

## Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd(TSFS 2024: XX) om Transportstyrelsens olycksdatabas

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Region Värmland		Avstår från att svara.	Inget behov av åtgärd

<p>Sveriges Motorcyklister, SMC</p>		<p>Ett av syftena med den föreslagna föreskriften är tillräcklig säkerhet och sekretess både vid uppgiftslämnande och direktåtkomst till uppgifterna i olycksdatabasen. Vad detta innebär beskrivs inte då det gäller uppgiftslämnande. Vad som egentligen kan ingå i ett "aggregerat" uttag som SMC och andra kan begära fastställs inte. Det gör att SMC och alla andra som stängts ute kommer att fortsätta att sväva i ovisshet. Det skapar också otydlighet för de tjänstemän som arbetar med STRADA. Det behövs någon form av allmänna råd om vilka uppgifter som kan delas ut vid så kallade aggregerade uttag via beställning av statistik genom Transportstyrelsens webb för en enhetlig bedömning av detta. Sedan februari 2020 när aktörer stängdes ute från direktuttag har innehållet i dessa aggregerade uttag varierat.</p> <p>-----</p> <p>Transportstyrelsen ställer höga krav på dem som ska rapportera in till myndigheten vilket är rimligt till en viss gräns. Den som ska lämna uppgifter genom inrapporteringsverktyget ska ha gått en utbildning genom Transportstyrelsen innan han eller hon får lämna uppgifter. Behörigheten föreslås vara personlig och får inte användas av någon annan. I konsekvensbeskrivningen konstaterar myndigheten att uppdraget med inrapportering är tidsödande. Utöver detta ställer Transportstyrelsen ytterligare krav på vårdgivare att de ska ha tillräckliga medicinska kunskaper för att säkerställa en god kvalitet på de inlämnade uppgifterna. Här måste de som rapporterar in dessutom gå ytterligare utbildning eftersom de förutom utbildningen ovan även ska lära sig skaderegistreringssystemet Abbreviated Injury Scale (AIS). AIS är en standard som inte normalt ingår i</p>	<p>Inte utpekad remissinstans, berörs inte av föreskrifterna.</p> <p>En sekretessbedömning enligt OSL görs vid varje utlämnande och är beroende av vilka uppgifter som efterfrågas. Vad som ingår i ett aggregerat uttag regleras inte i föreskrifterna. Inget behov av åtgärd</p> <p>Ingen skillnad mot hur det hanteras idag. Inget behov av åtgärd</p>
-------------------------------------	--	---	---

		<p>         medicinsk kompetens från vårdgivare. De allmänna råden säger att rapportering ska göras av personer med medicinsk kompetens motsvarande läkare, sjuksköterska, undersköterska eller medicinsk sekreterare. Det framgår inte av förslaget vem som avgör vem eller vilka som har tillräcklig medicinsk kompetens och hur detta ska fastställas i praktiken. SMC föreslår att detta avgörs av vårdgivaren, inte av Transportstyrelsen. Vårdgivaren måste vara den som är mest lämpad att avgöra vem eller vilka som har möjlighet att åta sig administrationen kring trafikskadade. Det ställs höga krav på vårdgivarna vilket sannolikt försvårar för inrapportering av skador till STRADA. Det är inte ovanligt att anställda med medicinsk kompetens blir sjuka och borta från arbetet och att de då ersätts med vikarier. Det är inte ovanligt med hög belastning inom vården. På de flesta arbetsplatser, även inom vården, krävs att kollegorna rycker in och utför arbetsuppgifter som annars blir liggande. Om behörigheten är personlig försämras, eller uteblir i värsta fall, inrapportering till STRADA. Det blir allt vanligare med inhyrd personal hos vårdgivarna, särskilt bland sjuksköterskor och läkare. De arbetar korta tider hos olika vårdgivare vilket försämrar kontinuiteten. Det administrativa arbetet är inte högprioriterat då det saknas personal. Båda dessa yrkeskategorier klagar också på växande administration vilket minskar utrymmet att göra det man är anställd för - att vårda sjuka. Att ställa krav på flera utbildningar för vårdande personal kan också försämra möjligheten till inrapportering av personal med rätt medicinsk kompetens. Transportstyrelsen beskriver att det finns flera tänkbara sätt att rapportera uppgifter om olyckor om vårdgivaren inte klarar av detta. Men man säger då att detta skulle innebära mycket merarbete för       </p>	<p>         Vilka som ska rapportera in uppgifter är reglerat i lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Inget behov av åtgärd.       </p>
--	--	--	--

		<p>Transportstyrelsen som måste föra in uppgifterna manuellt. Man pekar också på risker vid hantering av personuppgifter. Detta är en principiellt viktig fråga – vad ska personer med samhällsviktiga funktioner prioritera? Om inte vårdgivarna kan tillgodose de krav som ställs på dem, oavsett ersättning, är det myndighetens ansvar att samla in uppgifterna anser SMC.</p> <p>Det framgår inte av förslaget vilken ersättning vårdgivarna får av Transportstyrelsen för rapportering. Det framgår inte heller varför Polismyndigheten och Kustbevakningen inte får ersättning för inrapporterade olyckor.</p> <p>Förslagets del som handlar om direktåtkomst visar tydligt att Transportstyrelsen inte har några intentioner att göra det möjligt för civilsamhället att ta del av olycksdata i STRADA. Utredarens förslag säger till exempel att man ska begära att åtkomsten upphör då man inte längre behöver olycksstatistik. För Transportstyrelsen borde det vara självklart att alla som arbetar med trafiksäkerhet behöver fakta och statistik i sitt arbete och att detta behov inte upphör plötsligt. Den här föreskriften förstärker avskärmandet från civilsamhället ytterligare istället för att lämna förslag på hur och i vilken form dessa åter skulle kunna omfattas av trafiksäkerhetsarbetet genom tillgång till STRADA.</p>	<p>Av 7 § förordningen (2021:511) om Transportstyrelsens olycksdatabas framgår att ersättningen ska baseras på det antal rapporter som vårdgivaren lämnat. I förordningen nämns bara vårdgivare. Storleken på ersättningen styrs av hur mycket Transportstyrelsen tilldelas årligen. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Vilka som kan medges direktåtkomst är reglerat i lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Inget behov av åtgärd.</p>
--	--	---	---

		<p>Förslaget säger att vårdgivare ska lämna uppgifter om en person som söker vård eller avlidit till följd av en olycka snarast eller senast inom 45 dagar från det att personen sökt vård.</p> <p>Transportstyrelsen föreslår också att föreskriften ska träda i kraft 1 april 2022. Innan dess ska alltså alla som hanterar STRADA utbildas. Personal i vården ska genomgå två utbildningar. Under två års tid har vi levt med en pandemi i världen som fått stora konsekvenser, inte minst för personal i vården. Det har lett till att mängder av uppgifter inte utförts, bland annat olycksrapportering. Att då påföra vården ytterligare krav som innebär att all olycksrapportering ska kunna ske inom 45 dagar är sannolikt inte möjligt.</p> <p>I konsekvensutredningen säger Transportstyrelsen att regleringen inte ger effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Det är märkligt eftersom det uppstått brister i trafiksäkerhetsarbetet hos företag och organisationer som inte längre får ta del av offentlig statistik i STRADA genom direktuttag eller via handläggare på Transportstyrelsen. Företag och organisationer påverkas i allra högsta grad av regleringen genom kraftigt försämrade möjligheter att delta i trafiksäkerhetsarbetet. Det drabbar i förlängningen självklart medborgarna och i vårt fall motorcyklister och mopedister. Studier om attityd till trafiksäkerhet visar att det främst är inom MC-kollektivet trafiksäkerhetsarbetet sker och en säkerhetskultur skapas. Alla medborgare som av någon anledning blir patienter, drabbas också om administrationen gör att vården blir lidande.</p>	<p>Tillvägagångsättet att informera och erbjuda utbildningar är det samma som tidigare. Kravet om att ta del av information och utbildning gäller endast nya personer som ska börja rapportera. Arbetssättet förändras inte. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Ingen skillnad mot hur det hanteras idag. Uppgifterna rapporteras in vartefter det är möjligt, dock helst inom 45 dagar från olyckstillfället.</p> <p>Förslaget i föreskrifterna om direktåtkomst är framtaget med stöd av lag och förordning och förändrar inte bestämmelserna om vilka som har möjlighet till direktåtkomst.</p>
--	--	---	---

<b>Remissinstans</b>	<b>Kapitel Paragraf</b>	<b>Synpunkt</b>	<b>Transportstyrelsen kommentar och beslut</b>
Socialstyrelsen		Socialstyrelsen har inga synpunkter på förslaget.	Inget behov av åtgärd
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)		MSB har inga synpunkter på förslaget.	Inget behov av åtgärd

<p>Göteborgs kommun trafikkontoret</p>		<p>En synpunkt som inte omfattas av remissen, men som är väsentlig för ett framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete är att direktåtkomsten är begränsad av "STRADA-lagen" och att de konsulter vi arbetar med dagligen, i varje projekt, inte längre har direktåtkomst. Det innebär ökat resursanspråk för oss i kommunerna när det gäller tid och kompetens för att hålla samma kvalitet som tidigare i det kommunala trafiksäkerhetsarbetet. Ändamålet i lagen 2021:319 § 7 punkt 3 (planering, uppföljning, utvärdering eller kvalitetssäkring av trafiksäkerhetsarbete) blir svårt att nå med bra kvalitet, vilket är en försämring.</p> <p>Vi lämnar synpunkter utifrån det tredelade syfte Transportstyrelsen formulerat för föreskrifterna och de allmänna råden. Fullständiga uppgifter av god kvalitet och som skyndsamt förs in i olycksdatabasen.</p> <p>Uppgifterna i olycksdatabasen är väsentliga för planering, uppföljning och utvärdering av stadens trafiksäkerhetsarbete. Föreskriftsförslaget ser ut att leda till ökad kvalitet på fullständighet i uppgifterna, att rapporterna läggs in snabbare och att fler rapporter läggs in i databasen. Det är positivt med fokus på kvalitetsförbättring och att "STRADA-lagen" också gäller för vårdgivare.</p> <p>Särskilt viktiga är uppgifterna som rör skadade gående och cyklister där vårdgivarna ofta är enda uppgiftslämnare. De skadegrupper som är Göteborgs Stads största utmaning är gående i fallolyckor och cyklister i singelolyckor.</p> <p>När det gäller de tidsangivelser för inrapportering från Polisen, Kustbevakningen och vårdgivare som anges i</p>	<p>Vilka som kan medges direktåtkomst regleras i lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Inget behov av åtgärd.</p> <p>-----</p> <p>Transportstyrelsen har inget bemyndigande att föreskriva om sanktioner. Inget behov av åtgärd.</p>
--	--	--	---

		<p>förslaget till författning saknar vi någon skrivning om möjlig påföljd om uppgifterna inte läggs in inom de tidsintervall som anges.</p> <p>Om föreskriften ska träda i kraft i april 2022 behöver den förhålla sig till fördröjningen i rapportering från vårdgivare på grund av pandemin. För stadens arbete med uppgifter från STRADA skulle vi ha nytta av en förutsägbarhet om när det är färdigrapporterat och en uppskattning av bortfallets storlek (i de fall inte alla eftersläpande skadefall hanteras).</p> <p>I författningsförslaget 8 § beskrivs förutsättningarna för ersättning till vårdgivare, men endast utifrån om det är fullständiga uppgifter eller inte. I 4 § anges ett tidsintervall på 45 dagar för inrapportering och vi vill belysa möjligheten att ersättningsnivån också skulle kunna påverkas av om inrapportering sker inom eller utanför de 45 dagarna.</p> <p>STRADA-lagen har ett gott syfte att reglera hanteringen av personuppgifter sker på ett säkert sätt. Det medför dock det att det kommunala trafiksäkerhetsarbetet blir mer resurskrävande i den egna förvaltningen när konsulterna inte längre har direktåtkomst till databasen. Det omfattande utrednings- och analysarbetet som är förutsättningen för att gott trafiksäkerhetsarbete görs av konsulter för Göteborgs Stad. Trafikkontoret är en beställarorganisation utan egna resurser för utförande. Nu ser vi att underlagen för analyserna blir torftigare när vi inte kan lämna ut fullständiga uppgifter från STRADA och</p>	<p>Ingen skillnad mot hur det hanteras idag. Uppgifterna rapporteras in vartefter det är möjligt, dock helst inom 45 dagar från olyckstillfället. Lokala variationer kan förekomma beroende på vårdgivares arbetssituation (Sjukfrånvaro, semester och liknade). I mån av tid tar Transportstyrelsen fram bortfallsanalyser. Inget behov av åtgärd.</p> <p>I och med att inrapporteringstiden regleras i föreskrifterna behövs inget annat incitament. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Vilka som kan medges direktåtkomst är reglerat i lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen kan inte föreskriva eller meddela allmänna råd om hur sekretessbestämmelser ska tillämpas hos andra myndigheter. Inget behov av åtgärd.</p>
--	--	--	---



		<p>konsulterna inte själva kan ta fram uppgifter ur STRADA, till exempel att använda kartverktyget i analyser.</p> <p>Trafikkontoret i Göteborgs Stad, samt många andra kommuner, efterfrågar tydliga riktlinjer från Transportstyrelsen kring hur lagen rent praktiskt ska tolkas gällande handhavandet av data från STRADA eftersom det råder osäkerhet om hur sekretessreglerna ska tillämpas praktiskt i den kommunala verksamheten.</p> <p>Vi ser en uppenbar risk att förutsättningarna för ett gott trafiksäkerhetsarbete blir lidande och, återigen, ändamålet i lagen 2021:319 §7 punkt 3 (planering, uppföljning, utvärdering eller kvalitetssäkring av trafiksäkerhetsarbete) blir svårt att nå med bra kvalitet, vilket är en försämring.</p> <p>I konsekvensutredningen (kap 3.3 Regleringsalternativ /Direktåtkomst) beskrivs rutin för ansökan och avslutande av direktåtkomst, vår synpunkt handlar om ett förtydligande som gäller avslutande av åtkomst. Istället för att Transportstyrelsen skyndsamt ska meddelas om direktåtkomst inte längre behövs för en användare, föreslår vi antingen att åtkomsten inaktiveras automatiskt efter ett lämpligt tidsintervall efter "sista-användningsdatum". När en medarbetare slutar sin anställning eller byter arbetsuppgifter ser vi det inte troligt att det säkert blir meddelat till Transportstyrelsen att avsluta direktåtkomst till STRADA. Eller en annan lösning där ett årligt utskick till de registrerade användarna från Transportstyrelsen för att stämma av om det fortfarande är aktuellt med direktåtkomst.</p>	<p>Att anmälan ska göras fyller ett behov. Att behörigheten kan återkallas även av annan anledning än en anmälan följer redan av förordningen om Transportstyrelsens olycksdatabas. (SFS 2021:511) Ingen åtgärd.</p>
--	--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>I kapitel 5.3 beskrivs vilka konsekvenser regleringen medför för staten, regioner och kommuner.</p> <p>Här framhålls effektiv resursanvändning för Transportstyrelsen, medan det ökade resursbehovet i kommunernas hantering inte nämns. Vi tycker det är rimligt att beskriva konsekvenserna för kommunernas trafiksäkerhetsarbete när inte konsulterna längre har direktåtkomst till STRADA och att det råder osäkerhet om hanteringen av uppgifter från STRADA. Det finns risk att de externa effekter som beskrivs kort i Kap 5.5 inte uppnås, att förslaget bidrar 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". Detta bör göras synligt i kap C Sammanställning av konsekvenser, tabellen bör kompletteras med dessa nackdelar under rubrikerna Staten m fl. och Externa effekter.</p>	<p>Förslaget i föreskrifterna om direktåtkomst är framtaget med stöd av lag och förordning och förändrar inte bestämmelserna om vilka som har möjlighet till direktåtkomst.</p>

<p>Länsförsäkringar</p>		<p>Vi ställer oss i huvudsak bakom föreskriften för allmänna råd om Transportstyrelsens olycksdatabas och ser positivt att föreskriften säkerställer ett mer enhetligt system för registrering av underlag för en kommande hög kvalitet av den nationella olycksstatistiken i framtiden.</p> <p>Vår synpunkt handlar om föreskriften av direktåtkomst till olycksdatabasen, Länsförsäkringar har inte möjlighet att göra analyser utifrån databasen Strada längre. Länsförsäkringar anser att det är ett viktigt komplement i det skadeförebyggande arbete som bedrivs. Ett exempel är när Länsförsäkringar jobbar med egen GIS data från skador inom trafik och motor så matchas datan med Strada för att bättre identifiera var personskador sker. Stradas databas används endast inom det skadeförebyggande arbetet inom Länsförsäkringar.</p> <p>Det är många andra aktörer inom olika intresseområden som arbetar med ökad trafiksäkerheten som inte heller kan bedriva djupa analyser inom deras specifika område. Det ser Länsförsäkringar med viss oro då specifika kunskaper inom olika trafikantgrupper och i kombination med gott faktaunderlag är något Länsförsäkringar använder i det förebyggande arbetet.</p> <p>Länsförsäkringar anser vidare att den möjlighet som idag finns via Transportstyrelsens hemsida om att få ta del av aggregerade uttag från databasen Strada är viktig att bibehålla. Länsförsäkringar har inget dagligt och utbrett behov av att kontrollera uppgifter i olycksdatabasen men hoppas att myndigheten kan bistå oss även i</p>	<p>Inte utpekad remissinstans, berörs inte av föreskrifterna.</p> <p>Vilka som kan medges direktåtkomst är reglerat i lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Inget behov av åtgärd.</p>
-------------------------	--	--	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>fortsättningen på de delar som Länsförsäkringar efterfrågar i olika sammanhang.</p> <p>En del i Länsförsäkringars hållbarhetsarbete är att förebygga skador men även ta fram metoder och standarder för att skapa effektiva och hållbara skadereparationer. Det bidrar till mindre avfall, transporter och mindre resurser av energi och material vid skadehändelse, återställande och reparation.</p> <p>Att förebygga en skada är en vinst för miljön, för individen och för samhället i stort. Länsförsäkringar förebygger skador på människor, djur, egendom, skog och mark. Naturskadesamordnare finns på respektive länsförsäkringsbolag. Länsförsäkringar har fem gemensamma skadeförebyggande fokusområden: Naturskador, Brand, Vatten, Trafik samt Trygghet och inbrott.</p>	

<p>Riksförbundet M Sverige</p>		<p>Fram till sommaren 2021 hade aktörer inom civilsamhället med engagemang inom transport- och trafikfrågor tillgång till Transportstyrelsens databas Strada. Det har varit ett viktigt verktyg för Riksförbundet M Sverige, som i hundra år haft ökad trafiksäkerhet som främsta fokus, i det dagliga arbetet när det kommer till såväl konsumentupplysning som det opinionsbildande arbetet. Att ha tillgång till relevant statistik har varit viktigt i syfte att kunna ge faktabaserade svar på remisser, i vår dialog med politiker och i vår rådgivning till medlemmar.</p> <p>Att stänga ute civilsamhället var aldrig en del av de politiska intentionerna med den nya lag som trädde i kraft under 2021. M Sverige har inte missbrukat uppgifterna i Strada eller på något sätt äventyrat sekretessen. Tvärtom har statistik tillgången möjliggjort att M Sverige, liksom många andra civila aktörer, kunnat komma med sakliga invändningar och upplysningar, vilka gjort den trafiksäkerhetspolitiska debatten rikare och mer relevant. Trots det får M Sverige sedan den nya lagen tillkom inte, precis som andra organisationer som arbetar med vägtransporter och trafiksäkerhet, tillgång till användbar olycksstatistik. Detta försvårar för många aktörer som är drivande i Sveriges strävan mot Nollvisionen. I de förslagna föreskrifterna finns inga skrivningar med uttalat syfte att återställa civilsamhällets möjlighet att ha direktåtkomst till Strada. Snarare är skrivningarna om rätten till direktåtkomst till synes fortsatt strama och exkluderande. M Sverige vill att det i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd klargörs att inom trafiksäkerhetsarbetet aktiva civilsamhällesaktörer ska ha direktåtkomst till olycksstatistiken samt på vilket sätt detta ska ske.</p>	<p>Inte utpekad remissinstans, berörs inte av föreskrifterna.</p> <p>Vilka som kan medges direktåtkomst är reglerat i lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Inget behov av åtgärd.</p>
--------------------------------	--	---	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		Riksförbundet M Sverige anser att Transportstyrelsen bör förtydliga hur civilsamhället åter ska kunna få direktåtkomst till viktig olycksstatistik i Strada.	

<p>Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI)</p>		<p>VTI instämmer i förslag till paragraf 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10 och 12 §.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• VTI anser att till 7 § ska tilläggas att vårdgivares ersättning ska vara skäligen i förhållande till uppkomna kostnader som följd av rapporteringen.</li> <li>• VTI anser att till 11 § ska tilläggas att användare som beviljats behörighet ska ansöka om behörighet på nytt om denna byter arbetsgivare.</li> </ul> <p><b>Kommentarer</b></p> <p>Transportstyrelsen olycksdatabas är en viktig resurs för VTI. VTI instämmer därför i att det är av yttersta vikt att de uppgifter som rapporteras in till databasen är aktuella och av så god kvalitet som möjligt. Det är VTI:s bedömning att konsekvensutredningen och missiv beskriver regleringens bakgrund på ett korrekt sätt, samt att syftet och effektanalyserna är tydliga och välgrundade. VTI instämmer i Transportstyrelsens förslag till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om Transportstyrelsens olycksdatabas (TSF 2021-83), med undantag för 7 § och 11 § där VTI anser att vissa förtydliganden krävs.</p> <p>7 § anger att vårdgivares ersättning, gällande inrapportering till Transportstyrelsens olycksdatabas, fastställs årligen genom särskilt beslut av Transportstyrelsen. VTI ser en risk i att denna formulering lämnar för stort utrymme för Transportstyrelsen att bestämma ersättning utan att ta hänsyn till vårdgivares omständigheter. Därför föreslås att till 7 § ska tilläggas att</p>	<p>Av 7 § förordningen (2021:511) om Transportstyrelsens olycksdatabas framgår att ersättningen ska baseras på det antal rapporter som vårdgivaren lämnat. Storleken på ersättningen styrs av hur mycket Transportstyrelsen tilldelas årligen. Inget behov av åtgärd.</p>
---	--	--	---

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>vårdgivares ersättning ska vara skäligen i förhållande till uppkomna kostnader som följd av rapporteringen.</p> <p>11 § anger att Om den som fått behörighet att söka fram uppgifter i olycksdatabasen inte längre behöver ha sådan åtkomst ska den som medgivit direktåtkomst utan dröjsmål meddela detta till Transportstyrelsen. VTI instämmer i detta, men anser att det behövs ett förtydligande för personer med beviljad åtkomst som byter arbetsgivare med fortsatt behov av åtkomst efter bytet. VTI anser att i detta fall bör personen meddela Transportstyrelsen så att en ny bedömning kan göras. Därför föreslås att till 11 § ska tilläggas att detta gäller även för personer med beviljad åtkomst som byter arbetsgivare, även om personen har fortsatt behov av att söka fram uppgifter ur olycksdatabasen. Personen får då ansöka om behörighet på nytt och Transportstyrelsen genomför en ny bedömning.</p>	<p>Paragrafen är borttagen i föreskriftsförslaget.</p>



<p>Umeå kommun</p>		<p>När vårdgivare, Polismyndigheten och Kustbevakningen ska lämna uppgifter till Transportstyrelsens olycksdatabas ska det göras på det sätt som Transportstyrelsen anvisar och inom den angivna inrapporteringstiden.</p> <p>Umeå kommun ser positivt på att inrapporteringen blir systematisk och effektiv. Det är bra att det beskrivs hur och när inrapportering ska ske. Det beskrivs dock inte i underlaget vad som sker om en rapport lämnas in efter inrapporteringstidens slut eller inte alls.</p> <p>Vårdgivares ersättning för inrapporteringen kommer årligen att fastställas genom ett särskilt beslut av Transportstyrelsen. Umeå kommun ser positivt på att det skapas incitament till att lämna fullständiga rapporter, innehållande samtliga uppgifter som efterfrågas i inrapporteringsverktyget, inklusive uppgifter motsvarande en fullständigt ifyllt trafikskadejournal. En ofullständig rapport ger reducerad ersättning. På detta sätt kan Transportstyrelsen styra hur rapporteringen görs samt vad ersättningen grundas på. Det beskrivs dock inte i underlaget vad som sker om en rapport lämnas in efter inrapporteringstidens slut. Det beskrivs inte heller om det finns möjlighet till justering av inlämnad rapport ifall nya uppgifter framkommer.</p> <p>Transportstyrelsen vill säkerställa säkerhet och sekretess vid direktåtkomst till uppgifterna i olycksdatabasen genom att Transportstyrelsen medger direktåtkomst och användare ska ansöka om och därefter beviljas behörighet. Ett medgivande om behörighet kan under vissa förutsättningar återkallas.</p>	<p>Transportstyrelsen har inget bemyndigande att föreskriva om sanktioner. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Ingen skillnad mot hur det hanteras idag. Uppgifterna rapporteras in vartefter det är möjligt, dock helst inom 45 dagar från olyckstillfället. Lokala variationer kan förekomma beroende på vårdgivares arbetssituation (Sjukfrånvaro, semester och liknade). I mån av tid tar Transportstyrelsen fram bortfallsanalyser. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Precis som idag kan man alltid justera en redan arkiverad rapport. Inget behov av åtgärd.</p>
--------------------	--	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Umeå kommun föreslår att endast aktiva användare, exempelvis användare som använt STRADA senaste x månaderna, har åtkomst till olycksdatabasen. På detta sätt kan antalet användare begränsas till de som aktivt arbetar med att söka uppgifter i olycksdatabasen. Detta kan också leda till att användare som glömt bort att meddela att de inte längre behöver behörighet att söka uppgifter i olycksdatabasen tas bort. I övrigt har Umeå kommun inga synpunkter.</p>	<p>Paragrafen är borttagen i föreskriftsförslaget.</p>
Trafikanalys		<p>Trafikanalys har tagit del av utskickat underlag och vill endast yttra att vi tycker att en föreskrift på detta område ger tydlighet för alla som påverkas av rapporteringskravet. Ett gemensamt inrapporteringssystem anser vi vara en bra lösning, som underlättar för alla uppgiftslämnare. Det är viktigt att rapporteringen av olyckor blir så komplett som möjligt och enkelhet i rapportering bör medverka till detta.</p>	<p>Inget behov av åtgärd</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Region Halland		<p>Region Halland bedömer att förslaget till Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om Transportstyrelsens olycksdatabas är väl genomarbetat. Regionen delar Transportstyrelsens bedömningar om de föreslagna föreskrifterna avseende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bestämmelser om uppgiftslämnande</li> <li>• direktåtkomst till olycksdatabasen</li> <li>• ersättning till vårdgivare.</li> </ul> <p>För att betona värdet av ett effektivt trafiksäkerhetsarbete vill dock Region Halland understryka vikten av att ersättningen till regionerna utformas på ett sätt som medverkar till att de uppgifter som finns i databasen är aktuella och av en så god kvalitet som möjligt.</p>	<p>Av 7 § förordningen (2021:511) om Transportstyrelsens olycksdatabas framgår att ersättningen ska baseras på det antal rapporter som vårdgivaren lämnat. Storleken på ersättningen styrs av hur mycket Transportstyrelsen tilldelas årligen. Den ekonomiska modell som föreslås är just det incitament som Transportstyrelsen tror gynnar hög kvalitet på rapporterna. Inget behov av åtgärd.</p>

<p>Trafikverket</p>		<p>Trafikverket delar Transportstyrelsens syn på vikten av att den inrapportering av olycksdata som görs håller en så hög kvalitet som möjligt och att inrapporteringen sker skyndsamt.</p> <p>Trafikverket konstaterar att föreskriften är styrande men det finns inga sanktioner eller åtgärder kopplade till eventuella överträdelser när det gäller tidsfristen för inrapportering. Det har tidigare funnits förtydliganden i överenskommelser mellan Transportstyrelsen och rapportörer kring hur skyndsamt rapporteringen ska ske men som enligt Trafikverkets uppgifter inte haft någon nämnvärd effekt. Trafikverket anser därför att andra incitament måste övervägas för att säkerställa att tidsfristen inte överskrids.</p> <p>God kvalitet på indata är en avgörande faktor för att uttag och analyser av olycksdata ska vara användbara och tillförlitliga. Förutom den kvalitetsuppföljning som Trafikverket förutsätter genomförs av inrapporterad data, är det av stor vikt att användarna ges möjlighet att värdera och hantera uppgifterna i Strada på ett så korrekt sätt som möjligt. När inte tillfredsställande kvalitet uppnås eller när inte inrapporteringen görs inom föreskrivna tidsramar behöver användarna få kännedom om detta för att kunna värdera och nyttja olycksdata på ett lämpligt sätt. Detta är väsentligt för att minska riskerna att missvisande analyser och sammanställningar görs.</p> <p>I konsekvensutredningen punkt 9 framgår att "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." Det är oklart vilka utbildningar som avses.</p>	<p>Transportstyrelsen har inget bemyndigande att föreskriva om sanktioner. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Överenskommelser med vårdgivare har tidigare funnits där inrapporteringstid om 45 dagar angetts som gräns. När det gäller Polismyndighetens inrapporteringstid reglerades den tidigare genom Kungörelse (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor. Inte heller där fanns det straffbestämmelser kopplade till tidsfristen. I och med att inrapporteringstiden regleras i föreskrifterna behövs inget annat incitament. Inget behov av åtgärd.</p> <p>I mån av tid tar Transportstyrelsen fram bortfallsanalyser och informerar vid större störningar av inrapportering. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Under punkt 3.3 i konsekvensutredningen rubrik "uppgiftslämnande" redogörs för vilka utbildningar som rapportörer behöver gå innan de får behörighet att rapportera. Inget nytt förfarande, detta sätt används redan idag och nuvarande rapportörer är alltså utbildade enligt denna modell. Inget behov av åtgärd.</p>
---------------------	--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Integritetsskyddsmyndigheten		Integritetsskyddsmyndigheten (IMY) har granskat förslaget huvudsakligen utifrån myndighetens uppgift att arbeta för att människors grundläggande fri- och rättigheter skyddas i samband med behandling av personuppgifter. IMY har inga synpunkter på Transportstyrelsens förslag till föreskrifter.	Inget behov av åtgärd
Länsstyrelsen Blekinge		Länsstyrelsen tillstyrker förslaget och har inte några ytterligare synpunkter på förslaget eller konsekvensutredningen	Inget behov av åtgärd

<p>Malmö stad</p>		<p>Det nya förslaget förväntas innebära att inrapporteringen kommer in snabbare och att rapporterna kommer att vara mer fullständigt ifyllda. Täckningsgraden för inrapportering förväntas öka markant. Detta är positivt för kommunens trafiksäkerhetsarbete gällande olycksanalyser.</p> <p>Förhoppningen är att vårdgivare verkligen kommer kunna rapportera in olycksdata inom 45 dagar; det vore ett stort lyft jämfört med idag då det kan ta mycket längre tid. Det är dock oklart vad som sker om vårdgivare inte får in en rapport inom den angivna tiden; om den skickas in senare eller inte alls.</p> <p>För att öka säkerheten kring användandet av databasen är det bra att arbetsgivaren måste söka direktåtkomst och att varje medarbetare sedan måste söka åtkomst individuellt. Dock känns det inte säkert nog att lita på att personer som byter arbetsgivare meddelar Transportstyrelsen och risken är att de har fortsatt åtkomst. För att öka säkerheten vore det lämpligt med något annat system. Ett förslag är någon typ av tvåstegsverifiering vid inloggning där steg ett är att man loggar in till STRADA med sin e-postadress knuten till arbetsgivaren och får ett nytt lösenord skickat automatiskt t.ex. var sjätte månad från Transportstyrelsen. Steg 2 är att verifiera sin identitet genom mobilt Bank ID. Ett annat förslag är att STRADA-kontot är anslutet till varje persons e-postadress och att man får ett mail från Transportstyrelsen t.ex. var sjätte månad som man måste svara på för att åtkomsten fortsatt skall gälla. Denna process bör kunna automatiseras hos Transportstyrelsen. Personer som inte svarar på mailet får sin åtkomst indragen.</p>	<p>Nuvarande tidsangivelser angående inrapporteringstid är de samma som i förslaget till föreskrifter. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen har inget bemyndigande att föreskriva om sanktioner. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Paragrafen är borttagen i föreskriftsförslaget.</p> <p>Kravet på obligatorisk utbildning gäller endast de personer som ska lämna uppgifter genom inrapporteringsverktyget</p>
-------------------	--	---	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>Kravet på obligatorisk utbildning kring Transportstyrelsens olycksdatabas har tagits bort sedan en tid tillbaka. Detta är något märkligt då det inte upplevs ligga i linje med ökade krav på säkerhet och sekretess. För att säkerställa korrekt hantering av olycksdata samt informera tydligt om sekretessreglerna anser Fastighets- och gatukontoret att det vore lämpligt att Transportstyrelsen återinför obligatoriska utbildningar om olycksdatabasen. I nuläget är det inte givet att personer som får direktåtkomst kan hantera olycksdata och därefter göra efterföljande olycksanalyser på rätt sätt.</p> <p>Den nya lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas innebär att sekretessen stärks väsentligt gällande olycksdata. Det är positivt ur ett säkerhetsperspektiv. Dock försvårar det arbetet med olycksdata då anställda på Fastighets- och gatukontoret behöver göra alla olycksanalyser själva och det inte är helt tydligt vilken data som konsulter kan få tillgång till, även om de är anlitade som internkonsulter. Lagen har således inneburit många frågeställningar om hur sekretessreglerna skall tillämpas praktiskt i kommunens arbete med olycksanalys. Malmö stads fastighets- och gatukontor arbetar utifrån att det inte skall gå att identifiera enskilda personer som varit inblandade i olyckor.</p> <p>Dokumentation av olycksdata behandlas i linje med detta och ingen obehörig skall kunna ta del av detaljer kring olycksanalyser. Detta är vår tolkning efter diskussioner med kommunens och Transportstyrelsens jurister. Dock vore det önskvärt med tydligare riktlinjer vad det gäller hantering av data från olycksdatabasen.</p>	<p>det vill säga anställda hos Polismyndigheten, Kustbevakningen och vårdgivare. Vi tillhandahåller framtagna handledningar för användare av uttagswebben. Inget behov av åtgärd.</p> <p>De sekretessbestämmelser som ska tillämpas på uppgifterna är oförändrade.</p> <p>Transportstyrelsen kan inte föreskriva eller meddela allmänna råd om hur sekretessbestämmelser ska tillämpas hos andra myndigheter. Ingen åtgärd.</p>

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Region Skåne		<p>Region Skåne anser att rutinerna kring registreringen i Transportstyrelsens olycksdatabas kan förtydligas. Det är dock viktigt att Transportstyrelsen har förståelse för att ett visst bortfall eller fördröjning i registreringen under coronapandemin beror på att akutmottagningarna har haft utmaningar i att balansera kliniska uppdrag mot administrativa uppdrag.</p> <p>Region Skåne har väl utarbetade riktlinjer/rutiner kring registreringen i Transportstyrelsens olycksdatabas men det är beklagligt att vi under coronapandemin inte kunnat hålla fast vid dem till fullo.</p>	<p>Ingen skillnad mot hur det hanteras idag. Uppgifterna rapporteras in vartefter det är möjligt, dock helst inom 45 dagar från olyckstillfället. Lokala variationer kan förekomma beroende på vårdgivares arbetssituation (Sjukfrånvaro, semester och liknade). I mån av tid tar Transportstyrelsen fram bortfallsanalyser. Inget behov av åtgärd.</p>



<p>Polismyndigheten</p>		<p>Polismyndighetens rapportering av uppgifter till Transportstyrelsen behöver ske på ett enkelt, effektivt och verksamhetsanpassat sätt. Den behöver även uppfylla krav på säkerhet och sekretess. I förarbetena till Stradalagen framgår att den som rapporterar uppgifter till Strada eller medges direktåtkomst till databasen själv är personuppgiftsansvarig för den behandling som sker inom ramen för den egna verksamheten. Med dessa utgångspunkter lämnar Polismyndigheten följande synpunkter.</p> <p>Uppgiftslämnande</p> <p>3 §</p> <p>I första stycket anges att uppgifter ska lämnas genom det inrapporteringsverktyg som Transportstyrelsen anvisar. Polismyndigheten anser att det är centralt att verktyget fortsätter att utvecklas i samarbete med Polismyndigheten så att det blir ett verktyg som är användarvänligt och verksamhetsanpassat även för polisanställda. Vidare anges i stycket att inrapportering ska ske i enlighet med de närmare anvisningar som Transportstyrelsen lämnar. Polismyndigheten anser att denna skrivning är otydlig och öppnar upp för att Transportstyrelsen i anvisningar reglerar uppgiftslämnandet på ett sätt som går utöver Transportstyrelsens föreskriftsrätt. Polismyndigheten avstyrker därför förslaget om att Transportstyrelsen ska kunna lämna närmare anvisningar.</p> <p>I 3§ andra stycket förslaget till föreskrifter anges vidare att bl.a. Polismyndigheten ska ange vilka personer som kommer att lämna uppgifter till olycksdatabasen. Transportstyrelsen har vad avser uppgiftslämnandet fått rätt att meddela föreskrifter om hur uppgiftslämnande ska</p>	<p>Av 5 § förordningen (2021:511) om Transportstyrelsens olycksdatabas framgår bland annat att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om hur och inom vilka tidsfrister uppgifter ska lämnas. Det är inte någon skillnad mot hur det hanteras idag skillnaden är bara att vi nu får föreskriva om det. Föreskriftsförslaget justeras så att det framgår att det är TS närmare anvisningar om inrapporteringsverktyget som ska följas. I övrigt inget behov av åtgärd.</p> <p>Bemyndigandet täcker att meddela föreskrifter om uppgiftslämnandet. Föreskriftsförslaget ändras dock så att det inte är ett krav att förnamla personer som ska lämna</p>
-------------------------	--	--	--

		<p>ske. Att anmäla vilka specifika individer som ska lämna uppgifter till Transportstyrelsen är inte en uppgift om hur uppgiftslämnandet ska gå till. Regleringen går därmed utöver den föreskriftsrätt som Transportstyrelsen har.</p> <p>Vidare föreslås i tredje stycket samma paragraf att den som ska lämna uppgifter genom inrapporteringsverktyget ska ha tagit del av information och utbildning framtagen av Transportstyrelsen. Polismyndigheten anser att inte heller detta omfattas av föreskriftsrätten då kravet inte kan anses gälla hur uppgifter ska lämnas. Denna typ av krav lämpar sig bäst i överenskommelser mellan myndigheterna. Polismyndigheten befarar att de föreslagna kraven kan innebära ett stort merarbete för de polisanställda som arbetar med olycksrapporteringen.</p> <p>5§ Paragrafen reglerar tidsperspektivet för inrapportering. Polismyndigheten anser att det inte är rimligt med olika inrapporteringstider för olika olyckor, inte minst då utgången av en olycka kan ändras över tid. Polismyndigheten bedömer att tiden ska vara sju (7) helgfria dagar oavsett utgången av olyckan.</p> <p>Direktåtkomst Av det remitterade underlaget framstår det som att Transportstyrelsen är av uppfattningen att enskilda medarbetare på Polismyndigheten ska medges direktåtkomst. Direktåtkomst medges dock till Polismyndigheten som sådan och inte till enskilda medarbetare vid myndigheten.</p>	<p>uppgifter. Det kommer att finnas en möjlighet att logga in med hjälp av SAML-lösning. Ingen ytterligare åtgärd.</p> <p>Att ställa vissa krav på rapportörens kompetens så att uppgiftslämnandet blir säkert och av god kvalitet rymms inom bemyndigandet. Paragrafen ändras dock så att det inte är ett uttryckligt krav att ha tagit del av just TS information och utbildning. Ingen ytterligare åtgärd.</p> <p>Nuvarande tidsangivelser angående inrapporteringstid är de samma som i förslaget till föreskrifter, det är alltså inget nytt utan samma tidsfrist som har gällt sedan Kungörelsen (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Vilka som kan medges direktåtkomst regleras i 15 § lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. TS är inte av någon annan uppfattning och föreskriftsförslaget innebär inte heller någon annan reglering. Ingen åtgärd.</p>
--	--	--	---

		<p>När Polismyndigheten har getts direktåtkomst anses uppgifterna per definition vara utlämnade till myndigheten. Polismyndigheten är personuppgiftsansvarig för sina medarbetares användning av direktåtkomsten. I förarbetena till Stradalagen framgår att Transportstyrelsen ska vara personuppgiftsansvarig för behandling i databasen och att Transportstyrelsen ska ansvara för frågor om direktåtkomst till uppgifterna i Strada. Detta motsågs inte av att den som medges direktåtkomst ska ansvara för att tillgången till de personuppgifter som mottagaren får del av genom sådan åtkomst begränsas hos denne. Den som rapporterar uppgifter till Strada eller medges direktåtkomst till databasen själv är personuppgiftsansvarig för den behandling som sker inom ramen för den egna verksamheten. Polismyndigheten ansvarar alltså även för bl.a. att åtkomsten endast nyttjas för de angivna ändamålen och för att tillgången till personuppgifter begränsas till vad som behövs för att kunna fullgöra en konkret arbetsuppgift.</p> <p>I 11§ första stycket i förslaget till föreskrifter föreslås att varje användare som ska kunna söka fram uppgifter i Strada ska ansöka om behörighet för det på ett sätt som Transportstyrelsen anvisar.</p> <p>Föreskrifträtten avseende direktåtkomst avser direktåtkomstens omfattning, behörigheter och säkerhet. Detta omfattar t.ex. en möjlighet att föreskriva om behörighetsstrukturer, vilka uppgifter olika behörighetsnivåer ska kunna få tillgång till samt säkerhetsrutiner m.m., däremot inte att enskilda användare hos en annan personuppgiftsansvarig som</p>	<p>Det är korrekt att PM ansvarar för att tillgången till direktåtkomsten begränsas till de medarbetare som behöver åtkomsten för sina arbetsuppgifter, vilket också framgår av 18 § lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Vem som är personuppgiftsansvarig för de uppgifter som rapporteras till, behandlas i, och hämtas från olycksdatabasen är inte reglerat i föreskriftsförslaget. Ingen åtgärd.</p> <p>Förslaget om att användare ska ansöka i förväg om behörighet utgår. I stället införs krav på att användaren ska kunna identifiera den myndighet eller annan organisation som medgivits direktåtkomsten. Sådan identifiering kan ske genom SAML.</p> <p>Övriga villkor gällande behörighet och säkerhet kommer att meddelas i beslutet om medgivande till direktåtkomst.</p>
--	--	--	---

		<p>medgetts direktåtkomst skulle behöva ansöka om behörighet hos Transportstyrelsen. Som angetts ovan medges direktåtkomst till en annan personuppgiftsansvarig, och denna är sedan personuppgiftsansvarig för sina medarbetares användning av direktåtkomsten.</p> <p>Den hantering av behörigheter till Transportstyrelsens olycksdatabas som föreslås i remissen skulle innebära att Transportstyrelsen skulle administrera Polismyndighetens användarbehörigheter. Polismyndigheten har egna höga krav på denna administration, så att det i varje ögonblick ska vara möjligt att överblicka och styra vilka behörigheter som varje medarbetare innehar och även exempelvis snabbt kunna ta bort behörigheter om medarbetare byter tjänst eller avslutar sin anställning på det sätt som krävs bl.a. enligt 11§ andra stycket förslaget till föreskrift.</p> <p>Polismyndigheten har vidare krav på sig att logga sådana transaktioner som medarbetare vidtar i sin tjänsteutövning och att även kunna analysera dessa transaktioner kontinuerligt. Den av Transportstyrelsen föreslagna administrationen ger inte Polismyndigheten möjlighet att leva upp till dessa krav. Vidare tycks den föreslagna tekniska lösningen innebära risker avseende</p> <p>Polismyndighetens säkerhet och sekretess samt möjligen även säkerhetsskydd eftersom varje användare av olycksdatabasen ska ansöka om en personlig behörighet hos Transportstyrelsen. Detta skulle för Polismyndigheten innebära att personuppgifter om polisanställda skulle samlas i olycksdatabasen, som är ett system utanför Polismyndighetens kontroll. Detta skulle i praktiken innebära att ett register över ett stort antal polisanställda</p>	
--	--	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>skulle byggas upp utanför Polismyndigheten, vilket inte är acceptabelt.</p> <p>Transportstyrelsen anger i konsekvensutredningen att skälet för förslaget är att Transportstyrelsen har väl utarbetade rutiner för hantering av säkerhet och sekretess vid direktåtkomst och att det inte finns skäl att frångå denna. Polismyndigheten vill uppmärksamma att Polismyndigheten har direktåtkomst till andra system hos Transportstyrelsen så som VTR, och att behörighetstilldelning för enskild medarbetare i det fallet inte sker hos Transportstyrelsen.</p> <p>Polismyndigheten förordar en teknisk lösning som innebär att Polismyndigheten själv administrerar sina användarbehörigheter med en kommunikationslösning mellan myndigheterna som lever upp till gällande säkerhetskrav. Utvecklingen av en sådan lösning har redan påbörjats och myndigheterna har kommit långt i det arbetet.</p> <p>Förslag till fortsatt hantering</p> <p>Polismyndigheten föreslår att föreskrifterna omarbetas i samverkan där respektive myndighets förutsättningar och uppdrag beaktas. Det kan skapa förutsättningar för fortsatt utveckling av olycksrapporteringen.</p>	

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
Region Stockholm		Region Stockholm har inga invändningar mot de föreskrifter om rapportering till Transportstyrelsens olycksdatabas som föreslås. Understryker vikten av att de ersättningsnivåer som Transportstyrelsen kommer att fastställa inte innebär någon försämring av den ersättning som utgetts tidigare till vårdgivare för rapportering.	Av 7 § förordningen (2021:511) om Transportstyrelsens olycksdatabas framgår att ersättningen ska baseras på det antal rapporter som vårdgivaren lämnat. Storleken på ersättningen styrs av hur mycket Transportstyrelsen tilldelas årligen. Den ekonomiska modell som föreslås är just det incitament som Transportstyrelsen tror gynnar hög kvalitet på rapporterna. Inget behov av åtgärd.

<p>Kustbevakningen</p>		<p>Enligt 6 § förslaget till föreskrifter ska Kustbevakningen lämna uppgifter om en olycka med personskada snarast och senast sju dagar efter det att myndigheten fick kännedom om olyckan. Uppgifter om ett dödsfall till följd av en olycka ska rapporteras in snarast och senast fem dagar efter det att myndigheten fick kännedom om dödsfallet.</p> <p>I konsekvensutredningen avsnitt 3.3 (s. 4) anges att 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.</p> <p>Kustbevakningen anser att de föreslagna tidsfristerna är för snäva och bör förlängas till 14 dagar för vid såväl personskada som dödsfall.</p> <p>Myndighetens rapportering i olycksdatabasen bygger på en intern handläggningsrutin i två steg. Den kustbevakningstjänsteman som medverkat vid olycksplatsen redovisar uppgifter om olyckan med stöd av en PDF-blankett. Underlaget överlämnas till en behörig användare av inrapporteringsverktyget som efter en kvalitetssäkring av underlaget rapporterar uppgifterna i olycksdatabasen. Med denna rutin kan antalet behöriga rapportörer begränsas vilket är önskvärt utifrån dataskydds- och informationssäkerhetssynpunkt.</p> <p>Det är tveksamt om rapportörerna, som en del av kvalitetssäkringen, inom föreslagna tidsramar hinner begära och få in eventuella kompletteringar på det redovisade underlaget. Kustbevakningstjänstemännen har oregelbundna arbetstider med schemalagd ledighet på upp till sju dagar. Det gör att det i många fall blir omöjligt att hålla tidsramar på max en vecka. Så korta tidsfrister</p>	
------------------------	--	--	--

		<p>som de nu föreslagna medför dessutom att Kustbevakningen måste utöka antalet rapportörer för att säkerställa att behöriga användare finns i tjänst under kortare sjukfrånvaro eller ledighet. Enligt Kustbevakningen bör syftet med tidsramen – att snabbt kunna vidta trafiksäkerhetshöjande åtgärder – uppnås även om tidsfristen förlängs och bestäms till 14 dagar.</p> <p>Personuppgiftsansvar avseende inrapporteringsverktyget Av 3 § förslaget till föreskrifter framgår att det är Transportstyrelsen som tilldelar behörighet till inrapporteringsverktyget.</p> <p>Kustbevakningen saknar en analys av i vilken utsträckning Transportstyrelsen, i syfte att administrera behörigheter till verktyget, kommer att behandla personuppgifter som avser Kustbevakningens och andra myndigheters rapportörer. Transportstyrelsens och rapporteringsmyndigheternas ansvar för denna behandling behöver utredas, om det föreligger personuppgiftsbiträdesförhållande mellan myndigheterna, om det krävs avtal eller annan myndighetsgemensam dokumentation mm.</p> <p>Kustbevakningen saknar även en analys av Transportstyrelsen och rapporteringsansvariga myndigheters personuppgiftsansvar för registrering och överföring av uppgifter via inrapporteringsverktyget.</p>	<p>Nuvarande tidsangivelser angående inrapporteringsstider bygger på tidigare etablerade tidsfrister. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Personuppgiftsansvaret är inte reglerat i föreskrifterna. Föreskriftsförslaget ändras så att det inte är ett krav att föranmäla personer som ska lämna uppgifter. Det kommer att finnas en möjlighet att logga in med hjälp av SAML-lösning. Ingen ytterligare åtgärd.</p>
--	--	---	--



<b>Remissinstans</b>	<b>Kapitel Paragraf</b>	<b>Synpunkt</b>	<b>Transportstyrelsen kommentar och beslut</b>
Lunds Tekniska Högskola		Avstår från att yttra sig	Inget behov av åtgärd

<p>Sveriges kommuner och regioner</p>		<p><b>Uppgiftslämnande</b> Föreskriftsförslaget förväntas bidra till ökad kvalitet och fullständighet i rapporterna, fler rapporter i databasen och snabbare inrapportering. För ökad fullständighet i olycksdatabasen bör även uppgifter som lämnas in efter 45 dagar finnas med i databasen.</p> <p><b>Ersättning</b> Förutsättningarna för vårdgivares ersättning som förslaget tar upp är att detta ska avgöras endast av om rapporterna är fullständiga eller ofullständiga. SKR menar att ersättningsnivån även bör påverkas av om inrapporteringen sker inom eller efter 45 dagar. Det är viktigt att en snabb inrapportering stimuleras i ersättningsmodellen.</p> <p><b>Direktåtkomst</b> Föreskrifterna säkerställer säkerhet och sekretess vid direktåtkomst till uppgifterna i olycksdatabasen. En konsekvens av förslaget är att begränsningen av tillgång till databasen kräver att kommuner har kompetens och tid för att lämna ut uppgifter till konsulter, något som konsulterna tidigare har haft direkt tillgång till.</p> <p>Att konsulter inte längre har tillgång till samma underlag och den osäkerhet som råder om hur sekretessreglerna ska tillämpas praktiskt i den kommunala verksamheten gör att trafiksäkerhetsarbetet försvåras. SKR menar att konsekvensutredningen är bristfällig utifrån ett kommunalt perspektiv. SKR förutser ett ökat</p>	<p>Ingen skillnad mot hur det hanteras idag. Uppgifterna rapporteras in vartefter det är möjligt, dock helst inom 45 dagar från olyckstillfället. Vilket innebär att även uppgifter som inkommer efter 45 dagar finns med i databasen. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Grundtanken med ersättningsmodellen är att den ska gynna god kvalitet på de inlämnade uppgifterna. En fullständig rapport innebär att även uppgifter från patientens trafikskadejournal förs in, vilket är viktigt för att få uppgifter om exempelvis position, vägomständigheter och beskrivning av händelseförloppet. Att föra in en bonus för rapporter som inkommer inom 45 dagar är inte aktuellt, vilket också skulle kunna påverka viljan att lämna in rapporter även efter 45 dagar.</p> <p>Vilka som kan medges direktåtkomst regleras i lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Inget behov av åtgärd.</p>
---------------------------------------	--	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>resursbehov i kommunerna till följd av att konsulter inte längre har direktåtkomst till olycksdatabasen.</p> <p>Ersättningen till vårdgivarna för den större uppgiftslämnarbördan behöver regleras genom nivån på ersättningen. Därtill kommer även en kostnad för vårdgivarna i samband med att rapportörer ska utbildas både vad gäller inrapporteringsverktyget och skaderegistreringssystemet. Utbildningar som ställer krav på en specifik kompetens hos rapportörerna. De kostnader det innebär för vårdgivarna att ställa sin personal till förfogande för dessa utbildningar bör kompenseras från statligt håll.</p>	<p>Av 7 § förordningen (2021:511) om Transportstyrelsens olycksdatabas framgår att ersättningen ska baseras på det antal rapporter som vårdgivaren lämnat. Storleken på ersättningen styrs av hur mycket Transportstyrelsen tilldelas årligen. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Under punkt 3.3 i konsekvensutredningen rubrik "uppgiftslämnande" redogörs för vilka utbildningar som rapportörer behöver gå innan de får behörighet att rapportera. Det är inget nytt förfarande, det används redan idag och nuvarande rapportörer är alltså utbildade enligt denna modell. Det är endast nya rapportörer som berörs.</p>

<p>Stockholms stad</p>		<p>Stadsledningskontoret ställer sig positiv till förslagen som väntas ge bättre datakvalitet. En bättre olycksrapportering stärker stadens trafiksäkerhetsarbete som till stora delar bygger på informationen hämtad från STRADA.</p> <p>I och med den att den nya så kallade STRADA-lagen, lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas, trädde i kraft blev sekretessen kring uppgifterna i databasen mer säkerställd, vilket är positivt. En konsekvens blev dock att det kommunala trafiksäkerhetsarbetet försvårats och blivit mer tidskrävande då konsulter inte längre kan ges tillgång till underlaget.</p> <p>Idrottsförvaltningen har inget att erinra mot Transportstyrelsens förslag men noterar att det enhetliga rapporteringssystem som beskrivs är ett annat än det system staden använder. Om staden ska rapportera uppgifter till Transportstyrelsen kommer det att innebära manuell hantering och därmed ökad risk för felaktigheter.</p> <p><i>Bättre förutsättningar till ökad datakvalitet</i></p> <p>Trafikkontoret anför att föreskriftsförslaget i sig väntas i stort påverka olycksrapporteringen positivt i den bemärkelsen att rapporterna till STRADA blir mer fullständigt ifyllda och kommer in snabbare och i större utsträckning än tidigare. Detta kan gynna stadens trafiksäkerhetsarbete som i mångt och mycket bygger på den informationen som hämtas i STRADA.</p> <p><i>Ersättningsmodell trots lagkrav</i></p> <p>Den 1 juli 2021 trädde den nya lagen (2021:319) och förordningen (2021:511) om Transportstyrelsens</p>	<p>Vilka som kan medges direktåtkomst är reglerat i lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Kommuner ska inte rapportera in olyckor i Transportstyrelsens olycksdatabas. Det är en hantering som sköts av vårdgivare, Polismyndigheten och Kustbevakningen. Kommuner berörs genom direktåtkomst då man har möjlighet att ta ut information om olyckor från Transportstyrelsens olycksdatabas.</p>
------------------------	--	--	--

		<p>olycksdatabas i kraft. Den innebar bland annat att vårdinstanser numera omfattas av samma uppgiftsskyldighet som polisen redan tidigare omfattats av vad gäller inrapportering av trafikolyckor till STRADA. Trafikkontoret välkomnar detta med förhoppning om att det ska generera förbättrad kvalitet på det olycksdata som används inom trafikkontorets analyser och trafiksäkerhetsarbete – framförallt för olyckor med allvarligt skadade som haft ett stort bortfall under senare år.</p> <p>Innan den nya lagen tillkom har istället avtal upprättats mellan vårdgivare och Transportstyrelsen med en ekonomisk ersättningsmodell som kompensation för utfört arbete. Med detta som bakgrund är det intressant att Transportstyrelsen även fortsatt betalar ut ersättning till vårdinstanser, trots att de numera också omfattas av lagkrav.</p> <p><i>Krav utan påföljd</i></p> <p>Förslaget om tidsbegränsningar för inrapportering kan dock verka en aning uddlöst då ingen påföljd tillkommer för de instanser som inte följer tidsangivelserna. Självklart kan det nya förslaget komma att förbättra inrapporteringsförfarandet utan påföljd. Kontoret anser dock att en reduktion av ersättningen potentiellt kan vara ett sätt att motivera vården till snabbare handläggning, något som hade kunnat specificeras i en separat punkt i förslagets §8. Frågan om vad en rimlig och likvärdig påföljd för instanser (polis och kustbevakning) utan ersättningsmodell skulle vara - utan att dessa helt väljer att avstå inrapportering - kvarstår dock.</p>	<p>Av 7 § förordningen (2021:511) om Transportstyrelsens olycksdatabas framgår att ersättningen ska baseras på det antal rapporter som vårdgivaren lämnat. Storleken på ersättningen styrs av hur mycket Transportstyrelsen tilldelas årligen. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Transportstyrelsen har inget bemyndigande att föreskriva om sanktioner. I och med att inrapporteringstiden regleras i föreskrifterna behövs inget annat incitament. Inget behov av åtgärd.</p> <p>Ingen skillnad mot hur det hanteras idag. Uppgifterna rapporteras in vartefter det är möjligt, dock helst inom 45 dagar från olyckstillfället. Lokala variationer kan förekomma beroende på vårdgivares arbetssituation (Sjukfrånvaro, semester och liknade). I mån av tid tar Transportstyrelsen fram bortfallsanalyser. Inget behov av åtgärd.</p>
--	--	--	---

		<p><i>Direktåtkomst till STRADA</i></p> <p>Det lagda förslaget om att den som beviljas direktåtkomst till STRADA får det tills vidare är inte helt i linje med syftet att den nya föreskriften ska öka säkerheten kring användandet av databasen. Arbetsmarknaden är i allra högsta grad rörlig och det är inte ovanligt att personal inom ett par år byter arbetsplats eller till andra åtaganden internt i vilka åtkomst till STRADA inte längre är nödvändig. I samband med avslutande av anställning är det många saker att tänka på och det är lätt för den enskilde att glömma eller låta bli att anmäla avregistrering från STRADA. Med tanke på Transportstyrelsens ambitionshöjning vad gäller säkerhet och sekretess bör därför mer säkra alternativ undersökas i form av tidsbegränsning av behörigheten. Förslagsvis kan direktåtkomsten enbart vara giltig en viss tid, för att sedan behöva förnyas när den gått ut.</p> <p><i>Ökad sekretess och försvårade omständigheter</i></p> <p>I och med den att den nya s.k. STRADA-lagen, lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas, trädde i kraft blev sekretessen kring uppgifterna i databasen mer säkerställd, vilket är positivt. Dock med följderna att det kommunala trafiksäkerhetsarbetet i stort avsevärt försvårats och blivit mer tidskrävande då konsulter inte längre kan ges tillgång till underlaget. Det råder många osäkerheter kring exakt hur sekretessreglerna ska tillämpas praktiskt i den kommunala verksamheten, och av säkerhetsskäl görs den juridiska tolkningen att absolut sekretess föreligger även om uppgifterna är anonymiserade i uttagswebben och inte direkt går att koppla till enskild individ och/eller dennes personliga eller</p>	<p>Paragrafen är borttagen i föreskriftsförslaget.</p> <p>Se tidigare svar ovan!</p>
--	--	--	--

Remissinstans	Kapitel Paragraf	Synpunkt	Transportstyrelsen kommentar och beslut
		<p>ekonomiska förhållanden. Stockholms stads trafikkontor samt många andra kommuner efterfrågar bättre preciserade riktlinjer från Transportstyrelsen kring hur lagen rent praktiskt ska tolkas gällande handhavandet av data från STRADA.</p> <p>I övrigt har trafikkontoret inga synpunkter på Transportstyrelsens förslag.</p>	