

## Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

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

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

### REMISSYTTRANDE

dnr LI2023/02926

Stockholm 2023-10-13

## Remiss Förslag till lag om tillfälliga förbud att transportera personer utan giltiga identitetshandlingar till Sverige

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.

Svensk Sjöfart har tagit del av det remitterade förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

Svensk Sjöfart avstyrker förslaget. Om regeringen bedömer att det föreligger behov av en förstärkt eller framskjuten gränskontroll torde åtgärden att kontrollera giltiga id-handlingar för inresa till Sverige vara en myndighetsuppgift som bör åläggas polisiära myndigheter. Svensk Sjöfart menar att det är ett grundläggande problem att uppgifter som i grunden är uppgifter för gränskontrollmyndigheter skyfflas över på privata aktörer. Att dessa uppgifter dessutom ska genomföras i en avgångshamn i utlandet där svensk jurisdiktion saknas innebär betydande svårigheter för transportörerna och oklarheter kring hur lagstiftningen ska kontrolleras och tillämpas. Oklarheter föreligger inledningsvis i fråga om vad som konstituerar en giltig identitetshandling, redan i dagsläget saknas tydlig och aktuell information från svenska myndigheter i frågan. En transportör ska dessutom avgöra ålder (då barn, dvs personer under 18 år) tidigare undantagits från kraven. Lägg där till att flera länder tillämpar möjligheten att införa personer i en annan persons pass. Att i dessa händelser kunna avgöra vad som utgör en giltig id-handling är en myndighetsuppgift och ska inte läggas över på privata aktörer. Lägg där till att det är oklart om personer som uppger asylskäl ska nekas resa eller tillåtas resa till Sverige.

Svensk Sjöfart har tidigare yttrat sig om remisser<sup>1</sup> gällande tillfällig ändring i fartygssäkerhetsförordningen med hänsyn till införande av ID-kontroller. Svensk Sjöfart kan inte se att det föreligger några sjösäkerhetsmässiga skäl att ändra kraven vad avser fastställande av identitet och har avstyrkt förslaget. Åtgärden med obligatoriska ID-kontroller har inneburit betydande merkostnader för rederierna. För flera rederier handlar det om mångmiljonbelopp till följd av att man tvingats hyra in ordningsvakter eller låta den egna personalen arbeta extra timmar för att kunna genomföra kravet. I flera fall har beslutet om obligatoriska ID-kontroller dessutom inneburit att rederierna tvingats till andra anpassningsåtgärder. Sammantaget är det svårt att se att dessa åtgärder är motiverade när de inte bidragit till att stärka sjösäkerheten eller minska risken för en olycka. Svensk Sjöfart begär därför att regeringen ersätter berörda rederier för de merkostnader som uppkommit till följd av ändringen av förordningen.

Oavsett om regeringen inför ID-kontroller med stöd av den nu remitterade nya lagen och eller med stöd av den tidigare remitterade förordningen så innebär kravet på obligatoriska ID-kontroller betydande kostnader för merparten av aktörerna, dessutom innebär det påverkan på passagerar- och godstrafik samt snedvridning av konkurrens. Svensk Sjöfart förutsätter att rederierna kompenseras för de merkostnader och inkomstbortfall som detta skulle innebära.

---

<sup>1</sup> [REMISSYTTRANDE-Svensk-Sjöfart-Obligatorisk-identitetskontroll-vid-resa-med-passagerarfartyg.pdf \(sweship.se\)](#)

För den händelse att regeringen trots vad som anförts ovan väljer att gå vidare med lagförslaget önskar Svensk Sjöfart framföra följande:

Erfarenheterna från de krav som införts med stöd av sjösäkerhetsförordningen är att åtgärden innebär betydande merkostnader för berörda rederier. Erfarenheterna visar dessutom att migrationsströmmarna till en överväldigande majoritet kommit från ett par specifika färjelinjer till och från Sverige. Detta medan kravet på ID-kontroll införts för alla linjer över 20 Nm (undantaget Norge och trafik mellan svenska hamnar). Med hänsyn till denna utveckling och att regeringen nu dessutom föreslår att kravet ska gälla för alla linjer, dvs. även för linjer under 20 Nm, kommer de merkostnader detta innebär och den påverkan detta har för verksamheten som rederierna bedriver att kunna bli mycket omfattande. Mot denna bakgrund är det ytterst angeläget att regeringen för sjötrafiken säkerställer att kraven kan införas på specifika linjer. Med hänsyn till de omfattande ekonomiska konsekvenser detta kan få och de störningar det kan komma att innebära är detta avgörande för att inte orsaka störningar i samhället som är oproportionerliga och onödiga i förhållande till den effekt som eftersträvas.

Svensk Sjöfart välkomnar att det i lagförslaget tydligt anges att det är resor till Sverige som avses eftersom de krav som infördes med stöd av sjösäkerhetsförordningen avsåg både resor till och från Sverige. I syfte att tydliggöra att ID-kontrollen enbart omfattar trafik till Sverige från andra länder förordas dessutom att regeringen i propositionen uttryckligen tydliggör att lagstiftningen inte är tillämplig för trafik mellan svenska hamnar - oavsett om denna trafik utgör internationell trafik (dvs fartygen lämnar svenskt territorium på sin resa mellan två svenska hamnar, exempelvis trafiken till och från Gotland.) eller inte.

Svensk Sjöfart delar dessutom regeringens slutsats att det är först när en resenär ankommer "...Sverige som svenska myndigheter kan utöva tillsyn och kan konstatera att passagerare på en buss, ett tåg eller ett passagerarfartyg saknar identitetshandlingar." Svensk Sjöfart delar denna uppfattning och kan konstatera att det krav som statsmakten ställer på rederierna blir i det närmaste orimligt eftersom det under en fartygsresa till och från Sverige med fartyg finns bokstavligen en uppsjö av möjligheter för en resenär som inte vill uppge sin rätta identitet att göra sig av med sina id-handlingar. Det saknas förutsättningar att under en överfart kunna kontrollera att så inte sker, varför även rederier som har bedrivit en adekvat kontroll kan befinna sig i situationer där myndigheterna konstaterar att en persona saknar id-handling. Med hänsyn till de straffsanktioner som föreslås måste regeringen tydliggöra hur detta är tilltänkt att tillämpas så att rederier inte straffas om en resenär beslutar sig att slänga sina id-handlingar över bord. Detta särskilt som rederierna inte har möjlighet att exempelvis lagra passinformation för resenärer i elektroniska system på motsvarande sätt som finns exempelvis inom luftfarten. Detta särskilt som alla färjelinjer till och från Sverige idag utgår från länder från vilka det inte finns något krav på att pass ska kunna uppvisas.

Vidare önskar Svensk Sjöfart understryka att beslut om obligatorisk kontroll av id-handling (vilket är nödvändigt för att säkerställa att resenärer innehar id-handlingar) om det sätts i kraft kan få mycket stora konsekvenser för trafiken till och från Sverige både vad avser persontransporter och gods. Stora störningar i trafiken är att förvänta för flera linjer till och från Sverige. Statsmakterna måste dessutom ta ansvar för förutsättningarna att genomföra inresekontroller i Sverige. Redan idag orsakar kontroller vid ankomst stora störningar eftersom staten saknar fysiska utrymmen att effektivt bedriva kontroll. Ofta skickas dessutom ett par tre statliga tjänstemän för att kontrollera 1000-tals passagerare som lämnar färjorna, vilket naturligtvis orsakar stora köer. Erfarenheterna från de senaste åren visar dessutom att stora migrationsströmmar med hjälpsökande dessutom kräver ytterligare myndighetsinsatser, vilket kräver både en väl fungerande statlig koordinering och förberedelser för att hantera.

Slutligen önskar Svensk Sjöfart, i likhet med vad som anförts ovan, understryka att om regeringen inför ovanstående krav behövs information över vad som utgör en giltig id-handling, samt uttryckligen vad som gäller för personer under 18 år (inklusive personer- oavsett ålder som är inskrivna i en annan persons pass) samt hur rederier ska hantera personer som söker svenskt skydd eller asyl (och saknar id-handlingar) ska hanteras.

Stockholm som ovan,

För föreningen Svensk Sjöfart

Anders Hermansson