

## Remissvar avseende promemorian *Tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige (LI2023/02926)*

### Sammanfattning

**Pendlarklubben Bron** avråder på starkast möjliga vis från promemorians förslag, att regeringen ska ges befogenhet att i vissa fall meddela föreskrifter om förbud mot att med vissa färdmedel transportera personer som saknar giltiga identitetshandlingar till Sverige. Denna avrådan baseras huvudsakligen på tre punkter:

1. Identitetskontroller av det slag som föreslås kan inte anses fylla de syften som promemorian redogör för. Detta kan däremot ske inom ramen för den sedan 2015 redan etablerade tillfälliga inre gränskontrollen.
2. Kontroller av det slag som föreslås har redan konstaterats strida mot Schengenförordningen och är därmed att betrakta som olagliga vid inre gräns i EU. Beroende på kontrollens detaljkrav och utformning föreligger också risk för brott mot EU:s dataskyddsdirektiv, GDPR.
3. De negativa konsekvenserna av de föreslagna kontrollerna för den sydsvenska gränsregionen, dess ekonomi och i synnerhet dess arbetspendlare skulle vara av ytterst stor omfattning, till den grad att eventuella mindre vinster som trots allt kan uppstå genom kontrollerna inte på något sätt är tillräckliga för att motivera ingreppets omfattning.

Resonemanget bakom de tre punkterna utvecklas var för sig nedan.

I den händelse promemorians förslag ändå blir verklighet är det Pendlarklubbens hållning att ersättning till drabbade transportörer ska utgå med syfte att begränsa de förväntade negativa effekterna av ID-kontrollerna på gränsregionens trafikföretag, pendlare och företag.

### Bakgrund

1. Kontrollerna fyller inte sitt syfte

Promemorian beskriver i avsnitt 4 syftet med de föreslagna kontrollerna. Man vill undvika påfrestningar på viktiga funktioner, säkerställa ett ordnat och säkert mottagande av skyddsbehövande och upprätthålla lag och ordning samt skydda den nationella säkerheten.

Det är uppenbart att dessa målsättningar i huvudsak inte kan uppfyllas genom transportöransvar för ID-kontroller. Transportörerna kan inte förväntas ha kompetens eller praktisk möjlighet att bedöma vilka personer som är skyddsbehövande, vilka som har rätt att resa in i Sverige eller vilka som utgör ett hot mot lag och ordning eller Sveriges nationella

säkerhet. Dessa bedömningar utgör i huvudsak myndighetsutövning som varken kan eller bör delegeras till huvudsakligen utbildad personal i utlandet, utan tillgång till exempelvis svenska register eller möjlighet till bakgrundskontroll.

Erfarenheterna från de tidigare genomförda ID-kontrollerna mellan januari 2016 och maj 2017 visar också tydligt att transportörerna på sin höjd kan sörja för att endast personer med något slags ID-handling tillåts att borda transport till Sverige, utan att någon närmare värdering av dessa handlingar är möjlig. Det bör därför fastslås uttryckligen att när promemorian talar om vikten att "fastställa identiteten" på de personer som önskar resa in i landet så kan detta inte på något betydelsefullt sätt ske genom de på transportörerna ålagda identitetskontrollerna.

Däremot är det fullt möjligt att uppnå alla promemorians uppställda mål på annat sätt, nämligen den redan existerande tillfälliga inre gränskontroll som funnits på plats alltsedan november 2015. Till skillnad från de primitiva kontroller transportörerna kan åläggas att genomföra sker den inre gränskontrollen genom svensk polis försorg, vilket naturligtvis innebär helt andra möjligheter till ett korrekt och rättssäkert bemötande med värdering av varje individs rätt till inresa, möjlighet att söka asyl, kontroll av särskilda hot, med flera betydande fördelar. Om regeringen menar allvar med att få en mer robust bild av vilka personer som reser in i Sverige så är de existerande gränskontrollerna ett ojämförligt bättre verktyg än något som transportörer kan avkrävas.

Promemorian för ett resonemang om att ID-kontroller på vissa färdmedel kan antas minska den mängd inresande som den inre gränskontrollen behöver hantera och därmed underlätta polisens möjligheter att bedöma vilka som har rätt till inresa, och vilka som kan utgöra ett hot. Detta är det enda avseende vi ser där förslaget kan uppnå viss effekt, men det sker i sådant fall till priset av osäker myndighetsutövning.

Det kan inte antas råda någon korrelation mellan huruvida en inresande person innehar ID-handlingar och dennas eventuella status som skyddsbehövande eller hot mot Sverige. Skyddsbehövande kan mycket väl sakna ID-handlingar, och därmed genom förslagets kontroller nekas möjlighet till inresa trots att de uppfyller alla krav för asyl enligt internationella regelverk. Likaledes kan personer som utgör hot mot lag och ordning med stor sannolikhet förväntas inneha alla lagliga handlingar som krävs för inresa.

Problematiken kring ansvarsförskjutningen från svenska myndigheter till privata aktörer studeras på ett förtjänstfullt sätt i uppsatsen från 2016 vid Lunds universitet *Gränslöst ansvar? En fallstudie om ansvarsutkrävandet i samband med införandet av ID-kontrollerna inom Öresundstågstrafiken*, författad av Karin Berg och Jenny Bohman, varifrån följande stycke förtjänar att återges:

*"Transportöransvaret medför att privata aktörer får behörighet att avvisa asylsökande, vilket i Sverige är Migrationsverkets ansvar. Det sker en allokering av ansvar från statens sida. Därför torde ett tydligt ansvarsutkrävande i detta fall vara av största vikt, eftersom det också handlar om att upprätthålla det politiska systemets legitimitet. Att konsekvent förlänga ansvarskedjan, utan ett tydligt och välfungerande mått av ansvarsutkrävande, framstår här som problematiskt ur ett demokratiskt perspektiv."*

<https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8896649&fileId=8896714&fbclid=IwAR2xqvIBR8EIO6QhQnm2XKLS59WRIZXZuII0fr8q9KBfhVe2NtWkvohfPs0>

Vidare undermineras argumentet att ID-kontrollernas nytta som avlastning för de inre gränskontrollerna av det anmärkningsvärda förslaget att de förra ska kunna användas även utan de senare. Detta påstås vara av "stor betydelse" utan att några andra skäl presenteras än att detta skulle kunna medföra att personer som kan utgöra ett hot mot Sverige nekas inresa, något vi med stöd av 2016-2017 års erfarenheter som redogjorda för ovan kan konstatera är helt orealistiskt.

ID-kontroller är således ett ytterst trubbigt verktyg för att reglera möjligheten till inresa och den eventuella volymminskning som kan uppnås måste anses som behäftad med stora defekter sett till det urval de innebär.

## 2. Kontrollerna bryter mot Schengenförordningen, och eventuellt GDPR

Justitiekanslern beslutade den 18 maj 2017 i ärendet *Skadeståndsanspråk mot staten på grund av identitetskontroller vid resor mellan Danmark och Sverige* (diarienummer 5943-16-40 m fl), väckt av 565 öresundspendlare som drabbats av de svenska reglerna om dubbla inresekontroller, och i synnerhet av de mellan 2016 och 2017 rådande ID-kontrollerna. Även om JK ansåg att eventuell överträdelse inte varit tillräckligt allvarlig för att grunda skadeståndsansvar för staten, ifrågasatte myndigheten förenligheten mellan ID-kontrollerna och Schengenförordningen:

*"Effekten av id-kontrollförordningarna är emellertid att det sker systematiska kontroller av resenärer på andra medlemsstaters territorium som i hög grad liknar de kontroller som ska ske av resenärer som vill resa in i Schengenområdets yttre gränser. Det kan därför ifrågasättas om de kontroller som följer av id-kontrollförordningarna är förenliga med Schengenförordningen som implementerar unionens målsättning enligt artikel 77 FEUF om att säkerställa att det inte förekommer någon kontroll av personer, oavsett deras medborgarskap, när de passerar de inre gränserna."*

Vidare:

*"Sammantaget finner Justitiekanslern att det, såsom sökandena har anfört, kan ifrågasättas om id-kontrollförordningarna är förenliga med Schengenregelverket."*

<https://www.jk.se/beslut-och-yttranden/2017/05/5943-16-40-mfl/>

Året efter att Justitiekanslern väckt frågan om ID-kontrollernas laga stöd, den 13 december 2018, undanröjde Europadomstolen alla rimliga invändningar genom sin dom i fallen C-412/17 och C-474/17, rörande Tysklands krav på två europeiska bussföretag att genomföra kontroller före inresa till landet.

*“In today’s judgment (sic), the Court finds that the Schengen Borders Code (in the version applicable in 2014 ) precludes the obligation to carry out checks at issue imposed on coach travel operators traveling to Germany and the issuing of orders prohibiting, subject to the imposition of a recurring fine, operators which infringed that obligation from providing any further transport services under the same conditions.*

*Since the checks at issue are carried out when the travellers board the coach at the start of the cross-border journey, they constitute checks within the territory of a Member State, which are prohibited where they have an effect equivalent to border checks.*

*According to the Court, the checks at issue have such an effect and are therefore prohibited.”*

<https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2018-12/cp180200en.pdf>

I sin uppsats från 2017 i handelsrätt vid Lunds universitet, *En balansgång på gränsen / Införandet av inre gränskontroll och ID-kontroll i Sverige och dess förenlighet ur ett EU-perspektiv*, granskar den dåvarande juridikstudenten Stephanie Fjeldseth de svenska kontrollernas laga stöd. Även hon konstaterar att transportöransvar endast får tillämpas vid inresa till Schengenområdet, samt att gränskontroller måste skötas av gränskontrolltjänsteman, och inte av transportörer och deras anställda:

*“Även rådets direktiv 2001/51/EG fastställer att transportöransvaret bidrar till att den olagliga invandringen bekämpas effektivt och att det därav är av vikt att medlemsstaterna fastställer regler om skyldigheter för transportörer som transporterar tredjelandsmedborgare. I artikel 32 i kodex om Schengengränserna hänvisas till att vid införandet av inre gränskontroll ska bestämmelserna i avdelning II vara tillämpliga. Detta innebär bland annat att gränskontroller ska skötas av gränskontrolltjänsteman och transportöransvar bara ska gälla vid inresa till Schengenområdet. Kommissionen yttrade även i ett motiverat uttalande från 20 februari 2014 att transportöransvar endast gäller i situationer där transportörerna transporterar tredjelandsmedborgare till Europeiska unionens territorium. Transportöransvar är därför inte tillämpligt på resor inom Schengenområdet eller på EU-medborgare.”*

Fjeldseth fortsätter med konstaterandet att sett till de svenska ID-kontrollernas 2016-2017 utförande, kan dessa inte ha ansetts vara förenliga med EU:s regelverk. Hennes utförliga svar på denna punkt motiverar ett citat av det längre slaget:

**“6.5.4 ÄR DE SVENSKA ÅTGÄRDERNA FÖRENLIGA MED FRI RÖRLIGHET FÖR PERSONER UTIFRÅN EU-FÖRDRAGET, FUNKTIONSFÖRDRAGET INKLUSIVE KODEX FÖR SCHENGENGRÄNSERNA?**

*Som tidigare konstaterats i uppsatsen stöds de svenska åtgärderna på de undantag från kodex av Schengengränserna som föreligger vid hot mot de allmänna ordningen*

*eller exceptionella omständigheter. Gränskontrollerna vid Hyllie kan anses förenliga med kodex om Schengengränserna. När det gäller ID-kontrollerna vid Kastrup är dessa enligt min åsikt inte förenliga med EU:s regelverk. Dels för att ID-kontrollerna medför ett transportöransvar som vid inre gränskontroll inte är förenligt med kodex om Schengengränserna. Ett transportöransvar kan på så sätt motsvara en in- och utresekontroll. ID-kontrollerna har vidare skett på ett sådant systematiskt sätt som liknas vid en in- och utresekontroll och kan ha gått utöver vad som är absolut nödvändigt för att uppnå ändamålet. Ur min synvinkel är det svårt att se hur ID-kontrollerna vid Kastrup står i proportion till hotet i fråga. De svenska åtgärderna begränsade den fria rörligheten lika mycket under över ett års tid trots att antalet asylsökningar minskat med 80%. De svenska åtgärderna kan därför inte anses vara en åtgärd där varaktigheten och omfattningen av åtgärden begränsats till vad som är absolut nödvändigt för att bemöta ett allvarligt hot mot den allmänna ordningen eller den inre säkerheten. Det är alltså transportöransvaret i kontrollernas utförande och bristen på uppföljning huruvida hotet består som inte är förenligt med kodex om Schengengränserna. Mot denna bakgrund är min åsikt att ID-kontrollerna vid Kastrup inte kan anses varit förenliga med EU:s regelverk.“*

<https://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=8911642&fileId=8911646>

Fjeldseths slutsats om de svenska ID-kontrollerna är på inget sätt unik. Även Finn Madsen, advokat och juris doktor h.c. och Krister Thelin, f.d. hovrättslagman och ledamot av FN:s kommitté för mänskliga rättigheter, konstaterar den 19 december 2018 i en debattartikel i Dagens Juridik med titeln *EU-domstolen ger Öresundspendlarna rätt – en rejäl hemläxa när det gäller hafsverk vid lagstiftning*, baserat på Europadomstolens dom ovan, att transportöransvar vid inre gräns mellan två Schengenländer är oförenligt med fördraget.

Madsen och Thelin påpekar att EU-kommissionen slagit fast detta förhållande i ett ärende beträffande Tjeckien, redan innan saken med de två bussbolagen avgjordes i Europadomstolen:

*“EU-domstolens har nu i ett avgörande bekräftat kommissionens tidigare inställning och slagit fast att transportöransvar vid inre gräns mellan medlemsländer är oförenligt med Schengenreglerna. Målet gällde två spanska bussbolag med trafik till Tyskland och förhållandet att bussbolagen enligt tysk lag är skyldiga att kontrollera att passagerarna har rätt att resa in i Tyskland.*

*EU-domstolen slår nu fast att dessa kontroller motsvarar gränskontroll enligt Schengenreglerna eftersom kontrollerna utförs i samband med gränspassage, att dessa syftar till att avgöra om passagerarna får passera gränsen och att kontrollerna sker systematiskt och generellt.”*

Utifrån dessa förhållanden bedömer artikelförfattarna att Justitiekanslerns beslut i maj 2017 borde ha avgjorts till de 565 öresundspendlarnas favör, samt att ID-kontrollerna från början saknade laglig grund:

*”Det står därmed klar (sic) att JK:s avslag var felaktigt och att pendlarna var berättigade till ersättning. Det står också klart att ID-kontrollerna aldrig skulle ha införts.”*

<https://www.dagensjuridik.se/nyheter/eu-domstolen-ger-oresundspendlarna-ratt/>

Även Sydsvenska Industri- och Handelskammaren kritiserade i skarpa ordalag de svenska ID-kontrollerna för såväl deras bristande lagstöd som för de förödande ekonomiska konsekvenser de ledde till:

*ID-kontrollerna har gjort stor skada för regionen och konstruktionen var dessutom lagvidrig, säger Stephan Mühler vd på Handelskammaren.*

(...)

*Handelskammaren har också varit aktiv genom att trycka på i EU-systemet för att Kommissionen skall agera.*

*- Det var bara en tidsfråga innan Kommissionen hade förklarat den här lösningen för olaglig, säger Mühler.*

<https://www.mynewsdesk.com/se/sydsvenskahandelskammaren/pressreleases/handelskammaren-kommenterar-beslutet-om-slopade-id-kontroller-1945037>

Mot bakgrund av ovanstående samstämmiga konstateranden att 2016-2017 års svenska ID-kontroller utgjorde fördragsbrott och, i Madsens och Thelins ord, ”lagstiftning i strid med en av EU:s grundläggande friheter”, samt att promemorians förslag om nya sådana kontroller både uttryckligen och i dess anda lutar sig på de tidigare kontrollerna, ter det sig uppenbart att även de nu föreslagna ID-kontrollerna kommer att visa sig stå i direkt strid med av Sverige ingångna föredrag.

Det förefaller också i samband med de föreslagna ID-kontrollerna föreligga en betydande risk för konflikter relaterade till EU:s datalagringsdirektiv, GDPR. En transportör som beläggs med krav på ID-kontroller under hot om upp till femsiffriga belopp i sanktionsavgift för varje enskild överträdelse (promemorian nämner summor upp till 250 000 kr, att jämföra med den avgift på 50 000 kr som användes 2016-2017) kan rimligen förväntas vidta åtgärder för att dokumentera och styrka att man genomför dessa kontroller på korrekt sätt.

Sådan dokumentation kan ta formen till exempel av olika listor på passagerare med betydande persondata inkluderad. En annan möjlighet är att den personal transportören anlitar för att genomföra kontrollerna fotograferar samtliga ID-handlingar som de kontrollerar. Denna metod användes på Öresundstågen direkt efter de dubbla kontrollernas införande 2016, vilket orsakade mycket debatt om datasäkerhet och hur känsliga persondata kan skyddas under sådana omständigheter.

Vi ställer oss frågande till hur en transportör ska kunna sammanställa en sådana samlingar av känsliga persondata på ett sätt som är i överensstämmelse med framför allt artikel 12, 16, 17 samt artikel 21 första stycket i GDPR:

*“The data subject shall have the right to object, on grounds relating to his or her particular situation, at any time to processing of personal data concerning him or her which is based on point (e) or (f) of [Article 6\(1\)](#), including profiling based on those provisions. 2The controller shall no longer process the personal data unless the controller demonstrates compelling legitimate grounds for the processing which override the interests, rights and freedoms of the data subject or for the establishment, exercise or defence of legal claims.”*

<https://gdpr.eu/tag/gdpr/>

Vad gör en pendlare, som inte vill låta ett foto av dennes ID-handlingar lagras av en privat aktör som låter utbildad eller synnerligen lågutbildad personal utföra arbetet på exempelvis Skånetrafikens eller ForSeas vägnar? Om promemorians förslag leder till att passagerarlistor och/eller ID-fotografering i praktiken blir krav så berövas en pendlare under sådana omständigheter möjligheten att resa till och från arbetet med berörda färdmedel.

Därtill kommer frågor om digital säkerhet och dataläckor i samband med förvaring av personkänsliga uppgifter, som foto av ett pass (i synnerhet moderna pass med biometrisk information.)

För att medges inresa till Sverige ska en pendlare uppvisa ett dokument som styrker nationalitet. Ett svenskt ID-kort utfärdat av Skatteverket är inte tillräckligt. I Danmark existerar inget ID-kort med denna information, så alla danska medborgare blir tvungna att använda sitt pass som ID-handling för inresa till Sverige.

Risken för cyberattacker ökar betänkligt i dessa tider av kris och krig, och dataläckor rörande passuppgifter ökar risken för att falska pass kan komma i omlopp. Därtill kommer den ökade risken för den enskilde medborgaren att utsättas för identitetsstöld, något som få instanser är förberedda på att hjälpa den utsatta medborgaren med.

Den enskilde medborgarens rättigheter och personliga integritet försvinner i ett allt mer digitaliserat samhälle. Medborgare som arbetspendlar kommer med de föreslagna extra ID-kontrollerna att bli ytterligare utsatta för detta på, vilket kan betraktas som en form av diskriminering.

### 3. Kontrollerna orsakar mycket stor skada

Promemorian noterar att i synnerhet tågpendlare i Öresundsregionen kommer att påverkas negativt om de föreslagna kontrollerna införs. Detta är onekligen sant, men omfattningen av denna påverkan förtjänar att belysas ytterligare i ljuset av vad vi vet från 2016-2017 års kontroller.

“Försenings- och inkomstbortfallsrisken för tågtrafiken är svår att uppskatta.” avslutas stycke 6.4 i promemorian med. Även om tågbolagen skulle anställa mer personal, som det föreslås, finns inte de infrastrukturella förutsättningarna att idag genomföra ID-kontroller på den danska sidan av Öresund, på ett sätt som skulle kunna innebära ett effektivare förfarande.

Det kan därför antas att de ekonomiska skadorna på regionen och tågtrafiken skulle motsvara 2016-17 års förluster, eller bli större.

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren publicerade den 2 maj 2017, i samband med ID-kontrollernas avveckling, en ekonomisk analys som visade att kontrollerna, under de sexton månader de var i bruk, förorsakat samhället omfattande kostnader på 1,5 miljarder svenska kronor.

*Handelskammaren har varit kritisk till ID-kontrollerna från början. Handelskammarens ekonomiska analys visade att de innebar samhällskostnader på 1,5 miljarder per år och organiserade och finansierade den JK-ansökan av ID-kontrollerna som 565 pendlare lämnade in 2016.*

<https://www.mynewsdesk.com/se/sydsvenskahandelskammaren/pressreleases/handelskammaren-kommenterar-beslutet-om-slopade-id-kontroller-1945037>

Det oberoende kunskapscentret Öresundsinstitutet publicerade i juni 2016, tillsammans med forskaren vid Kungliga Tekniska Högskolan Karin Winter, en rapport om de dubbla gräns- och ID-kontrollernas påverkan på arbetspendlarna över Öresund. Rapporten *Ny vardag för pendlarna över Öresund*, var den första av två analyser av nämnda kontroller och dokumenterade på ett gediget sätt de svåra konsekvenser som kontrollerna medförde, baserat på en omfattande undersökning med svar från ca 10% av det totala antalet sundspendlare, samt en kompletterande intervjustudie.

Vi presenterar här ett axplock från rapportens slutsatser, och bifogar den därefter i sin helhet till detta remissvar, med den starka uppmaningen till alla som ämnar delta i beslut och behandling av de nu föreslagna kontrollerna att först ta del av vilka konsekvenserna på nytt kan förväntas bli för de tusentals invånare i Sydsverige och Danmark som har sin bostad och arbetsplats på olika sidor av Öresund.

- **KONTROLLERNA HAR MEDFÖRT BETYDLIGT LÄNGRE RESTIDER MED TÅG mellan Själland och Skåne. Många har fått restider som i genomsnitt är en halvtimme längre. I flera fall innebär det att restiderna kommit att överstiga de 45-60 minuter dörr-till-dörr som trafikforskning indikerar är smärtgränsen för de flesta i storstad. 82% påverkas mycket av de längre restiderna.**
- **RESTIDSOSÄKERHETEN I TÅGTRAFIKEN ÄR BETYDANDE och omkring 70% av tågpendlarna påverkas mycket av att inte kunna veta när man är framme. Denna hänger samman med den sämre tur-tätheten som så många som 85% av tågpendlarna är mycket påverkade av.**

Att tågresor tar betydligt längre tid med ID-kontroller vid gränsen än utan är antagligen den mest uppenbara konsekvensen av desamma. Som exempel på detta kan nämnas att en resa mellan Köpenhamn H och Malmö C innan kontrollerna brukade ta 35 minuter. Med både gräns och id-kontroller på plats mer än fördubblades denna restid till 75 minuter, förutsatt att alla avgångar gick i tid - vilket leder fram till den andra punkten: det var under perioden med dubbla kontroller extremt vanligt med förseningar. Detta berodde på flera faktorer, som att alla passagerare tvingades gå av tågen för ID-kontrollen, samt att såväl



turtätheten som antalet tillgängliga tågsätt reducerades kraftigt på grund av det komplicerade upplägg som kontrollerna tvingade fram.

Generellt kan sägas att de båda parallella kontrollsystemen gjorde slut på all flexibilitet som tidigare fanns i ett redan ansträngt trafiksystem, där förseningar tenderade att fortplanta sig och samverka med förödande konsekvenser för den enskilde. Inte nog med att restiden för snart sagt alla sundspendlare ökade markant, så gjorde även osäkerheten från dag till dag om när man kunde förväntas nå sitt mål - arbetet, familjen, förskolan, läkarbesöket eller något annat.

- *MER TID I TRAFIKEN ÖKAR PÅ OLIKA SÄTT TRYCKET PÅ ÖVRIG TID. Detta förstärks av att restiden för de flesta har blivit mindre användbar. Pendlarna måste alltså kompensera för både den extra tid de är i trafiken och för de aktiviteter man tidigare kunnat använda restiden till, så som exempelvis arbete eller vila. 71% av tågpendlarna uppger att man påverkas mycket av att ha fått mindre tid hemma.*

- *RESTIDENS KVALITET HAR SÄNKTS till följd av att det blivit trängre på tågen, att det är svårare att få sittplats, att stämningen i trafiken är mer stressad och irriterad samt att resan är mer upphackad med byten och kontroller. Det har gjort det svårare att använda restiden till något meningsfullt och att som resenär slappna av.*

Mindre uppenbart än förseningar och osäkerhet är möjligen den inverkan resans drastiskt försämrade kvalitet hade på många sundspendlares vardag. Pendlingstider på omkring en timme enkel väg är inte ovanliga. Om de timmar som dagligen tillbringas i kollektivtrafiken kan användas på produktivt sätt, minskar det pressen på dygnets övriga timmar. En pendlare som t ex kan använda en 40 minuters tågresan över sundet till vila, arbete eller övriga åtaganden, har i motsvarande grad mer tid över i slutet av dagen, till exempel för fritidsintressen eller umgänge med nära och kära.

Om denna pendlares resa istället delas itu av en ID-kontroll efter ungefär halva sträckan, där man måste både stiga av tåget och kanske också springa genom Köpenhamns flygplats, trängas i köer mm, för att hinna fortsätta resan med nästa tåg, reduceras möjligheten till en produktiv pendling avsevärt. Om tågen dessutom är så fullsatta att många tvingas stå tätt hoppackade, är snart sagt alla former av produktivitet omöjliga, och resan blir en källa till stress och utmattning snarare än en möjlighet att koppla av och utträtta något. Detta var vardagen för väldigt många sundspendlare under framför allt de dubbla kontrollerna som rådde januari 2016-maj 2017.

- *STRESS OCH TRÖTTHET. Utöver att man påverkas av mindre tid hemma så är många pendlare påverkade av ökad stress och trötthet. Av tågpendlarna är 64 % mycket påverkade av ökad stress och 56 % av att vara tröttare. Det finns en tydlig samvarians mellan mindre tid hemma, stress och trötthet – och med hur mycket längre restid man har fått. Kvinnor tenderar att vara extra påverkade av stress och trötthet. Likaså är barnfamiljer mer sårbara för mindre tid hemma och mer trötta.*

- *PROBLEM MED DAGISHÄMTNING OCH ÖKADE KONFLIKTER. I barnfamiljerna märks också tydliga konsekvenser i form av problem med hämtning på dagis och fritids. Till det kommer ökad mängd konflikter hemma och förändringar i*

*rollfördelningen i barnfamiljerna. Generellt påverkas inte bara den som pendlar av förändringarna utan ofta hela familjen.*

Dessa punkter knyter an till de föregående, i att förhållandena kring arbetspendlingen under den tid Sverige avkrävde ID-kontroller via transportörsansvar ofta var oerhört svåra och stressande. Starkt bidragande till detta var den ständiga osäkerhet många pendlare upplevde rörande vilka problem som skulle uppstå i pendlingen en given dag, vilka extra förseningar man skulle drabbas av, vilka tider och möten man skulle komma för sent till.

I fallet med barnfamiljer drabbades särskilt svårt pendlare med huvudansvaret, eller kanske det ensamma ansvaret, för att hämta barn från förskola eller skola. Det går bara så många gånger att tvingas ursäkt sig för förskole- eller fritidspersonal med att tåget var försenat igen, innan man tvingas överväga om man behöver lämna antingen sitt hem eller sitt arbete under omständigheter där svenska kontrollkrav vid inresa omöjliggör att passa bägge såsom tidigare varit möjligt.

*• ÄNDRADE RESTIDER OCH MER DISTANSARBETE. Pendlarna har försökt anpassa sig till den nya situationen genom att bland annat resa på andra tider (59 %), mer flex- och distansarbete samt förändringar i färdmedel. 23 % tar oftare bilen och 12 % har börjat samåka. För de nytillkomna bilpendlarna har tåget varit förstahandsalternativet. En fjärdedel av dessa har fått det svårare att få sin ekonomi att gå ihop på grund av de ökade kostnader bilåkningen medfört.*

Det står klart att tågpendlarna drabbades absolut hårdast av kontrollerna 2016-2017. Som Winters rapport konstaterar ledde detta till att allt fler pendlare, bland dem som inte helt gav upp och flyttade eller bytte jobb, började använda privat bil i sin pendling i högre grad. Detta gällde inte minst då det stod klart att de olika kontroller som försvårade tågpendlingen i så betydande grad inte skulle bli kortvariga, och inga nämnvärda förbättringar kunde ses.

Det kan antas att den pendlare som en gång i förtvivlan drivits till att skaffa en (extra) bil för arbetspendlingen inte per automatik kommer att återgå till den även under normala omständigheter aningen prövande tågpendlingen även om kontrollerna på senare datum ändras eller avskaffas.

Det är knappast en tillfällighet att Öresundsbron under 2016, det år som nästintill i sin helhet tillbringades med dubbla kontroller vid den dansk-svenska gränsen, såg sin största ökning på ett årtionde i det genomsnittliga antalet bilresor per dag.

<https://www.oresundsinstitutet.org/fakta-trafiken-over-oresundsbron/#:~:text=De%20prelimin%C3%A4ra%20siffrorna%20visar%20att,p%C3%A5%20grund%20av%20coronapandemins%20reserestriktioner.>

Detta faktum är författarna till promemorian uppenbarligen ovetande om, då avsnitt 6.5 felaktigt påstår att "inga större förändringar" av biltrafiken över bron skedde 2016.

I en tid då klimatförändringarna ger oss alla anledning att tänka över hur vi kan bidra till en hållbarare värld, finner vi det anmärkningsvärt att regeringen är beredd att gå fram med ett

förslag som på så tydligt sätt missgynnar den klimatvänliga tågtrafiken i jämförelse med resor i privat bil.

• *KRITIK MOT KONTROLLERNAS UTFORMNING. Pendlarna är mycket kritiska mot det sätt på vilket kontrollerna genomförts, bristen på samordnade lösningar och förbättringar. Man är upprörd över hur regionala intressen fått stå tillbaka och över av vad man uppfattar som nationellt ointresse för vad besluten får för faktiska konsekvenser. 81% är besvikna på de politiska besluten.*

Den sista punkt vi väljer att lyfta talar egentligen för sig själv. I vår roll som frivilligorganisation med fokus på tågpendlingen över Öresund har vi genom åren sett och hört mycket av det som fungerar och inte fungerar inom densamma. Pendlarklubben Bron hade under 2016 och 2017 ett produktivt samarbete med såväl DSB som Skånetrafiken och dess huvudman Region Skåne, varunder vi tillsammans arbetade för att hitta möjliga förbättringar till de omfattande störningar och problem som förorsakades av de dubbla svenska kontrollerna vid gränsen. Vissa förändringar var möjliga, men ofta möttes vi av det orubbliga konstaterandet att lagens bokstav, så som den hastigt knåpats ihop, stod i vägen för vad som föreföll vara praktiska förbättringar. Och om operatörer och politiker i Malmö och Köpenhamn kunde gå att nå, var ointresset från den svenska huvudstaden desto tydligare.

Det torde stå klart att Pendlarklubben Bron med eftertryck avråder från att några nya ID-kontroller avkrävs operatörerna vid den svensk-danska gränsen. Skulle så trots allt ske hoppas vi att man denna gång inkluderar en mekanism där de arbetspendlare som - vid sidan av de ev skyddsbehövande som förhindras möjlighet att inresa till Sverige - enligt samstämmiga källor kommer att drabbas hårdast av lagen, också ges möjlighet att löpande utvärdera och bidra till att förbättra densamma.

## Ersättning

I den händelse promemorians förslag blir verklighet är det Pendlarklubbens hållning att de transportörer som berörs måste ersättas för de kostnadsökningar de drabbas av som resultat av kontrollerna. Vidare bör ersättning utgå som uttryckligen syftar till att bibehålla eller sänka biljettpriserna för de pendlare som drabbas av kontrollerna genom betydande försämringar i restid, förutsägbarhet och kvalitet, på det sätt som redovisats ovan utifrån 2016-17 års erfarenheter.

Om ökade kostnader och minskade intäkter för trafikföretagen leder till ökade biljettpriser utöver de synnerligen svåra omständigheter som kan antas komma att drabba pendlare med de föreslagna kontrollerna, är det stor sannolikhet för att den negativa inverkan på gränsregionen över längre tid kommer att bli än mer allvarlig.

## Om Pendlarklubben Bron

Pendlarklubben Bron är en ideell intresseorganisation som huvudsakligen arbetar för att tillvarata öresundspendlarnas intressen. Klubben har under namnet Pendlarklubben Kystbanan representerat resenärer i Öresundsregionens kollektivtrafik under årtionden. Det

nuvarande namnet har uppstått på senare år, efter att tågtrafiken på den danska Kystbanen mellan Köpenhamn och Helsingör har avskiljts från trafiken över Öresund.

Pendlarklubben har genom åren samarbetat regelbundet med den statliga danska tågoperatören DSB inom ramen för dess representationssystem för pendlare. Det har även mer sporadiskt förekommit samarbeten med Skånetrafiken och Region Skåne, i synnerhet under 2016-2017 då vi tillsammans arbetade på att finna lösningar på de många problem som orsakades av de dubbla svenska gräns och ID-kontrollerna under denna tid.

Pendlarklubben Brons primära kommunikationskanal är Facebook-gruppen BroenLive med cirka 7 500 medlemmar.

<https://www.facebook.com/groups/BroenLive>

## Kontaktuppgifter

Anders Lagerfjärd, [anders.lagerfjard@broenlive.org](mailto:anders.lagerfjard@broenlive.org), 070-206 50 41

Catrin Norén, [catrin.noren@broenlive.org](mailto:catrin.noren@broenlive.org), 0763-55 08 56

Helene Bonne, [helene.bonne@broenlive.org](mailto:helene.bonne@broenlive.org), +45 22 14 03 74