



2023-10-12

Ert dnr: LI2023/02926

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Remissvar angående promemorian Tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Normalår görs mer än 1,7 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken har kommit mycket långt i arbetet mot fossilfrihet. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till över 92 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av förslagen i promemorian

I promemorian lämnas förslag till en ny lag som ger regeringen befogenhet att i vissa fall meddela föreskrifter om förbud mot att med buss, tåg passagerarfartyg transportera personer som saknar giltiga identitetshandlingar till Sverige. Om det har uppkommit en allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet, ska regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få meddela sådana föreskrifter. Regeringen ska också få meddela föreskrifter om sanktionsavgifter för den som bryter mot sådana förbud mot att transportera personer som saknar giltig identitetshandling till Sverige som ska uppgå till minst 30 000 kr och högst 250 000 kr.

Föreskrifter ska endast få meddelas om det på grund av migrationssituationen har uppkommit en allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet och föreskrifterna behövs för att underlätta för viktiga samhällsfunktioner att fullgöra sina uppgifter.

De åtgärder som får vidtas med stöd av den föreslagna lagen ska begränsas att gälla till högst sex månader.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2024.



Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Staten ska sköta statliga myndighetsuppgifter

Svensk Kollektivtrafik anser att staten inte ska lägga över utförandet av statliga myndighetsuppgifter, som kontroll av identitetshandlingar, på privata utförare i form av transportörer. Vi anser att gränskontroll samt ytterligare identitetskontroll även i fortsättningen ska utföras av Polismyndigheten med bistånd av Tullverket och Kustbevakning. Det är inte rimligt att transportörer ska utföra polisiära uppgifter och berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter dessutom stå för kostnaderna för detta och till detta riskera höga sanktionsavgifter. Svensk Kollektivtrafik motsätter sig därför förslaget om att transportörer ska genomföra identitetskontroller. Om ansvariga myndigheter själva inte har personella resurser att genomföra dessa kontroller får de köpa in sådan resurs, liksom transportörerna behöver göra om ansvaret läggs på dem. Ansvariga myndigheter har dock större kunskap och möjligheter att se till att arbetet utförs korrekt än transportörerna. Om staten ändå måste delegera behöver den som ska utföra kontrollerna få erforderlig utbildning och utrustning samt tydligt regelverk.

De regionala kollektivtrafikmyndigheterna måste kompenseras fullt ut

Transportörerna i lokal och regional kollektivtrafik för enligt trafikavtalen över ökade kostnader till de regionala kollektivtrafikmyndigheterna. Det är därför de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som kommer att få ökade kostnader om krav på identitetskontroller införs enligt den föreslagna lagen.

Om regeringen väljer att gå vidare med detta förslag anser Svensk Kollektivtrafik att staten ska kompensera berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter fullt ut för de ökade kostnader som kommer att uppstå om identitetskontroller införs. Vi anser att finansieringsprincipen gäller eftersom dessa kostnadsökningar är en direkt konsekvens av transportörernas nya skyldigheter.

Identitetskontrollerna kommer om de införs att leda till längre restider samt ökad risk för förseningar och färre avgångar för kollektivtrafiken med tåg över Öresund samt kollektivtrafiken med buss och tåg till Norge och Finland. Detta inträffade vid införandet av identitetskontroller 2016-2017 för Öresundstågs trafik. Som regeringen pekar på kan förslaget även leda till höjda biljettpriser om kostnadsökningarna och intäktsförlusterna inte ersätts av staten. Detta kommer i sin tur att minska resandet och därmed biljettintäkterna för berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. Dessutom kommer det att krävas omfattande anpassningar av tåg- och busstrafiken, samt sannolikt även kräva rekrytering av personal för att det ska vara möjligt att införa identitetskontroller för samtliga resenärer, vilket kommer att öka kostnaderna. Vi delar regeringens bedömning att "det inte [kan] uteslutas att den slutliga effekten kan bli utglesning av utbudet av transporttjänster med framförallt tåg över den svenska gränsen."¹

Restidsförlängningen, liksom den ökad risk för förseningar och färre avgångar i kollektivtrafiken kommer dessutom att minska människors möjligheter och vilja att arbetspendla över Öresundsbron samt till Norge och till Torneå i Finland, vilket kommer att minska arbetsmarknadsregionerna, försämra matchningen på arbetsmarknaderna och få negativa effekter på regionala utvecklingen och därmed minska lönesummorna och skatteintäkterna i berörda regioner. En annan effekt av de längre restiderna med kollektivtrafiken, ökade förseningarna och biljettprishöjningarna är överflyttning av resande från kollektivtrafiken till bil, med ökade utsläpp av växthusgaser som följd.

Modellen med identitetskontroller finns sedan länge i flyg- och fartygstrafiken, men det är stora skillnader mellan å ena sidan flyg- och fartygstrafiken och å andra sidan arbetspendling med lokal och

¹ S.22



2023-10-12

regional kollektivtrafiken utöver att avgångarna och antalet resenärer är mycket högre i kollektivtrafiken så används i stort sett bara opersonliga biljetter i kollektivtrafiken. Det finns heller inga passagerarlistor i kollektivtrafiken att kontrollera mot eller någon stödjande infrastruktur som spärrar och stängsel på stationerna för att där genomföra kontrollerna. Dessa spärrar och stängsel kommer i sin tur att öka trängseln på stationerna.

Kontroll av identitetshandlingar på tåg och buss kan som departementet skriver antingen göras före eller i samband med ombordstigning. Kontroll i samband med ombordstigningen är personalkrävande, särskilt på tåg och kommer med stor sannolikhet att kräva ökad bemanning och rekrytering av personal.

När det gäller tågtrafiken är det framförallt Öresundstågstrafiken, men även tågtrafiken till Norge, som kommer att påverkas. Vardagar kör Öresundståg över 80 tåg per dag i vardera riktningen över Öresundsbron, vilket ska jämföras med totalt omkring 10 i den kommersiella trafik som körs av SJ och DSB. Öresundståg kör med andra ord ungefär 8 gånger fler avgångar per dag än SJ och DSB tillsammans.

Den föreslagna lagen är oförutsägbar

Svensk Kollektivtrafik motsätter sig även förslaget eftersom det för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna samt buss- och tåg företagen inte går att utifrån den föreslagna lagtexten eller promemorian förutse när lagstiftningen kommer att användas. Varken i den föreslagna lagtexten eller i promemorian finns villkor eller rekvisit för när lagen ska användas. Istället skriver regeringen

”Vad som kan utgöra en allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet går inte att avgöra på förhand. Det måste vara fråga om en fara som sett ur ett bredare perspektiv både är betydande och hotar viktiga samhällsintressen eller samhällets funktionalitet. Frågan om huruvida förutsättningarna för att tillämpa lagen är uppfyllda måste bedömas utifrån omständigheterna när frågan om en eventuell tillämpning aktualiseras. Det är därför inte möjligt att beskriva situationen annat än i generella termer. De problem som kan uppstå när det gäller allmän ordning och inre säkerhet i den mening som avses i den föreslagna lagen måste ses ur ett bredare samhällsperspektiv än enbart det traditionella, där de polisiära aspekterna är viktigast. Risken för allvarliga verkningar för samhället är det som i främsta rummet ska beaktas.”²

Den föreslagna lagen ska enligt promemorian ta sikte på de mycket speciella situationer som tas upp i avsnitt 3. Tyvärr ger detta avsnitt inte särskilt mycket vägledning. De mycket speciella situationer som nämns i detta avsnitt är det stora inflödet av asylsökande 2015 samt att det inte helt kan uteslutas att de åtgärder som i dag kan vidtas inte är tillräckliga för att motverka irreguljär migration, inte minst om migrationsströmmarna skulle öka kraftigt.³ I avsnittet om när åtgärder ska kunna vidtas (kapitel 4) finns ett exempel: ”Om det allmänna till exempel inte längre kan ha tillräcklig ordning och reda i omhändertagandet av alla människor som kommer att söka sig hit, kan situationen medföra allvarlig fara för såväl barn som vuxna.”⁴

Att en situation motsvarande den som uppkom 2015 avses är tydligt, men de andra skrivningarna i promemorian kan tolkas som att regeringen enligt förslaget ska ges möjlighet att använda lagstiftningen för att införa identitetskontroller för att motverka ”irreguljär migration” i största

² S. 9

³ S. 6-7

⁴ S. 9



2023-10-12

allmänhet, liksom om Sverige "inte längre kan ha tillräcklig ordning och reda i omhändertagandet av alla människor som kommer att söka sig hit". Vid vilken nivå är ordningen och redan i omhändertagandet inte längre tillräcklig? Vad betyder "alla människor som kommer hit" i detta sammanhang? Om regeringen väljer att gå vidare med förslaget anser Svensk Kollektivtrafik att förslaget måste kompletteras med villkor för när regeringen har rätt att använda lagen och införa identitetskontroller för att lagen ska bli förutsebar för dem som berörs av den.

Hur ska transportörerna avvisa personer utan giltiga identitetshandlingar?

Transportörerna kan ställas inför ett svårt uppdrag. Utöver att förbereda samarbetsformer med grannland som berörs, ändrade reseavtalsvillkor, anpassningar av utbud och tidtabeller, rutiner, bemanning och andra nödvändiga förutsättningar för att kunna genomföra uppgiften att kontrollera identitetshandlingar ska transportörerna ha möjlighet att kunna avvisa personer utan giltiga identitetshandlingar från att resa. Hur detta ska gå till i praktiken behandlas inte i promemorian och kan bli en omöjlig uppgift för transportörerna att verkställa. I gällande svensk lagstiftning har inte ens transportören rätt att avvisa personer som inte har giltig biljett.

Det finns bland annat en uppenbar risk att förslaget kan leda till sämre arbetsmiljö och ökat hot och våld mot kollektivtrafikens personal när människor avvisas från kollektivtrafiken. När arbetsmiljön försämras finns det även en uppenbar risk att skyddsombuden belägger trafiken med skyddsstopp.

Hur ska transportörer som kör kollektivtrafik kunna bevisa att identitetskontroller har genomförts?

En fråga som måste klargöras av regeringen är om transportören har uppfyllt sin skyldighet om identitetshandlingar visats vid resans början, men där resenären tappat eller förstört identitetshandlingen under resans gång. En annan fråga som måste klargöras är i de fall där resenären tagit sig in på tåget utan transportörens vetskap. Eftersom transportören inte har rådighet över stationsmiljöerna kan sådana situationer uppkomma.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD