

Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet

Er referens
LI2023/02926**Diarienummer**
Utr 2023/54**Datum**
2023-10-05

Yttrande över förslag till lag om tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige

Remissen omfattar ett förslag till ny lag som ger regeringen befogenhet att i vissa fall meddela föreskrifter om tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige med buss, tåg eller passagerarfartyg. Regeringen ska också få meddela föreskrifter om sanktionsavgifter. 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. Lagen föreslås träda i kraft den 1 mars 2024.

Trafikanalys ställer sig positiv till den föreslagna lagen och anser att bedömningarna i promemorian är rimliga och väl motiverade. Samtidigt kan Trafikanalys konstatera att analysen av förslagets konsekvenser i vissa avseenden kan vidareutvecklas och tydliggöras.

Innebörden av det centrala begreppet "att transportera personer utan giltiga ID-handlingar" är inte helt tydligt för Trafikanalys. Att en resenär har ID-handlingar i samband med ombordstigning vid sista anhalten innan gränsen eller när gränsen passeras innebär inte nödvändigtvis att den finns när resan avslutas. Den kan, avsiktligt eller inte, ha förkommit. Samma princip gäller för när kontrollen av ID-handlingen ska genomföras innan gränsen. Oavsett om id-handlingen kontrolleras i samband med ombordstigning vid sista anhalten innan gränsen eller när resan inleds går det inte att säkerställa att id-handlingen finns när gränsen passeras. Tydlighet i detta avseende vore värdefullt, inte minst i förhållande till regelverket kring sanktionsavgifter. Det bör kunna vara tillräckligt att transportörer kan visa att ID-handlingar har kontrollerats.

Trafikanalys uppfattning är att konsekvenserna potentiellt blir störst för järnvägstrafik, inte minst för trafiken över Öresund. Som promemorian redovisar kan det erfarenhetsmässigt innebära att många resor behöver avbrytas vid gränsen för att ID-kontroll ska kunna genomföras.

När det kommer till förslagets konsekvenser på trafiken och resenärerna beskrivs det i promemorian vilken typ av busstrafik som bedrivs i gränsområdena, det vill säga linjetrafik, beställningstrafik och lokaltrafik. Däremot saknas det ett resonemang vad detta har för betydelse eller hur detta kan påverka trafiken och resenärerna. Det nämns bland annat att trafiken mellan Haparanda och Torneå bedrivs som lokaltrafik och att detta kan komma att innebära en särskild utmaning. Trafikanalys ser två uppenbara problem kopplat till denna utmaning. Det ena är att resan på något sätt måste avbrytas

för att kontrollera om de som faktiskt avser att resa över gränsen har legitimation, vilket är otympligt och resurskrävande i sådan trafik. Det andra är att resande kan gå av innan gränsen och promenera till nästa station för att därigenom bokstavligen kringgå lagen som endast avser kollektiva resor. En fördel med lagens utformning är att regeringen kan välja att bara införa föreskrifterna på den typ av trafik där den faktiskt fungerar.

Beträffande passagerarfartyg beskrivs konsekvenserna av förslaget endast i antalet passagerare som skulle påverkas. Det saknas således en analys hur förslaget skulle påverka dessa resenärer, trafiken och biljettpriserna. I dagsläget finns det för längre resor med färjetrafik redan krav på och rutiner för passagerarlistor, och under senare år har det kombinerats med krav på ID-kontroll vid incheckning. Detta har så vitt känt kunnat ske utan några betydande extra kostnader. Jämfört med järnvägstrafik har kortväga internationell sjötrafik också fördelen att resan börjar och slutar vid gränsen. Någon tillkommande terminalhantering krävs inte för att verkställa ID-kontroll.

Utöver detta vill Trafikanalys specifikt lyfta det faktum att enbart kollektiva resor omfattas av förslaget. Trots att det i promemorian konstateras att det inte kan uteslutas att migranter kommer att använda andra vägar in i Sverige, till exempel genom andra transportmedel än kollektiva. Trafikanalys anser därför att det bör analyseras hur föreslagna åtgärder kompletterar tillfälliga gränskontroller och eventuella andra lagrum. Detta påtalades även i Trafikanalys remissyttrande om "Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet" (I2022/00657).

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Frida Mattsson från avdelningen för styrmedels- och omvärldsanalys (STOA). Avdelningschef Gunnar Eriksson har medverkat i handläggningen av ärendet.

Mattias Viklund
Generaldirektör