



# RIKSARKIVAREN

Statens Vegvesen, Vegdirektoratet

Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Deres ref

Vår ref.  
2007/6826 ELFU

Dato  
25.04.2007

## Vedtak om bevaring og kassasjon i Autosys 1981-2007

Riksarkivaren fatter med dette vedtak om bevaring og kassasjon av informasjon fra systemet AUTOSYS. Systemet ble tatt i bruk i 1981 og har siden den tid endret og utviklet seg kontinuerlig. Det skal erstattes av det nye systemet au2sys.

### *Bevaringsvedtaket:*

Innholdet i følgende registre skal bevares:

Førerregister  
Motorvognregister  
Typegodkjennelsesregister  
Eierhistorikk

Innholdet i følgende registre kan kasseres når Statens Vegvesen, SVV, ikke lenger har behov for det:

ADR-kompetansebevis  
ADR for motorvogn  
Løyverregisteret  
Motorvognhistorikk

### *Begrunnelse for vedtaket*

Det vises til vedlagte kartlegging og bevarings- og kassasjonsplan foretatt av Jan Tore Jørgensen ved Statsarkivet i Kristiansand for nærmere beskrivelse av innhold, uttrekksmetode og bevaringsvurdering for registrene. Riksarkivarens vedtak følger med unntak av de to ADR-registrene denne planen.

Førerregisteret, motorvognregisteret, typegodkjennelsesregisteret og eierhistorikkregisteret er vedtatt bevart fordi registrene gir detaljert informasjon om kjøretøy og førere fra tidlig på 1980-tallet og frem til i dag. Så godt som alle kjøretøy og førere i denne perioden er registrert. Det kan utføres statistisk analyse på grunnlag av dataene, for eksempel om biltetthet, velstandsutvikling, forskjeller mellom by og land, kvinner og menn. Hovedgrunnen til å bevare informasjonen er likevel hensynet til en manifestert bilinteresse i det norske folket, særlig veteranbilinteressen. Datamengden som skal bevares ikke særlig stor, i alt vil det dreie seg om ca. 15 Gb.

ADR-registrene er vedtatt kassert. Det gjelder registre som inneholder godkjenninger av førere og kjøretøy for transport av farlig last. Registrene kan neppe brukes som dokumentasjon for mulige senskader ved å frakte last, fordi de bare inneholder godkjenning og ikke faktiske opplysninger om eksponering.

### *Uttrekk og deponering/avlevering*

Riksarkivaren har tidligere mottatt avleveringer med årsversjoner fra Motorvognregisteret 1977 og 1980 og årsversjoner fra AUTOSYS 1985 og 1990. Nå vil det dreie seg om uttrekk for en samlet periode. Materialet skal deponeres i to omganger, første gang i løpet av første halvår 2007, andre gang når det gamle AUTOSYS er erstattet med au2sys.

Uttrekket betraktes som en samling logiske årsversjoner. Hver enkelt årsversjon skifter status fra deponert til avlevert etter 25 år. Årsversjonen 1981 vil etter dette være avlevering fra 1.1.2007, årsversjonen 1982 blir avlevering fra 1.1.2008. Riksarkivaren går ut fra at materialet vil være fritt tilgjengelig når Arkivverket overtar råderetten over det.

Riksarkivaren forutsetter at den tekniske løsningen som er valgt for deponeringen i de tilfellene postlengden overskrider 1280 tegn, to eksporter og deretter sammenskjøtning, utføres av SVV. Det som til slutt avleveres til Arkivverket må fremstå som sømløst.

Riksarkivaren har delegert til Statsarkivet i Kristiansand å kontrollere og godkjenne de arkivuttrekkene som er omtalt i dette brevet. Dette innebærer at uttrekkene skal sendes direkte til Statsarkivet i Kristiansand. Statsarkivet vil stå for all kontroll og godkjenningsvurdering og selv ta kontakt med SVV i den grad det er behov for det.

### *Generelt*

Riksarkivaren har forstått det slik at all informasjon fra AUTOSYS skal overføres til au2sys. Alle henvendelser om innholdet skal fortsatt skal gå til SVV.

Den informasjonen som SVV trenger for å oppfylle sine administrative, regnskapsmessige, forvaltningsmessige og juridiske plikter, må SVV selv sørge for å holde tilgjengelig enten i AUTOSYS eller i arvtakersystemer.

Riksarkivaren takker for det arbeidet som er gjort i Statens vegvesen, SVV og i statsarkivet i Kristiansand i forbindelse med utarbeiding av en plan for bevaring og kassasjon av informasjon i AUTOSYS.

Med hilsen

Ivar Fønnes  
riksarkivar

Eli Fure  
underdirektør

**Statens vegvesen**  
**elektroniske arkivmateriale**

Kartlegging  
Bevarings- og kassasjonsplan  
for

**AUTOSYS**

Kristiansand, 16.02.2007

Jan Tore Jørgensen

## Innhold

<b>FORORD</b> .....	<b>4</b>
<b>1.1 PROSJEKTET</b> .....	<b>5</b>
1.1.1 PROSJEKTETS DRIFT OG INNHOLD .....	5
1.1.2 TEKNISK BESKRIVELSE .....	5
1.1.3 BERØRTE INSTITUSJONER .....	6
1.1.4 SAMARBEID MED ARKIVSKAPER .....	6
<b>1.2 BEVARINGS- OG KASSASJONSKRITERIER</b> .....	<b>7</b>
1.2.1 GENERELLE KRITERIER.....	7
1.2.2 SPESIELLE KRITERIER .....	8
1.2.3 ANDRE BEVARINGSKRITERIER .....	9
1.2.4 KASSASJONSKRITERIER .....	9
<b>1.3 SYSTEMOVERSIKT</b> .....	<b>10</b>
1.3.1 GENERELLE BESKRIVELSE .....	10
<b><u>HOVEDDEL 2 - INFORMASJON SOM FORESLÅS BEVART</u></b> .....	<b>11</b>
<b>2.1 FØRERKORT-REGISTRE</b> .....	<b>11</b>
2.1.1 KORT BESKRIVELSE AV INFORMASJONEN .....	11
2.1.2 BEGRUNNELSE FOR RANGERING .....	11
2.1.3 NAVN PÅ OG BESKRIVELSE AV SYSTEMET/DATABASEN INFORMASJONEN SKAL BEVARES FRA ...	11
2.1.4 ANBEFALT UTTREKKS METODE, ANBEFALT AVLEVERINGSRYTME .....	11
<b>2.2 MOTORVOGN-REGISTER</b> .....	<b>12</b>
2.2.1 KORT BESKRIVELSE AV INFORMASJONEN .....	12
2.2.2 BEGRUNNELSE FOR RANGERING .....	12
2.2.3 NAVN PÅ OG BESKRIVELSE AV SYSTEMET/DATABASEN INFORMASJONEN SKAL BEVARES FRA ...	12
2.2.4 ANBEFALT UTTREKKS METODE, ANBEFALT AVLEVERINGSRYTME .....	12
<b>2.3 TYPEGODKJENNELSES-REGISTER</b> .....	<b>13</b>
2.3.1 KORT BESKRIVELSE AV INFORMASJONEN .....	13
2.3.2 BEGRUNNELSE FOR RANGERING .....	13
2.3.3 NAVN PÅ OG BESKRIVELSE AV SYSTEMET/DATABASEN INFORMASJONEN SKAL BEVARES FRA ...	13
2.3.4 ANBEFALT UTTREKKS METODE, ANBEFALT AVLEVERINGSRYTME .....	13
<b>2.4 ADR-KOMPETANSEBEVIS</b> .....	<b>14</b>
2.4.1 KORT BESKRIVELSE AV INFORMASJONEN .....	14
2.4.2 BEGRUNNELSE FOR RANGERING .....	14
2.4.3 NAVN PÅ OG BESKRIVELSE AV SYSTEMET/DATABASEN INFORMASJONEN SKAL BEVARES FRA ...	14
2.4.4 ANBEFALT UTTREKKS METODE, ANBEFALT AVLEVERINGSRYTME .....	14
<b>2.5 ADR FOR MOTORVOGN</b> .....	<b>15</b>
2.5.1 KORT BESKRIVELSE AV INFORMASJONEN .....	15
2.5.2 BEGRUNNELSE FOR RANGERING .....	15
2.5.3 NAVN PÅ OG BESKRIVELSE AV SYSTEMET/DATABASEN INFORMASJONEN SKAL BEVARES FRA ...	15
2.5.4 ANBEFALT UTTREKKS METODE, ANBEFALT AVLEVERINGSRYTME .....	15
<b>2.6 EIERHISTORIKK-REGISTER</b> .....	<b>16</b>
2.6.1 KORT BESKRIVELSE AV INFORMASJONEN .....	16
2.6.2 BEGRUNNELSE FOR RANGERING .....	16
2.6.3 NAVN PÅ OG BESKRIVELSE AV SYSTEMET/DATABASEN INFORMASJONEN SKAL BEVARES FRA ...	16
2.6.4 ANBEFALT UTTREKKS METODE, ANBEFALT AVLEVERINGSRYTME .....	16
<b><u>HOVEDDEL 3 INFORMASJON SOM FORESLÅS KASSERT</u></b> .....	<b>17</b>
<b>3.1 LØYVE-REGISTER</b> .....	<b>17</b>

3.1.1 BESKRIVELSE AV INFORMASJONEN MED BEGRUNNELSE FOR KASSASJON .....	17
3.1.2 BESKRIVELSE AV DAGENS SYSTEM .....	17
<b>3.2 MOTORVOGN-HISTORIKK .....</b>	<b>17</b>
3.2.1 BESKRIVELSE AV INFORMASJONEN MED BEGRUNNELSE FOR KASSASJON .....	17
3.2.2 BESKRIVELSE AV DAGENS SYSTEM .....	17

## Forord

I den tidligere rapporten fra Vegetatsprosjektet (Riksarkivet 22.12.2003) ble bevarings- og kassasjonsplaner for elektronisk arkivmateriale i Statens Vegvesen presentert integrert med bevarings- og kassasjonsplaner for papirarkiver. Presentasjonen var holdt på et høyere og mer oversiktlig nivå, men presenterte også en oppdeling av de elektroniske arkivene i funksjoner innenfor hovedsystemene. Således ble det foreslått at fra hovedsystemet AUTOSYS som håndterer saker relatert til førerkort, kjøretøyer, transportløyver og transporttillatelser skulle følgende systemer bevares:

- Motorvognregisteret
- Understellsregisteret
- Løyverregisteret
- ADR-registeret (farlig last)
- Transporttillatelsesregisteret

mens følgende systemer kunne kasseres:

- Førerkortregisteret

Dette forslaget ble justert i et "Utkast til foreløpige bevarings- og kassasjonsbestemmelser for Statens Vegvesen, elektroniske arkiver, 06.05.2004". I dette utkastet ble følgende systemer bestemt å bevare:

- Motorvognregisteret
- Understellsregisteret

Mens de resterende ble foreslått å kassere. Disse utkastene er lagt til grunn for avleveringsplanen av elektroniske arkiver fra AUTOSYS-systemet, men undertegnede har sammen med kontaktpersoner hos Statens vegvesen foretatt egne vurderinger i tillegg. Det er etter gjennomgang av alle systemene naturlig å foreslå bevaring av flere registre. Først og fremst Typegodkjenningsregisteret, men også Eierhistorie bør bevares. Førerkortregisteret er et svært komplett register som også kan være interessant å bevare. Ved siden av Eierhistorie er det også rutiner for bevaring av Motorvognhistorikk, men denne er dessverre nylig oppstartet (juni 2006). Eldre endringer er gått tapt. I slutfasen av prosjektarbeidet er registeret med opplysninger om transporttillatelser for farlig last (ADR-registre), både knyttet til fører og kjøretøy, foreslått bevart. Beskrivelsen av disse registrene vil derfor inngå i denne rapporten.

Jeg har valgt å legge vekt på omtale av informasjonen og mindre vekt på beskrivelse av systemet i denne omgang.

I rapporten kommer Statens Vegvesen ofte til å bli kalt for SVV.

JTJ

## 1.1 Prosjektet

### 1.1.1 Prosjektets drift og innhold

Prosjektet for å utforme en bevaringsplan for elektronisk arkivmateriale i AUTOSYS hos Statens vegvesen ble opprettet 22.09.2006. På møtet hos Vegdirektoratet 29.09.2006 ble prosjektet diskutert og relasjoner til kontaktpersoner i Statens vegvesen ble opprettet. Kontaktpersonene ble Erik Aalling som hovedkontaktperson og Arild Ranum som operativ kontaktperson.

Informasjon om og bakgrunnsmateriale fra det tidligere Vegetatsprosjektet ble samlet sammen og dannet grunnlag for kartleggingsdelen av denne rapporten. Kartleggingsdelen ble så justert og komplettert med detaljerte tekniske beskrivelser om AUTOSYS som først og fremst Arild Ranum var kilden til.

Under prosjektets gang har vi hatt noen prosjektmøter i Oslo (hos Vegdirektoratet) og ellers har kontakten vært e-mail og telefon. Arbeidet med prosjektet er gjort av førstekonsulent Jan Tore Jørgensen ved Statsarkivet i Kristiansand.

Delmål underveis har vært:

- 1) Kartlegging av elektronisk arkivmateriale i databasen AUTOSYS.
- 2) Ny bevarings- og kassasjonsvurdering i henhold til bevaringskriterier.
- 3) Detaljert beskrivelse av avleveringsformatet for bevaringsverdige registre i AUTOSYS.
- 4) Utkast til samlet bevaringsplan.

Prosjektarbeidet har ikke vært overveldende stort, og det har foregått periodevis gjennom 4 måneder.

### 1.1.2 Teknisk beskrivelse

AUTOSYS er en stor database med mange registreringer (alle førerkort og alle registrerte motorkjøretøy) og med mange tabeller. I dokumentasjonen fra SVV var det totalt 208 tabeller som kunne grupperes i for eksempel 39 grupper hver med fra 1 til 23 tabeller (se 1.3 Systemoversikt). AUTOSYS kjører på en Bull DPS9000 stormaskin med et proprietært operativsystem GCOS8 i samspill med Onlinesystem (Tpmonitor) TP8. Fra det første AUTOSYS ble utviklet i 1980 (oppstart i 1981) og fram til i dag har systemet endret og utviklet seg kontinuerlig. AUTOSYS er programmert i COBOL-74 og kjører i en proprietær database kalt IDS-II. Dette betyr at tabellene ikke kan kopieres til en avleveringsfil, men må settes sammen og eksporteres til dedikerte ASCII-filer. Når avleveringsfilens innhold skal settes sammen av felter i tabeller, betyr dette igjen at data kan hentes fra forskjellige tabeller og samlet danne en avleveringstransaksjon. For SVV ser det ut til at det er enklest å lage avleveringsfilen med faste feltlengder på hver opplysning og en transaksjon pr. sett med opplysninger. For å forenkle avleveringsprosessen for SVV vil det være en fordel at recordlengden på avleveringstransaksjonen holdes under 1280 tegn, ellers må opplysningene fordeles på flere transaksjoner som så må settes sammen igjen.

I forhold til andre deponeringer/avleveringer er det litt spesielt at avleveringstransaksjonen designes i dette prosjektet, og vil inneholde opplysninger (felter) fra flere (mange) tabeller.

Det vil ikke være mulig å sette opp databasen AUTOSYS med utgangspunkt i avleveringstransaksjonene. Til det vil det mangle mange tabeller og de tabellene som er eksportert vil ikke nødvendigvis være komplette med tanke på definerte felter.



### **1.1.3 Berørte institusjoner**

#### **Vegvesenets oppgaver**

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

#### **Organisasjon**

Statens vegvesens virksomhet er underlagt sentrale lover som gjelder for offentlige forvaltningsorganer – forvaltningsloven, offentlighetsloven, mv. Etableringen av Statens vegvesen kan føres tilbake til opprettelsen av vegdirektørembete i 1864. Senere (i mellomkrigstiden) ble det etablert en distriktsadministrasjon bestående av statlige vegkontorer med ansvar for statens veganlegg i det enkelte fylke, og egne kontorer for bilsakkyndige med ansvar for bl.a. vognkort og førerkort. I 1978 skiftet Statens bilsakkyndige navn til Biltilsynet, SVV og det ble opprettet en fagavdeling på hvert vegkontor.

Statens vegvesen er fra 1.1.2003 organisert med Vegdirektoratet, regionsvegkontorer og distriktsvegkontorer. Vegdirektoratet er et frittstående direktorat underlagt Samferdselsdepartementet. Under Vegdirektoratet sorterer fem regioner med et regionskontor i hver region, som omfatter tre til fem fylker. Regionene er igjen inndelt i 30 distrikter, hvor hvert distrikt har sitt distriktskontor. Vegdirektoratet har et overordnet ansvar knyttet til forskriftsmyndighet, styring, klagebehandling m.v., mens regionskontorene er det utøvende leddet med ansvar for de operative oppgavene. Herunder avholdelse av førerkortprøver og utstedelse av førerkort, og kjøretøyregistrering, kjøretøykontroll og brukskontroll av kjøretøyer.

#### **Kjøretøy og trafikant**

Statens vegvesens virksomhet innenfor arbeidsområdene kjøretøy og trafikant reguleres gjennom Vegtrafikkloven av 1965 med tilhørende forskrifter. Utviklingen av regelverket gjenspeiler den sterke økningen i antall motorvogner og bruk av motorkjøretøy, og den tilsvarende sterke økningen i antall førerkort. Kjøretøy og trafikkforvaltning er et svært omfattende arbeidsområde, og det kan en se på alle de bruksområdene som er lagt inn i AUTOSYS. Saksbehandlingen innenfor dette arbeidsområdet er svært skjemaorientert og preget av rutinearbeid med ensartet materiale knyttet til registrering og kontroll av kjøretøy og førerkort.

Alle distriktskontorer har tilgang til de sentrale registrene og kan registrere nye og endre gamle opplysninger.

### **1.1.4 Samarbeid med arkivskaper**

Samarbeidet med de involverte personene i SVV har vært enkelt og hyggelig.

De opplysningene jeg har ønsket har jeg fått tilsendt svært raskt, og viljen til å finne løsninger og praktiske arbeidsformer har gjort samarbeidet lett. Det virker som om de involverte personene synes det er interessant at denne type informasjon skal bevares for senere bruk/forskning.

## 1.2 Bevarings- og kassasjonskriterier

### 1.2.1 Generelle kriterier

Prosjektet har fulgt de kriterier som er beskrevet i Bevaringsutvalgets innstilling i 2002. Den metodikk og de kriterier 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 gir 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, dvs. finnes tilfredsstillende bevart andre steder. I så fall må det vurderes om systemet/informasjonen skal bevares i foreliggende system eller annet system.

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

### Informasjon som grunnleggende kunnskap

Formålet med å utvikle og bygge opp databasene i AUTOSYS er ønske om en sikrere og mer effektiv måte å holde kontroll og tilsyn med kjøretøyer og førerkort i Norge. Allerede i dag er det spørsmål fra interessegrupper om historikken rundt veteranbiler og andre gamle biler. I den sammenhengen må også den detaljerte typegodkjennelsen av bilene bevares. Hvis en bil blir ombygd og endret slik at den mer generelle typegodkjennelsen ikke kan brukes, må en teknisk beskrivelse knyttes til de vanlige motorvognopplysningene.

Førerkortopplysningene er fordelt i færre tabeller og er enklere tilgjengelig. Informasjonen her er svært komplett og dekker hele Norge. Her er også overganger fra og til utenlandske sertifikater spesifisert.

### Mengden av informasjon

Flere av AUTOSYSs systemer inneholder slik informasjon som vi anser som viktig, men det er samtidig klart at noen av dem er mer "komplette" enn andre. Et poeng må være å tilstrebe å ta vare på informasjon som er så omfattende som mulig. Systemer som inneholder alle tilfeller eller i alle fall et stort antall tilfelle innenfor en kategori, er mer interessante enn enkeltstående, 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 skal ikke tas vare på. Like lite bør enkeltdele tas ut av systemene og bevares for seg.

### Informasjon som kan kasseres

Prosjektet har lagt Arkivloven og forskriften til Arkivloven - og nærmere bestemt de felles bevarings- og kassasjonsreglene for statsforvaltningen - til grunn når vi anbefaler hva slags informasjon som ikke skal bevares. Et annet kassasjonskriterium som er blitt anvendt i dette prosjektet, er kassasjon av rutinemessige opplysninger som ikke er unike og som brukes i den daglige betjening av SVVs kunder.

## 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. Også for regnskapssystemer gjelder bestemmelser om bevaring av data et visst antall år. SVV 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 arkivmaterieell. 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 SVVs elektroniske arkiver mot. Spesielt har vi vektlagt dokumentasjon av saksbehandlingen i direktoratet som vi mener dette bevaringskriteriet dekker. Litt mer nyansert, stadig i følge 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 besluttede saksbehandling og oppfølging av besluttede saksbehandling som kan være bevaringsverdige. Det oppstår presedenssaker som er retningsgivende for ettertiden, og det dokumenteres premisser og grunnlag for beslutningene.

AUTOSYS bevarer i liten grad dokumentasjon av saksbehandlingen ved de forskjellige registreringene og heller ikke informasjon av det tilsyn SVV har hatt ansvaret for. Denne dokumentasjonen vil være å finne i ordinære saksbehandlingssystemer. Heller ikke saksbehandlingen ved godkjenninger av forskjellige biltyper inn til Norge, er dokumentert i AUTOSYS, bare konklusjonen om godkjenning med spesifisering av tekniske data. Registrene i AUTOSYS bærer preg av å være brukt på et lavt administrativt nivå med ensartet og rutinemessig behandling. Det synes ikke som om registrene i AUTOSYS må bevares for å 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 motorvognopplysninger 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).

Samfunnsopplysninger om biltetthet, velstandsutvikling, forskjell mellom by og land er informasjon som kan trekkes ut av registrene i AUTOSYS når tilnærmet alle motorvogner og førerkort er inkludert. Informasjonen i AUTOSYS dekker årene fra tidlig på 1980-tallet og frem til i dag, og i denne perioden skjer endringer i førerkorttetthet, kjønnsrolleendringer med kvinnelige drosjesjåfører og buss-sjåfører, og kvinners inntreden i andre tidligere mannsdominerte yrker som trailersjåfører og industrikjøretøy. Både i tidsrom, omfang og informasjonstetthet tilsier datainnholdet i hovedregistrene i AUTOSYS at bevaring er naturlig.

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

AUTOSYS har flere registre som sier noe om personers og virksomheters rettigheter og plikter, men registrene er preget av rutinemessig behandling og tidsbegrenset verdi. Informasjonen er hele tiden interessant i forhold til at en person har lov til å kjøre en motorvogn, og at motorvognen har tillatelse til å kjøre på Norges veier, men denne informasjonen vil ikke være viktig for den enkeltes rettigheter og plikter i et lengre tidsperspektiv. Resultater av førerkortprøver eller resultater ved kontroll av motorkjøretøy er eksempler på informasjon som gir rettigheter, men informasjonen mister mye av sin verdi i det øyeblikket førerkort eller vognkort blir skrevet ut som en aksept på prøvene/kontrollene.

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

SVV gjennom AUTOSYS har kontakt med mange instanser, bl.a. politiet, Toll og avgiftsdirektoratet og forsikringselskaper. Det som finnes av informasjon i SVVs 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.

### **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 likevel vil nevne her, er det faktum at veteranbilinteresserte er veldig oppmerksomme på hvilken informasjon som finnes i AUTOSYS, og veldig opptatte av at denne informasjonen skal være tilgjengelig i fremtiden. Det er særlig opplysninger om motorvogner og eierhistorikk til motorvogner som er etterspurt fra denne interessegruppen.

### **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

### 1.3.1 Generelle beskrivelse

AUTOSYS består av mer enn 200 tabeller som sammen bevarer all informasjon om førerkort og motorkjøretøyer i Norge, samt en del informasjon fra tilstøtende systemer som for eksempel Løyveregistre, ADR-registre, Prikkbelastningsopplysninger og administrative registre.

Tabellene kan grupperes slik:

1. **Diverse fellesregistre**, som stasjonstabell, kommunetabell, poststed-tabell og polititabell.
2. **Navne-registre** som Navnetabell, hjelpetabell kjennemerker, hjelpetabell soundex.
3. **Førerkortregistre** som er førerkorttabell med diverse hjelpetabeller.
4. **Førerkorthistorikk** som blant annet har gammel og ny førerkorthistorie.
5. **Førerkort-statistikk** som er måneds-, distrikt- og årsstatistikk.
6. **ADR Kompetansebevis** som er ADR-tabell med hjelpetabeller (farlig last).
7. **Meldinger til/fra førerkortprodusent** med diverse hjelpetabeller.
8. **Motorvogn-register** med blant annet teknisktabell, anmerkningstabell, diversetabell.
9. **Meldinger til/fra vognkortprodusent** med diverse hjelpetabeller.
10. **Motorvogn-historikk** som først og fremst er eierhistorie med hjelpetabeller.
11. **Kontrollsedler til annet distrikt.**
12. **Forhåndsgodkjenninger.**
13. **Salgsmeldinger** som er administrasjon av solgte motorvogner.
14. **Kjennemerker klare for omregistrering.**
15. **Kjennemerker til eierskiftekontroll.**
16. **KID-register** med hjelpetabeller for kontroll av årsavgifter.
17. **AFS-register** som tabell over avgiftspliktige med kreditt.
18. **TVINN-register** med tolldokumenterte kjøretøy.
19. **Mangellapp-register** med hjelpetabeller for distrikt og kjennemerke.
20. **Forsikring** med hjelpetabeller for blant annet trygdeerklæringer.
21. **Typegodkjennings-register** med hovedtabell for typegodkjenning og hjelpetabeller.
22. **Løyve-register** som er mange tabeller blant annet for statistikk.
23. **ADR for motorvogn** som er tabeller for tillatelser til tankbiler etc.
24. **Dagsprøvekjennemerker** med lånetabeller og andre hjelpetabeller.
25. **Samsvarssertifikater** som også er kalt COC-sertifikater.
26. **Omregistreringstabeller** blant annet med en ventetabell.
27. **Administrative registre** for avgifter og meldinger.
28. **Brukerautorisasjon** med signaturtabell og brukertabeller.
29. **Data som skal overføres til andre** er transaksjoner som sendes til forsikringselskaper, Toll- og avgiftsdirektoratet, opplysningsrådet og typegodkjenning.
30. **Prikkbelastning-register** med tabeller for kontroll av prikkbelastning (eies av politiet).
31. **Betalinger over Betsys.**
32. **Kjøretøy som ikke skal aksepteres registrert.**
33. **Henvisningsregister ved skifte av kjennemerke.**
34. **Sporingslogger** for signatur-, dato- og brukerloggtabell.
35. **Historiske endringer vedrørende motorvogn.**
36. **Historikk over meldinger** som er sendt til Toll- og avgiftsdirektoratet.
37. **Innmeldte SVEIS-saker.** SVEIS er saksbehandlingsprogrammet som SVV bruker.
38. **Tapte, stjålne, erstattede kjennemerker.**

Blant disse systemene/registrene har prosjektet valgt å anbefale avlevering/deponering av informasjon fra grupperingen for førerkort, førerkort historikk, motorvogn, eierhistorikk, typegodkjenning og ADR-informasjon.

# Hoveddel 2 - Informasjon som foreslås bevart

## 2.1 Førerkort-registre

### 2.1.1 Kort beskrivelse av informasjonen

Førerkortregisteret inneholder informasjon om det enkelte førerkort i Norge. Informasjonen viser når og hvor en person tok sertifikat første gang, og når og hvor det gjeldende førerkort ble utstedt. Alle sertifikatklasser som en person har tillatelse til å benytte er spesifisert med dato for når den enkelte tillatelse ble utstedt. Også informasjon om bytte av sertifikater for utlendinger som kommer til Norge og skal ha norsk sertifikat, og norske statsborgere som har byttet til utenlandsk sertifikat, ligger i førerkortregisteret.

### 2.1.2 Begrunnelse for rangering

Det er et svært komplett register med informasjon om alle dagens motorvognførere, og det har også en tabell med tilsvarende informasjon over førerkort som er overført til historisk register. Informasjonen i AUTOSYS dekker årene fra tidlig på 1980-tallet og frem til i dag, og i denne perioden skjer endringer i førerkorttetthet, kjønnsrolleendringer med kvinnelige drosjesjåfører og buss-sjåfører, og kvinners inntreden i andre tidligere mannsdominerte yrker som trailersjåfører og industrikjøretøy. Samfunnsopplysninger om velstandsutvikling og forskjell mellom by og land er annen informasjon som kan trekkes ut av førerkortregistrene i AUTOSYS når tilnærmet alle førerkort er inkludert.

### 2.1.3 Navn på og beskrivelse av systemet/databasen informasjonen skal bevares fra

Informasjonen i avleveringstransaksjonen for førerkort er dannet med utgangspunkt i to tabeller. Enten er informasjonen hentet fra tabellen "fkort" som inneholder alle dagens førerkort, eller så hentes informasjonen fra historisk tabeller "histfk". Hvis avleveringstransaksjonen dannes med utgangspunkt i "gammel historikk" for førerkort som var overført til historisk register før 1998, kan mye av informasjonen være blank. De opplysningene som var samsvarende ble konvertert ved overgang til nytt historisk register.

Navn og adresse på førerkortinnhaveren må hentes fra navneregisteret.

Til sammen utgjør førerkortopplysningene 3.285.000 transaksjoner fra førerkorttabellen pluss 9.617.000 transaksjoner med utgangspunkt i historiske transaksjoner. Disse nesten 13 millioner transaksjonene vil legge beslag på nesten 4 Gb med diskplass.

### 2.1.4 Anbefalt uttrekksmetode, anbefalt avleveringsrytme

Avleveringstransaksjonen dannes med utgangspunkt i tabellene i databasen og skrives som en flat ASCII-file med faste feltlengder. En linje pr. gjeldende førerkort og førerkort fra historisk tabell skrives til samme fil. Siden AUTOSYS skal avsluttes og erstattes av et nytt tilsvarende system "au2sys" vil denne avleverings-/deponeringsoperasjonen utføres to ganger. En gang nå (første halvår 2007) og en gang når det gamle AUTOSYS er erstattet med "au2sys".

## 2.2 Motorvogn-register

### 2.2.1 Kort beskrivelse av informasjonen

Motorvognregisteret inneholder informasjon om alle registrerte kjøretøy i Norge og brukes av flere forskjellige brukergrupper. For eksempel politi, toll- og avgiftsdirektoratet og forsikringsselskaper. Ansvar for oppdatering av opplysningene ligger hos SVV og utføres av personell sentralt på hovedkontoret i Oslo eller på Vegvesenets distriktskontorer rundt i Norge.

Motorvogn-historikk beskrives for seg.

Avleveringstransaksjonene for motorvognopplysninger henter informasjon fra flere forskjellige tabeller. Blant annet tabellen for vanlige motorvognopplysninger og tabellen for opplysninger av mer teknisk karakter. I transaksjonen er det også satt av plass til opplysninger fra skadetabellen og fra anmerkningstabellen.

### 2.2.2 Begrunnelse for rangering

Motorvogninformasjon er allerede en etterspurt informasjon fra veteranbileiere og andre interesserte. I tillegg brukes informasjonen ved omsetning av brukte biler. Det er et svært komplett register med informasjon om alle dagens motorvogner. Samfunnsopplysninger om biletthet, velstandsutvikling, forskjell mellom by og land er informasjon som kan trekkes ut av registrene i AUTOSYS når tilnærmet alle motorvogner 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 motorvognregistrene at bevaring er naturlig.

### 2.2.3 Navn på og beskrivelse av systemet/databasen informasjonen skal bevares fra

Registeret er organisert i 5 tabeller, en kjennemerketabell for identifikasjon, en hovedtabell for motorvognopplysninger, en tabell for opplysninger om skader, stjålet etc., en tabell for anmerkninger til motorvognen og en tabell tekniske opplysninger. Det er et varierende antall records i de forskjellige tabellene etter hvor mange som har vært utsatt for skader eller hvor mange som har fått noen anmerkninger. Avleveringstransaksjonen er foreslått slik at den har plass til noe av informasjonen fra skadetabellen og anmerkningstabellen. Hovednøkkel for motorvognopplysningene er kjennemerke på kjøretøyet, men også understellsnr. er lagt inn i avleveringstransaksjonen.

Til sammen er det nesten 7 millioner motorvogner i motorvognregisteret i AUTOSYS og plassbehovet ved en avlevering/deponering vil bli cirka 10 Gb.

### 2.2.4 Anbefalt uttrekksmetode, anbefalt avleveringsrytme

Eksportfunksjonen fra AUTOSYS har en begrensning når det gjelder den totale lengden på hele transaksjonen, nemlig en maksimal lengde på 1280 tegn. Hvis mengden av informasjon i avleveringstransaksjonen overskrider denne grensen, må opplysningene fordeles på to transaksjoner som eventuelt kan slås sammen senere når eksporten er gjort. Transaksjonen for avlevering av Motorvognregisteret er lenger enn 1280 tegn. Det betyr mer arbeid for SVV fordi opplysningene må først eksporteres i records på inntil 1280 tegn, for deretter å settes sammen igjen til full lengde. Dette er en teknikk som IT-ansvarlige for AUTOSYS er kjent med.

Avleveringstransaksjonen dannes med utgangspunkt i tabellene i databasen og skrives som en flat ASCII-file med faste feltlengder. En linje pr. motorvogn. Siden AUTOSYS skal avsluttes og erstattes av et nytt tilsvarende system "au2sys" vil denne avleverings-/deponeringsoperasjonen utføres to ganger. En gang nå (første halvår 2007) og en gang når det gamle AUTOSYS er erstattet med "au2sys".

## 2.3 Typegodkjennelses-register

### 2.3.1 Kort beskrivelse av informasjonen

Når nye biler som ikke tidligere har vært importert til Norge ankommer Tollvesenet, blir all teknisk informasjon om bilene registrert. Denne informasjonen blir samlet i Typegodkjennelsestabellen (typegod) i AUTOSYS. Siden blir alle biler av samme type som importeres til Norge knyttet til denne informasjonen gjennom et godkjennelsesnr. Hvis det importeres et så spesielt kjøretøy at det ikke er naturlig å typegodkjenne det, kan tekniske data om kjøretøyet legges inn i tabellen "mvtekn", samme tabell som brukes ved ombygginger av kjøretøy.

### 2.3.2 Begrunnelse for rangering

Veldig mange kjøretøy i AUTOSYS har bare en henvisning til typegodkjennelsen av bilen. Alle tekniske data for disse bilene er samlet i Typegodkjennelsestabellen "typegod". I likhet med andre registre i AUTOSYS er dataene i typegodkjenningstabellen registrert over mange år, siden tidlig på 1980-tallet, og som for de andre hovedregistrene er registreringene svært komplett. Alle typegodkjenninger er registrert.

For veteranbilinteresserte vil det i fremtiden være svært eksakte opplysninger om tidligere tiders motorvogner i dette registeret.

### 2.3.3 Navn på og beskrivelse av systemet/databasen informasjonen skal bevares fra

Typegodkjennelsestabellen er en stor tabell med inntil 150 felter. Det betyr at avleveringstransaksjonen blir lang, over 1700 tegn (anslått til 1784 tegn i forslaget). I forhold til førerkort og motorvogner er det ikke så mange transaksjoner i typegodkjenningsregisteret. Men mer enn 315.000 transaksjoner er der, og det vil kreve godt og vel en halv Gigabyte med plass.

### 2.3.4 Anbefalt uttrekksmetode, anbefalt avleveringsrytme

Eksportfunksjonen fra AUTOSYS har en begrensning når det gjelder den totale lengden på hele transaksjonen, nemlig en maksimal lengde på 1280 tegn. Hvis mengden av informasjon i avleveringstransaksjonen overskrider denne grensen, må opplysningene fordeles på to transaksjoner som eventuelt kan slås sammen senere når eksporten er gjort. Transaksjonen for avlevering av Typegodkjennelsesregisteret er lenger enn 1280 tegn. Det betyr mer arbeid for SVV fordi opplysningene må først eksporteres i records på inntil 1280 tegn, for deretter å settes sammen igjen til full lengde. Dette er en teknikk som IT-ansvarlige for AUTOSYS er kjent med.

Avleveringstransaksjonen dannes med utgangspunkt i tabellene i databasen og skrives som en flat ASCII-file med faste feltlengder. En linje pr. motorvogn. Siden AUTOSYS skal avsluttes og erstattes av et nytt tilsvarende system "au2sys" vil denne avleverings-/deponeringsoperasjonen utføres to ganger. En gang nå (første halvår 2007) og en avsluttende gang når det gamle AUTOSYS er erstattet med "au2sys".



## **2.4 ADR-kompetansebevis**

### **2.4.1 Kort beskrivelse av informasjonen**

Dette er et register med 3 tabeller som inneholder opplysninger om tillatelser og skolering ved transport av farlig last, også kalt ADR. Opplysningene er knyttet mot vognførere og klasser, og er kalt "ADR kompetansebevis". Hvert kompetansebevis er knyttet til en person via personnr. og kan inneholde godkjenning for mange klasser kjøretøyer. Blant opplysningene i registeret er en angivelse av gyldig til dato som er en sluttdato.

### **2.4.2 Begrunnelse for rangering**

Hvem som hadde tillatelse og hvor lenge de hadde tillatelsen, er opplysninger som ettertiden kan hente fram fra denne avleveringstransaksjonen. Ved senskader etter frakting av farlige kjemiske stoffer vil denne tabellen kunne være en base for å finne hvem som har fraktet slikt stoff. Tabellen er komplett med alle utstedte bevis for transport av farlig last siden tidlig på 1980-tallet.

### **2.4.3 Navn på og beskrivelse av systemet/databasen informasjonen skal bevares fra**

ADR-kompetansebevis er ikke et stort og komplekst register. Alle opplysningene, inkludert navn og nasjonalitet utgjør ikke mer enn 225 tegn, og med cirka 80 000 bevis i tabellen vil det bruke 18 Mb.

### **2.4.4 Anbefalt uttrekksmetode, anbefalt avleveringsrytme**

Avleveringstransaksjonen dannes med utgangspunkt i tabellene i databasen og skrives som en flat ASCII-file med faste feltlengder. En linje pr. kompetansebevis. Siden AUTOSYS skal avsluttes og erstattes av et nytt tilsvarende system "au2sys" vil denne avleverings-/deponeringsoperasjonen utføres to ganger. En gang nå (første halvår 2007) og en avsluttende gang når det gamle AUTOSYS er erstattet med "au2sys".

## **2.5 ADR for motorvogn**

### **2.5.1 Kort beskrivelse av informasjonen**

Dette er et register med 4 tabeller som inneholder opplysninger om tillatelser til transport av farlig last. Settet er knyttet mot motorvogner, og er kalt "ADR for motorvogn". Hvert kjøretøy er registrert med opplysninger om utstedte attester, der attestene kan gjelde distrikter, tidsbegrenset gyldighet og noe historikk om tidligere attester. Den tekniske informasjonen om ADR for motorvogner omhandler særlig spesifikasjoner av transporttanker og tester av tilsvarende tanker.

### **2.5.2 Begrunnelse for rangering**

Hvilke motorvogner som hadde tillatelse og hvor lenge de hadde tillatelse til å transportere farlig last, er opplysninger som ettertiden kan hente fram fra denne avleveringstransaksjonen. Tabellen er komplett med alle utstedte bevis for transport av farlig last siden tidlig på 1980-tallet.

### **2.5.3 Navn på og beskrivelse av systemet/databasen informasjonen skal bevares fra**

ADR for motorvogner er ikke et stort og komplekst register. Alle opplysningene, inkludert navn og nasjonalitet utgjør ikke mer enn drøyt 600 tegn inklusive seks merknadsfelter, og med cirka 8 000 linjer i tabellen vil det bruke cirka 5 Mb.

### **2.5.4 Anbefalt uttrekksmetode, anbefalt avleveringsrytme**

Avleveringstransaksjonen dannes med utgangspunkt i tabellene i databasen og skrives som en flat ASCII-file med faste feltlengder. En linje pr. tillatelse pr. motorvogn. Siden AUTOSYS skal avsluttes og erstattes av et nytt tilsvarende system "au2sys" vil denne avleverings-/deponeringsoperasjonen utføres to ganger. En gang nå (første halvår 2007) og en avsluttende gang når det gamle AUTOSYS er erstattet med "au2sys".

## 2.6 Eierhistorikk-register

### 2.6.1 Kort beskrivelse av informasjonen

Eierhistorikken er ikke like enkel å forholde seg til. Informasjonen er her delt opp i 6 forskjellige tabelloppbygginger etter hva slags informasjon som skal lagres. En tabell er laget for førstegangsregistrering, men også brukes også til bruktimport. Nyoppbygde og etterregistrerte motorvogner bruker den samme tabellen. En annen tabell er laget for å ta vare på informasjon hvis kjøretøyet registreres på nytt igjen på samme eier. Avregistrering, mellomliggende salgsmeldinger og kansellerte salgsmeldinger har hver sine tabellbeskrivelser, mens den siste typen er informasjon som lagres ved registrering av en ny eier.

### 2.6.2 Begrunnelse for rangering

Historikken på vanlige biler og veteranbiler er allerede i dag svært etterspurt. Ved å ta vare på informasjonen i eierhistorikken vil interesserte kunne finne opplysninger om ombygginger av motorvogn og endringer i eierforhold til motorvogn så lenge kjøretøyet har vært kjent av SVV.

Prosjektet tror at dette registeret vil kunne være aktuelt å legge ut på Internett etter noe tid, der interesserte kan søke på registrerte endringer på det enkelte kjøretøy eller eierforhold til kjøretøy.

### 2.6.3 Navn på og beskrivelse av systemet/databasen informasjonen skal bevares fra

Tabellene som lagrer historikken om endringer på motorvogner er:

10	Første gang registrert i Norge
11	Bruktimportert til Norge
12	Oppbygd i Norge
13	Etter-registrert
18	Registrert på samme eier
19	Avregistrert
20	Mellomliggende salgsmelding
21	Kansellert salgsmelding
30	Omregistrert til ny eier

Til sammen 9 forskjellige tabeller.

### 2.6.4 Anbefalt uttrekksmetode, anbefalt avleveringsrytme

Etter diverse vurderinger anbefales 4 forskjellige avleveringstransaksjoner for avlevering av eierhistorikk. Avleveringer med "eierhist-type" lik 10,11,12 eller 13 blir samlet i avleveringsfilen "førstegangsregistrering". Avleveringer med "eierhist-type" lik 18 samles i avleveringsfilen "Registrert på samme eier". Avleveringer med "eierhist-type" lik 19 samles i avleveringsfilen "Avregistrering". Avleveringer med "eierhist-type" lik 30 samles i avleveringsfilen "Registrer ny eier". Eierhistorikk med "eierhist-type" lik 20 "Mellomliggende salgsmelding" og 21 "Kansellert salgsmelding" skal ikke bevares og heller ikke trekkes ut av tabellen.

Til sammen vil da eierhistorikken utgjøre mer enn 20 millioner transaksjoner og bruke inntil 5 Gb med plass.

Avleveringstransaksjonen dannes med utgangspunkt i tabellene i databasen og skrives som en flat ASCII-file med faste feltlengder. En linje pr. motorvogn. Siden AUTOSYS skal avsluttes og erstattes av et nytt tilsvarende system "au2sys" vil denne avleverings-/deponeringsoperasjonen utføres to ganger. En gang nå (første halvår 2007) og en avsluttende gang når det gamle AUTOSYS er erstattet med "au2sys".

## Hoveddel 3 Informasjon som foreslås kassert

AUTOSYS inneholder som tidligere nevnt 208 tabeller som kan grupperes i 38 registre. I denne rapporten blir langt de fleste av disse ikke beskrevet på annen måte enn den oppramsingen som står i systemoversikten. De seks registrene som foreslås bevart er beskrevet tidligere i rapporten, mens det i dette kapitlet er kommentert et par registre som er nevnt i tidligere utkast til bevaring og kassasjon, og som dette prosjektet foreslår kan kasseres.

### 3.1 Løyve-register

#### 3.1.1 Beskrivelse av informasjonen med begrunnelse for kassasjon

På linje med ADR-registeret var også Løyveregisteret foreslått bevart i første utkast til bevarings- og kassasjonsplaner for AUTOSYS. Ved neste utkast var det sløffet, og det kan begrunnes med at det er få opplysninger som er lagret pr. løyve. Løyver gis for to formål, enten transport av farlig/vanskelig last eller transport av folk. Hovedgrunnen til at det ikke er tatt med blant de anbefalte bevaringsverdige registrene er at det ikke er SVV som utsteder løyver, men fylkeskommunen i Hordaland som administrerer denne oppgaven. SVV får overført informasjonen om utstedte løyver fra fylkeskommunen i Hordaland og bruker denne informasjonen i den daglige drift, men er ikke ansvarlig for innholdet.

#### 3.1.2 Beskrivelse av dagens system

Det utstedes løyver på persontransport og godstransport, men de er bare en informasjon for saksbehandlere i SVV. Opplysningene er fordelt på forholdsvis mange tabeller i AUTOSYS ( 17 tabeller), inkludert noen statistikktabeller.

### 3.2 Motorvogn-historikk

#### 3.2.1 Beskrivelse av informasjonen med begrunnelse for kassasjon

Motorvognhistorikken er på samme måte som eierhistorikken fordelt på flere tabeller etter hvilken type informasjon som er lagret. Typisk er egne tabell-beskrivelser for "Tekniske data", "Merknader", "Avregistrering" og "Oblat". Til sammen 8 forskjellige tabell-beskrivelser der det kanskje kunne være interessant med å bevare 2 eller 3 av endringstabellene for framtiden. Når det ikke anbefales bevaring av disse endringene skyldes det at endringene er tatt vare på i så kort tidsrom. Systemet for bevaring av opplysninger om endringer på motorvogner ble startet opp i juni 2006, og vil bare kjøre fram til det nye "au2sys" blir igangsatt.

#### 3.2.2 Beskrivelse av dagens system

Tabellene som lagrer historikken om endringer på motorvogner er:

01	Tabell for eierdata
02	Tabell for tekniske data 1
03	Tabell for tekniske data 2
04	Merknader
05	Avregistrert
06	Leietaker/underenhet
07	Slettet kjøretøy
10	Oblat
11	Slettet begjæring
12	Tapt kjennemerke

Til sammen 10 forskjellige tabeller.