

Infrastrukturdepartementet

Er referens
I2022/00657**Diarienummer**
Utr 2022/22**Datum**
2022-03-17

Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet

Trafikanalys har anmodats att svara på en remiss angående promemorian Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet (I2022/00657).

Promemorian handlar i korthet om att regeringen föreslår möjlighet till återinförande av id-kontroller på buss, tåg och passagerarfartyg. Den lag som möjliggjorde id-kontroller under den tidigare flyktingkrisen 2015 var en tillfällig lag som har upphört att gälla. Infrastrukturdepartementet remitterar därför ett förslag på en ny tillfällig lag med motsvarande bestämmelser.

Bakgrunden är Rysslands invasion av Ukraina, vilken har medfört att Europa på kort tid befinner sig i den största och snabbast växande flyktingkrisen sedan andra världskriget. Detta gör att regeringen bedömer att situationen kan komma att bli så allvarlig att omedelbara åtgärder behöver vidtas för att upprätthålla lag och ordning och skydda den nationella säkerheten. Dessa åtgärder behöver vägas mot de kostnader som de kan medföra.

Trafikanalys har under det korta remissförfarandet inte haft möjligt att göra en så djupgående analys av förslaget som annars brukar vara fallet. Trafikanalys gör dock den övergripande bedömningen att förslagen om en lag och förordning i enlighet med promemorian är väl motiverade, även vid en avvägning mot de kostnader som kan komma att uppstå. Trafikanalys konstaterar att promemorian uppmärksammar att Trafikanalys har genomfört en analys av effekter för resenärer och transportörer av identitetskontroller under första halvåret 2016. Analysen återges korrekt i promemorians konsekvensanalys. Trafikanalys vill här påpeka att analysen hade ett bredare perspektiv och avsåg alla åtgärder för identitetskontroller och inte bara de som följde av Lagen om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.

Utöver den övergripande bedömningen vill Trafikanalys lyfta vissa omständigheter som kan medföra att lagen inte får den effekt som eftersträvas. Vi är medvetna om att det finns skäl som gör att man i promemorian landar i det förslag som presenteras, och att det är viktigt att förslaget inte blir mer ingripande än nödvändigt, men vill ändå lyfta fram omständigheterna. Detta eftersom vi bedömer att det övergripande syftet med förslaget är så väsentligt att det är viktigt att det får största möjliga effekt.

Den första omständigheten rör det faktum att enbart kollektiva resor omfattas av förslaget, trots att det i promemorian, på s. 23, konstateras: "Det kan inte uteslutas att migranter kommer att använda andra vägar in i Sverige t.ex. genom andra transportmedel än kollektiva." Det saknas i promemorian ett resonemang om hur föreslagna åtgärder kompletterar tillfälliga gränskontroller och eventuella andra lagrum.

Den andra omständigheten handlar om att Norge undantas.

Den tredje omständigheten handlar om att det är Ryssland aggression mot Ukraina som specificeras. Det hade kunnat vara möjligt att lägga fram ett förslag som tar sikte på Rysslands aggression i östra Europa.

I övrigt vill Trafikanalys lyfta följande punkter.

Vi ser en viss otydlighet kring definitionen av begreppet "Transportör". Enligt förordningens § är transportören den som faktiskt utför en transport av passagerare med buss, tåg eller passagerarfartyg, oavsett om denne har ingått avtalet om transporten med resenären eller inte. Är det i fallet med buss då chauffören som beläggs med sanktionsavgiften? Det är inte orimligt att en buss bemannas med två chaufförer, är det då den som kör vid gränspassagen som är ansvarig? I fallet med tåg anges på s. 24 att "Biljetterna till Öresundstågen på den svenska sidan säljs av respektive regional kollektivtrafikmyndighet som alltså är ansvarig transportör i förhållande till resenären." Det vill säga att den som säljer biljetterna är transportör, inte den som är utförare. Trafikanalys ser under alla omständigheter att det är rimligt att det finns en balans mellan trafiklagen när det gäller vem som träffas av bestämmelserna om sanktionsavgifter.

Ytterligare en frågeställning med koppling till transportörens ansvar rör minderåriga. De som är under 18 år, och som reser i sällskap med förälder som kan uppvisa en giltig identitetshandling med fotografi, undantas från bestämmelserna om identitetskontroller. På vem ligger bevisbördan att personen som är under 18 år är i en familjerelation med den som legitimerar sig? Om det senare visar sig att de inte har en familjerelation, har då transportören brustit i sin kontroll?

Beträffande sanktioner ser Trafikanalys också en viss otydlighet. I texten till författningsförslaget omfattas transporter som utförs med buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige från en annan stat. I förslaget till förordning §11–13 skrivs endast om förfarande av sanktionsavgifter vid buss. Det är inte helt osannolikt att det kan komma flyktingströmmar med sjötrafik som inte trafikeras av rederier som kör befintliga färjelinjer till Sverige, borde det inte även finnas en paragraf om hur dessa sanktionsavgifter för sjötrafik kan tas ut?

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Mattias Viklund. Avdelningscheferna Gunnar Eriksson, Sofie Orrling, Eva Pettersson och Andreas Tapani har medverkat i ärendets beredning.

Mattias Viklund
Generaldirektör