

2023-08-25

Haparanda Dnr 2023/349

LI 2023/02926

[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
[li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

**Remissvar över promemoria: Förslag till lag om Tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige (LI 2023/02926). Svar från Haparanda kommun**

**Sammanfattning**

Vi bedömer att förslaget noggrant behöver övervägas för att inte ytterligare skapa problem och hinder i gränsregioner och gränsorter samtidigt som det endast blir ett trubbigt verktyg mot reella hot. Tillämpningen måste i vart enskilt fall följas av en motivering till den inskränkta rörligheten, en geografisk och tidsmässig avgränsning och med givande av behövliga undantag. Detta behöver anges i lagtexten. Förslaget bör inte tillåtas medföra att Sveriges nyttor av EU-medlemskap och medlemskap i Schengen påverkas negativt. Inga nya gränshinder som motverkar arbete/studier/handel/utbyte med grannland eller pendling i ett lokalt och regionalt perspektiv över gräns bör skapas, förslaget behöver noggrant analysera kortsiktiga och långsiktiga konsekvenser. Lagförslaget ger staten rättigheter i form av sanktioner mot enskilda företag etcetera men ger enligt det nuvarande förslaget inga statliga skyldigheter i form av ersättning till de företag, regioner och kommuner som drabbas, det behöver åtgärdas så att staten inte tillämpar lagstiftning utan att synnerliga skäl föreligger. Detta och liknande förslag som får konsekvenser även mot våra grannländer bör utifrån Pandemihanteringens erfarenheter med bristande samordning mellan de nordiska länderna remissas och samordnas med

grannländerna innan eventuellt införande. Det kan stärka de gemensamma resurserna och samarbetet inför kommande kriser.

Förslaget bör justeras utifrån att kostnader för den nationella gränskontrollen, ID-kontroller och polisiära uppgifter måste åligga staten, inte gränssamhällen, gränskommuner eller företag. En annan ordning ger resultatet att skattebetalare i gränskommunerna drabbas av kostnader om medborgare i icke-gränskommuner inte har och således behandlas inte landets medborgare likvärdigt. Medborgarna har inte dragit de nationella gränserna.

Föreskrifter som kan ge negativa effekter bör införas och tillämpas restriktivt, effektivt och precist, inte generellt

#### **Det nordiska samarbetet på nationell nivå**

För att undvika problem mellan de nordiska länderna – behöver samråd ske med regeringarna i Norge, Finland och Danmark så att liknande problem som skapades under Pandemin beroende på dålig nordisk samordning mellan länderna undviks. En gemensam analys av hur de nordiska länderna bäst och gemensamt kan hantera situationer som beskrivs bör genomföras.

## **Vilka hot avser vi möta och hur**

Gränsområdena med våra tre grannländer är väldigt olika och det är svårt för större personströmmar att angöra Sverige utan att passera någon av länderna Norge, Danmark eller Finland. Förslaget behöver beskriva vad vi ser för problem som vi vill lösa vid respektive gräns. Det vill säga vilka inflöden, typ, karaktär, orsak till inskränkningar kan vi se från Danmark, respektive Norge, respektive Finland. En snabb analys ger att det är mycket olika förutsättningar för folkströmmar och olika problembilder i världen som skulle vara bakomliggande orsak till dem. Beroende på geografin är större folkströmmar från Danmark är troligare än stora strömmar från Finland eller Norge.

**Statens rättigheter och skyldigheter mot andra länder och överenskommelser**  
Sveriges har ett ansvar att vara en god medlem av EU, Schengen och nordiskt samarbete. Det är angeläget att Sverige inte försvårar det internationella samarbetet som man arbetat för att uppnå och gagnas av. Problematisering av samarbetet riskerar att skapa negativa strömningar gentemot dessa organisationer/samarbeten.

## **Statens rättigheter och skyldigheter inom landet**

Kostnaden för Polisiära uppgifter och gränskontroller måste ligga på staten. Om staten med hjälp av sina rättigheter inför pålagor för annan än nationella myndigheter så måste det följaktligen åtföljas av en medföljande statlig skyldighet att utge ersättning för utförda kontroller i nationens tjänst.

Gränsregionerna lider av att statliga myndigheter inlokaliserar och "centraliserar" sina större enheter i regioncentra och nationella orter ofta långt från gränserna. Förslaget lämnar gränskommuner och enskilda företag att bekosta en gränsbevakning som staten anser sig ha ett behov av men inte utför själv. Detta är ett bra tillfälle att förstå behovet av och att behovsstyrt verkligt Centralisera resurser för lokala, regionala och nationella gränsmyndigheter, Polis, Tull etc. till gränsregionerna som är det verkliga centret för dessa uppgifter.

Förslaget innehåller möjlighet till viten riktat till trafikeringsbolag, oklart hur utländska bolag ska kunna beläggas med vitet.

## **Avgränsning av införandet, tid, geografi gränspassager och motivering**

Förslaget behöver noggrant bedömas och användas restriktivt. § 3

bör justeras så att föreskrifterna ska vara motiverade och avgränsade i tid och geografi, vilken gräns som är ett problemområde och av vilket slag ska beskrivas samt vilka gränspassager som avses alternativt vilken gränslinje om en hel gräns mot exempelvis Norge eller Finland som ska omfattas.

#### **Vem är bäst skickad att utföra identitetskontroller**

Polismyndigheten har den kompetens och de medel som behövs för en korrekt identitetskontroll. Detta förslag där andra ska ta över uppgiften pekar i själva verket på en Polisbrist i gränsregionerna. Polisen drar sig tillbaka från gränsområdet och minskar personal i gränsområdet exempelvis i Östra Norrbotten. Behovet av förslag till denna lag visar att Polismyndigheten i stället behöver gå i motsatt riktning och stärka sin närvaro och sina personalresurser i gränsregionerna. Det skulle också underlätta samarbetet med Polisen i grannländerna när Svensk Polis finns i tillräcklig, permanent omfattning i gränsregionen. Brottslighet samverkar över gränser och därför behöver myndigheterna också göra det för att bekämpa brottsligheten.

En person anställd av ett transportbolag har inte den utbildning som krävs för den avsedda uppgiften. Den bolagsanställda kan heller inte se om personen är eftersökt, efterlyst eller oönskad i landet eller om den inresande behöver visum. Bolagets personal är heller inte utbildad för att avgöra om handlingen är äkta, eller med säkerhet tillhör personen i fråga. När kontrollen gjorts kan bolaget vidare inte göra något med informationen som den införskaffat sig av resenären. Den uppkomna nyttan blir låg i förhållande till arbetsinsats och de försämringar som uppstår för samtliga resenärer/pendlare över gräns som har en rätt att resa.

Ett system med Stickprov utförda av Polis är istället att föredra och kommer att ge ett mycket bättre resultat för att skapa säkerhet i kollektivtrafiken och avgöra en persons rätt att resa till Sverige men det kräver alltså Polisiära resurser i gränsregionerna.

#### **Det nordiska samarbetet och utbudet i Gränsregioner och dess eftersatta infrastruktur**

Staten måste vara noga med att inte skapa fler gränshinder som minskar investeringsvilja, vilja till arbetspendling och utbildningspendling invid och över de nordiska gränserna. Ofta har staten redan ett infrastrukturellt underskott i gränsregionerna att återhämta, det kan vara eftersatta satsningar i vägar, järnvägar, broar, järnvägstrafik, terminaler, elkraft, sjukhus, regionala maktcentra etc. De nordiska ländernas gemensamma tillväxt gagnas inte av ytterligare hinder.

#### **Kollektivtrafik gentemot andra transportsätt, sätt att angöra Sverige**

Gränsregionerna mot Norge, Finland och Danmark ser helt olika ut. Dessa respektive länders gränser mot andra länder likaså. De hot som man försöker lösa ser därmed också olika ut. I norr är svenska gränsen mot Finland sådan att den med lätthet passeras med båt(sommar)/över is(vinter), till fots, med cykel, med bil, buss och inom kort även med persontåg när persontågstrafiken mellan länderna återupptas. Sverige kommer då att ha persontågstrafik till alla sina tre grannländer. En del av kollektivtrafiken i Tornedalen är lokaltrafik. Tanken att den kommunalt finansierade lokaltrafiken som i realiteten utförs av små stadsbussar med 22 resenärsplatser som endast rör sig inom stadsområdet Haparanda-Torneå med utgångspunkt i det gemensamma resecentrumet alldeles invid

gränsen och mestadels resenärer som utgörs av känd lokalbefolkning ska omfattas känns ogörlig. Är problembilden att personer från länder utanför Norden reser genom Europa, till och igenom Finland, sätter sig på en lokalbuss och tar sig sista biten över gränsen? Undantag krävs för lokala och regionala linjer. Kollektivtrafiken som är en viktig samhällsnytta, ekonomiskt, socialt, klimatmässigt och ekologiskt ska inte belastas i onödan. Detta förslag drabbar uteslutande kollektivtrafik och lämnar övriga trafikslag utan åtgärd vilket kraftigt försvårar kollektivtrafikens funktion och konkurrenskraft samt ger begränsad effekt. Man behöver bättre utreda hur en väl fungerande kontroll skulle genomföras i Tornedalen om man önskar införa en sådan kontroll.

---

Enligt uppdrag

Göran Wigren, Kollektivtrafikansvarig, Haparanda stad.

Remissvar som word och pdf **senast den 15 oktober 2023** via per e-post till [li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se) och med kopia till [li.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.transport.remissvar@regeringskansliet.se) . Ange diarienummer LI2023/02926 och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet. Remissinstansens namn ska anges **i** namnet på respektive dokument.

---