

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÐ

Från Riksdagsförvaltningen
2022-03-25
Besvaras senast
2022-04-06 kl. 12.00

Till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2021/22:1359 Transportörsansvar för id-kontroller

Två remisser om transportörsansvar för id-kontroller har nyligen handlagts med stor skyndsamhet av Infrastrukturdepartementet.

Den första rörde promemorian *Obligatorisk identitetskontroll vid resa med passagerarfartyg* (I2022/00611), där man föreslår en permanent förändring av fartygssäkerhetsförordningen, syftande till att passagerarrederierna ska genomföra fullständiga id-kontroller. Förändringen motiveras med att det skulle förbättra kvaliteten på den passagerarlista som ska användas för att vidmakthålla sjösäkerheten, men av remisstexten framgår att det verkliga skälet är behovet av utökade gränskontroller med anledning av invasionen av Ukraina med påföljande flyktingströmmar. Denna ändring föreslås träda i kraft den 28 mars.

Den andra remissen rörde promemorian *Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet till följd av Rysslands aggression mot Ukraina* (I2022/00657). Här föreslås en ny tillfällig lag som under tre år ska göra det möjligt att meddela föreskrifter om id-kontroller vid transporter som utförs med buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige från en annan stat samt en förordning om transportörsansvar för id-kontroller, som ska gälla i sex månader. Trots promemorians rubrik framgår att man inte främst ser behov av att kunna kontrollera flyktingar från Ukraina utan andra migranter, och att ett av argumenten är att transportörerna anses kunna avlasta myndigheterna. Både förordningen och den nya lagen föreslås börja gälla den 8 april.

Ett stort antal remissinstanser har varit starkt kritiska mot såväl förslagen som hanteringen i sig, med extremt korta remisstider.

Bland annat menar branschorganisationerna Sveriges Bussföretag, Tåg företagen, Svensk Sjöfart och Passagerarrederiernas förening att ansvaret för eventuella id-kontroller är en myndighetsuppgift som varken kan eller bör skyfflas över på privata företag som saknar kompetens, utbildning, stödsystem, operationella förutsättningar och lagstöd bland annat för att vid behov kunna ingripa med tvångsmedel. Vad gäller den föreslagna förändringen av fartygssäkerhetsförordningen lyfter också Svensk Sjöfart fram att förändringen är oproportionerlig i och med att den är permanent och att motiveringen framstår som ett svepskäl då det inte framkommit något som tyder på att

passagerarlistorna i dag inte uppfyller sjösäkerhetskraven.

Justitiekanslern med flera pekar på att frågan om hur de föreslagna regleringarna förhåller sig till annan lagstiftning, bland annat unionsrätten, inte utretts.

Region Skåne, Skånetrafiken, färjebolaget For Sea, det särskilda nordiska Gränshinderrådet med flera oroas över hur den nordiska passfriheten och de dagliga resandeströmmarna mellan Sverige och Danmark i den integrerade arbetsmarknadsregionen kring Öresund påverkas av förslagen, med erfarenheterna från 2015–2016 i färskt minne. Region Skåne jämför med om gränskontroller sattes upp vid Slussen som förlängde restiden inom Stockholm med i bästa fall 30–45 minuter. For Sea uppger att deras kostnader beräknas öka med 25 miljoner kronor på årsbasis om förslaget genomförs, samtidigt som erfarenheter visar att flyktingar endast i mycket liten utsträckning nyttjar färjelinjen.

Sammantaget framstår det som illa avvägt att ge privata företag ett ansvar för statens gränskontroll, som dessutom är straffsanktionerat. Förslagen framstår dessutom ur vissa aspekter som oproportionerliga.

Med anledning av detta vill jag fråga infrastrukturminister Tomas Eneroth:

Hur avser ministern att säkerställa resenärernas rättssäkerhet och en fungerande arbetsmarknad kring Öresund om id-kontroller återinförs och delegeras till privata aktörer utan rätt befogenheter och kompetens?

.....

Mikael Larsson (C)

Överlämnas enligt uppdrag

Lena Lindbäck