

Vi har placerat cookies på din dator och lagrat ditt IP-nummer för att ge dig en bättre upplevelse av våra webbplatser. Om cookies och personuppgifter

Jag förstår

Danmark förlänger gränskontrollerna

2 februari

1 video



Ska bli lättare för Öresundsresenärerna

Danmarks integrationsminister Inger Støjberg (V) meddelade på tisdagen att gränskontrollerna mot Tyskland förlängs.

Uttalandet kom efter att hon och Sveriges migrationsminister, Morgan Johansson (S), haft ett möte för att diskutera hur länderna ska samarbeta i den rådande flyktingsituationen.

– Även om våra regeringar har valt olika väg i asylmottagandet, så kan vi fortfarande samarbeta, till exempel kring hur gränskontrollerna ska fungera smidigare, säger Inger Støjberg (V).

Från att tidigare ha riktat kritik mot Danmarks gränspolitik, vill Morgan Johansson nu inte kommentera grannlandets vägval. Till exempel de strängare asyllagarna.

– Jag tänker inte ha synpunkter på Danmarks inrikespolitik, däremot är jag glad över att man förlänger gränskontrollerna mot Tyskland, säger migrationsminister Morgan Johansson (S).

På måndagseftermiddagen var han själv på plats för att bevittna id-kontrollerna på Kastrups flygplats.


Ivan Loftrup-Ericson ivan.loftrup.ericson@svt.se

Publicerad: 2 februari 2016 - 12:29

Uppdaterad: 2 februari 2016 - 18:58

 Dela

 Dela

 E-post

 Skriv ut

GRÄNSKONTROLLER



Civila tar över gränskontrollen

27 februari



Gränskontrollerna: Hon orkar inte tågpendla längre

24 februari



"Skicka fakt

12 februari

[→ MER I ÄMNET](#)

Mer Skåne

Ny undersökning: Malmö upplevs tryggare än på länge



Insatser gav resultat Det gäller bland annat Rosengård och stadsdelen Herrgården.

Hyresgäster bekostar aktivitetshus i Hässleholm



"Det behövs väl" Miljoner har plockats ur bostadsbolagen.

Lommaborna mest givmilda i Skåne



Pantpengar ger träd Tillsammans skänkte skåningarna 540 000 kr genom att trycka på biståndsknappen när de pantade flaskor i Coops butiker i Skåne förra året.

[→ TILL SKÅNE](#)

Mer Nyheter

Vi har placerat cookies på din dator och lagrat ditt IP-nummer för att ge dig en bättre upplevelse av våra webbplatser. Om cookies och personuppgifter

Jag förstår

Civila tar över gränskontrollen

27 februari

1 bild



72 nya gränskontrollanter placeras i Sydsverige. Foto: TT

Nya civila kontrollanter avlöser de extrainkallade poliserna vid bland annat stationen på Hyllie i Malmö.

Ett rekryteringsarbete har påbörjats för att utbilda 72 nya gränskontrollanter i Sydsverige.

Just nu är det extrainkallade poliser från andra delar av landet som förstärker gränspolisen för att genomföra id-kontrollerna vid gränsen.

– Det handlar också om en besparing på ett hundratal hotellrum när de nya gränskontrollanterna kommer på plats, säger Jonn Lamberth polisinspektör vid gränspolisen i region syd.

De kommer att få utbildning för just denna uppgift till skillnad från de poliser som jobbar där just nu och de kommer att vara civilanställda.

– Men de kommer att jobba under polismans ledning.

Även i Helsingborg och Trelleborg

Beroende på strömmen av ankommande flyktingar kan fler utbildas och anställas än dessa 72 som beräknas träda i tjänst i maj.

– Merparten kommer att jobba i Malmö och en handfull i vardera Helsingborg och Trelleborg, säger Jonn Lamberth.

Kenneth Sundin kenneth.sundin@svt.se

Publicerad: 27 februari 2016 - 11:58

Uppdaterad: 27 februari 2016 - 13:08

 392

 Dela

 E-post

 Skriv ut

GRÄNSKONTROLLER



Gränskontrollerna: Hon orkar inte tågpendla längre

24 februari



"Skicka fakturan till staten"

12 februari



Så mycket i hotell kosta

6 februari

[→ MER I ÄMNET](#)

Mer Skåne



Ny undersökning: Malmö upplevs tryggare än på länge

Insatser gav resultat Det gäller bland annat Rosengård och stadsdelen Herrgården.



Hyresgäster bekostar aktivitetshus i Hässleholm

"Det behövs väl" Miljoner har plockats ur bostadsbolagen.



Lommaborna mest givmilda i Skåne

Pantpengar ger träd Tillsammans skänkte skåningarna 540 000 kr genom att trycka på biståndsknappen när de pantade flaskor i Coops butiker i Skåne förra året.

Vi har placerat cookies på din dator och lagrat ditt IP-nummer för att ge dig en bättre upplevelse av våra webbplatser. Om cookies och personuppgifter

Jag förstår

Danmark förlänger gränskontroller

2 februari

1 bild



Danmark förlänger gränskontrollerna vid den tysk-danska gränsen i ytterligare 20 dagar. Beskedet gavs av utlännings- och integrationsminister Inger Støjberg efter ett möte i Köpenhamn med Sveriges justitieminister Morgan Johansson.

– Ju mer effektiv kontroll gentemot Tyskland, desto mer kan vi lätta på kontrollerna här och i Hyllie, det väger vi in i en slutbedömning, sade Johansson efter att själv ha passerat id-kontrollen vid Kastrup.

Han preciserar inte när detta skulle kunna ske. Men när det blir dags är det i första hand kontrollerna vid tågstationen i Hyllie på svensk sida som kan minska, menar han. I dag kontrollerar svensk polis varenda resenär, medan tåget blir stående på perrongen i Hyllie.

– Jag tycker att det är bra, för varje land har ansvar för sitt territorium, säger Morgan Johansson.

Johansson hänvisar till den danska regeringens argument, att ett stort antal människor som inte vill söka asyl i Danmark utan vill komma vidare skulle riskera att fastna i Köpenhamn om inte gränskontrollen fanns.

Ingen tvekan

Från dansk sida fanns ingen tvekan om att förlänga stickprovskontrollerna vid den tyska gränsen ytterligare 20 dagar, berättade utlännings- och integrationsminister Inger Støjberg (Venstre) efter sitt möte med Morgan Johansson (S) i Köpenhamn.

– Det har visat sig effektivt och därför förlänger vi, säger Inger Støjberg.

Den indirekta orsaken till Danmarks beslut var Sveriges införande av transportörsansvar och id-kontroller på Kastrup. Det blev då nödvändigt för att säkra lugn och ordning i Danmark, hävdar hon.

Vad som händer efter den kommande 20-dagarsperioden vill hon inte spekulera i.

– Vi förhåller oss löpande till situationen, säger hon.

Mötet mellan ministrarna är en uppföljning av ett tidigare möte i Bryssel i januari mellan EU-kommissionen, Sverige, Danmark och Tyskland.

Fler asylärenden

Samtidigt kommer färsk statistik som visar att förra året fick nästan 11.000 personer asyl i Danmark - vilket kan jämföras med lite mer än 6.000 år 2014.

Totalt sökte 21.225 personer asyl i Danmark under 2015, enligt statistik från den danska Udlændingestyrelsen.

Av dem har bara ungefär hälften hunnit få sin ansökan färdigprövad. Av dem som prövats under det gångna året fick 85 procent asyl. Det är en större andel beviljade asylansökningar än 2014, då 74 procent av de färdigbehandlade sökande fick asyl.

Efter mötet argumenterade Morgan Johansson för att fler länder än Sverige, Tyskland och Österrike tar ansvar i flyktingfrågan, skriver den danska tidningen Politiken.

Färre resande

På Kastrup togs Morgan Johansson emot av det danska tågbolaget DSB:s vd Flemming Jensen, som pekar på ett kraftigt minskat resande över Öresund

sedan kontrollerna infördes den 4 januari. Antalet resenärer är tio till 15 procent färre än motsvarande period förra året.

– Det här är skit för våra kunder, det är dålig service, säger Flemming Jensen om kontrollerna.

FAKTA: STÖRRE ANDEL BIFALL I DANMARK

Nästan 11 000 personer beviljades asyl i Danmark förra året. Det motsvarar 85 procent av antalet personer som fått sina asylansökningar prövade.

Totalt sökte 21 225 personer asyl i Danmark under 2015.

I Sverige beviljades 32 600 personer asyl förra året, vilket motsvarar 55 procent av dem som fick sina asylansökningar prövade.

Totalt sökte 163 000 personer asyl i Sverige under 2015.

Källor: Ritzau och Migrationsverket

TT

Publicerad: 2 februari 2016 - 13:26

Uppdaterad: 2 februari 2016 - 17:20



18



Dela



E-post



Skriv ut

GRÄNSKONTROLLER



Civila tar över gränskontrollen

27 februari



Gränskontrollerna: Hon orkar inte tågpendla längre

24 februari



”Skicka fakt

12 februari

→ MER I ÄMNET

Mer Utrikes



Datum

2016-02-08

Diariennr (åberopas)

A047.394/2016

Polismyndigheten
Nationella operativa avdelningen
Gränspolissektionen

Tillämpning av ny förordning om identitetskontroller

Detta dokument ersätter tidigare skrivelse daterad 2016-01-25 med diarienummer A029.661/2016

Skrivelsen riktar sig till polisanställda som utför kontroll enligt 4 § förordning (2015:1074) om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet.

Sammanfattning

Den 4 januari 2016 trädde förordningen (2015:1074) om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet i kraft.

Gränspolissektionen vid den Nationella operativa avdelningen har i översiktlig sammanfattning tolkat förordningen enligt följande

- Polisens kontroll av transportören enligt förordningen är inte samma sak som en gränskontroll. De två kontrollerna skiljer sig i syfte och regelverk.
- Endast passagerartrafik med tåg, buss eller båt, mellan Danmark och Sverige omfattas av förordningens bestämmelser.
- Polisen har inte mandat att bestämma vilka id-handlingar som transportören ska godta eller på vilket sätt transportören ska genomföra kontrollen.
- För att underlätta arbetet för polisanställda som ska granska och säkerställa att transportören har utfört identitetskontroller har polisen tagit fram en lista med exempel på handlingar utfärdade i Sverige, Norden och EU/EES som bedöms uppfylla förordningens krav på giltig id-handling med fotografi. Observera att listan inte är uttömmande.
- För att en identitetshandling som inte är utfärdad i Sverige, Norden eller EU/EES ska anses som giltig ska den vara utfärdad i syfte att fastställa innehavarens identitet. Handlingen bör ej vara av alltför enkel beskaffenhet och ska innehålla uppgift om innehavarens fullständiga namn och födelsetid. Id-handlingen ska också vara försedd med en in-

dividuell numrering, innehavarens namnunderskrift och foto samt uppgift om giltighetstid och vem som utfärdat handlingen.

- För minderåriga på skolresa tillsammans med sin klassföreståndare bör det enligt Noas uppfattning vara tillräckligt att klassföreståndaren medför egen id-handling och en förteckning över de medföljande barnens personuppgifter för att uppfylla de krav som förordningen ställer för att en medföljande minderårig inte ska behöva ta med sig egen id-handling.
- För att en transportör ska kunna anses ha brustit i sin kontrollskyldighet av en uppvisad handling ska det ha varit *uppenbart* att handlingen inte var giltig.
- En transportör kan utgöras av en juridisk person såväl som en fysisk person. Huvudregeln är dock att det är den juridiska personen som omfattas av kontrollskyldigheten och kan påföras eventuell sanktionsavgift.
- Transportören har bevisbördan för att visa att kontrollskyldigheten är uppfylld.
- Det är inte möjligt att i detalj ange hur transportören ska visa att kontrollskyldigheten är uppfylld. Enligt Noas uppfattning krävs dock någon form av dokumentation varav framgår vilken typ av handling som förevisats, att personen som uppvisat handlingen är den person som handlingen avser, samt handlingens individuella numrering.
- Om polisen vid en kontroll anser att det finns grund för sanktionsavgift så ska transportören informeras och ges möjlighet att bemöta polisens uppgifter innan ärendet överlämnas till Transportstyrelsen.

Kontrollen av transportörerna bör ske i samband med gränskontroll vid inre gräns. Observera dock att polisens kontroll av transportören enligt förordningen **inte** är samma sak som en gränskontroll. Transportören ska enligt förordningen endast kontrollera att passagerarna har giltig identitetshandling med fotografi. Kan transportören visa detta för polisen är det tillräckligt för att transportören ska anses ha uppfyllt sina skyldigheter enligt förordningen. Att en person visat upp en giltig id-handling för transportören och att polisen godkänt transportörens kontroll innebär emellertid inte att personen också har rätt att resa in i Sverige. Personer kan alltså, till följd av polisens gränskontroll vid inre gräns, avvisas vid gränsen pga. att de inte har rätt att resa in i landet, trots att de visat upp en giltig id-handling för transportören.

Bakgrund

Den 21 december 2015 trädde en ny lag i kraft som ger regeringen rätt att meddela föreskrifter om identitetskontroller vid transporter som utförs med buss, tåg eller passagerarfartyg till Sverige från en annan stat (lag (2015:1073)

om särskilda åtgärder vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet). Regeringen har med stöd av denna lag utfärdat *förordning (2015:1074) om vissa identitetskontroller vid allvarlig fara för den allmänna ordningen eller den inre säkerheten i landet* som började gälla den 4 januari 2016. Syftet med lagen och förordningen är att avvärja hotet mot allmän ordning och inre säkerhet som uppstått till följd av de ökade migrationsströmmarna. Enligt prop. 2015/16:67 förväntas lagen och förordningen på kort sikt att kunna leda till en bättre kontroll över vilka som reser in i Sverige och en minskning av antalet asylsökande i förhållande till dagens nivåer (se prop. 2015/16:67 s. 9 och 19).

Förordningen reglerar transportörens ansvar i förhållande till passagerarna och berör endast transporter med tåg och buss till Sverige från Danmark och transporter med passagerarfartyg till Sverige från Danmark som understiger 20 nautiska mil. Polisens uppgift enligt förordningen är att kontrollera att transportören har fullgjort sin skyldighet att genomföra en identitetskontroll av samtliga passagerare. Polisen har emellertid inte mandat att bestämma vilka id-handlingar som transportören ska godta eller på vilket sätt transportören ska genomföra kontrollen.

Med anledning av den nya förordningen meddelar Nationella operativa avdelningen (Noa) följande riktlinjer om hur polisens kontroller bör gå till. Det är viktigt att framhålla att anvisningarna i denna skrivelse är tillfälliga och kan komma att ändras. Syftet med skrivelsen är att underlätta och beskriva de yttre ramarna för polisens arbete och den kommer främst att beröra formerna för polisens kontroll av att transportörerna fullgjort sina skyldigheter enligt förordningen. Noa kommer löpande att utvärdera polisens arbete med kontrollerarna och senast den **19 februari 2016** ta ställning till om skrivelsen behöver revideras.

Skillnaden mellan polisens kontroll av transportörerna enligt förordningen och den återinförda gränskontrollen vid inre gräns

Noa anser att det är viktigt att framhålla skillnaderna mellan polisens kontroll av transportörerna enligt förordningen om identitetskontroller och den återinförda gränskontrollen vid inre gräns. Polisens uppgift när det gäller identitetskontroller skiljer sig nämligen från den som polisen har vid en gränskontroll. Polisens uppgift enligt förordningen om identitetskontroller är enbart att säkerställa att transportören har kontrollerat att passagerare som reser till Sverige från Danmark har en giltig id-handling med fotografi. Kan transportören visa att en kontroll har gjorts är detta alltså tillräckligt för att uppfylla förordningens krav. Vid en gränskontroll har polisen däremot till uppgift att kontrollera att personer har rätt att resa in i Sverige.

Regeringen beslutade den 12 november 2015 att återinföra gränskontroll vid inre gräns. Beslutet har förlängts och enligt regeringens senaste beslut bör gränskontrollen vid den inre gränsen kvarstå till den 9 mars 2016. Syftet med en gränskontroll är att kontrollera att de som vill resa in i Sverige också har rätt att göra det. Hur denna kontroll går till regleras i kodex om Schengen gränserna (Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 562/2006 av den 15 mars 2006 om en gemenskapskodex om gränspassage för personer, kodex om Schengen gränserna). Har en person inte de handlingar som krävs för inresa i landet kan personen stoppas vid gränsen och avvisas. En person som saknar de tillstånd som krävs och som kommer till svenska gränsen har dock alltid möjlighet att ansöka om asyl.

Vem som är att anse som transportör

Av 2 § 3 i förordningen framgår att transportör är *den som faktiskt utför en transport av passagerare med buss, tåg eller passagerarfartyg, oavsett om denne har ingått avtalet om transporten med resenären eller inte.*

Av betydelse vid påförandet av en eventuell sanktionsavgift är om begreppet transportör ska anses innefatta fysiska såväl som juridiska personer eller endast den ena kategorin. Konkret kan det uttryckas i frågan om det är föraren av t.ex. en buss (den fysiska personen) eller bussbolaget (den juridiska personen) som ska stå ansvaret för att en identitetskontroll inte har utförts.

Av lagens förarbeten (prop. 2015/16:67 s. 17) framgår att de som ska omfattas av bestämmelserna huvudsakligen utgörs av juridiska personer, där transporterna utförs som ett led i en kommersiell verksamhet. Detta innebär att det i första hand är företaget som utför transporten som kan bli skyldigt att betala sanktionsavgift.

Enligt Noas uppfattning kan en transportör i förordningens bemärkelse dock även utgöras av fysisk person. Dels torde detta kunna utläsas av ordalydelsen i förordningens andra paragraf, som anger att transportören är den som faktiskt utför en transport av passagerare. Att lagstiftaren i de ovan citerade förarbetena även valt formuleringen *huvudsakligen* ger enligt Noa ytterligare stöd för denna tolkning. Detta medför enligt Noas uppfattning att om en transport utförs av en privatperson utan koppling till ett företag så kan även denne omfattas av förordningens bestämmelser. Det får dock anses stå klart att syftet med förordningen främst är att ålägga företag sanktionsavgift när kontrollskyldigheten inte är uppfylld.

Huvudregeln är således att det är transportföretaget som är betalningsansvarigt. Vid tillämpningen av 10 § om var transportören har sin hemvist är det

följaktligen i första hand *företagets hemvist* som avses. Endast i de fall där ett företag inte står bakom en transport bör alltså en fysisk person anses som transportör.

Beviskrav och giltig identitetshandling

Enligt 3 § i förordningen ska transportören kontrollera att de passagerare som transportören transporterar till Sverige från Danmark innehar *en giltig identitetshandling med fotografi*. Polisen ska enligt 4 § i förordningen kontrollera att transportören har fullgjort sin skyldighet enligt 3 §. Det framgår inte av förordningen vad som avses med giltig id-handling eller hur omfattande transportörens kontrollansvar är. För att underlätta arbetet för de polisanställda som ska utföra kontrollerna anser Noa att det därför behövs tas fram interna riktlinjer för att förtydliga vilka handlingar som bör kunna godtas och vilken sorts bevisning som kan krävas av transportören för att denne ska kunna anses ha fullgjort sin kontrollskyldighet.

Inledningsvis är det viktigt att återigen poängtera att polisen inte har rätt eller möjlighet att bestämma vilka id-handlingar som transportören ska godta. Anser exempelvis en transportör att endast pass är att anse som en giltig id-handling kan polisen inte kräva att transportören även ska acceptera andra id-handlingar.

Exempel på id-handlingar som polisen kommer att bedöma som tillräckliga vid en kontroll av transportören

Följande **svenska handlingar** är att betrakta som en giltig id-handling:

- Svenskt pass,
- Svenskt nationellt ID-kort,
- Svenskt körkort,
- Svenskt SIS-märkt ID-kort,
- ID-kort utfärdat av statlig myndighet, exempelvis Skatteverket.

Följande **nordiska handlingar** är att betrakta som en giltig id-handling:

- Pass,
- Nationellt ID-kort eller annan jämförbar handling under förutsättning att den innehåller:
 - fotografi och
 - uppgift om identitet,
- Körkort.

Följande handlingar utfärdade i **EU/EES** är att betrakta som en giltig id-handling:

- Pass,

- Nationellt ID-kort,
- EU/EES-körkort.

Observera att listan ovan inte är uttömmande. För handlingar som **inte** är utfärdade i Sverige, Norden eller EU/EES hänvisas till de krav som framhålls nedan under rubriken *Vilka handlingar i övrigt kan betraktas som en giltig id-handling?*

Vilka handlingar i övrigt kan betraktas som en giltig id-handling?

För att en id-handling, som avses i denna förordning och som **inte** är utfärdad i Sverige, Norden eller EU/EES, ska anses vara giltig bör den, enligt Noas uppfattning, vara;

- utfärdad i syfte att fastställa innehavarens identitet,
- försedd med innehavarens fotografi,
- försedd med en individuell numrering,
- innehålla;
 - innehavarens fullständiga namn, och
 - personnummer eller födelseid,
 - innehavarens namnunderskrift,
 - uppgift om giltighetstid och vem som utfärdat handlingen.

Handlingar av alltför enkel beskaffenhet bör dock inte godtas även om de formellt uppfyller de ovan angivna kraven.

Det är värt att betona att handlingen ska ha utfärdats i syfte att kunna fastställa innehavarens identitet. Är syftet med utfärdandet ett annat så kan det inte anses vara en id-handling. Exempel på handlingar som inte bör accepteras, trots att de är officiellt utfärdade, är till exempel de LMA-kort som utfärdas av Migrationsverket. Detta eftersom LMA-kortet inte är en id-handling utan endast intygar att personen är inskriven i Migrationsverkets mottagningssystem under det namn som står på kortet.

Sammanfattningsvis kan sägas att handlingar som innehåller de uppgifter som framhållits ovan och som inte är av alltför enkel beskaffenhet bör godtas. Att en handling är utfärdad på ett annat språk än svenska borde inte utgöra något hinder eller påverka bedömningen av om den uppfyller förordningens krav. Det är dock viktigt att transportören eller den som utför kontrollen kan säkerställa att handlingen är en giltig identitetshandling.

Personer under 18 år

Personer under 18 år som reser i sällskap med en förälder som kan uppvisa en giltig id-handling med fotografi omfattas inte av kravet på att inneha en giltig id-handling enligt 3 § i förordningen om identitetskontroller. Det ankommer

på transportören att ta reda på om en person under 18 år reser med en förälder. Har transportören frågat passageraren och denne visat upp giltig id-handling och intygat att han eller hon är förälder till barnet bör denna uppgift godtas om inte något talar däremot.

Det har kommit frågor om personer under 18 år som tillsammans med klassföreståndare befinner sig på skolresa mellan Danmark och Sverige ska omfattas av id-kravet i 3 § i förordningen. Mot bakgrund av förordningens syfte – att avvärja hotet mot den allmänna ordningen och den inre säkerheten i landet till följd av den stora tillströmningen av asylsökande och få bättre kontroll över vilka som reser in i Sverige – anser Noa att minderåriga på skolresa tillsammans med sin klassföreståndare inte är en grupp som bör omfattas av förordningens krav på att inneha giltig id-handling. Istället anser Noa att det i sådana situationer bör vara tillräckligt att en klassföreståndare medför en egen giltig id-handling och en förteckning över de medföljande barnens personuppgifter för att uppfylla de krav som förordningen ställer för att en medföljande minderårig inte ska behöva medföra egen id-handling. Om en transportör har kontrollerat att dessa kriterier är uppfyllda bör polisen därmed inte underrätta Transportstyrelsen eller besluta om förskott på sanktionsavgift. Noa anser att denna bedömning bör gälla även för liknande situationer. Risken för människosmuggling samt eventuell människohandel ska emellertid särskilt beaktas av den tjänsteman som genomför kontrollen. Observera också att en kontroll av transportören **inte** är samma sak som en gränskontroll. Att denna dokumentation av minderåriga på skolresa är tillräckligt underlag för att säkerställa att transportören har gjort en kontroll betyder **inte** att de minderåriga har rätt att resa in i Sverige.

Omfattningen av transportörens kontrollansvar

Det framgår inte av förordningen hur omfattande transportörens kontroll bör vara för att denne ska anses ha fullgjort sin skyldighet. Vägledning borde dock kunna hämtas från omfattningen av transportörens kontrollskyldighet i 9 kap. 3 § utlänningslagen (2005:716), även om den bestämmelsen avser transportörer som transporterar passagerare till Sverige från en stat som inte omfattas av Schengenkonventionen. Enligt förarbetena till den bestämmelsen (prop. 2003/04:50 s. 58) bör transportören genom en kontroll som avses i 9 kap. 3 § utlänningslagen kunna upptäcka avsaknad av eller uppenbart falska handlingar. En sådan innebörd av kontrollansvaret bör enligt Noas uppfattning också kunna fungera som utgångspunkt för bedömningen av det kontrollansvar som åläggs transportören enligt den nu aktuella förordningen.

För att konstatera en avsaknad av handlingar bör det rimligen anses tillräckligt att transportören har tillfrågat passageraren och att denne inte har kunnat uppvisa någon handling överhuvudtaget. Avseende giltigheten av en uppvisad

handling kan det konstateras att rekvisitet *uppenbart* medför att det verkligen ska vara just uppenbart att en handling inte är giltig. Antingen genom att handlingen inte uppfyller de grundkrav som har angivits ovan eller genom att handlingen framstår som förfalskad eller att den är utfärdad för en annan person än den som uppvisar handlingen. Uppenbarhetsrekvisitet innebär enligt Noas uppfattning att sådana brister ska vara synliga för det blotta ögat. För att genomföra en kontroll på ett korrekt sätt behöver transportören således inte ha några expertkunskaper om olika id-handlingars utformning eller kunna utföra mer avancerade äkthetsbedömningar.

Transportörens bevisbörda

Polisens uppgift är att kontrollera att transportören har kontrollerat att samtliga passagerare har giltiga id-handlingar med fotografi. Det ska således vara möjligt för polisen att granska hur transportören kontrollerat passagerarna. För det krävs att transportören kan visa upp någon form av dokumentation till stöd för att en kontroll har genomförts på ett korrekt sätt. Det är svårt om inte omöjligt för transportören att förhindra att handlingar förstörs under resans gång. Det borde därför ligga i transportörens intresse att presentera dokumentation som visar hur kontrollen gått till, exempelvis vilken handling som respektive passagerare visat upp och uppgift om handlingens innehåll. Det bör av transportörens dokumentation också framgå vem som uppgett sig vara förälder till en person under 18 år utan identitetshandlingar.

Övrigt

Det är viktigt att framhålla att förordningen inte ger polisen möjlighet att vidta några tvångsåtgärder såsom att fysiskt hålla kvar passagerare eller att ta nycklar i beslag i syfte att hindra bussar från fortsatt färd. Istället får polislagens regler tillämpas i den mån det är aktuellt (jfr 10 och 22 §§ polislagen). Observera också att polisens befogenheter enligt förordningen skiljer sig från de som polisen har rätt att vidta vid en gränskontroll. Noas uppfattning är att polisens kontroll ska genomföras på ett sådant sätt att resenärerna påverkas i så liten utsträckning som möjligt. Kontrollerna bör ske i samband med gränskontroll vid inre gräns.

Polisens utredningsskyldighet – att informera och ge transportören tillfälle att bemöta polisens uppgifter

Mot bakgrund av hur förordningen är utformad anser Noa att transportören har bevisbördan för att en kontroll har genomförts. Polisen har dock enligt officiellprincipen en utredningsskyldighet. Om polisen vid en kontroll exempelvis upptäcker en person som saknar handlingar anser Noa att det inom ramen för polisens utredningsskyldighet ingår att informera transportören och att ge denne tillfälle att bemöta polisens uppgifter. Detta kan gå till på olika sätt,

exempelvis genom att transportören ges tillfälle att direkt på plats visa att en kontroll har gjorts. För att undvika onödiga uppehåll i trafiken kan ett annat alternativ vara att transportören ges tillfälle att komma in med bevisning till polisen inom ett visst datum. Om polisen därefter – dvs. efter att ha tagit del av transportörens uppgifter – fortfarande anser att transportören inte fullgjort sina skyldigheter ska ärendet lämnas över till Transportstyrelsen.

Sammanfattningsvis är det således Noas uppfattning att transportören måste informeras om polisens inställning och få tillfälle att visa att en kontroll har gjorts innan ärendet överlämnas till Transportstyrelsen för prövning.

Dokumentation

Samtliga kontroller ska dokumenteras i ett protokoll. Protokollet finns tillgängligt på formulärportalen. Om kontrollen inte leder till någon åtgärd behövs endast uppgift om tid, plats och registreringsnummer alternativt tågnummer eller fartygsnamn fyllas i. Det är endast de uppgifter som är relevanta i det enskilda fallet som behöver fyllas i. Avser kontrollen ett tåg behöver exempelvis inte rutan om chassinummer användas.

Registrering i PÄR ska ske under saknummer 274 – *Transportörsansvar id-kontroller*. De kontroller som leder till en åtgärd från polisens sida ska alltså diarieföras som ett ärende med saknummer 274. De kontroller som inte leder till någon åtgärd ska dokumenteras på lämpligt sätt med uppgift om tid, plats och fartygsnamn/tågnummer/registreringsnummer. Kontroller som inte leder till någon åtgärd ska registreras så att information blir återsökbar och antalet kontroller kan redovisas.

Det är den berörda regionen som rapporterar ärendet till Transportstyrelsen. En kopia ska skickas till Noa. För att Transportstyrelsen ska kunna pröva om transportören ska åläggas en sanktionsavgift eller inte måste Transportstyrelsen få tillgång till det underlag som ligger till grund för polisens bedömning. Det är således viktigt att polisen underrättar Transportstyrelsen om alla relevanta uppgifter i ärendet och att det tydligt framgår varför polisen anser att det finns grund för sanktionsavgift. Resultatet av Transportstyrelsens prövning av polisens beslut om förskott eller att en buss inte får fortsätta färden ska dokumenteras.

Beslut om förskott för sanktionsavgift och att bussar inte får fortsätta färden

Enligt förordningen har tjänsteman vid Polismyndigheten rätt att besluta om förskott för sanktionsavgift och att bussar inte får fortsätta färden. För att meddela sådana beslut behövs således egentligen ingen särskild delegation. För att få en enhetlig tillämpning av förordningen har emellertid Noa efter samråd med region Syd beslutat att dessa ärenden ska handläggas av regions-

vakhavande befäl i region Syd som också får särskild delegation att fatta beslut i ärendena. Ett beslut om delegation har därför upprättas i enlighet med reglerna i arbetsordningen för Polismyndigheten. Det är alltså endast regionsvakhavande befäl i region Syd som har möjlighet att fatta beslut om förskott för sanktionsavgift och att bussen inte får fortsätta färden enligt 10 och 11 §§ i förordningen.

Inbetalning av förskott på sanktionsavgift

En lämplig rutin för att hantera eventuella inbetalningar bör tas fram på lokal nivå.

Om underrättelse till Migrationsverket när handlingar saknas

Om en person som transportören kan visa innehade handlingar under transporten, inte kan uppvisa sina handlingar vid en efterföljande inresekontroll så ska detta noteras och meddelas Migrationsverket om personen ansöker om asyl. Lämpligen antecknas uppgiften i fältet för noteringar, på den blankett för överlämnande till Migrationsverket som har tagits fram av Noa. Av anteckningen bör framgå vilken typ av handling personen uppvisat, om den var utfärdad i det namn som personen uppger, samt handlingens serienummer, eller minst de uppgifter som transportören noterat vid sin kontroll.

Synpunkter

Noa kommer löpande att utvärdera arbetet med kontrollerna och den arbetsstödjande dokumentationen i syfte att förtydliga och förbättra riktlinjerna. Synpunkter skickas till utl-cge.rkp@polisen.se.

Nationella operativa avdelningen