



Infrastrukturdepartementet  
i.remissvar@regeringskansliet.se  
i.e.remissvar@regeringskansliet.se

Stockholm 2022-03-17

Ref I2022/00657

### **Remissvar Särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet till följd av Rysslands aggression mot Ukraina**

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivar- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är en del av Transportföretagen inom Svenskt Näringsliv.

#### ***Förslaget i korthet***

I promemorian föreslås en ny lag om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet till följd av Rysslands aggression mot Ukraina samt en ny förordning om särskilda identitetskontroller. I förordningen föreslås att en transportör ska kontrollera att de passagerare som transportören med buss, tåg eller passagerarfartyg transporterar till Sverige från utlandet innehar en giltig identitetshandling med fotografi. Det föreslås också att en sanktionsavgift ska tas ut av en transportör som inte kan visa att sådan kontroll har genomförts.

#### ***Sammanfattning***

Sveriges Bussföretag har inget att erinra mot regeringens bedömning av behovet av tillfälliga lagar för att säkerställa EU:s inre gränser och därmed Sveriges gränser. Däremot anser vi att ansvaret för denna typ av gränskontroll med identitetskontroll generellt bör bäras av Polismyndigheten med bistånd av Tullverket och Kustbevakning, inte av transportören. I och med att ansvaret nu åläggs transportören bör detta beaktas vid utformandet av sanktioner och för ersättning av uppkomna kostnader.

Sveriges Bussföretag anser att:

- Ansvaret för identitetskontroller bör åligga Polismyndigheten.
- Om regelverket ändå införs enligt detta förslag ska det kombineras med att de drabbade företagen ersätts för uppkomna kostnader. Denna ersättning bör avse såväl direkta merkostnader som uppstår till följd av implementering och efterlevnad av regelverket, men även för indirekta kostnader såsom intäktsbortfall kopplat till minskat resande till





följd av regelverket. För bussbranschen är detta en särskilt viktig fråga, då den drabbats hårt av först covid-pandemin och sedan av effekterna av kraftig höjda bränslepriser. Företagen har inte marginaler att stå för kostnaderna som regelverket medför. Ersättning behöver finnas på plats när implementering sker.

- Förutsättningarna för påförande av sanktionsavgift behöver klargöras för att transportörerna inte ska riskera sanktionsavgifter till följd av oklarheter i lagstiftningen.
- Det strikta ansvaret behöver justeras genom att möjligheten till nedsättning eller undantag från avgiften medges i större utsträckning. Detta bör särskilt beaktas vid oklarheter i regelverket.

### ***Transportörers skyldighet***

I 4 § förordningen anges att *”en transportör ska kontrollera att de passagerare som transportören med buss eller tåg transporterar till Sverige från en annan stat innebar en giltig identitetshandling med fotografi”*. Det bör beaktas att bussförare idag saknar kunskap och utbildning om identitetskontroll. Inte heller finns det utrustning på bussen att avgöra identitetshandlingarnas äkthet. Detta bör tas hänsyn till då transportören har ett strikt ansvar och kan erhålla sanktionsavgifter på 50 000 kronor per transport, med risk för att trafiktillståndet återkallas. Det finns enligt 8 § 3 st. i förordningen en möjlighet att *”sätta ned eller avstå från att ta ut en sanktionsavgift om det finns särskilda skäl för det”*, något som bör justeras så att myndigheten *”bör sätta ned eller avstå från att ta ut en sanktionsavgift om det vore oskäligt att inte göra det”*. I kombination med en vidare möjlighet till nedsättning eller undantag behöver förutsättningarna för sanktionsavgift klargöras i förordningen. Det omfattar t.ex. frågor som:

- Har transportören uppfyllt sin skyldighet om det visar sig att en identitetshandling inte är äkta?
- Har transportören uppfyllt sin skyldighet om identitetshandling visats vid färdens början, men där passageraren förstör/tappar identitetshandlingen under resans gång?
- Hur ska företagen verifiera att en identitetskontroll genomförts?

Det är principiellt inte rimligt att transportören ska utföra polisiära uppgifter och dessutom stå för kostnaderna som denna uppgift medför där det dessutom finns risk för höga sanktionsavgifter. Övervältrandet av statens uppgifter och kostnader till transportörerna är inte skäligt.

Vidare riskerar även arbetsmiljön för bussförare att försämrats till följd av stress men även risk för hot och våld vid avvisning av resenär som betalt färdbiljett men inte kunnat visa giltig identitetshandling. Dessutom har bussförare till skillnad från polis- och tulltjänsteman ingen utbildning, kunskap eller utrustning för att avgöra vad som är en äkta eller uppenbart falsk identitetshandling. Kontrollen riskerar därigenom att bli en kostsam men verkningslös åtgärd. Beroende på när denna kontroll ska ske är det också oklart vad transportören ska göra med passagerare som inte har någon identitetshandling. Med hänsyn till den mycket korta remisstiden bör det övervägas om frågan kunnat beredas tillräckligt grundligt.

Det bör även beaktas att Sveriges Bussföretags medlemmar i dagsläget deltar i hjälpen till Ukrainas medborgare, och att det vore olyckligt om det föreslagna regelverket fick till effekt att företagare



som erbjuder sina tjänster till de som flyr krigets Ukraina drabbas av sanktionsavgifter på grund av ett oklart och svårtillämpligt regelverk.

### **Konsekvensanalys**

I promemorian anges det att ”*mot bakgrund av den relativa osäkerhet som finns kring de sammantagna konsekvenserna av en åtgärd av det slag som föreslås, är det av särskild vikt att kontinuerligt följa effekterna av åtgärderna*”<sup>1</sup>. Givet att liknande krav införts tidigare är det anmärkningsvärt att en mer genomgående uppskattning av kostnaderna och konsekvenserna för företagen inte gjorts i konsekvensanalysen. Eftersom det i närtid finns exempel att dra erfarenhet från är detta en allvarlig brist i underlaget. Avseende konsekvenserna för företagen anges följande:

Ett införande av identitetskontroller leder till en kvalitetsförsämring i trafiken på grund av restidsförlängningar och minskat antal förbindelser. Direkta kostnader uppstår för de transportörer som blir ansvariga för att upprätthålla kontrollerna. Därutöver uppstår indirekta effekter av ett minskat resande som kan leda till minskade intäkter.

Utöver denna text borde en uppskattning av företagens kostnad ha funnits med i promemorian. I bedömningen av de statsfinansiella kostnaderna anges att införandet ”*leder samtidigt till ökade kostnader för de aktörer som åläggs att verkställa identitetskontroller, vilket lär leda till krav på ersättning från staten för nedlagda kostnader på samma sätt som skedde i fråga om motsvarande reglering som gällde under 2016–2017*”<sup>2</sup>. Trots detta, samt att stöd infördes förra gången som liknande reglering infördes, föreslås inga ersättningar till företagen för de kostnader som kommer att uppstå. Sveriges Bussföretag bedömer att förslaget kommer att medföra ökade kostnader för dess medlemsföretag, både i form av kostnader för regelefterlevnad och i form av intäktsminskningar, vilka staten bör ge ersättning för. Detta eftersom de uppstår som en direkt effekt av det föreslagna regelverket. Här bör särskilt beaktas kostnader i form av intäktsminskningar till följd av minskat resande som följer av de föreslagna reglerna.

Det saknas sålunda en utförlig konsekvensanalys av de föreslagna åtgärderna för transportörerna och resenärerna. Ingen som helst kostnadsuppskattning görs för förseningar, minskat resande och ökat personalbehov. Inga samhällsekonomiska kalkyler eller effekter för handeln eller turism redovisas heller. Uppkomna kostnader övervältras helt på kollektivtrafiken, transportören och ytterst resenärerna. Givet den effekt covid-pandemin och ökade bränslepriser redan har haft på bussbranschen är det av största vikt att förslaget kombineras med en ersättning som är på plats vid implementeringen av regelverket. Risken är annars högst påtaglig att en hårt sargad bransch åderlåts ytterligare, något som i förlängningen kan ha kraftigt negativa konsekvenser på samhällets behov av kapacitet för persontransporter.

Anna Grönlund, branschchef, vVD Sveriges Bussföretag

---

<sup>1</sup> Se s. 22.

<sup>2</sup> Se s. 27.