passende retlig ramme. Kommissionen mener, at denne ramme skal udvikles ved at tage ved lære af erfaringer og udnytte feedbacken fra og interaktionen mellem initiativerne til indførelse af C-ITS og C-ITS-plattformen.

Som følge af denne proces og i tæt samarbejde med alle interessenter vil Kommissionen overveje at anvende mandatet i direktiv 2010/40/EU om intelligente transportsystemer (ITS-direktivet) til senest i 2018 at vedtage en række delegerede retsakter.

De områder, der nævnes i forbindelse med mulige delegerede retsakter, er:

- kontinuitet i C-ITS-tjenester
- fastsættelse af regler om sikkerhed i forbindelse med C-ITS-meddelelser
- sikring af den praktiske gennemførelse af den generelle databeskyttelsesforordning på C-ITS-området
- sikring af en fremadskuende hybrid kommunikationsstrategi
- fastsættelse af regler om interoperabilitet
- fastsættelse af regler om overensstemmelseskontrolprocesserne.

Internationalt samarbejde

EU har allerede draget nytte af samarbejdet med Australien, Japan, Singapore og USA på områder såsom forskning, sikkerhed og harmonisering af standarder. Kommissionen vil fortsat fremme konvergens og koordinering mellem C-ITS-udviklings- og implementeringsaktiver i samarbejde med internationale parterne og initiativer, og fortsat engagere sig i samarbejdet mellem forsknings- og innovationsprojekter på ITS-området.



4. Europa-Parlamentets udtalelse

Europa-Parlamentet skal ikke høres, da der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

5. Nærhedsprincippet

Der redegøres ikke for nærhedsprincippet, da der alene er tale om en meddelelse fra Kommissionen.

6. Gældende dansk ret

Da meddelelsen ikke er bindende lovgivning, redegøres der ikke for gældende dansk ret.

7. Konsekvenser

Meddelelsen i sig selv medfører ikke lovgivningsmæssige og økonomiske konsekvenser, herunder statsfinansielle, samfundsøkonomiske og erhvervsøkonomiske konsekvenser. Meddelelsen medfører ej heller andre konsekvenser for beskyttelsesniveauet.

For så vidt angår de konkrete initiativer, som iværksættes i forlængelse af meddelelsen, vil konsekvenserne for Danmark blive vurderet i den sammenhæng.

8. Høring

Meddelelsen er sendt i høring i EU-specialudvalget for Transport, Bygning og Bolig.

Følgende høringssvar er modtaget:

Brancheforeningen for den danske vejgodstransport (ITD):

”ITD hilser Kommissionens strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer velkommen og er meget enig i strategiens sigte.

Den teknologiske udvikling og innovationen i transportsektoren fører sammen med nye forretningsmodeller til et stigende behov for nye digitale tjenester. Samtidig er der stigende krav til transportsektoren om at gøre transporten mere sikker, mere effektiv og bæredygtig. Hele denne udvikling giver en række sociale og økonomiske muligheder, som Danmark og Europa bør gribe nu, for at høste fordelene og bevare konkurrenceevnen på det globale plan.

Udveksling af data mellem forskellige systemer og aktører i transportsystemet betyder at udbud og efterspørgsel kan matches i realtid, hvilket fører til en mere effektiv udnyttelse af ressourcerne. Digitale teknologier kan også hjælpe til at reducere menneskelige fejl, for at imødegå ulykker i transportsektoren. De kan også skabe platformen for et multimodalt transportsystem som integrerer alle transportformer i en fælles mobilitet-service, så folk og gods kan transporteres effektivt og smidigt fra dør til dør.



Set fra transport- og logistiksektoren er det vigtigt også at fokusere på erhvervs-transporten, når nye teknologier rulles ud og integreres i fremtidens infrastruktur, transport- og trafikstyringssystemer. Som ét eksempel kan nævnes ”information om parkering uden for gadearealer” fra strategiens liste over dag 1,5-C-ITS-tjenester. Til forskel fra persontrafikken har vejtransporten ofte brug for flere faciliteter og mere plads på rasteanlæggene. Grundet køre-hvile-tids bestemmelserne, restriktioner i forhold til leveringstider mv. holder lastbilerne længere tid på rastepladserne og har samtidig brug for præcise værktøjer til planlægning. Som nævnt blot ét eksempel – i vores optik gælder det på alle områder om at afdække erhvervstransportens behov og tænke dem ind i den samlede løsning.

Det er endvidere vigtigt at offentlige data, som vejrdata, trafikdata, kortdata med videre, som kan anvendes i C-ITS systemerne, gøres gratis og let tilgængelige for erhverv, industri og forskning. Ligesom en veludbygget datainfrastruktur der er geografisk dækkende vil få afgørende betydning for systemernes funktion.

Hvis Danmark skal være med i front på C-ITS området og danske virksomheder skal have mulighed for at tage del i udviklingen, er det vigtigt at skabe de rette rammevilkår og at myndighederne udviser fleksibilitet og pragmatisme der gør det attraktivt at teste og udvikle i et dansk testmiljø.

ITD så gerne Danmark som foregangsland for implementering af C-ITS initiativer og attraktive testmiljøer, for eksempel gennem etablering af et C-ITS-forum med deltagelse af myndigheder, transportorganisationer og producenter - gerne i samarbejde med universiteterne.”

DTL Danske Vognmænd:

”DTL Danske Vognmænd hilser initiativet med etablering af en europæiske strategi for intelligente transportsystemer (C- ITS) for meget velkommen, så vejen kan blive åbnet for en trafiksikker indførelse af moderne vejsystemer i EU og moderne automatiserede køretøjer, som kan være med til at effektivisere hele transportbranchen.

DTL Danske Vognmænd vil gerne pege på, at systemet også bør udvikles så det kan medvirke til at hjælpe med at imødegå kriminalitet inden for transportbranchen, med f.eks. automatisk kontrol af nummerplader, hvorved man kan finde stjålne køretøjer og f.eks. standse ulovlig cabotagetransport m.v. Desuden bør systemet også være i stand til at rumme forskellige moderne vogntogskonstellationer såsom modulvogntog med f.eks. flere påhængskøretøjer i den samme kombination.

DTL vil også pege på, at der for store erhvervskøretøjer herunder især særtransporter er behov for, at både statslige og kommunale veje bliver klassificeret i et digitalt vejnet, hvoraf oplysninger om fx broklasser og brede- og højde-



profiler og ruter for farligt gods fremgår. Det vil efter DTLs opfattelse allerede i dag med chaufførbetjente lastbiler indebære store administrative besparelser for transportvirksomhederne og bedre fremkommelighed og trafiksikkerhed, og det vil formentlig være en nødvendighed i forbindelse med selvkørende lastbiler”

FDM:

”C-ITS teknologier kan, gennem en effektiv dataudveksling, skabe fleksible mobilitetsservices og forbedre transporteffektiviteten. FDM hilser tilgangen velkommen, hvor brugerne gives en sikkerhed for, at personoplysninger ikke er en handelsvare, og at brugerne effektivt kan kontrollere hvordan oplysningerne bruges.”

Trafikselskaberne i Danmark:

Der er betydelige perspektiver i en strategi for C-ITS - herunder for kollektiv transport.

Trafikselskaberne i Danmark (TiD) har ikke været involveret i det forudgående arbejde bag den fremsendte meddelelse, men på baggrund af deltagelse i og orientering fra UITPs europæiske komite skal lyde en opfordring til, at den kollektive trafik prioriteres i det fremadrettede arbejde med C-ITS.

Der er blevet nedsat en ny arbejdsgruppe: 'C-ITS, Public Transport and Automation in Urban Areas' under EU's C- ITS Deployment Platform, der mødtes første gang ultimo september.

UITPs sekretariat deltager i arbejdsgruppen, og meldingen er, at der spores begrænset vilje til at indarbejde ønsker fra den kollektive trafik.

Det forlyder, at det i høj grad er de bilproducerende lande samt enkeltvirksomheder, der sidder bag rettet i udviklingen af C-ITS, hvilket kan have den utilsigtede konsekvens, at hensynet til, indarbejdelse samt prioritering af den kollektive trafik ikke indarbejdes fra start, men må indpasses i en række systemer designet til og for personbiler.

Særligt i bymiljøet vil det være hensigtsmæssigt, om multimodale rejser baseret på cykler, delebiler, busser mv. prioriteres i C-ITS-systemer. Den førerløse metro er velkendt i og omkring København og bl.a. i Lyon testes førerløse busser.

Trængsel er en væsentlig udfordring særligt i og omkring byer, og prioritering af den kollektive trafik er en væsentlig forudsætning for at nedsætte de samfundsmæssige gener som følge af trængsel

Således vil det fra den kollektive trafiks synspunkt være hensigtsmæssigt, om C-ITS-systemer fra start har indarbejdet prioritering af bussen i bymiljøet mhp.



hurtig og sikker trafikafvikling i lyskryds, til/fra busbaner og let adgang til buslommer etc.”

Side 8/14

DI og Bilbranchen:

”DI og Bilbranchen synes det er positivt, at Kommissionen har fokus på udviklingen af nye teknologiske løsninger og ibrugtagning af intelligente transportsystemer (ITS). Målet bør være, at anvendelsen af ny teknologi bidrager til, at vi får et mere grønt og sikkert transportsystem, hvor vi spilder mindre tid i trafikken. I relation til sidstnævnte har DI hæftet sig ved, at det fremgår af meddelelsen, at omkostningerne ved trængsel skønnes at svare til 1 pct. af BNP. I en dansk kontekst er trængsel også en stigende udfordring, herunder ikke mindst på motorvejsnettet, hvor trafikken fra 2014 til 2015 steg med 6 pct.

Dernæst er det vigtigt at have for øje, at rækkevidden af funktioner og serviceydelser muliggjort af kommunikation med køretøjer potentielt er meget stor og går fra intelligent trafikinformation til information om brændstofbehov, ladestandere, og parkeringsmuligheder til online fejlfinding, reparation, vedligeholdelse og opdatering. I lyset af disse muligheder forsøger bilforhandlerne og -værkstederne konstant at forbedre og optimere deres kundeservice og de hilser de nye muligheder velkommen. Imidlertid kræver et sådant nyt teknologisk økosystem, at der er fri og "real-time" adgang til de data, som køretøjerne producerer.

Som for en lang række brancher er digitalisering blevet særlig vigtig for bilbranchen. Netop nu investerer branchen betydelige summer for at leve op til kundernes forventninger, som har ændret sig ikke mindst på baggrund af den stigende digitalisering. Heldigvis er branchen klar til at møde disse udfordringer og udvikle digitale forretningsmodeller til kundernes fordel. Fundamentet for dette bygger på, at de nødvendige redskaber er tilgængelige, at virksomhederne kan tiltrække kvalificerede medarbejdere, at virksomhederne kan opnå den nødvendige finansiering og mere end noget andet, at branchen har adgang til køretøjernes data.

Nødvendige redskaber, kvalificerede medarbejdere og nødvendig kapital er forhold som bilforhandlerne og -værkstederne selv har indflydelse på. Derimod har branchen ingen indflydelse på de data, som køretøjerne genererer og som i dag bliver sendt eksklusivt til bilproducenten, der herefter kan træffe beslutning om, hvordan disse oplysninger skal bruges og af hvem. På længere sigt vil dette begrænse konkurrencen i branchen, hvilket på ingen måde har hverken bilforhandlernes eller -værkstedernes interesse, og som ej heller er til bilejernes fordel.

Lige siden sikkerhedsudstyr som f.eks. blokeringsfri bremses blev introduceret har det været nødvendigt at udveksle data mellem forskellige systemer i køretøjerne. Disse data kan udlæses på værkstedet ved hjælp af diagnoseudstyr.



Digitaliseringen og den tekniske udvikling i øvrigt har på massiv måde ændret situationen. I dag er køretøjerne i stand til - også imens de kører - at producere mange forskellige former for data, som via internettet sendes trådløst til bilproducenten. Der går også data den modsatte vej; fra bilproducenten til køretøjet, hvorved forskellige fejl og opdateringer m.v. kan løses umiddelbart, mens bilen kører og uden at bilens ejer skal opsøge et værksted. Dette sker bl.a. eksempelvis gennem app's eller via køretøjets display.

Hvis der ikke er fri adgang til de data, som køretøjerne genererer, giver det bilproducenterne en uberettiget fordel frem for andre spillere i markedet, hvis forretningsmodel inkluderer samme eller afledte serviceydelser. Alene fair og balanceret konkurrence mellem alle markedets spillere yder forbrugerne den størst mulige fordel af de digitale muligheder. En dataplatform hvortil ikke alle har lige adgang risikerer at give bilproducenterne en privilegeret status i forhold til konkurrenter og andre tjenesteudbydere i branchen, som vil medføre betydelige restriktioner for konkurrencen.

For så vidt angår de fremsatte argumenter omkring sikkerhed har både bilforhandlere og værksteder ved udførelsen af fejlsøgning, vedligeholdelse og serviceeftersyn traditionelt ydet kunderne det højest mulige niveau af trafiksikkerhed. Det faktum, at sikkerhed og trafiksikkerhed i stadig større grad afhænger af data, som kan videresendes og udlæses, ændrer ikke herved. Tværtimod er bilforhandlere- og værksteder i deres strukturelle nærhed til kunderne i en ideel position til at opfange, hvad de reelle risici og trusler består i og hvordan de opleves af brugerne af bilerne i deres hverdag.

Bilbranchen støtter derfor, at der på EU-niveau hurtigst muligt gennemføres lovgivning for intelligente transportsystemer baseret på en platform, hvorved det sikres, at adgangen til data er fri og uden restriktioner eller forsinkelse og hvor datakvalitet og - funktionalitet altid har samme niveau for alle operatører på markedet. Hvis udfordringerne med trængslen samt en grønnere og sikrere vejtransport skal løses, er det vigtigt, at ingen relevante bidragsydere holdes uden for adgangen til at supplere markedet og køretøjerne med produkter og løsninger. Bilbranchen kan i den forbindelse henvise til "Position Paper on Connectivity" fra den europæiske forhandlerorganisation CECRA, <http://www.cecra.eu/statements/2016CECRAPPconnectivity03102016.pdf>

De Danske Bilimportører:

"De Danske Bilimportører kan som helhed bakke op om Kommissionens strategi for samarbejdende intelligente transportsystemer (C-ITS) og hilser det velkomment, at der lægges op til en samlet koordineret indsats for udviklingen af den nødvendige infrastruktur for C-ITS i EU.

Som repræsentant for bilimportørerne i Danmark og dermed for bilfabrikanternes danske repræsentanter henleder vi generelt opmærksomheden på de synspunkter vedr. C-ITS og biler forbundet til internettet mv. ("connected



cars”), der er fremsat af bilfabrikanternes europæiske sammenslutning ACEA (European Automobile Manufacturers Association). I relation til en europæisk strategi for C-ITS ser vi gerne, at TRM i grund- og nærhedsnotatet anerkender industriens synspunkter i forhold til bl.a.: Databeskyttelse og persondata, ”cybersikkerhed”, tredjeparts-adgang til data i biler og trafiksikkerhed og ansvar.

Nedenstående bemærkninger dækker ikke nødvendigvis alle de tekniske hensyn og interesser, som bilfabrikanterne (ACEA) lægger vægt på, men peger på enkelte afsnit i den danske sprogversion af COM(2016) 766, hvor bilfabrikanternes interesser i forhold til især databeskyttelse, cybersikkerhed og tredjepartsadgang bør fremhæves eller præciseres.

For så vidt angår adgang for tredjeparter til data i biler mv. samt spørgsmål vedr. frekvensbånd til V2X kommunikation henviser vi til ACEAs officielle synspunkter.

Der gøres opmærksom på, at de Danske Bilimportører ikke har kommenteret den engelske sprogversion af COM(2016) 766 udsendt den 2. december 2016 med frist for høringssvar den 12. december 2016.

Ad: Prioriteter for indførelsen af C-ITS-tjenester (afsnit 3.1)

De Danske Bilimportører har ikke umiddelbart bemærkninger til Kommissionens vurderinger af, hvilke C-ITS-tjenester der er teknologisk modne / implementeringsparate allerede fra 2019, og hvilke der kan forventes at blive det umiddelbart derefter. Vi er dog grundlæggende enige i, at det kan være fornuftigt med en implementeringsliste som den foreslåede, således at slutbrugerne og samfundet kan få gavn af dem snarest muligt.

Ad: Sikkerhed i forbindelse med C-ITS-meddelelser (afsnit 3.2.)

De Danske Bilimportører er enige i, at cybersikkerhed i forbindelse med C-ITS-meddelelser er afgørende, og kræver klare regler vedtaget på europæisk / EU-plan. Vi opfordrer til, at regeringen i grund- og nærhedsnotatet understreger vigtigheden af, at en europæisk nøgleinfrastrukturteknologi og krypteringsteknologi for biler udvikles i tæt dialog med bilfabrikanterne repræsenteret ved ACEA.

Vi opfordrer regeringen til at anerkende, at bilfabrikanterne har særlige og legitime interesser i cybersikkerhed i relation til biler / ”connected cars”.

En bil er IKKE en smartphone på hjul, og det er heller ikke en PC, der blot kan genstartes, hvis der opstår et problem under kørsel. Biler er komplekse og teknisk sensitive systemer, der skal leve op til de højeste tekniske og juridiske standarder. Systemerne udvikles og overvåges af fabrikanterne i streng overensstemmelse med europæiske sikkerhedskrav og kvalitetsstandarder, og det er ultimativt fabrikanterne, der bærer ansvaret for sikkerheden og integriteten af deres produkter.



For at leve op til dette og beskytte bilerne mod hacking, manipulation og malware udvikler bilfabrikanterne konstant både hardware og software til bilerne, og bruger bl.a. de nyeste krypteringsmetoder. Det er nødvendigt for bilfabrikanterne at kunne respondere prompte på nye tekniske risici og være i stand til at indhente al tilgængelig information fra tredjeparter.

Til det formål finder bilfabrikanterne, at branchesamarbejder som ISAC (automotive Information Sharing and Analysis Centre), oprettet af fabrikanterne for at dele information om nye sikkerhedstrusler og mulige modforholdsregler, er mere effektive end fastsættelse af minimumskrav til hardware og software. Sådanne krav vil ikke være tilstrækkelige mod cyber-trusler, der udvikler sig konstant.

Bilfabrikanterne er fundamentalt villige til at dele data med tredjeparter forudsat, at dette sker på en måde, der lever op til strenge krav til såvel trafik- og produktsikkerhed som datasikkerhed.

Garantier for beskyttelse af privatlivets fred og databeskyttelse (afsnit 3.3.)

Vi opfordrer til at en europæisk strategi for C-ITS (og grund- og nærhedsnotatet) anerkender, at ikke blot bilerejerne men også bilfabrikanterne har legitime interesser i databeskyttelse og IP-rettigheder til data, der er genereret af og i bilerne. Når det handler om at gøre disse data tilgængelige for tredjeparter (som en forudsætning for C-ITS) er det afgørende, at det sker på en måde, der ikke udgør en risiko for bilernes sikkerhedsmæssige funktion, eller underminerer bilfabrikanternes ansvar og IP-rettigheder.

Generelt bør der for begge parter gælde et princip om ingen deling af data uden aftale, kontrakt eller samtykke. Nogle data genereres af og bearbejdes i bilerne eller i relation til forbundne services, og er uden tvivl relevante i forhold til databeskyttelse og privatlivets fred afhængigt af i hvilken grad de kan kombineres med andre data, der tillader identifikation af konkrete personer.

Bilfabrikanter tilstræber så vidt muligt at designe bilerne således, at bilejerne kan vælge, hvorvidt de vil dele personlige data. Det betyder bl.a., at det skal være muligt at de-aktivere gps-data sendt fra deres "connected cars" – undtagen når gps-data kræves for at opfylde kontraktuelle eller lovmæssige krav (f.eks. nødkald eller krav om eCall funktionalitet).

Kommunikationsteknologier og -frekvenser (afsnit 3.4.)

Kommissionen fremhæver, at en effektiv C-ITS infrastruktur kræver en "hybrid kommunikationsstrategi", og at det komplette hybride kommunikationsmikrosystem skal være integreret i bilerne, for at de kan understøtte alle C-ITS-tjenester. Disse vil omvendt på infrastrukturens side afhænge af stedet, typen af tjeneste og omkostningseffektiviteten.



Kommissionen peger for nuværende på en kombination af ETSI ITS-G5 og eksisterende celleopdelte netværk som det mest lovende hybride kommunikationsmiks. ACEA peger her på visse udfordringer med det til ITS-G5 allokerede 5.9 Ghz bånd, og støtter undersøgelser af muligheden for at anvende lavere frekvensbånd til V2X som f.eks. 3.4 – 3.8 Ghz.

ACEA konkluderer, at ITS-G5 og LTE-V2V ikke kan kombineres på den samme frekvenskanal, fordi der er betydelige forskelle på det trådløse system. Det betyder i praksis, at 5.9 GHz-båndet må deles mellem de to teknologier med problemer til følge i forhold til hvornår, hvor og hvordan der skal opereres med forskellige V2X applikationer. Hvis begge opererer på 5.9 GHz vil de højst sandsynligt fejle på samme tid.

Overordnet støtter bilindustrien derfor undersøgelser af såvel brugen af LTE-V2X som en ny kommende G5 radio på en bærefrekvens mellem 3.4 – 3.8 GHz.

Internationalt samarbejde (afsnit 3.8.)

Derudover bør EU ikke alene fokusere på nødvendigheden af at skabe fælles teknologiske platforme og infrastruktur på europæisk plan. Det er særlig nødvendigt at samarbejde med USA og Japan for at undgå, at disse og EU hver især udvikler fundamentalt divergerende politikker og tekniske standarder for ”connected cars” og den infrastruktur, der omgiver disse.

Kommissionens synspunkter vedrørende betydningen af international standardisering (f.eks. regler for køretøjer og færdselsregler i FN's Økonomiske Kommission for Europa) bør udtrykkeligt bakkes op fra dansk side.

Udover de effektive rammer for C-ITS på europæisk plan spiller forskellige nationale forhold i de enkelte EU-lande også en rolle for, hvor hurtigt og i hvilken grad gevinsterne herved kan kapitaliseres. I Danmark kan den meget høje registreringsafgift virke hæmmende for udbredelsen af ny teknologi i biler, fordi afgiften er baseret på bilernes pris. Dermed skaber afgiften en uforholdsmæssig fordyrelse af al ny teknologi i biler og en langsommere udbredelse i Danmark sammenlignet med landene omkring os.

De Danske Bilimportører ser gerne, at regeringen anerkender, at Danmark også bør understøtte en europæisk C-ITS strategi ved at skabe optimale nationale rammebetingelser for udbredelsen af C-ITS og fjerne evt. afgiftsmæssige barrierer for udbredelsen af teknologier, der understøtter C-ITS i den danske bilpark.”

Værnsfælles Forsvarskommando:



”Forsvaret noterer sig med tilfredshed, at der i Kommissionens strategi er opmærksomhed på sådanne systemers sårbarhed overfor hacking og cyberangreb. I forbindelse med iværksættelse af strategien i form af konkrete tiltag, bør det overvejes, om de enkelte tiltag har en sådan indvirkning på den samfundsvigtige infrastruktur, at Forsvarets Center for Cybersikkerhed skal høres. Det vurderes, at der kan være enkelte tiltag som Forsvaret ønsker at kunne stå udenfor af hensyn til militær sikkerhed.”

Erhvervsstyrelsen:

”Erhvervsstyrelsens Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at strategien ikke i sig selv medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Erhvervsstyrelsen har ikke yderligere bemærkninger.”

Sund og Bælt Holding A/S:

”Selskabet er generelt positive over for Kommissionens meddelelse, men en tidsplan med planlagt start i 2019, er meget ambitiøs.

Selskabet har bl.a. behov for at undersøge de listede services, hvor der stilles krav til vejoperatører i forhold til C-ITS, herunder få afklaret om der er særlige forhold i relation til selskabets infrastruktur.

Selskabet har allerede arbejdet med følgende gennem et stykke tid, da det påvirker selskabets forretning direkte:

Beskyttelse mod Interferens fra nyt udstyr i forhold til brug af BroBizz til betaling:

Arbejdet sker i regi af ASSECAP, selskabet deltager i arbejdet med, at indrapportere "beskyttelses zoner" for Storebælt, Øresund samt vores EasyGo samarbejdspartnere i Danmark og færgerne til og fra Danmark. Udviklingen følges nøje med henblik på at sikre, at selskabet er forberedt, når trussels niveauet ændres.

Trust models. (Sikkerhed mod uautoriseret kommunikation med enhederne - hackere).

Selskabet benytter i stigende grad krypterings nøgler i forbindelse med BroBizz betaling. En af de store udfordringer, er udveksling af sikkerhedsnøgler mellem de mange forskellige parter, så de forbliver sikre. Selskabet arbejder løbende med dette i EasyGo og REETS, hvor det især har været vanskeligt, at finde en fælles model for udvekslingen mellem parterne. Selskabet kan derfor få gavn af at deltage, hvis der kan udvikles en standard som kan omfatte alle former for udveksling af trust data.

Standardiseringsarbejdet har indtil nu kun haft fokus på, hvordan selve krypteringen skulle udformes for at modstå hacker angreb, ikke hvordan man fik den formidlet, så de kunne bruges mere end et sted.



Selskabet har i forbindelse med opfølgningen på bompengedirektivet arbejdet tæt sammen med Vejdirektoratet (Officiel repræsentant), hvor selskabet og VD i fællesskab udarbejdede Danmarks svar på området. Selskabet finder, at en tilsvarende model muligvis kan anvendes i denne forbindelse med henblik på at sikre selskabets behov.

ITS-området påvirker væsentligt de opgaver selskabet varetager og stiller krav i form af nye opgaver. Selskabet ønsker derfor at følge aktiviteterne tæt, og søge indflydelse hvor det er muligt.”

Vejdirektoratet, Styrelsen for Forskning og Uddannelse, samt Erhvervsflyvnings Sammenslutning (ES) har meddelt, at de ingen bemærkninger har.

9. Generelle forventninger til andre landes holdninger/forhandlingssituationen

Kommissionen har bl.a. udarbejdet strategien på baggrund af det arbejde, der gennem de sidste år er pågået i Kommissionens C-ITS Platform, og de anbefalinger, der er opnået konsensus om igennem dette arbejde.

Alle medlemsstater og øvrige interessenter på området har haft mulighed for at deltage i dette arbejde, og påvirke anbefalingerne fra C-ITS Platform, og der forventes som udgangspunkt en relativt bred opbakning til den udmeldte strategi. Enkelte aktører har dog udtrykt bekymring omkring Kommissionens intention omkring at bruge ITS direktivets mandat til at vedtage delegerede retsakter.

10. Regeringens foreløbige generelle holdning

Strategien er blevet til i forlængelse af Amsterdam-erklæringen, der blev underskrevet af medlemsstaternes transportministre den 14. april 2016. Strategien følger de retningslinjer og principper, der er beskrevet i denne såvel som de anbefalinger, der er udarbejdet af C-ITS platformen. På baggrund af dette, og i tråd med de indkomne høringssvar, hilser regeringen Kommissionens strategi velkommen. Regeringen lægger dog vægt på, at en eventuel kommende lovgivning for intelligente transportsystemer sikrer fri adgang til data for at skabe fair og fri konkurrence på området.

11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg

Sagen har ikke tidligere været forelagt for Folketingets Europaudvalg.