

## Konsekvensutredning av föreskrifter och allmänna råd om Transportstyrelsens olycksdatabas

### Transportstyrelsens förslag:

Att besluta om Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om Transportstyrelsens olycksdatabas. Förslaget till föreskrifter innehåller bestämmelser om uppgiftslämnande och direktåtkomst till olycksdatabasen samt om ersättning till vårdgivare.

### A. Allmänt

#### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

##### 1.1 Bakgrund

Under andra halvan av 1990-talet påbörjades arbetet med att skapa ett informationssystem med uppgifter om olyckor som uppstått i vägtransportsystemet. Systemet, som kom att få namnet Swedish Traffic Accident Data Acquisition (Strada) förs i dag av Transportstyrelsen.

Strada utvecklades av Vägverket, som genom ett regeringsbeslut 1996 fick i uppdrag att införa ett nytt informationssystem för skador och olyckor inom hela vägtransportsystemet. Redan tidigare hade uppgifter om vägtrafikolyckor samlats in från Polismyndigheterna. I fråga om personskador rapporterades endast uppgifter om huruvida den olycksdrabbade var död, svårt skadad eller lindrigt skadad. För att få ett bättre underlag för trafiksäkerhetsarbetet fanns det ett behov av att på ett tydligare sätt kunna mäta de hälsoförluster som uppstår till följd av trafikolyckor. Utöver behovet att få bättre kunskap om vilka personskador som uppstår och skadornas svårighetsgrad hade det uppmärksammats att det saknades kunskap om olyckor som drabbade vissa trafikantkategorier, såsom fotgängare och cyklister. Den bristfälliga informationen om det verkliga trafiksäkerhetsläget medförde att trafiksäkerhetsproblemen underskattades och att det gjordes felaktiga prioriteringar i trafiksäkerhetsarbetet. För att stödja ett effektivt trafiksäkerhetsarbete ansåg regeringen att skade- och olycksstatistiken skulle förbättras. Uppgifterna från Polismyndigheterna skulle kompletteras med uppgifter från sjukvården för att skapa ett mer heltäckande underlag. Målet var att systemet skulle innehålla information om alla olyckor som inträffat i väg- och trafikmiljö och att kunskapen om vilka skador som följt på en olycka skulle förbättras. Tanken var att uppgifterna skulle komma olika aktörer som arbetar med

trafiksäkerhet till godo och att forskning och utveckling på området skulle stödjas. Systemet skulle även tillhandahålla den information som behövdes för att producera underlaget för den officiella statistiken gällande vägtrafikolyckor. När Vägverket lades ner överfördes huvudmannaskapet för Strada till Transportstyrelsen.

Polismyndigheternas, och sedan 2015 Polismyndighetens rapportering, grundade sig i huvudsak på den uppgiftsskyldighet som fanns i kungörelsen (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor. Vårdgivarnas rapportering grundade sig på överenskommelse med Transportstyrelsen. Den 1 juli 2021 trädde en ny lag (2021:319) och förordning (2021:511) om Transportstyrelsens olycksdatabas i kraft, vilket innebär en skyldighet för Polismyndigheten, Kustbevakningen och vårdgivarna att rapportera till Transportstyrelsens olycksdatabas. Den nya lagen innebär också att bland annat att uppgifter om olyckor med fritidsfartyg ska rapporteras. Lagen medför också att kungörelse (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor upphör att gälla. Av förordningen framgår bland annat att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om hur och inom vilka tidsfrister uppgifter ska lämnas. Vi får också meddela föreskrifter om ersättning till vårdgivarna och omfattningen av direktåtkomst samt behörighet och säkerhet vid sådan åtkomst.

## 1.2 Anledning till reglering

Transportstyrelsen behöver säkerställa att vi lever upp till vårt personuppgiftsansvar och att de uppgifter som finns i databasen är aktuella och av en så god kvalitet som möjligt. Idag är det inte tydligt hur och när uppgifter ska rapporteras in till Transportstyrelsen. I detta ser vi en stor risk att de inrapporterande källorna inkommer med informationen på ett felaktigt sätt eller att informationen inte inkommer alls. Det är inte heller tydligt hur man säkerställer säkerheten och sekretess vid direktåtkomst eller omfattningen av sådan åtkomst. Vidare behöver det även klargöras för hur ersättningen till vårdgivare ska fastställas och hanteras.

## 2. Vad ska uppnås?

Syftet är att uppnå:

- Fullständiga uppgifter av god kvalitet och som skyndsamt förs in i olycksdatabasen
- Tydlighet gällande ersättning till vårdgivare
- Tillräcklig säkerhet och sekretess både vid uppgiftslämnande och direktåtkomst till uppgifterna i olycksdatabasen

### **3. Vilka är lösningsalternativen?**

#### **3.1 Effekter om ingenting görs?**

##### **Uppgiftslämnande**

Om ingenting görs kommer nuvarande lag och förordning vara de enda bestämmelser som vårdgivare, Polismyndigheten och Kustbevakningen har att följa. I lag och förordning finns ingen information om hur eller när inrapporteringen ska ske. Det kan få konsekvenser som kan innebära att antalet rapporter sjunker och riskerar att ge långt sämre kvalitet på inrapporterade uppgifter. Något som i förlängningen skulle kunna underminera det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs idag med sämre möjligheter till trafiksäkerhetsförebyggande åtgärder, sämre återsrapportering gällande trafiksäkerhetsläget och svårare att jämföra sig med andra länder kring trafiksäkerhetsutvecklingen i landet. Om Transportstyrelsen inte gör ett förtydligande kan rapporteringen komma att ske på andra sätt. En konsekvens kan då bli att vi själva behöver föra in rapporterna i olycksdatabasen vilket skulle öka de administrativa kostnaderna för myndigheten. Något som inte bidrar till en effektiv förvaltning.

##### **Ersättning vårdgivare**

Av förordningen framgår endast att Transportstyrelsen ska ersätta sjukvården för sitt arbete med att lämna uppgifter till databasen och att ersättningen ska baseras på antalet rapporter. Vi har då ingen möjlighet att närmare styra hur rapporteringen ska göras eller vad ersättningen vidare ska grundas på, och vi kan då inte heller påverka kvaliteten på rapporterna genom olika ekonomiska incitament.

##### **Direktåtkomst**

Av förordningen framgår inte hur personlig åtkomst och tillgång till olycksdatabasen ska hanteras, bara att Transportstyrelsen får medge direktåtkomst. Det skulle kunna innebära att personer som inte har behov av direktåtkomst ändå får det och att Transportstyrelsen inte kan garantera en säker hantering av direktåtkomsten. Med andra ord skulle Transportstyrelsen inte ha möjlighet att hantera omfattningen och säkerheten kring sådan direktåtkomst vilket skulle göra att myndigheten har svårt att efterleva sitt ansvar som personuppgiftsansvarig.

Sammantaget finns det en risk att vi skulle få en genomgående försämrad kvalitet på det som rapporteras in, ett mindre inflöde av rapporter och bristfälligare säkerhet vid medgivande av direktåtkomst. Det skulle i förlängningen kunna leda till att uppgifterna som statistiken bygger på inte längre blir tillförlitliga och kan ge sämre underlag för det trafiksäkerhetsarbete som idag bedrivs.

### 3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Ett alternativ är att informera om uppgiftslämnande, ersättning för vårdgivare och direktåtkomst på Transportstyrelsens hemsida. Där kan vi informera om utbildningar i handhavandet av inrapporteringsverktyg och uttagswebb och vi kan tillhandahålla handledningar. Problemet med detta är att det inte är styrande och risken är stor att vi får en försämrad kvalitet på det som rapporteras in men också ett mindre inflöde av rapporter. Med både sämre kvalitet och färre rapporter finns det en risk att olycksdatabasens innehåll i förlängningen blir bristfällig och inte kan nyttjas i trafiksäkerhetssyfte på samma sätt som det gjorts tidigare.

### 3.3 Regleringsalternativ

#### Uppgiftslämnande

Transportstyrelsen föreslår följande. Genom att föreskriva om att Transportstyrelsens inrapporteringsverktyg ska användas vid inrapportering av olyckor och skadade personer får rapportörerna för Polismyndigheten, Kustbevakningen och vårdgivarna en bra vägledning för vilka uppgifter som ska rapporteras in och på vilket sätt. Vidare föreskrivs inom vilka tidsramar Polismyndigheten, Kustbevakningen och vårdgivarna ska rapportera in uppgifterna till olycksdatabasen. Inrapporteringstiderna som föreslås är samma som de befintliga tider som tillämpas idag. Tidsramen är viktig eftersom trafiksäkerhetshöjande åtgärder efter en olycka då kan genomföras så snart som möjligt, men det är också viktigt att rätt åtgärder görs.

För att få en god kvalitet på indata är det viktigt att de personer som ska jobba med inrapporteringen av olycksdata går den utbildning som tillhandahålls av Transportstyrelsen. Förutom att lära sig hur inrapporteringsverktyget fungerar får personerna även kunskap om varför det är viktigt att rapportera in personskadeolyckor och vilket syfte det fyller. Vi föreslår därför också att det föreskrivs ett krav på att man ska ha tagit del av en sådan utbildning innan uppgifter får lämnas.

Vårdgivarnas rapportörer behöver gå en kompletterande utbildning eftersom de förutom de ovan nämnda delarna även ska lära sig ett skaderegistreringssystem som benämns Abbreviated Injury Scale (AIS). Skaderegistreringen genererar därefter värden utifrån en AIS-kod och en ISS-kod (Injury Severity Score) vilka beskriver skadekonsekvenserna till följd av olyckshändelse i trafikmiljö. Allvarlighetsgraden beskriver lite förenklat sannolikheten för överlevnad till följd av en specifik skada. Systemet är en integrerad del i Transportstyrelsens olycksdatabas, där man anger vilken kroppsdel som är skadad och vilken skadetyper det handlar om. AIS ingår inte i den ordinarie medicinska utbildningen och tillhandahålls därför av Transportstyrelsen. För att kunna tillgodogöra sig AIS-

utbildningen krävs en medicinsk kompetens motsvarande läkare, sjuksköterska, undersköterska eller medicinsk sekreterare.

Detta överensstämmer med hur det redan fungerar i dagsläget.

Transportstyrelsen har sedan kring år 2000, och framförallt de senaste tio åren, förfinat Transportstyrelsens olycksdatabas som idag används. Systemet innehåller många avancerade delar där bland annat kvalificerade GIS-lösningar för positionering och ett väl utbyggt system för skaderapportering för vårdgivarna kan nämnas. Vi har även vidareutvecklat det så kallade inrapporteringsverktyget där rapportörerna för Polismyndigheten, Kustbevakningen och vårdgivarna lägger in uppgifter direkt i Transportstyrelsens olycksdatabas. Vi anser därför att detta alternativ är det enda rimliga.

#### **Direktåtkomst**

Transportstyrelsen föreslår att ansökan om medgivande om direktåtkomst ska ske genom ett visst formulär där bland annat ändamålet för hur personuppgifterna ska användas anges. Ett medgivande om direktåtkomst gäller tillsvidare men kan under vissa förutsättningar även vara tidsbegränsat. Varje användare hos tillståndshavaren ska ansöka om en personlig behörighet och det ska ske på det sätt som Transportstyrelsen anvisar, behörigheten är personlig och får inte användas av någon annan. När den som har medgivits direktåtkomst inte längre behöver den ska Transportstyrelsen skyndsamt meddelas. Alla som har medgivits direktåtkomst ansvarar för att tillgången till personuppgifter begränsas till vad var och en behöver för att kunna fullgöra sina arbetsuppgifter. Transportstyrelsen kan återkalla behörigheten att söka uppgifter i olycksdatabasen om användaren inte längre behöver ha den eller om det finns någon annan anledning till det. Ett exempel på "någon annan anledning" skulle kunna vara att behandlingen av personuppgifter inte är förenlig med det ändamål för vilket uppgifterna samlades in enligt 7§ lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas eller att den som rapporterar in uppgifter upprepat gör det på ett felaktigt sätt eller inte i enlighet med Transportstyrelsens instruktioner.

På Transportstyrelsens hemsida finns redan en väl etablerad och upparbetad rutin för hanteringen av säkerhet och sekretess gällande direktåtkomst. Vi ser därför ingen anledning till att utreda något nytt förfarande gällande direktåtkomst.

#### **Ersättning vårdgivare**

Vårdgivares ersättning, gällande inrapportering till Transportstyrelsens olycksdatabas, fastställs årligen genom särskilt beslut av Transportstyrelsen. Ersättningen ska baseras på det antal rapporter som vårdgivaren lämnat men även kvaliteten på rapporten bedöms. Det är viktigt att vi får en så bra och

heltäckande rapportering som möjligt och därför är det viktigt att ersättningsmodellen, utöver antalet rapporter, gynnar rapporter som är av god kvalitet. För bedömningen god kvalitet behöver rapportörerna lägga in fullständiga uppgifter i inrapporteringsverktyget och även se till så att patienterna så långt det är möjligt lämnar uppgifter motsvarande en ifylld trafikskadejournal i samband med att de söker vård till följd av olyckshändelse.

Det kan ibland vara svårt att få in uppgifter motsvarande innehållet i trafikskadejournalen. En anledning till det kan vara att det är tidsödande för personalen att samla in dessa uppgifter. Trafikskadejournalen är dock viktig då den bland annat ger information om olyckshändelsen, fordon och vart olyckan inträffat. Ersättningen är ett viktigt incitament för att motivera sjukvårdens inrapportering av personer som sökt vård till följd av olyckshändelse i trafikmiljö, med terrängmotorfordon eller med fritidsfartyg. För att lyfta vikten av en fullständig rapportering föreskriver vi hel ersättning vid fullständig rapportering, där även uppgifter från trafikskadejournal eller motsvarande uppgifter, registreras. Reducerad ersättning ges för de rapporter där uppgifter från trafikskadejournalen saknas.

### 3.4 Ej realistiska alternativ

#### **Uppgiftslämnande**

Det finns även andra tänkbara sätt att rapportera uppgifter om olyckor och skadade personer, exempelvis genom pappersblanketter, e-post, USB-sticka eller via andra elektroniska system. Att tillåta att uppgifter rapporteras in på något av dessa sätt skulle dock medföra mycket merarbete för Transportstyrelsen som i så fall skulle behöva ta hand om uppgifterna och manuellt föra in dem i olycksdatabasen. Det skulle dessutom medföra stora risker vid hanteringen av de personuppgifter som rapporteras in. Andra alternativ än inrapportering genom vårt verktyg är därför inte realistiska.

## 4. Vilka är berörda?

#### **Uppgiftslämnande**

Polismyndigheten, Kustbevakningen och ca 70 st. vårdgivare.

#### **Direktåtkomst**

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Polismyndigheten, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket, kommuner (290 stycken) och länsstyrelser (21 stycken) berörs. I tillämpliga delar berörs även de universitet och högskolor som vill forska med hjälp av innehållet i olycksdatabasen. Hur många skolor det berör per år är dock svårt att uppskatta. Samtliga måste ansöka om medgivande om direktåtkomst och det

ska ske genom ett visst formulär enligt upprättad rutin för hanteringen av säkerhet och sekretess.

### **Ersättning**

Vårdgivarna berörs eftersom Transportstyrelsen betalar ut ersättning för deras rapportering av uppgifter till olycksdatabasen.

## **5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**

### **5.1 Företag**

( x ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

( ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Föreskrifterna berör inte företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor. I praktiken finns alla system redan på plats vilket gör att företag varken påverkas direkt eller indirekt av föreskriftsförslagen.

### **5.2 Medborgare**

Föreskriftsförslaget medför inga konsekvenser för enskilda medborgare. Indirekt kommer medborgarna att få ta del av trafiksäkerhetshöjande åtgärder på lokal, regional och nationell nivå.

### **5.3 Staten, regioner eller kommuner**

Föreslagna föreskrifter kommer sammantaget bidra till att bibehålla en effektiv resursanvändning på Transportstyrelsen. I och med att data kommer att rapporteras in av Polismyndigheten, Kustbevakningen och vårdgivarna på samma sätt och med hjälp av inrapporteringsverktyget så behöver inte Transportstyrelsens anställda riskera att behöva efterbearbeta informationen som kommer in och därefter lägga in dem i systemet. Genom att tillhandahålla ett inrapporteringsverktyg underlättar vi även för Polismyndigheten, Kustbevakningen och vårdgivarna vid inrapporteringen.

### **Uppgiftslämnande**

Föreskriftsförslaget påverkar Polismyndigheten, Kustbevakningen och vårdgivarna genom att inrapporteringsregleringen regleras och att rapporteringen ska ske i det av Transportstyrelsen angivna inrapporteringsverktyget. Detta överensstämmer med hur det redan fungerar i dagsläget.

Precis som tidigare kommer nya rapportörer att behöva gå en utbildning i inrapporteringsverktyget samt ta del av information om Transportstyrelsens olycksdatabas.



**Ersättning vårdgivare**

Direktutbetalningen påverkar både vårdgivarna och Transportstyrelsen positivt då det minskar den administrativa hanteringen.

**5.4 Miljö**

Inte någon direkt påverkan gällande miljö. Däremot kan man analysera data för att identifiera risker för exempelvis fotgängare, cyklister och utifrån det genomföra åtgärder så att det blir säkrare och mer attraktivt att välja dessa transportsätt.

**5.5 Externa effekter**

I och med att Transportstyrelsens olycksdatabas är en viktig del i arbetet med nollvisionen får vi genom föreskriftsförslaget externa effekter i form av bättre underlag och kan föreslå bättre åtgärder som i förlängningen bidrar till ökad trafiksäkerhet. Förslaget bidrar också till ett bättre och säkrare vägtransportsystem genom att bättre underlag kan tas fram för att följa upp och utvärdera de insatser och åtgärder som görs.

**6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?****Uppgiftslämnande**

Genom att rapportera olyckor och skadade personer på andra sätt än det föreslagna skulle Transportstyrelsens medarbetare behöva efterbearbeta informationen och därefter lägga in uppgifterna i systemet. Något som skulle kräva en stor arbetsinsats och frångå ett redan etablerat arbetssätt.

I och med att området idag är reglerat och då ändringarna till stora delar är förenklingar, finns inget lämpligt alternativ som inte innebär reglering.

Vi ser heller ingen anledning att utreda andra alternativ eftersom vi redan idag har ett avancerat system på plats som är unikt i världen och som har fungerat mycket bra under många år. Transportstyrelsen har dessutom nyligen investerat i vidareutveckling av systemet. Vi förordar därför alternativet under punkten 3.3.

**Ersättning**

Om Transportstyrelsen betalar ut ersättning till vårdgivarna som endast baseras på antalet inlämnade rapporter finns risken att vi får en försämrad kvalitet på rapporterna. Uppgifterna i databasen skulle på sikt inte bli tillförlitliga och därför svåra att använda i exempelvis det förebyggande trafiksäkerhetsarbetet eller att genomföra nationella uppföljningar. Detta alternativ är därför inte aktuellt. Vårt förslag är enligt punkten 3.3 eftersom det är viktigt att vi får en så bra och heltäckande rapportering som möjligt.



Det är därför viktigt att ersättningsmodellen, utöver antalet rapporter, gynnar rapporter som är av god kvalitet.

#### **Direktåtkomst**

Förslaget gällande direktåtkomst ska garantera att personuppgifterna hanteras i enlighet med lag och förordning. Förslaget bygger på en redan väl etablerad och utarbetad rutin för hanteringen av säkerhet och sekretess gällande direktåtkomst. Vårt förslag är därför det som presenteras under 3.3.

Mot bakgrund av ovanstående bedömer vi därför att alternativet att inte meddela föreskrifter inte är realistiskt.

Mot bakgrund av ovanstående bedömer vi att det bästa alternativet är att både meddela föreskrifter och tillhandahålla information på Transportstyrelsens hemsida.

#### **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

4 – 8, samt 10 §§ förordningen (2021:511) om Transportstyrelsens olycksdatabas.

#### **8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Transportstyrelsen förslag utgår från nationell regelgivning och vi bedömer att förslaget inte medför hinder för den fria rörligheten enligt EU-rätten, eftersom förslaget inte sätter upp några krav på produkter eller organisatoriska krav på tjänsteutövare, utöver dem som finns i EU-gemensam reglering. Den personuppgiftsbehandling som sker vid inrapportering av uppgifter, och direktåtkomst till uppgifter, grundar sig i den överordnade lagstiftningen gällande olycksdatabasen, och är i enlighet med bestämmelserna i dataskyddsförordningen. Det kommer inte att bli aktuellt att föreskriva om några sådana tekniska krav som ska anmälas till kommissionen enligt artikel 5.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster. Någon sådan anmälan behöver därför inte göras.

Det finns inte heller skäl att anmäla föreskrifterna enligt direktiv 2006/123/EG om tjänster på den inre marknaden (tjänstedirektivet).

## **9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Vi ser inte att det finns något behov av utbildningsinsatser eller informationsmöten. Vi avser att informera om de nya föreskrifterna på vår webbplats. Vårdgivarna informeras om den nya ersättningsmodellen i samband med direktutbetalningen där även ett underlag bifogas.

Föreskriften kommer inte koppla några åtgärder eller sanktioner vid en eventuell överträdelse av rapporteringstidsfristen. Ur denna synpunkt ses det därför inte som problematiskt ifall föreskriften träder ikraft innan utbildningarna har genomförts.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Regleringen påverkar inte direkt funktionsmålet.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Regleringen påverkar hänsynsmålet positivt genom att de uppgifter vi samlar in bidrar indirekt till att öka trafiksäkerheten.

## C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	-	-	-	-
<b>Medborgare</b>	-	-	-	-
<b>Staten m.fl.</b>	Tydlighet vid inrapportering i olycksdatabasen. Effektiv resursanvändning. Möjlighet till bättre underlag för exempelvis trafiksäkerhetshöjande åtgärder	-	-	Övervägande positiva konsekvenser.
<b>Miljö</b>	-	-	-	-
<b>Externa effekter</b>	Ett säkrare vägtransportsystem genom att man kan ta fram underlag för uppföljning och utvärdering av de insatser och åtgärder som görs.	-	-	Övervägande positiva konsekvenser.
<b>Totalt</b>	Stora positiva konsekvenser	-	-	-

## D. Samråd

Under arbetets gång har kontinuerlig kommunikation skett med de inom Transportstyrelsen som jobbar med olycksdatabasen, där önskemål och idéer har omhändertagits i den utsträckning det varit möjligt.

Enligt 4-6 §§ förordningen om Transportstyrelsens olycksdatabas ska Transportstyrelsen ge Socialstyrelsen, Polismyndigheten och Kustbevakningen tillfälle att yttra sig innan föreskrifter om Transportstyrelsens olycksdatabas meddelas. De kommer därför vara remissinstanser.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Magnus Berg, sakkunnig  
magnus.berg@transportstyrelsen.se  
Tel 010-495 57 67

Erik Olsson, jurist  
erik.olsson@transportstyrelsen.se  
Te. 010-495 58 62