



Id-kontroll på buss- och tågtransporter till Sverige

Till justitieutskottet

Justitieutskottet gav den 11 december 2015 trafikutskottet tillfälle att yttra sig över regeringens proposition 2015/16:67 Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet och de sex motioner som har väckts med anledning av propositionen.

Trafikutskottet behandlar de delar av ärendet som berör utskottets beredningsområde.

Utskottets överväganden

Bakgrund

Till följd av bl.a. flera pågående allvarliga konflikter i omvärlden är antalet asylsökande som söker sig till Sverige just nu högre än någonsin och utmaningarna för det svenska asylsystemet mycket stora. Fram till den 24 november i år har Sverige tagit emot ca 145 000 asylsökande personer, varav 30 000 ensamkommande barn.

Det svenska asylsystemet utsätts för mycket stora påfrestningar, och det är en utmaning för andra centrala samhällsfunktioner som bostadssituationen, hälso- och sjukvården, skolan och socialtjänsten. Migrationsströmmarna medför akuta utmaningar för samhällets funktionalitet, vilken är ett av målen för Sveriges säkerhet.

Regeringen har gjort bedömningen att den aktuella situationen innebär ett allvarligt hot mot den allmänna ordningen och den inre säkerheten. Regeringen beslutade därför den 12 november 2015 om gränskontroller vid den inre gränsen.

Propositionen

För att få en bättre kontroll över vilka personer som reser in i Sverige och för att avvärja hotet mot allmän ordning och inre säkerhet till följd av den stora tillströmningen av asylsökande bör det enligt regeringen finnas möjlighet att kombinera gränskontrollerna med id-kontroller på bussar, tåg och passagerarfartyg till Sverige från en annan stat.

Regeringen påminner i propositionen om att det redan nu finns föreskrifter som reglerar vilka krav som ställs på den som transporterar passagerare till Sverige med flyg eller fartyg i fråga om kontroll av att passagerare har pass och andra handlingar som krävs för inresa och vilket ansvar dessa transportörer har om de inte uppfyller kraven. Däremot finns det inte i dag krav på att den som transporterar passagerare med buss eller tåg över gränsen in i Sverige kontrollerar passagerarna i något avseende. De krav på registrering av uppgifter om passagerarna som finns för såväl internationell som nationell färjetrafik har ett annat syfte och gäller inte heller om fartygets resa är 20 nautiska mil eller kortare.

I propositionen lämnas förslag till en ny lag om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet. Lagen innebär en befogenhet för regeringen att i vissa fall besluta att vidta särskilda åtgärder för att upprätthålla lag och ordning eller skydda nationell säkerhet. Det föreslås att om det uppkommer en allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet får regeringen meddela föreskrifter om id-kontroller vid transporter med buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige från en annan stat. Regeringen ska också få meddela föreskrifter om

tillsyn, kontroll och sanktionsavgifter för att se till att åtgärder som har beslutats med stöd av lagen följs. Åtgärderna ska vara tidsbegränsade. Lagen föreslås träda i kraft den 21 december 2015 och upphöra att gälla den 21 december 2018.

Motionerna

I kommittémotion 2015/16:3286 av Beatrice Ask m.fl. (M) yrkande 2 framförs att det stora antalet människor som har kommit till Sverige innebär mycket stora utmaningar för våra myndigheter, civilsamhället och ekonomin. Motionärerna tillstyrker det aktuella lagförslaget men anser att regeringen bör vidta de åtgärder som behövs för att begränsa de negativa effekterna som införandet av id-kontroller oundvikligen kommer att få för resenärer och transportörer. Motionärerna framhåller att de praktiska problemen med förslaget är omfattande, liksom kostnaderna för det. I motionen anges att hur stora dessa blir är beroende av hur regeringens föreskrifter utformas. Motionärerna anser att om inte behovet av åtgärder som snabbt kan sättas in hade varit så stort, borde lagstiftningsärendet återremitterats till regeringen för förnyad beredning. Motionärerna förutsätter dock att regeringen vid användningen av befogenheten noga prövar frågor om proportionalitet, praktisk tillämpning, kostnader och effekter då det är av största vikt att regeringen vidtar de åtgärder som behövs för att begränsa de negativa effekter som införandet av id-kontroller oundvikligen kommer att få för resenärer och transportörer. I motionen anges att viktiga frågor som rör bl.a. vem som ska utföra kontrollerna, tillsyn, kontroll samt sanktions- och överklagandemöjligheter ska bestämmas av regeringen i föreskrifter. Motionärerna pekar på att detta är till nackdel för berörda resenärer, transportörer och myndigheter samt gör det svårt att överblicka konsekvenserna av lagstiftningen. I yrkande 4 framförs därför att regeringen senast den 21 juni 2016 ska redovisa för riksdagen hur lagen, och den förordning riksdagen har gett regeringen bemyndigande att besluta om, har tillämpats, samt vid behov ge förslag på lagändringar.

I kommittémotion 2015/16:3284 framför Kent Ekeröth (SD) under yrkandena 1–5 att ytterligare åtgärder än de som regeringen föreslår är nödvändiga. Motionären önskar bl.a. att id-kontroller även ska omfatta taxitransporter till Sverige och att regeringen också ska få meddela föreskrifter om stängning av icke-kommersiell trafik på väg eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon och som har förbindelse med en annan stat. Motionären yrkar att regeringen omedelbart förordnar om kontroller av id-handlingar, pass, och uppehållstillstånd i enlighet med sitt lagförslag. Motionären vill även införa strikt transportörsansvar för att kontrollera pass eller andra id-handlingar samt i tillämpliga fall visum. Transportörsansvaret bör enligt motionären gälla tåg, bussar, båtar, taxi. Om reglerna inte efterföljs bör detta resultera i höga böter. Motionären yrkar också att transportörer vid upprepade överträdelse av transportörsansvaret ska förlora tillstånd att

bedriva sin transportverksamhet samt att staten inledningsvis ska täcka kostnaderna för säkerhetsvakter.

I motion 2015/16:3282 yrkar Johan Hedin m.fl. (C) att regeringens proposition 2015/16:67 bör avslås. Motionärerna konstaterar att stora delar av samhället är under kraftig press till följd av den mycket stora mängd asylsökande som har kommit till Sverige under 2015. Centerpartiet anser att det är viktigt med kraftfulla åtgärder för att hantera situationen men vill framhålla att sådana åtgärder måste vidtas på ett genomtänkt sätt som värnar asylrätten och inte orsakar större problem än de löser. Motionärerna pekar på att förslagen i propositionen om identitetskrav skulle innebära avsevärda försämringar för alla som pendlar eller reser av andra skäl och för arbetsgivare med personal bosatt på andra sidan Öresund. I motionen lyfts även fram att stora mängder resor riskerar att helt ställas in. Enligt motionärerna kan riskerna för förseningar och störningar av transportinfrastrukturen komma att innebära att företag som är i färd med eller planerar att etablera sig i den svenska sidan av Öresundsregionen riskerar att välja den danska sidan eller en helt annan etableringsplats. Motionärerna pekar även på att flera aktörer har varnat för osäkerhet i hur lagförslagen ska genomföras och vilka kostnader som kommer att läggas på transportören. I motionen pekar motionärerna på att det är mycket anmärkningsvärt att det inte har gjorts någon konsekvensanalys om vad det skulle kosta transportörerna att genomföra lagstiftningen. Motionärerna framhåller att regeringen inte heller har utrett hur identitet ska kontrolleras eller hur långtgående kontroller som ska vara tillräckliga för att en transportör inte ska drabbas av avgiften.

Motionärerna anser att id-kontroller skulle innebära dyrare transporter, svårare och mer tidskrävande pendling och ett hårt slag mot jobbskaparna i hela landet. I motionen framhålls att förslaget skulle åsamka oproportionerlig skada för enskilda, näringsliv och arbetsmarknad. Motionärerna värnar i stället om en hållbar infrastruktur och mobilitet i regionen för välstånd, jobb och rörlighet.

Även i partimotion 2015/16:3283 av Jonas Sjöstedt m.fl. (V) yrkas att regeringens proposition 2015/16:67 avslås. Motionärerna konstaterar inledningsvis att för Vänsterpartiet står asylrätten i centrum, och att införa id-kontroller på transporter till Sverige slår hårt mot dem som behöver Sveriges hjälp allra mest. I motionen pekas vidare på att utöver de oacceptabla konsekvenserna ur ett människorättsligt perspektiv tillkommer olägenheter både för pendlare och för företag som bedriver tåg- och busstrafik mellan Danmark och Sverige om riksdagen antar regeringens förslag. Motionärerna lyfter fram att det är mycket sannolikt att införandet av id-kontroller leder till förseningar och att det blir krångligare att resa.

I kommittémotion 2015/16:3287 av Roger Haddad m.fl. (L) yrkande 3 konstateras att det inte görs några närmare avgränsningar av hur de föreslagna sanktionsavgifterna ska vara avgränsade eller utformade eller på vilken nivå de ska ligga. Motionärerna pekar på att en sanktionsavgift som för ett stort företag är försumbar kan bli mycket hög för ett litet företag. Motionärerna

anser därför att regeringen snarast bör klargöra hur sanktionssystemet är tänkt att utformas och hur systemets principer ska regleras. I yrkande 4 framförs att det är angeläget att de samhälls- och företagsekonomiska följderna av regeringens förslag noga följs upp. Motionärerna framhåller att detta inte får anstå till dess att regeringen fattar ett eventuellt beslut om id-kontroller, eftersom redan lagens införande leder till att buss- och tåg företag samt färjerederier måste göra omfattande förberedelser. Motionärerna konstaterar vidare att införandet av krav på id-kontroller kommer att få stora följder för resenärer, särskilt för alla gränspendlare som måste resa över gränsen för att komma till sin arbetsplats och sedan hem igen.

I partimotion 2015/16:3288 av Andreas Carlson m.fl. (KD) yrkande 5 konstateras att den föreslagna lagen kommer att påverka trafikflöden och människor som pendlar mellan Malmö och Köpenhamn samt näringslivet i Öresundsregionen negativt. De fördelar som regionen har upparbetat riskerar därmed att försämrats. Motionärerna pekar därför bl.a. på att det är av största vikt att lagen tillämpas med stor försiktighet.

Trafikutskottets ställningstagande

Flera allvarliga konflikter pågår runt om i världen. Detta har lett till att antalet asylsökande som söker sig till Sverige är större än någonsin, och det svenska asylsystemet samt andra centrala samhällsfunktioner utsätts just nu för mycket stora påfrestningar. Åtgärder behöver vidtas för att säkerställa att grundläggande samhällsfunktioner inte helt sätts ur spel. Utskottet ansluter sig till regeringens bedömning att det är nödvändigt att skapa förutsättningar för ytterligare åtgärder som vid behov kan användas för att upprätthålla den allmänna ordningen och inre säkerheten.

Regeringen föreslår att id-kontroller ska kunna införas på bussar, tåg och färjor till Sverige. Detta kommer att ha flera konsekvenser. Utskottet har tagit del av skriftliga yttranden från ett antal olika aktörer. Därutöver närvarade vid utskottets sammanträden den 8 och den 10 december Branschföreningen Tågoperatörerna, Skånetrafiken, SJ AB, Seko, Öresundsbrokonsortiet, Sveriges Bussföretag och Trafikverket och redogjorde sina synpunkter för utskottet. Det är tydligt att transportföretagen kommer att drabbas av såväl kostnader som praktiska utmaningar. Även arbetspendlingen i Öresundsregionen kommer att drabbas av påfrestningar liksom trafikflödena i regionen, vilket i sin tur kan komma att leda till att transporter av livsmedel och andra varor och tjänster till hela landet påverkas.

Genom den föreslagna lagen ges regeringen bemyndiganden att meddela föreskrifter om id-kontroller, liksom om tillsyn, kontroll och sanktionsavgifter. Utskottet förutsätter att regeringen vid den närmare utformningen av regelverket i största möjliga utsträckning tar hänsyn till de påfrestningar detta innebär för transportföretagen och i förlängningen för person- och godstransporter för att bl.a. minimera de negativa trafikala konsekvenserna. Trafikverket informerade vid sammanträdet den 10

december 2015 utskottet om att branschen har påbörjat ett gemensamt arbete för att hantera den uppkomna situationen. Den strategiska branschgemensamma gruppen arbetar med att ta fram trafikscenarier och lösningsförslag.

Utskottet vill också peka på att regeringen i propositionen betonar att det är viktigt att de möjligheter som ges regeringen enligt den föreslagna lagen inte används i större utsträckning än vad som är nödvändigt och att giltighetstiden för åtgärderna är begränsad. Av författningskommentarerna till lagförslaget framgår även att bemyndigandet bl.a. lämnar utrymme för att meddela föreskrifter som t.ex. avser ett visst geografiskt avgränsat område eller vissa slags transporter. Regeringen betonar också att det är av särskilt stor vikt att kontinuerligt följa effekterna av åtgärderna mot bakgrund av den relativa osäkerheten som finns kring de sammantagna konsekvenserna av en åtgärd av det slag som föreslås. Utskottet vill framhålla betydelsen av att regeringen noga avväger konsekvenserna för varje åtgärd och följer upp dessa samt i möjligaste mån finner konstruktiva lösningar i samråd med berörda transportföretag.

Mot bakgrund av det ovan anförda anser utskottet att justitieutskottet bör tillstyrka proposition 2015/16:67 Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet samt avstyrka samtliga här behandlade motionsyrkanden.

Stockholm den 14 december 2015

På trafikutskottets vägnar

Karin Svensson Smith

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Anders Åkesson (C), Jasenko Omanovic (S), Per Klarberg (SD), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S), Erik Ottoson (M), Rikard Larsson (S), Jimmy Ståhl (SD), Anders Schröder (MP) och Lars Tysklind (L).

Avvikande meningar

1. Id-kontroll på buss- och tågtransporter till Sverige (M)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Erik Ottoson (M) anför:

Utgångspunkten för vårt ställningstagande när det gäller regeringens proposition 2015/16:67 och följdmotionerna med anledning av denna är det perspektiv som trafikutskottet har att beakta, dvs. framför allt transportpolitiska aspekter.

Vi vill inledningsvis framhålla att det stora antalet människor som har kommit till Sverige innebär mycket stora utmaningar för våra myndigheter, civilsamhället och ekonomin. Vi står därför bakom regeringens förslag om möjligheten för regeringen att besluta om föreskrifter om id-kontroller vid transporter med buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige från en annan stat.

Vi kan dock konstatera att förslaget kan komma att få stora konsekvenser för bl.a. transportoperatörer och resenärer i Öresundsregionen. Det är därför av stor vikt att regeringen löser en rad praktiska frågor och vidtar de åtgärder som behövs för att begränsa de negativa effekterna. I sammanhanget bör nämnas att trafikutskottet också har träffat flera aktörer i transportbranschen som har framfört farhågor när det gäller regeringens förslag. Tågoperatörerna har bl.a. framfört att förslaget kommer att leda till höjda biljettpreiser och förseningar samt pekat på att tågvårdar saknar såväl tid som utbildning för att utföra id-kontroller. Även Sveriges Bussföretag och Skånetrafiken har framhållit att förslaget kommer att leda till förseningar och eventuellt inställd trafik. Vidare har transportbranschen framfört en oro kring hur, var och av vem som kontrollerna ska genomföras.

Vi kan konstatera att förslaget inte redogör för hur det praktiska genomförandet ska gå till när transportörerna åläggs ansvar att utföra id-kontroller. Vi vill därför framhålla att det är centralt att tåg- och bussoperatörer som kommer att behöva överta myndighetsansvar ges stöd i detta arbete. Vi anser därför att regeringen måste säkerställa att de som ska utföra kontrollerna får tydliga direktiv om vad uppdraget innefattar och stöd i utförandet från berörda myndigheter.

Vi vill också peka på att många platser i dag saknar lämplig infrastruktur för att på ett effektivt och säkert sätt kunna genomföra id-kontroller. Regeringen behöver därför, menar vi, i samråd och nära dialog med den danska regeringen och danska myndigheter, säkerställa att vi etablerar effektiva system och en tillräcklig infrastruktur för genomförande av kontroller.

Vi anser vidare att den föreslagna sanktionsavgiften behöver vara proportionerlig och rimlig i sin utformning. Det är av stor vikt att transportörerna ges rimlig möjlighet att hinna anpassa sin verksamhet i

enlighet med de nya bestämmelserna. Transportörerna kommer bl.a. att behöva genomföra riktlinjer, utbilda kontrollanter och förare samt genomföra nödvändiga förändringar av resevillkor.

Vi anser att det är oroande att transportoperatörer varnar för att trafiken över Öresundsbron i värsta fall helt kan komma att dras in. Det skulle få negativa samhällsekonomiska konsekvenser för hela Skåne-regionen. Vi vill därför framhålla att det är viktigt att regeringen håller en kontinuerlig dialog med transportörerna för att undvika att detta sker.

Sammanfattningsvis anser vi att det finns svårigheter för riksdagen att överblicka konsekvenserna av lagstiftningen utifrån det underlag som finns att tillgå i ärendet. Vi anser därför att regeringen senast den 21 juni 2016 bör redovisa för riksdagen hur lagen, och den förordning riksdagen har gett regeringen bemyndigande att beslut om, har tillämpats, samt vid behov ge förslag på lagändringar. Riksdagen bör tillkännage detta för regeringen.

Mot denna bakgrund anser vi att justitiekottet bör tillstyrka motion 2015/16:3286 (M) yrkandena 2 och 4.

2. Id-kontroll på buss- och tågtransporter till Sverige (SD)

Per Klarberg (SD) och Jimmy Ståhl (SD) anför:

Regeringen presenterade den 9 december 2015 en proposition om id-kontroller av passagerare på allmänna transportmedel till Sverige. Vi anser att de förslag som presenteras är steg i rätt riktning, och vi står därför bakom regeringens förslag om möjligheten för regeringen att besluta om föreskrifter om id-kontroller vid transporter som utförs med buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige från en annan stat. Samtidigt kan vi konstatera att det stora antalet människor som har kommit till Sverige innebär mycket stora utmaningar för våra myndigheter, civilsamhället och ekonomin och att situationen har blivit ohållbar. Vi anser därför att det krävs ytterligare och mer långtgående åtgärder än de som nu föreslagits. Utgångspunkten för vårt ställningstagande när det gäller regeringens proposition 2015/16:67 och följdmotionerna med anledning av denna är det perspektiv som trafikutskottet har att beakta, dvs. framför allt transportpolitiska aspekter.

Vi vill att det införs ett strikt transportörsansvar för att kontrollera både pass, id och visum och att detta ska gälla tåg, bussar, båtar och även taxi. Vid regelbrott ska detta resultera i mycket tunga böter, och vid upprepade förseelser ska tillstånd att åka in i Sverige dras in.

För att säkra arbetsmiljön för transportanställda anser vi också att staten inledningsvis ska täcka kostnaderna för säkerhetsvakter. Vi bedömer att bieffekterna för såväl persontrafik som godstrafik kommer att bli fullt hanterbara. Tågtrafiken över Öresundsbron utgör en särskild utmaning, och då det danska tågbolaget DSB har uttryckt osäkerhet om huruvida man klarar av att utföra id-kontrollerna vid Kastrup vill vi att Sverige bistår med utbildning, säkerhetspersonal och en samlad teknisk infrastrukturlösning.

Gränskontrollerna anser vi bör utformas på ett sådant sätt att resor för pendlare och nöjesbesökare inte försvåras nämnvärt. De gränskontroller som införs vid Öresundsbron anser vi ska omfatta all inkommande trafik med buss, lastbil eller personbil, och för att minimera trafikstörningar och snabba på processen ska dessa kontroller kunna utföras genom en kraftigt förstärkt gränskontrollorganisation och ett utökat antal skannrar för genomsökning av fordon.

Vi bedömer att våra förslag skulle innebära att pendlare, besökare eller de som flyger från Kastrup kan fortsätta med detta nästan som tidigare. Vi finner även att lastbilstrafiken skulle kunna fortsätta som tidigare, men att dessa chaufförer får räkna med kontroller vid gränsen genom bl.a. skanning av fordon.

Slutligen anser vi att regeringen även bör få meddela föreskrifter om stängning av icke-kommersiell trafik på en väg eller annan led som allmänt används för trafik med motorfordon och som utgör en förbindelse med en annan stat. Intresset av att upprätthålla ordning och inre säkerhet i ett land när ordningen och säkerheten hotas på en eller annan grund, är enligt vår mening av ett angeläget och allmänt intresse som måste anses godtagbart i en demokratisk stat. Vi anser att det intresse som en stängning av t.ex. Öresundsbron för trafik med motorfordon är avsett att tillgodose utgör ett sådant angeläget allmänt intresse som avses i 2 kap. 15 § regeringsformen och att det därmed finns lagliga förutsättningar för en sådan bestämmelse.

Detta innebär att vi anser att justitieutskottet bör tillstyrka motion 2015/16:3284 (SD) yrkandena 1–5.

3. Id-kontroll på buss- och tågtransporter till Sverige (C)

Anders Åkesson (C) anför:

Utgångspunkten för mitt ställningstagande när det gäller regeringens proposition 2015/16:67 och följdmotionerna med anledning av denna är det perspektiv som trafikutskottet har att beakta, dvs. framför allt transportpolitiska aspekter.

Jag kan konstatera att stora delar av samhället är under kraftig press till följd av den mycket stora mängd asylsökande som har kommit till Sverige under 2015. Centerpartiet anser att det är viktigt med kraftfulla åtgärder för att hantera situationen men vill framhålla att sådana åtgärder måste vidtas på ett genomtänkt sätt som värnar asylrätten och inte orsakar större problem än de löser.

Inledningsvis vill jag lyfta fram att Öresundsregionen är en av de viktigaste ekonomiska zonerna i Europa, och den är också mycket betydelsefull för Sveriges ekonomi. Det är Nordens största storstadsområde med nästan 4 miljoner invånare, varav en tredjedel i Sverige och två tredjedelar i Danmark. Sedan Öresundsbron invigdes sommaren 2000 har den dagliga arbetspendlingen gått från 3 000 personer till nästan 16 000 personer 2015.

Totalt genomförs 33 300 resor varje dag enbart med Öresundstågen, varav 17 200 pendlarresor.

Jag vill framhålla att flera av transportföretagen som verkar i regionen har framfört till trafikutskottet att ett krav på id-kontroller allvarligt kommer att påverka deras resenärers vardag. Det kan komma att få till följd att det tas stora steg tillbaka från den positiva ekonomiska integration som skett i regionen. Jag vill även framhålla att de risker för förseningar och störningar av transportinfrastrukturen som förslaget kan komma att medföra kommer att innebära att företag som är i färd med eller planerar att etablera sig på den svenska sidan av Öresundsregionen riskerar att välja den danska sidan eller en helt annan etableringsplats. Även företag som överväger att etablera sig på den svenska sidan av Öresundsregionen på grund av närheten till Köpenhamns flygplats riskerar att avstå från detta när restiden dit i flera fall tredubblas. För att klara av de eventuella kontrollerna konstaterar Skånetrafiken att alla passagerare kommer att behöva gå av vid Köpenhamns flygplats och kontrolleras för att sedan kunna resa vidare. Tågen kommer att bli mycket fulla och snittförseningen kommer att variera mellan 30 och 45 minuter per resa, för en resa som i vanliga fall tar ca 30 minuter. Jag vill också peka på att om även Danmark inför motsvarande krav kommer restiden mellan Malmö och Köpenhamn att öka från 35 minuter till omkring 90 minuter enkel resa. Det skulle innebära avsevärda försämringar för alla som pendlar eller reser av andra skäl, samt för arbetsgivare med personal bosatt på andra sidan Öresund. Jag vill också peka på att utöver förseningarna riskerar också stora mängder resor att ställas in helt. Som exempel kan nämnas att DSB har aviserat att de inte har möjlighet att genomföra de kontroller som skulle krävas, och att de i stället kan komma att helt ställa in sin trafik över Öresund. Även bussresearrangörer har sagt att de avser att upphöra med persontransporter över Öresundsbron om detta förslag träder i kraft.

Flera aktörer har även varnat för osäkerhet i hur regeringens förslag ska genomföras och vilka kostnader som kommer att läggas på transportören. Sveriges Bussföretag menar i sitt remissyttrande att det inte är rimligt att transportören åläggs att utföra polisiära uppgifter och själv stå för alla kostnader som förknippas med detta, dessutom med risk för höga sanktionsavgifter. De konstaterar också att det inte finns några konsekvensanalyser för vad det skulle kosta transportörerna att genomföra denna lagstiftning, vilket jag anser vara mycket anmärkningsvärt. Jag anser att det är orimligt att kräva att enskilda aktörer ska utföra polisiär verksamhet till stora kostnader och med risk för sanktioner utan någon form av ersättning. De kostnader som staten åsamkar enskilda aktörer bör ersättas. Jag vill även framhålla att det inte har förtydligats hur kontrollerna ska gå till, och både SJ AB, Skånetrafiken och Branschföreningen Tågoperatörerna kritiserar i remissyttrandet att ansvaret läggs på transportörerna. Även Seko har uttryckt kritik mot förslaget av detta skäl. Seko har vidare vid ett möte i trafikutskottet understrukt att de anställda saknar utbildning i att granska identitetshandlingar. Seko framförde vidare att uppgiften kan innebära en ökad risk för hot och våld vid avvising

av resenärer och ökad stress på grund av förseningar. Det är anmärkningsvärt att regeringen inte lyssnar på vare sig facken, branschen eller arbetsgivarna i frågan.

Jag kan således konstatera att regeringen i propositionen inte har några utredningar av vad de ekonomiska konsekvenserna skulle bli för hela samhället, vad det skulle kosta transportörerna att genomföra förslagen, hur identiteter ska kontrolleras eller hur långtgående kontroller som ska vara tillräckliga för att en transportör inte ska drabbas av sanktionsavgiften. Men det står däremot klart menar jag att det skulle slå kraftigt mot näringsliv, småföretag, pendlare och enskildas rörelsefrihet över Öresund.

Jag vill därför sammanfattningsvis framföra att Centerpartiet värnar företagsamheten och den ekonomiska integrationen i Öresundsregionen. Id-kontroller skulle innebära dyrare transporter, svårare och mer tidskrävande pendling och ett hårt slag mot jobbskaparna i hela landet. Förslaget skulle således åsamka oproportionerlig skada för enskilda, näringsliv och arbetsmarknad. Centerpartiet värnar i stället om en hållbar infrastruktur och mobilitet i regionen för välbefinnandet, jobben och rörligheten.

Mot denna bakgrund anser jag att justitiekommittén bör tillstyrka motion 2015/16:3282 (C).

4. Id-kontroll på buss- och tågtransporter till Sverige (L)

Lars Tysklind (L) anför:

Utgångspunkten för mitt ställningstagande när det gäller regeringens proposition 2015/16:67 och följdmotionerna med anledning av denna är det perspektiv som trafikutskottet har att beakta, dvs. framför allt transportpolitiska aspekter.

Jag vill inledningsvis framhålla att det stora antalet människor som har kommit till Sverige innebär mycket stora utmaningar för våra myndigheter, civilsamhället och ekonomin. Jag står därför bakom regeringens förslag om möjligheten för regeringen att besluta om föreskrifter om id-kontroller vid transporter med buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige från en annan stat.

Jag kan dock konstatera att för framför allt gränspendlare som måste resa över gränsen för att komma till och från sin arbetsplats, men även för andra resenärer, kommer införandet av krav på identitetskontroll att få stora följder. Även samhällsekonomiskt blir följderna stora med tanke på hur viktigt det är för näringslivet med effektiva och smidiga transporter inom Europa. Jag anser därför att det är angeläget att de samhälls- och företagsekonomiska följderna följs upp noggrant och att detta inte får anstå till dess att regeringen fattar ett eventuellt beslut om id-kontroller eftersom redan lagens införande leder till att buss- och tågföretag samt färjerederier måste göra omfattande förberedelser.

I propositionen föreslår regeringen att den får befogenhet att meddela föreskrifter om sanktionsavgifter vid överträdelse av bestämmelserna om id-kontroller. Jag anser att det är otillfredsställande att det inte görs några närmare avgränsningar av hur dessa sanktionsavgifter ska vara utformade eller på

vilken nivå de ska ligga eftersom detta det kan få en avgörande betydelse för de transportföretag som berörs. En sanktionsavgift kan få olika konsekvenser för ett stort respektive litet företag. I propositionen saknas även närmare resonemang om tillfälliga överträdelse som begåtts genom förbiseenden i förhållande till mer omfattande överträdelse, och sanktionsbestämmelserna behöver även innehålla en möjlighet att underlåta att ta ut en sanktionsavgift i fall där det uppenbart skulle vara oskäligt att ta ut avgift. Jag anser därför att det är viktigt att regeringen i den fortsatta processen snarast klagör hur sanktionssystemet är tänkt att utformas och återkommer med förslag på hur sanktionssystemets principer ska regleras.

Detta innebär att jag anser att justitieutskottet bör tillstyrka motion 2015/16:3287 (L) yrkandena 3 och 4.

5. Id-kontroll på buss- och tågtransporter till Sverige (KD)

Robert Halef (KD) anför:

Utgångspunkten för mitt ställningstagande när det gäller regeringens proposition 2015/16:67 och följdmotionerna med anledning av denna är det perspektiv som trafikutskottet har att beakta, dvs. framför allt transportpolitiska aspekter.

Kristdemokraterna delar regeringens bedömning att vid fara för den allmänna ordningen eller för den inre säkerheten i landet ska det finnas möjlighet för regeringen att meddela föreskrifter för en kortare period om id-kontroller vid transporter som buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige från en annan stat.

Regeringens lagförslag om att inrätta id-kontroller vid den inre gränsen kommer dock enligt Kristdemokraternas uppfattning att sannolikt få omfattande negativa konsekvenser för den stora grupp människor som är beroende av att kunna arbetspendla mellan Malmö och Köpenhamn dagligen. Öresundsregionen är en integrerad del vars invånare sedan länge är vana vid att smidigt kunna resa mellan Sverige och Danmark utan tidsödande id-kontroller. Kravet på id-kontroller kommer oundvikligen att få följdverkningar för det regionala näringslivet eftersom arbetspendlingen över Öresund blir mer krånglig och tidskrävande.

Införandet av id-kontroller skapar också utmaningar för kollektivtrafikmyndigheter, transportföretag och rederier. Detta framkom tydligt vid utskottets sammanträden den 8 och den 10 december 2015 där bl.a. Branschföreningen Tågoperatörerna, Skånetrafiken, SJ AB och Sveriges Bussföretag informerade utskottet. Aktörerna pekade på de många utmaningar som det innebär att med kort varsel införa id-kontroller. Exempelvis gäller det hur de praktiskt ska utformas och hur resandetiden påverkas för alla de som behöver ta sig över Öresund.

Med tanke på de konsekvenser som oundvikligen uppkommer för både enskilda och näringslivet i regionen är det därför Kristdemokraternas uppfattning att regeringen måste tillämpa lagen med stor försiktighet.

Därmed anser jag att justitieutskottet bör tillstyrka motion 2015/16:3288
(KD) yrkande 5.

Särskilt yttrande

Id-kontroll på buss- och tågtransporter till Sverige (M, C, L, KD)

Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Anders Åkesson (C), Robert Halef (KD), Erik Ottoson (M) och Lars Tysklind (L) anför:

Enligt 7 kap. 2 § regeringsformen ska vid beredningen av regeringsärenden behövliga upplysningar och yttranden inhämtas från berörda myndigheter och kommuner samt även sammanslutningar och enskilda. De ska i den omfattning som behövs ges möjlighet att yttra sig. Remisstiden bör vara rimlig så att remissinstanserna kan ges en reell möjlighet att sätta sig in i förslaget, överväga det och avfatta ett remissvar (se bet. 2012/13:KU20).

Regeringen har varit saktfärdig i att hantera den uppkomna flyktingsituationen, och det är uppenbart att man nu tvingats att forcera fram detta förslag. Regeringens lagförslag har tagits fram i största hast, och remisstiden har varit extremt kort. Den korta beredningen innebär en bristfällig konsekvensanalys och har omöjliggjort för remissinstanserna att fullständigt analysera förslaget. Även Lagrådet riktar allvarlig kritik mot regeringen avseende bl.a. avsaknaden av ett seriöst remissförfarande. Vi finner det anmärkningsvärt att beredningsunderlaget är så bristfälligt när det gäller en lagstiftning som har omfattande konsekvenser för både transportföretag, resenärer och godsfrörsörjning.

Det har framkommit att det inte finns klara infrastrukturlösningar för hur kontrollerna ska utföras. Vem ska upplåta yta för själva kontrollerna? Det är också oklart vem som egentligen ska ansvara för att kontrollerna genomförs. Ska det vara DSB som kör Öresundstågen på den danska sidan, där kontrollerna äger rum, eller ska det vara Skånetåg som är det transportföretag som omfattas av lagstiftningen? Transportföretagen, som av förklarliga skäl inte är förberedda på situationen, saknar tillräckligt med personal för att genomföra kontrollerna, och den personal som finns är inte utbildad i att utföra id-kontroller. Sanktionsavgifternas utformning är inte klarlagd men det finns en stor oro från branschen att dessa kommer att slå hårt, särskilt mot mindre företag. Vidare är det oklart hur dessa nya krav förhåller sig till regelverket om passagerarrättigheter och rätten till ersättning.

Det står klart att ett införande av id-kontroller kommer att leda till kraftiga förseningar. Detta får negativa konsekvenser för hela Öresundsregionen som integrerad arbetsmarknad.

Regeringen har inte tydliggjort om – och i så fall hur – den avser minimera de negativa effekterna. Enligt vår mening hade ett samråd med branschen underlättat att analysera konsekvenser och pekat på negativa effekter och hur de i största möjliga mån skulle kunna undvikas. Detta skulle kunna leda till ett snabbare och mer effektivt genomförande där insatser samordnas och sätts in på rätt ställe vid rätt tidpunkt. Vi beklagar att så inte har skett.