

Att.:

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlsson
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Migrationsminister Maria Malmer Stenergard
Justitiedepartementet

Nordisk samarbetsminister Jessica Roswall
Statsrådsberedningen

Justitieminister Gunnar Strömmer
Justitiedepartementet

Kopia till MR-SAM

28. november 2022

Bästa Andreas Carlsson, Maria Malmer Stenergard, Jessica Roswall och Gunnar Strömmer,

Drygt ett halvår har gått sedan den tidigare regeringen presenterade ett förslag om att återinföra ett transportörsansvar och ID-kontroller för inresande till Sverige mot bakgrund av Rysslands aggression mot Ukraina och den humanitära krisen i dess spår. Både regionala och nationella aktörer framförde kritik och den svenska regeringen valde i slutändan, bland annat baserat på synpunkterna från remissinstanserna, att dra tillbaka förslaget.

Gränshinderrådet ser åter anledning att uppmärksamma Sveriges nya regering på konsekvenserna för Sveriges gränsregioner, denna gång givet överenskommelserna i Tidöavtalet som rör irreguljär migration och gränsöverskridande brottslighet. Vi har förståelse för att det krävs politisk handling för att upprätthålla lag och ordning och skydda den nationella säkerheten. Men vi ber er att inte göra det på bekostnad av gränsregionerna. Vi ber er att ta hänsyn till det nordiska och det gränsregionala perspektivet vid en kommande utredning om författningsändringar som innebär en möjlighet att återinföra identitetskontroller vid buss-, tåg, eller passagerarfartygstransporter till Sverige. Vi ber er särskilt att beakta statsministrarnas vision att Norden ska bli världens mest hållbara och integrerade region år 2030 och vår snart 65 år gamla nordiska passunion.

Det nordiska samarbetet har, särskilt det senaste året, rannsakat sig själv efter pandemin. Många av de nationella åtgärderna och inreserestriktionerna drabbade

gränsregionerna orimligt hårt och över 120 störningar/gränshinder identifierades under åren 2020 – 2022¹. De svenska och danska regeringarna gick i april 2022 ut med ett gemensamt uttalande om att värna de "särskilda transitkorridorer" som finns i Öresundsregionen, givet de negativa effekter som inreserestriktioner haft under pandemin². Samarbetsministrarna slog sedermera i en [deklaration](#) bland annat fast att man sinsemellan vill värna en tät dialog och ett gott informationsutbyte innan sådana nationella beslut tas som kan påverka situationen i gränsregionerna, där folk lever sina liv på tvärs av landsgränserna.

Det framgår inte av Tidöavtalet var potentiella ID-kontroller kan komma att införas, men låt oss använda Öresundsregionen som exempel på de konsekvenser som transportörsansvaret och ID-kontrollerna skapade under flyktingkrisen 2016 – 2017. Blir ID-kontroller åter en verklighet kommer, bara i Öresundsregionen, tusentals gränspendlare och deras arbetsgivare att drabbas.

I november 2015 infördes tillfällig inre gränskontroll i Sverige och i januari 2016 infördes ID-kontroll för resenärer med buss, tåg och färjor från Danmark till Sverige. I praktiken innebar ID-kontrollerna att transportörer ålades att kontrollera att alla passagerare hade giltiga identitetshandlingar innan tåg, bussar och färjor lämnade Danmark för vidare inresa till Sverige. För de dryga 18 000 personer som gränspendlade med Öresundstågen innebar detta, i kombination med den inre gränskontrollen på Hyllie station, omfattande förseningar och logistiska utmaningar.

I en utvärdering³ av effekterna av ID-kontrollerna som Länsstyrelsen Skåne gjorde på uppdrag av Regeringskansliet⁴ konstateras att främst pendlingen med tågtrafik mellan Danmark och Sverige drabbades. Länsstyrelsen konstaterade att tillgången till den dansk-svenska arbetsmarknaden krympte som ett resultat av en ökad pendlingstid. Vidare konstaterade Länsstyrelsen att det från ett danskt perspektiv fanns en risk för att man inte kunde behålla svensk personal liksom en risk för problem med nyrekryteringar från Sverige.

Slutligen visade utvärderingen på vikten av tillgängligheten till Köpenhamn och Köpenhamns flygplats. Id- och gränskontrollerna skapade osäkerhet kring framtida etableringar, investeringar och rekryteringar i hela Öresundsregionen. Satsningar som European Spallation Source (ESS) och MAX IV i Lund bygger till stor del på närheten till Copenhagen Airport och Köpenhamn samt tillgång till universitet och högskolor på båda sidorna av Öresund.

¹ <https://www.norden.org/sv/news/pandemin-blev-granshinderradets-storsta-utmaning>

² <https://www.svd.se/a/BjKE8g/ministrar-resor-i-oresundsregionen-ska-varnas>

³ <https://www.oresundsinstitutet.org/wp-content/uploads/2016/09/20160923-Utvardering-av-effekter-av-tillampningen-av-forordning-om-vissa-identitetskontroller.pdf>

⁴ [Uppdrag till länsstyrelserna m.fl. att utvärdera effekterna av tillämpningen av förordningen om vissa identitetskontroller vid allvarig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet \(regeringen.se\)](#)

Mot denna bakgrund är Gränshinderrådets uppmaning att ID-kontroller inte ska införas i någon gränsregion. Sveriges gränsregioner har ett stort behov av välfungerande gemensamma arbetsmarknader, inte minst för arbetsgivare och de cirka 45 000 nordiska pendlare som berörs. Det facit vi har från flyktingkrisen 2015 talar sitt tydliga språk. Vi i Gränshinderrådet har i uppdrag från de nordiska regeringarna att bland annat arbeta för att minska de gränshinder och problem som påverkar mobiliteten mellan våra nordiska länder negativt.⁵ Vår uppmaning är att alla eventuella nationella åtgärder sker med så liten påverkan som möjligt för de gemensamma arbetsmarknaderna i Norden, i linje med vår Vision 2030 och de överenskommelser som gjorts mellan våra länder efter pandemin.

Till sist men inte minst uppmanar vi till tät dialog med Gränshinderrådet och gränsregionala aktörer inför eventuella utredningar och beslut.

Med vänlig hälsning

Vibeke Hammer Madsen
Ordförande i Gränshinderrådet 2022

⁵ <https://www.norden.org/sv/organisation/granshinderradet>