

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Redovisning av uppdrag 6 i regleringsbrevet för budgetåret 2013 avseende Transportstyrelsen

Genom regleringsbrevet för budgetåret 2013 fick Transportstyrelsen i uppdrag att analysera på vilket sätt myndigheten, inom sitt ansvarsområde, ska hålla grunddata tillgänglig och sökbar på ett ändamålsenligt sätt, bland annat mot kraven i lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 juni 2013.

Bifogat överlämnas Transportstyrelsens redovisning av detta uppdrag.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog stabschef Jacob Gramenius och Per Ängmo, GD-stab, den senare föredragande.

Staffan Widlert
Generaldirektör

Bilaga: Redovisning av deluppdrag 6 i regleringsbrevet för 2013, 2013-05-30, med bilaga

**Transportstyrelsens tillämpning av
lagen (2010:566) om vidareutnyttjande
av handlingar från den offentliga för-
valtningen, m.m.**

- Redovisning av deluppdrag 6
i regleringsbrevet för 2013**

2013-05-30



Innehåll

SAMMANFATTNING	5
1 INLEDNING	6
1.1 Uppdraget	6
1.2 PSI-direktivets syfte och innebörd	7
1.3 Transportstyrelsens tolkning av regeringens uppdrag	8
1.4 Disposition	10
2 NUVARANDE VERKSAMHETER INOM TRANSPORTSTYRELSEN SOM TILLHANDAHÅLLER DATA FÖR VIDAREUTNYTTJANDE	12
2.1 Myndighetens registerhantering och utlämnande av data i stort	12
2.2 Transportstyrelsens tolkning och tillämpning av PSI-lagen	13
2.3 Vägtrafik	14
2.3.1 Förare	14
2.3.2 Fordon	15
2.3.3 Olycksstatistik	20
2.4 Järnvägstrafik	20
2.5 Luftfart	22
2.6 Sjöfart	23
2.7 Data som tillhandahålls genom tjänstekatalogen	24
2.8 Former för tillgängliggörande av handlingar ur diarium och arkiv	24
2.8.1 Arkivbeskrivningen	24
2.8.2 Registrering av handlingar	25
2.8.3 Utlämnande av allmän handling	25
3 ÖVERSYN AV VILLKOR OCH AVGIFTSSÄTTNING	27
3.1 Villkoren för vidareutnyttjande	27
3.2 Avgiftssättning	27
3.3 Generella principer för avgiftssättningen inom Transportstyrelsen från och med 1 januari 2013	30
4 VIDTAGNA ÅTGÄRDER FÖR ANPASSNING AV MYNDIGHETENS VERKSAMHET TILL PSI-LAGEN	32
4.1 Ny data som gjorts tillgänglig	32
4.2 Förändrade villkor och principer för avgiftssättning	33
4.2.1 Fordonsområdet inom vägtrafik	33
5 BEDÖMNING AV NY DATA OCH HANDLINGAR SOM KAN GÖRAS TILLGÄNGLIG FÖR VIDAREUTNYTTJANDE	35
5.1 Inledning	35
5.1.1 Mål och utgångspunkter	35
5.1.2 Myndighetens kategorisering av data	36
5.1.3 Tidshorisont	38
5.1.4 Publikationsformat	38

5.2	Omfattningen av ny data för vidareutnyttjande per trafikslag	39
5.2.1	Vägtrafik	39
5.2.2	Järnvägstrafik	41
5.2.3	Luftfart	41
5.2.4	Sjöfart	41
5.3	Former för tillgängliggörande av allmänna handlingar ur diariet och arkivet	42
6	MYNDIGHETENS WEBBSIDA - HUR DATA OCH INFORMATION TILLGÄNGLIGGÖRS FRÅN 1 OKTOBER 2013	44
6.1	Övergripande information på webbplatsen	44
6.2	Åtkomst av öppen data	45
6.3	Åtkomst av villkorad data	47
7	MYNDIGHETENS PLAN FÖR ATT ÖKA TILLGÄNGLIGHETEN	48
7.1	Mål och förutsättningar	48
7.2	Marknadens behov och myndighetens möjligheter	49
7.3	Preliminära utvecklingsplaner	50
7.3.1	Statistisk data åtkomlig på webben för alla trafikslag	51
7.3.2	Fordonsdata inom vägtrafik	51
7.3.3	Registerdata inom vägtrafik exklusive fordonsdata	52
7.3.4	Registerdata inom övriga trafikslag	53
7.3.5	Handlingar från diarium och arkiv	53
7.4	Sammanhållet utvecklingsarbete inom myndigheten	54
	BILAGA	55

Sammanfattning

Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för år 2013 i uppdrag att redovisa myndighetens åtgärder med anledning av lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen (PSI-lagen). Enligt uppdraget ska myndigheten till senast den 1 juni 2013 redovisa:

- hur grunddata ska hållas tillgängligt och sökbart,
- vilka åtgärder som vidtagits för att uppfylla PSI-lagen,
- vilka verksamheter som omfattas av PSI-lagen,
- grunderna för avgiftssättning, samt
- åtgärder för att öka tillgängligheten.

Därutöver ska myndigheten senast till den 1 oktober 2013 ta fram information på myndighetens webbplats som åskådliggör den data som är tillgänglig, eventuella villkor, och avgifter.

Transportstyrelsen har omfattande registersamlingar inom samtliga trafikslag, men framförallt på vägtrafikområdet. Merparten av myndighetens registerinformation innehåller dock personuppgifter, eller har samlats in med stöd av personuppgiftslagen (1998:204), vilket gör att möjligheten att lämna ut registerdata i nuvarande format bedöms som liten. Vissa registeruppgifter är även sekretesskyddade. Den information som finns inom vägtrafikregistret tillhandhålls idag för godkända användare mot vissa villkor. Informationen är även avgiftsbelagd. Utöver vägtrafikregistret utlämnas sparsamt med grunddata ur register inom andra trafikslag. Orsaken är att registerdata ofta innehåller personuppgifter. Den registerinformation som idag tillhandhålls utan villkor och avgifter är främst statistiksammanställningar.

Transportstyrelsen kommer framöver att arbeta för att göra grunddata mer tillgängligt som öppen data, det vill säga data som kan hämtas utan villkor och avgifter. Dels kommer fler statistiska sammanställningar att finnas och dels kommer det att finnas grunddata där personuppgifter avidentifierats. Det gäller de viktigare registersamlingarna inom alla trafikslag. Nuvarande begränsningar och villkor för att lämna ut uppgifter från vägtrafikregistret behålls eftersom uppgifterna innehåller personinformation.

Myndigheten har under det senaste året sett över avgiftssättningen för framförallt informationstjänsterna inom vägtrafikregistret. Avgifterna baseras numera på självkostnadsprincipen enbart. Avgifterna har under de senaste åren minskat. Transportstyrelsen kommer vidare att senast den 1 oktober 2013 på myndighetens webbplats redovisa vilken data som finns tillgänglig, eventuella villkor och avgifter, samt hur myndigheten i övrigt arbetar med att uppfylla PSI-lagen.

1 Inledning

1.1 Uppdraget

Transportstyrelsen fick i regleringsbrevet för år 2013 i uppdrag att redovisa myndighetens åtgärder med anledning av lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen.¹ Uppdraget återges i sin helhet nedan.

Transportstyrelsen ska analysera på vilket sätt myndigheten, inom sitt ansvarsområde, ska hålla grunddata tillgänglig och sökbar på ett ändamålsenligt sätt. Tillvägagångssättet ska vara lika för samtliga trafikslag. I den mån det behövs ska styrelsen inhämta synpunkter från berörda aktörer.

Styrelsen förutsätts inrätta en ordning som särskilt beaktar de bestämmelser som följer av lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen. Med ändring av regeringens beslut den 14 juni 2012 (N2012/3052/TE) ska styrelsens webbplats återge en sådan ordning senast den 1 oktober 2013.

Transportstyrelsen ska redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att anpassa myndighetens verksamhet till kraven i lagen om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen, vilken trädde i kraft den 1 juli 2010.

Myndigheten ska redovisa vilken verksamhet som bedrivs som omfattas av lagen, vilka villkor som tillämpas och vilka avgifter som tas ut. Myndigheten ska särskilt redovisa om de villkor som tillämpas och de avgifter som tas ut har setts över med anledning av den nya lagen.

Grunderna för avgiftssättningen ska redovisas.

Transportstyrelsen ska beskriva möjliga åtgärder för att öka tillgängligheten till myndighetens handlingar.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 1 juni 2013.

¹ Jfr Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/98/EG om vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn (PSI-direktivet).

1.2 PSI-direktivets syfte och innebörd

I det följande återges hur myndigheten ser på syftet och innebörden av PSI-direktivet.

PSI-direktivet, implementerat i svensk rätt i lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen (fortsättningsvis benämnd PSI-lagen), syftar till att främja utvecklingen av en informationsmarknad genom att underlätta enskildas användning av handlingar som tillhandahålls av myndigheter. Lagen innehåller bestämmelser som avser att förhindra att myndigheter beslutar om sådana villkor för hur handlingar får användas som begränsar konkurrensen.

Med handlingar avses här både såväl ”färdiga handlingar” (till exempel protokoll eller beslut) som digitala ”sammanställningar av uppgifter” (till exempel ”rådata”), dock innefattas inte datorprogram som upprättas inom myndigheten.

Information från den offentliga förvaltningen kan många gånger ha ett betydande värde för privatpersoner eller företag. Genom att sammanställa, bearbeta och göra sådan information sökbar är det exempelvis möjligt att utveckla nya tjänster. Sådana tjänster och andra typer av vidareutnyttjande kan underlätta kontrollen av förvaltning samt främja insyn, demokratisk utveckling och ökad delaktighet. Genom att bidra till förbättrad effektivitet kan nya tjänster ge positiva samhällsekonomiska effekter.

Den typ av handlingar som är mest intressant för vidareutnyttjande är myndighetens ”rådata” eller ”grunddata”. Det är sådana data som gör det möjligt för andra aktörer att ställa samman data från olika källor för att skapa nya tjänster.

PSI-lagen reglerar inte själva utlämnandet av handlingar. Den rättsliga grunden för sådant utlämnande kan vara myndighetens skyldigheter att på begäran *lämna ut allmän handling* enligt 2 kap. tryckfrihetsförordningen. *Rätten att ta del av allmän handling* omfattar såväl ”färdiga handlingar” (till exempel protokoll eller domar) som vissa sammanställningar av information (till exempel utdrag ur databaser) som myndigheten kan göra med rutinbetonade åtgärder. I allmänna handlingar ingår ibland uppgifter som är sekretessreglerade enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400) (OSL). Bestämmelserna om sekretess i 2 kapitlet begränsar möjligheten till utlämnande av uppgifter. Även de regler som finns om ändamål och sökbegrepp enligt speciallagstiftning, såsom lagen (2001:558) om vägtrafikregister (LVTR) och förordning (2001:650) om vägtrafikregister (FVTR), samt regler om hur personuppgifter får behandlas enligt personuppgiftslagen (1998:204) (PuL), innebär begränsningar.

1.3 Transportstyrelsens tolkning av regeringens uppdrag

Transportstyrelsen tolkning är att regeringen med regleringsbrevet önskar få myndigheten att utveckla sina insatser med att göra grunddata mer tillgängligt för vidareutnyttjande i enlighet med PSI-direktivet. Mer specifikt önskas en redovisning av vilka verksamheter som omfattas av PSI-direktivet, vilka principerna för avgiftssättningen är, vilka åtgärder som vidtagits för att öka tillgängligheten och vilka åtgärder som myndigheten planerar att genomföra. Dessutom önskas att myndigheten till senast den 1 oktober har en webbsida som sammanhållet visar vilken data som är tillgänglig och till vilka villkor och avgifter.

Med grunddata avser här regeringen – som Transportstyrelsen tolkar det – främst den typ av information som finns i myndighetens olika register. Ambitionen från regeringen sida är att denna typ av grunddata ska göras tillgänglig i möjligaste mån. För Transportstyrelsen utgör denna registerinformation både underlaget för beslut och själva beslutet. Beslutshandlingar har Transportstyrelsen skyldighet att lämna ut på begäran enligt 2 kapitlet i tryckfrihetsförordningen, såvida det inte är en uppgift som skyddas av OSL. Beslutshandlingar tillhandahålls idag efter förfrågan av enskild.

Transportstyrelsen har valt att redovisa regeringsuppdraget indelat i följande deluppdrag:

1. *Analysera hur grunddata ska hållas tillgängligt och sökbart*
2. *Skapa webbplats som beskriver vilken data som är tillgänglig etc.*
3. *Redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att uppfylla PSI-lagen*
4. *Redovisa vilka verksamheter som omfattas av PSI-lagen*
5. *Redovisa grunderna för avgiftssättning*
6. *Redovisa åtgärder för att öka tillgängligheten*

I det följande redovisas Transportstyrelsens tolkning av varje deluppdrag. Myndighetens tolkning relaterar till regeringens uppdragstext i regleringsbrevet, markerad med citattecken.

1: Analysera hur grunddata ska hållas tillgängligt och sökbart

”Transportstyrelsen ska analysera på vilket sätt myndigheten, inom sitt ansvarsområde, ska hålla grunddata tillgänglig och sökbar på ett ändamålsenligt sätt. Tillvägagångssättet ska vara lika för samtliga trafikslag.”

Transportstyrelsen uppfattar här att regeringen önskar en redovisning av myndighetens analys av hur grunddata ska göras tillgängligt, i första hand som öppen data, i andra hand som data med begränsningar för användaren, det vill säga som villkorad data. Analysen ska omfatta samtliga trafikslag och ambitionen bör vara densamma för alla trafikslag. Det ska dessutom vara lätt för användare att söka och finna efterfrågad data.

2: Skapa webbplats som beskriver vilken data som är tillgänglig och... etc.

”Styrelsen förutsätts inrätta en ordning som särskilt beaktar de bestämmelser som följer av lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen. Med ändring av regeringens beslut den 14 juni 2012 (N2012/3052/TE) ska styrelsens webbplats återge en sådan ordning senast den 1 oktober 2013.”

Uppdraget innebär, som myndigheten tolkar det, att senast den 1 oktober, ha information på myndighetens webbsida om vilka data som är tillgängliga, hur data kan nås samt eventuella villkor och avgifter för utlämnande. Presentationen bör vara densamma för samtliga trafikslag. På webbplatsen ska det även finnas en redovisning av principerna för avgiftssättning och hur handlingar inom myndighetens diarium och arkiv kan hämtas ut. En redogörelse för hur myndigheten tolkar PSI-direktivet ska även finnas med. Innehållet på webbsidan behöver inte redovisas till regeringen den 1 juni.

3: Redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att uppfylla PSI

”Transportstyrelsen ska redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att anpassa myndighetens verksamhet till kraven i lagen om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen, vilken trädde i kraft den 1 juli 2010.”

Här förstås att myndigheten ska lämna en övergripande redovisning av åtgärder som vidtagits för att uppfylla kraven i PSI-lagen. Det omfattar åtgärder som innebär att mer av grunddata tillhandahålls, att villkoren för vidareutnyttjande blir färre och att data blir allt mindre avgiftsbelagd.

4: Redovisa vilka verksamheter som omfattas av PSI

”Myndigheten ska redovisa vilken verksamhet som bedrivs som omfattas av lagen, vilka villkor som tillämpas och vilka avgifter som tas ut. Myndigheten ska särskilt redovisa om de villkor som tillämpas och de avgifter som tas ut har setts över med anledning av den nya lagen.”

Här önskas en redovisning av de verksamheter som omfattas av PSI-direktivet, och under vilka villkor och vilka avgifter som data tillhandahålls i dagsläget.

5. Redovisa grunderna för avgiftssättning

”Grunderna för avgiftssättningen ska redovisas.”

Här önskas en precis redovisning av principerna för avgiftssättning, både generellt och mer specifikt.

6. Redovisa åtgärder för att öka tillgängligheten

”Transportstyrelsen ska beskriva möjliga åtgärder för att öka tillgängligheten till myndighetens handlingar.”

Av Transportstyrelsen önskas en redovisning av myndighetens plan eller kommande åtgärder för att öka tillgängligheten ytterligare vad gäller grunddata och övriga handlingar.

1.4 Disposition

Rapporten är disponerad så att de sex deluppgifterna redovisas under ett eget kapitel. Deluppgifterna presenteras dock i annan ordningsföljd än i regleringsbrevet. Rapporten börjar med en nulägesbeskrivning (motsvarar deluppgift 4) för att därefter klargöra de villkor och avgiftsprinciper som myndigheten numera tillämpar i kapitel 3 (motsvarande deluppgift 5). I kapitel 4 redovisas mer samlat de åtgärder som myndigheten vidtagit med anledning av PSI-lagen (motsvarande deluppgift 3). I de tre efterföljande kapitlen redovisas vilken data som myndigheten framöver avser att hålla mer tillgänglig (motsvarande deluppgift 1), hur webbsidan kommer att utformas från och med den 1 oktober, (motsvarande deluppgift 2), samt slutligen myndighetens övergripande plan för att öka tillgängligheten de närmaste åren (motsvarande deluppgift 6).

Innehållet i respektive kapitel redovisas närmare nedan.

I kapitel 2, **”Data som idag tillhandahålls för vidareutnyttjande inom Transportstyrelsen - Verksamheter som omfattas av PSI”** ges en nulägesbeskrivning av data som myndigheten idag tillhandahåller för de olika trafikslagen, liksom en beskrivning av villkor och avgifter. Kapitlet svarar mot deluppgift 4 *”Myndigheten ska redovisa vilken verksamhet som bedrivs som omfattas av lagen, vilka villkor som tillämpas och vilka avgifter som tas ut. Myndigheten ska särskilt redovisa om de villkor som tillämpas och de avgifter som tas ut har setts över med anledning av den nya lagen.”*

I kapitel 3, **Översyn av villkor och avgiftssättning**, redovisas mer specifikt de villkor och avgiftsprinciper som tillämpas för vidareutnyttjande, och vilka anpassningar som gjorts till följda av PSI-lagen. Kapitlet svarar mot deluppgift 4: *”Myndigheten ska särskilt redovisa om de villkor som tillämpas och de avgifter som tas ut har setts över med anledning av den nya lagen”* och deluppgift 5 *”Grunderna för avgiftssättningen ska redovisas.”*

I kapitel 4, **Vidtagna åtgärder för anpassning av myndighetens verksamhet till PSI-lagen**, redovisas de åtgärder som myndigheten tagit under 2011 och 2012 för att leva upp till PSI-lagen. Fokus ligger på förändringar i villkor och avgiftssättningen för informationsuttagen inom VTR. Redogörelsen svarar mot deluppgift 3 i regleringsbrevet: *”Transportstyrelsen ska*

redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att anpassa myndighetens verksamhet till kraven i lagen om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen, vilken trädde i kraft den 1 juli 2010.”

I kapitel 5, **Bedömning av ny data och handlingar som kan göras tillgänglig för vidareutnyttjande**, redovisas vilken typ av data och vilka datakällor som myndigheten avser att göra mer tillgängliga, antingen som öppen data eller villkorad data. Redovisningen avser att besvara deluppdrag 1 i regleringsbrevet; *”Transportstyrelsen ska analysera på vilket sätt myndigheten, inom sitt ansvarsområde, ska hålla grunddata tillgänglig och sökbar på ett ändamålsenligt sätt. Tillvägagångssättet ska vara lika för samtliga trafikslag. I den mån det behövs ska styrelsen inhämta synpunkter från berörda aktörer.”*

I kapitel 6, **Hur data och information tillgängliggörs på myndighetens webbplats från 1 oktober 2013**, redovisas den planerade utformningen av myndighetens webbsida. Här redovisas översiktligt innehåll och struktur för sidan. Redovisningen ska ses som en delrapportering avseende deluppdrag 2, *”Styrelsen förutsätts inrätta en ordning som särskilt beaktar de bestämmelser som följer av lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen. Med ändring av regeringens beslut den 14 juni 2012 (N2012/3052/TE) ska styrelsens webbplats återge en sådan ordning senast den 1 oktober 2013.”* När webbsidan finns på plats den 1 oktober är deluppdraget slutfört.

I kapitel 7, **Myndighetens plan för att öka tillgängligheten**, redovisas de åtgärder som regeringen avser att genomföra under perioden 2013-2015 för att ytterligare öka tillgängligheten av myndighetens data. Redovisningen svarar mot deluppdrag 6: *”Transportstyrelsen ska beskriva möjliga åtgärder för att öka tillgängligheten till myndighetens handlingar”.*

2 Nuvarande verksamheter inom Transportstyrelsen som tillhandahåller data för vidareutnyttjande

I detta kapitel beskrivs vilken data som myndigheten för närvarande tillhandahåller och vilka verksamheter som myndigheten bedömer omfattas av PSI-lagen. Redogörelsen svarar upp mot regeringens deluppdrag *”Myndigheten ska redovisa vilken verksamhet som bedrivs som omfattas av lagen, vilka villkor som tillämpas och vilka avgifter som tas ut.”*

I avsnitt 2.1 redovisas myndighetens registerhantering och utlämnade av uppgifter i stort. I efterföljande avsnitt, 2.2, ges myndighetens tolkning av PSI-lagen, framförallt i förhållande till de hänsyn som måste tas till andra registerlagar och den personliga integriteten, exempelvis beträffande registreringsnummer. I de efterföljande avsnitten ges en överblick av de data som tillhandahålls inom alla trafikslag, med början i vägtrafikområdet (avsnitt 2.3). Eftersom området är så stort har det delats in i tre kategorier; förare, fordon och olycksstatistik. Särskilt omfattande blir redogörelsen inom fordonsområdet, eftersom myndigheten idag lämnar ut omfattande uppgifter om fordon, utifrån de data som finns i vägtrafikregistret, VTR. Redogörelsen för de övriga trafikslagen, järnvägstrafik: avsnitt 2.4, luftfart; avsnitt 2.5 och sjöfart avsnitt 2.6.

2.1 Myndighetens registerhantering och utlämnande av data i stort

Inom Transportstyrelsen finns omfattande registerdata för samtliga trafikslag som rör uppgifter om fordon, förare och anläggningar. Uppgifterna har hämtats in för att myndigheten ska kunna ge tillstånd och utöva tillsyn, eller ta in skatter och avgifter. Ofta är dessutom Transportstyrelsen registeransvarig myndighet, så som för VTR. Mycket registerinformation har lämnats av sökanden. Andra uppgifter har hämtats från andra myndigheter, genom digitala registeröverföringar, så som adressregistret från Skatteverket. Merparten av Transportstyrelsens myndighetsbeslut grundas på en automatiserad ärendeprocess där enskilda handläggarens bedömning behövs till mycket liten del eller inte alls.

Inom Transportstyrelsen finns idag många databaser med registerinformation. Registren innehåller i så gott som samtliga fall personuppgifter (personnummer eller registreringsnummer för fordon) eller uppgifter som skyddas av sekretess. Uppgifterna har dessutom samlats in med stöd av PuL. Av dessa skäl är det inte möjligt för Transportstyrelsen att tillhandahålla registerdata som öppen data, eftersom det strider mot PuL och inte heller omfattas av PSI-lagen, enligt 4 § första stycket denna lag. För VTR gäller även en

speciallagstiftning för vilken data som får lämnas ut. Den möjlighet som finns är att tillhandahålla data under villkor som gör att den personliga integriteten inte skadas. Data som skyddas av OSL kan överhuvudtaget inte lämnas ut.

Den information som tillhandahålls inom myndigheten är i huvudsak av följande slag:

- **Statistiska bearbetningar** om främst fordonsinformation för alla trafikslag. Uppgifterna finns idag tillgängliga som öppen data på Transportstyrelsens externa webbsida. Informationen finns i olika format, som till exempel excelfiler.
- **Registerinformation från vägtrafikregistret** främst om fordon inom vägtrafikområdet. Uppgifterna kan här oftast lämnas ut under vissa villkor eftersom de ofta innehåller registreringsnummer. Registreringsnummer är en personuppgift och kan därför endast lämnas ut mot vissa villkor. Det finns en stor mängd tjänster för informationsutlämnande där merparten är avgiftsbelagda.
- **Olycksstatistik på väg** Här lämnar Transportstyrelsen ut oidentifierad personinformation avseende olyckor på väg till ett antal användare under villkor om att informationen inte får användas så att den skadar den enskildes integritet.
- **Viss mindre registerinformation** om främst sjöfartyg, luftfartyg och järnvägsbussar lämnas ut under villkor och till en mindre avgift till de som har användning av data i sin yrkesutövning.

2.2 Transportstyrelsens tolkning och tillämpning av PSI-lagen

Transportstyrelsen är en myndighet som ansvarar för många offentliga register med mycket information. Exempel på sådana register är fartygsregistret, luftfartygsregistret, registret för järnvägsfordon och vägtrafikregistret. Myndigheten är väl medveten om att det finns ett stort intresse hos företag och allmänhet av att ta del av informationen i myndighetens register och andra databaser. Det har under lång tid legat i Transportstyrelsens intresse att tillgängliggöra den information som går att göra tillgänglig med hänsyn till rättsliga och tekniska begränsningar samt inom givna ekonomiska ramar.

PSI-lagen är viktig vid Transportstyrelsens arbete med att öka tillgängligheten av information. Viktigast är tryckfrihetsförordningen, där offentlighetsprincipen är reglerad, och OSL. Även speciallagar för många av Transportstyrelsens register och PuL är viktiga. Vissa viktiga delar utreds särskilt inom Transportstyrelsen. Det gäller till exempel i vilken utsträckning ett

fordons registreringsnummer kan lämnas ut. Registreringsnumret är en personuppgift, eftersom det alltid kan härledas till en registrerad ägare som oftast är en fysisk person.

Transportstyrelsen håller idag stora delar av uppgifterna om fordonsinformation inom VTR tillgängliga för vidareutnyttjande mot vissa villkor. I avtal regleras villkoren närmare. De villkor och avgifter som gäller för den information som lämnas till så kallade informationsförmedlare omfattas inte av PSI-lagen, vilket Transportstyrelsen tidigare informerat regeringen om.

2.3 Vägtrafik

I det följande redovisas myndighetens nuläge vad gäller de data och uppgifter som tillhandahålls inom området för vägtrafik. Även de övergripande villkoren och avgiftsprinciperna beskrivs. I kapitel 3 redovisas villkoren och avgifterna mer detaljerat. Beskrivningen för vägtrafik är indelat i tre områden, förare, fordon och olycksstatistik.

2.3.1 Förare

Allmänt

Med området förare avses tillståndsprövning för körkort, förarbevis och yrkeskompetensbevis. Med tillståndsprövning avses mer specifikt myndighetens beslut för lämplighetsintyg, provning av körkort för olika behörigheter samt provning av eventuellt återkallande av körkort.

För myndighetens beslutsfattande inhämtas uppgifter från den sökande, men även från andra myndigheter (till exempel Trafikverket som meddelar resultat av förarprov), läkare, optiker och trafikskolor. En mycket stor del av uppgifterna hämtas maskinellt från andra system. Handläggningen är till stor del automatiserad.

För att underlätta den sökandes registrering av ärenden finns ”Körkortsportalen”, en webbportal som är gemensam för Transportstyrelsen och Trafikverket. Här samlas de båda myndigheternas information, blanketter och e-tjänster inom området för att vara lätt tillgängligt för målgrupperna.

Myndighetens registeruppgifter för olika typer av tillståndsbedömningar inom körkortsområdet hanteras i en separat modul på myndighetens plattform för vägtrafikregistret.

Tillhandahållande av data

Uppgifter ur körkortssystemet är personuppgifter och kan således inte tillhandahållas som öppen data. Det får inte säljas enligt förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen.

För myndigheter (till exempel Polisen), försäkringsbolag som utfärdar trafikförsäkringar och näringsidkare som har ett behov av att kontrollera körkortets giltighet och behörigheter, ges möjlighet att hämta information digitalt ur Transportstyrelsens körkortsregister.

Enskilda uppgifter är dessutom sekretessbelagda, såsom orsaken till återkallande av körkort, eftersom det är en belastningsuppgift. Själva uppgiften om att körkortet är återkallat är dock inte sekretessbelagd.

Avgifter och villkor

Information om körkort och behörigheter kan under vissa förutsättningar lämnas utan kostnad efter särskild prövning. I andra fall kan informationen efter särskilt medgivande tillhandahållas som direktåtkomst enligt LVTR och FVTR. Sådant medgivande gäller under särskilda villkor och efter därtill hörande avgifter.

2.3.2 Fordon

Allmänt

Transportstyrelsen har ett omfattande register över fordonsuppgifter, vägtrafikregistret, VTR. Registreringen görs med stöd av LVTR.

Uppgifterna i VTR är ett stöd för myndighetens underlag för beslut om ägarförhållanden och förändringar i fordonsstatus (avställningar, körförbud, etc.). Registret används även som underlag för uppbörd av skatter (fordonskatt, miljöskatt, trängselskatt etc.) och avgifter (parkeringsavgifter etc.). Ärendehandläggningen är i huvudsak helt automatiserad. Endast i en mindre del av ärendena krävs särskild bedömning av handläggare.

I VTR registreras en mängd olika typer av fordonsuppgifter och ägaruppgifter. Även resultat av fordonskontroller registreras. Uppgifterna inhämtas från privatpersoner och från andra myndigheter, försäkringsbolag och vissa företag (till exempel bilagenturer) som har tillstånd från Transportstyrelsen att lämna uppgifter direkt i systemet. Uppgifter från myndigheter hämtas i regel genom automatiska registeröverföringar. Uppgifter från privatpersoner inhämtas med stöd av PuL.

Tillhandahållande av data

I LVTR är ändamålet med VTR reglerat, och även vilken personuppgiftsbehandling som är tillåten. I de fall det inte är reglerat i LVTR så gäller PuL.

Uppgifter om ägarförhållanden är enligt VTRL en personuppgift. Uppgifter som kan hänföras till en fysisk person är att betrakta som en personuppgift enligt PuL. Transportstyrelsen har här tolkat det som att registreringsnummer för fordon som ägs av en fysisk person, är att betrakta som en personuppgift. Registreringsnummer för fordon, där det är känt att den registrerade

ägaren är en juridisk person, är däremot inte en personuppgift. Enskild firma är inte en juridisk person och dess organisationsnummer är detsamma som firmans ägares personnummer, så registreringsnumret för ett fordon som ägs av en enskild firma är en personuppgift.

Enligt myndighetens tolkning innebär detta att uppgifter som inkluderar registreringsnummer, personnummer eller chassinummer, inte kan lämnas ut som öppen data.

Data som tillhandahålls för vidareutnyttjande är data där Transportstyrelsen kan sätta villkor för användningen så att utlämnandet ej står i strid mot ändamålsbestämmelserna i 5 § LVTR, reglerna om sökbegrepp i 4 kap. FVTR eller bestämmelser i OSL. En viktig bestämmelse i sammanhanget i OSL är 21 kap. 7 §, där det slås fast att sekretess gäller för uppgifter om det kan antas att ett utlämnande skulle medföra att uppgiften skulle behandlas i strid mot personuppgiftslagen.

Transportstyrelsen har ca 170 olika avtal med olika parter som använder informationen i olika syften.

Publika e-tjänster

Transportstyrelsen tillhandahåller ett antal publika e-tjänster via olika kanaler för medborgare och näringsliv att söka uppgifter ur vägtrafikregistret.

- **Uppgifter till allmänhet och företag avseende enskilda fordon**
Fordonsrelaterade uppgifter som inte bedöms som känsliga eller är skyddade görs idag sökbara för allmänheten genom olika tjänster på Transportstyrelsens webbplats, via telefonitjänster, fax, SMS och applikation (app) för smarta telefoner. Det gäller till exempel tekniska data, uppgifter om status och ägarförhållanden. Vilka uppgifter som lämnas ut styrs av PuL och kan variera mellan de olika kanalerna.
- **Tillgång till uppgifter om egna fordon**
Via e-tjänsten "Mina sidor" på Transportstyrelsens webbplats kan fordonsägare ta del av olika fordonsrelaterade uppgifter kring det egna fordonet. Även vissa administrativa ärenden kring fordonsägandet kan utföras på webbsidan.

Öppen data

Som öppen data tillhandahåller myndigheten vissa statistikuppgifter avseende fordonsparken i stort. Uppgifterna finns på myndighetens externa webbplats. Där finns ingen möjlighet för användaren att ange vissa sökbegrepp. Motsvarande uppgifter tillhandahålls även av SCB, men är då sökbara.

Villkorad data

Villkorad data, det vill säga data som är villkorad för vidareutnyttjande enligt avtal, är omfattande och av olika slag. Samtliga uppgifter är avgiftsbelagda.

De tjänster som Transportstyrelsen tillhandahåller som villkorad data för vidareutnyttjande, enligt avtal är följande informationstjänster:

- **Sökningstjänster i vägtrafikregistret genom direktåtkomst**

Med Direktåtkomst avses att någon kan ställa frågor via egen dator direkt till vägtrafikregistret on-line. Direktåtkomst ges till de som Transportstyrelsen har avtal med. Myndigheten har även avtal med företag och myndigheter som önskar lägga in ny registerinformation direkt i VTR, genom så kallad Direktanmälan. De som har tjänsten Direktanmälan har även tillgång till tjänsten Direktåtkomst. Genom tjänsten Direktåtkomst kan bland annat följande sökningar göras:

Fordonsinnehav

Sökning med person-/organisationsnummer som inparameter. I svaret visas fordonsinnehav tillsammans med uppgift om fordonens fabrikat, status och eventuell leasing. Transportstyrelsen prövar beslut om tillstånd att söka på personnummer.

Försäkringsbolagens grundfråga

Sökning med registreringsnummer samt eventuellt person- eller organisationsnummer och datum som inparameter. I svaret visas fordonsuppgifter samt eventuell uppgift om person eller organisation och dess förhållande vid angivet datum.

Grundfråga fordonsuppgifter

Sökning med registreringsnummer som inparameter. I svaret visas fordonets grunddata: ägarförhållanden, chassinummer, skatteförhållanden, besiktningsförhållanden samt eventuell notering om leasing, kreditköp eller om fordonet är direktimporterat. Transportstyrelsen kan i vissa fall medge att personnummer lämnas ut.

Kontrollbesiktning

Tjänsten innehåller möjlighet till sökning på registreringsnummer eller chassinummer. I svaret visas uppgifter om fordonet, dess tekniska data samt besiktningsuppgifter.

- **Prenumerationstjänster för ändringar i vägtrafikregistret**

Prenumerationstjänster riktas till generalagenter och försäkringsbolag för att de ska ha möjlighet att informera sina kunder om vad som är av

betydelse för fordonsägandet. Tjänsterna riktas även till analys- och reservdelsföretag och till myndigheter som bygger lösningar för egna ändamål. Informationen förmedlas i överenskommet format (filöverföring, CD-skiva, etc.). Tjänsterna är av följande slag:

Beståndsförändringsrutinen

Levererar data till samtliga generalagenter för de märken som generalagenten saluför. De får samtliga ändringar som sker på dessa bilar.

Ändringsaviseringsrutinen

Levererar data till försäkringsbolagen för de fordon som de har försäkrat. De får samtliga ändringar som sker på dessa bilar.

Nyregistreringsrutinen

Levererar data till generalagenter och branschorganisationen Bil Sweden gällande fordon som tas i trafik första gången. Levererad data används för att sammanställa statistik som bland annat ligger till grund för återförsäljarnas bonus för sålda bilar under respektive månad.

Adressuppgifter för fordonsurval registreringsrutinen

Levererar adressuppgifter för ägare för sökta fordon.

Tillhandahålla fordonsuppgifter

Uttag av fordonsuppgifter för enskild kund. Uttag kan göras för samtliga ändringar, löpande eller för nyregistreringar. Parametrarna privatperson, juridisk person samt fordonsslag kan väljas. Svaren levereras i uppdelade paketlösningar. Namn lämnas inte ut. Uttaget sker periodvis, till exempel veckovis, månadsvis, kvartalsvis eller halvårsvis.

- **Tillhandahållande av adressuppgifter för ägare till sökta fordon**
Sökning med registreringsnummer som parameter. I svaret visas fullständiga namn- och adressuppgifter samt vissa fordonsuppgifter.
 - **Försäljning av fordonsdata och ägardata till svenska och utländska kunder avseende parkeringsanmärkningar m.m.**
Filhantering, en fil in med vissa uppgifter och sedan kompletteras filen med vissa uppgifter och skickas tillbaka till kunden.
 - **Försäljning av information till besiktningsföretag**
Fordonsdata tillhandahålls i de fall besiktningsföretaget har behov av att söka uppgifter ur VTR utöver vad de har rätt att göra i samband med genomförande av besiktning.
-

Avgifter och villkor

Information ur VTR och relaterade databaser är av stort intresse för olika aktörer i samhället. Informationen har ett högt anseende vad gäller kvalitet och tillförlitlighet. I LVTR anges för vilka ändamål information får insamlas, användas och återsökas och sätter vissa ramar och regler för vad som får göras.

Huvudsakliga nyttjare av informationen ur vägtrafikregistret är polisen, besiktningsföretag, försäkringsbranschen, generalagenter, fordonsåterförsäljare, fordonstillverkare samt olika marknadsföringsbolag.

Grunderna för villkoren finns i LVTR och FVTR. I 9 § förordning (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen sägs att ”Transportstyrelsen får sälja uppgifter till myndigheter och enskilda ur den del av vägtrafikregistret som avser fordonsregistrering och som styrelsen för enligt förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Uppgifter får lämnas ut på terminal, på medium för automatisk databehandling eller på annat sätt. Uppgifter som avser den registrerades personliga förhållanden får inte säljas, om de kan antas utgöra ett hot mot dennes personliga integritet.”

Villkor

Villkoren för utlämnande av att data är desamma för samtliga kunder. Data-uppgifterna får inte användas så att de strider mot PuL. De ska även användas enligt ändamålsparagrafen enligt VTR. Ett avtal tecknas för samtliga kunder som uppfyller villkoren.

Avgifter

De avgifter som tas ut vid utlämnande av villkorad data följer självkostnadsprincipen för varje tjänst och är desamma för samtliga kunder. Enda undantaget är Polisen och besiktningsföretagen som inte betalar någon avgift för direktåtkomst. Sedan 1970-talet har det ansetts att den verksamheten är behövlig och nödvändig ur ett samhällsperspektiv.

Grundprincipen för alla uttag och informationssammanställningar är att det ska ske till självkostnad. Det har historiskt fungerat så att prissättningen av de produkter/informationspaket som levereras har prissatts enligt en ”bedömd” marknadsnivå för att inte konkurrera ut andra aktörer som också gör informationssammanställningar. Detta har pågått sedan början av 1970-talet. I regleringsbrevet från 2008 angavs att ”prissättning skulle vara baserad på självkostnad med tillägg upp till en nivå som bedöms vara marknadsmässig i förhållande till jämförbara konkurrenter”. Överskottet skulle enligt regleringsbrevet användas till trafiksäkerhetsåtgärder. Sedan år 2012 har Transportstyrelsen valt att successivt minska tilläggets storlek med målet att för 2014 endast ta ut avgifter som motsvarar myndighetens självkostnad.

För mer precisa uppgifter om principerna för avgiftssättning hänvisas till kapitel 3.2.

2.3.3 Olycksstatistik

Allmänt

Transportstyrelsen är registerhållande myndighet för de data som rör olyckor på väg. Registret kallas för STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Det samlar och tillhandahåller skade- och olycksdata från polis och sjukvård. Informationen i STRADA används av ett stort antal aktörer för att bedriva trafiksäkerhetsarbete. Polis och sjukhus svarar för inrapporteringen av uppgifter i STRADA.

Tillhandahållande av data

Informationssystemet STRADA omfattas av PuL samt OSL. Det innebär att Transportstyrelsen har ansvar för all behandling av personuppgifter och myndigheten är därmed personuppgiftsansvarig. Med stöd av 30 § PuL tecknar Transportstyrelsen så kallade personuppgiftsbiträdesavtal med inrapporterande polismyndigheter och sjukhus/landsting.

Informationen ur STRADA tillhandahålls i en separat databas - STRADA-uttagswebb - där samtliga uppgifter är avidentifierade. Uttag ur databasen görs genom en webbfunktion med vissa sökbegrepp. Uppgifter som personnummer, namn och registreringsnummer är inte tillgängliga.

Endast sådana företag, organisationer och enskilda som i sin yrkesroll har användning av uppgifter i STRADA, har rätt att begära information ur STRADA genom uttagswebben.

Avgifter och villkor

Organisationer som arbetar med trafiksäkerhet och som har en trafiksäkerhetsagenda har möjlighet att ta del av informationen i uttagswebben. Transportstyrelsen gör en lämplighetsprövning för varje intressent och ställer krav på genomgången endagsutbildning för att avtal ska tecknas.

Användarna förbinder sig att inte koppla samman information i STRADA med annan information eller sprida viss information från STRADA till tredje part.

Uttag ur STRADA är avgiftsfria.

2.4 Järnvägstrafik

Allmänt

Transportstyrelsen har ett register inom området där ekonomiska särredovisningar från järnvägsföretag lagras, granskas och offentliggörs på styrel-

sens hemsida. Särredovisningen syftar till att visa att offentligt stöd i sin helhet används inom det område som stödet är avsett för.

Enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen² ska alla medlemsstater föra ett nationellt register över järnvägsfordon. I Sverige registreras de järnvägsfordon som har ett svenskt godkännande i verksamhetssystemet TRAP. Krav på registrering gäller alla godkända järnvägsfordon oavsett om de används i nationell eller internationell trafik. För att få tillgång till registret kan verksamhetsutövare anmäla sig och få användarkonto och därmed ha tillgång till uppgifter om sina järnvägsfordon samt möjlighet att starta en ansökan om godkännande av en ny typ. Utlämnande av data från registret görs idag.

Tillhandahållande av data

För att få tillgång till registret krävs en anmälan till Transportstyrelsen. Med ett användarkonto får användaren tillgång till följande funktioner:

- Söka fordon
- Söka fram och se uppgifter om egna fordon
- Se detaljerad information om enskilt fordon
- Ta ut registerutdrag på egna fordon
- Se uppgifter om alla typer som finns registrerade
- Påbörja ansökan om godkännande för ny fordonstyp

Allmänheten ges möjlighet att söka information om fordonsindivider, baserat på fordonsnummer. Här kan allmänheten även få information om en viss fordonstyp. Användaren kan också gå direkt till fordonstypen via sidan med data om fordonsindividen. Företag som ansöker om fordonsgodkännande hos Transportstyrelsen ges också möjlighet att i förväg ta ut en blankett med de egenskaper som krävs för registrering vid godkännandet av ett fordon, baserat på fordonskategori.

Avgifter och villkor

Vissa uppgifter som anses behövas för uppföljning, och som begärs in från verksamhetsutövare, är känsliga och kan skada ett företag om uppgifterna kommer till konkurrenters kännedom.

Direktåtkomst till lokförarregistret villkoras genom 4 kapitlet 18 § lag (2011:725) om behörighet för lokförare.

² EGT L 191 s. 1 (18.7.2008).

2.5 Luftfart

Allmänt

Inom området finns inte särskild stor verksamhet som berörs av PSI-direktivet och den aktuella lagen.

Empic är ett standardsystem för luftfartsmyndigheter och innehåller information om tillstånd och tillsynsuppgifter inom luftfartsområdet.

LFIR är ett register över rättigheter i och till svenska luftfartyg som förs enligt lag. Genom registreringen skapas sakrättsligt skydd för rättigheterna och offentlighet för uppgifterna i registret. Rättigheterna innebär: äganderätt, nyttjanderätt, inteckning, innehav av inteckning samt därtill hörande anteckningar. Registret är i drift sedan den 1 april 2005 då verksamheten som Inskrivningsmyndighet (IM) övertogs från Stockholms tingsrätt (som hade manuell hantering). Utförliga uppgifter från Luftfartsstyrelsen med avseende på PuL och SekrL finns hos arkivansvarig för luftfarten.

LUFS är ett luftfartygsregister för utländska luftfartyg. Det innehåller samtliga luftfartyg (dock ej privat-, skol- och militärflyg) som startat och/eller landat på en svensk trafikflygplats.

Rörelseregistret (RR) är ett system för inrapportering, kvalitetssäkring och administration av luftfartygsrörelser, flygplatser och bolag. Det består av både databas och webbapplikationer. Inläsning görs via FTP (File Transfer Protocol) av externa rapportörer. Informationen utgör underlag för statistik, emissions- och bullerberäkningar samt fakturering.

ECCAIRS är ett system för inrapportering, kvalitetssäkring och administration av luftfartygsrörelser, flygplatser och bolag.

Tillhandahållande av data

Transportstyrelsen har en publik tjänst på webben där man kostnadsfritt kan söka uppgifter om svenska luftfartyg. Myndigheten har även levererat uppgifter som så kallade kabinfaktorer för flygbolag till en advokatbyrå och ytterligare några liknande leveranser. Dessutom leveras viss statistik och data till Trafikanalys.

Avgifter och villkor

Den sammanlagda summan för leverans av uppgifter har uppgått till maximalt 15 000 kronor.

Direktåtkomst till inskrivningsregister för luftfartyg regleras genom förordning (2005:142) om inskrivning av rätt till luftfartyg.

Leveransen till Trafikanalys baseras på material som hämtas in för egna behov. Det är egentligen inte själva informationen man tar betalt för utan det

Det krävs ett beslut från Transportstyrelsen för att sökanden ska ges direktåtkomst till fartygsregistret. Genom beslutet får den sökande rätt att söka i registret. Sökningar i registret får ske endast för de ändamål som den sökande har angett i ansökan om direktåtkomst och som har godkänts av Transportstyrelsen. Tillåtna ändamål framgår av 1 kapitlet 2 § fartygsregisterförordningen (1975:927). Direktåtkomsttagaren ska följa de villkor för fartygsregistrets användning som Transportstyrelsen meddelar.

Avgiften för direktåtkomst till fartygsregistret är 2200 kr per år.

Det krävs ett beslut från Transportstyrelsen för att en redare eller ägare till ett svenskt tillsynspliktigt fartyg ska få tillgång till SITS. Även en annan person som godkänns av redaren/ägaren kan få tillgång till tjänsten. Personen får då rättigheter till rederiets samtliga fartyg.

2.7 Data som tillhandahålls genom tjänstekatalogen

Den nationella tjänstekatalogen som e-delegationen ansvarar för har som syfte att vara en central tjänstekatalog för alla myndigheter och offentliga aktörer i Sverige. I tjänstekatalogen finns idag ett antal maskin-till-maskin-relaterade tjänster för informationsförsörjning över organisationsgränserna. För nyttjande av en tjänst hänvisas till ansvarig producerande organisation. Transportstyrelsen har idag sex tjänster presenterade i tjänstekatalogen:

- Fordonsinnehav
- Försäkringsbolagens grundfråga
- Grundfråga fordonsuppgifter
- Kontrollbesiktning
- Tillhandahålla adressuppgifter
- Tillhandahålla fordonsuppgifter

Tjänsternas innehåll och eventuella villkor framgår av beskrivningen av alla informationstjänster i avsnitt 2.3.2.

2.8 Former för tillgängliggörande av handlingar ur diarium och arkiv

Transportstyrelsen har inte tillgängliggjort sin arkivredovisning eller sina registrerade handlingar för allmänheten på myndighetens webbplats.

Besökare har tillgång till vissa handlingar i myndighetens IT-system genom myndighetens webbplats.

2.8.1 Arkivbeskrivningen

I Transportstyrelsens arkivredovisning ingår en arkivbeskrivning. Arkivbeskrivningens syfte är att ge en övergripande bild av myndighetens verksamhet och verksamhetsinformation. Beskrivningen består av ett antal uppgifter om myndighetens verksamhet, om arkivet och om åtkomst till handlingarna. Med sitt innehåll ger arkivbeskrivningen en introduktion till vilken information som finns att tillgå på Transportstyrelsen.

I arkivbeskrivningen redovisas de uppgifter som föreskrivs i 6 § arkivlagen (1990:782) men också kraven på beskrivning av myndighetens allmänna handlingar i 4 kapitlet 2 § OSL och villkoren för vidareutnyttjande av hand-

lingar enligt 11 § lagen om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen. Transportstyrelsen har valt denna modell för att samla upplysningar som kan vara intressanta ur allmänhetens och olika intressenters perspektiv på ett och samma ställe. Arkivbeskrivningen finns i nuläget endast tillgänglig internt inom myndigheten eller på begäran från utomstående aktörer.

2.8.2 Registrering av handlingar

Myndighetens huvuddiarium är ett IT-baserat stöd för ärendehantering. Där registreras alla allmänna handlingar som inte har en naturlig hemvist i annat verksamhetssystem eller ärendehanteringssystem. Vid sidan av detta diarium finns ytterligare några ärendehanteringssystem där handlingar från större verksamhetsprocesser hanteras separat. Det gäller till exempel trängselskatt, körkort, yrkestrafik, enskilt godkännande, ursprungskontroll, tillsyn trafikskolor, tillsynssystem sjöfart, incidenter och olyckor luftfart, samt fordonsärenden.

Utöver myndighetens ärendehanteringssystem, där handlingar registreras i enlighet med bestämmelserna i OSL, finns ett stort antal verksamhetssystem som hanterar handlingar och uppgifter i specifika processer. Transportstyrelsens systemregister förtecknar och beskriver samtliga informationssystem på Transportstyrelsen.

2.8.3 Utlämnande av allmän handling

Vid en förfrågan om utlämnande av handlingar görs alltid en sekretessbedömning, och i vissa fall en bedömning om utlämnandet är förenligt med begreppet ”tillåten behandling” i personuppgiftslagen. Som stöd vid utlämnande av handlingar finns en myndighetsintern vägledning upprättad (TSG 2009:29).

När det gäller avgifter för utlämnade av allmänna handlingar följer de av avgiftsförordningen. Ekonomistyrningsverket har gett ut *Avgift för kopia av allmän handling - En handledning om kopior av allmänna handlingar som begärs med stöd av offentlighetsprincipen* (ESV 2005:27).

Vid utlämnande av uppgifter från Transportstyrelsens offentliga register, då dessa registers innehåll är att jämföras med allmänna handlingar, tas hänsyn till de begränsningar i sökmöjligheter som finns i speciallagstiftning såsom lagen om vägtrafikregister.

Extern efterfrågan på uppgifter ur huvuddiariet

Enligt en undersökning som gjordes bland myndighetens registratorer 2012 så var uppfattningen att det kom in frågor några gånger per månad på respektive huvudort (Borlänge, Norrköping, Örebro).

När det gäller huvuddiariet är infrastrukturfrågor vanligast inom järnvägsområdet medan det inom luftfartsområdet förekommer frågor om haverirapporter, vindkraftsmarkering, avgifter, driftbidrag och flygbolag som gått i konkurs. Det rör sig om en handfull förfrågningar per vecka. När det gäller ärendehanteringssystemet för fordonsuppgifter så kommer det fordonsrelaterade förfrågningar men registraturen är inte den främsta kanalen för dessa.

När det gäller efterfrågan från journalister så kommer det löpande frågor från tre nyhetsbyråer. En vill få ut diarieinformation. De två andra frågar efter handlingar i specifika ärendetyper.

3 Översyn av villkor och avgiftssättning

I detta kapitel redovisas resultatet av Transportstyrelsens översyn av de villkor och avgifter som tillämpas för vidareutnyttjande. Kapitlet svarar mot deluppdrag 4: *"Myndigheten ska särskilt redovisa om de villkor som tillämpas och de avgifter som tas ut har setts över med anledning av den nya lagen"* och deluppdrag 5 *"Grunderna för avgiftssättningen ska redovisas."* Inledningsvis redovisas villkoren för vidareutnyttjande, uppdelat på vägtrafikområdet och övriga trafikslag. Därefter presenteras principerna för avgiftssättning, uppdelat för vägtrafikområdet och övriga trafikslag. Slutligen redovisas de principer för avgiftssättningen som myndigheten tillämpar från 1 januari 2013, vilka också är de principer som myndigheten kommer att tillämpa framöver.

3.1 Villkoren för vidareutnyttjande

Transportstyrelsen tillhandahåller data som både är öppen och villkorad.

Öppen data utgörs av mindre statistiksammanställningar. Dessa data är tillgängliga utan villkor och avgifter.

Villkorad data är data där myndigheten vill säkra att den används av användare i enlighet med särskilda registerlagar och PuL. I dessa fall lämnas data endast ut efter avtal med användare. Detta gäller samtlig data inom vägtrafikområdet, det vill säga det som gäller förare, fordon och olyckstatistik. Det gäller även övriga trafikslag. Kunderna förbinder sig i avtal att använda uppgifterna så att det är förenligt med ändamålet med VTR eller annan speciell lagstiftning samt att uppgifterna används i enlighet med PuL. I avtalen överenskommes även i vilket format uppgifterna ska tillhandahållas av Transportstyrelsen.

En prövning av att ändamålsenligheten kan säkras görs av handläggare inom myndigheten efter varje förfrågan. Efter godkännande upprättas ett avtal som omfattar villkor, eventuella avgifter, samt skyldighet att följa PuL. Avtal upprättas med samtliga externa parter, både myndigheter, företag och organisationer.

3.2 Avgiftssättning

Inledning

Under de senaste åren har Transportstyrelsen sett över avgiftssättningen. Enligt PSI-direktivet bör avgifter som tas ut i samband med vidareutnyttjande vara kostnadsorienterade över en lämplig redovisningsperiod.

Avgifterna utgår från myndighetens självkostnad. Hur självkostnaden beräknas framgår av avsnitt 3.3.

Försäljningen av informationsuppgifter är särskilt omfattande gällande fordonsuppgifter inom vägtrafikområdet där uppgifterna hämtas från VTR. Här finns ett stort antal informationstjänster. För vissa av tjänsterna har självkostnadsprincipen inte tillämpats tidigare. I det följande redovisas närmare principerna för avgiftssättning (prissättning) per informationstjänst.

Transportstyrelsen tar betalt av informationsförmedlare och försäkringsbolag endast för direktåtkomst (sökningar) och har inte insyn i hur de i sin tur prissätter sina respektive tjänster. Uppdaterande transaktioner och direktanmälan (DA), har valts att hållas kostnadsfria för informationsförmedlare eftersom de, genom att tillhandahålla DA-tjänster för yrkesmässiga användare, hjälper till att minska administrationen hos Transportstyrelsen.

Samma priser gäller för alla kunder för samma tjänst, med undantag för Polisen och besiktningsföretagen som inte betalar för sin åtkomst i fordonsregistret genom tjänsten Direktåtkomst. Det har sedan 1970-talet ansetts att den verksamheten är nödvändig ur ett samhällsperspektiv.

Principerna för avgiftssättning per informationstjänst

I det följande redovisas de principer som gäller för avgiftssättningen för respektive tjänst.

- **Sökningstjänster i vägtrafikregistret genom direktåtkomst**

Prissättning av direktåtkomst bygger på att varje frågetransaktion mot registersystemen debiteras med en styckekostnad, baserad på självkostnaden.

I övrigt är kostnaden för de olika frågetransaktionerna differentierad och baserad på hur mycket de belastar systemet.

- **Prenumerationstjänster för ändringar i vägtrafikregistret**

Grunderna för prissättning skiljer sig här mellan försäkringsbolag och generalagenter/fordonstillverkare

För försäkringsbolag är priserna satta utifrån utgångspunkten i självkostnadsprincipen med en fast avgift och en rörlig avgift. Den fasta avgiften baseras på en totalkostnad som hela försäkringsbranschen betalar. Varje bolag betalar sedan för sin andel av totalsumman, baserat på marknadsandelar av det samlade försäkringsbeståndet. Den rörliga kostnaden avser ett styckepris per transaktion som slås mot registret. Trans-

aktionerna är sedan indelade i olika prisnivåer, baserade på hur hårt de belastar systemet.

För generalagent/fordonstillverkare gäller att de abonnerar på "sina" fordon för att få uppdateringar om registerhändelser för dessa, så kallade beståndsförändringar. De betalar då en fast kostnad för detta samt en fastställd avgift per bevakat fordon i registret. Vid urval av fordonsuppgifter ur försäljningsdatabaserna är informationen grupperad och paketerad i olika kategorier. Varje informationspaket är sedan prissatt enligt en nyttovärderingsprincip som bland annat innehåller uppdateringsfrekvens av informationen.

Vad gäller avgiftssättningen för tjänsten "tillhandahålla fordonsuppgifter" baseras avgiften på självkostnadsprincipen med en fallande pristrappa som bygger på att ju fler uppgifter/poster som köps eller ju högre frekvensen är, desto lägre blir styckekostnaden. Kostnadsberäkningen bygger på att varje urval innehåller förberedelse, preparering och leverans oavsett volym, vilket gör större uttag billigare per post.

- **Tillhandahålla adressuppgifter för ägare till sökta fordon**
Självkostnadsprincipen enligt ovan
- **Försäljning av fordonsdata och ägardata till svenska och utländska kunder avseende parkeringsanmärkningar m.m.**
Självkostnadsprincipen enligt ovan.
- **Försäljning av information till besiktningsföretag**
Självkostnadsprincipen enligt ovan.
- **Uppgifter till allmänhet och företag avseende enskilda fordon**
Pris per förfrågan utifrån självkostnadsprincipen

Kommande avgiftssättning

Transportstyrelsen har under lång tid haft intäkter som har överstigit myndighetens självkostnader för informationstjänsterna sammantaget. En anledning är att myndigheten tagit ut ett marknadspris snarare än ett självkostnadspris för vissa tjänster för att inte konkurrera med företag som säljer vidare fordonsuppgifter från Transportstyrelsen. En annan anledning är att myndigheten har underskattat efterfrågan. Eftersom större delen av kostnaderna är fasta, innebär en underskattning av efterfrågan, att de samlade avgiftsintäkterna blir högre än den samlade självkostnaden.

Transportstyrelsen har sedan något år tillbaka bestämt att successivt lämna marknadsprissättningen, i de fall där denna princip har tillämpats, till för-

mån för en prissättning som utgår från myndighetens självkostnader. Myndigheten har dessutom börjat göra bättre skattningar av den förväntade efterfrågan.

Under 2012 sänktes avgifterna och från och med den 1 april 2013 sänktes avgifterna ytterligare, Budgeten för 2013 innebär ändå ett beräknat överskott på totalt 8,8 miljoner kronor. Då är avgiftssänkningen från den 1 april 2013 medräknad. En djupare analys av kostnadsunderlaget i förhållande till avgifterna kommer att göras under 2013.

För år 2014 väntas ytterligare avgiftssänkningar för att nå ett nollresultat, det vill säga då intäkter och kostnader är i balans. Om avgifterna ska baseras på marginalkostanden istället för självkostnaden, så som kan väntas föreslås av nuvarande PSI-utredning, innebär detta betydande avgiftssänkningar för Transportstyrelsen. Det innebär samtidigt ett stort intäktsbortfall för myndigheten.

I bilaga 1 återges mer detaljerad information om priser, avgiftssättning etc. för vissa informationstjänster.

3.3 Generella principer för avgiftssättningen inom Transportstyrelsen från och med 1 januari 2013

Transportstyrelsen avser att framgent tillämpa nedanstående modell vid avgiftssatta informationstjänster. Modellen har använts sedan 1 jan 2013. Principen gäller samtlig information som Transportstyrelsen lämnar ut som villkorad data. För data som lämnas ut som öppen data tas inga avgifter ut. För villkorad data gäller följande grundprinciper:

- Prissättningen baseras på självkostnadsprincipen.
- Ett och samma pris till alla kunder för samma produkt/tjänst.

Självkostnadsprincipen innebär att avgiften:

- baseras på styckkostnaden per uttag/hämtning baserat på:
 - hela kostnaden för investering/utveckling och
 - drift/förvaltning, etc. per tjänst
- ska täcka kostnaderna under en 5-årsperiod
 - även ger möjlighet att täcka ersättning för schabloniserad kommande investerings- och underhållskostnad för tjänsten

Samma avgift tas ut för alla kunder och för samma tjänst, med undantag för Polisen och besiktningsföretagen som får nyttja tjänsterna utan avgift, efter-

som det har sedan 1970-talet ansetts vara behövt ur ett samhällsperspektiv.

Avgifterna beräknas på:

- ej aktiverbar utvecklings-/förvaltningskostnad (avser kostnaden för tid för egen personal)
 - teknisk- och verksamhetssupport, inklusive interna och externa utbildningar
 - maskinkostnad
 - drift (avser den direkta applikationsdriften plus kostnader för exempelvis lagring, servers, nätverk och andra gemensamma driftskostnader)
 - avskrivningar på investeringar i hårdvara/mjukvara för transaktioner och maskinella rutiner/rapporter för uppdateringar
 - avskrivningar på egna utvecklingskostnader (avser de för IT-lösningen direkta avskrivningar som finns, och avser oftast upparbetade kostnader vid skapandet av IT-lösningen)
 - licenser (avser kostnader för licenser samt support och underhållsavgifter för IT-lösningen)
 - administration av informationsköpare
 - support av kundtjänst inom fordonsområdet
 - OH-kostnader (avser kostnader som fördelas ut enligt särskild fördelningsnyckel som exempelvis huvudkontorsfunktioner, stabsfunktioner, avdelningschef, enhets- och sektionschefer m.m.)
-

4 Vidtagna åtgärder för anpassning av myndighetens verksamhet till PSI-lagen

I detta kapitel redovisas de åtgärder som myndigheten vidtagit sedan 2011 för att leva upp till PSI-lagen. Fokus ligger på förändringar i villkor och avgiftssättningen för informationsuttagen inom VTR. Redogörelsen svarar mot deluppdrag 3 i regleringsbrevet: *"Transportstyrelsen ska redovisa vilka åtgärder som vidtagits för att anpassa myndighetens verksamhet till kraven i lagen om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen, vilken trädde i kraft den 1 juli 2010."* Inledningsvis presenteras åtgärder som syftat till att göra grunddata mer tillgängligt (avsnitt 4.1). Därefter (avsnitt 4.2) redovisas de förändringar som gjorts beträffande avtal och villkor, främst rörande fordonsinformation.

4.1 Ny data som gjorts tillgänglig

Transportstyrelsen har successivt arbetat med att göra informationen om fordon i vägtrafikregistret tillgänglig för allt fler aktörer på marknaden. Fordonsdata kan säljas enligt mandat i 9 § förordningen (2008:1300) med instruktion för Transportstyrelsen, men priserna har successivt sänkts de senaste åren med målet att senast 2014 inte generera ett överskott. Prissänkningen har medfört att data blivit mer tillgänglig. För övriga delar av vägtrafikregistret sätter integritetsskäl och sekretess ofta hinder i vägen för en liknande process mot mer öppenhet.

Följande nya data har gjorts tillgängliga under 2012 och 2013:

- Informationstjänster inom VTR har gjort tillgängliga genom den nationella tjänstekatalogen (uppgifterna är villkorade).
- Webb-tjänster avseende fordonsägande finns inom samtliga trafikslag (väg, järnväg, sjö och luft) som gör det möjligt för fordonsägare att söka efter fordonsdata för sina fordon. Webb-tjänsten är åtkomlig endast för de som är fordonsägare. Tjänsten är avgiftsfri.
- Uppdateringar i "Körkortsportalen"

Inom området Fordon inom Vägtrafikområdet har följande data/information gjorts tillgänglig:

- e-tjänster; applikationer (app) för smartphones; kontroll av skatter och avgifter för sitt fordon, ägarbyte, (avställning, påställning och ägarbyte).
 - "Mina sidor"
-

- Sms-tjänst där användaren kan få uppgifter om ägare och vissa uppgifter om fordon samt att kunna kontrollera besiktningssuppgifter.

4.2 Förändrade villkor och principer för avgiftssättning

Transportstyrelsen har under 2012 och 2013 lättat på villkoren för vidareutnyttjande av data om fordon. Där villkoren tidigare var skrivna utifrån ändamålsparagrafen i 5 § LVTR, begränsar det sig nu till ett villkor om att data inte får säljas vidare ograverat. Inom övriga trafikslag har villkoren inte ändrats under tidsperioden.

Vad gäller avgiftssättningen har förändringar gjorts gällande området för fordon inom vägtrafik, se kap 4.2.1. I övrigt har myndigheten beslutat att tillämpa de avgiftsprinciper som framgår av kap 3.3.

4.2.1 Fordonsområdet inom vägtrafik

Inom området Fordon tillämpas samma villkor som tidigare. Vad gäller avgiftssättningen har vissa förändringar gjorts vilket framgår nedan. Redogörelsen avser varje informationstjänst. För närmare beskrivning av varje informationstjänst, se kap 2.3.2.

Direktåtkomst

Inför 2011 avstod Transportstyrelsen från att höja priserna enligt konsumentprisindex (KPI). Från juli 2011 sänkte Transportstyrelsen priserna med 15 % och från november sänktes priserna med ytterligare 25 %. Därefter genomfördes ytterligare en sänkning om 10 % gällande från den 1 april 2013. Samma pris gäller för informationsförmedlare som för försäkringsbranschen.

Prenumerationstjänster för ändringar i VTR

Beståndsförändringsrutinen

Priset fram till mitten av 2011 var 1,20 kronor per bevakat fordon och har sedan dess ändrats till 1,10 kronor per bevakat fordon. Det innebär en sänkning med ca 8 %.

Ändringsaviseringsrutin till försäkringsbranschen

Priset har stått stilla sedan 2010 och är 500 000 kronor per kvartal uppdelat enligt hur stora andelar som varje försäkringsbolag har av det totala fordonsbeståndet (marknadsandelar).

Nyregistreringsrutinen

Priset fram till mitten av 2011 var 1,20 kronor per fordon och har sedan ändrats till 1,10 kronor per fordon. Det innebär en sänkning med ca 8 %. Från den 1 januari 2013 kommer priset att vara 0,83 kronor per fordon. Det innebär en sänkning med ytterligare ca 25 %.

Adressuttag och fordonsurval ur vägtrafikregistret

Det kan konstateras att Transportstyrelsen har samma prisnivå 2012 som 2007, vilket innebär att priserna inte har uppräknats med KPI sedan 2007. Däremot har grundavgiften sänkts med 550 kronor. Grundavgiften för abonnemang har sänkts med 250 kronor och de för de första 3000 adressuttagen har priset sänkts med 0,10 kr/st. En anledning att prisnivån inte har sänkts i övrigt är att Transportstyrelsen anpassar priserna så att de ska vara marknadsmässiga jämfört med andra aktörer som förädlar och säljer fordonsdata vidare. Priserna för 2007 och 2012 framgår av i tabell i bilaga 1.

Tillhandahålla fordonsuppgifter

Från mars 2013 är priserna sänkta med ca 5 %. Priserna varierar mellan 5000 kr och 30 000 kr per månad och är beroende av vilka parametrar som har valts. Det som bestämmer priset är andel bevakade fordon av totala fordonsbeståndet i kombination med valda informationspaket och leveransperiod.

5 Bedömning av ny data och handlingar som kan göras tillgänglig för vidareutnyttjande

I detta kapitel redovisas närmare vilken ny data som myndigheten avser att göra tillgänglig under de närmaste 2-3 åren, i huvudsak som öppen data. Kapitlet svarar mot regeringens deluppdrag 1: *"Transportstyrelsen ska analysera på vilket sätt myndigheten, inom sitt ansvarsområde, ska hålla grunddata tillgänglig och sökbar på ett ändamålsenligt sätt. Tillvägagångssättet ska vara lika för samtliga trafikslag. I den mån det behövs ska styrelsen inhämta synpunkter från berörda aktörer.* Kapitlet inleds med en inledning (avsnitt 5.1) som redogör för myndighetens mål och utgångspunkter (5.1.1), hur myndigheten avser att dela in data som öppen respektive villkorad data (5.1.2), tidshorisonten för kommande utvecklingsarbete (5.1.3) samt kommande publikationsformat för data (5.1.4). I det efterföljande avsnittet (5.2) ges en övergripande redogörelse för vilken data som myndigheten avser att göra mer tillgänglig för varje trafikslag. Avslutningsvis ges (i avsnitt 5.3) en övergripande beskrivning av hur allmänna handlingar, hämtade från diariet och arkivet, ska bli mer tillgängliga.

5.1 Inledning

5.1.1 Mål och utgångspunkter

Transportstyrelsen har som framgått av nulägesbeskrivningen i kapitel 2, mycket stora registersamlingar. Samtliga register har skapats för att myndigheten ska kunna utföra en effektiv och saklig tillsyn och tillståndsprövning, eller för att effektivt kunna ta in skatter och avgifter. I några fall är myndigheten även registeransvarig myndighet. Merparten av myndighetens registerinformation innehåller dock personuppgifter, eller har samlats in med stöd av PuL, vilket gör att möjligheten att lämna ut registerdata i nuvarande format bedöms som liten.

Myndighetens bedömning är att endast 10 - 15% av myndighetens register (datakällor) innehåller data som inte har ett skyddsvärde och således kan lämnas ut som öppen data i sitt nuvarande format. För att ytterligare registerdata ska kunna lämnas ut krävs att användningen villkoras för att säkra den personliga integriteten, eftersom informationen innehåller personuppgifter. För data som är sekretesskyddad eller som bedöms som personkänslig, kan registerdata inte alls lämnas ut.

Transportstyrelsens bedömning är att myndigheten redan idag tillhandahåller data för vidareutnyttjande i den omfattning som PSI-lagen ger utrymme för.

Transportstyrelsen har som mål att göra den data som finns i myndighetens register än mer tillgänglig som öppen data. Endast där det är nödvändigt med hänsyn till PuL, särskild registerlagstiftning eller andra skäl i PSI-lagstiftningen, kommer data att lämnas ut mot vissa villkor för användandet, det vill säga villkorad data. Där sekretesslagstiftning eller data kan bedömas som personkänslig, kommer Transportstyrelsen inte att lämna ut några data alls.

Där det finns personuppgifter i datakällan som förhindrar att data tillhandahålls, är avsikten att avidentifiera personuppgiften så att avpersonifierad data kan göras tillgänglig, i första hand som öppen data.

Där utlämnande idag görs under vissa villkor med hänsyn till den personliga integriteten (till exempel registreringsnummer inom VTR), är avsikten att den även ska tillgängliggöras som öppen data men då utan personuppgifter. Data som idag tillhandahålls med personuppgifter (såsom registreringsnummer) kommer således fortsättningsvis att tillhandahållas som villkorad data, men även göras tillgänglig som öppen data, men då utan personuppgifter.

I de fall uppgifter i myndighetens datakällor bedöms innehålla uppgifter som med hänsyn till personliga integriteten eller sekretess, inte kan göras tillgänglig varken som öppen eller villkorad data, är ambitionen att göra data utläsbart som en statistisk informationsmängd (eventuellt med begränsningar i sökbegreppen) presenterad som öppen data.

Data som är villkorad kommer i huvudsak vara avgiftsbelagd, baserad på myndighetens självkostnad. Myndighets möjlighet till avgiftsintäkter är inte styrande för vilken data som betraktas som öppen respektive villkorad.

I följande avsnitt görs en preliminär bedömning av vilka datakällor som myndigheten avser att göra tillgängliga som öppen data respektive villkorad data, utöver data som idag är tillgängliggjord. En förutsättning är att personuppgifterna avidentifieras. Det behövs vidare en utredning för hur avidentifieringen ska gå till. I avsnittet nedan redovisas närmare vilken typ av data som kommer att finnas tillgänglig under respektive kategori.

5.1.2 Myndighetens kategorisering av data

Inom myndigheten kommer ett arbete att påbörjas med att sortera in data från våra register i tre olika kategorier, öppen data, villkorad data respektive skyddad data. Kategoriseringen väntas bli klar under 2014.

Öppen data är sådan information som kan lämnas för fritt användande och utan avgift.

Villkorad data är sådan information som måste villkoras för vidareutnyttjande för att inte stå i strid mot PuL, sekretesslagstiftning eller annan lagstiftning. Villkorad data är i regel avgiftsbelagd.

Skyddad data är sådan information som inte kan lämnas ut överhuvudtaget enligt sekretesslagstiftning, särskild registerlag eller PuL.

Nedan redovisas vilken typ av data som hör till vilken kategori.

Öppen data

I denna kategori finns data som uppfyller något av följande kriterier:

- Uppgifter som behandlas helt i enlighet med PSI-lag, registerlagar, sekretesslagstiftning och PuL.
- Statistisk data som inte gör det möjligt att identifiera individer.
- Grunddata med avidentifierade personuppgifter och med data som i övrigt inte är skyddad av sekretesslagstiftning.

Villkorad data

Till denna kategori finns data som uppfyller något av följande kriterier:

- Uppgifter där särskild registerlag kräver säkerställande av ändamålsenlighet för utlämnande.
- Uppgifter som innehåller personuppgifter eller insamlats enligt PuL och som därför behöver villkoras för att vara i överensstämmelse med PuL.
- Uppgifter som innehåller viss personkänslig information och därför endast kan utlämnas mot uppfyllande av vissa kriterier.

Skyddad data

I denna kategori finns data som uppfyller något av följande kriterier:

- Uppgifter som är belagda med sekretess enligt OSL.
 - Uppgifter av personkänslig karaktär och som inte kan utlämnas som villkorad data.
 - Uppgifter som inte får sökas på grund av hinder i registerlagstiftning.
-

5.1.3 Tidshorisont

Arbetet med att tillgängliggöra data i större utsträckning kräver ett utvecklingsarbete av myndighetens applikationer så att personinformationen från datakällorna kan avidentifieras innan den görs tillgänglig som öppen data. Dessutom behöver myndigheten skapa ett användarvänligt och kvalitetssäkrat presentationssätt. Myndigheten bedömer att detta utvecklingsarbete kommer att ta cirka 2-3 år i anspråk. Utvecklingstakten är helt beroende av myndighetens förutsättningar att bekosta utvecklingsarbetet. Om utvecklingsarbetet enbart kan finansieras genom det utrymme som myndigheten idag har inom den skatteanslagsfinansierade verksamheten, kommer utvecklingstakten att vara helt beroende av de kostnadseffektiviseringar som myndigheten kan realisera inom den skatteanslagsfinansierade verksamheten. Utvecklingsprogrammet kommer i så fall att bli av mindre omfattning och dessutom genomföras under en längre tidsperiod.

5.1.4 Publikationsformat

Myndigheten strävar efter att tillhandahålla och ge åtkomst till data på ett sätt som är så lättanvänt och säkert som möjligt för så många som möjligt, både vad gäller öppen data och villkorad data.

På kort sikt kommer myndigheten i huvudsak att publicera data på två sätt:

1. Webbaserad sökfunktion för främst statistikuppgifter. Med den webbaserade sökfunktionen kommer användare att ge möjlighet till att söka och filtera data av data som främst är av statistisk karaktär. Uppgifterna kan här hämtas i ett antal standardiserade filformat. Den kommer främst att användas för öppen data.
2. Filöverföring av grundutdrag i överenskomna filformat. Med filöverföring av grunddata får användaren själv bearbeta den datamängd som översänts. Filerna översänts med viss regelbundenhet och med ett visst antal standardiserat filformat. Filöverföringen är mest aktuell för villkorad data (avtalskunder).

På längre sikt är API:er att föredra. Ett API (Application Programming Interface) är en regeluppsättning för hur en viss programvara kan kommunicera med annan programvara. Här ges användare möjlighet att göra selektiva urval av data genom en fråga/svar-funktion. API:er gör det även enkelt för användaren att säkert överföra data till nya tjänster som skapas av användare. Emellertid är det en kostnadskrävande lösning. Därför kommer den att prioriteras för den typ av data där efterfrågan är betydande, datamängden är komplex, och där det finns behov av att minska eventuell risk för att personuppgifter skulle kunna utläsas ur tex en rådatafil. Kundens behov av att använda data för vidareanvändning av nya tjänster är betydelsefullt i sammanhanget.

5.2 Omfattningen av ny data för vidareutnyttjande per trafikslag

I detta avsnitt redovisas vilken typ av ny data som väntas kunna göras tillgänglig, uppdelad på öppen data respektive villkorad data. Bedömningen utgår från att samtliga personuppgifter som finns i nuvarande register kan avidentifieras vid utlämnande.

Avidentifiering sker enklast genom att data om identiteter inte hämtas från källdata överhuvudtaget. Ofta är situationen inte så enkel, eftersom data är strukturerat i olika tabeller som refererar till varandra, och personliga identiteter utgör ofta nyckelvärden i dessa tabellreferenser. För att avidentifiera måste personnummer och dylikt tas bort, och ersättas av ett annat avidentifierat nyckelvärde. Avidentifieringen kommer i så fall att göras så nära datakällan som möjligt, vilket innebär att olika nycklar används för olika datakällor. Detta görs för att försvåra eventuella möjligheter till spårning till person vid eventuellt vidareutnyttjande genom att kombinera olika typer av data.

Redovisningen är mycket preliminär.

5.2.1 Vägtrafik

Förare

Inom förarområdet har Transportstyrelsen identifierat elva datakällor. Sex av dessa ligger inom vägtrafikregistret men delas in i olika delområden för att kunna hanteras enklare.

Öppen data

Här kan uppgifter redovisas såsom behörigheter, villkor, kommun, avpersonifierade uppgifter om genomförda prov, provresultat samt uppgifter om godkända utbildare.

Villkorad data

Transportstyrelsen ser ingen möjlighet att utöka utlämnandet av villkorad data utöver vad som redan sker idag.

Fordon

Inom fordonsområdet har myndigheten identifierat åtta datakällor. Sex av dessa ligger inom vägtrafikregistret.

Öppen data

En av dessa datakällor innehåller tekniska data kring fordonsmodeller och kan tillhandahållas som öppen data i sin helhet.

Stora delar av de fordonsdata som idag lämnas ut som villkorad data kan tillhandahållas som öppen data under förutsättning att personuppgifter så som person-, registrerings- och identifieringsnummer kan avidentifieras

eller uteslutas vid utlämnade. Exempel på uppgifter är: besiktningsperiod, inrapporterade mätvärden samt upplysningar om status och yrkesmässig trafik.

Villkorad data

Övriga datakällor använder registreringsnummer eller identifieringsnummer för att identifiera ett unikt fordon. Transportstyrelsens syn på dessa två identifikationsbegrepp är att de är personuppgifter som anses känsliga och därför endast kan lämnas ut med tillhörande villkor. Detta kan dock som tidigare nämnts, komma att ändras i framtiden, om myndigheten kommer fram till en annan bedömning av registreringsnummer.

Skatter och avgifter

Data inom området samlas i tre databaser.

Öppen data

Under förutsättning att det inte bedöms vara några problem att lämna ut registreringsnummer i framtiden kan uppgifter om detta tillsammans med uppgift om fordonets årsskatt samt debiterat belopp och VTR-avgift lämnas ut. Dessutom kan uppgift rörande tid, plats och belopp för utfärdad parkeringsbot lämnas ut så länge det inte kan kopplas till aktuellt fordon. Därutöver kan statistiskt bearbetad data göras åtkomlig.

Villkorad data

Transportstyrelsen ser ingen möjlighet att utöka utlämnandet av villkorad data utöver vad som redan sker idag.

Yrkestrafik

Inom yrkestrafik finns fem datakällor varav fyra ligger inom vägtrafikregistret.

Öppen data

Här kan uppgifter om exempelvis organisationsnummer, typ av: tillstånd, färdskrivarkort eller yrkeskompetensbevis lämnas ut.

Villkorad data

Transportstyrelsen ser ingen möjlighet att utöka utlämnandet av villkorad data utöver vad som redan sker idag.

Olycksstatistik

När det gäller data kring olyckor på väg samlas denna idag i tre databaser.

Öppen data

Här ser Transportstyrelsen ingen möjlighet att lämna ut grunddata från dessa databaser men däremot aggregera möjliga uppgifter för tillhandahållande i form av statistisk data.

Villkorad data

Myndigheten ser ingen möjlighet att utöka utlämnandet av villkorad data utöver vad som redan sker idag.

5.2.2 Järnvägstrafik

Data inom området samlas i en databas som i denna sammanställning delas in i åtta datakällor.

Öppen data

Här anses inte registreringsnummer som en känslig uppgift utan den kan lämnas ut tillsammans med uppgifter om exempelvis ett järnvägsfordons underhållsansvariga enhet, typbeteckning, tekniska uppgifter och eventuellt körförbud. Vidare kan uppgifter om företag och dess aktuella tillstånd lämnas ut. Ytterligare uppgifter kan tillhandahållas som öppen data under förutsättning att personuppgifter kan avidentifieras eller uteslutas vid utlämnade. Liksom övriga områden där data kring tillbud lagras i databaser kan sådan aggregerad data tillhandahållas i form av statistik.

Villkorad data

Transportstyrelsen ser ingen möjlighet att utöka utlämnandet av villkorad data utöver vad som redan sker idag.

5.2.3 Luftfart

Inom luftfart är tio datakällor identifierade. Fyra av dessa ligger inom standardssystemet Empic.

Öppen data

Tekniska data om luftfartyg kan lämnas ut som öppen data. Dessutom kan uppgifter om tillstånd och ägaruppgifter lämnas ut för de luftfartyg som inte ägs av privatpersoner.

Ytterligare uppgifter kan tillhandahållas som öppen data under förutsättning att personuppgifter kan avidentifieras eller uteslutas vid utlämnade. Liksom övriga områden där data kring tillbud lagras i databaser kan sådana aggregerade data tillhandahållas i form av statistik.

Villkorad data

Transportstyrelsen ser ingen möjlighet att utöka utlämnandet av villkorad data utöver vad som redan sker idag.

5.2.4 Sjöfart

Data inom området samlas i fyra databaser.

Öppen data

Tekniska data om fartyg kan lämnas ut som öppen data. Dessutom kan ägaruppgifter lämnas ut för de fartyg som inte ägs av privatpersoner. När det

gäller uppgifter om sjömän och deras behörigheter och mönstringar kan vissa uppgifter lämnas ut.

Liksom övriga områden där data kring tillbud lagras i databaser kan sådana aggregerade data tillhandahållas i form av statistik.

Villkorad data

Transportstyrelsen ser ingen möjlighet att utöka utlämnandet av villkorad data utöver vad som redan sker idag.

5.3 Former för tillgängliggörande av allmänna handlingar ur diariet och arkivet

De instrument som redan används för att beskriva, redovisa och göra verksamhetsinformationen sökbar kan med fördel återanvändas också för att underlätta för de som vill använda verksamhetsinformationen i andra syften.

Arkivbeskrivningen

Arkivbeskrivningen ger en allmän bild av myndighetens verksamhet och handlingar. Den ger en bra orientering över den verksamhetsinformation som finns på Transportstyrelsen. Genom att publicera arkivbeskrivningen på myndighetens externwebb får den som söker information en orientering över vilka uppgifter som kan finnas att tillgå.

Klassificeringsstrukturen

Klassificeringsstrukturen visar vilka processer som avsätter verksamhetsinformation. Genom att koppla den information som publiceras för vidareutnyttjande eller läggs ut som öppen data till klassificeringsstrukturen håller Transportstyrelsen ihop sin informationshantering. På så sätt kan Transportstyrelsen på ett enkelt och överblickbart sätt redovisa och hålla ordning på vilken information som vidareutnyttjats under vilka villkor och vilka öppna data som publicerats.

Arkivförteckningar

Arkivförteckningarna från de myndigheter och delar av myndigheter som inlemmades i Transportstyrelsen när myndigheten startades 2009 kan publiceras på webbplatsen i oktober.

Huvuddiariet

I Transportstyrelsens huvuddiarium förekommer både personuppgifter och sekretessbelagda uppgifter, vilket gör att en noggrann undersökning av vilka fält som är lämpliga att publicera samt en genomgång av den information som finns i dessa fält behöver göras innan publicering.

Om huvuddiariet ska publiceras på myndighetens webbplats behöver det finnas tillräckligt mycket uppgifter om ärendet så det går att söka efter ärendet samt särskilja det från andra ärenden. De metadatafält som skulle vara möjliga att publicera på myndighetens webbplats är: ärendemening, motpart

(om det inte är en privatperson), enhet/sektion, registreringsdatum, klassificering, handlingsmening och avsändare/mottagare (om det inte är en privatperson).

6 Myndighetens webbsida - hur data och information tillgängliggörs från 1 oktober 2013

I detta kapitel redovisas närmare vilken information som myndigheten avser att tillhandahålla på myndighetens externwebb senast den 1 oktober. I denna redovisning återges endast översiktligt innehåll och stuktur för webbsidan.

Redovisningen ska ses som en delrapportering avseende deluppdrag 2:

”Styrelsen förutsätts inrätta en ordning som särskilt beaktar de bestämmelser som följer av lagen (2010:566) om vidareutnyttjande av handlingar från den offentliga förvaltningen. Med ändring av regeringens beslut den 14 juni 2012 (N2012/3052/TE) ska styrelsens webbplats återge en sådan ordning senast den 1 oktober 2013”.

I det följande redovisas vilken data som är öppen respektive villkorad, hur data nås och med vilka format. På webbplatsen ska det även finnas en redovisning av principerna för avgiftssättning och hur handlingar inom myndighetens diarium och arkiv kan hämtas ut. En redogörelse för hur myndigheten tolkar PSI-direktivet finns även med. Arbetet med att färdigställa webbsidan pågår.

6.1 Övergripande information på webbplatsen

Transportstyrelsens samlingssida för vidareutnyttjande av information.

Myndigheten kommer att skapa en ny sida ”Vidareutnyttjande av information” på den externa webbplatsen där alla öppen och villkorad data för hela myndigheten kommer att kunna presenteras.

På sidan kommer användaren att mötas av en informationsbild med följande innehåll som användaren når genom klickbara rubriker:

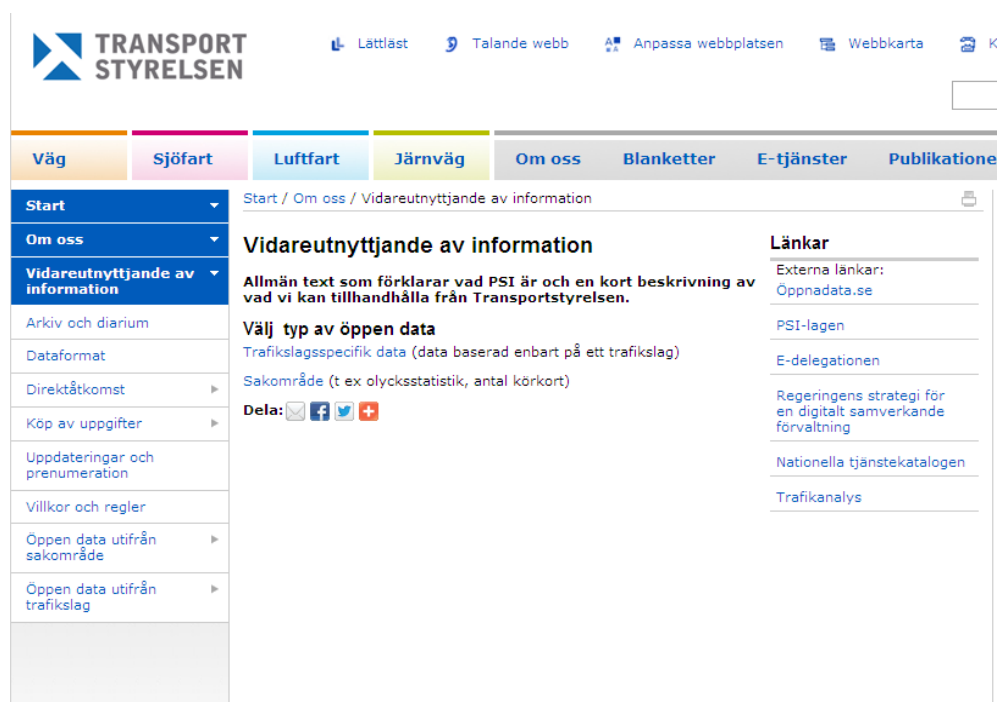
- Öppen data
 - Villkorad data
 - Myndighetens klassificering av data som är öppen respektive villkorad
 - Myndighetens tolkning och tillämpning av PSI
 - Villkoren för att få tillgång till olika uppgifter
 - Principer för avgiftssättning
 - I vilken form/format får användaren tillgång till informationen
 - Prenumeration för uppdateringar etc.
 - Regler för upphämtning
-

- Hur får användaren reda på det som finns i arkiv och diariet
- Val av upphämtning av öppen data (trafikslag, sakområde)
- Information om vilken data som framöver väntas göras tillgänglig
- Direktåtkomst för avtalskunder

Därutöver kommer även vissa länkar att presenteras till viktig information som finns publicerad på regeringens eller andra myndigheters webbsidor

- Länk till PSI-lagen
- Länk till e-delegationen,
- Länk till regeringens strategi för en digitalt samverkande förvaltning
- Länk till tjänstekatalogen
- Länk till öppnadata.se
- Länk till Trafikanalys

Bilden nedan visar den tänkta utformningen av webbsidan för vidareutnyttjande av information



6.2 Åtkomst av öppen data

Genom webbsidan kommer myndighetens samlade öppna data att göras åtkomlig. Inledningsvis kommer enbart statistikuppgifter att finnas åtkomliga, men med tiden kommer mer av grunddata att göras tillgänglig. Prioritet

ges till data som enkelt kan läggas ut och där källdata inte innehåller några personuppgifter. Data som kräver avidentifiering av personuppgifter som finns vid datakällan, kommer att tillhandahållas i ett långsammare tempo.

I den första versionen den 1 oktober 2013 kommer användaren att få en samlad överblick över den statistik som redan idag finns tillgänglig på olika platser på myndighetens externa webb. Ingen ny statistik kommer att finnas på plats, inte heller någon annan form av grunddata.

Användaren kommer att ges två ingångar för presentation av data; uppdelat per trafikslag respektive uppdelat på sakområde. Den trafikslagsspecifika redovisningen (vägtrafik, järnväg, luftfart och sjöfart) påminner om den som idag finns inom myndigheten, men kommer dock att sorteras med enhetliga underkategorier för varje trafikslag. Den sakområdesspecifika redovisningen indelas i kategorier som till exempel fordon, förare, anläggningar/infrastruktur, olyckor/incidenter, miljö, trafikutveckling. Underkategorierna blir här en uppdelning i trafikslag. Först under 2014 väntas det blir möjligt att göra samlade sökningar och rapportutdrag för den samlade statistiken för alla trafikslagen.

Nedan beskrivs översiktligt hur statistikdata kommer att presenteras från och med den 1 oktober 2013. I det första exemplet sorteras statistiken utifrån trafikslag. I det andra exemplet sorteras statistiken utifrån sakområde. En enhetlig struktur som beskriver namn och beskrivning av statistiken ges, liksom format och eventuella villkor. I båda fallen länkas informationen till det specifika trafikslagsområde där informationen idag finns presenterad.

Exempel: Trafikslag

Område	Namn	Beskrivning	Villkor	Format
Luft	Flygtimmar för svenskregistrerade luftfartyg	Inlämnade uppgifter om flygtider till Transportstyrelsen	Inga	Tabell webb

Exempel: Sakområde

Område	Namn	Beskrivning	Villkor	Format
Olycksfall	Olycksstatistik vägtrafikolyckor	Dödade personer i polisrapporterade vägtrafikolyckor fördelade efter månad. 2006-2012	Inga	xlsx

I de fall en annan myndighet har i uppgift att presentera statistik nationellt för övriga myndigheter länkas direkt till dessa istället för att dubbelpresentera informationen. (till exempel SCB och Trafikanalys).


Statistiska centralbyrån
Statistics Sweden

[Ordlista](#)
[Lättläst](#)
[In English](#)
[Om webbplatsen](#)
[A-Ö](#)
[Vanliga frågor](#)

[Startsida](#)
[Hitta statistik](#)
[Våra tjänster](#)
[Dokumentation](#)
[Lämna uppgifter](#)
[Om SCB](#)

[Hitta statistik](#) » [Statistikdatabasen: Transporter och kommunikationer](#) » [Fordonstatistik](#) » [Fordon enligt bilregistret ...](#)

1 **Välj tabell**
2 **Välj variabel**
3 **Visa tabell**

Fordon enligt bilregistret efter fordonsslag och bestånd. Månad 1975M01 - 2013M03

 Statistikdatabasen har ny form! Ett tag till når du [den gamla versionen](#). Undrar du över något? Fråga oss på information@scb.se.

Välj variabel
Om tabellen

Markera ditt val och tryck på knappen 'Fortsätt'. [Tips och hjälp](#)
För markerade variabler » måste minst ett värde väljas

fordonsslag *	status *	tid *
Totalt 9 Valda 1 personbilar lastbilar bussar traktorer släpvagnar Sök ☐ Början av rad	Totalt 4 Valda 1 i trafik avställda nyregistreringar avregistreringar Sök ☐ Början av rad	Totalt 459 Valda 0 2013M03 2013M02 2013M01 2012M12 2012M11 Sök ☐ Början av rad

Exempel från SCB fordon på väg

6.3 Åtkomst av villkorad data

De data som är villkorade kommer att återges enligt samma struktur som för öppen data, det vill säga med möjlighet att få uppgifter om tillgänglig data uppdelad på trafikslag eller sakområden. Villkorad data kommer att presenteras på samma sätt som i exemplet för öppen data, med namn, beskrivning av data, format och beskrivning av villkor samt hänvisning till kontakt för ytterligare uppgifter om avtalsvillkor.

I den första versionen den 1 oktober 2013 kommer användaren att få en samlad överblick över de data som tillhandahålls. Där det idag finns informationstjänster som användare kan nå genom webben, kommer de att finnas tillgängliga genom en länkning. I annat fall behöver avtalskund kunna hämta uppgifter på samma sätt som idag.

7 Myndighetens plan för att öka tillgängligheten

I detta kapitel redovisas närmare vilka åtgärder som myndigheten avser att vidta för att öka tillgängligheten under de närmaste 3 - 4 åren. Kapitlet svarar mot regeringens deluppdrag 1: *"Transportstyrelsen ska beskriva möjliga åtgärder för att öka tillgängligheten till myndighetens handlingar"*.

Kapitlet inleds med myndighetens mål och förutsättningar (7.1) och en översiktlig bild av hur myndigheten uppfattar allmänhetens och marknadens behov (7.2). Därefter redovisas översiktligt myndighetens preliminära utvecklingsplaner (7.3), baserat på de möjligheter till att tillgängliggöra mer av de data som redovisats i kapitel 5. Slutligen redovisas kortfattat hur arbetet kommer att drivas inom myndigheten.

7.1 Mål och förutsättningar

Transportstyrelsen har en omfattande registersamling inom samtliga trafikslag. Merparten av registren innehåller personuppgifter, vilket gör att sådana uppgifter inte kan lämnas ut som öppen data. Däremot kan uppgifterna många gånger lämnas ut som villkorad data. Fordonsinformation inom vägtrafikområdet är ett sådant exempel. Här tillhandahålls merparten av de uppgifter som finns inom vägtrafikregistret genom en mängd olika tjänster. Det är även här som efterfrågan på information är som störst.

I huvudsak all registerdata som tillåter fritt nyttjande är i dagsläget redan tillgängligt som öppen data, med vissa undantag. I huvudsak är all registerdata som innehåller personuppgifter idag tillgänglig som villkorad data, även om det finns visst utrymme för kompletteringar.

Transportstyrelsens bedömning är att myndigheten idag tillhandahåller data för vidareutnyttjande i enlighet med PSI-lagen. De avgifter och villkor som myndigheten tillämpar är också i enlighet med lagen. Dock saknas en överskådlig webbplats som beskriver vilken data som finns tillgänglig, under vilka villkor och eventuella avgifter.

Myndighetens avsikt är att vidta åtgärder i linje med regeringens ambition och PSI-lagens syfte, att främja utvecklingen av en informationsmarknad genom att underlätta enskildas användning av handlingar som tillhandahålls av myndigheter. Som ett led i denna ambition kommer myndigheten att låta nuvarande registerdata göras tillgänglig som öppen data, där så är möjligt, men utan några personuppgifter.

En förutsättning är dock att uppgifterna kan avidentifieras. För detta krävs inte bara en teknisk lösning utan även att lösningen är juridiskt möjlig, bland annat utifrån de krav som datainspektionen ställer. Ambitionen är även att både öppen och villkorad data ska presenteras på ett så enkelt och säkert sätt som möjligt för användarna, i huvudsak som webb-baserade lösningar. I de fall där efterfrågan är särskilt stor, är avsikten att tillhandahålla uppgifter genom API:er så att det blir enklare för marknadsaktörer att söka och skapa nya tjänster baserat på myndighetens data. Av kostnadsskäl kommer detta presentationssätt att blir mer begränsat, åtminstone inom de kommande 3 - 4 åren.

7.2 Marknadens behov och myndighetens möjligheter

En viktig utgångspunkt är att sträva efter att tillgängliggöra data inom de områden där efterfrågan eller behovet är som störst. Behoven ser olika ut för olika grupper, exempelvis mellan företag på marknaden som vidareförädlar data till nya tjänster, och privatpersoner och forskare som vill göra analyser och sökningar i registerdata. Marknadsaktörerna vill här få tillgång till rådata som tillhandahålls med API:er, vilket gör det enkelt och säkert för dem att bygga nya tjänster baserat på myndighetens data. För att skapa tjänster med högt värdeinnehåll behöver de få uppgifter om ägarförhållanden och personrelaterad information för att kunna adressera mer individuellt utformade tjänster till kunder.

Allmänhet och forskare är å sin sida mer intresserade av att få tjänster som gör det möjligt att enkelt söka efter uppgifter. Den efterfrågade informationen blir här av mer statistisk karaktär. Enkla webb-baserade sökfunktioner är då viktiga verktyg.

För Transportstyrelsen är det viktigt att kunna tillgodose båda gruppernas behov. Fler marknadsaktörer som nyttjar myndighetens rådata innebär i en förlängning att myndighetens eget behov av att utveckla e-tjänster förmodligen minskar. Fler sökfunktioner på webben för allmänhet och forskare bidrar till att belastningen på myndighetens kundtjänst minskar. Emellertid kan myndigheten inte lämna ut data som innehåller personuppgifter, av hänsyn till PuL och andra lagar. Detta medför att efterfrågan och det kommersiella värdet på den rådata som myndigheten kan tillhandahålla för marknadens aktörer blir betydligt minde än annars.

Myndighetens uppfattning är att behovet av data, både för företag, privatpersoner och forskare, är som störst inom vägtrafikområdet. Uppgifter som rör fordon och vägar är av stort intresse. För marknadsaktörerna är det intressant att få tillgång till registreringsnummer och ägarinformation för att kunna erbjuda mer individuella tjänster till fordonsägarna. Detta kommer dock inte vara möjligt att tillhandahålla som öppen data, eftersom det skulle strida mot LVTR och PuL. Intresset för data om förare och fordon inom

andra trafikslag uppfattas som mindre påtagligt. Generellt inom alla trafikslag finns ett stort intresse avseende statistik kring olyckor och miljöpåverkan.

Myndigheten kommer att beakta dessa intressen i prioriteringen av utvecklingsområden. Samtidigt behöver myndigheten ta hänsyn till både myndighetens kostnader och finansieringsförutsättningar, liksom de villkor som teknik och juridik medför.

Att utveckla en lösning som innebär att nuvarande registerdata avidentifieras och tillgängliggörs som öppen data och med åtkomst genom nya presentationsgränssnitt kräver ett omfattande arbete av myndigheten. Det är både tids- och kostnadskrävande. Omfattande investeringar krävs i infrastruktur och applikationer. Till detta kommer drift- och förvaltningskostnader för att klara krav på säkerhet och tillgänglighet. Härutöver behöver myndigheten sätta av tid för att informationsklassa data så att den personliga integriteten kan säkras även vid en avidentifiering av personuppgifter.

Myndigheten bedömer för närvarande att ett sådant utvecklingsarbete inte låter sig finansieras genom myndighetens avgiftsanslag. Eftersom data görs tillgänglig för nya grupper av användare än det avgiftskollektiv som idag finansierar myndighetens avgiftsfinansierade verksamhet, finns det skäl att detta utvecklingsarbete i huvudsak borde vara skatteanslagsfinansierat. Transportstyrelsen avser att senare återkomma på denna punkt med en särskild begäran. En förutsättning för att myndigheten ska gå vidare i detta utvecklingsarbete är att kostnaden kan finansieras.

Utvecklingstakten är helt beroende av myndighetens förutsättningar att bekosta utvecklingsarbetet. Om utvecklingsarbetet enbart kan finansieras genom det utrymme som myndigheten idag har inom den skatteanslagsfinansierade verksamheten, kommer utvecklingstakten att vara helt beroende av de kostnadseffektiviseringar som myndigheten kan realisera inom den skatteanslagsfinansierade verksamheten. Utvecklingsprogrammet kommer i så fall att bli av mindre omfattning och dessutom genomföras under en längre tidsperiod.

7.3 Preliminära utvecklingsplaner

I det följande redovisas myndighetens preliminära utvecklingsplaner. Redovisningen är uppdelad i området för statistik, registerdata inom vägtrafik, registerdata inom övriga trafikslag samt handlingar ur diarium och arkiv. Planerna är mycket preliminära och förutsätter att utvecklingsarbetet kan finansieras. Planerna sträcker sig fram till 2015/2016.

7.3.1 Statistisk data åtkomlig på webben för alla trafikslag

Den statistik som finns inom myndighetens samtliga trafikslag kommer att ges ett enhetligt presentationsgränssnitt över webben. Statistiken presenteras som öppen data. Följande åtgärder planeras

2013

- Befintlig och tillgänglig statistiskdata görs maskinellt avläsbar och möjlig att hämta över webben (varierande filformat)
- Enhetliga rutiner tas fram för uppdatering av statistik inom samtliga trafikslag

2014/2015

- Webb-baserad sökmotor för filtrering av statistiska uppgifter (inklusive hämtning av filtrerat urval)
- Ny statistik som hämtas från nya datakällor (ca hälften av alla användbara datakällor)

2015/2016

- Statistikdata med avidentifierad personinformation tillgänglig

7.3.2 Fordonsdata inom vägtrafik

Idag är i princip samtlig registerdata som rör fordonsinformation inom VTR tillgänglig som villkorad data. Den kan inte hållas som öppen data därför att den innehåller personuppgifter i form av registreringsnummer. Ett stort antal olika informationstjänster erbjuds till dem som Transportstyrelsen har avtal med. Data nås genom flera olika presentationssätt.

Myndighetens ambition är att till år 2016 göra nuvarande registerdata även tillgänglig som öppen data, men då utan några personuppgifter såsom registreringsnummer, adresser, chassinummer etc.

Nuvarande informationstjänster för villkorad data kommer att förbli i huvudsak densamma. De villkor som myndigheten ställer för att använda registerdata kommer att bli densamma som idag. Tjänsterna kommer att även att förmedlas mot en avgift, baserad på självkostnaden. Eventuellt kan presentationsformatet bli mer enhetligt och standardiserat. Där marknadens informationsbehov är särskilt omfattande kan det bli aktuellt med öppna API:er.

Utvecklingsplanen ser i stort ut som följer:

2013

- Utredning om tekniska lösningförslag och juridiska förutsättningar för avidentifiering av personuppgifter för tillgängliggörande som öppen data

2014/15

- Viss mindre registerdata görs tillgänglig som öppen data (avidentifierad)

2015/16

- Merparten av registerdata som idag är villkorad finns tillgänglig som öppen data (avidentifierad)
- Registerdata rörande resultat från kontrollbesiktningar görs tillgänglig som öppen data
- Standardisering av presentationsformat för villkorad och öppen data
- Webb-baserad sökfunktion för registerdata tillgänglig som öppen och villkorad data

7.3.3 Registerdata inom vägtrafik exklusive fordonsdata

De registerdata som finns inom vägtrafikområdet - förutom den fordonsrelaterade informationen – handlar i huvudsak om förarinformation (behörigheter), olycksstatistik (STRADA) och uppgifter kring yrkestrafiken (bland annat kör- och vilotider). Uppgifterna är i huvudsak sådana som rör enskilda personer och företag, och är därför att betrakta som personkänslig information. En del av uppgifterna är i dagsläget endast tillgängliga som villkorad data. Eftersom nuvarande registerdata innehåller personuppgifter, är det inte möjligt att lämna ut dessa som öppen data. Myndigheten har här två alternativ: antingen skapas data för statistiska bearbetningar eller avidentifieras registerdata. Det finns emellertid vissa databaser som inte innehåller någon personinformation, såsom databasen för hastighetsbegräsningar på landets vägar, etc. (Rikstäckande databas för trafikföreskrifter, RDT). Denna och andra databaser kommer att göras tillgänglig som öppen data.

Utvecklingsplanen ser i stort ut som följer:

2013

- Utredning om tekniska lösningförslag och juridiska förutsättningar för avidentifiering av personuppgifter för tillgängliggörande som öppen data
-

2014/15

- Merparten av databaser utan personinformation görs tillgängliga som öppen data i tillgängligt presentationsgränssnitt

2015/16

- Registerdata görs tillgängligt som avidentifierad data eller som statistikuppgifter
- Statistik ur databasen STRADA (olycksstatistik på vägar) är tillgänglig (dock med begränsning i urvalsmöjligheter för att säkra personliga integriteten)

7.3.4 Registerdata inom övriga trafikslag

Ambitionen är här att avidentifiera nuvarande registerdata och göra den tillgänglig som öppen data.

Utvecklingsplanen ser i stort ut som följer:

2013

- Utredning om tekniska lösningförslag och juridiska förutsättningar för avidentifiering av personuppgifter för tillgängliggörande som öppen data

2014/15

- Mindre del av registerdata tillhandahålls som öppen data (avidentifierad) med tillgängligt presentationsgränssnitt
- Mer användarvänligt presentationsgränssnitt/åtkomst till registerdata som är idag är tillgänglig som villkorad data

2015/16

- Merparten av registerdata görs tillgänglig som öppen data (avidentifierad)

7.3.5 Handlingar från diarium och arkiv

Allmänhetens intresse av att få ut handlingar från myndighetens diarium och arkiv är för närvarande litet. Myndigheten kommer här på kort sikt göra informationen mer tillgänglig och transparent. Däremot kommer den inte göras maskinellt avläsbar eftersom kostnaden för en sådan investering förmodligen överstiger nyttan för myndighet och allmänheten.

Utvecklingsplanen ser i stort ut som följer:

2013

- Arkivförteckningar från de myndigheter som tillsammans bildade Transportstyrelsen publiceras på externa webbplatsen
-

- Arkivbeskrivningen för Transportstyrelsen publiceras på den externa webbplatsen.
- Myndighetens klassificeringsstruktur publiceras på den externa webbplatsen

2014/15

- De uppgifter som läggs ut för villkorad eller som öppen data kopplas löpande till klassificeringsstrukturen

7.4 Sammanhållet utvecklingsarbete inom myndigheten

Myndigheten har för avsikt att hålla samman utvecklingsarbetet som ett program. Under 2013 kommer kostnader för utvecklingsarbetet och kostnaderna för de tekniska lösningsförslagen närmare utredas.

Bilaga

Bilaga 1: Precisering av priser och principer för avgiftssättning för vissa informationstjänster inom området fordon (VTR) inom vägtrafikområdet

Bilaga 1

Precisering av priser och principer för avgiftssättning för vissa informationstjänster inom området fordon (VTR) inom vägtrafikområdet

I det följande redovisas närmare priser, avgiftsprinciper och eventuella överskott inom vissa informationstjänster. Här preciseras närmare hur avgifterna sätts med avseende på volymuttag etc. Här anges närmare även de tjänster där Transportstyrelsen idag har intäkter som överstiger kostnaden, dvs har ett överskott.

För de informationstjänster som inte anges i följande bilaga tillämpas Transportstyrelsens avgiftsprinciper fullt ut.

Direktåtkomst/Direktanmälan

För direktåtkomst gjorde Transportstyrelsen under föregående kalenderår, 2012, ett överskott med nästan 12 miljoner kronor. Budgeten för 2013 innebär ett överskott med 5,2 miljoner kronor.

Från den 1 april 2013 har priserna för direktåtkomst sänkts med 10 %. Det innebär då följande priser:

Grupp	Gammalt pris	Nytt pris	Förklaring
1	Kostnadsfritt	Kostnadsfritt	Registreringstransaktioner
2	0,49 kr	0,44 kr	Alla frågor exklusive försäkringsbolagsfråga på registreringsnummer
3	0,68 kr	0,61 kr	Försäkringsbolagsfråga på registreringsnummer

När det gäller direktanmälan tas inte någon avgift ut. Direktanmälan är sådana situationer då bland annat bilhandlare anmäler ägarbyte till vägtrafikregistret. De som har tillstånd till direktanmälan genomför en del av det arbete som Transportstyrelsen annars skulle ha utfört. Det handlar då inte heller om vidareutnyttjande i PSI-direktivets mening.

”Fordon direkt” är den webblösning som Transportstyrelsen har för sina egna kunder. Kunderna till ”Fordon Direkt” betalar för såväl sökningar som uppdateringar, det vill säga både direktåtkomst och direktanmälan.

Prissättningen gentemot kunderna till ”Fordon Direkt” utgörs av en fast kostnad för administration och en rörlig del. Den rörliga delen är ett styckpris per transaktion som ställs mot vägtrafikregistret. Det finns två olika styckpriser, ett avseende frågor (direktåtkomst), och ett för uppdaterande transaktioner (direktanmälan).

För denna tjänst har priserna varit oförändrade i flera år. Före 2007 var priserna desamma som de var 2012. För denna tjänst tas en fast avgift ut på 100 kronor per månad. Utöver det tas det ut en transaktionsavgift för frågor (sökning i vägtrafikregistret) på 3,45 kronor per transaktion. I denna tjänst kan också direktanmälan göras och här tas en transaktionsavgift ut på 2,30 kronor per transaktion.

Prenumerationstjänster för ändringar i vägtrafikregistret

Beståndsförändringsrutinen

För 2012 gjorde Transportstyrelsen ett överskott med nästan 3 miljoner kronor. Budgeten för 2013 innebär ett överskott med 2,4 miljoner kronor.

Ändringsaviseringsrutin till försäkringsbranschen

Priset har stått stilla sedan 2010 och är 500 000 kronor per kvartal uppdelat enligt hur stora andelar som varje försäkringsbolag har av det totala fordonsbeståndet (marknadsandelar).

Ändringsaviseringsrutinen

Överskottet för 2012 var 717 000 kronor. Budgeten för 2013 innebär ett överskott med 809 000 kronor.

Nyregistreringsrutinen

Priset fram till mitten av 2011 var 1,20 kronor per fordon och har sedan ändrats till 1,10 kronor per fordon. Det innebär en sänkning med ca 8 %. Från den 1 januari 2013 är priset 0,83 kronor per fordon. Det innebär en sänkning med ytterligare ca 25 %.

Tillhandahålla fordonsuppgifter

I samband med utökningen av leveransfrekvensen under mars 2013 har priserna sänkts med ca 5 %.

Priserna varierar mellan 5000 kr och 30 000 kr per månad och är beroende av vilka parametrar som har valts. Det som bestämmer priset är andelen bevakade fordon av det totala fordonsbeståndet i kombination med valda informationspaket och leveransfrekvens.

Adressuttag och fordonsurval ur vägtrafikregistret

Det kan konstateras att Transportstyrelsen har samma prisnivå 2012 som 2007, vilket innebär att priserna inte har uppräknats med KPI sedan 2007. Däremot har grundavgiften sänkts med 550 kronor, grundavgiften för abonnemang har sänkts med 250 kronor och de första 3000 adressuttagen har sänkts med 0,10 kr/st. En anledning till att prisnivån inte har sänkts i övrigt är att Transportstyrelsen anpassar priserna så att de ska vara marknadsmässiga.

Priserna för 2007 och 2012 framgår av tabellen nedan

Jämförelse av priser 2012 med priser 2007 (exklusive moms).

Typ	Pris 2007	Pris 2012
Grundavgift	1 250 kr	700 kr
Abonnemang grundavgift	600 kr	350 kr
0 – 3 000	2,10 kr/st	2,00 kr/st
3 001 – 10 000	1,20 kr/st	1,20 kr/st
10 001 – 25 000	0,90 kr/st	0,90 kr/st
25 001 – 150 000	0,70 kr/st	0,70 kr/st
150 001 – 300 000	0,60 kr/st	0,60 kr/st
300 001 – 500 000	0,50 kr/st	0,50 kr/st

Principer för avgiftssättning

Adressuttag (fasta och rörliga kostnader)

Försäljningen består av tjänsterna Adressuttag och Rutiner för uttag av fordonsinformation, där adressuttag står för 75 % och rutiner för uttag av fordonsinformation för 25 % av försäljningen.

Priset räknas ut för varje beställning och innehåller en grundavgift för myndighetens fasta kostnader, kostnad för maskintid, och vid uppbyggnad av ny rutin även personalkostnad för utvecklingstid.

Avgifterna ska vara relaterade till de kostnader som finns gällande transaktionsvolymen för informationsförsäljning.

Fasta kostnader:

En grundavgift för att finansiera våra fasta kostnader inom området bör även i fortsättningen tas ut, eftersom myndigheten har fasta kostnader oberoende av antalet kundbeställningar (hyra, förvaltning, utveckling och administration). Grundavgiften kan fortsättningsvis också behöva utredas vidare då kostnaderna är något osäkra.

Rörliga kostnader:

Modellen med en pristrappa bör kvarstå, då det finns stordriftsfördelar vid stora volymer. Pris bör även fortsättningsvis tas ut per post med förändring efter volym. Pris per styck för klisteretiketter bör inte heller förändras.

Försäljning av fordonsdata och ägardata till svenska och utländska kunder avseende parkeringsanmärkningar m.m.

Kunderna skickar in en fil med registreringsnummer och förseelsedatum. Filen "kläs på" med vissa uppgifter om fordonet. Uppgifterna avser parkeringsanmärkningar, bompeng m.m. Det är för närvarande sju kunder som använder denna rutin.

Kunderna betalar enligt tre olika prisnivåer: 0,78 kronor, 1,00 kronor eller enligt prislista för fordonsurvalsadressköp.

Det nya priset från den 1 april är 0,78 kronor per levererad post och ska gälla samtliga kunder som använder denna rutin oavsett tidigare prisnivå. Det innebär att Transportstyrelsens överskott beräknas minska med 125 000 kronor per år.

Försäljning av information till besiktningsföretag

För 2012 gjorde Transportstyrelsen ett överskott med 461 000 kronor vad gäller försäljning av information till besiktningsföretag. Myndigheten avser att budgetmässigt för 2013 göra ett nollresultat i denna kategori.

Besiktningsföretagen har grunddata som är kostnadsfri men i de fall de gör ett överuttag så får de betala för sådant uttag. Hittills är det endast

Bilprovningen som har haft sådana överuttag och därmed sådana kostnader.

Transportstyrelsen anser att det inte ska förekomma överuttag som innebär ökade kostnader för besiktningsföretagen. Under första delen av 2013 förekommer inte sådana överuttag eftersom Bilprovningen vidareutvecklade sitt it-system under senhösten 2012.