

Datum  
2019-08-20Dnr/Beteckning  
TSG 2019-3143Ert datum  
2019-04-26Er beteckning  
Ju2019/01281/L4

Kopia till

ju.L4@regeringskansliet.se

Justitiedepartementet  
ju.remissvar@regeringskansliet.se

## Remissvar – Ett statligt identitetskort och en statlig e-legitimation (SOU 2019:14)

### Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen men har följande synpunkter.

Det bör inte anges i författningstexten att det statliga id-kortet ska innehålla e-legitimationen. Man bör ange att det statliga identitetskortet ”ger åtkomst” till en statlig e-legitimation. Detta för att hålla författningstexten teknikneutral och inte begränsa andra möjliga lösningar, t ex mobila.

Transportstyrelsen anser att det bör vara obligatoriskt för de som får ett statligt id-kort att även få en statlig e-legitimation. Detta för att det skulle kunna vara möjligt att utgå från att alla svenska medborgare har tillgång till en e-legitimation och därmed gå från frivillighet att använda digitala tjänster till en skyldighet, där det är lämpligt.

Transportstyrelsen anser vidare att det inte bör finnas en åldersgräns (13 år) för den statliga e-legitimationen. Eventuella åldersgränser bör istället läggas in i tjänsterna för vilka e-legitimationen används.

Transportstyrelsen anser att utredningen underskattar effekterna av att ett stort antal körkortshavare under samma år (2022) kommer att skaffa ett statligt id-kort och därefter byta ut detta var femte år. Detta kommer att leda till hård belastning för Polismyndigheten var femte år.

Transportstyrelsen anser att kretsen av intygsgivare är väldigt omfattande. En allt för vid krets av intygsgivare ökar risken vid fastställandet av den sökandes identitet.

Transportstyrelsen anser att, i enlighet med regeringens mål för digitalisering, de föreslagna bestämmelserna om ändamål och direktåtkomst i författningsförslaget bör utvidgas så att uppgifter (fotografi och namnteckning) kan återanvändas vid utfärdande av statliga

behörighetshandlingar som till exempel körkort, taxiförarlegitimation, förarbevis för moped, med flera.

Transportstyrelsen anser att det utifrån utredningens syfte, att minska antalet bedrägerier, finns anledning att i vissa särskilt reglerade fall kontrollera biometriska uppgifter på id-handlingen med den person som uppvisar handlingen till exempel i samband med förarprov.

Övergångsperioden på ett år anser Transportstyrelsen är för kort. Dels på grund av den initialt stora belastningen på Polisen och dels på grund av att det kommer att krävas en omfattande kommunikationsinsats under lång tid för att nå ut till alla berörda med information om de nya bestämmelserna.

## **Transportstyrelsens synpunkter**

### **Avsnitt 1.1 Förslag till lag om statliga identitetshandlingar**

3§

Transportstyrelsen anser att det inte ska skrivas in i författningstexten att den statliga e-legitimationen ska ligga på kortet. Författningar bör med fördel hållas teknikneutrala och en sådan skrivning begränsar andra möjliga lösningar, till exempel mobila. Transportstyrelsen anser att man istället bör ange att det statliga identitetskortet ”ger åtkomst” till en statlig e-legitimation.

### **Avsnitt 1.2 Förslag till förordning om statliga identitetshandlingar**

9§

Enligt författningsförslaget ska det skriftliga intyget från intygsgivare vara undertecknat. Transportstyrelsen anser att det är otydligt om detta innebär att enbart underskrift på papper är godkänt. Transportstyrelsen anser skrivningen bör vara teknikneutral så att man inte förbinder sig till pappershantering. Jämför med underskrift vid passansökan som görs på en digital skärm.

### **Avsnitt 7.1 Finland**

Transportstyrelsen anser att Sverige borde ta samma steg som Finland, där Polisstyrelsen utvecklar ett statligt mobilt identitetskort och en mobil e-legitimation. Sverige borde ha denna ambition från början och säkerställa att de förslag som läggs fram inte är begränsade till ett fysiskt kort.

### **Avsnitt 8.4.2 Särskilt om problemet med att körkort accepteras som identitetshandling**

Utformningen av körkortet styrs idag av EU-regler som bl a reglerar dess storlek. I avsnittet framgår (sid 173) att det inte skulle kunna införas nya

säkerhetsdetaljer på körkortet på grund av utrymmesbrist. Transportstyrelsen menar att om inte de nya id-handlingarna ska vara av annat format än ID1 torde det vara samma problem där.

Av avsnittet framgår även (sid 173) vad som kan tolkas som kritik mot identifieringsförfarandet vid utbyte av utländska körkort. Detta då utredningen skriver ”I länder där körkortet endast är en handling som utvisar förarbehörighet är däremot den ursprungliga identitetskontrollen inte alltid av samma tyngd som vid utfärdande av en identitetshandling. Det är därför inte säkert att det andra landet har gjort en tillräcklig identitetskontroll i samband med utfärdandet.”. Transportstyrelsen menar att detta möjligtvis kan stämma men då inte utländska körkort är giltiga som id-handlingar vid fotograferingen för det svenska körkortet vid utbytet så är det i sammanhanget irrelevant.

#### Avsnitt 8.5.2 Körkort och Avsnitt 8.7 Genomslaget av våra förslag

Transportstyrelsen anser i enlighet med utredningen att den statliga identifieringen, men även en mobil e-legitimering, är en förutsättning för att möjliggöra ett eventuellt framtida digitalt körkort, om den möjligheten ges i framtiden..

#### Avsnitt 9.4.1 Aktuella myndigheter och 15.4.1 Konsekvenser för det allmänna

Transportstyrelsen anser att utredningen, i avsnitt 9.4.1 samt s. 376, underskattar effekterna av att ett stort antal körkortshavare under samma år (2022) kommer att skaffa ett statligt id-kort och därefter byta ut detta var femte år. Detta kommer att leda till hård belastning för Polismyndigheten var femte år. Transportstyrelsen har omfattande erfarenhet av denna problematik kopplat till resursdimensionering. Efter modellbyte av samtliga svenska körkort under perioden 1973 – 1975 förekommer fortfarande märkbara volympucklar de år som slutar på 3, 4 eller 5. Idag tillverkar vi ca 850 000 körkort per år och vid pucklarna ca 1,1 – 1,2 miljoner per år.

Transportstyrelsen anser vidare att utredningen inte i tillräcklig omfattning har belyst konsekvenserna och utmaningarna för samhället och medborgarna att körkortet, som är Sveriges vanligaste id-handling, fasas ut på relativt kort tid.

#### Avsnitt 10.2.7 Personlig inställelse

Transportstyrelsen anser att utredningen tydligare skulle, både utifrån kommunikation och logistik, ha kunnat ange hur en förenklad utlämnandeprocess skulle se ut jämfört med idag och inte överlämna den frågan till Polismyndigheten att avgöra.

### Avsnitt 10.2.8 Undantag från huvudregeln om styrkande av identitet för personer som saknar en statlig fysisk identitetshandling

Transportstyrelsen anser att kretsen av intygsgivare är väldigt omfattande om man t.ex. jämför med vilka som tillåts intyga vid digital fotografering för förnyelse av körkort eller vid förarprov. En allt för vid krets av intygsgivare ökar risken vid fastställandet av den sökandes identitet.

### Avsnitt 10.2.10 Återkallelse

I avsnittet framgår att det statliga id-kortet och passet ska återkallas när en person byter namn. Transportstyrelsen anser att återkallelse i den situationen skulle kunna leda till problem när ansökan om nytt id-kort eller pass ska ges in. I förlängningen kan det innebära en omfattande hantering med intygsgivning.

### Avsnitt 10.3 Behandling av personuppgifter i id-kortsverksamheten

Regeringens mål för digitaliseringen av den offentliga förvaltningen är att det ska vara enkelt att digitalt komma kontakt med det offentliga Sverige och uppgifter ska om möjligt bara behöva lämnas en gång. Den offentliga förvaltningen ska vara effektiv och samarbeta samt återanvända information, uppgifter och gemensamma lösningar, när det är möjligt och lämpligt.

Transportstyrelsen anser att i enlighet med detta mål bör de föreslagna bestämmelserna om ändamål och direktåtkomst i författningsförslaget utvidgas så att uppgift (fotografi och namnteckning) kan återanvändas vid utfärdande av statliga behörighetshandlingar som till exempel körkort, taxiförarlegitimation, förarbevis för moped, snöskoter och terränghjuling, förarkort för färdskrivare, yrkeskompetensbevis, ADR-intyg (intyg om att få köra farligt gods) och lokförarbevis. Genom att återanvända uppgifter som redan lämnats till staten kan service och kontakter med medborgare bli smidiga och enkla och ärenden kan handläggas enkelt, snabbt och kostnadseffektivt utan att rättssäkerheten eftersätts.

### Avsnitt 11.6.3 Kontroll av biometriska uppgifter i andra sammanhang

Utredningen anger att ytterligare kontroller skulle innebära risker för den personliga integriteten. Transportstyrelsen anser dock att det utifrån utredningens syfte, att minska antalet bedrägerier, finns anledning att i vissa särskilt reglerade fall kontrollera biometriska uppgifter på id-handlingen med den person som uppvisar handlingen t.ex. i samband med förarprov. När en sådan kontroll har genomförts ska de biometriska uppgifterna omedelbart raderas hos den kontrollerande myndigheten.

### Avsnitt 11.8 Andra säkerhetshöjande lösningar

Utredningen påtalar behovet av att e-legitimeringen ska kunna användas inte bara på distans men även vid ett personligt möte för att öka säkerheten i den kontroll som görs vid ett personligt möte. Transportstyrelsen tillstyrker detta och vill även här att lösningen öppnas för mobila alternativ.

### Avsnitt 12.7 Personer som kan få en statlig e-legitimation

Transportstyrelsen anser att det är olämpligt att införa en åldersgräns (13 år) för e-legitimationen eftersom vi inte vet hur framtidens behov ser ut. E-legitimation kan exempelvis komma att behöva användas vid nationella prov från årskurs 3 eller för olika tjänster inom skolan. Åldersbegränsningen bör vara i tjänsterna snarare än i tillgången till e-legitimationen.

### Avsnitt 14.2 Övergångsbestämmelser

Transportstyrelsen anser att den övergångsbestämmelse som utredningen föreslår beträffande körkortets användning som identitetskort riskerar att ge Polismyndigheten en problematik med stora cykliska variationer i belastningen på systemet liknande den problematik som har funnits vid tillverkning av körkort sedan 1970-talet. Det finns därför goda skäl att överväga en längre övergångsperiod än endast ett år för att undvika framtida kostsamma cykliska variationer.

Transportstyrelsen saknar en analys av konsekvenser för samhället i stort om körkortets status som identitetshandling fasas ut under denna relativt korta tidsperiod.

### Avsnitt 16.1 Förslaget till lag om statliga identitetshandlingar (författningskommentar)

Utredningen skriver att ”Det statliga identitetskortet kan utfärdas med en statlig e-legitimation.” Transportstyrelsen anser att alla som ansöker om ett svenskt statligt id-kort även bör få en statlig e-legitimation. Detta för att det skulle kunna vara möjligt att utgå från att alla svenska medborgare har tillgång till en e-legitimation och att man därmed kan gå från frivillighet att använda digitala tjänster till en skyldighet, där det är lämpligt. Detta skulle t.ex. möjliggöra styrning av användningen av Mina Meddelanden i större utsträckning än idag.

### 6 kap Behandling av personuppgifter 3§ (författningskommentar)

Transportstyrelsen anser att det är otydligt om man får läsa av informationen som finns lagrad på kortet även vid andra ändamål inom statlig verksamhet än de som står i paragrafen. Exempelvis vid högskoleprovet eller när ett förarprov ska avläggas där det ibland är svårt att avgöra om det är rätt person som inställt sig.

## Övrigt

Utredningen berör inte hur information om det statliga ID-kortet ska kommuniceras ut till berörda. Transportstyrelsen anser att en stor kommunikationsinsats krävs och bör pågå under en lång period för att undvika risken att personer plötsligt och ovetande står utan giltig ID-handling. Även i det sammanhanget anser Transportstyrelsen att den föreslagna övergångsperioden på ett år är för kort.

Den svenska samhällsutvecklingen påverkas starkt av digitaliseringen. Denna utveckling påverkar samhället i grunden och körkortsverksamheten är inget undantag. Utvecklingen går generellt från fysiska produkter till digitala tjänster. Ett av Transportstyrelsens mål är att vi ska ha säkra digitala lösningar som möter samhällets behov. Strategierna för att nå detta mål är bland annat att vi ska tänka digitalt först och utgå från medborgarnas och näringslivets behov.

Transportstyrelsen har därför genomfört en förstudie om digitala alternativ till körkortet. ”Framtidens körkort – digitala alternativ”, diarienummer TSG 2019-5672. Det pågår liknande initiativ i andra länder, mer eller mindre långt framskridna.

---

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog överdirektör Anita Johansson och utredare Barbro Torstensson, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam  
Generaldirektör