

Om folkbokföring, samordningsnummer och identitetsnummer (SOU 2021:57)

Sammanfattning

Transportstyrelsen är positiv till de lämnade förslagen, då förslagen bedöms bidra till att stärka systemet med samordningsnummer och ge bättre förutsättningar för korrekta uppgifter i folkbokföringen.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att samordningsnummer och det nya identitetsnumret ska regleras i en ny lag och i en ny förordning.

Transportstyrelsen välkomnar förslaget att det införs ett särskilt identitetsnummer. Myndigheten ser särskilt positivt på att det ställs krav på att en persons identitet styrks genom en förstärkt identitetskontroll.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att Skatteverket ska ansvara för kontroll av identitetsuppgifter i samband med tilldelning av samordningsnummer och identitetsnummer.

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att det ska finnas en samlad helhetsbedömning vid utlämnande av uppgifter i folkbokföringsregistret/Navet vad gäller ”säkra” och ”osäkra” uppgifter.

Transportstyrelsen anser att det är positivt att samordningsnummer också ska tilldelas i samband med en ansökan om arbetstillstånd och asyl.

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen om övergångsregler.

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att förslagen medför betydande kostnader. Kostnaderna är i den storleksordningen att det inte kommer att rymmas inom befintliga ekonomiska ramar.

Transportstyrelsens synpunkter

Författningsförslag

1.6 Förslag till förordning om identitetsnummer och samordningsnummer

2 §

Bestämmelsen inleds med ”Identitetsnummer enligt 2 kap. 1 § 1 lagen (202X:XX) om identitetsnummer och samordningsnummer *eller samordningsnummer* får tilldelas på begäran...”

Transportstyrelsen kan se att bestämmelsen blir lite svåräst eftersom ordet samordningsnummer upprepas efter varandra. Det vore bra om formuleringen kan ses över. Detsamma kan gälla fler av paragraferna i den föreslagna lagstiftningen.

6 §

Transportstyrelsen har noterat att ordningsföljden i rubriken inte överensstämmer med ordningsföljden i bestämmelsen. I rubriken anges ”Ansökan eller begäran”, medan den omvända ordningen finns angivet i bestämmelsen.

Specifika synpunkter

11.3 En ny lag och en ny förordning införs

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att samordningsnummer och det nya identitetsnumret ska regleras i en ny lag och i en ny förordning.

12.8 Identitetskontroll i tre nivåer – övervägda alternativ

Transportstyrelsen delar utredningens bedömning att nummer i olika ”nivåer” måste kunna särskiljas från varandra på ett tydligt sätt. Transportstyrelsen saknar dock resonemang och vägledning om hur ett samordningsnummer med ”osäkra” uppgifter ska kunna ändras till ett samordningsnummer med ”säkra” uppgifter, om myndigheten endast har behov att använda samordningsnummer med ”säkra” uppgifter. Ska myndigheten begära in kopia av godkänd identitetshandling av personen och därefter begära tilldelning av ett samordningsnummer med ”säkra” uppgifter av Skatteverket? Eller ska myndigheten underrätta Skatteverket genom att skicka kopian av identitetshandlingen (till Skatteverket)?

Transportstyrelsen anser att det är viktigt att det sker en skyndsam återkoppling från Skatteverket eftersom myndigheten i sin tur har ett pågående ärende. Om beskedet från Skatteverket är att uppgifterna i samordningsnumret inte kan ändras till ”säkra” uppgifter behöver myndigheten ta ställning till det och agera därefter. Beroende på orsaken till

att någon ändring inte kan göras kan det bli aktuellt att avslå ansökan eller anmälan som är bakgrunden till att myndigheten behöver ha ett ”säkert” samordningsnummer.

13. Identitetsnummer – en ny identitetsbeteckning

Transportstyrelsen välkomnar förslaget att det införs ett särskilt identitetsnummer, men kan även se att anpassningar behöver göras i fler befintliga regelverk än de som anges i utredningen. Det gäller samtliga författningar som rör Transportstyrelsens verksamhet där behandling av samordningsnummer och personnummer sker idag.

Med den föreslagna ordningen med förstärkt identitetskontroll vid tilldelning – som innebär krav på att en persons identitet styrkts vid personligt besök och granskning av identitetshandlingar i original – blir numret mer tillförlitligt och användbart för såväl den enskilda som för samhället. Transportstyrelsen anser också att det är positivt att numret ska ha en annan utformning än samordningsnummer.

Regelverket behöver anpassas för att Transportstyrelsen ska ha rättslig grund för att behandla det nya identitetsnumret i sin verksamhet. Det kommer att krävas ändringar i bl a vägtrafikdataförordningen (2019:382) för att Transportstyrelsen ska ha stöd i sin behandling och registrering av identitetsnummer i vägtrafikregistret. Tillägg behöver bl a göras i bilagorna till vägtrafikdataförordningen (2019:382) som möjliggör att identitetsnummer kan registreras i vägtrafikregistret för fordonsägare, körkortsinnehavare m.fl.

Transportstyrelsen kan också se att det i vissa fall behöver regleras i författning, t ex i körkortslagstiftningen, när identitetsnummer ska krävas. Om ett körkort inte längre ska kunna utfärdas eller förnyas för en enskild med ett samordningsnummer så bör det regleras med stöd i författning. Om möjligheten att använda samordningsnummer ska bedömas från fall till fall behövs också en praxis för när det anses rimligt eller möjligt att kräva identitetsnummer istället för ett samordningsnummer. Transportstyrelsen bedömer att det skulle kunna bli problematiskt att kräva identitetsnummer i vissa fall, t ex när personer som är bosatta utomlands för kortare perioder vill handleda vid privat övningskörning i Sverige eller köra snöskoter med förarbevis på en skidort i fjällen.

14.2 Vem ska ansvara för bedömningen av om identitetsuppgifterna styrkts?

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att Skatteverket ska ansvara för kontroll av identitetsuppgifter i samband med tilldelning av samordningsnummer och identitetsnummer. Transportstyrelsen anser att den ordningen bidrar till en mer sammanhållen och enhetlig bedömning. Den ordningen

ligger också i linje med de synpunkter som Transportstyrelsen lämnat i tidigare remissvar.

15.3 Information om identitetsnummer och samordningsnummer

Transportstyrelsen tillstyrker förslaget att det ska finnas en samlad helhetsbedömning vid utlämnande av uppgifter i folkbokföringsregistret/Navet vad gäller ”säkra” och ”osäkra” uppgifter. Ett sådant samlat utlämnande kommer att medföra att Transportstyrelsens ärendehantering blir enklare samtidigt som det också minskar spridningen av samordningsnummer med ”osäkra” uppgifter.

15.7.3 Tilldelning av nummer i beslut om arbetstillstånd

Transportstyrelsen tycker att det är positivt att samordningsnummer också ska tilldelas i samband med en ansökan om arbetstillstånd (sid 534) och asyl (sid 541). För Transportstyrelsens del kommer det innebära att fler personer kommer att ha samordningsnummer eller identitetsnummer när de kommer i kontakt med Transportstyrelsen.

Transportstyrelsen delar också utredningens bedömning att de personer som redan sökt asyl vid ikraftträdandet inte per automatik ska tilldelas samordningsnummer genom att Migrationsverket begär tilldelning av ett sådant (sid 582). Transportstyrelsen kan se svårigheter med ett sådant automatiskt förfarande eftersom dessa personer redan kan ha fått ett samordningsnummer genom kontakt med någon annan myndighet.

18.2 Övergångsbestämmelser

Transportstyrelsen tillstyrker förslagen på övergångsregler. Förslagen bedöms som väl genomtänkta.

19 Konsekvenser

I utredningen (sid 637) anges att Transportstyrelsen uppskattar att det skulle kosta cirka 3 mnkr för att anpassa myndighetens ärendehanteringssystem för att kunna hantera ett nytt identitetsnummer och mer än 18 mnkr ytterligare om ett sådant nummer ska kunna lagras i vägtrafikregistret. Myndigheten poängterade dock särskilt att det rörde sig om uppskattade belopp. Kostnadsbedömningarna baserade på förslaget om ett alfanumeriskt system. I och med att utredningen nu förordar ett numeriskt system för identitetsnummer är Transportstyrelsens bedömning att det kommer uppskattningsvis att kosta 1 miljon kronor för att anpassa myndighetens ärendehanteringssystem och 14 miljoner kronor ytterligare för anpassning av andra system. Dock finns det fortsatt osäkerheter avseende kostnadsbedömningen. Transportstyrelsens bedömningar och beräkningar för systemanpassningar utgår bl a från att anpassningarna behöver göras i ett 60-tal olika system som myndigheten har. Överallt där någon sorts av validering sker idag av

personnummer/samordningsnummer -format kommer anpassningar att behöva göras.

Transportstyrelsen bedömer att det därutöver kommer att tillkomma kostnader för framtagande av nya rutiner vid bl a den utökade uppgiftsskyldigheten till Skatteverket, ändrad ärendehandläggning, översyn av mallar och blanketter, utbildningsinsatser och översyn av föreskrifter. Dessa kostnader har inte varit möjliga att beräkna i detta läge, men en mycket grov uppskattning är att det rör sig om några miljoner kronor.

Transportstyrelsen bedömer att samtliga kostnader är initiala och att förslagen inte medför löpande kostnader.

Av utredningen framgår att förslagen medför betydande kostnader som kan behöva finansieras genom ökade anslag till myndigheterna. Även om vissa kostnader är svåra att beräkna i dagsläget, anser Transportstyrelsen med det myndigheten redan vet är att kostnaderna är i den storleksordningen att det inte kommer att rymmas inom befintliga ekonomiska ramar. Merparten av kostnaderna belastar anslagsposten Verksamhet som finansieras med avgifter där kostnaderna huvudsakligen tas ut genom vägtrafikregisteravgiften och intäkterna redovisas mot inkomsttitel på statens budget.

Transportstyrelsen vill också i sammanhanget lyfta upp att det här arbetet kommer att kräva en stor mängd personella resurser. Myndigheten har flera pågående och planerade högt prioriterade projekt, såsom utveckling av ny kundreskontra/system för uppbörd och sidoordnad bokföring samt utveckling av nytt vägtrafikregister. Transportstyrelsen kan se att det kan medföra resursproblematik och beroende på ikrafttidpunkt, därmed förseningar i genomförandet.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog stf direktör Charlotta Westerberg, verksamhetsutvecklare/förvaltningsledare Björn Arvidsson, utredare Eva Nilsson Hedman och Louise Hagström, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör