



Malmö den 23 januari 2023

Regiondirektör Lennart Andersson
Trafikverket Region Syd
Björkhemsvägen 17
291 54 Kristianstad
lennart.i.andersson@trafikverket.se

Bäste Lennart,

Vi har med förvåning tagit del av medieuppgifterna om förberedelser för fysisk anläggning för inre gränskontroll och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren vill redogöra kort för vår syn på frågan.

Frågan har flera dimensioner. För det första det rättsliga läget och det faktum att all inre gränskontroll skall vara tillfällig, för det andra svenska ekonomiska intressen samt för det tredje Sydsveriges samlade behov av trafikinfrastruktur.

1. Rättsläget - fasta installationer för inre gränskontroll strider mot Schengenavtalet

Schengenavtalet syftar till att skapa mer effektiv brottsbekämpning genom ökat samarbete och stärkt yttre gräns och att öka den fria rörligheten som är ett av Europeiska unionens fundament.

Genom Schengen skapas förutsättningar för polisärt samarbete mellan länder för brottsbekämpning, (art 17). Bland annat lyfts samarbete för registrering av hotellgäster inom Schengen (art 19). En missuppfattning som förekommer är att Schengen skulle påverka möjligheterna till polisiärt arbete vid gräns. Så är inte fallet. Däremot är generella gränskontroller utan misstanke som hindrar flöden uttryckligen förbjudna.

1.1. Schengenavtalets skrivningar

Med direkt relevans för inrättande av fasta anläggningar för inre gränskontroll finns tydliga skrivningar.

Särskilt central i sammanhanget är artikel 15¹ rörande järnväg, men även den övergripande artikel 23 som fastslår att; *"Parterna skall även beträffande varutransporter vid de nationella*

¹ Artikel 15. Parterna skall rekommendera sina respektive järnvägsbolag att — anpassa de tekniska förfarandena så att väntetiden vid de gemensamma gränserna förkortas till ett minimum, — vidta alla nödvändiga åtgärder för att i fråga om vissa godstransporter per järnväg — som järnvägsbolagen själva skall fastställa, kunna tillämpa ett särskilt befordringssätt som gör det möjligt att snabbt passera de gemensamma gränserna utan nämnvärda uppehåll (godståg med förkortad väntetid vid gränserna).



kontrollkontor som ligger intill varandra eftersträva en minskning av väntetiden och antalet anhalter.” Detta utvecklas senare i konventionen om tillämpning av avtalet, bland annat artikel 124 ”Varukontrollernas antal och omfattning i samband med persontrafiken över de inre gränserna skall minskas till lägsta möjliga nivå.”

Redan dessa skrivningar torde göra att det står klart att en part/ett medlemsland inte kan agera så att väntetider och antalet anhalter ökar genom stora permanenta anläggningar.

1.2. Undantag från Schengen och dess tillämpning

Det finns möjlighet att återinföra inre gränskontroll enligt Schengen enligt artikel 2.2.². Dessa undantag är dock alltid tillfälliga. Svenska regeringar har i sina förlängningar ständigt upprepat att man verkar för att återgå till den avtalade normala ordningen snarast.³

Därmed står klart att svensk officiell politik är att inte annat än undantagsvis och tillfälligt nedriva inre gränskontroll.

Därmed torde stå klart att fasta installationer är svåra att försvara, i synnerhet så omfattande som uppgifter i media rapporterar – uppskattningsvis 400 miljoner kronor.

1.3. Rättsfall har skärpt tolkningen av Schengen

Sedan gränskontrollerna infördes 2015 har det rättsliga läget klarnat på flera punkter och tillsammans med svenska regeringars tydliga ambition att avveckla inre gränskontroll är det ytterligare skäl att inte vidta åtgärder i strid med Schengen.

Touring tours-beslutet 2018 klargjorde att transportörsansvar för buss och tåg är olagligt enligt EUs domstol. Sedan tidigare finns rättsfall avseende flyg.

Den 26 april 2022 kom en dom som mer direkt träffar möjligheten att bedriva inre gränskontroll. I domslutet underkände domstolen Österrikes argumentation om tillfälliga gränskontroller och förklarade dem olagliga.⁴ Innebörden var att domstolen menade att kontrollerna inte uppfyllde kraven på att kunna anses tillfälliga, då de återinförts med samma motiv gång på gång.

Detta avgörande är helt parallellt med den svenska situationen. Innebörden är att inre gränskontroll kommer att avskaffas om någon aktör utmanar det svenska undantaget rättsligt.

² Artikel 2. 2. Då den allmänna ordningen eller statens säkerhet så kräver, kan emellertid en avtalslutande part, efter samråd med de övriga avtalslutande parterna, besluta om att vid de inre gränserna, under en begränsad tidsperiod, genomföra nationella gränskontroller som är anpassade till det aktuella läget. Om den allmänna ordningen eller statens säkerhet kräver ett omedelbart ingripande, skall den berörda parten vidta nödvändiga åtgärder och snarast möjligt underrätta övriga avtalsparter om detta.

³ I sitt brev till kommissionen den 15 november 2022 i samband med förlängning skriver den svenska justitieministern följande ”I remain committed to a Schengen area without internal border controls”.

⁴ In Joined Cases C-368/20 and C-369/20 | EU-domstolen <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62020CJ0368&from=EN>.



Återigen är detta viktigt att notera, då det skulle göra insatser och investeringar i fasta anläggningar för inre gränskontroll olagliga, och de skulle inte kunna användas.

2. Svenska ekonomiska intressen

Handelskammaren har i tidigare analyser visat att gränskontroller innebär stora kostnader för svenska samhället och påför svenska företag och medborgare kostnader.

Gränskontrollerna 2015 innebar 1,5 miljarder kronor i tappade samhällsintäkter per år enbart i Öresundsregionen – motsvarande hela den svenska musikexporten. Nuvärdet av detta vid 3% kalkylränta är 50 miljarder kronor.

Bertelsmann Stiftung har gjort en stor analys av konsekvenserna om Schengen avskaffas och för hela området fram till att det handlar om 600 miljarder Euro i samhällsekonomiska kostnader per år. Här ingår stora negativa effekter även för Sverige.

3. Sydsveriges samlade behov av infrastruktur

Handelskammaren har gått igenom den nationella planen för infrastruktur och har kunnat konstatera att Skåne har mycket små investeringar – långt mindre än övriga storstadsregioner.⁵

Den i särklass största satsningen i planen var järnväg Lund-Hässleholm värd omkring hälften av samtliga satsningar i regionen till 2033. Denna satsning är nu avslutad genom regeringsbeslut den 23 december 2022. Därmed är Skåne ett av de län med lägst satsningar på infrastruktur i hela landet.

Handelskammaren avvisar därför att i detta läge satsa upp till 400 miljoner kronor på en investering som inte kommer att kunna användas för sitt syfte.

Sammanfattningsvis föreslår Handelskammaren

Att projektarbetet med permanent kontrollstation för inre gränskontroll avslutas omedelbart.

Att inga medel avsätts för utredning, projektering eller utförande.

Med vänlig hälsning
SYDSVENSKA INDSUTRI- OCH HANDESLKAMMAREN


Stephan Muehler
VD

⁵ https://handelskammaren.com/wp-content/uploads/2022/02/HelaKungariket2022_final.pdf



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Kopia skickad till:

Justitieminister Gunnar Strömmer, Justitiedepartementet

Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Generaldirektör Roberto Maiorana, Trafikverket