



## KONSEKVENsutredning vid Regelgivning



# Polisen

## KONSEKVENsutredning

Datum 2022-11-16

Informationsklass

Öppen

Diariernr (åberopas) A662.684/2020

Saknr 124

### Innehåll

<b>1 Inledning</b> .....	<b>2</b>
<b>2 Bakgrund</b> .....	<b>2</b>
<b>3 Beskrivning av problemet och vad som ska uppnås</b> .....	<b>2</b>
3.1 Övriga omständigheter .....	5
<b>4 Beredningen</b> .....	<b>5</b>
4.1 Inventering av gränsövergångsställen och förutsättningar .....	5
4.2 Förslag som skulle kräva ändring i utlänningsförordningen (2006:97) .....	6
4.3 Förslag om ändringar av gränsövergångsställen som inte drivs vidare för ändringsförfattningen .....	7
<b>5 Bemyndiganden</b> .....	<b>8</b>
<b>6 Polismyndighetens förslag</b> .....	<b>8</b>
6.1 Förslag till nya gränsövergångsställen där kommun redan finns upptagen i utlänningsförordningen .....	8
6.2 Gränsövergångsställen som föreslås tas bort utan påverkan på utlänningsförordningen (2006:97) .....	8
<b>7 Beskrivning av vilka alternativa lösningar som finns för det man vill     uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer     till stånd</b> .....	<b>10</b>
<b>8 Vilka som berörs av regleringen</b> .....	<b>10</b>
<b>9 Kostnadmässiga och andra konsekvenser som ändringarna medför</b>	<b>10</b>
<b>10 Sveriges anslutning till den Europeiska unionen</b> .....	<b>10</b>
<b>11 Tidpunkten för ikraftträdandet</b> .....	<b>11</b>

## 1 Inledning

Denna promemoria innehåller förslag om Polismyndighetens föreskrifter (PMFS 2022:XX) om gränsövergångsställen, FAP 272-2.

Polismyndigheten redovisar härmed sin utredning enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Förslag till föreskrifter bifogas, se bilaga.

## 2 Bakgrund

Under våren 2021 genomförde nationella gränspolissektionen en inventering i polisregionerna av Sveriges gränsövergångsställen. Inventeringen syftade till att kartlägga de faktiska gränsövergångsställen som är upptagna i Polismyndighetens föreskrift om gränsövergångsställen (PMFS 2015:5), FAP 272-2 (fortsättningsvis FAP 272-2). Inventeringen innebar också att kartlägga och dokumentera andra platser där in- och utresor sker men som inte är upptagna i FAP 272-2. Inventeringen visade också vilka befintliga gränsövergångsställen som i praktiken inte är i bruk för gränskontroll. Inventeringen redogjorde vidare för önskemål om gränsövergångsställen som önskas tas bort samt platser som önskas läggas till.

Förutom den ändring som skedde i föreskriften (PMFS 2020:2) om ändring i FAP 272-2, som trädde ikraft den 1 februari 2020, reviderades föreskriften som preciserar Sveriges gränsövergångsställen senast 2008, och dessförinnan 2004. Inga stora förändringar gjordes 2008 (ett gränsövergångsställe lades till – Pajala). Ett större arbete gjordes 2004. Då handlade det om att anpassa Sveriges regelverk kring gränskontroll till Schengensamarbetet. I och med ändringarna som gjordes i FAP 272-2, som trädde i kraft den 1 juli 2004, ersattes bland annat termen gränskontrollorter med gränsövergångsställen.

## 3 Beskrivning av problemet och vad som ska uppnås

Sett till kodexen om Schengen gränserna<sup>1</sup> finns inga kriterier angivna för vad som kvalificerar en plats att vara ett gränsövergångsställe, som t.ex. tillräckligt med trafikflöde eller kostnader. Kodexen definierar däremot vad ett gränsövergångsställe är, ”varje gränsövergångsställe som de behöriga myndigheterna har godkänt för passage av de yttre gränserna”. Vidare regleras i

---

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 399/2016 av den 9 mars 2016 om en unionskodex om passager för personer (kodex om Schengen gränserna).

2022-11-16

A662.684/2020

kodeksen om passage över yttre gräns, angivelser om öppettider och att EU-kommissionen ska meddelas i en förteckning om samtliga gränsövergångsställen.<sup>2</sup>

På nationell nivå kan det finnas andra parametrar som bör vägas in, t.ex. näringslivsintressen och att det ska finnas tillgängliga gränsövergångsställen över hela landet. Gällande näringslivsintressen är de av värde för en kommun eller region då det handlar om besöksnäring och möjlig positiv tillväxt både rörande företagsverksamhet och förmodad inflyttning av invånare. Även sådant som trafikvolym som kräver särskilda resurser för de gränskontrollerande myndigheterna, i första hand då Polismyndigheten som har huvudansvaret för gränskontroll, kan behöva beaktas. Ett annat perspektiv på om det ska krävas en viss trafikvolym för att få vara ett gränsövergångsställe är att det kan innebära längre avstånd mellan orterna, vilket skulle kunna påverka tillgängligheten. Det finns också i gränskodeksen angivet att ett gränsövergångsställe ska ha tillräckligt med personella resurser för hög och enhetlig nivå på kontrollen, samt att gränskontrolltjänstemännen<sup>3</sup> ska vara vederbörligen utbildade för att kunna genomföra gränskontroller på korrekt sätt<sup>4</sup>. Oaktat ovan perspektiv, har denna sammanställning och analys dock inte som syfte eller målsättning att fastställa kriterier för ett gränsövergångsställe.

Enligt artikel 39 (b) gränskodeksen<sup>5</sup> ska varje medlemsstat i en förteckning anmäla sina gränsövergångsställen till EU-kommissionen. I Schengenhandboken bilaga 4 framgår samtliga gränsövergångsställen. Det är däremot inte i denna bilaga anggett om de olika fartygskategorierna som framgår i föreskriften FAP 272–2.

Av inventeringen framgår att vissa förutsättningar bedöms som avgörande för att Polismyndigheten ska kunna bedriva en effektiv gränskontroll. Exempel på dessa är bemanning, infrastruktur, kompetens och arbetsmiljö. En övergripande analys gör gällande att om gynnsamma förutsättningar finns inom dessa områden fungerar också gränskontrollarbetet.

Inför revideringen 2004 angavs som skäl till behov av kategorier för fartyg, olika regler enligt då gällande utlänningsförordning.<sup>6</sup> Därför utformades då

---

<sup>2</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 399/2016 av den 9 mars 2016 om en unionskodex om passager för personer (kodex om Schengengränserna). Artiklarna 2 och 5.

<sup>3</sup> Gränskontrolltjänstemän utifrån gränskodeksen art.16. I Polismyndighetens BESTA funktionslista, bilaga 2 till Polismyndighetens riktlinjer för personalnomenklatur (PM 2017:42), används benämning gränskontrollant.

<sup>4</sup> Gränskodeksen, artiklarnas 15 och 16.

<sup>5</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 399/2016 av den 9 mars 2016 om en unionskodex om passager för personer (kodex om Schengengränserna).

<sup>6</sup> 5 kap. utlänningsförordningen (1989:547).

2022-11-16

A662.684/2020

gällande föreskrift med kategorisering av handels- och passagerarfartyg, fiskefartyg samt fritidsfartyg. I den nu gällande utlänningsförordningen<sup>7</sup> finns inte längre olika regler kvar för de olika fartygskategorierna. För att utreda ett eventuellt fortsatt behov av kategorisering ställdes frågan till Sjöfartsverket, Kustbevakningen och Transportstyrelsen.

Kustbevakningen framförde att indelningen av kategorier bör vara kvar. Som skäl angavs bland annat att olika typer av hamnar lämpar sig olika väl för olika fartygsslag och sjötrafik. Kustbevakningen gav som exempel att gränsövergångsställen som särskilt pekats ut för fritidsbåtstrafik, som Sandhamn i Stockholms skärgård, är ett exempel på en bra hamn för anlop av just fritidsbåtar, men som inte är anpassad för handelstrafik. I motsatsförhållandet är de flesta gränsövergångsställen för handelssjöfart direkt olämpliga för fritidsbåtstrafik.

Kustbevakningen framförde särskilt att en anledning till att ha separata gränsövergångsställen för olika fartygskategorier är att hamnar för handelssjöfart är utpekade International Ship & Port Facility Safety Code områden (ISPS), alltså har de ett skalskydd för fartyg och hamn mot yttre hot<sup>8</sup>.

Sjöfartsverket och Transportstyrelsen framförde inga synpunkter.

Det har i olika sammanhang, som inte alltid kan härledas till en specifik källa, framförts om problem med hur det ska uppfattas där en hamn förekommer flera gånger i föreskriften, eller där det t.ex. anges begrepp som ”Stockholms hamnar” vilka hamnar som avses. För att förstå vilken hamn som avses är det nödvändigt att i föreskriften läsa under respektive tredje till femte paragraferna vilka fartygskategorier som avses för anlop.

Som en möjlighet till förtydliganden har Kustbevakningen förordat att gränsövergångsställen ska preciseras med gps-angivelser eller geotags. På det sättet skulle det exakt kunna förstås vilken hamn som avses i ett område med flera hamnar. Vid samrådet har vissa regioner vidhållit önskemål om att det i föreskriften skrivs in och namnges vilka hamnar som ska avses för vissa hamn-gränsövergångar.

Det bemyndigande som Polismyndigheten har utifrån utlänningsförordningen för att meddela föreskriften begränsar dock möjligheterna att skriva in detaljer som koordinater, preciserande av namn eller andra förklaringar. Dessa blir mer av en serviceåtgärd vars information istället bör framgå i kompletterande

---

<sup>7</sup> Utlänningsförordningen (2006:97).

<sup>8</sup> Kustbevakningen hänvisar till Sjöfartsverkets föreskrift (SJÖFS 2007:1).

källor som på Polismyndighetens hemsida och i andra dokument för vägledning.

Sammanfattningsvis är bedömningen att indelningen av olika fartygskategorier i föreskriften behöver kvarstå för att förenkla vägledningen.

### **3.1 Övriga omständigheter**

En aspekt som Kustbevakningen har framfört är behov av att väga in bestämmelser om karantän, bland annat lagen (2006:1570) om skydd mot internationella hot mot människors hälsa samt bestämmelser i fartygssäkerhetslagen. En samlad bedömning visar dock inte att bestämmelser om karantänshamn och flygplatser enligt lagen (2006:1570) har någon avgörande betydelse för gränsövergångsställen. Det finns idag åtta hamnar och fem flygplatser som är utpekade karantänshamnar respektive karantänsflygplatser. Gällande hamnar överensstämmer karantänshamn och gränsövergångsställen för följande; Gävle, Göteborg, Helsingborg, Luleå, Malmö, Stockholm och Sundsvall. Som karantänshamn anges även Umeå hamn som geografiskt är placerad i Holmsund som i sin tur ligger i Umeå kommun. Samtliga karantänsflygplatser är gränsövergångsställen.

ISPS är ett regelverk som trädde i kraft 1 juli 2004 och har för avsikt att öka sjöfartsskyddet i hamnarna och på fartygen. Reglerna om sjöfartsskydd syftar till att skydda sjöfartssektorn mot grova våldsbrott, bl.a. terrorism. Rederier, fartyg och hamnanläggningar skall samarbeta för att upptäcka och bedöma hot i form av brottsliga handlingar mot sjöfartssektorn.

Det finns inte något omnämnt i varken lagen (2004:487) om sjöfartsskydd eller lagen (2006:1209) om hamnskydd om att syftet också ska vara gränskontroll. Mot bakgrund av detta bedöms inte ISPS vara tillämpligt för frågan om vilka platser som ska vara gränsövergångsställen.

## **4 Beredningen**

### **4.1 Inventering av gränsövergångsställen och förutsättningar**

Den inventering som genomfördes samt efterföljande analys ledde fram till förslag till revideringar av gränsövergångsställen. Analysen visade att vissa av de inkomna förslagen till ändringar inte bedömdes kunna drivas vidare i denna omgång. Detta då dessa revideringar skulle innebära krav på att ändra i Utlänningsförordningen. Det gäller förslag där gränsövergångsställen föreslås tas bort och som innebär att berörd kommun därmed skulle bli utan gränsövergångsställen. Det är inte uteslutet att ett arbete som innebär revideringar

2022-11-16

A662.684/2020

i utlänningsförordningen behöver genomföras men kräver i sådana fall djupare analyser och bearbetning.

Svaren på samrådet visar tydligt att det finns fortsatta önskemål om att driva arbetet vidare och få till en hemställan om ändringar i utlänningsförordningen. Det är dock att föredra att detta arbete kan drivas i ett samlat grepp med utredning om tillägg och möjliga borttag av kommuner i utlänningsförordningen.

I övrigt framfördes även exempel där regionerna kom in med ställningstaganden rörande gränspolisverksamheten i stort, men som inte direkt berörde arbetet med revidering av föreskriften. I de fallen har dessa ställningstaganden inte tagits med i analysen.

#### **4.2 Förslag som skulle kräva ändring i utlänningsförordningen (2006:97)**

Ett förslag var att Stenungsund skulle läggas till som gränsövergångsställe för sjö. Som bakgrund framfördes att hamnen är på plats tre i region Väst gällande av- och påmönstrand sjömän. Hamnen har en stor internationell handelsjöfart och är vidare en kemikaliehamn till vilken vissa fartyg då endast kan anlöpa. Detta kräver dock att Stenungsunds kommun läggs till i utlänningsförordningen.

Ett annat förslag var att Uddevalla hamn skulle läggas till. Som argument framfördes att hamnen har kapacitet att ta emot stora fartyg samt har handels- och sjöfartsförbindelser med bl.a. Sydamerika. Hamnen ligger på sjätte plats i region Väst gällande av- och påmönstringar. I hamnen förekommer också gränsöverskridande brottslighet. Hamnen har tidigare varit ett gränsövergångsställe. Detta kräver dock att Uddevallas kommun läggs till i utlänningsförordningen.

Förslag framfördes också om att Göta kanal (Söderköping) ska tas bort som gränsövergångsställe och ersättas med Mems slussar, som ligger i Norrköpings kommun. Då Söderköping kommun inte har några fler gränsövergångsställen men står angiven som ort i utlänningsförordningen, skulle detta innebära att kommunen saknar gränsövergångsställe. Göta kanal får därför tills vidare stå kvar som gränsövergångsställe. Gällande tillägg av Mems slussar se vidare nedan under avsnitt 6.1.

I svar på samrådet lades det till önskemål om att ta bort Skövde flygplats som gränsövergångsställe då det har tagits ett kommunbeslut om att avveckla flyg-

2022-11-16

A662.684/2020

platsen. Detta skulle dock kräva en ändring i utlänningsförordningen då Skövde kommun i övrigt inte har några gränsövergångsställen.

#### **4.3 Förslag om ändringar av gränsövergångsställen som inte drivs vidare för ändringsförfattningen**

Som förslag på eventuellt nytt gränsövergångsställe framfördes Bergs oljehamn i Nacka kommun, då det där är många på- och avmönstringar av sjömän. Det framgick dock inte i inventeringen information om tredjelandstrafik varför det är svårt att göra en analys av behovet att lägga till Bergs oljehamn som ett gränsövergångsställe.

Även Storugns hamn på Gotland har föreslagits som ett nytt gränsövergångsställe. I hamnen hanteras kemikalier i form av släckt och osläckt kalk som enligt uppgift utgör en risk i hamnen. Hamnen ägs av Nordkalk och gränspoliserna har fått delta i en riskbedömning för att få vistas i hamnen på grund av risken. Liknande bedömning görs för Storugns hamn som för Bergs oljehamn ovan, då det även i detta fall saknas uppgifter eller underlag om eventuell tredjelandstrafik.

Ett annat eventuellt förslag på nytt gränsövergångsställe som inkom var Stora Vika hamn i Nynäshamn. Det saknas dock generellt uppgifter för att kunna ta ställning till om behov och relevans för att lägga till Stora Vika som ett gränsövergångsställe.

Kapellskär i Norrtälje kommun föreslogs att tas bort som gränsövergångsställe då det enligt uppgift endast förekommer Schengenintern trafik. Detta bedöms dock inte vara tillräckligt underbyggt argument och de inkomna uppgifterna säger inte heller något om möjlig framtida tredjelandstrafik. Förslaget drivs av den anledningen inte vidare.

Falkenberg hamn föreslogs tas bort mot bakgrund av att det inte förekom några av- eller påmönstringar av sjömän under 2019 och 2020 samt att det inte förekom någon övrig tredjelandstrafik. Samtidigt framfördes att hamnen har stor kapacitet att ta emot större handelsfartyg och har goda kommunikationer till storstadsregioner. Avsaknad av trafik under 2019 och 2020 bedöms inte som skäl för att gränsövergångsstället ska tas bort. Tvärtom talar hamnens kapacitet för att den bör kvarstå som gränsövergångsställe.

Slutligen föreslogs att Linköping och Norrköpings flygplats skulle tas bort som gränsövergångsställen. Som skäl framfördes att det fanns en problematik med att flera gränsövergångsställen för luft (Skavsta, Norrköping, Linköping, Jönköping flygplatser) finns inom ett begränsat geografiskt område. Detta in-



nebär att det är svårt att säkerställa rätt kompetens och resurs till samtliga platser. Vidare framfördes problem med infrastrukturen samt arbetsmiljö vid dessa två flygplatser. Argument kopplat till arbetsmiljö och infrastruktur, eller geografisk spridning, bedöms inte utgöra en tillräcklig grund för att ta bort gränsövergångsställen. Det kan också i sammanhanget generellt framföras att det i gränskodexen skäl 17 anges att medlemsstater bör se till att kontrollförfaranden vid yttre gräns inte utgör betydande hinder för handeln eller för socialt och kulturellt utbyte, och att medlemsstaterna bör tillhandahålla tillräckligt med personal och resurser.

## **5 Bemyndiganden**

Enligt 8 kap. 13 § punkten 5 utlänningsförordningen (2006:97) får Polismyndigheten meddela föreskrifter om platser för gränsövergång.

## **6 Polismyndighetens förslag**

Förslagen avser ändringar i föreskriften som inte kräver hemställan om att ändra i utlänningsförordningen (2006:97). Se bilaga för Polismyndighetens förslag till ändring av föreskriften. Förslaget innebär vidare att det är en ändringsförfattning då ändringar sker av §§ 2, 3 och 5 men § 4 lämnas oförändrad.

### **6.1 Förslag till nya gränsövergångsställen där kommun redan finns upptagen i utlänningsförordningen**

Brofjorden hamn (Lysekils kommun) föreslås läggas till som ett gränsövergångsställe. Brofjorden har omfattande handelstrafik och är plats nummer två i region Väst gällande av- och påmönstrande sjömän. Kustbevakningen har framfört att de anser Brofjorden ska göras om till ett gränsövergångsställe då volymen av anlöp är stor.

Under 2020 tillkom Norvik hamn i Nynäshamn kommun. Hamnen är en stor containerhamn som kommer att ha ett högt trafikflöde med förmodad tredjelands trafik och föreslås läggas till som ett gränsövergångsställe.

Mems sluss, som ligger vid infarten till Göta kanal, föreslås läggas till som ett gränsövergångsställe. Detta då det är vid Mems sluss som det är strategiskt lämpligast att genomföra gränskontrollen för fartyg som färdas på Göta kanal. Mems sluss ligger i Norrköpings kommun.

2022-11-16

A662.684/2020

## **6.2 Gränsövergångsställen som föreslås tas bort utan påverkan på utlänningsförordningen (2006:97)**

Göteborg City Airport föreslås tas bort som gränsövergångsställe. Detta mot bakgrund av det inte längre förekommer charter- eller reguljärflyg där. Swedavia beslutade 2015 (publik uppgift) att lägga ned den kommersiella trafiken och flytta all trafik till Landvetter. För Göteborg som kommun innebär det dock inte att kommunen blir utan gränsövergångsställe.

Gävle flygplats, Rörberg, föreslås tas bort. Flygplatsen är nedlagd och det finns inget som tyder på att tredjelandstrafik ska återupptas. Gävle kommun finns upptagen i Utlänningsförordningen. Föreskriften har även Gävle hamnar som angivet gränsövergångsställe och kommunen skulle därmed inte bli utan gränsövergångsställe.

Strömstads gästhamn önskas tas bort. Strömstads hamn önskas dock kvarstå. Som argument för att ta bort gästhamnen framförs att det inte förekommer tredjelandstrafik, dock är det oklart om det inte skulle kunna komma fritidsbåtar från Storbritannien vilket då innebär tredjelandstrafik. Att gästhamnen tas bort innebär dock inte att kommunen blir utan gränsövergångsställe då hamnen kvarstår. Det är också rimligt att Strömstad med sitt geografiska läge kvarstår som gränsövergångsställe. Det är dock i nuläget svårt att bedöma hur det kan påverka tillgängligheten för fritidsbåtstrafik från tredje land.

Gränsövergångsställena Söderhamn och Öregrund för fritidsfartyg föreslås tas bort. Detta då det råder mycket begränsad tredjelandstrafik för fritidsbåtar.

Vidare föreslås att Norrtälje hamn tas bort då hamnen avvecklats och det bl.a. byggts bostäder på platsen. I föreskriften är hamnen upptagen för handelsfartyg. Enligt information på kommunens hemsida framgår att industrihamnsverksamheten helt avvecklats 2015, men att passagerartrafik och mindre fartyg fortsatt ska kunna anlöpa hamnen. Vidare framkommer i en utvecklingsplan för Norrtälje stad antagen 2004 att hamnen ska bli en utvidgning av befintlig stadskärna. Norrtälje kommun har fler platser som är upptaget som gränsövergångsställe som Kapellskär och Hallstavik, och skulle som kommun inte bli utan gränsövergångsställe.

Oxelösunds hamn för fritidsfartyg föreslås tas bort. Bakgrunden är att det inte förekommit några anmälningar om kontroller de senaste tio åren. Det innebär dock inte att det kan uteslutas att fritidsbåtar som är föremål för gränskontroll anlöpt. Det är dock i nuläget svårt att bedöma hur det kan påverka tillgängligheten för fritidsbåtstrafik från tredje land. Att gästhamnen tas bort

innebär inte att kommunen blir utan gränsövergångsställe då Oxelösunds hamn kvarstår för handelsfartyg.

Slutligen föreslås att Göteborgs hamnar byter namn till Göteborgs hamn. Det kan dock tilläggas att i samband med revideringen av fappen inför 2004 framfördes önskemål om att det skulle vara ”hamnar”.

### **7 Beskrivning av vilka alternativa lösningar som finns för det man vill uppnå och vilka effekterna blir om någon reglering inte kommer till stånd**

Polismyndighetens föreskrifter om gränsövergångsställen behöver ändras. Detta i syfte att möjliggöra ett effektivare gränskontrollarbete, både vad gäller användning av resurser som möjligheten att genomföra gränskontroll med fullgod kvalitet och i enlighet med EU-lagstiftningen. Om aktuell föreskrift inte ändras försämras möjligheterna till ett effektivt och rättssäkert gränskontrollarbete.

Det finns dock alltjämt behov av att fortsatt se över platserna för gränsövergångsställen som också skulle innebära förändringar i utlänningsförordningen.

### **8 Vilka som berörs av regleringen**

Polismyndigheten  
Kustbevakningen  
Tullverket  
Säkerhetspolisen  
Sjöfartsverket  
Transportstyrelsen  
Migrationsverket

### **9 Kostnadsmässiga och andra konsekvenser som ändringarna medför**

Förändringar av gränsövergångsställen kan innebära nya kostnader för t.ex. infrastruktur samt personal för att kunna utföra gränskontroll, men förslaget innebär även att gränsövergångsställen tas bort. Möjligen skulle kostnader för nya gränsövergångsställen kunna öka i det korta perspektivet, men troligen vara lönsamt i det längre perspektivet. Om Sveriges gränsövergångsställen bättre överensstämmer med de platser där det är relevant för Polismyndigheten att bedriva gränskontroll så torde kostnader bli mer förutsägbara och stabila i relation till budgetarbete etc.

**10 Sveriges anslutning till den Europeiska unionen**

Förslaget överensstämmer med och går inte utöver de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska unionen.

I enlighet med artikel 39 (b) gränskodexen ska en uppdaterad förteckning av Sveriges gränsövergångsställen meddelas till EU-kommissionen.

**11 Tidpunkten för ikraftträdandet**

Föreskrifterna föreslås träda i kraft 1 mars 2023.

**Kontaktperson** hos Polismyndigheten:

Erika Vagasy, nationella operativa avdelningen, nationella gränspolissektionen.

Tel: 073 071 89 54

E-post: [erika.vagasy@polisen.se](mailto:erika.vagasy@polisen.se)