

Johanna Alm

Kvalificerad utredare
Strategisk Utveckling
Kommunstyrelsen

YTTRANDE

Datum: 2023-09-14
Dnr: KS.2023.393 530

Mottagare:
LI 2023/02926

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissvar över promemoria: Förslag till lag om Tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige (LI 2023/0292) från Pajala kommun.

Pajala kommun väljer att stå bakom Haparanda kommuns yttrande, som infogas nedan, med tillägget att Pajala kommun avstyrker förslaget om införande av ny lag.

Sammanfattning

Pajala kommun bedömer liksom Haparanda kommun att förslaget noggrant behöver övervägas för att inte ytterligare skapa problem i gränsregioner och gränsorter samtidigt som det endast blir ett trubbigt verktyg mot reella hot. Tillämpningen måste i varje enskilt fall följas av en motivering till den inskränkta rörligheten, en geografisk och tidsmässig avgränsning och med medgivande av behövliga undantag. Detta behöver anges i lagtexten. Förslaget bör inte tillåtas medföra att Sveriges nytta av EU-medlemskap och medlemskap i Schengen påverkas negativt. Inga nya gränshinder som motverkar arbete/studier/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 förslaget inga statliga skyldigheter i form av ersättning till de företag, regioner och kommuner som drabbas. Det behöver åtgärdas så att staten inte tillämpar eventuell lagstiftning utan att synnerliga skäl föreligger.

Detta och liknande förslag som får konsekvenser 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.

Kostnaderna för den nationella gränskontrollen, ID-kontroller och polisiära uppgifter måste åligga staten, inte gränssamhällen, gränskommuner eller företag.

Föreskrifter som kan ge negativa effekter 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 under pandemin uppkom beroende på dålig nordisk samordning mellan länderna undviks. En gemensam analys av hur de nordiska länderna kan hantera situationer som beskrivs bör genomföras.

Utlan

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 och annan 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 orsaka dem. I många fall är större folkströmmar från Danmark troligare än 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 samarbetet som man arbetat för att uppnå och gagnas av. Problematisering av samarbetet leder lätt till negativa strömningar mot 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 åtföljas av en medföljande statlig skyldighet att utge ersättning för utförda kontroller i nationens tjänst.

Gränsregionerna lider av att statliga myndigheter inlokaliserar sina större enheter i regioncentra och nationella centra som ofta ligger 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 att 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 trafikeringsbolaget, men oklart hur utländska bolag ska kunna beläggas med viten.

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 problemen är 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, minskar personal i gränsområdena exempelvis i Östra Norrbotten. Detta 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 omfattning i gränsregionen.

En person anställd av ett transportbolag har inte den utbildning som krävs för uppgiften. Den bolagsanställda kan heller inte se om personen är eftersökt, efterlyst eller oönskad i landet eller om den inresande behöver visum. Bolagets personal kan heller inte avgöra om handlingen är äkta, eller med säkerhet tillhör personen i fråga. När kontrollen gjorts kan bolaget heller inte göra något med informationen som den fått. Nyttan blir låg i förhållande till insats och försämringar för resenärerna som har rätt att resa.

Exempelvis stickprov av polisen skulle istället vara att föredra och kunna ge ett mycket bättre resultat, men det kräver alltså polisiära resurser i gränsregionerna.

Det nordiska samarbetet och utbudet i gränsregioner och dess eftersatta infrastruktur

Staten måste vara noga att inte skapa fler gränshinder som minskar investeringsvilja, viljan till arbetspendling och utbildningspendling invid och över de nordiska gränserna. Ofta har staten redan ett infrastrukturellt underskott i dagsläget 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 gränsen mot Finland sådan att den med lätthet passeras med båt/över isen, till fots, med cykel, med bil, buss och inom kort även med persontåg när persontågstrafiken mellan länderna återupptas. En del av trafiken är lokaltrafik. Tanken att den kommunala lokaltrafiken som i realiteten utförs av små bussar med 22 resenärsplatser och mestadels 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 i 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.

Pajala, 23-10-09



Ulrica Hammarström
Kommunalråd
Pajala Kommun

Remissvar som Word och PDF **senast den 15 oktober 2023** via per e-post till li.remissvar@regeringskansliet.se, med kopia till li.transport.remissvar@regeringskansliet.se. Ange diarienummer LI2023/02926och remissinstansens namn i ämnesraden på e-postmeddelandet. Remissinstansens namn ska anges i namnet på respektive dokument.