

YTTRANDE

Datum 2022-03-17
Ärendenummer 2022-POL000129

1 (3)

Remiss - Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet till följd av kriget i Ukraina

Sammanfattning

Region Skåne avstyrker förslaget till lagstiftning om särskilda åtgärder. De förslag till ID-kontroller som föreslås åläggas kollektivtrafiktransportörer kommer i Öresundsregionen att vara mycket drabbande både för resenärer och för samhället, de ekonomiska effekterna blir stora och den sociala skadan betydande.

Detta utan att de problem som avses att mötas ännu visat sig eller ens med säkerhet kommer att uppstå. Av promemorian framgår att det inte handlar om flyktingar från kriget i Ukraina, utan främst andra migranter, vilket då inte är en ny situation.

Förslaget till kontroller får därmed anses oproportionerligt.

Att skjuta över ansvaret för gränskontroller från Polisen och Tullverket till den regionala trafikhuvudmannen måste bedömas som rättsosäkert. Region Skåne ifrågasätter om åtgärderna ens går att genomföra i enlighet med intentionerna eftersom den identitetskontroll som transportören förväntas genomföra förväntas genomföras under ett mycket kort tidsfönster. Att lägga sanktionsavgifter för verksamhet som inte går att genomföra är orimligt. Region Skåne ställer sig bakom de synpunkter som Skånetrafiken fört fram.

Skulle förslag mot Region Skånes avstyrkan bli verklighet är det rimligt att störningen blir så kortvarig som möjlig, till exempel tre månader istället för föreslagna sex. Vi anser också att staten liksom vid tidigare tillfällen ersätter kollektivtrafikhuvudmännen för kostnaderna för ID-kontroller, eller helst undantar dessa på grund av samhällsnyttan.

Oklart syfte

Promemorian behandlar effekterna av Rysslands invasion av Ukraina. Denna har redan lett till stora migrationsströmmar, och kan befaras leda till ännu större. Situationen kan snabbt bli allvarlig. Dessa flyktingar kommer bland annat att söka sig till Sverige, vilket förstas ställer krav på mottagningen. ID-kontrollerna

berör dock inte de ukrainska flyktingarna, som promemorian konstaterar, eftersom dessa oftast har pass eller andra ID-handlingar och deras ställning är klar genom det aktiverade EU-direktivet.

Promemorian slår fast att skälet för de gränskontroller som nu gäller och som enligt Schengenavtalet bara kan ske om det uppstår ett allvarligt hot mot allmän ordning eller inre säkerhet är att det finns betydande brister i kontrollen vid Schengens yttre gränser. Det är dessa kontroller man nu vill stärka genom att övervältra ansvar på transportörerna.

Bortsett från att lagligheten i transportörskontrollerna kan ifrågasättas, vilket bland annat JK har varnat för, så saknas alltså direkt koppling till invasionen av Ukraina. En diskussion om de domslut som finns i EU-domstolen saknas i promemorians avsnitt om EU-rätten, vilket borde kräva en komplettering innan det går att gå vidare med förslagen.

De vinster som förutskickas är oklara och vaga. I promemorian står på sidan 9: ”I syfte att begränsa antalet personer som försöker resa in i Sverige utan att deras identitet har kontrollerats eller kommer att kunna fastställas, bör det finnas möjlighet att utöver de gällande inre gränskontrollerna kunna införa krav på identitetskontroller. En effekt av sådana identitetskontroller skulle också kunna vara att myndigheterna ges mer utrymme att fokusera på ett ordnat mottagande av de migranter med skyddsbehov som kommer till landet. Kontroller bör kunna göras på bussar, tåg och passagerarfartyg till Sverige från en annan stat.”

Detta kan jämföras med de kravet att inre gränskontroller bara kan ske om det finns ”ett allvarligt hot mot allmän ordning eller inre säkerhet”. Att det ”skulle kunna” ge ett ökat fokus för myndigheterna på ett ordnat mottagande förefaller inte uppfylla kravet.

Mycket stora kostnader

Mot de tämligen små vinsterna står då mycket stora kostnader för inte bara trafikhuvudmännen utan också samhällsekonomiskt. För Öresundsregionen handlar det om att störa kollektivtrafiken mitt i ett storstadsområde. Erfarenheterna från 2015 samt pandemin visar vad kostar samhället dels i direkta kostnader för kontrollerna, men också betydande bortfall av resande och störningar av pendlingen över Öresund.

Restiderna förlängdes till i flera fall det dubbla, trängseln ökade och integrationen över Öresund påverkades negativt. En studie som Sweco och professor Martin Andersson (Lunds universitet/BTH) på uppdrag av Sydsvensk industri- och handelskammaren fann att ID-kontrollerna kostade cirka 1,5 miljarder per år. En del av detta slår igenom som bortfallna skatteintäkter för region, kommun och stat.

Även bortsett från de negativa ekonomiska effekterna har försämrad kollektivtrafik över Öresund stora sociala effekter. En alltmer integrerad Öresundsregion betyder fler äktenskap, fler familje- och vänskapsband över gränsen. Varje avspärrning slår därmed hårt mot civilsamhället. Man kan jämföra det med att

godtyckligt dela av Stockholmsregionen vid Slussen, införa ID-kontroller och öka restiden mellan norra och södra Stockholm med i bästa fall 30-45 minuter. Det står klart att dessa kostnader bara till en lite grad motsvaras av vinster.

Rättssamhällets grund

Att lägga över polisens, tullverket och kustbevakningens uppgifter på kollektivtrafikens transportörer är mindre välbetänkt. Transportörerna har varken organisation eller utbildad personal som kan bedöma vilka ingripande tvångsmedel som ska ske. Det ska också framhållas att kontroller på dansk sida inte följer svensk utan dansk lag – det var danska myndigheter som utförde ID-kontrollerna 2016.

Carl Johan Sonesson
Ordförande

Alf Jönsson
Regiondirektör