



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 22. februar 2019
J. nr. 2019-848

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 31. januar 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 376:

Ministeren bedes kommentere henvendelsen af 22. januar 2019 samt materiale fra foretræde 31. januar 2019 vedrørende projektet "Traffic Conductor", jf. TRU alm. del – bilag.

Svar:

Jeg har forelagt materialet om "Traffic Conductor" for Vejdirektoratet, der bemærker følgende:

"Traffic Conductor" beskrives som et system, der kan etablere datakommunikation mellem biler og infrastruktur ved, at der implementeres en såkaldt OBU (On Board Unit) i alle biler i Danmark. OBU'en vil konstant (hvert sekund) sende information om køretøjets identitet og position til et centralt system, der på baggrund af disse informationer kan udarbejde anbefalinger til den enkelte bilist og sende disse anbefalinger til relevante køretøjer via OBU-enhederne.

Systemer, der giver løbende information om de enkelte køretøjers position (real-tidslogging) og muligheden for at målrette kommunikation til køretøjer baseret på deres position og køreretning, vil, som det også beskrives i oplægget fra Traffic Conductor, give en række muligheder. Køretøjer kan f.eks. advares om, at et udrykningskøretøj nærmer sig, og grundlaget for planlægning af ny infrastruktur, trafikanalyser og trafikledelse kan forbedres (f.eks. muligheder for at opdage og reagere på begyndende kø-dannelse).

Vejdirektoratet arbejder i dag indirekte med disse ting ved hjælp af kommunikationskanaler som radio, egne apps og åbne data (der gør det muligt for 3. part at give rutevejledning på baggrund af Vejdirektoratets data). Hertil kommer brug af positionsdata fra en anonymiseret stikprøve af køretøjer (flådedata) til løbende at følge trafiksituationen på vejene. En større udbredelse af real-tidslogging og en mulighed for at målrette kommunikation til køretøjerne må dog generelt forventes at være en opgave, der ligger i regi af vejmyndighederne i forhold til at udvikle og anvende trafikledelse. Principperne i "Traffic Conductor" falder ind under det begreb, der i fagkredse kaldes C-ITS systemer (Coope-



rative Intelligent Transport Systems), og for hvilke der igennem en årrække har været en omfattende udvikling i Europa, både på det tekniske og regulative område.

Vejdirektoratet deltager i EU's arbejde på området, både inden for CEN (European Committee for Standardization) og europæiske grupper og projekter som f.eks. NordicWay og NEXT ITS. Det overordnede formål er at sikre sammenhæng i tilgangen til teknologi og kommunikationsprotokoller, så der kan køres på tværs af Europa med de samme muligheder for at kommunikere med vejsideudstyr/vejmyndigheder og andre køretøjer på vejen.

De centrale principper og mål fra det fælles europæiske arbejde er:

- At der sikres kontinuitet i tjenesterne, dvs. tilgængeligheden af C-ITS-tjenester i hele EU for slutbrugerne. Dette skønnes at være den vigtigste faktor for hurtig indførelse af C-ITS i Europa, og systemer bør derfor baseres på fælles standarder og dataprofiler, der sikrer, at der kan etableres datakommunikation mellem forskellige systemer på tværs af producenter og landegrænser.
- At data, der udsendes af C-ITS fra køretøjer, skal betragtes som personoplysninger, da de vil vedrøre en identificeret eller identificerbar fysisk person. Indførelsen af C-ITS kræver derfor overholdelse af den gældende lovgivning om databeskyttelse.

Det beskrevne "Traffic Conductor" system har sammenfald med mange af de grundlæggende ideer og formål, der ligger bag det arbejde, der sker på EU-niveau.

Et dansk "Traffic Conductor" system kan dog være problematisk, når det kommer til at sikre teknisk kompatibilitet med andre systemer. Ifølge beskrivelsen af Traffic Conductor vil der være tale om et lukket proprietær patentbeskyttet system, hvilket kan umuliggøre dataudveksling med andre europæiske systemer og køretøjer fra andre lande.

Da "Traffic Conductor" systemet også indebærer, at køretøjerne konstant afgiver et positionssignal og logges i realtid, betyder det, at der indsamles persondata og dermed, at databeskyttelsesforordningen såvel som databeskyttelsesloven skal overholdes. Der er i oplægget om "Traffic Conductor" ikke redegjort for, hvordan de persondataretlige regler overholdes.

I oplægget om "Traffic Conductor" angives flere formål med systemet herunder at det kan booste samkørsel baseret på, at borgerne får adgang til at se, hvor mange, der kører fra x-by til y-by morgen og aften som et grundlag for at arrangere samkørsel. Det kan dog være vanskeligt at opnå en tilstrækkelig ano-



nymisering af data, idet lokationsdata indeholder information om start og slutpunkter for ture, og personer kan identificeres i henhold til konkrete adresser.

Derudover kan det oplyses, at EU i 2015 har vedtaget forordning 2015/758 om typegodkendelseskrav for indførelse af et køretøjsmonteret eCall-system og en ny forordning om typegodkendelse og markedsovervågning får virkning fra 2020. Det betyder, at alle nye personbiler i dag allerede har et eCall system. Det giver mulighed for at alarmere 112 ved tryk på en knap, som så oplyser bilens nøjagtige position til redningscentralen. Det fremgår tydeligt af forordningen (2015/758) og af præampelbetragtningerne, at sådanne overvågningssystemer skal overholde databeskyttelsesreglerne.

I forhold til omkostninger må etablering af et system til realtidslogging af køretøjer på det danske vejnet forventes at medføre betydelige udgifter til udvikling, indkøb af hardware, montering af OBU'er, validering, behandling og opbevaring af data, administration af systemet, samt kontrol af udstyret i den enkelte køretøjer.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen