

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 STOCKHOLM

## **Ds 2016:20 Strada, Transportstyrelsens Olycksdatabas**

### **Sammanfattning**

Transportstyrelsen har fått möjlighet att lämna remissvar på Ds 2016:20 Strada – Transportstyrelsens olycksdatabas.

Transportstyrelsen är mycket positiv till lagförslaget. Lagförslaget kommer ge Transportstyrelsen möjlighet att fullfölja uppföljningen av de fastställda transportpolitiska målen på bättre sätt än vad som är möjligt i dag. Ett insamlade utan samtycke som föreslås i lagen kommer att motverka det bortfall vi har i dag i insamlingen framförallt hos vårdgivarna. Arbetet med att sammanställa antalet allvarligt skadade i vägtrafiken enligt riksdagens mål kommer med minskat bortfall bli lättare och mer tillförlitligt.

Det finns dock en oro över att den effekten till viss del uteblir då vårdgivarna i form av akutsjukvården och Polismyndigheten i dag har stora problem att utföra sitt uppdrag när det gäller inrapportering till Strada på grund av enligt uppgift hög belastning.

Transportstyrelsen föreslår vissa ändringar i lagförslaget gällande definitionen av olika typer av olyckor och den tidsmässiga omfattningen av polisens rapporteringsskyldighet. Transportstyrelsen anser också att det bör finnas en reglerad möjlighet för Transportstyrelsen att vid behov kunna förelägga uppgiftslämnare vid vite att lämna föreskrivna uppgifter till olycksdatabasen. Transportstyrelsen anser vidare att ersättningen till uppgiftslämnarna bör ske genom generella statsbidrag och inte genom Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen anser vidare att vissa frågeställningar som aktualiserats under utredningen bör belysas ytterligare i det fortsatta författningsarbetet.

## Transportstyrelsens synpunkter

### Författningsförslaget

#### 4 §

I 4 § definieras vad som avses med vägtrafikolycka, olycka i trafikmiljö, olycka med ett fritidsfartyg samt olycka med terrängmotorfordon. Transportstyrelsen anser att ordet "oavsiktlig" inte bör vara en del av definitionen av de olika typerna av olyckor. Transportstyrelsen har uppdraget att ta fram underlaget för den officiella statistiken över vägtrafikolyckor åt Trafikanalys. Transportstyrelsen behöver därför få in information även om avsiktliga händelser såsom suicid och mord/dråp kopplade till trafikolyckor. Detta för att kunna avgöra om olyckan ska räknas som officiell statistik eller inte. För att avgöra om en vägtrafikolycka har skett till följd av en avsiktlig handling krävs att man samlar in ett betydligt djupare underlag än vad som rapporteras till Strada. Inrapporteringen till Strada är dock en förutsättning för att eventuellt påbörja en djupare utredning av en trafikolycka.

Transportstyrelsen menar att det finns en risk att uppgiftslämnarna tolkar ordet "oavsiktligt" olika och att uppgiftslämnarna då inte rapporterar in olyckor av ovanstående karaktär.

Transportstyrelsen föreslår att 4 § i stället ges följande lydelse:

*4 § I denna lag avses med en*

- 1. vägtrafikolycka: en händelse, eller rad av händelser, som har inträffat i trafik på en väg vari deltagit minst ett fordon i rörelse,*
- 2. olycka i trafikmiljö: en vägtrafikolycka, en händelse, eller rad av händelser, som har involverat en trafikant om olyckan har inträffat på en väg, på en gångbana, på en buss- eller spårvagnshållplats eller ombord på en spårvagn,*
- 3. olycka med ett fritidsfartyg: en händelse, eller rad av händelser, som har inträffat med ett fritidsfartyg och*
- 4. olycka med ett terrängmotorfordon: en händelse eller rad av händelser, som har inträffat i terräng med ett terrängmotorfordon.*

#### 11 §

I 11 § stadgas Polismyndighetens rapporteringsskyldighet.

Transportstyrelsen anser att Polismyndigheten ska rapportera alla dödsfall som de får kännedom om dödsfallet är kopplat till en vägtrafikolycka. Begränsningen att olyckor där någon avlidit som en följd av olyckan mer än 30 dagar efter olyckan inte ska rapporteras bör därför tas bort. Personer som avlider till följd av en vägtrafikolycka mer än 30 dagar efter olyckstillfället

räknas inte med i den officiella statistiken men det är Transportstyrelsens uppgift att säkerställa den uppgiften och inte Polismyndigheten.

Transportstyrelsen föreslår att 11 § i stället ges följande lydelse:

*11 § Om ett dödsfall har inträffat till följd av en vägtrafikolycka eller en olycka med ett terrängmotorfordon i rörelse, ska Polismyndigheten rapportera det till Transportstyrelsen genom olycksdatabasen snarast och senast fem dagar efter det att Polismyndigheten fick kännedom om dödsfallet. Rapporteringen ska avse sådana olyckor då någon avlidit vid olyckan eller som en följd av en sådan olycka.*

## 17 §

I 17 § anges att Transportstyrelsen får ersätta en vårdgivare för rapportering till olycksdatabasen enligt 9 §. Transportstyrelsen anser att ersättningen till vårdgivaren i stället bör ges som generellt statsbidrag, se vidare nedan.

## PUL-sekretess

Utredningen tar upp behoven av att kunna lämna ut uppgifter till andra myndigheter och de frågor om sekretess som då blir aktuella med hänvisning till den s.k. statistiksekretessen (24 kap 8 § OSL). Det ges också förslag på hur dessa frågor kan lösas, något som Transportstyrelsen ser positivt på. Transportstyrelsen saknar dock en närmare analys i utredningen om betydelsen av den s.k. PUL-sekretessen (21 kap. 7 § OSL) vid ett utlämnande av uppgifter i olycksdatabasen. Eftersom pseudonymiserade uppgifter som kan hänföras till en viss person med hjälp av andra uppgifter är personuppgifter, så kan uppgifter om hälsa i ett utlämnat material vara att anse som känsliga personuppgifter. Sådana personuppgifter får inte behandlas utan särskilt lagstöd och det kan därför tänkas att detta i vissa fall kan utgöra ett hinder för Transportstyrelsen att tillhandahålla uppgifter ur olycksdatabasen till vissa användare. Transportstyrelsen anser att frågan bör uppmärksammas i det fortsatta lagstiftningsärendet.

## Personuppgiftsbiträden

Utredningens slutsatser synes vara att den behandling av personuppgifter som sker hos polisen eller hos en vårdgivare vid inrapportering av uppgifter till Strada utan undantag omfattas av polisdatalagens resp. patientdatalagens bestämmelser. Utredningen är dock något kortfattad i dessa delar (s. 143 – 146). Transportstyrelsen anser dock inte att det är självklart att all behandling av personuppgifter som kommer att ske i samband med inrapportering av uppgifter till Strada kommer att omfattas av de befintliga registerförfattningarna hos respektive uppgiftslämnare. För vårdgivarnas del kommer t.ex. uppgifter i hög grad att hämtas direkt från patienten och inte från patientjournalen. Vissa av dessa uppgifter är kanske inte heller av sådan

art att de behöver behandlas för vårdgivarens egna ändamål. Frågan uppkommer då om patientdatalagens tillämpning, och om en behandling av sådana personuppgifter, som alltså inte behövs för vårdens egna ändamål, då snarare sker med stöd av bestämmelserna i den nu föreslagna lagen. Vårdgivaren skulle då, vad gäller behandlingen av dessa uppgifter (men inte de uppgifter som eventuellt hämtas från patientjournalen), också möjligen vara att anse som personuppgiftsbiträde till Transportstyrelsen som är personuppgiftsansvarig. För att undvika oklarheter, och osäkerhet hos uppgiftslämnarna vilket lagstöd som finns för behandlingen av personuppgifter, ser Transportstyrelsen därför gärna att frågorna belyses något ytterligare i det fortsatta lagstiftningsärendet.

### Personnummer

I Strada ska enligt förslaget endast pseudonymiserade uppgifter förekomma. I utredningen görs bedömningen att när avkodning sker med hjälp av de kodnycklar som förvaras utanför databasen så är det inte en behandling av personnummer i databasen, och därför tas heller inte in någon bestämmelse i lagen om att behandling av personnummer eller samordningsnummer är tillåten (s. 154). Såvitt Transportstyrelsen förstår menas med detta att när avkodning sker så sker först en behandling i olycksdatabasen för att ta fram den/de pseudonymiserade uppgifter som ska avkodas, och sedan sker själva avkodningen med hjälp av kodnyckeln ”utanför” databasen och utan att bestämmelserna i den föreslagna lagen är tillämplig. I det fallet är väl då i stället bestämmelserna i personuppgiftslagen, eller senare dataskyddsförordningen tillämpliga. Men samtidigt så anges i lagförslaget (6 § andra stycket) att Transportstyrelsen i ett enskilt fall får avkoda en pseudonymiserad personuppgift under vissa förutsättningar. Om nu avkodningen sker utanför olycksdatabasen så är väl en sådan bestämmelse onödig? Lagstiftningen kunde möjligen vinna i klarhet om den föreslagna lagen i stället innehöll bestämmelser om när personuppgifter/samordningsnummer *får* behandlas i olycksdatabasen, i stället för att en viss del av behandlingen sker i databasen och en viss del utanför. Lagen skulle då kunna innehålla bestämmelser om de situationer när personnummer får behandlas i databasen, vilket då skulle vara om det är nödvändigt för forskningsändamål, för att Transportstyrelsen ska uppfylla sina skyldigheter som personuppgiftsansvarig eller när Transportstyrelsen tillhandahåller uppgifter till den officiella statistiken. Transportstyrelsen anser att detta kan behöva belysas närmare i det fortsatta lagstiftningsärendet.

### Direktåtkomst

Av utredningen framgår att Transportstyrelsen ska ha möjlighet att anpassa tillgången till uppgifter genom direktåtkomst: ”*det förutsätts att den*

*datamängd som direktåtkomst ska gälla för är minimerad till sådana uppgifter som behövs för ändamålet” (s. 169). I det lämnade lagförslaget finns inte någon särskild bestämmelse om att Transportstyrelsen kan göra sådana begränsningar i direktåtkomsten. I vissa andra författningar är sådana möjligheter till begränsningar särskilt angivna, se t.ex. 4 kap. 5 § förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Om avsikten är att det lämnade lagförslaget medger att Transportstyrelsen ska kunna begränsa direktåtkomsten till uppgifter i olycksdatabasen är det bra om det klargörs i det fortsatta författningsarbetet. Transportstyrelsen anser inte att de föreskriftsmandat som föreslås i förordningen medger att Transportstyrelsen själv beslutar föreskrifter gällande detta.*

### **Möjlighet att förelägga uppgiftslämnare att lämna uppgifter**

En utgångspunkt i lagförslaget är att rapporteringen av uppgifter är obligatorisk för såväl Polismyndigheten som vårdgivare. Transportstyrelsen bör också ges en lagreglerad möjlighet att kunna förelägga vårdgivare eller Polismyndigheten vid vite att rapportera in uppgifter enligt den föreslagna lagstiftningen, och enligt de föreskrifter som kommer att meddelas i anslutning till lagen. Transportstyrelsen anser att en sådan möjlighet kan hjälpa oss att uppnå en bättre kvalitet i inrapporteringen. Dagens system med ersättning till sjukvården med syfte att stimulera inrapporteringen och kvaliteten i densamma är enligt vår bedömning inte tillräckligt för att uppnå syftet. Utredningen har inte gjort några överväganden i denna del och Transportstyrelsen anser därför att frågan bör övervägas i det fortsatta författningsarbetet.

### **Finansiering av vårdgivarna**

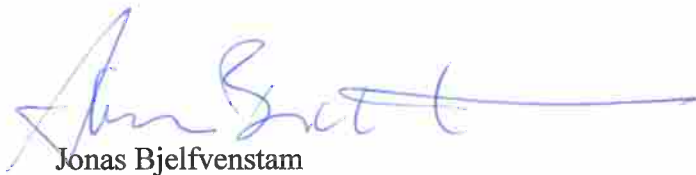
Transportstyrelsens generella ståndpunkt är att om man har en uppgiftsskyldighet ska man fullfölja sitt uppdrag utan ersättning. Transportstyrelsen anser dock att i fallet med vårdgivarna som uppgiftslämnare, ska den kommunala finansieringsprincipen gälla. Transportstyrelsen anser dock att ersättningen inte ska ske genom myndighetens försorg utan med generella statsbidrag. Med förslaget ovan om möjlighet att tillsyns och förelägga följer att det inte samtidigt är lämpligt med en finansiering av vårdgivarnas inrapportering enligt idag gällande modell. Transportstyrelsen önskar att detta beaktas i det fortsatta utredningsarbetet. Transportstyrelsen menar också att det är ett värde i sig att finansieringsprinciperna är lika oavsett om det är Polismyndigheten eller sjukvårdshuvudmän som har ansvar för att rapportera till STRADA.

Utredningen tar upp att detta författningsförslag inte gör att kostnaden för ersättningen till vårdgivarna för registreringen i Strada ökar mer än

tillskottet för personer som skadas i samband med olyckor i fritidssjöfarten (s 197). Transportstyrelsen delar inte den uppfattningen utan anser att kostnaderna för ersättning kommer att öka. I dag får endast patienter som lämnat sitt samtycke registreras i Strada. En obligatorisk registrering i Strada utan inhämtat samtycke av patienterna hos vårdgivarna kommer att öka antalet registrerade rapporter vilket innebär en större arbetsinsats för vårdgivarna. 2009 när myndigheten bidades utbetalades knappt 9 miljoner kronor i ersättningar till sjukvården. På senare år har utbetalningen legat mellan ca 12 och 15 miljoner kronor. Utredningens förslag medför att dessa kostnader kommer att öka.

---

Detta ärende har beslutats av vikarierande generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog stabschef Jacob Gramenius, avdelningsdirektör Birgitta Hermansson, enhetschef Anders Ullvén, sektionschef Åsa Berglind, verksjurist Erik Olsson och Strada-samordnare Magnus Sandberg, den senare föredragande.



Jonas Bjelfvenstam  
Vikarierande generaldirektör