

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Infrastrukturminister Anna Johansson
103 33 Stockholm

Stockholm 2016-02-18

Hemställan om ekonomisk kompensation för ID-kontroller

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

Svensk Sjöfart är en branschorganisation för Sveriges rederier både med trafik både i och utanför Sverige. Vi är ett medlemsförbund inom i Svenskt Näringsliv.

Branschföreningen Tågoperatörerna driver frågor av intresse för tågoperatörer verksamma i Sverige samt andra kommersiella aktörer i järnvägssektorn. Medlemmarna driver såväl persontrafik som godstrafik på järnväg.

Riksdagen beslöt i december 2016 om införande av transportöransvar och identitetskontroller vid transporter som utförs med buss, tåg eller passagerarfartyg.¹ Den 4 januari 2016 trädde förordningen om vissa identitetskontroller i kraft², vilken innebär att transportören ska kontrollera att passagerare som färdas med buss, tåg eller med passagerarfartyg som genomför resor som är 20 nautiska mil eller kortare till Sverige från Danmark innehar en giltig identitetshandling med fotografi.

Denna kontrollverksamhet som ålagts transportföretagen har inneburit ökade kostnader och medfört förseningar för resenärer. Avsaknaden av tydliga föreskrifter och anvisningar från ansvariga myndigheter har lett till betydande initiala problem för företagen att införa adekvata kontroller.

¹ Lag om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet (SFS 2015:1073).

² Förordningen om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet (SFS 2015:1074).



Infrastrukturministern har uttalat att det kan föreligga särskilda skäl för ekonomisk kompensation till transportföretagen för de ökade kostnaderna till följd av ID-kontrollerna, om det är förenligt med EU-rättens regler om statsstöd. I de skriftliga svaren på riksdagsfrågorna framgår:

”Den principiella utgångspunkten för kostnadsökningar orsakade av lagstiftning är att berörda aktörer står för sina egna kostnader. Som exempel kan nämnas säkerhetsbetingade bestämmelser eller skatter på drivmedel. I frågan om ID-kontrollerna ser vi dock att kostnaderna specifikt drabbar transportbolagen enbart på grund av att de bedriver trafik inom ett visst geografiskt område och det finns därmed särskilda skäl att utvärdera effekterna för transportörerna. Jag avser att noga följa utvecklingen.”³

Vi hemställer härmed att regeringen skyndsamt utreder frågan om ekonomisk ersättning för transportföretagen och ersätter företagen för de merkostnaderna som lagstiftningen om ID-kontroller har medfört.

Samtliga trafikföretag vittnar också om att de i dialog med resenärer förstått att många övervägt alternativa transportmedel för trafik till och från Danmark. Införandet av ID-kontroller kan alltså få till följd att människor väljer den egna bilen framför kollektiva färdmedel, något som inte alls rimmar med regeringens transport- och klimatpolitiska mål.

Vi har sammanställt uppkomna merkostnader för färje-, buss- och tågtrafiken, som ett underlag till regeringens utredning i frågan:

Merkostnader för färjetrafiken

Det är enbart färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör som påverkats av denna specifika lagstiftning. Trafiken bedrivs av HH Ferries AB. Under 2015 transporterade 7,4 miljoner passagerare samt 1,4 miljoner personbilar, 390 000 lastbilar och 20 000 bussar motsvarande cirka 25 procent av de fordon som korsade Öresund. 50 000 enkelturer genomförs varje kvart i stort sett dygnet runt. Idag servas ruten av 4 färjor med kapacitet på upp till 3 500 passagerare och cirka 700 personbilar i timmen. HH Ferries Group har gjort stora omställning för att klara de nya kraven. Kostnaden för dessa beräknas uppgå till 20-25 MSEK för de första 6 månaderna.

Den första månaden med ID kontroller har vi genomfört 175 000 kontroller varefter vi avvisat 440, varav 44 är potentiella asylsökanden⁴. Kontrollerna har genomförts utan att det uppstått förseningar i trafiken. Detta tack vare att vi investerat stora summor för att undvika förseningar samt att trafiken är på index 15-20 i förhållande till en normal månad.

Merkostnader för busstrafiken

Busstrafiken påverkas i flera avseenden och samtidigt lite olika beroende på vilken busstrafik det är. För den upphandlade trafiken hanteras kostnaderna i dialog med den offentliga beställaren. Den kommersiella linjetrafiken är det segment av busstrafiken som berörs mest. Det är inte så många företag men varje företag har haft ansevärliga uppstartskostnader plus löpande kostnaderna så länge kontrollerna pågår. För turist- och beställningstrafiken som består av flera hundra bussbolag så är både de initiala kostnaderna och de löpande kostnaderna mycket mindre per resa

³ Se svaren 2015/16:585 och 2015/16:648.

⁴ Kontrollerna genomförs i enlighet med vår processbeskrivning daterad 18 december 2015 inskickad till Näringsdepartementet, Transportstyrelsen och svensk Polis.

och bolag. Totalkostnaden blir ändå större eftersom det är många bolag och antalet resor är totalt sett mycket högre än för linjetrafiken. Eftersom i stort sett alla turistresor redan är bokade har bussbolagen inte haft någon chans att justera priset gentemot sina resenärer. Situationen ser ut så här under första halvåret 2016:

	Uppstartskostnader (kr)	Löpande månadskostnader (kr)
Kostnad Linjetrafik	600 000	170 000
Kostnad Turist- och beställningstrafik	3 015 000	27 260 000
Total kostnad busstrafik	3 615 000	27 430 000

Merkostnader för tågtrafiken

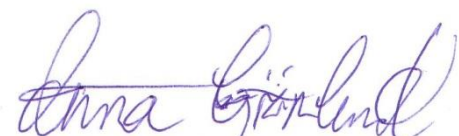
Tågtrafiken har drabbats hårt av kravet på ID-kontrollerna. Total uppstartskostnad beräknas till 3,4 miljoner för berörda operatörer. Löpande externa kostnader uppgår till 1,3 miljoner per månad. Löpande interna kostnader uppgår till 560 000 kronor per månad. Managementtid för samtliga berörda bolag är beräknad till 120 000 kronor per månad. Under januari och februari månad har SJ dessutom förlorat intäkter då man inte kört gränsöverskridande trafik. Sammantaget innebär detta en total kostnad för tågtrafiken fram till mars månad på knappt 5,4 miljoner kronor.

Krav på kompensation

Den samlade kollektivtrafikbranschen ser nu fram emot en dialog med regeringen kring kompensation för de kostnader som belastat trafikföretagen genom regeringens lagkrav på ID-kontroller. En lagstiftning som infördes snabbt och utan hänsyn till den samlade kollektivtrafikbranschens invändningar och protester. Vi menar att dessa kostnader istället skulle belastat staten då uppdraget att kontrollera ID på resenärer över nationsgräns i grunden är en uppgift för tull och polismyndigheter.



Pia Berglund, VD Svensk Sjöfart



Anna Grönlund, branschchef, vVD Sveriges Bussföretag



Björn Westerberg, VD Branschföreningen Tågoperatörerna