



Orientering

Til Økonomiudvalget

Opdateret fakthanotat fra Movia om kinesiske elbusser

Resumé

Økonomiudvalget orienteres om et opdateret fakthanotat vedr. kinesiske elbusser, som Movia har sendt til deres ejerkommuner og -regioner. Movia er ved at gennemgå Movias egen og busoperatørernes risikovurdering for cybersikkerhed og -spionage ved rutebusser, herunder mulighed for misbrug af data og fjerndeaktivering af busser.

Sagsfremstilling

Økonomiudvalget blev d. 12. september 2025 orienteret pr. mail om et fakthanotat om kinesiske elbusser, som Movia har sendt til deres ejerkommuner og -regioner. Movia har nu sendt et opdateret notat efter, at de har modtaget svar fra Styrelsen for Samfundssikkerhed, jf. bilag 1.

Vurdering af risiko for cybersikkerhed og datasikkerhed ved kinesiske elbusser

Movia rettede i august 2025 henvendelse til Styrelsen for Samfundssikkerhed (SAMSIK) og bad styrelsen om at vurdere risici for cybersikkerhed og datasikkerhed ved kinesiske elbusser. SAMSIK har oplyst til Movia, at styrelsen generelt vurderer truslen for cyberspionage mod transportsektoren som meget høj, men at styrelsen ikke har kendskab til konkrete trusler i forhold til overvågning eller spionage fra kinesiske elbusser. SAMSIK har oplyst til Movia, at styrelsen ikke har kendskab til konkrete tilfælde af deaktivering af elbusser, men at rutebusser på linje med personbiler er udstyret med en række delsystemer med internetopkobling og sensorer (kameraer, mikrofoner, GPS, mv.), og at disse delsystemer kan udgøre sårbarheder, som kan udnyttes til at forstyrre busdriften, jf. bilag 2.

Movias operatører og deres underleverandører (bl.a. busproducenter) skal overholde dansk og EU-lovgivning om datahåndtering- og databeskyttelse, herunder GDPR-reglerne og sektorlovgivning om cybersikkerhed og softwareopdateringer for busser. Movia er ved at gennemgå Movias og busoperatørernes risikovurdering for cybersikkerhed og -spionage ved rutebusser, herunder mulighed for misbrug af data og fjerndeaktivering af busser, jf. bilag 1.

18-11-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 23514

Dokumentnummer i F2
9384802

Sagsnummer eDoc
2025-0358447

Sagsbehandler
Malene Frydenlund Jørgensen

Kommende busudbud

Movia har bedt Ankestyrelsen om en forhåndsudtalelse, om hvorvidt Movia inden for rammerne af den kommunale styrelseslov og trafiksel-skabsloven må prioritere elbusser på baggrund af oprindelse.

Økonomi

Sagen har ingen økonomiske konsekvenser.

Videre proces

ØU vil blive orienteret, når Movia har modtaget svar fra Ankestyrelsen.

Bilag

Bilag 1: Opdateret faktnotat fra Movia om kinesiske elbusser.

Bilag 2: Svarskrivelse til Movia fra Styrelsen for Samfundssikkerhed.

Dokumentnummer
2064836

Dato
05 11 2025

Direkte
+45 36 13 16 30

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Faktanotat - kinesiske elbusser version 2

Faktanotatets af afsnit 1, 3.1, 3.2, 4.7 og 7 er blevet opdateret primo november 2025.

1 Sammenfatning

Den udbredte brug af kinesiske elbusser i den kollektive trafik har været i fokus som følge af mistanke om risici i forhold til sikkerhed, forsyningssikkerhed og overholdelsen af menneskerettigheder i busproducenternes leverandørkæder. Dette fakthanotat beskriver Movias håndtering af busudbud samt den aktuelle markedsituation på markedet for rutebusser.

Det fremgår, at hovedparten af de elbusser, som betjener Movias buslinjer, er fremstillet af kinesiske busproducenter. Movias busoperatører anskaffer primært elbusser produceret af kinesiske busproducenter, fordi kinesiske elbusser er billigere i anskaffelse og drift, samtidigt med at de ikke står tilbage i kvalitet i forhold til europæiske elbusser. I modsætning til flere europæiske busproducenter kan de kinesiske producenter levere elbusser uden forsinkelser.

Kinesiske producenter kritiseres for at krænke menneskerettigheder ved produktion af elbusser og elbusbatterier, og der stilles fra forskellig side spørgsmål ved, hvordan kinesiske busproducenter indsamler og håndterer data. Movias opfølgning har hidtil ikke dokumenteret udfordringer på disse områder. Styrelsen for Samfundssikkerhed vurderer generelt truslen for cyberspionage mod transportsektoren som meget høj, men styrelsen har ikke kendskab til konkrete trusler i forhold til overvågning eller spionage fra kinesiske elbusser. En norsk undersøgelse har vist, at det principielt er muligt for producenten af en kinesisk bus at fjerneaktiverer bussen. Movia er ved at gennemgå Movias og busoperatørernes risikovurdering for cybersikkerhed og -spionage ved rutebusser, herunder mulighed for misbrug af data og fjerndeaktivering af busser.

En ny EU-forordning giver mulighed for, at trafiksselskaber prioriterer elbusser på baggrund af oprindelse. Formålet er at fremme den europæiske busindustri. Samtidig har Ankestyrelsen i en tilsynsudtalelse fra 2024 til kommuner og regioner fastlagt snævre rammer for, hvordan kommuner kan involvere sig i udenrigspolitiske anliggender. Movia har bedt Ankestyrelsen om en forhåndsudtalelse, om hvorvidt Movia inden for rammerne af den kommunale styrelseslov og trafiksselskabsloven må prioritere elbusser på baggrund af oprindelse.

2 Busoperatøren anskaffer busserne

Trafiksselskabet Movia indkøber busdrift på vegne af de 45 kommuner og 2 regioner i Movias område.

Movias indkøb sker gennem offentlige udbud, hvor private virksomheder (operatører) byder på opgaverne. Operatøren vælger, anskaffer og vedligeholder busmateriellet.

3 Udbud gennemføres i overensstemmelse med EU's udbudsregler

Movias udbud af busdrift sker i henhold til EU's forsyningsvirksomhedsdirektiv (direktiv 2014/25/EU).

3.1 Ny EU-forordning giver mulighed for at prioritere europæiske elbusser

I 2024 gennemførte EU en forordning om tunge køretøjers CO₂-udledning (2024/1610). Forordningen omfatter sektorlovgivning for udbud af elbusdrift og er dermed et supplement til EU's udbudsregler. Forordningen giver som noget nyt offentlige myndigheder, som indkøber elbusser eller elbusdrift, mulighed for at prioritere tilbudte elbusser på baggrund af oprindelse. EU ønsker med bestemmelsen at fremme udbuddet af elbusser fra den europæiske industri.

Bussens oprindelse skal i denne sammenhæng forstås som det sted, hvor bussen gennemgik sin sidste væsentlige forarbejdning. Forordningen giver ikke mulighed for at afvise busser fra f.eks. kinesiske producenter, hvis bussernes sidste væsentlige forarbejdning har fundet sted i EU eller lande, som EU har frihandelsaftaler med.

3.2 Tvivl om Movia må stille krav til elbussers oprindelse

Ankestyrelsen har i en tilsynsudtalelse om kommuners involvering i udenrigspolitiske anliggender (jf. brev til samtlige kommunebestyrelser og regionsråd af 13. juni 2024) udtalt, at "kommunerne ikke lovligt kan beskæftige sig med udenrigspolitiske forhold, herunder fremkomme med meningstilkendegivelser, der ikke vedrører kommunen eller kommunalbestyrelsens beføjelser." Det fremgår videre af udtalelsen "Kommunerne kan videre i begrænset omfang varetage udenrigspolitiske hensyn i forbindelse med, at de varetager kommunale opgaver. Det er således inden for rammerne af kommunalfuldmagten, hvis kommunerne begrundet tilrettelæggelsen af deres indkøbspolitik med en tilkendegivelse, der er i overensstemmelse med en udenrigspolitisk tilkendegivelse vedtaget af Folketinget."

Movia er et trafikselskab reguleret efter lov om trafikselskaber (LBK nr. 537 af 19/05/2025) og lov om kommunernes styrelse (LBK nr. 69 af 23/01/2024). Movia er ejet af kommunerne og regionerne på Sjælland og Øerne.

Movia har bedt Ankestyrelsen om en forhåndsudtalelse, om Ankestyrelsen er af den opfattelse, at et krav til elbussers oprindelse baseret på den hjemmel, som ovennævnte EU-forordning giver, også forudsætter en udenrigspolitisk tilkendegivelse vedtaget af Folketinget, som udvider rammerne for kommunalfuldmagten i forhold til indkøb af produkter med oprindelse udenfor EU eller WTO's aftale om offentlige udbud.

4 Kontraktkrav

Movias bestyrelse fastlægger krav til Movias buskontrakter herunder evt. oprindelseskrav til elbusser.

Movia gennemfører et til to årlige udbud af almindelig rutekørsel. Busdriften opdeles i udbudsenheder, som kan omfatte en eller flere buslinjer i samme geografiske område. Alle operatører imødekommer krav om emissionsfrihed ved at tilbyde elbusser. Movia udbyder generelt busdrift i større pakker. Det betyder, at det ikke er muligt for Movia at stille særskilte krav til elbussers oprindelse for den enkelte kommune/region.

4.1 Lange kontrakter

Movia udbyder almindeligvis emissionsfri busdrift med en garanteret kontraktperiode på 6 år og med optioner for forlængelse af kontrakten med 4 år ad to omgange. Den maksimale kontraktlængde er dermed op til

14 år. Operatøren opretholder retten til at forlænge kontrakten i optionsperioderne, hvis operatøren leverer det aftalte kvalitetsniveau. Movia har ikke mulighed for at forlange udskiftning af busmateriel i løbet af kontraktperioden.

4.2 *Busserne skal leve op til alle lovkrav*

Movia stiller en række krav til bussernes funktion og indretning, og busserne skal indfri alle lovkrav. Movia søger altid i tilrettelæggelsen af udbuddene at sikre, at så mange busleverandører som muligt kan indfri Movias krav til busmateriel. Det er vigtigt for at sikre en god konkurrence.

4.3 *Movias krav til elbussernes oprindelse*

1. Det følger af Movias forretningsmodel, at operatøren er ansvarlig for at anskaffe de bedst egnede busser, jf. afsnit 2.
2. Begrænsning af operatørens muligheder for at vælge de bedst egnede busser vil medføre øgede omkostninger og indebære en risiko for leveringsproblemer, jf. afsnit 5 og 6.
3. Movia undersøger aktuelt om Movia - og Movias ejere - må stille krav til bussernes oprindelse, jf. afsnit 3.2.

Movia orienterede i foråret 2025 bestyrelsen om muligheder for og udfordringer forbundet med at stille oprindelseskrav til elbusser.

4.4 *Operatøren skal indfri FN's Global Compact,*

Movia stiller krav til, at operatøren skal overholde grundlæggende menneskerettigheder, som er fastlagt i **FN's Global Compact**, og operatøren har et ansvar for at følge op på, at de krav, som Movia stiller til operatøren, bliver implementeret i alle led af operatørens leverandørkæde herunder busleverandører.

4.5 *En række svenske trafikelskaber afviser kinesiske elbusser*

En række svenske trafikelskaber, herunder Region Stockholm og Västtrafik (Gøteborg og omegn), har de seneste år inddelt regioner efter risiko for brug af tvangsarbejde. Busser, som er produceret i Kina, falder ind i den højeste risikokategori. Hvis tilbudsgiver ønsker at tilbyde busser, hvor chassis og/eller karosseri er produceret i en højrisikoregion, skal tilbudsgiver fremlægge rapport fra uafhængige auditører for, at der ikke sker brud mod menneskerettigheder (herunder tvangsarbejde) ved fremstilling af bussen. Det vil sandsynligvis ikke være muligt at gennemføre uvildige leverandøraudits i Kina, som kan godkendes af de berørte trafikelskaber.

Movia er ikke bekendt med, at der er andre nordiske trafikelskaber udenfor Sverige, som afviser brug af kinesiske busser.

4.6 *Svensk rapport fra 2023 om håndtering af menneskerettigheder på kinesiske busfabrikker*

Den svenske NGO Etisk Handel Sverige (tidl. ETI Sverige) udarbejdede i samarbejde med en række svenske trafikelskaber i 2023 en rapport om menneskerettigheder ved produktion af elbusser i Kina. Rapporten konkluderer, at der er en høj risiko for brug af tvangsarbejde i den kinesiske busproducent BYD og i batteri-producenten CATL, som producerer batterier til bl.a. kinesiske Yutongs elbusser. Desuden identificerer rapporten en række udfordringer for BYD og Yutong i forhold til løn, overtidsbetaling og sikkerhed og sundhed.

Movia fulgte i juni 2023 op på, hvordan operatørerne indfrier Movias krav til, at operatørerne fremmer og støtter hovedprincipperne i **FN's Global Compact**. Alle Movias operatører svarede på opfølgningen, og

Movia konkluderede, at operatørerne på tilfredsstillende måde havde fulgt op overfor deres busleverandører i forhold til at sikre, at hovedprincipperne i FN's Global Compact også er implementeret i operatørens leverandørkæde.

4.7 Kinesiske virksomheders håndtering af data

Der er fra forskellige side sat spørgsmål ved, hvordan kinesiske elbusproducenter indsamler og håndterer data, herunder om der sker misbrug af data til overvågning af danskere, træning af kunstig intelligens mv.¹

Movia rettede i august 2025 henvendelse til Styrelsen for Samfundssikkerhed (SAMSIK) og bad styrelsen om at vurdere risici for cybersikkerhed og datasikkerhed ved kinesiske elbusser. SAMSIK har oplyst til Movia, at styrelsen generelt vurderer truslen for cyberspionage mod transportsektoren som meget høj, men at styrelsen ikke har kendskab til konkrete trusler i forhold til overvågning eller spionage fra kinesiske elbusser. Trusselsbilledet afhænger af, om de berørte virksomheder ligger inde med data, som har fremmede efterretningstjenesters interesse. SAMSIK har oplyst til Movia, at styrelsen ikke har kendskab til konkrete tilfælde af deaktivering af elbusser, men at rutebusser på linje med personbiler er udstyret med en række delsystemer med internetopkobling og sensorer (kameraer, mikrofoner, GPS, mv.), og at disse delsystemer kan udgøre sårbarheder, som kan udnyttes til at forstyrre busdriften. **SAMSIK's svar fremgår af bilag 1.**

Det norske trafikselskab Ruter offentliggjorde i slutningen af oktober 2025 resultater af en test af cybersikkerhedsrisici ved en kinesisk elbus (produceret af Yutong). Testen viste, at elbussens softwaresystemer har webadgang med henblik på softwareopdatering og diagnostik, og at dette principielt kan misbruges af producenten til at fjerne deaktivere bussen. Testen viste også, at elbussens kameraer ikke er forbundet online, og at elbussen derfor ikke kan fjernstyres.²

Movias operatører og deres underleverandører (bl.a. busproducenter) skal overholde dansk og EU-lovgivning om datahåndtering- og databeskyttelse, herunder GDPR-reglerne og sektorlovgivning om cybersikkerhed ([R155](#)) og softwareopdateringer ([R156](#)) for busser. Movia er ved at gennemgå Movias og busoperatørernes risikovurdering for cybersikkerhed og -spionage ved rutebusser, herunder mulighed for misbrug af data og fjerndeaktivering af busser.

5 Europæiske busproducenter har svært ved at levere elbusser til tiden

Flere europæiske busproducenter har de seneste år haft udfordringer med at levere elbusser rettidigt. I Movia betød det i 2024, at en række elbusser i Køge og Hillerød og omegn blev idriftsat op til 2 måneder senere end planlagt. Forsinkelse ved levering af disse elbusser medførte, at Movia gav en samlet bod til de berørte operatører på mere end 5 million kr. Andre nordiske trafikselskaber har tilsvarende oplevet forsinkelser ved levering af europæiske elbusser. Det drejer sig om elbusser produceret af Mercedes, MAN, Volvo og hollandske Ebusco. De kinesiske busproducenter Yutong og BYD har de senere år vundet meget store markedsandele. Disse producenter har ikke haft problemer med at levere busser rettidigt.

6 Europæiske elbusser er dyrere end kinesiske elbusser

Europæisk elbusser er betydeligt dyrere at anskaffe og dyrere i drift end kinesisk elbusser. Samtidig tilbyder de kinesiske producenter bedre garantivilkår, hvor det særligt er bedre garanti på kørebatteriet, som har en væsentlig betydning for totalomkostninger for busdriften. Brug af europæiske elbusser i stedet for kinesiske busser vil medføre en merpris på 2,2-4,5 pct. af operatøromkostningerne. Movias samlede

¹ Se f.eks. Frederikssund frygter spionage fra kinesiske el-busser, Sjællandske Nyheder, 24. juli 2025.

² <https://ruter.no/nyheter/ruter-med-omfattende-sikkerhetstest-av-elektriske-busser>

operatøromkostninger til rutekørsel udgjorde i 2024 3,4 mia. kr.

7 Kinesiske elbusser udgør ⅔ af alle elbusser

Kinesiske elbusser har vundet store markedsandele i de nordiske lande og lande som Holland og UK, hvor det er operatøren, som vælger busmateriel. I Movia udgør kinesisk producerede elbusser (busser producerede af Yutong, BYD og Golden Dragon) i august 2025 68 pct. af alle driftsbusser, jf. Tabel 1. Driftsbusantallet angiver hvor mange busser, som skal anvendes for at gennemføre alle ture på en hverdag³.

Tabel 1. Fordeling af driftsbusser på kinesiske og europæiske producenter, august 2025

Producent	Driftsbusser	%
Kinesiske	420	69%
Europæiske	193	31%
I alt	613	100%

Tabel 2 viser en opdeling af antallet af driftsbusser på busproducent.

Tabel 2. Fordeling af driftsbusser på producent, november 2025

Producent		Driftsbusser	%
Yutong	Kinesisk	262	43%
BYD	Kinesisk	131	21%
MAN	Europæisk	67	11%
Ebusco*	Europæisk	49	8%
Volvo	Europæisk	28	5%
Golden dragon	Kinesisk	27	4%
Mercedes	Europæisk	26	4%
VDL	Europæisk	23	4%
I alt		613	

* Ebusco har hovedsæde i Holland, er primært europæisk ejet, men får samlet sine busser i Kina med primært kinesiske komponenter.

Movia har gennemført en række udbud af busdrift (A23, A23x og A24), hvor busserne endnu ikke er i driftsat. Alle elbusser, som operatørerne planlægger at indkøbe til disse udbud, er produceret af kinesiske elbusproducenter. Movia forventer, at kinesisk producerede elbusser fra sommeren 2027 udgør 80 pct. af alle elbusser.

De første kinesiske elbusser i Movias område blev indsat i Roskilde i kontrakter, som tidligst har ophør i april 2029 med mulighed for forlængelse til april 2031. Kontrakterne for de øvrige linjer har udløb gennem 2030'erne frem til Movias nyeste kontrakter, som udløber senest i sommeren 2041.

Bilag

Bilag 1. Svar på henvendelse vedrørende risiko for misbrug af data fra kinesiske elbusser, Styrelsen for Samfundssikkerhed, 3. september 2025, svar på Movias henvendelse af 18. august 2025.

³ Foruden driftsbusser anskaffer operatøren også et antal reservebusser. For langt de fleste udbudsenheder benytter operatøren samme busmodel som reservebus og driftsbus.

Til Movia

Dato: 03-09-2025
Kontor: Rådgivning
Sagsbeh: REO/BEA
Sagsnr.: 2025-36-00033
Doknr.: 126726

Ref. Movia dokumentnummer 2066438

Svar på henvendelse vedrørende risiko for misbrug af data fra kinesiske elbusser

Tak for jeres henvendelse af 18. august 2025 til Styrelsen for Samfundssikkerhed (SAMSIK). SAMSIK udarbejder i udgangspunktet ikke konkrete sikkerheds- og risikovurderinger for specifikke produkter eller leverandører. Denne skrivelse er derfor baseret på de generelle trusselvurderinger på området.¹ SAMSIK's svar kan anvendes til Movia's risikovurdering af anvendelse af elbusser fra Kina.

Transportsektoren er underlagt NIS 2-regulering, og Movia bør henvende sig til den sektoransvarlige myndighed for evt. sektorspecifikke problemstillinger vedrørende efterlevelsen af NIS 2.

Opsummering

- SAMSIK har ikke kendskab til konkrete trusler i forbindelse med indkøb af elbusser fra Kina.
- Movia bør alligevel være opmærksom på, at der kan forekomme sårbarheder i delsystemer i elbusser ligesom i andre digitale enheder, og at det er muligt, at en eller flere sårbarheder i delkomponenter kan udnyttes til at forstyrre driften.
- Trusselsniveauet fra spionage/overvågning gennem kinesiske elbusser afhænger særligt af, hvorvidt Movia/busoperatørerne ligger inde med eller får adgang til viden, som har fremmede staters interesse ifm. driften af elbusserne.
- SAMSIK anbefaler at anvende anerkendte risikovurderingsmetodikker, eksempelvis fra GDPR, ISO27001-standarden, NIS2 mv. til at kortlægge risiciene beskrevet i dette dokument.

Generelt om trusselslandskabet

Generelt vurderer PET, at der er en markant, bredspektret og vedvarende trussel fra fremmede staters efterretningsvirksomhed (særligt Rusland og Kina) mod Danmark i deres vurdering fra maj 2023. Derudover vurderer PET, at der er en risiko for spionage forbundet med brugen af visse former for teknologi med kinesiske komponenter. Det hænger først og fremmest sammen med den kinesiske efterretningslovgivning fra 2017, hvor kinesiske virksomheder kan blive pålagt at udlevere data til de kinesiske myndigheder.

¹ [Cybertruslen mod transportsektoren - cybertruslen-mod-transportsektoren-.pdf](#)

Cybertruslen mod IoT-enheder - <https://www.cfcs.dk/globalassets/cfcs/dokumenter/trusselsvurderinger/cybertruslen-mod-iot-enheder.pdf>

SAMSIK vurderer, at truslen fra cyberspionage mod transportsektoren er MEGET HØJ, men trusselniveauet afhænger dog af virksomhedens egne, konkrete forhold. I forhold til indkøb af kinesiske elbusser bør Movia være opmærksom på, at trusselniveauet særligt afhænger af, hvorvidt Movia ligger inde med eller får adgang til viden, som har fremmede staters interesse. Dette kan eksempelvis være persondata om passagerer og deres rejsemønstre, som fremmede staters efterretningstjenester kan anvende til at følge bestemte personer.

Movia bør være opmærksomme på, at elbusser har delsystemer, der til en vis grad kan sammenlignes med andre smart devices forbundet gennem "Internet of Things" (IoT). Det skyldes, at busserne har computerstyrede delsystemer med internetopkobling og sensorer (kameraer, mikrofoner, GPS, stødsensorer mv.), der potentielt kan fjernaflæses eller fjernstyres, uden at brugeren/ejeren har kontrol med datastrømmen.

Movia bør være opmærksom på, at IoT-enheder typisk bliver udnyttet gennem sårbarheder eller utilstrækkelige sikkerhedsindstillinger. Det gør sig gældende uafhængigt af de enkelte producenter.

SAMSIK har ikke kendskab til konkrete trusler i forbindelse med indkøb af elbusser fra Kina.

Besvarelse af Movia's specifikke spørgsmål

1) Er der særlige risici, som Movia skal være opmærksom på for, at data indsamlet fra kinesiske elbusser misbruges til ulovlig overvågning, spionage og/eller træning af AI, og er der en risiko for, at kinesiske myndigheder vil kunne deaktivere kinesiske elbusser der kører i Danmark?

SAMSIK har ikke kendskab til konkrete tilfælde af fjern-deaktivering af elbusser, herunder kinesisk producerede elbusser. Movia bør alligevel være opmærksom på, at der kan forekomme sårbarheder i delsystemer i elbusser ligesom i andre digitale enheder, og at det er muligt, at en eller flere af sårbarheder i delkomponenter kan udnyttes til at forstyrre driftssikkerheden. Movia bør overveje, hvorvidt en kompromitteret fælles komponent i elbusser kan danne basis for et skalerbart angreb på dele eller hele flåden af elbusser. Denne tekniske risiko bør iagttages, idet der kan forekomme sårbarheder i enhver delkomponent, uanset ophav og producent.

I forhold til forsyningskædesikkerhedsrisici bør Movia vurdere, om de pågældende producenter reelt er højrisikoleverandører. Her kan flere forhold tale ind i vurderingen, eksempelvis juridiske forhold i oprindelseslandet (eks. den kinesiske efterretningslov fra 2017) ejerforholdet eller muligheden for at manipulere produktet.

I forhold til risikoen for misbrug af data indsamlet fra elbusser bør Movia være opmærksom på, at risikoen for misbrug afhænger af, hvad og hvilken mængde data der bliver indsamlet, hvor længe og hvor data er opbevaret, samt hvem der har adgang til data. Generelt bør Movia overveje, hvor stor risikoen for misbrug reelt er i forhold til de typer af data, som busserne kan indhente ved almindelig rutedrift. Her gælder det, at en mængde af den sensor-data, som busser optager, eksempelvis tid, sted, ruter, billeder af omgivelserne og passager svarer til, hvad der ellers kunne registreres ved almindelig fotografering på offentlig vej.

Ift. vurderingen af risikoen for træning af AI på de indsamlede data kræver det en konkret analyse af, hvilke typer data, bussen indsamler, samt hvortil disse data sendes (eksempelvis et datacenter uden for EU) og om de krypteres, så tredjepart ikke kan tilgå dem.

2) Har Styrelsen for Samfundssikkerhed særlige anbefalinger eller procedurer, som Movia som trafikselskab med fordel kan følge for at imødegå evt. risici nævnt under pkt. 1?

Først og fremmest bør Movia foretage egen risikovurdering baseret på anvendelsen af el-busser og heri inddrage kommunernes og regionernes sikkerhedsbehov. Til at gennemføre processen kan Movia anvende anerkendte vurderingstilgange, eksempelvis risikovurderingsmetodikker fra GDPR, ISO27001-standarden, NIS2 mv. På baggrund af Movias bekymring i forhold til misbrug af personoplysninger bør Movia i samarbejde med busoperatørerne danne sig et overblik over hvilke typer data, der indsamles, hvordan de behandles, og hvor de opbevares.

SAMSIK anbefaler, at Movia har opmærksomhed på styring af leverandører i forhold til busoperatørernes ansvar for efterlevelse af cybersikkerhedskrav og dokumentationen af disse. Movia bør fastlægge ansvar og procedurer i samarbejde med busoperatørerne, herunder om hvilke oplysninger som skal afkræves fra busleverandørerne for at kunne gennemføre en risikovurdering af elbusserne.

Endelig kan Movia, hvor relevant, genbesøge kontrakterne med busoperatørerne for at sikre, at kontrakterne indeholder de fornødne krav til cyber- og informationssikkerhed samt databeskyttelse.

3) Adskiller evt. risikovurderinger vedr. kinesiske elbusser sig fra risikovurderinger vedr. andre kinesisk fremstillede produkter herunder f.eks. personbiler og mobiltelefoner?

Overordnet adskiller risikovurderingen af busser sig ikke fra eksempelvis personbiler, men specifikke sikkerhedskrav til køretøjer til brug for erhvervsmæssig personbefordring og elbiler bør indgå i den samlede vurdering.

Dertil anbefaler SAMSIK, at der foretages en risikovurdering af, hvad et nedbrud i driften forårsaget af enheden betyder for Movias og busoperatørernes fortsatte muligheder for drift, genopretning, forpligtelser, omdømme mv. Movia kan med fordel læne sig op ad SAMSIKs vejledning til implementering af NIS2-loven vedr. risikobaseret tilgang, med særlig fokus på systemets (bussernes) kritiske betydning for den kollektive trafik, navnlig de samfundsmæssige og økonomiske skader, som et nedbrud kan forårsage.

Vi henviser slutteligt til SAMSIK's [vejledninger](#) i beskyttelse af IoT-enheder mv.

Vi står naturligvis til rådighed for yderligere dialog, og kan kontaktes via raadgivning@sam-sik.dk.

Der kan refereres til denne skrivelse i en eventuel videre dialog.

Med venlig hilsen

Mark Fiedel
Fg. Vicedirektør
Styrelsen for Samfundssikkerhed