

Returadresse: Arkivverket
Pb 4013 Ullevål Stadion
0806 OSLO



ARKIVVERKET

STATENS VEGVESEN

Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Dato	08.05.2020
Din ref.	20/18309
Vår ref.	2016/28154
Saksbehandler	JOEN/BEVAR

Godkjenning av bevarings- og kassasjonsplan for Autosys Trafikant og Autosys Kjøretøy

Vi viser til søknad av 05.03.2020.

Statens vegvesen søker om godkjenning av bevarings- og kassasjonsplan som inkluderer informasjonssystemene Autosys Trafikant, Autosys Kjøretøy og datavarehuset for kjøretøy.

Riksarkivaren er enig i Statens vegvesens vurderinger og anbefalinger. Med hjemmel i arkivloven § 12, jf. arkivforskriften § 16 andre ledd godkjenner riksarkivaren bevarings- og kassasjonsplanen.

Statens vegvesen må selv avgjøre hvor lenge arkiv som er tillatt kassert må oppbevares for å ivareta administrative, forvaltningsmessige og juridiske hensyn. Minimum oppbevaringstid skal fastsettes skriftlig, slik at arkivmateriale ikke kasseres før eventuelle dokumentasjonsbehov bortfaller.

Med hilsen

Espen Sjøvoll
avdelingsdirektør

Jørgen Engestøl
rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Statens vegvesen

BEVARINGS- OG KASSASJONSPLAN FOR AUTOSYS TRAFIKANT OG AUTOSYS KJØRETØY

Innholdsfortegnelse

Hoveddel 1 – informasjon om prosjektet.....	3
1.1 Prosjektet	3
1.1.1 Bevaring og kassasjon av elektronisk arkivmateriale i Statens vegvesen	3
1.1.2 Om Statens vegvesen	4
1.1.3 Overordnet systembeskrivelse – Autosys	5
1.1.3.1 Autosys.....	5
1.1.3.2 Autosys Trafikant	5
1.1.3.3 Autosys Kjøretøy	6
1.2 Bevarings- og kassasjonskriterier	7
1.2.1 Generelle kriterier	7
1.2.2 Spesielle kriterier.....	8
1.2.3 Andre bevaringskriterier	10
1.2.4 Kassasjonskriterier.....	10
1.3 Systemoversikt – Autosys Trafikant og Autosys Kjøretøy	11
1.3.1 Autosys trafikant	11
1.3.2 Autosys Kjøretøy.....	11
Hoveddel 2 – informasjon som foreslås bevart.....	13
2.1 Autosys trafikant.....	13
2.1.1 Autosys trafikant – beskrivelse av informasjonen	13
2.1.2 Begrunnelse for bevaring.....	13
2.1.3 Uttrekk og avleveringsrytme.....	14
2.2 Autosys kjøretøy	14
2.2.1 Autosys kjøretøy – beskrivelse av informasjonen.....	14
2.2.2 Avleveringsformat	16
2.2.3 Begrunnelse for bevaring.....	16
2.2.4 Uttrekk og avleveringsrytme.....	16
Hoveddel 3 – informasjon som foreslås kassert	17
3.1 Informasjon som foreslås kassert	17
3.1.1 Oversikt over informasjon som foreslås kassert – Autosys trafikant	17
3.1.2 Oversikt over informasjon som foreslås kassert – Autosys kjøretøy.....	18

Hoveddel 1 – informasjon om prosjektet

1.1 Prosjektet

1.1.1 Bevaring og kassasjon av elektronisk arkivmateriale i Statens vegvesen

Seksjon for informasjonsforvaltning, underlagt divisjonen Fellesfunksjoner i Statens vegvesen har ansvar for å utarbeide bevarings- og kassasjonsplaner for elektronisk arkivmateriale i etaten. Planleggingen foregår som et løpende arbeide og styres av leder for Informasjonsforvaltningsseksjonen. I utformingen av bevaring- og kassasjonsplanen har seksjonen hatt bistand fra Arkivverket ved Jan Tore Jørgensen.

Statens vegvesen fikk godkjent sin bevarings- og kassasjonsplan for registrene i Autosys i 2007. Riksarkivarens vedtak har referanse 2007/6826 ELFU. På grunn av omlegging til nye systemer vurderer vi informasjonen på nytt og ber om at det fattes et nytt vedtak. Denne planen vil omhandle 2 IKT-løsninger som inneholder informasjon om førerkort og kjøretøy. Vi gjør det slik fordi vi mener trafikant- og kjøretøyfunksjonene naturlig hører sammen.

Arbeidet med å kartlegge Autosys Kjøretøy startet i mai 2019 ved at vi hadde et oppstartsmøte med Jeanette Nordan (juridisk rådgiver), Erik Aalling (produkteier i Autosysprosjektet), Harald Tysdahl(informasjonsarkitekt), Magnus Igland (Informasjonsforvaltning) og Jan Tore Jørgensen fra Arkivverket. Hensikten med møtet var å få informasjon om nye Autosys Kjøretøy sånn at vi kunne starte arbeidet med en plan som var oppdatert. Vi fikk en demonstrasjon av systemet og fikk ettersendt nødvendig systemdokumentasjon for å kunne lage en bevarings- og kassasjonsplan for kjøretøydelen. Vi tok utgangspunkt i informasjonsmodellene vi ble forelagt og beskrev informasjonen etter modell fra BK-planen for Autosys fra 2007. Autosysprosjektet er ikke helt ferdig, derfor beskriver vi rutinene fra et litt overordnet plan og går ikke inn på den enkelte tabell.

Arbeidsformen vår har vært å ha arbeidsmøter hvor vi foretar vurderinger sammen. I løpet av arbeidsmøtene har vi kontaktet systemeier og forvalter av løsningen for Autosys Trafikant hvor vi har startet en dialog og fått oversendt systemdokumentasjon. Arbeidet med førerkortdelen startet derfor noe etter kjøretøydelen. Vi har fått god informasjon fra Trond Magnussen(systemforvalter) og har i kartleggingen tatt utgangspunkt i informasjonsmodeller som er oppdatert senest 2019.

Samarbeidet med kontaktpersonene for de forskjellige løsningene har gått veldig greit og vi har fått god hjelp til å utføre arbeidet.

1.1.2 Om Statens vegvesen

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan som har ansvaret for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riksvegnettet. Etaten har som oppgave å utarbeide bestemmelser og retningslinjer for vegutforming, vegtrafikk, trafikantopplæring og kjøretøy og å føre tilsyn med trafikanter, kjøretøy og trafikkavvikling.

Statens vegvesen har også ansvaret for drift og forvaltning av riksvegferjer. Fram til 1.1.2003 hadde etaten egen produksjonsvirksomhet, som da ble omdannet til et statlig aksjeselskap.

Virksomheten er underlagt sentrale lover som gjelder for offentlige forvaltningsorganer, slik som forvaltningsloven, offentlighetsloven og arkivloven mv. Statens vegvesen sine rammebetingelser reguleres videre gjennom et omfattende regelverk hjemlet i Vegloven av 21.6.1963, Vegtrafikkloven av 18.6.1965, Plan- og bygningsloven av 14.6.1985, Yrkestransportloven av 21.6.2002 (tidligere Samferdselsloven av 4.6.1985) mv.

Etablering av Statens vegvesen kan føres tilbake til opprettelsen av vegdirektørembetet i 1864. I mellomkrigstiden ble det etablert en distriktsadministrasjon bestående av statlige vegkontorer med ansvar for statens vegnett i det enkelte fylket og egne kontor for bilsakkyndige med ansvar for bl.a. teknisk kontroll med kjøretøy.

I løpet av 1960-årene innførte Statens vegvesen en funksjonsdelt organisasjonsstruktur på distriktsnivå. I stedet for den gamle organisasjonen basert på geografisk oppdeling, ble det opprettet nye avdelinger som fikk fylkesdekkende ansvar for hver sin funksjon. Denne inndelingen ble opprettholdt fram til 1995 da det ble innført ny organisasjonsform. Omorganiseringen førte til avvikling av Biltilsynet. På hvert vegkontor ble det opprettet egne trafikkavdelinger med en trafikk sjef som leder. Lokalt ble det etablert trafikkstasjoner.

Statens vegvesen har fra 1.1.2003 bestått av driftsenhetene Vegdirektoratet og regionvegkontorene som til sammen har utgjort Statens vegvesen, men fra 1.1.2020 er regionene byttet ut med oppgaveorienterte divisjoner på tvers av geografiske områder.

Fra 01.01.2020 ble ansvaret for fylkesveger overført til fylkeskommunene.

Om trafikant- og kjøretøyområdene

Statens vegvesen sitt samfunnsoppdrag kan deles inn i 4 kjerneprosesser. Trafikant, kjøretøy, veg og transport. Trafikant- og kjøretøyprosessene er naturlig å se i sammenheng når man skal kartlegge Autosys. Statens vegvesens virksomhet innenfor prosessene trafikant og kjøretøy reguleres gjennom Vegtrafikkloven av 1965 med tilhørende forskrifter. Utviklingen av regelverket gjenspeiler den sterke økningen i antall kjøretøy, bruk av disse og den tilsvarende sterke økningen i antall førerkort. Trafikant- og kjøretøyforvaltning er et svært omfattende arbeidsområde, og det kan man se på alle undertyperne av saksbehandling som foregår i Autosys.

Trafikantområdet skal blant annet saksbehandle og utstede førerkort og kompetansebevis, samt føre tilsyn på dette området. Innenfor kjøretøyområdet utføres registrering og kontroll av kjøretøy, føring av tilsyn med verksteder og kontrollorganer, samt tilsyn med kjøretøybransjen sin bruk av partnerløsninger (som gjør det mulig for kjøretøyforhandlere å registrere nye og brukte kjøretøy fra

egne lokaler). Statens vegvesen fører også tilsyn med energi- og dekkmerking og kontrollerer kjøre- og hviletid i foretak.

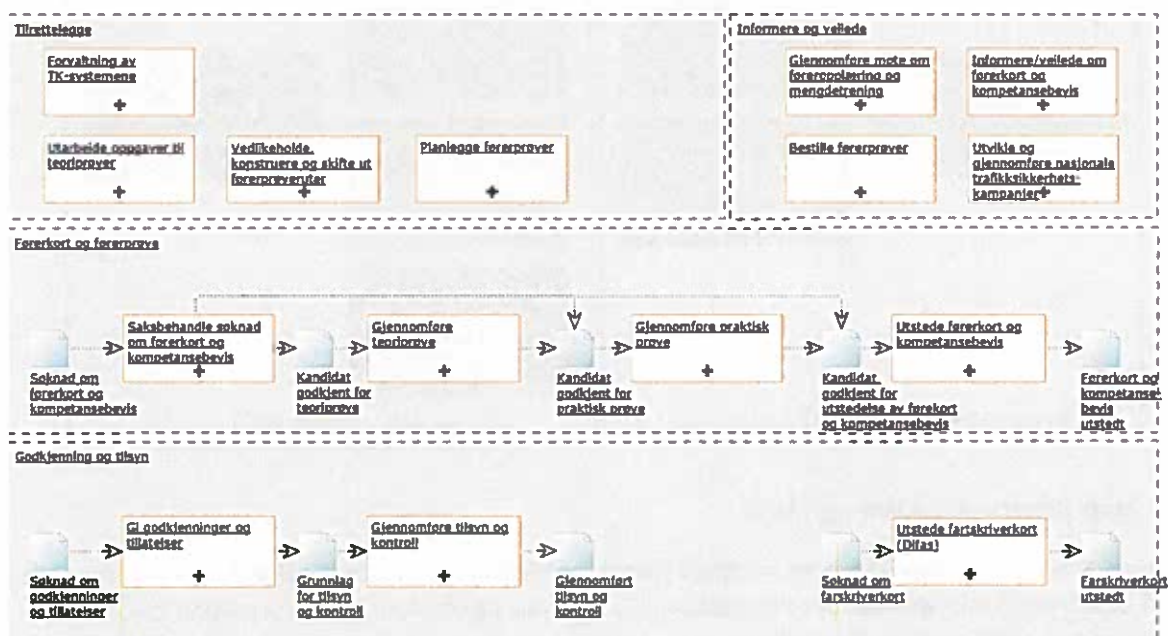
1.1.3 Overordnet systembeskrivelse – Autosys

1.1.3.1 Autosys

Navnet Autosys kan ikke betegnes som en IKT-løsning, men opptrer som en del av navnet i forskjellige løsninger knyttet til prosessene på trafikant- og kjøretøyområdet.

Autosys Trafikant og Autosys Kjøretøy lagrer begge informasjon i Oracle databaseløsninger og vi har nedenfor beskrevet de forskjellige tabellene som lagrer informasjon om trafikanter og kjøretøy.

1.1.3.2 Autosys Trafikant



Hovedprosess på trafikantområdet

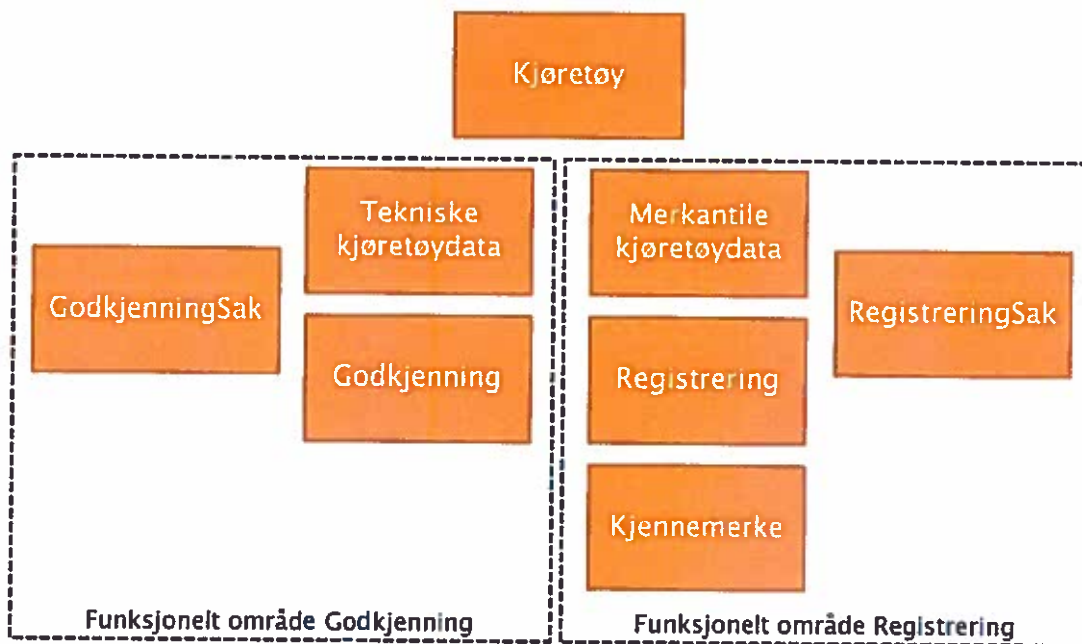
Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet benyttes flere IKT-løsninger til saksbehandlingsstøtte og lagring av informasjon. Førerkort- og kjøretøyregistre er de mest sentrale på området med mange grensesnitt til andre systemer. I 2010 håndterte systemene over 100 millioner transaksjoner i året. I 2019 inneholdt registrene rundt 10,5 millioner kjøretøy og 3,5 millioner førerkort. Registrene ligger til grunn for samhandling med andre offentlige etater og er basis for tilgjengelige partner- og selvbetjeningsstjenester på nettet.

Leveransen for Autosys Trafikant (kalt Autotraf) ble produksjonsatt i 2013 som en del av et større Autosysprosjekt. Hensikten var blant annet å holde tritt med teknologisk utvikling, sørge for god datakvalitet og møte samfunnsbehov gjennom å utvikle et komplett system for trafikantområdet, med god saksbehandlingsstøtte.

Det mest sentrale arbeidet som foregår i Autosys Trafikant er knyttet til førerrettigheter og kompetansebevis knyttet til forskjellige typer kjøretøy. Autosys Trafikant har saksbehandlerfunksjon som i hovedsak benyttes på trafikkstasjonene over hele landet.

Dokumentasjon knyttet til spesielle typer førerprøver slikt som tilrettelagte teoriprøver, kjørevurderinger eller lignende blir ivaretatt i virksomheten sitt sak/arkivsystem og følger godkjent BK-plan for disse dokumenttypene. Her vil koblingen være personidentifikasjon.

1.1.3.3 Autosys Kjøretøy



Autosys Kjøretøy Godkjenning (AKG)

Autosys kjøretøy dekker følgende hovedområder innen kjøretøyområdet: godkjenning av kjøretøy og registrering av kjøretøydata. Det blir også brukt til oppslag og utlevering av informasjon med andre virksomheter. Når det gjelder godkjenning av kjøretøy er informasjonen i Autosys delt inn i 3 deler: Førstegangsgodkjenning (kjøretøy som ikke er registrert i Norge fra før), godkjenning (utførte endringer på kjøretøy) og tilleggsgodkjenning (baserer seg på regelverk utenfor forskrifter for godkjenning av selve kjøretøyet). Under enhver type godkjenning finnes det teknisk informasjon om hvert kjøretøy som er tilknyttet gjennom en unik identifikator. Vanlige saksundertyper innenfor godkjenninger er blant annet typegodkjenninger, enkeltgodkjenninger, ombygginger av kjøretøy, korrigerende, ADR (farlig last) lærevogner, dyretransport og utrykningskjøretøy mm. Sakstypene etterlater teknisk informasjon om kjøretøy som kan være interessant over lang tid.

Autosys Kjøretøy Registrering (AKR)

Dette systemet inneholder informasjon om alle registrerte kjøretøy i Norge. Registreringer av kjøretøy kan deles opp i forskjellige typer: Førstegangsregistrering, bruker/eierrelatert endring (omregistrering, avregistrering, påregistrering, etterregistrering og tap av vognkort), behandling av kjennemerker (dagsprøve-, årsprøve og tap av kjennemerke. Registreringer kan gjøres via saksbehandlersystemer AKR-sak, bransjeløsning(begrenset) eller selvbetjening på nett(begrenset).

1.2 Bevarings- og kassasjonskriterier

1.2.1 Generelle kriterier

Prosjektet har fulgt de kriterier som er beskrevet i Bevaringsutvalgets innstilling i 2002. Den metodikken og de kriteriene som er beskrevet i Bevaringsutvalgets innstilling er i hovedtrekk som følger: Man skal først vurdere systemenes bevaringsverdi ut fra behovet for å dokumentere offentlige organers funksjoner i samfunnet(F1). Dersom systemenes verdi ikke tilsier bevaring ut fra en slik vurdering, skal man vurdere om systemet gir informasjon om forhold i samfunnet som gjør det bevaringsverdig (F2). Dersom systemet heller ikke her gis tilstrekkelig bevaringsverdi, skal man foreta en vurdering av om systemet dokumenterer personers og virksomheters rettigheter i en slik grad at det fortjener bevaring (F3). Også kriteriet for dokumentasjon av arkivskapers rettigheter og plikter i forhold til andre instanser skal vurderes (F4). Bevaringsformålene F3 og F4 vil ofte være tidsbegrenset.

Uansett bevaringsformål (F1-F4) skal det undersøkes om materialet er redundant, det vil si finnes tilfredsstillende bevart andre steder. I så fall må det vurderes om systemet/informasjonen skal bevares fra foreliggende system eller annet system.

Samtidig med bevarings- og kassasjonskriteriene fra Bevaringsutvalgets rapport, vurderer vi også den egenart som vi finner i Autosys elektroniske materiale.

Informasjon som grunnleggende kunnskap

Formålet med å utvikle og bygge systemene som til sammen utgjør Autosys Trafikant og Autosys Kjøretøy er ønske om en sikker og effektiv måte å holde kontroll og tilsyn med trafikanter og kjøretøy i Norge. Det finnes interessegrupper som har behov for informasjon om historikken rundt veteranbiler og andre gamle biler. I den sammenhengen er tekniske data om kjøretøy veldig viktig. Hvis det utføres ombygging eller andre endringer på en bil, slik at den generelle typegodkjennelsen ikke kan brukes, er det viktig at det finnes spesifikke tekniske data om kjøretøyet som kan hentes frem.

Fører kortopplysningene i Autosys Trafikant inneholder informasjon som er svært komplett og som dekker hele Norge. Her finnes også overganger fra og til utenlandske sertifikater spesifisert.

Mengden av informasjon

Autosys Trafikant og Autosys Kjøretøy inneholder informasjon som vi anser som viktig. Et poeng må være å ta vare på informasjon som er så omfattende som mulig. Systemer som inneholder alle tilfeller eller i alle fall et stort antall tilfeller innenfor en kategori, er mer interessante enn

enkelstående, tilfeldige tilfeller. På samme måte er systemer som inneholder flest mulig relevante variabler, mer interessante enn systemer som har begrenset sitt variabelantall.

Likeledes bør informasjonen være i sin ferdigbehandlede og opprinnelige form, dvs. at arbeidsversjoner/prognoseversjoner ikke tas vare på. Like lite bør enkeltdeler tas ut av systemet og bevares for seg.

1.2.2 Spesielle kriterier

Bevaringspåbud ifølge lov/forskrift eller bevaring som følge av tidligere bevaringsvedtak

Vi ser i denne sammenhengen bort fra bestemmelser som pålegger bevaring av mer tidsbegrenset karakter. Typisk i denne sammenhengen vil være krav om bevaring i forhold til klagefrister o.l. Statens vegvesen sørger selv for å oppfylle denne type bevaringspåbud, jf. juridisk dokumentasjon.

Bevaringskriterier i henhold til Bevaringsutvalget

I Bevaringsutvalgets rapport fra mars 2002 er det satt opp noen formål med bevaring av offentlig arkivmateriale. Vi har brukt disse formålene som styringsverktøy for vår gruppering av bevaringskriterier.

F1: å dokumentere offentlige organers funksjon i samfunnet, deres utøvelse av myndighet, deres rolle i forhold til det øvrige samfunn og deres rolle i samfunnsutviklingen.

Dokumentasjonsverdien i forhold til ettertiden er et hovedkriterium som vi har vurdert Statens vegvesen sine elektroniske arkiver mot. Spesielt har vi vektlagt dokumentasjon av saksbehandlingen i etaten som vi mener dette bevaringskriteriet dekker. Litt mer nyansert, stadig ifølge bevaringsutvalgets rapport, har vi vurdert ut fra administrativt nivå, saksbehandlingstype, saksbehandlingsledd og til en viss grad ekstraordinære/ ordinære aktiviteter og primærfunksjoner. Her er det spesielt besluttende saksbehandling og oppfølging av besluttende saksbehandling som kan være bevaringsverdig. Det oppstår presedenssaker som er retningsgivende for ettertiden, og det dokumenteres premisser og grunnlag for beslutningene.

Autosys bevarer i større grad dokumentasjon av saksbehandlingen ved registrering og godkjenning av kjøretøy enn det gjorde før. Autosys lagrer unik dokumentasjon. Registrene i Autosys bærer preg av å være brukt på et relativt lavt administrativt nivå med ensartet og rutinemessig behandling, men helheten, størrelsesordenen og den sentrale rollen innenfor Trafikant- og kjøretøyområdet gjør at vi mener bevaring av registrene i Autosys kan dokumentere Statens vegvesens rolle i samfunnet.

F2: å holde tilgjengelig materiale som gir informasjon om forhold i samfunnet på et gitt tidspunkt, og som belyser samfunnsutviklingen.

Ønsket om bevaring av informasjon om forhold i samfunnet og samfunnsutviklingen passer godt til den informasjon som ligger i de forskjellige registrene i Autosys. Førerkort- og kjøretøyopplysninger er interessant informasjon som belyser forhold i landet eller deler av landet. For at dette kriteriet skal ha stor tyngde, er det viktig at en stor del av det totale antallet er registrert i registeret. I Autosys er nesten alle tilfeller registrert (totalpopulasjon)

Samfunns opplysninger om biltetthet, velstandsutvikling, forskjell mellom by og land er informasjon som kan trekkes ut av registrene i Autosys når tilnærmet alle kjøretøy og førerkort er inkludert.

Informasjonen i Autosys systemene dekker årene fra tidlig på 1980- tallet frem til i dag, og i denne perioden skjer endringer i førerkorttetthet, kjønnsrolleendringer med kvinnelige drosjesjåførere og bussjåførere, og kvinners inntreden i andre tidligere mannsdominerte yrker som trailersjåførere og førere av industrikjøretøy. Både tidsrom, omfang og informasjonstetthet tilsier at mye av informasjoninnholdet i Autosys systemene skal bevares.

F3: å dokumentere personers og virksomheters rettigheter og plikter i forhold til det offentlige, og i forhold til hverandre.

Autosys systemene har flere registre som sier noe om personers og virksomheters rettigheter og plikter, men registrene er preget av rutinemessig behandling og flere av dem har tidsbegrenset verdi. Informasjonen er hele tiden interessant i forhold til at en person har lov til å kjøre, og at kjøretøyet har tillatelse til å kjøre på Norges veier, men denne informasjonen vil ikke være viktig for den enkeltes rettigheter og plikter fordi førerkort og vognkort blir utdelt som fysiske eksemplarer.

Samtidig så vil dette endre seg etter at førerkort og vognkort blir ren digital informasjon. Statens vegvesen sørger selv for å holde denne rettighetsinformasjonen tilgjengelig. Det er verdt å nevne at det gjøres vedtak etter forvaltningsloven og at det i de nye Autosys systemene genereres inn- og utgående dokumenter. Vi mener derfor at bevaring i henhold til F3 også kan være aktuelt for dette systemet.

F4: å dokumentere de arkivskapende organers rettigheter og plikter i forhold til andre instanser.

Statens vegvesen har gjennom Autosys systemene kontakt med mange instanser, bl.a. Skatteetaten, politiet, toll- og avgiftsdirektoratet og forsikringsselskaper. Det som finnes av informasjon i Statens vegvesens elektroniske arkiver om relasjoner til andre instanser, gjelder i større grad samarbeid enn rettigheter og plikter. Dette kriteriet (F4) er i liten grad aktuelt å bruke for de elektroniske registrene i Autosys systemene.

1.2.3 Andre bevaringskriterier

Noen andre kriterier i forhold til bevaringsplanen ble vurdert, uten at de ble oppfattet som aktuelle. Dette gjelder punkter som spesialvekt på ekstraordinære aktiviteter, spesielle kvalitative kriterier, alder eller symbol-/identitetsverdi. Felles for de sistnevnte kriteriene, og det kunne vært nevnt flere, var at de var «underpunkter» i forhold til formål som allerede var besluttet å vurdere registrene mot.

Et bevaringskriterie som vi allikevel vil nevne her, er det faktum at veteranbilinteresserte har vært oppmerksomme på hvilken informasjon som finnes i Autosys Kjøretøy, og vært veldig opptatt av at denne informasjonen skal være tilgjengelig. Det kom frem i brev til Vegdirektoratet fra Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber (LMK) i 2002, der viktigheten av tekniske opplysninger rundt kjøretøy ble nevnt. De representerer en rekke foreninger. Den gang ble papirmateriale tema, men selv om informasjonsbæreren ikke lenger er det samme, kan vi anta at interessen fortsatt vil være der. Det er særlig opplysninger om kjøretøy og eierhistorikk til kjøretøy som er etterspurt fra denne gruppen.

1.2.4 Kassasjonskriterier

Den informasjonen som vi går inn for å kassere, har kun intern interesse i øyeblikket eller i en tidsbegrenset periode og har ikke betydning for hensynene under Bevaringsutvalgets formål F1-F4.

1.3 Systemoversikt – Autosys Trafikant og Autosys Kjøretøy

1.3.1 Autosys trafikant

Løsningen kjører på en Oracle mellomvare plattform og informasjonen lagres i Oracle tabeller. På samme måte som i vurderingen av informasjonen i Autosys Kjøretøy, har vi også her tatt utgangspunkt i informasjonsmodeller. Det er brukt en teknikk som kalles for UML (industristandard for datarelatert modellering), og modellene viser den logiske sammenhengen mellom tabellene. Disse er oppdatert senest 2019 og vil derfor gi et godt bilde av hvordan dataene er lagret.

Den informasjonen som vil være viktigst å ta vare på fra systemet er knyttet til en persons førerrettighet. Det er både fordi dette registeret har informasjon om en stor andel av befolkningen og fordi det er innholdsrikt med detaljer man kan sortere på dersom man ønsker informasjon som er sortert på en bestemt egenskap ved en person.

Informasjonen i Autosys Trafikant er lagret i en god del tabeller. Vi presenterer informasjonen først gruppert som kategorier, hvor vi senere går ned på den enkelte tabell når vi foreslår å bevare eller kassere informasjon.

Informasjonen består av disse kategoriene:

Førerrettighet (Inneholder informasjon om blant annet typer førerrettighet, kjønn, fødested, yrkesutdanning, klasser og koder).

Prikk (Inneholder informasjon om blant annet trafikant kombinert med prikkbelastning, utsending av brev om prikkbelastning, politidistrikt).

Timeplanlegging (Inneholder informasjon om bestilling av tjenester fra trafikkstasjonene).

Samsvarserklæringer (Inneholder informasjon om samsvarserklæringer knyttet til kjøretøy. Disse omhandler kjøretøy, men er oppgitt til å være en del av IKT-løsningen Autosys Trafikant).

Typegodkjenninger (Inneholder informasjon om typegodkjenninger som hentes fra systemet Nortype. Omhandler kjøretøy, men er oppgitt til å være en del av IKT-løsningen Autosys Trafikant).

1.3.2 Autosys Kjøretøy

Unix, Java og Oracle ligger i bunnen for det nye Autosys Kjøretøy. Informasjonen er lagret i Oracle tabeller og letter henting av data i forhold til tidligere system som var proprietært.

Autosys Kjøretøy er under kontinuerlig utvikling. Det er videreført hovedfunksjonalitet fra det gamle systemet, men dette nye har mer fokus på funksjonalitet for saksbehandlere og selvbetjening. Rent teknisk består Autosys Kjøretøy av flere applikasjoner og registre, da systemet har forskjellige brukergrupper med forskjellige behov. Det er også informasjonsutveksling med en rekke andre systemer både innenfor og utenfor virksomheten. Saksbehandlingsdelen henter og leverer informasjon til de tekniske og merkantile registrene. I primærdatabasene vil ikke all informasjon være særlig anvendelig i rent tekstlig format, men primærdata blir bearbeidet og flyttet over i datavarehus for gjenbruk og dersom man henter dataene derfra vil de være mer anvendelige.

Autosys Kjøretøy som kildesystem lagrer informasjon om eiere, men bare som en anonym referanse til et annet system som heter SVVkunde. SVVkunde er et register over alle kunder (personer og organisasjoner). Her lagres persondata, men i datavarehuset er disse dataene sammenstilt. Dette mener vi kan tale for å hente bearbeidet informasjon fra datavarehuset i stedet for å hente ut tabeller direkte fra primærdatabasene. Datavarehuset tilpasser dataene for analytisk behandling og er også en Oracle database. Å gjøre dette vil også være med å oppfylle F2 formålet med informasjonsverdi for ettertiden og da spesielt med tanke på veteranbilinteressen for eierhistorikk.

Vi har tatt utgangspunkt i modelleringsgrunnlaget for primærdatabasene og har valgt å gruppere informasjonen med basis i det som kan kalles *elementer* innenfor hvert register (elementet er understreket og egenskaper ved elementet i parentes). Vi kan gruppere kjøretøy på følgende måte:

Registeret - Autosys Kjøretøy Registrering Sak (AKR-Sak)

Sak (inneholder all informasjon om objekttypen «sak» bl.a. sammenheng mellom en sak og merkantil/teknisk info, referanse til saksarkivsystem dersom det finnes sak der mm.)

Registreringsinfo (informasjon om importerte kjøretøy, grunnlag for avgift mm.)

Registeret - Autosys Kjøretøy Registrering

Kjøretøy (all merkantil informasjon om kjøretøyet som er bevaringsverdig bl.a. avgifter, registreringer (alle typer), eierskap, kjennemerker, vognkort, hendelser mm.)

Registeret - Autosys Kjøretøy Godkjenning (AKG)

Godkjenningsprosessen finnes for å sikre at registreringspliktige kjøretøy er i teknisk stand i henhold til forskriftene. Systemet differensierer mellom disse godkjenningstypene:

Førstegangsgodkjenning: Informasjon tilknyttet førstegangsgodkjenning som godkjenningstype, fortolling, oppbygging, importinfo osv. Autosys gjør periodiske forespørsler til Nortype som er et system for typegodkjenninger i Norden. Fra Nortypesystemet hentes det inn tekniske data som brukes ved førstegangsgodkjenning.

Teknisk godkjenning: Alle godkjenningstypene har en kobling mot tekniske data som består av bl.a. miljødata, motor og drivverk, vekt, dimensjon, brems, karosseri og lasteplan, tilhengerkopling, aksling, dekk og felg. Opplysningene fra teknisk godkjenning 1 og teknisk godkjenning 2 vil alltid kunne hentes og knyttes til godkjenningen, uansett om godkjenningen er førstegangsgodkjenning, godkjenning eller tilleggs godkjenning.

Tilleggs godkjenning: Systemet for tilleggs godkjenning brukes til å hente informasjon om spesialkjøretøy. For eksempel kjøretøy benyttet til farlig last, kjøretøy benyttet til dyretransport eller kjøretøy beregnet for lærevogner.

Sammenhengen mellom godkjenningssystemene er den unike godkjenningssid. Alle godkjenningstypene har en unik godkjenningssid og alle godkjenninger har tekniske data tilknyttet seg som kan hentes ved hjelp av godkjenningssid.

Hoveddel 2 – informasjon som foreslås bevart

2.1 Autosys trafikant

2.1.1 Autosys trafikant – beskrivelse av informasjonen

I denne delen foreslår vi hvilke kategorier med tilhørende tabeller som foreslås bevart for ettertiden.

Disse tabellene foreslås bevart:

Førerrettighet
Trafikant
Trafikant_hendelse
Trafikant_hendelse_type
Merknad

Førerrettighetsbevis
Førerrettighetsbevis_status
Bevis_kode
Førerrettighetsekvens
Førerkortkode_klasse
Underliggende_klasse
Førerrettsklasse
Førerretthandling
Førerkortkode
Dokumentert_rettighet
Dokumentert_kode
YSK_Førerretts_Klasse
Status_type

Prøve
Prøvetype
Prøveresultat
Vurderingsskjema

2.1.2 Begrunnelse for bevaring

Slik vi ser det så er det særlig en kategori som inneholder informasjon som vil være viktig å ta vare på og det er førerrettighet. Den består av mange tabeller hvorav vi foreslår å ta vare på de fleste.

Det som ikke er særlig interessant for fremtiden er vandel knyttet til enkeltpersoner. Det kan også hende at særlovgivning taler mot en bevaring av dette. Politiregisterforskriftens §16-2 åpner for at

dette kan bevares i henhold til arkivlovgivningen men vi anser ikke at tabeller knyttet til vandel, vil være med å oppfylle kriteriene vi har satt for bevaring av førerkortregisteret. Dersom Arkivverket støtter denne vurderingen bør det nok slettes etter at behandlingsformålet opphører.

2.1.3 Uttrekk og avleveringsrytme

Vi tror at det vil være hensiktsmessig å ta utgangspunkt i tabellen Førerrettighet. Enhver førerrettighet har en unik id som primærnøkkel. Denne kan brukes for å koble tabellene sammen.

Det kan tas uttrekk fra Autosys Trafikant i etterkant av en godkjent plan for så å følge en avleveringsrytme på hvert 5 år. Slik vil uttrekket etter komme samtidig med anbefalingen for Autosys Kjøretøy og det ser vi på som praktisk.

Uttrekket kan skje som flate ASCII-filer med delimeter-separerte verdier (eks CSV – komma-separerte) for å unngå komma (som vil forekomme ofte ellers i tekst) så kan man for eksempel benytte kolon eller vertical bar.

2.2 Autosys kjøretøy

2.2.1 Autosys kjøretøy – beskrivelse av informasjonen

Registeret - Autosys Kjøretøy Registrering Sak (AKR-Sak)

Fra databasen som omhandler saksbehandlingen i kjøretøyregistreringen, foreslår vi at hovedtabellen Sak med hjelpetabeller bevares:

- Sak
- Eierskifteinfo
- Aktør
- Saksdokument
- Arkivdokument
- Merknadutkvittert
- Mimeintegrasjon
- Vedtakbegrunnelse
- Vognkortinfo
- KjennemerkeStatusInfo

Vi foreslår også at en annen stor tabell som heter Registreringsinfo med tilhørende hjelpetabeller, tas vare på:

- Registreringsinfo
- Bruktimportinfo
- Utførtinfo

Sammen mener vi disse tar vare på den viktigste informasjonen rundt saksbehandling knyttet til hvert kjøretøy. *Fra løsningen AKR legges det også til rette for uttrekk av journalrapporter som vil kunne følge en avlevering i henhold til vedtak av 19.09.2018 med referanse 2017/10909 hos Arkivverket.*

Registeret - Autosys Kjøretøy Registrering

Fra registeret som omhandler de forskjellige typene registrering ønsker vi å ta vare på hovedtabellen Kjøretøy med 6 hjelpetabeller:

- Kjøretøy
- Registrering
- Kjennemerke
- Vognkort
- Bruksforbud
- Hendelser

Det finnes også noe kodeverk som vi ønsker avlevert sammen med disse. Kodeverket i «hendelsesType» kan brukes for å forstå tabellene knyttet til hendelser.

Registeret - Autosys Kjøretøy Godkjenning (AKG)

Fra registeret som omhandler godkjenning foreslår vi å bevare alle tre tabellene for godkjenninger:

- Førstegangsgodkjenning
- Godkjenning
- Tilleggsgodkjenning

Registeret – Tekniske kjøretøydata

Fra registeret som omhandler tekniske kjøretøydata ønsker vi å bevare helheten. Det er interesse for tekniske egenskaper ved eldre kjøretøy og det er ikke hensiktsmessig å kutte ut spesifikke tekniske data, da det er vanskelig å vurdere akkurat hva som vil være viktigst. Registeret er knyttet til tabellen «godkjenning» i AKG gjennom en unik identifikator. Tabellene er:

- Miljødata
- Generelt
- Vekt
- Dimensjon
- Brems
- Motor og drivverk
- Karosseri og lasteplan
- Persontall
- Tilhengerkopling
- Aksling
- Dekk og felg

2.2.2 Avleveringsformat

Uttrekket kan skje som flate ASCII-filer med delimeter-separerte verdier (eks CSV – komma-separerte) for å unngå komma (som vil forekomme ofte ellers i tekst) så kan man for eksempel benytte kolon eller vertical bar.

2.2.3 Begrunnelse for bevaring

Kjøretøyregisteret er etterspurt informasjon fra veteranbileiere og andre interesserte (se kapittel 1.2.3). Det er et svært komplett register med informasjon om alle dagens kjøretøy. Samfunnsopplysninger om biltetthet, velstandsutvikling, forskjell mellom by og land er informasjon som kan trekkes ut av registrene i Autosys når tilnærmet alle kjøretøy er inkludert. Informasjonen i Autosys dekker årene fra tidlig på 1980-tallet og frem til i dag, og både i tidsrom, omfang og informasjonstetthet tilsier datainnholdet i kjøretøyregistrene at bevaring er naturlig.

2.2.4 Uttrekk og avleveringsrytme

Siste avlevering

I 2018 ble det foretatt et uttrekk fra det gamle motorvognregisteret med tanke på at et nytt system skulle i produksjon. Motorvognregisteret med tidligere uttrekk har status som avlevert. Det nye systemet har ikke rukket å akkumulere mye nye data og det anbefales derfor at det ventes noen år med å ta uttrekk. For eksempel 5 år fra 2018. Deretter kan man følge en avleveringsrytme på hvert 5. år.

Datavarehuset for kjøretøy

Statens vegvesen har fått utviklet et system for henting og analyse av kjøretøyopplysninger fra Autosys kjøretøy. Dette er bearbejdet data fra primærdatabasene. Disse har økt lesbarhet/anvendelighet av eieropplysningene sammen med kjøretøyopplysninger, og vil kunne gi mer mening i en tekstlig representasjon. En måte å presentere alternativene ved datavarehuset for kjøretøy er at i datavarehuset kan eier knyttes til kjøretøy og som sådan vise eierhistorikken.

Eierhistorikken er ellers ikke tilgjengelig gjennom Autosys Kjøretøy fordi man vil se en peker i stedet for et navn.

Det fremkommer av systemeiers egen verdivurdering av datavarehuset at det i stor grad har samme

tilgang til informasjon som kjernesystemet AKG+AKR men uten detaljert underlagsdokumentasjon for saksbehandlingen. Dette anbefaler vi da vi har vektlagt kriteriet F2 som hovedårsak til at vi vurderer informasjonen som bevaringsverdig. Kortsiktig rettighetsdokumentasjon som kan fremkomme i underlag av saksbehandling vil bli ivaretatt av arkivskaper selv.

Hoveddel 3 – informasjon som foreslås kassert

3.1 Informasjon som foreslås kassert

3.1.1 Oversikt over informasjon som foreslås kassert – Autosys trafikant

Registeret Førerrettighet

Fra registeret Førerrettighet foreslår vi å kassere følgende tabeller:

Sperre
Årsak
Attest
Attesttype
Atteststatus_type
Attest_Klasse_Nivå

Klasse_nivå
Vandel
Førerrettsuspensjon
Beslag_inndragning
Gebyrinfo
Oppslag_sporing
Oppslag_sporing_person
Oppslag_sporing_organisasjon

Vi har vurdert at informasjonen i et komplett førerkortregister kan si noe om samfunnet på et gitt tidspunkt, men disse tabellene bærer mer preg av å ha sensitive opplysninger om enkeltindivider heller enn å kunne gi verdifull statistisk informasjon i et lengre perspektiv. Det er også noen tabeller som omhandler attester knyttet til tilrettelagte teoriprøver ved for eksempel nedsatt syn, dysleksi eller språkvansker.

Prikkregisteret

Samtlige tabeller i Prikkregisteret foreslås kassert da de først og fremst har sin funksjon i samarbeidet mellom Politi og Statens vegvesen. Det er Politiet som har arkivskaperansvar og registrerer prikker på en person, mens Statens vegvesen sperrer førerrettigheter basert på prikkbelastninger. Man kan muligens si noe om totalt antall prikker på årsbasis, men samtidig så er prikkbelastning av midlertidig varighet og skal ikke følge en person etter at prikkene er slettet. I forskningsøyemed kan man muligens si noe om effekten av prikkbelastning på trafikksikkerhetsarbeidet ved å sammenstille informasjon fra flere typer registre, men dette er usikkert og derfor har vi vurdert det slik.

Register for timeplanlegging

Informasjon om timeplanlegging inneholder en rekke tabeller. Det som kjennetegner disse er at de fungerer som støtte for administrasjon av forskjellige prøver på trafikkstasjonene. Det har derfor sin viktige funksjon i hverdagen, men vil ikke ha verdi for ettertiden.

Register over samsvarserklæringer

For å få registrert et nytt typegodkjent kjøretøy må det innleveres en samsvarserklæring. Dersom kjøretøyet er EF-typegodkjent skal det fremlegges en samsvarserklæring. Det utstedes av fabrikanter og er en bekreftelse på at et understellsnummer er EF-typegodkjent. For kjøretøy med norsk typegodkjenning skal dette fremlegges fra importøren/fabrikanten som typegodkjenningen er utstedt til. Kjøretøyene som det vil tas uttrekk av er registrerte og godkjente kjøretøy og informasjonsverdien for eksempelvis veteranbilinteresserte tror vi ikke vil ligge der.

Typegodkjenninger

Informasjon om typegodkjenninger hører til leveransen Autosys Trafikant, men slik vi kan se så vil all teknisk informasjon av varig art følge kjøretøyet i tabellene for Autosys Kjøretøy. Der har vi systemdelen Autosys Kjøretøy Godkjenning som ivaretar teknisk informasjon om et hvert kjøretøy. I tillegg til dette så overføres vedtakene til sak/arkiv og har godkjent vedtak på bevaring derfra.

3.1.2 Oversikt over informasjon som foreslås kassert – Autosys kjøretøy

Fordi vi har tatt utgangspunkt i informasjonsmodellene fra systemdokumentasjonen i stedet for selve tabellene slik de er implementert i Oracle databasen så er ikke brukeradministrasjonstabeller tatt med her, men de foreslås kassert da de kun vil ha verdi mens systemet er i bruk.

Registeret - Autosys Kjøretøy Registrering Sak (AKR-Sak)

Avgiftsbetaling
Gebyrbetaling
Grunnlagvektårsavgift
Sakslogg
Bruksforbudinfo
Kjøretøykryssbytte
Eierskapkorreksjon
Registreringkorreksjon
Kjennemerkestatus
FastsattGebyr
Gebyrsatser
Vognkortbetaling
Masseierskifte

Registeret - Autosys Kjøretøy Registrering

GrunnlagVektårsavgift
RegisterHendelse
UnntattOffentlighet
Eierskap
Underenhet
Leasingtaker
PKK

Registeret - Autosys Kjøretøy Godkjenning (AKG)

Ingen informasjon foreslås kassert fra tabellene i Autosys Kjøretøy Godkjenning AKG.

