

Søren Østerby Harbo

Fra: Jane Brodthagen, JNB. <jnb@regioner.dk>
Sendt: 30. november 2015 10:51
Til: UIBM Hovedpostkasse; Søren Østerby Harbo
Emne: VS: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)
Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; Udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven.pdf; Høringsliste.pdf

Kære Søren Harbo

Regionerne har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Med venlig hilsen

Jane Brodthagen
Seniorkonsulent, cand.jur.
Center for sundhedspolitik, økonomi og socialpolitik

Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 35 29 82 21
M 29 17 09 04
E jnb@regioner.dk

Officiel post bedes sendt til
regioner@regioner.dk

www.regioner.dk

VIS.dk

• forum for videnspredning i sundhedsvæsenet



Fra: Shari Asantewa Boateng [<mailto:sbo@uibm.dk>]

Sendt: 27. november 2015 17:58

Til: Advokatrådet; Amnesty Nu; Amnesty International; Asylret; BARD - Board of Airlines Representatives in Denmark; Bedsteforældre for Asyl; Børnerådet; Børns Vilkår; Danmarks Rederiforening; Danmarks Rejsebureau Forening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Erhverv; Dansk Flygtningehjælp; Dansk Industri; Dansk Luftfart; Dansk Socialrådgiverforening; Dansk Tog; Danske Advokater; Danske Havne; Datatilsynet; Den Danske Helsinki-Komité for Menneskerettigheder; Den Danske Dommerforening; Den Danske Europabevægelse; Den Katolske Kirke i Danmark; Direktoratet for Kriminalforsorgen; Dokumentations- og Rådgivningscentret om Racediskrimination; Dommerfuldmægtigforeningen; Flygtningenævnet; Flygtninge Under Jorden; Foreningen af Offentlige Anklagere; FAU - Foreningen af Udlændingeretsadvokater; Færøernes Landsstyre; Naalakkersuisut (Grønlands Selvstyre); Indvandreradgivningen; Institut for Menneskerettigheder; Kirkernes Integrationstjeneste; KL - Kommunernes Landsforening; Landsforeningen af Forsvarsadvokater; Politiforbundet; Red Barnet; Retspolitisk Forening; Retssikkerhedsfonden; Rigsadvokaten; Rigspolitiet; Røde Kors; Rådet for Etniske Minoriteter; SOS mod Racisme; Udlændingestyrelsen; UNHCR; Ægteskab Uden Grænser; HORESTA; FTF - Funktionærernes og Tjenestemændenes Følelsesråd; Landsorganisationen i Danmark; Danmarks Skibsmæglerforening; Dansk Byggeri; Dansk Rib Charter Brancheorganisation; Dansk Transport og Logistik; Danske Speditører; International Transport Danmark; North Sea Operators Committee Denmark; Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer; Småøernes Færgeselskaber; Træskibs Sammenslutningen; Assuranceforeningen SKULD; Danmarks Skibskredit A/S; Finansrådet; Forsikring og Pension; Danmarks Fiskeriforening; A.P. Møller - Mærsk A/S; Det Juridiske Fakultet; Fiskeriets Arbejds miljøråd; Focus

Advokater; Gorrissen Federspiel; Justitsministeriet; Kromann Reumert; Søfartens Arbejdsmiljøråd; Søfartsraadet; 3F Sømandene; CO-Søfart; Fagligt Fælles Forbund (3F); fp@forsikringopension; foa@foa.dk; service@hk.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; mail@soefartens.org; erst@erst.dk; Regioner@regioner.dk; sok@mil.dk; webmaster@danpilot.dk; dsbpost@dsb.dk; s-toog@s-toog.dk; dsfirst@dsb.dk; info@bli.dk; jgl@di.dk; db@db-dk.dk; jasv@di.dk; transport@di.dk; es@es-daa.dk; info@rejsearrangoerer.dk; mail@krp.dk; rasmus.winther@cph.dk; post@sydtrafik.dk; post@sonderborg-lufthavn.dk; info@aal.dk; info@aar.dk; info@toptourist.dk; dc@unilines.dk; mail@eurolines.dk; info@arriva.dk; mail@abildskou.dk; info@albatourist.dk; info@besatrans.dk; jandsen@post.tele.dk; neptunbus@gmail.com; egons@egons.dk; ino@danskturistfart.dk; info@johns-bus.dk; jsm@faergen.dk; krs@faergen.dk; info@airgreenland.dk; station@atlantic.fo; rute@dat.dk; kr@jet-time.dk; info@primeraair.com; lars.w.andersen@sas.dk; info@starair.dk; info@sunair.dk; torben.andersen@thomascook.dk; mail@trafiksekskaberne.dk; mba@moyjatrafik.dk

Emne: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Søren Østerby Harbo

Fra: Flemming Nygaard Christensen <flemming@f-a.dk>
Sendt: 30. november 2015 08:29
Til: Shari Asantewa Boateng
Emne: SV: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Hej Shari.

Efter en gennemgang af fremsendte har vi ingen kommentarer.

Med venlig hilsen
Direktør
Flemming Nygaard Christensen



Auktionsgade 1b
6700 Esbjerg
Direkte: +45 75 11 93 12
Mobil: +45 51 52 77 66
Mail: flemming@f-a.dk
Web: www.f-a.dk



Fiskeriets Arbejdsmiljøtjenestes kvalitetsledelsessystem er certificerede i henhold til DS/EN ISO 9001:2008. Alle konsulent ydelser og produkter er omfattet herom.

Fra: Shari Asantewa Boateng [<mailto:sbo@uibm.dk>]

Sendt: 27. november 2015 17:58

Til: Advokatrådet; Amnesti Nu; Amnesty International; Asylret; BARD - Board of Airlines Representatives in Denmark; Bedsteforældre for Asyl; Børnerådet; Børns Vilkår; Danmarks Rederiforening; Danmarks Rejsebureau Forening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Erhverv; Dansk Flygtningehjælp; Dansk Industri; Dansk Luftfart; Dansk Socialrådgiverforening; Dansk Tog; Danske Advokater; Danske Havne; Datatilsynet; Den Danske Helsinki-Komité for Menneskerettigheder; Den Danske Dommerforening; Den Danske Europabevægelse; Den Katolske Kirke i Danmark; Direktoratet for Kriminalforsorgen; Dokumentations- og Rådgivningscentret om Racediskrimination; Dommerfuldmægtigforeningen; Flygtningenævnet; Flygtninge Under Jordan; Foreningen af Offentlige Anklagere; FAU - Foreningen af Udlændingeretsadvokater; Færøernes Landsstyre; Naalakkersuisut (Grønlands Selvstyre); Indvandrerådgivningen; Institut for Menneskerettigheder; Kirkernes Integrationstjeneste; KL - Kommunernes Landsforening; Landsforeningen af Forsvarsadvokater; Politiforbundet; Red Barnet; Retspolitisk Forening; Retssikkerhedsfonden; Rigsadvokaten; Rigspolitiet; Røde Kors; Rådet for Etniske Minoriteter; SOS mod Racisme; Udlændingestyrelsen; UNHCR; Ægteskab Uden Grænser; HORESTA; FTF - Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd; Landsorganisationen i Danmark; Danmarks Skibsmæglerforening; Dansk Byggeri; Dansk Rib Charter Branche forening; Dansk Transport og Logistik; Danske Speditører; International Transport Danmark; North Sea Operators Committee Denmark; Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer; Småbørnes Færgeselskaber; Træskibs Sammenslutningen; Assuranceforeningen SKULD; Danmarks Skibskredit A/S; Finansrådet; Forsikring og Pension; Danmarks Fiskeriforening; A.P. Møller - Mærsk A/S; Det Juridiske Fakultet; Post; Focus Advokater; Gorrissen Federspiel; Justitsministeriet; Kromann Reumert; Søfartens Arbejdsmiljøråd; Søfartsrådet; 3F Sømændene; CO-Søfart; Fagligt Fælles Forbund (3F); fp@forsikringogpension; foa@foa.dk; service@hk.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; mail@soefartens.org; erst@erst.dk; regioner@regioner.dk; sok@mil.dk; webmaster@danpilot.dk; dsbpost@dsb.dk; s-tog@s-tog.dk; dsfirst@dsb.dk; info@bl.dk; jgl@di.dk; db@db-dk.dk; iasv@di.dk; transport@di.dk; es@es-daa.dk; info@rejsearrangoerer.dk; mail@krp.dk; rasmus.winther@cph.dk; post@sydtrafik.dk; post@sonderborg-lufthavn.dk; info@aal.dk; info@aar.dk; info@toptourist.dk; dc@unilines.dk; mail@eurolines.dk; info@arriva.dk;

mail@abildskou.dk; info@albaturist.dk; info@besatrans.dk; jandsen@post.tele.dk; neptunbus@gmail.com;
egons@egons.dk; ino@danskturistfart.dk; info@johns-bus.dk; jsm@faergen.dk; krs@faergen.dk;
info@airgreenland.dk; station@atlantic.fo; rute@dat.dk; kr@jet-time.dk; info@primeraair.com; lars-w.andersen@sas.dk; info@starair.dk; info@sunair.dk; torben.andersen@thomascook.dk; mail@trafikselskaberne.dk;
mba@moviatrafik.dk

Emne: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Søren Østerby Harbo

Fra: Rigsombuddet <ro@fo.stm.dk>
Sendt: 1. december 2015 12:33
Til: sbo@uibm.dk; Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet, Indfødsretskontoret
Emne: Vs: Høringssvar fra Landsstyret: Udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar ifm. midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22808) (RIGS-FO Sagsnr.: 2015 - 90)

Vedhæftede filer: Orientering til Rigsombudsmanden på Færøerne og Gr=3d3df8nland.pdf; Høringssvar.pdf; Udkast til lovforslag om ændring af udlændingeloven.pdf; Høringssvarliste.pdf

Til Udlændinge-, Integrations og Boligministeriet

Rigsombuddet har d.d. modtaget høringssvar fra Færøernes Landsstyre vedrørende Udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar ifm. midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

Landsstyret har ingen bemærkninger til det fremsendte.

Med venlig hilsen



Rigsombudsmanden
på Færøerne

John Johannessen
Administrativ kontorleder
Postboks 12
FO-110 Tórshavn
Tel: +298 201200
Fax: +298 201220
E-mail (journal): ro@fo.stm.dk
www.rigsombudsmanden.fo

Til: Rigsombudsmanden på Færøerne (ro@fo.stm.dk)
Cc: Bjørgfríð Ludvíg (BjorgfridL@uvmr.fo)
Fra: Jóhan Pauli Helgason (JohanPauliH@uvmr.fo)
Titel: Høringssvar fra Landsstyret: Udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar ifm. midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22808)
E-mailtitel: VS: Til Landsstyret: Udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar ifm. midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22808)
Sendt: 01-12-2015 11:59:52

Góðan dagin

Uttanríkis- og Vinnumálaráðið hevur ongar viðmerkingar til lógaruppskotið um broyting í donsku útlendingalógini, sum ikki er galdandi fyri Føroyar.

Vinaliga/Kind Regards

Jóhan Pauli Helgason
Fulltrúi/Adviser




Uttanríkis- og vinnumálaráðið / Ministry of Foreign Affairs and Trade
Tel +298 306681 • Mob +298 556081
johanph@vmr.fo • www.uvmr.fo

Fra: Rigsombuddet [<mailto:ro@fo.stm.dk>]
Sendt: 1. december 2015 08:36
Til: VMR-Journal <uvmr-journal@uvmr.fo>
Emne: Til Landsstyret: Udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar ifm. midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22808) (RIGS-FO Sagsnr.: 2015 - 90)

Til Uttanríkis- og Vinnumálaráðið

Hermed fremsendes i høring udkast til lov om ændring af udlændingeloven, jf. vedhæftede materiale. Udlændinge-, Integrations og Boligministeriet har sat høringsfristen til fredag den 4. december 2015. Rigsombuddet skal derfor anmode om eventuelt høringssvar fremsendt på mailadressen ro@fo.stm.dk senest torsdag den 3. december 2015.

Med venlig hilsen


Rigsombudsmanden
på Færøerne

John Johannessen
Administrativ kontorleder
Postboks 12
FO-110 Tórshavn
Tel: +298 201200
Fax: +298 201220
E-mail (journal): ro@fo.stm.dk
www.rigsombudsmanden.fo

Til: ro@gl.stm.dk (ro@gl.stm.dk), Rigsombudsmanden på Færøerne (ro@fo.stm.dk)
Fra: Shari Asantewa Boateng (sbo@uibm.dk)
Titel: Udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar ifm. midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22808)
Sendt: 30-11-2015 15:08:25

Se venligst vedhæftede.

Med venlig hilsen

Shari Asantewa Boateng
Udlændingeafdeling

Overassistent
Direkte telefon:
E-mail: sbo@uibm.dk

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet

Departementet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Telefon: +45 72 26 84 00
E-mail: uibm@uibm.dk
www.uibm.dk

Besogsadresse:
Slotsholmsgade 10
DK-1216 København K

Søren Østerby Harbo

Fra: 1 - ERST Høring <hoering@erst.dk>
Sendt: 1. december 2015 10:35
Til: UIBM Hovedpostkasse; Søren Østerby Harbo
Emne: Erhvervsstyrelsens høringssvar vedr. lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Kære Udlændinge, - Integrations – og Boligministeriet

Erhvervsstyrelsen har modtaget nedenstående høring vedr. "lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)".

Høringen giver ikke Erhvervsstyrelsen (herunder TER) anledning til bemærkninger, idet forslaget ikke indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet.

Fra januar 2015 er alle ministerier pålagt nye krav om styrkede erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger ved forslag til ny regulering med væsentlige konsekvenser for erhvervslivet. Se www.erst.dk/konsekvensvurderinger for mere information.

Med venlig hilsen

Anne Krejberg Christensen
Stud.merc.jur.

ERHVERVSSTYRELSEN
Direktionssekretariatet - Team Jura
Dahlerups Pakhus
Langelinle Allé 17
2100 København Ø
Telefon nr.: +45 3529 1000
www.erst.dk

Direkte tlf: +45 3529 1078
E-mail: AnnKre@erst.dk



Fra: Erhvervsstyrelsen Postkasse
Sendt: 30. november 2015 08:52
Til: Letbyrder
Emne: VS: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Fra: Shari Asantewa Boateng [<mailto:sbo@uibm.dk>]
Sendt: 27. november 2015 17:58
Til: Advokatrådet; Amnesti Nu; Amnesty International; Asylret; BARD - Board of Airlines Representatives in Denmark; Bedsteforældre for Asyl; Børnerådet; Børns Vilkår; Danmarks Rederiforening; Danmarks Rejsebureau Forening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Erhverv; Dansk Flygtningehjælp; Dansk Industri; Dansk Luftfart; Dansk Socialrådgiverforening; Dansk Tog; Danske Advokater; Danske Havne; Datatilsynet; Den Danske Helsinki-Komité for

Menneskerettigheder; Den Danske Dommerforening; Den Danske Europabevægelse; Den Katolske Kirke i Danmark; Direktoratet for Kriminalforsorgen; Dokumentations- og Rådgivningscentret om Racediskrimination; Dommerfuldmægtigforeningen; Flygtningenævnet; Flygtninge Under Jordan; Foreningen af Offentlige Anklagere; FAU - Foreningen af Udlændingeretsadvokater; Færøernes Landsstyre; Naalakkersuisut (Grønlands Selvstyre); Indvandrerrådgivningen; Institut for Menneskerettigheder; Kirkernes Integrationstjeneste; KL - Kommunernes Landsforening; Landsforeningen af Forsvarsadvokater; Politiforbundet; Red Barnet; Retspolitisk Forening; Retssikkerhedsfonden; Rigsadvokaten; Rigspolitiet; Røde Kors; Rådet for Etniske Minoriteter; SOS mod Racisme; Udlændingestyrelsen; UNHCR; Ægteskab Uden Grænser; HORESTA; FTF - Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd; Landsorganisationen i Danmark; Danmarks Skibsmæglerforening; Dansk Byggeri; Dansk Rib Charter Branche; Dansk Transport og Logistik; Danske Speditører; International Transport Danmark; North Sea Operators Committee Denmark; Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer; Småøernes Færgeselskaber; Træskibs Sammaenslutningen; Assuranceforeningen SKULD; Danmarks Skibskredit A/S; Finansrådet; Forsikring og Pension; Danmarks Fiskeriforening; A.P. Møller - Mærsk A/S; Det Juridiske Fakultet; Fiskeriets Arbejdsmiljøråd; Focus Advokater; Gorrissen Federspiel; Justitsministeriet; Kromann Reumert; Søfartens Arbejdsmiljøråd; Søfartsrådet; 3F Sømændene; CO-Søfart; Fagligt Fælles Forbund (3F); fp@forsikringogpension; foa@foa.dk; service@hk.dk; mf@mmf.dk; pao@pao.dk; mail@soefartens.org; Erhvervsstyrelsen Postkasse; regioner@regioner.dk; sok@mil.dk; webmaster@dampilot.dk; dsbpost@dsb.dk; s-tog@s-toog.dk; dsfirst@dsb.dk; info@bil.dk; igl@di.dk; db@db-dk.dk; jasv@di.dk; transport@di.dk; es@es-daa.dk; info@rejsearrangoerer.dk; mail@kro.dk; rasmus.winther@cph.dk; post@sydtrafik.dk; post@sonderborg-lufthavn.dk; info@aal.dk; info@aar.dk; info@toptourist.dk; dc@unilines.dk; mail@eurolines.dk; info@arriva.dk; mail@abildskou.dk; info@albaturnist.dk; info@besatrans.dk; jansen@post.tele.dk; neptunbus@gmail.com; egons@egons.dk; ino@danskturnistfart.dk; info@johns-bus.dk; ism@faergen.dk; krs@faergen.dk; info@airgreenland.dk; station@atlantic.fo; rute@dat.dk; kr@jet-time.dk; info@primeraair.com; lars-w.andersen@sas.dk; info@starair.dk; info@sunair.dk; torben.andersen@thomascook.dk; mail@trafikselskaberne.dk; mba@moviatrafik.dk

Emne: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Slotsholmsgade 10

1216 København K

uibm@uibm.dk + soh@uibm.dk

KRONPRINSESSEGADE 28
1306 KØBENHAVN K
TLF. 33 96 97 98

DATO: 2. december 2015
SAGSNR.: 2015 - 4465
ID NR.: 377896

**Høring - over udkast til lov om ændring af udlændingeloven
(Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre
Schengengrænser)**

Ved e-mail af 27. november 2015 har Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Høringsmaterialet er fremsendt med en frist på 8 dage til afgivelse af et svar.

Advokatrådet skal bemærke, at en sådan frist i realiteten udelukker en nærmere stillingtagen til de forslag, der er indeholdt i høringsmaterialet. Det må på den baggrund påregnes, at en række myndigheder og organisationer reelt ikke har mulighed for at udfylde den funktion som høringspart, som det lovforberedende arbejde normalt trækker på som led i kvalitetssikring af ny regulering og som led i en almindelig, demokratisk proces.

Der er i øvrigt ikke angivet nogen begrundelse for, hvorfor udgangspunktet om en høringsfrist på mindst 4 uger er fraveget, og Advokatrådet skal derfor opfordre til, at der i det lovforslag, der fremsættes for Folketinget, redegøres nærmere for den korte høringsfrist.

Advokatrådet har i øvrigt på grund af den korte tidsfrist ikke mulighed for at udtale sig i sagen.

Med venlig hilsen


Torben Jensen

Domstolsstyrelsen



Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Store Kongensgade 1-3
1264 København K
Tlf. +45 70 10 33 22
post@domstolsstyrelsen.dk
CVR-nr. 21659509
EAN-nr. 5798000161184

J.nr.: 2015-4102-0099-4
Sagsbehandler: Johanne Klørboe
Mail: jok@domstolsstyrelsen.dk
3. december 2015

Høringssvar - Domstolsstyrelsen - Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)

Ved e-mail af 27. november 2015 har Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet bedt Domstolsstyrelsen om en udtalelse i forbindelse med høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven vedrørende indførelsen af transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser.

Domstolsstyrelsen bemærker i den anledning, at forslaget – alt andet lige – må forventes at betyde lidt flere sager ved domstolene, og at udgifterne forbundet hermed umiddelbart vil blive af begrænset betydning.

Med venlig hilsen

Nicoline Nyholm Miller



Udlændinge-, Integrations- og Boligministe-
riet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Sendt til: uibm@uibm.dk
soh@uibm.dk
jm@jm.dk

3. december 2015

Datatilsynet
Borgergade 28, 5.
1300 København K

CVR-nr. 11-88-37-29

Telefon 3319 3200
Fax 3319 3218

E-mail
dt@datatilsynet.dk
www.datatilsynet.dk

J.nr. 2015-112-0501
Sagsbehandler
Cathrine Serup Raasdal
Direkte 3319 3213

Vedrørende høring over udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)

Ved e-mail af 27. november 2015 har Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet anmodet om Datatilsynets eventuelle bemærkninger til ovenstående lovforslag.

Lovforslaget giver ikke umiddelbart Datatilsynet anledning til at komme med bemærkninger.

Kopi af dette brev er sendt til Justitsministeriets lovafdeling til orientering.

Med venlig hilsen

Cathrine Serup Raasdal

Udlændinge-, Integrations-
og Boligministeriet

uibm@uibm.dk
soh@uibm.dk

Dato: 3. december 2015
J.nr.: 2015-5132-157

POLITIOMRÅDET
STABEN
LEDELSESSEKRETARIATET
Polititorvet 14
1780 København V

Besøgsadresse:
Ejby Industrivej 125-135
2600 Glostrup

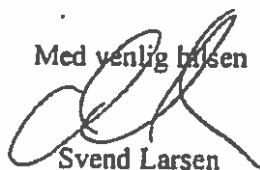
TF: 33 14 88 88
Lokalnr.:
E-mail: pol@politi.dk
Web: www.politi.dk

**Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transporte-
ransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengen-
grænser)**

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet har ved e-mail af 27. november 2015 sendt udkast til lovforslag om ændring af udlændingeloven.

Rigspolitiet kan i den forbindelse oplyse, at udkastet ikke giver Rigspolitiet anledning til bemærkninger.

Med venlig hilsen



Svend Larsen

politidirektør



Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet

03-12-2015
J.nr. 90-03-22-15
Kontaktperson Lars Berg
E-mail lab@sydtrafik.dk

Udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar)

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet har fremsendt et udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) med anmodning om eventuelle bemærkninger.

Sydtrafik ser på dette ændringsforslag med stor bekymring, da forslaget dårligt vil kunne forenes med Sydtrafiks ønske om at opretholde stabile busforbindelser til Tyskland på vilkår, der er acceptable for vores kunder, private vognmænd samt deres chauffører.

Sydtrafik opretholder i dag én fast busrute (rute 110) til Flensborg. Denne rute drives, på linje med alle andre busruter, af et privat vognmandsfirma, der anvender eget materiale og egne chauffører til opgaven.

Helt grundlæggende finder Sydtrafik det tvivlsomt, om trafikselskabet inden for gældende kontrakter vil kunne pålægge vognmandsfirmaet at opretholde driften på de vilkår, der vil være gældende, hvis Udlændinge-, Integrations- og Boligministeren træffer beslutning om at indføre transportøransvar, sådan som de foreslåede regler vil give mulighed for.

I det omfang, at en vognmand måtte erklære sig parat til at opretholde grænsetrafikken under sådanne vilkår, kan Sydtrafik blive mødt med kompensationskrav for de merudgifter, som vognmandsfirmaet skal afholde som følge af chaufførernes ekstraopgaver samt de forsinkelser (mer-tidsforbrug), som disse givetvis vil medføre for trafikafviklingen.

Sydtrafik finder det imidlertid meget usikkert, hvorvidt vognmænd i praktisk overhovedet vil have mulighed for at løse de opgaver, der ville følge af en midlertidig ministerbeslutning om transportøransvar. Dette skyldes, at de kontrolopgaver, som chaufførerne ville blive pålagt i situationen, er politimæssige opgaver, som chaufførerne ikke er rustet til at varetage. Selv om der ses bort fra

chaufførernes manglende kendskab til kontrol af rejsedokumenter, så vil der være tale om en konfliktfyldt opgave, som ligger ud over, hvad chaufførerne sædvanligvis forventes at håndtere alene og på egen hånd. Der vil også være forventelige sprogbarriere og endvidere vil der være overenskomstsmæssige begrænsninger for, hvad der kan pålægges chauffører i denne forbindelse.

Dertil kommer, at kontrollen skal varetages i udlandet, og det virker uafklaret, hvorvidt tysk politi kan eller vil bistå chaufførerne i en kontrol- eller konfliktsituation, f.eks. hvis passagerer nægter at forlade bussen pga. uenighed om rejsedokumenter mv.

Sydtrafik finder det herefter ønskeligt at få afklaret:

- Hvordan ministeriet forventer at chaufførerne kan sættes i stand til at kontrollere udenlandske pas, samt visa og øvrige rejsedokumenter
- Hvorvidt ministeriet ser en mulighed for at dansk politi kan bistå danske chauffører ved kontrolopgaver, som disse er pålagt at udføre i udlandet
- Hvilket samarbejde ministeriet forventer at få i stand med de tyske myndigheder, så disse vil bistå chaufførerne i kontrol- og konfliktsituationer enten rutinemæssigt eller på tilkald
- Hvorvidt et trafiksekskab som Sydtrafik kan ifalde strafansvar eller andre former for transportansvar for handlinger eller undladelser begået af underentreprenører, hhv. de hos dem ansatte chauffører, når de løser trafikopgaver på vegne af Sydtrafik

Sydtrafik gør opmærksom på, at chaufførernes evt. udførelse af indrejsekontrollen selv under meget gunstige omstændigheder kan blive mere tidskrævende, end hvad der er forudsat i køreplanerne. Trafikforsinkelser vil, sammen med chaufførernes udførelse af politimæssige opgaver over for vores passagerer, kunne belaste Sydtrafiks kunderelationer og offentlige image. Under de mest ugunstige vilkår kan det vise sig umuligt at afvikle busruter hen over landegrænsen på vilkår, som Sydtrafik finder forsvarligt.

På den beskrevne baggrund vil Sydtrafik opfordre Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet at genoverveje de foreslåede regler med henblik på at friholde transportørerne fra de kontrolopgaver, der ville følge af en ministerbeslutning om at indføre transportøransvar. I det omfang, at kontrolopgaver ikke kan løses på den tyske side af grænsen, vil Sydtrafik gerne samarbejde om, at kontrolopgaven kan udføres af dansk politi på et aftalt sted umiddelbart efter den danske grænse.

Skulle lovforslaget alligevel blive vedtaget i den nu foreliggende form, vil Sydtrafik appellere til Udlændinge-, Integrations- og Boligministeren om at afstå fra at træffe beslutning om transportøransvar i tilfælde, hvor der beslutes midlertidig grænsekontrol mellem Schengenlande. Dette af hensyn til, at indførelsen af transportøransvar meget vel kan føre til, at busruter hen over landegrænsen må indstilles midlertidigt efter samråd mellem vognmand og trafikselskab. Et sådant skridt ville være til stor gene for Sydtrafiks kunder, som bl.a. omfatter pendlere og uddannelsessøgende.

- o -

Afslutningsvis vil Sydtrafik anmode om, at Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet fremover vil indrømme høringsparterne bedre tid til at vurdere lovforslag som det foreliggende. Ministeriets høringsbrev blev udsendt fredag den 27. november efter kontortid, og Sydtrafik har følgelig kun haft få dage til at undersøge forslaget indhold og mulige konsekvenser.

Med venlig hilsen



Lars Berg
Direktør

Søren Østerby Harbo

Fra: ES <es@es-daa.dk>
Sendt: 3. december 2015 17:36
Til: UIBM Hovedpostkasse
Cc: ES-DAA ; Søren Østerby Harbo
Emne: Høring - UIBM Id nr.:22552: ES 218-15

ES 218-15

Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES) takker for muligheden for at deltage i høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

ES noterer sig, at flere af ES medlemmer er direkte adressater i høringen. ES kan således ikke udelukke, at disse selv indsender bemærkninger til udkastet henset til den korte høringsfrist.

ES har ikke bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen / Best Regards
Dan Banja
Oberstløjtnant / Lt. Colonel
Generalsekretær / Secretary-General
Blålersvej 51
DK-2990 Nivå
Mobil: +45 2480 2256
www.es-daa.dk



Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon +45 32 32 30 31

Telefax [Click here to enter text.](#)

Mobil +45 32 32 30 31

e-mail lars.wandersen@sas.dk

CPHAZ/LWA

3. december 2015

Høring over lovforslag vedr. indførelse af transportøransvar ved indre Schengen-grænser, sagsnr. 2015-1423

Der henvises til ministeriets brev af 27. november 2015 vedrørende Indførelse af transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengen-grænser. Der henvises i øvrigt til behageligt møde med ministeriet g.d.

SAS har selvsagt forståelse for, at den ekstraordinære flygtningesituation kan kalde på ekstraordinære løsninger. SAS er dog af den opfattelse, at eftersom afskaffelsen af grænsekontrollen inden for Schengen-området er aftalt mellem stater, så bør en genindførelse af grænsekontrollen også være et anliggende mellem og for stater. Grænsekontrol må endvidere anses at burde gennemføres af myndigheder med den fornødne myndighedsbeføjelse og kompetence.

Med nærværende lovforslag bliver grænsekontrollen unilateralt delegeret af staten til private aktører og enkeltpersoner, som ikke i øvrigt har forudsætninger for at gennemføre en sådan kontrol.

I følge det oplyste vil indførelse af grænsekontrol for luftfartens vedkommende kun blive gennemført i specifikke lufthavne, hvor der måtte opstå et problem med grænsepassage. Der synes ikke på nuværende tidspunkt at bestå sådanne problemer.

SAS' overordnede bekymring er, at indførelse af grænsekontrol og transportøransvar fra dansk side hurtigt kan få en spredningseffekt til andre lande og som følge heraf et uoverskueligt omfang for SAS som transportør. Ligeledes er der risiko for, at der ved indførelse af grænsekontrol ved landegrænserne i stedet opstår et pres på grænserne i lufthavnene i lande med mange flygtninge og transitlande som eksempelvis Tyskland, hvor SAS har et stort antal destinationer med mange frekvenser.

Det er SAS' forståelse, at indførelse af en midlertidig grænsekontrol ikke automatisk indebærer en samtidig indførelse af transportøransvar. Efter SAS' opfattelse bør en indførelse af transportøransvaret således også afvente en nærmere evaluering af grænsekontrollens virkning.

For at SAS må rimelighed skal kunne gennemføre dokumentkontrol i forbindelse med indførelse af grænsekontrol, må der være et vist varsel. SAS' personale og personale hos SAS' udenlandske leverandører har ikke umiddelbart ekspertise og ressourcer til at gennemføre dokumentkontrollen. Det kræver en meget specifik uddannelse og erfaring.

Det må derfor også være rimeligt, at der gives længst muligt varsel, og at der ikke umiddelbart indføres strafansvar for mangelfuld dokumentkontrol, men at dette afventer en vis indkøringsperiode, hvilket bør nævnes i lovforslagets bemærkninger.

SAS' konkrete største bekymring er, at en eventuel indførelse af grænsekontrol og transportøransvar har baggrund i en højspændt flygtningesituation i Europa, hvor flygtninge under til tider ekstreme forhold har været undervejs længe. Såfremt disse ved ombordstigning ikke har fornøden rejselægitimation, vil det være strafbart for SAS ikke at afvise de pågældende. En afvisning kan meget vel udvikle sig til en utryk situation for vores medarbejdere eller leverandørens personale i et land, hvor Danmark som udgangspunkt tilsyneladende ikke har et samarbejde på myndighedsniveau. SAS finder umiddelbart dette for uholdbart og ønsker, at man fra dansk side etablerer et samarbejde med disse lande, som giver tryghed og sikkerhed for personalet.

En indførelse af dokumentkontrol vil være til gene for alle passagerer og konkret indebære øgede omkostninger til uddannelse og personaleressourcer samt sandsynligvis uregelmæssigheder i trafikken som følge af den tid, der medgår til kontrol af alle passagerer. Disse omkostninger bør rimeligvis kompenseres af staten.

Med venlig hilsen

Scandinavian Airlines System

Public Affairs & Infrastructure



Lars Wigelstorp Andersen
Direktør



SOS mod Racisme
Nørre Allé 7
2200 København N
sos@sosmodracisme.dk
www.sosmodracisme.dk

Til Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet!
uibm@uibm.dk
soh@uibm.dk

3. december 2015

Høringssvar fra SOS mod Racisme på
Forslag til Lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser, Sagsnr. 2015-1423)

SOS mod Racisme takker for at have fået lovudkastet til høring, men beklager den ultrakorte høringsfrist. Vi mener at forslaget bør forkastes eller trækkes tilbage.

Vi er grundlæggende uenige i forslaget af følgende grunde:

1. Vi er af den opfattelse, at den lovgivning, der har kostet flygtninge flest menneskeliv bl.a. i form af druknedød i Middelhavet og i grænsefloder til EU, er loven om transportøransvar for flyselskaber. Jo mere man strammer grænsekontrollen både på vej ind i Europa og mellem de europæiske lande, jo flere asylansøgere vil blive transporteret på endnu mere farlige måder for at komme over grænserne - fx i synkefærdige skibe, i containere, under en lastbil, ved udmattelse på lange vandringer og lignende.
2. Forslaget tilskynder til at asylansøgere må gøre øget brug af - og blive mere afhængige af og betale flere penge til - menneskesmuglere - ikke kun til og over EUs grænser, men også internt i EU og Schengenlandene.
3. Hvis man skal gøre noget effektivt for at undgå menneskesmugling, må man fordele asylansøgerne i EU og man må lave lovlige adgangsveje for asylansøgere til EU.
4. Grænsekontrollen og transportøransvaret vil gå ud over alle og medføre en hel del forsinkelser på rejser.
5. Grænsekontrollen og transportøransvaret vil dog især blive foretaget særlig grundigt hos folk med mørk hud- eller øjenfarve, og folk, der ikke taler dansk, og dermed være diskriminerende over for dem.
6. Almindelige vognmandsselskaber og kontrollører vil formentlig ikke kunne se om rejsedokumentationen er ægte eller falsk.
7. Udgifterne til kontrol og bøder og returbilletter vil medføre større udgifter for transportselskaberne, og det vil øge billetpriserne for passagererne generelt.

For SOS mod Racisme

Anne Nielsen,
Næstformand



dommerfuldmægtigforeningen

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet

Odense, den 4. december 2015

Vedr. Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser), Deres sagsnr. 2015-1423

Ministeriet har ved e-mail af 27. november 2015 anmodet om Dommerfuldmægtigforeningens eventuelle bemærkninger til forslaget.

Foreningen skal i den anledning meddele, at foreningen ikke finder grundlag for at udtale sig om udkastet.

Dette høringssvar sendes alene elektronisk til: uibm@uibm.dk og soh@uibm.dk.

På foreningens vegne,

Teresa Lund Tøgern
Høringsansvarlig
Dommerfuldmægtigforeningen

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet

e-mail: uibm@uibm.dk
e-mail: soh@uibm.dk

04.12.2015

Høringssvar til ministeriets udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven, herunder Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser, e-mail fra ministeriet den 27.11.2015.



Rederiet Danske Færger A/S, der i relation til ovennævnte besejler den samfundsbegrundede færgerute mellem Rønne på Bornholm og Ystad i Sverige, skal hermed fremsende følgende kommentarer:

Danske Færger driver på kontrakt med den danske stat gennem Transportministeriet ruten mellem Rønne og Ystad, og er således bindeled mellem Bornholm og resten af Danmark via denne rute og den anden rute mellem Rønne og Køge.

Ruten mellem Rønne og Ystad foretrækkes af alle passagerer, der rejser mellem Bornholm og Danmark, hvad enten det drejer sig om fastboende på Bornholm, folk med relationer til Bornholm eller turister. Ruten fra Danmark gennem Skåne til Ystad og videre til Bornholm betragtes af de 1,33 mio. passagerer som den hurtigste og mest tilgængelige vej til Bornholm. Disse 1,33 mio. passagerer udgør 96% af alle passagerer med færge til og fra Bornholm.

Danske Færger forventer i 2015 på helårsbasis følgende overførselstal på Rønne-Ystad,

Totalt antal passagerer:	1.330.000	
-heraf landgang	156.000	som går ombord uden kombinationsbillet.
-heraf i tog til/fra Ystad:	89.000	som går ombord på færgeren.
-heraf i bus til/fra Ystad:	197.000	som går ombord på færgeren.
-heraf i køretøjer til/fra Ystad:	888.000	som sidder i køretøjer ved ombord kørsel.
Antal biler:	310.000	som kører ombord.
Antal busser:	2.000	som kører ombord.

Danske Færger praktiserer i dag en check-in tid helt ned til 10 minutter før afgang for at binde Bornholm så tæt på Danmark som muligt. Danske Færger har på ruten mellem Rønne og Ystad en fritagelse for registrering af samtlige passagerer på navn og udfærdige passagerlister.

En konsekvent ID-kontrol af samtlige passagerer vil kræve en helt anderledes mødetid, på de store rejsedage formentlig helt op til en time for overhovedet at kunne afvikle trafikken.

Danske Færger arbejder allerede i dag meget tæt sammen med myndigheder og politi i såvel Rønne som i Ystad med henblik på at identificere eventuelle flygtninge. Der foretages således i dag i Rønne en slags screening kontrol af personer, som ved personlig kontakt ikke taler dansk eller svensk, samt af personer der ikke umiddelbart ligner en europæer. I disse tilfælde udbedes ID for disse rejsende. Kan dette ikke fremvises, medtages passagererne ikke. Rønne Politie er desuden tilstede på terminalen og i afgangshallen ved de fleste ankomster og afgang fra Rønne.

I lovforslaget tales om ID-dokumentation – hvad forstås ved dette. Raderiet har ingen faglige udlærte personer, som på nogen måde vil kunne se, om en ID-dokumentation er rigtig eller falsk.

Herudover rejser en hel del mindre børn alene mellem København og Bornholm med enten tog- eller busforbindelsen, hvor der er tale om delbørn mellem forældre. Der er i Danmark tradition for, at 7-8 års skoleklasser er på studietur til Bornholm. Vil en ID-kontrol ved hjælp af sygesikringsbevis være fyldestgørende? En del af disse børn er nu mere anden eller tredje generations indvandrere, der taler flydende dansk men ikke er så lys i huden som de nordiske statsborgere.

Danske Færger er af den opfattelse, at det principielt må være myndighederne selv, der foretager ID-kontrol ved grænserne i stedet for at overføre dette til et transportøransvar.

Omfanget af en grænsekontrol må ikke overstige det, som er strengt nødvendigt for at imødegå en trussel. Med Bornholms beliggenhed midt i Østersøen må en trussel anses for yderst minimal eller ikke eksisterende.

Det er derfor Danske Færger's opfattelse, at der vil være mulighed for at undtage ruten mellem Rønne og Ystad for en egentlig grænsekontrol i den nuværende situation.

Med venlig hilsen

Danske Færger A/S

John Steen Mikkelsen
Adm. direktør



| FLYGTNINGENÆVNET |

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Slotholmsgade 10
1216 København K

Att.: Søren Harbo

ModtagerID:

Dato:

J.nr.:

Sagsbehandler:

4. december 2015

15/250070-002

957cbk

Ved e-mail af 27. november 2015 har Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet anmodet Flygtningenævnet om eventuelle bemærkninger til lovforslag om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

I den anledning skal Flygtningenævnet meddele, at nævnet ikke har bemærkninger til lovforslaget, da lovforslaget ikke vedrører nævnets virksomhed.

P. N. V.



Bloch Andersen



Adelgade 11-13
1304 København K

Telefon: +45 3392 3334
Telefax: +45 3920 4505

E-mail: fn@fn.dk
Hjemmeside: www.fn.dk

Søren Østerby Harbo

Fra: Kirsten Kvist <kiak@ftf.dk>
Sendt: 4. december 2015 11:24
Til: UIBM Hovedpostkasse; Søren Østerby Harbo
Emne: FTF-høringsvar til høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)
Vedhæftede filer: C.png; Høringsbrev.pdf; Udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven.pdf; Høringsliste.pdf; attrsw92.htm; att8shsq.htm; attyxtoq.htm

Det skal hermed meddeles, at FTF ikke har bemærkninger til ovennævnte høring.

Venlig hilsen

Kirsten Kvist

Sekretær

Tlf: +45 33 36 88 22 - Mobil: +45 28 55 22 50 - E-mail: kiak@ftf.dk

FTF - Hovedorganisation for 450.000 offentligt og privat ansatte

Niels Hemmingsens Gade 12 - Postboks 1169 - 1010 København K.

Tlf: +45 33 36 88 00 - Fax: +45 33 36 88 80 - E-mail: ftf@ftf.dk - www.ftf.dk

Fra: "Shari Asantewa Boateng" <sbo@uibm.dk>
Til:
Dato: 27-11-2015 17:58
Emne: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

(See attached file: Høringsbrev.pdf)(See attached file: Udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven.pdf)(See attached file: Høringsliste.pdf)(Se vedlagte fil: C.png)(Se vedlagte fil: Høringsbrev.pdf)

(Se vedlagte fil: Udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven.pdf)

(Se vedlagte fil: Høringsliste.pdf)

(Se vedlagte fil: att8shsq.htm)(Se vedlagte fil: attyxtoq.htm)(Se vedlagte fil:



DANMARK

- FTF støtter Julemærkehjemmene
og hjælper børn i Danmark

[Klik her ...](#)

attrsw92.htm)

**Vi har 22 forslag til, hvordan lønmodtagerne skaber
endnu mere værdi. Se hvordan på skaberværdi.dk**

 **2011**

Østre Landsret
Præsidenten



Den 04 DEC. 2015
J.nr. 40A-ØL-62-15
Init: cr

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Sendt pr. mail til uibm@uibm.dk og soh@uibm.dk

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet har ved brev af 27. november 2015 (Sagsnr. 2015 - 1423) anmodet om eventuelle bemærkninger til høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengen grænser).

I den anledning skal jeg meddele, at landsretten ikke ønsker at udtale sig om udkastet.

Med venlig hilsen



Bent Carlsen



Ellen Bæk Parsbo

Søren Østerby Harbo

Fra: Morten Brønnum Andersen <mba@MOVIATRAFIK.DK>
Sendt: 4. december 2015 11:49
Til: UIBM Hovedpostkasse; Søren Østerby Harbo
Emne: SV: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Vedr. høring om transportøransvar:

Trafikselskaberne i Danmark henviser til høringssvaret fremsendt fra Sydtrafik d. 3.12.2015

Mvh Morten

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen

Seniorkonsulent
Trafikselskaberne i Danmark

Mobil: 2320 6131

E-mail: mba@moviatrafik.dk



TRAFIKSELSKABERNE

Fra: Stefan Krehbiel

Sendt: 3. december 2015 16:20

Til: 'uibm@uibm.dk' <uibm@uibm.dk>; 'soh@uibm.dk' <soh@uibm.dk>

Emne: SV: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Vedlagt fremsendes venligst Sydtrafiks høringssvar i sagen.

Med venlig hilsen

Stefan Krehbiel

Specialkonsulent

Ledelsessekretariat og HR

Sydtrafik, Banegårdsplassen 5, 6600 Vejen, Telefon 7660 8600

Direkte telefon 7660 8692 Mobil telefon 20189803



Se om der er ændringer i din køreplan - [her](#)

Fra: Shari Asantewa Boateng [<mailto:sbo@uibm.dk>]

Sendt: 27. november 2015 17:58

Til: Advokatrådet <samfund@advokatsamfundet.dk>; Amnesti Nu <kontakt@amnesti-nu.dk>; Amnesty International <amnesty@amnestiv.dk>; Asylret <info@asylret.dk>; BARD - Board of Airlines Representatives in Denmark <info@barid.dk>; Bedsteforældre for Asyl <styregruppen@bedsteforaldreforasyl.dk>; Børnerådet <brd@brd.dk>; Børns Vilkår <bv@bornsvilkar.dk>; Danmarks Rederiforening <info@shipowners.dk>; Danmarks Rejsebureau Forening <drf@travelassoc.dk>; Dansk Arbejdsgiverforening <da@da.dk>; Dansk Erhverv <hoeringssager@danskerhverv.dk>; Dansk Flygtningehjælp <drc@drc.dk>; Dansk Industri <di@di.dk>; Dansk Luftfart <info@dansk-luftfart.dk>; Dansk Socialrådgiverforening <ds@socialrdg.dk>; Dansk Tog <info@dansktog.dk>; Danske Advokater <mail@danskeadvokater.dk>; Danske Havne <danskehavne@danskehavne.dk>; Datatilsynet <dt@datatilsynet.dk>; Den Danske Helsinki-Komiteé for Menneskerettigheder <main@helsinki-komiteen.dk>; Den Danske Dommerforening <dommerforeningen@gmail.com>; Den Danske Europabevægelse <eubev@eubev.dk>; Den Katolske Kirke i Danmark <bispekontor@katolsk.dk>; Direktoratet for Kriminalforsorgen <dfk@kriminalforsorgen.dk>; Dokumentations- og Rådgivningscentret om Racediskrimination <drc@drcenter.dk>; Dommerfuldmægtigforeningen <hoeringer@dommerfm.dk>; Flygtningenævnet <fln@fln.dk>; Flygtninge Under Jorden <kontakt@flygtningeunderjorden.dk>; Foreningen af Offentlige Anklagere <lsc@ankl.dk>; FAU - Foreningen af Udlændingeretsadvokater <hnoerrung@gmail.com>; Færøernes Landsstyre <info@tinganes.fo>; Naalakkersuisut (Grønlands Selvstyre) <info@nanog.gl>; Indvanderrådgivningen <postmaster@indvanderraadgivningen.dk>; Institut for Menneskerettigheder <info@humanrights.dk>; Kirkernes Integrationstjeneste <info@kit-danmark.dk>; KL - Kommunernes Landsforening <kl@kl.dk>; Landsforeningen af Forsvarsadvokater <pt@strafferetsadvokater.dk>; Politiforbundet <mail@politiforbundet.dk>; Red Barnet <redbarnet@redbarnet.dk>; Retspolitisk Forening <formand@retspolitik.dk>; Retssikkerhedsfonden <post@retssikkerheds-fonden.dk>; Rigsadvokaten <rigsadvokaten@ankl.dk>; Rigspolitiet <politi@politi.dk>; Røde Kors <asyl@redcross.dk>; Rådet for Etniske Minoriteter <rem@sm.dk>; SOS mod Racisme <sos@sosmodracisme.dk>; Udlændingestyrelsen <us@us.dk>; UNHCR <guerrerc@unhcr.org>; Ægteskab Uden Grænser <info@aegteskabudengraenser.dk>; HORESTA <hoering@horesta.dk>; FTF - Funktionærernes og Tjenestemændenes Følelsesråd <ftf@ftf.dk>; Landsorganisationen i Danmark <dalo@da.dk>; Danmarks Skibsmæglerforening <info@shipbrokers.dk>; Dansk Byggeri <info@danskbyggeri.dk>; Dansk Rib Charter Brancheforening <mail@rib-it.dk>; Dansk Transport og Logistik <dtl@dtl.dk>; Danske Speditører <info@dasp.dk>; International Transport Danmark <itd@itd.dk>; North Sea Operators Committee Denmark <doccpost@maerskoil.dk>; Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer <info@smedanmark.dk>; Småbøernes Færgeselskaber <info@smaa-faergerne.dk>; Træskibs Sammaenslutningen <sek@ts-skib.dk>; Assuranceforeningen SKULD <per.zerman@skuld.com>; Danmarks Skibskredit A/S <danmarks@skibskredit.dk>; Finansrådet <mail@finansraadet.dk>; Forsikring og Pension <sgh@forsikringogpension.invalid.domain>; Danmarks Fiskeriforening <mail@dkfisk.dk>; A.P. Møller - Mærsk A/S <kaare.christoffersen@maersk.dk>; Det Juridiske Fakultet <vibe.ulfbeck@jur.ku.dk>; Fiskeriets Arbejdsmiljøråd <post@f-a.dk>; Focus Advokater <pr@focus-advokater.dk>; Gorrissen Federspiel <pa@gorrissenfederspiel.com>; Justitsministeriet <alj@jm.dk>; Kromann Reumert <htj@kromannreumert.com>; Søfartens Arbejdsmiljøråd <info@seahealth.dk>; Søfartsrådet <ulr@shipowners.dk>; 3F Sømandene <seaman@3f.dk>; CO-Søfart <cosea@co-sea.dk>; Fagligt Fælles Forbund (3F) <3f@3f.dk>; fp@forsikringogpension <fp@forsikringogpension.invalid.domain>; foa@foa.dk; service@hk.dk; mf@mmf.dk; oao@oao.dk; mail@soefartens.org; erst@erst.dk; regioner@regioner.dk; sok@mil.dk; webmaster@danpilot.dk; dsbpost@dsb.dk; s-tog@s-tog.dk; dsfirst@dsb.dk; info@bll.dk; jgl@di.dk; db@db-dk.dk; jasv@di.dk; transport@di.dk; es@es-daa.dk; info@rejsearrangoerer.dk; mail@krp.dk; rasmus.winther@cph.dk; Post <post@sydtrafik.dk>; post@sonderborg-lufthavn.dk; info@aal.dk; info@aar.dk; info@toptourist.dk; dc@unilines.dk; mail@eurolines.dk; info@arriva.dk; mail@abildskou.dk; info@albatulist.dk; info@besatrans.dk; jandsen@post.tele.dk; neptunbus@gmail.com; egons@egons.dk; ino@danskturistfart.dk; info@johns-bus.dk; jsm@faergen.dk; krs@faergen.dk; info@airgreenland.dk; station@atlantic.fo; rute@dat.dk; kr@jet-time.dk; info@primeraair.com; lars-w.andersen@sas.dk; info@starair.dk; info@sunair.dk; torben.andersen@thomascook.dk; mail@trafikselskaberne.dk; mba@moviatrafik.dk

Emne: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

Søren Østerby Harbo

Fra: Peter Trudsø <pt@strafferetsadvokaten.dk>
Sendt: 4. december 2015 12:55
Til: UIBM Hovedpostkasse
Cc: Søren Østerby Harbo
Emne: Sagsnr. 2015-1423 - Høringssvar fra Landsforeningen af Forsvarsadvokater er indsat i selve mailen

"Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet

uibm@uibm.dk og soh@uibm.dk

4. december 2015

Sagsnr. 2015 - 1423, Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet har den 27. november 2015 sendt udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven i høring.

Fristen for besvarelse af høringen er sat til den 4. december 2015 kl. 16.00.

Landsforeningen af Forsvarsadvokater har på grund af den meget korte høringsfrist ikke mulighed for at afgive et høringssvar i sagen.

Med venlig hilsen

Kristian Mølgaard
Formand"

Med venlig hilsen

Peter Trudsø, advokat (L)
Mobil 28 13 64 95

| UDLÆNDINGENÆVNET |

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Asyl- og visumkontoret

Dato	4 december 2015
Sagsnr	15-850-0025
Sagsbeh	957ckr

**Høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøran-
svar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)**

Udlændingenævnet har ikke noget at bemærke til ovenstående lovforslag.



Michael Kistrup

Til
Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Slotholmsgade 10
1216 København K

Att.: Søren Harbo, soh@uibm.dk og uibm@uibm.dk
Sagsnr. 2015-1423

4. december 2015

Hotel - Restaurant
& Turisterhvervet

Vodroffsvej 32
1900 Frederiksberg C

Tel +45 35 24 80 80
Fax +45 35 24 80 81

www.horesta.dk
horesta@horesta.dk

cvr nr. 17 01 48 11

Vedr. Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)

HORESTA har d. 1. december 2015 modtaget høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) og takker for muligheden for at komme med vores kommentarer. Men vi må samtidig understrege, at høringsfrister på fire dage er yderst uhensigtsmæssige.

Risici og erhvervsforhold

HORESTA forstår regeringens bekymring af konsekvenserne ved flygtningekrisen for Danmark, og regeringens betænkeligheder ved, at vores nabolande indfører grænsekontrol og Danmark ikke opretholder et lignende beredskab.

For dansk turismehverv er sikkerhed og tilgængelighed er afgørende betydning for at kunne tiltrække udenlandske gæster.

Det er HORESTAs holdning, at introduktionen af en midlertidig grænsekontrol skal afbalanceres overfor den specifikke risiko, vi står overfor. Et rigtigt grænsekontrolssystem kan have en reel negativ effekt for dansk erhvervsliv, i form af lange køer ved transportkorridorene ind til Danmark, forøget omkostninger for firmaer, der handler over grænsen, men især for det danske turismehverv.

Der vil øge risikoen for, at vores udenlandske gæster, hvoraf majoriteten er fra vores nabolande Tyskland, Norge og Sverige, vil fravælge Danmark som destination, grundet besværlig tilgængelighed og negative oplevelser ved grænseovergangen, så længe den midlertidige ordning opretholdes.

HORESTA opfordrer regeringen til at udarbejde en mere pragmatisk løsning, der i højere grad tilgodeser erhvervslivets udfordring ved det aktuelle forslag.

Kommunikation og varig effekt

Endvidere mener HORESTA, at regering skal være varsom i håndteringen af en midlertidig grænsekontrol. Tidligere erfaring fra dansk debat om en eventuel dansk grænsekontrol har resulteret i en negativ omtale i udlandet, som kan have haft negativ betydning for tilstrømningen af udenlandske turister.

HORESTA opfordrer regeringen til at være opmærksomme på kommunikationen og informationen af en midlertidig grænsekontrol – i særdeleshed til vores nærmarkeder.

HORESTA står selvfølgelig til rådighed for uddybning af ovenstående kommentarer eller yderligere bidrag, såfremt det ønskes.

Med venlig hilsen

Kirsten Munch Andersen
Politisk chef, HORESTA



Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Asyl og Visum
Slotsholmsgade 10
1216 København K

E-mail: uibm@uibm.dk og soh@uibm.dk

J.nr. TC11/vij
teh@gorrissenfederspiel.com
Dok. nr. 1332257-3A

København, den 4. december 2015

Høring af udkast til lov om ændring af udlændingeloven
Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriets ("Ministeriet") har ved høringsbrev af 27. november 2015 opfordret Gorrissen Federspiel til at afgive eventuelle bemærkninger til udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænsen) ("Lovforslaget").

Gorrissen Federspiel har følgende bemærkninger:

1 Kontrolforpligtelsen og beføjelser

Ved Lovforslaget pålægges transportørerne at foretage en omfattende kontrol af rejselegitimation og visum, som vil kunne sættes i kraft med kort eller slet intet varsel, hvis det er nødvendigt af hensyn til den offentlige orden, og at kontrollen kan blive kontinuerligt forlænget på reelt ubestemt tid.

Det er derfor væsentligt for transportørerne, at transportørerne har fuld klarhed over, hvilken kontrol de skal udføre, og hvilke beføjelser de har i forhold til håndtering af udlændinge, der ikke opfylder kravene.

Forpligtelserne for rederierne og flyselskaberne fremgår hovedsageligt af udlændingebekendtgørelsens §§ 13-14. Af hhv. § 12, stk. 2, og § 15, fremgår, at rederier og flyselskaber, der udfører transport mellem Danmark og et ikke Schengen-land, skal have en ilandsætningstilladelse, som blandt andet fastsætter vilkår i forbindelse med indrejse- og udrejsekontrol.

Det synes ikke af Lovforslaget at fremgå, om tilsvarende tilladelser skal udsendes til transportørerne i tilfælde af midlertidig grænsekontrol, f.eks. for rederier, der driver færgeoverfarter mellem Danmark og Sverige/Tyskland.

Ministeriet opfordres til at tage højde herfor i Lovforslaget.

H.C. Andersens Boulevard 12
1553 København V

T +45 33 41 41 41
F +45 33 41 41 33

www.gorrissenfederspiel.com

CVR Nr.: 12 95 93 46



2 Økonomiske og konkurrencemæssige konsekvenser af indførelse af midlertidig grænsekontrol

Lovforslaget må forventes at medføre meget væsentlige økonomiske omkostninger for transportørerne. Disse kan blandt andet bestå i omkostninger til ekstrapersonale og faldende antal rejsende som følge af manglende mulighed for at udnytte fuld transportkapacitet (grundet forsinkelser) og konkurrenceforværring. Således vil biltransporten over broerne blive begunstiget i forhold til transport med færgerederier og jernbanetransport.

Dette skyldes dels, at det alene er myndighederne, der skal foretage en kontrol ved almindelig bilkørsel, herunder ved broer, mens f.eks. færgerederier bliver pålagt dette. Ligeledes mangler de nødvendige faciliteter til at foretage kontrollen og til at sikre den tilstrækkelige dokumentation ved f.eks. jernbane- og færgetransport. Lovforslaget vil dermed formentligt, afhængig af de specifikke krav der sættes, jf. pkt. 1, medføre behov for at opbygge en række fysiske faciliteter, hvilket vil være økonomisk tungt og praktisk vanskeligt.

Ifølge Lovforslaget kan grænsekontrollen endvidere indføres differentieret, på forskellige grænser og ved forskellige overgange. Dette må forventeligt føre til, at visse transportformer yderligere kan blive sat i en konkurrencemæssig skadelig situation, f.eks. søtransport over for landfast transport.

Ministeriet opfordres til at oplyse, om Lovforslaget indebærer konkurrenceretlige problemer om forskelsbehandling, og til at oplyse, hvordan hensyncene til de alvorlige konkurrencemæssige konsekvenser vil blive håndteret af regeringen, hvis midlertidig grænsekontrol bliver indført.

Ministeriet opfordres ligeledes til at tage stilling til, om transportørerne bør kompenseres som følge af de meget væsentlige direkte og indirekte omkostninger og tab, som Lovforslaget kan påføre transportørerne.

3 Tilbagetagelse af afviste udlændinge

Ifølge Lovforslaget vil transportører blive strafsanktioneret, såfremt de tillader indrejse af udlændinge uden fornøden rejselegitimation, jf. udlændingelovens § 59a. Ligeledes kan sø- og lufttransportører blive pålagt at udsende en udlænding og betale for statens udgifter herved, jf. lovens § 43.

Vi noterer, at Danmark har en folkeretlig forpligtelse over for Sverige til at tilbagetage udlændinge, der er indrejst uden gyldig legitimation fra Danmark, jf. artikel 10 i Den Nordiske Paskontroloverenskomst af 12. juli 1957, idet en tilsvarende forpligtelse gælder over for Tyskland, jf. afsnit B, artikel IV, i den dansk-tyske Grænseløberoverenskomst af 31. maj 1954.

Ministeriet opfordres derfor til at tage stilling til, om Lovforslaget er foreneligt med Danmarks forpligtelser efter de nævnte overenskomster.



Side 3

Ministeriet opfordres til at oplyse, om Lovforslaget tager højde for, at transportører herved synes at kunne blive strafsanktioneret og pålagt at betale statens udgifter ved udsendelse som følge af, at man har fulgt udenlandske myndigheders anvisninger, der er givet i henhold til samme overenskomster.

--000--

Såfremt Ministeriet skulle ønske at drøfte ovenstående, står jeg naturligvis til disposition.

Med venlig hilsen

Peter Appel

INDVANDRERRÅDGIVNINGEN

Landsdækkende Rådgivning

Århus, den 4 december 2015

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
1216 København K.

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet har fremsendt udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

Forslaget giver ingen mening, da de aktuelle transportører i forvejen er pålagt gennem andre nationale og internationale love at kontrollere om personens identitet, identitetspapirer, opholdstilladelse fra EU land og visa.

Den skærpede transportøransvar vil bevirke, at DSB, større og mindre busselskaber vil få større administrative og personalemæssige omkostninger.

Ændringen af udlændingeloven med bevirke en yderlig skærpelse, om end ikke nu, så på længere sigt, at også herboende borgere og danske statsborgeres indensitet, i stil med udemokratiske lande, hvor du altid har pligt til at have bevis med på din identitet, når politi, militær gør kontrol på offentlige steder. I Amerika kan du ikke købe en bus- eller togbillet uden at vi identitets kort eller pas.

Indvanderrådgivningen skal opfordre regeringen til andre tiltag for kontrol, eksempelvis at opfylde Schengenaftalen, som Danmark har tilsluttet sig, om at kontrollere personer krydsende den danske grænse.

EU Formandskab er ved i disse dage at indføre muligheden i Schengen aftalen for permanent grænsekontrol i 2 år.

Det vil virkelig være til gene for alle borgere i EU.

Leif Randeris
Kontorleder
www.Indvandrerraadgivningen.dk



Brancheforeningen

Dansk Luftfart

4. december 2015

PEHE

DI-2015-14917

Deres sagsnr.: «CaseContact_EksternReference»

Udlændinge-, Integrations- og
Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Danish Aviation

E-mail til uibm@uibm.dk og soh@uibm.dk

Bemærkninger til forslag om ændring af udlændingeloven - transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol indre Schengen-grænser

Brancheforeningen Dansk Luftfart (BDL) er med brev af 27. november 2015 anmodet om bemærkninger til ovennævnte lovforslag. Det foreslås, jf. det fremsendte, at Udlændinge-, Integrations- og Boligministeren får hjemmel til at pålægge transportører strafansvar, hvis de bringer udlændinge uden fornøden rejselegitimation og visum her til landet fra et andet Schengenland, hvis der er indført midlertidig grænsekontrol ved den pågældende grænse.

BDL er principielt modstander af et transportøransvar, hvilket også fremgår af vores luftfartspolitiske udspil fra maj 2015. Modstanden skyldes, at erhvervet pålægges at udføre en myndighedsopgave under strafansvar. Grænsekontrol er en myndighedsopgave, og bør udføres af relevante myndigheder, der er i besiddelse af de rette værktøjer og kompetencer til at udføre opgaven. Luftfartsvirksomheder og medarbejdere i virksomhederne har ikke forudsætninger for at udføre en sådan kontrol. Af samme grund giver forslaget anledning til en række bekymringer.

Såfremt forslaget gennemføres som beskrevet, er det vores forståelse, at midlertidig grænsekontrol på indre Schengen-grænser kun vil blive indført for specifikke lufthavne (specifik grænse), hvor der kan dokumenteres en alvorlig trussel mod den offentlige orden eller den indre sikkerhed. Det følger også, jf. bemærkningerne til lovforslaget, at omfang og varighed af den midlertidige kontrol ikke må overstige det, som er strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel.

Vi læser endvidere lovbemærkningerne således, at der ikke automatisk pålægges transportøransvar i tilfælde, hvor der indføres midlertidig grænsekontrol. Det betyder efter vores opfattelse, at en sådan beslutning kun kan træffes på baggrund af en konkret vurdering af effekten af den midlertidigt indførte grænsekontrol for den specifikke grænse. Vi må stille krav om, at en sådan

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377
Danmark

info@dansk-luftfart.dk
www.dansk-luftfart.dk

Besøgsadresse/Visiting address

Hannemanns Allé 25
København S

CVR 32961673



vurdering gennemføres forud for en konkret beslutning om at pålægge transportøransvar. Det er en helt nødvendig forudsætning for at begrænse de byrder og belastninger som forslaget gennemførelse vil pålægge luftfartsvirksomhederne.

Vi finder det utilfredsstillende, at lovændringen hastes igennem. Det umuliggør en grundig kortlægning af lovforslagets konsekvenser. Luftfartsvirksomhederne har eksempelvis indrettet sig efter de vilkår, der følger af Schengen-reglerne, hvor grænsekontrol finder sted på de ydre Schengen-grænser. Luftfartsvirksomheder er derfor ikke i besiddelse af et beredskab til med kort varsel at gennemføre dokumentkontrol på de indre grænser. Vi finder det derfor nødvendigt, at der gives længst muligt varsel over for transportørerne. Det betyder også, at der må gives en tilstrækkelig indkøringstid, inden der efter en konkret vurdering af problemets omfang udløses transportøransvar.

Det bliver nødvendigt at give de berørte medarbejdere træning i at udføre dokumentkontrollen bedst muligt. Lovgiver bør derfor sikre, at virksomhederne tilbydes kurser, hvorunder politiet bidrager med de fornødne undervisningsressourcer og kompetencer.

Luftfartsselskaberne er i dag pålagt transportøransvar ved indrejse over de ydre Schengen-grænser. Erfaringen er, at der i praksis hersker objektivt ansvar for virksomhederne, idet der automatisk pålægges bøde upåagtet, at kontrollen er gennemført efter bedste evne. Den erfaring stemmer ikke overens med den tilkendegivelse, der fremgår af lovbemærkningerne (side 10 nederst), hvor det angives, at der "kan pålægges strafansvar, hvis der ikke gennemføres kontrol...., eller hvis en gennemført kontrol burde have afsløret, at de pågældende ikke havde fornøden rejselegitimation og visum". Vi forudsætter derfor, at lovgiver fremover tilsikrer, at der ikke hersker et de facto objektivt ansvar.

Lovforslaget er udløst under indtryk af den aktuelle flygtningesituation i Europa, der er præget af mennesker, der har været lang tid undervejs under hårde forhold. Afvisninger ved ombordstigning kan udvikle sig til konflikter, der direkte involverer luftfartsselskabets eller handlingsagentens medarbejdere. Det vil som udgangspunkt finde sted i et land, hvor Danmark ikke nødvendigvis har et samarbejde på myndighedsniveau. Det vil være uholdbart, og derfor bør man fra dansk side sikre, at der på forhånd er etableret et myndighedssamarbejde, der kan sikre trykke rammer for medarbejderne.

Delegering af dokumentkontrol til transportørerne vil indebære øgede administrative byrder og omkostninger til logistik, uddannelse og personaleresourcer mv. Lovforslaget kan derfor potentielt indebære betydelige administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Der kan også forudses påvirkning af trafikafviklingen, i form af flere forsinkelser og aflysninger. Lovgiver må sikre, at forsinkelser og aflysninger klassificeres som forårsaget af usædvanlige omstændigheder (force majeure) i passagerrettighedsforordningens (forordning 261/2004) forstand.

Under alle omstændigheder er det vores principielle opfattelse, at alle meromkostninger, der pålægges transportøren / handling-agenten som følge af delegering af grænsekontrol, må kompenseres af staten.

Vi står naturligvis til rådighed for drøftelse og uddybning af ovenstående synspunkter mv.

Med venlig hilsen



Per Henriksen

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K



**Brancheorganisation
for den danske
vejgodstransport**

Lyren 1 . DK-6330 Padborg
+45 7467 1233
itd.dk . itd@itd.dk

Dato: 04.12.2015

Vedrørende sagsnummer UIBM Id nr.:22552

ITD har med tak modtaget Udlændinge-, Integrations og Boligministeriets udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven (omhandlende transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

ITD har nedenfor samlet brancheorganisationens bemærkninger.

Om lovforslaget og bemærkninger hertil

Lovforslaget indfører muligheden for at pålægge transportører et strafansvar, såfremt de bringer udlændinge uden fornøden rejselegitimation til Danmark fra et andet Schengen-land, i det tilfælde at der er indført midlertidig grænsekontrol. Yderligere fremgår det, at formålet er, at sikre at transportører foretager en kontrol af de rejsendes legitimation og visum, inden de bringer de pågældende til landet.

Efter de nuværende regler straffes den, der bringer en udlænding, uden de fornødne dokumenter, til Danmark fra et Ikke-Schengenland. Ved lovændringen ønsker man, at ændre reglerne således at de også finder anvendelse ved indrejse fra et Schengenland ved midlertidig grænsekontrol. Der henvises yderligere til, at luftfartselskaber, bus-, tog- og søtransportører kan pålægges et strafansvar. Strafansvaret vil alene pålægges, hvor selskabernes kontrol burde have afsløret, at de pågældende ikke var i besiddelse af de fornødne dokumenter.

ITD's holdning

Ved en gennemgang af lovforslaget, samt tidligere praksis, kan ITD konstatere, at der er væsentlige elementer i lovforslaget, som vi stiller os tvivlende overfor, og derfor tager forbehold for.

I forhold til bemærkningerne lægges der, som ovenfor nævnt, op til, at der kan pålægges fly-, bus-, tog- og søtransportører en pligt til at kontrollere de rejsendes dokumenter, og at de kan ifalde et strafansvar, såfremt de undlader. Ser man på ordlyden af § 59 a hedder det dog at: *"Den, der bringer en udlænding her til landet, straffes med bøde, såfremt den pågældende udlænding ved indrejse i Danmark eller i transit i en dansk lufthavn ikke er i besiddelse af fornøden rejselegitimation og visum, jf. § 39."*

Det er således efter lovbestemmelserne uklart, om transportøren skal være engageret i erhvervsmæssig transport af personer, eller om den pågældende transportør blot rent objektivt skal bringe udlændingen til Danmark. Ligeledes er det ikke angivet hvorvidt, den pågældende udlænding skal bringes til landet med transportørens vidende.

Vores bekymring er i denne forbindelse, at man med ordlyden risikerer at ramme godstransportører, hvor den pågældende udlænding gemmer sig i lasten eller køretøjet, og på denne måde rent objektivt bringes "her til landet" af transportøren.

Set i lyset af at migrantsituation har medført et øget antal "blinde passager" på de europæiske landeveje, særligt omkring Calais, samt at der i Europa generelt sker en øgning af grænsekontrollen, er vores bekymring, at der pålægges godstransportørerne en uforholdsmæssig stor risiko ved grænseoverskridende transporter til Danmark, hvis transportøren risikerer en bøde ved "blinde passagerer". Det skal nævnes at denne bøde efter praksis kan udgøre 8.000 kr. pr. passagerer.

På nuværende tidspunkt består ovenstående problematik ved transporter til England, hvor transportøren risikerer bøder fra de engelske myndigheder, såfremt der findes illegale immigranter i lasten eller køretøjet, og myndighederne vurderer, at transportøren burde have afværget dette. Der stilles således store krav til transportørens kontrol, for at undgå et eventuelt bødeansvar. De specifikke retningslinjer er udlagt af de engelske myndigheder.

Ingen transportører er interesseret i, at der opholder sig "blinde passagerer" i hverken lasten eller køretøjet. Udover at det medfører en væsentlig fare for de pågældende "passagerer", udgør det en økonomisk omkostning, hvor der kan opstå skade på både godset og køretøjet. Derfor prøver de fleste transportører, så vidt det er muligt, at sikre sig mod "blinde passagerer". Desværre viser dette sig svært i praksis, hvilket blandt andet har medført, at transportører er blevet pålagt store bøder i forbindelse med grænseoverskridende transporter til England. Dette kan medføre stigende transportomkostninger.

Vores bekymring er, om der efter lovbestemmelsens ordlyd åbnes op for lignende sanktioner mod landevejstransportører, der udfører godstransporter til Danmark fra et andet Schengenland.

ITD's holdning er i denne forbindelse, at grænsekontrollen bør være en myndighedsopgave, og ikke pålægges de enkelte transportører. Det bemærkes her, at det kan være forbundet med en sikkerhedsmæssig risiko for chaufføren at påtale de pågældende "blinde passagerer", hvilket også har vist sig at være tilfældet ved Calais.

Såfremt lovforslaget gennemføres, anbefaler ITD at bestemmelsen præciseres, således at godstransportører, eksplicit holdes ude af bestemmelsen. I denne forbindelse adskiller vejgodstransportørers udfordringer med "blinde passager" sig væsentlig fra ID-kontrol på passagerområdet.

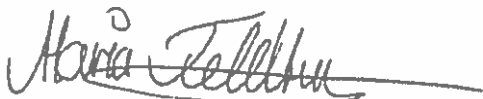
Det skal her desuden bemærkes, at der efter den norske "Utlendingslov" § 15 er pålagt en pligt til at kontrollere rejsendes dokumenter for førere af skib eller luftfartøj eller for transportører, der

udfører erhvervsmæssig landevejstransport af passagerer (min markering). Det står således her klart i den norske bestemmelse, at denne ikke er rettet mod godstransportører.

Dette svarer således også til bestemmelserne i Schengenkonventionens artikel 26, stk. 3, hvorefter: "*Stk. 1, litra b), og stk. 2 finder anvendelse på transportvirksomheder, der varetager international kollektiv bustransport, dog bortset fra grænsetrafik.*"

ITD stiller sig gerne til rådighed for en drøftelse og/eller besvarelse af eventuelle spørgsmål, der måtte opstå omkring indholdet af vort høringssvar.

Med venlig hilsen



Maria Feldberg
Jurist

ITD - Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport



Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
DK-København K
Sendt på mail til uibm@uibm.dk og soh@uibm.dk

04-12-2015

Høringssvar til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)

Danske Havne har forståelse for, at staten skal reducere risikoen for alvorlige trusler og sikringsrelaterede hændelser.

I relation til lovforslaget ønsker Danske Havne:

- at det afklares, om der er tale om en **myndighedskompetence/-opgave**
- at det bør sikres, at et potentielt transportøransvar håndhæves ud fra princippet om **fair konkurrence**,
- at der foreligger klare **konsekvensanalyser** for forslaget
- at Rigspolitiet fortsat kan tillade indrejse og udrejse (**nødvisum**) uden for de godkendte grænseovergangssteder (havne),
- at søfolk fortsat kan benytte sig af **landlovretten** til at indhente nødvendig visering i en tilgrænsende kommune,

Myndighedsopgave og fair konkurrence

Danske Havne påpeger på, at den foreslåede ændring af udlændingeloven i forhold til transportøransvaret kan påvirke erhvervshavnernes kunder negativt. Helt konkret ønsker Danske Havne, at det afklares, om der er tale om en overdragelse af en **myndighedskompetence/-opgave**, hvis myndighederne i ganske særlige situationer og midlertidige perioder kan pålægge blandt andre rederierne at gennemføre fuld ID-kontrol af passagerer. Krav om kontrol harmonerer ikke med effektiv administration og drift samt truer bæredygtigheden i mange færgerederiers forretningsmodel, som potentielt sættes ud af drift ved krav om 100 pct. ID-kontrol.

I forlængelse hermed bør det sikres, at et potentielt transportøransvar håndhæves ud fra princippet om **fair konkurrence** og dermed lige vilkår for færger, statsejede broer og grænseovergange på vejnettet, samt at der foreligger klare konsekvensanalyser for forslaget. I en konsekvensanalyse bør proportionalitet undersøges i forhold til formålet. En stikprøvekontrol eller

en risikobaseret kontrol kan eksempelvis være et rimeligt alternativ til kontrol af alle passagerer. Det bør desuden sikres, at ændringsforslaget ikke bliver en barriere, der sorterer danske havne og danske virksomheder fra eller skubber aktiviteter fra søtransport til landtransport. Især hvis der ikke stilles tilsvarende krav til konkurrerende landfaste grænseovergange.

Nodvisum og landlov

I forbindelse med skibsanløb foreligger der ofte uforudsigelige og nødvendige indrejsegrunde for søfolk. Det fordrer et fleksibelt system, såfremt søfolk enten ikke har været i stand til at søge visum på forhånd eller har behov for et nodvisum fx pga. uforudsigelige ændringer i sejlplanen, tvungen afmonstring, pludselig sygdom eller lignende.

For Danske Havne er det væsentligt, at Rigspolitiet med udgangspunkt i Schengen grænsekodeksen fortsat kan tillade indrejse og udrejse (**nodvisum**) uden for de godkendte grænseovergangssteder (havne med internationale skibsanløb, dvs. de facto alle erhvervshavne).

Som alternativ til mobil nodvisering bør søfolk fortsat kunne benytte sig af landlovretten til at indhente nødvendig visering ved at transportere besætningsmedlemmer til en tilgrænsende kommune i det tilfælde, at der i anløbskommunen ikke er mulighed for udstedelse af nodvisum.

Øvrigt

Danske Havne støtter høringsvar fra Danmarks Rederiforening og Danmarks Skibsmæglerforening og opfordrer på baggrund af ovenstående til, at Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet sætter fokus på at få bragt klarhed over konsekvens og konkurrenceforhold ved ændring af udlændingeloven, samt at regler tilpasses den virkelighed, som skibsfarten og dermed danske erhvervshavne er i.

Danske Havne bidrager gerne til en mere detaljeret drøftelse.

Med venlig hilsen,
Bjarne Lof Henriksen
Erhvervspolitisk konsulent for Danske Havne
blh@danskehavne.dk +45 2116 4045

Helsingborg 2015-12-04 HRK/lhd

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet

Att.: uibm@uibm.dk og soh@uibm.dk

Høringssvar vedr. lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

I tillæg til de generelle bemærkninger fra rederiforeningerne til det af regeringen stillede forslag "lov til ændring af udlændingeloven" vil HH Ferries Group komme med vore kommentarer til lovforslaget.

Lovforslagets intention om at etablere mulighed for at indføre ID-kontrol af rejsende inden for Schengen samarbejdet er et forslag med vidtrækkende konsekvenser for operatørerne. Derfor er det vigtigt, at gennemførelsen af dette sker under ledelse af og i samarbejde med myndighederne.

Da vi som rederi mellem Helsingør og Helsingborg varetager en vigtig rolle i integrationen mellem Danmark og Sverige, er det samtidig vigtigt, at der stilles lige krav til alle operatører på Øresund mellem Danmark og Sverige, uanset om det er en færgeoperatør eller en operatør af en fast forbindelse.

Kort om den virksomhed, som vi driver og den trafik, der overføres:

I 2014

- Overførtes 1,4 millioner personbiler
- Overførtes 369.000 lastbiler
- Overførtes 21.000 busser
- Overførtes 7,4 millioner passagerer
- Gennemførtes 50.000 enkeltture med afgang hvert kvarter i hver retning store dele af døgnet
- Betjentes ruten af 4 færger med op til ca. 3.500 passagerer og ca. 700 personbiler per retning per time.

Karakteristika ved vores virksomhed

- Flydende bro på E47/E55
- Allid en færge i havn (havnetid 8-10 minutter til losning og lastning)
- Overfartstid 20 minutter.
- Integrationskoblingen i det nordlige Øresund
- Arbejdsplads for ca. 750 medarbejdere
 - Centralt placeret i Helsingør – tæt på centrum, uden yderligere tillægsarealer til "opmagasinerings".

HH Ferries AB, Brödsgatan 5, S-252 25 Helsingborg Org nr. 556990-7193, VAT No SE556990719301

HH Ferries Group operates the ferry route Helsingør and Helsingborg in the Øresund region. The route is operated by HH Ferries AB, a subsidiary of SCANDINAVIAN FERRIES GROUP. The route is operated by HH Ferries AB, a subsidiary of SCANDINAVIAN FERRIES GROUP. The route is operated by HH Ferries AB, a subsidiary of SCANDINAVIAN FERRIES GROUP.

HH Ferries Group

- I Helsingborg er vi placeret i havneområdet med en vis mulighed for at "opmagasinere trafik"
 - Arealet til disposition i Helsingborg er ca. dobbelt så stort som arealet i Helsingør
 - På egne arealer kan opbevares ca. 1 times produktion, dvs. der er plads til ca. 700 enheder.
- Ekspeditionstider for håndtering/billettering blandt de hurtigste i Europa
 - Passagerer: Ca. 5 sekunder per ekspedition
 - Biler: Ca. 20 sekunder per ekspedition
- Forretningskoncept er baseret på stor grad af selvbillettering, hvor de rejsende ankommer til havnen indtil få minutter før afgang.
- Der foretages ingen registrering af personoplysninger ved billetkontrol

Konsekvenser af lovforslaget

- Operatøren pålægges at udføre kontrollen
 - Operatører af faste forbindelser er ikke omfattet.
 - Dette er konkurrenceforvridende
 - Dette reducerer effektiviteten i loven, da kontrollen ikke vil være fuldstændig
 - Dette giver ikke ensartede betingelser for grænsekontroller mellem færgeoperatører og operatører af faste forbindelser.
 - Dette giver ulige rammebetingelser mellem færger og faste forbindelser. Det er kun færgeoperatører, der pålægges omkostninger til identitets- og visumkontroller samt risikoen for at blive påført bøde. Modsvarende omkostninger pålægges ikke operatører af faste forbindelser.
 - En totalkontrol vil i direkte omkostninger give merudgifter på Helsingør – Helsingborg i niveauet MDKK 40-50. Dette er for overfarten som helhed, da vi er bekendt med, at den svenske regering arbejder med tilsvarende lovgivning i modsat retning.
 - Herudover tilkommer omkostninger til eventuelle teknologiske løsninger. Da forslaget er tidbegrænset kontroller kan der ikke etableres teknologiske løsninger.
 - Dette giver ulige kommercielle vilkår, da pålægget om, at færgeoperatørerne skal udføre kontrol vil give kødannelse, forlængede rejsetider samt generelle gener for den rejsende.
 - Det vurderes, at en kontrol vil give en væsentlig kapacitetsreduktion.
 - Dette vil i sig selv påvirke den rejsendes valg af overfart med færge contra fastforbindelse
 - En fuldstændig kontrol forventes,
 - at øge ekspeditionstiden per bil med 1-2 minutter og per passagerer med mindst 30 sekunder, hvorved en rejsende med 15 biler foran sig i køen får forøget ventetiden med 15 minutter, hvilket medfører en forsinkelse med 1 afgang
 - at nedsætte kapacitetsudnyttelsen af færger, hvorfor omkostningen per overført enhed stiger.

- o Det synes ikke at være lovgivers intention, at ændringen af udlændingeloven skal medføre konkurrenceforvridende tiltag, hvorfor loven skal korrigeres til også at omfatte faste forbindelser.
- Kontrollen skal udføres i henhold til EU-retten og Schengen reglerne
 - o EU- retten indeholder et diskrimineringsforbud, som skal sikre den fri konkurrence. Forbuddet forhindrer en stat i at indføre regler, som indebærer, at selskaber ikke har lige muligheder og på denne måde skævvrider konkurrencen.
 - o Hvis en fast forbindelse ikke er omfattet af loven, vil dette være et diskriminerende forhold ifølge EU retten.
 - o Hvis en fast forbindelse ikke er omfattet, vil dette videre være uforeneligt med EU rettens regler om fri bevægelighed, da loven ikke vil være egnet til at opnå sit formål, hvis kontroller ikke bliver indført for at rejse ind via en fast forbindelse.
 - o Det er højst diskutabelt, om loven i dette tilfælde er forenelig med EU rettens regler om grundlæggende rettigheder, særligt den frie handel og ejendomsretten.
 - o Det synes ikke være lovgivers intention, at ændringen af udlændingeloven skal medføre diskriminerende tiltag i forhold til EU-lovgivningen, hvorfor der skal korrigeres for dette i loven.
- Den nordiske pasunion. Lovforslaget har en indretning, hvor der kan opstå potentielle konflikter til den nordiske pasunion, der foreskriver, at nordiske medborgere frit kan passere de nordiske grænseovergange.
- Lovgiver må sikre, at det ikke får diskriminerende karakter at kontrollere danske medborgere ved indrejse fra Sverige til Danmark.

Kommentarer til lovforslaget

- Lovgiver bør præcisere, hvordan kontroller skal gennemføres samt, hvordan operatørene vil blive supporteret af myndighederne i disse kontroller.
 - o Konsekvensen af lovforslaget er, at kontroller skal gennemføres på andet lands territorium.
 - For HH Ferries del skal dette ske i Sverige for at overholde dansk lovgivning
 - Lovgiver bør tage stilling til, om der kan pålægges svensk indregistrerede skibe at skulle omfattes af dansk lov i Sverige
 - Operatørene pålægges betydelige omkostninger til dækning af kontrolopgaver for det offentlige
 - Hvilken økonomisk compensation gives?
 - Hvilke krav stiller lovgiver til den kompetence, som den kontrollerende enhed skal have?
 - Hvem finansierer uddannelsen?
 - Hvem finansierer gennemførelse?

Ovennævnte kommentarer til høringssvar bør tages ind i overvejelserne for at sikre, at der ikke sker en skævvridning i forhold til konkurrencen, EU-retten samt det, at der pålægges tiltag og omkostninger, som i sig selv vil reducere den fri bevægelighed.

Med venlig hilsen,
HH Ferries Group



Henrik Rørbæk
CEO

Søren Østerby Harbo

Fra: Henrik Beck <hbe@dasp.dk>
Sendt: 4. december 2015 15:54
Til: UIBM Hovedpostkasse; Søren Østerby Harbo
Emne: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar)

Danske Speditører takker for muligheden for at ytre sig i forbindelse med den påtænkte ændring af udlændingeloven.

I udgangspunktet udfører speditørvirksomheder principielt ikke persontransport, men derimod godstransport på bil, jernbane, med fly og med skib. I den forbindelse er det vigtigt for vores medlemsvirksomheder, at der i medfør af den lovændring, der nu lægges op til, ikke indføres bestemmelser i bekendtgørelser og lignende administrative forskrifter, der medfører, at transportoperatører gennemfører personkontrol, der forsinker eller besværliggør godstransporten. .

Derfor er det også vigtigt for os, at der i bemærkningerne til loven kommer til at stå, at transportoperatørerne opfordres til at tilrette den nødvendige personkontrol under skyldig hensyntagen godstransportens bevægelig og fremkommelighed.

Med venlig hilsen



Henrik Beck
Politik- og kommunikationschef

Telefon: +45 3374 6249 - Mobil: +45 3176 2530 - Fax: —
Mail: hbe@dasp.dk - Besøg www.dasp.dk - Tilmeld dig [Frugtmail](#)

Danske Speditører - Børsen - 1217 København K

Københavns Byret



Udlændinge-, Integrations- og
Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Præsidenten
Domhuset, Nytorv 25
1450 København K.
Tlf. 99 68 70 15
CVR 21 65 95 09
administration.kbh@domstol.dk
J. nr. 9099.2015.61

Den 4. december 2015

Ved en mail af 27. november 2015 har Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet anmodet om bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

Jeg skal i den anledning på byretspræsidenternes vegne oplyse, at høringen ikke giver byretterne anledning til at fremkomme med bemærkninger.

Der henvises til j.nr. 2015-1423.

Med venlig hilsen

Søren Axelsen

Udlændinge-, Integrations-
og Boligministeriet
Att.: Søren Harbo
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Arriva Danmark A/S
Skøjtevej 26
2770 Kastrup

+45 7230 2500
info@arriva.dk
www.arriva.dk
CVR 18429101

Kastrup, 4. december 2015

Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengen-grænser)

Arriva Danmark A/S takker for muligheden til at kommentere på ovenstående udkast til lov.

Generelle bemærkninger

Vi finder som udgangspunkt, at det er en politi- og myndighedsopgave at foretage pas- og visumkontrol samt legitimationskontrol i forbindelse med grænsekontrol. Som service- og persontransportvirksomhed og med de kontraktbetingelser vi opererer under, har vi ikke kompetencer indenfor politi- og myndighedsopgaver.

Med dette lovforslag og de bemyndigelser, der gives til ministeren, kan det betyde, at vi som virksomhed med strafsanktioneret pligt skal tage stilling til, om passagerers pas og visum er forfalskede samtidig med, at vi skal tage stilling til gyldigheden af forskellige former for legitimation. Dette rækker lagt ud over kontrol af almindelig rejsehjemmel.

Dertil kommer, at vi som transportør kan blive pålagt bøder og erstatningsomkostninger i forbindelse med hjemsendelse af udlændinge med ikke gyldigt pas og visum, hvis vi ikke opdager forfalskede pas, visa og andre former for legitimeringer eller hvis det lykkedes udlændinge at komme ind i Danmark via vores transportmidler, uden at vi opdager det.

Det finder vi ikke rimeligt i betragtning af, at vi opererer under en kontrakt om personbefordring, hvor det ikke har været en forudsætning for opgavens løsning, at der skulle foretages politi- og myndighedsopgaver.

Det vil være mest naturligt, at det er en politiopgave at verificere om pas- og visumforhold m.m. er i orden i forbindelse med grænsekontrol ved stationer og trafikknudepunkter. Dette vil også konkret kunne lade sig gøre ved stationer inden den tysk-danske grænse. Samtidig har politiet magtbeføjelser, som vil kunne anvendes, hvis f.eks. udlændinge uden gyldigt visum og legitimation nægter af stå af toget inden den danske grænse. Politiet vil også have lettere ved at samarbejde med udenlandske politimyndigheder, hvis der skal bruges magt anvendelse.

Skal en civil kommerciel transportvirksomhed udføre politi- og myndighedsopgaver i forbindelse med pas- og visumkontrol samt legitimationsopgaver vil det ske uden magtbeføjelser. Det kan betyde, hvis f.eks. udlændinge uden pas og visum nægter at forlade toget, at det vil være nødvendigt at tilkalde politiet for at få fjernet de pågældende passagerer. Af samme grund mener vi, at det grundlæggende er en myndigheds- og politiopgave at foretage de verifikationer og kontroller, som lovforslaget pålægger transportører.

Spørgsmålet er i øvrigt om der er juridisk grundlag til at kræve, at der skal foretages kontrolhandlinger på legitimation og visum på et andet EU-medlemslands territorium, eftersom dansk lovgivning som udgangspunkt kun gælder i Danmark (samt Færøerne og Grønland ved kongelig anordning). Lovforslaget har som forudsætning, at kontrollen skal ske inden indrejse til Danmark, men kan dansk lovgivning udstrækkes til at gælde f.eks. syd for den dansk-tyske grænse?

Konkrete bemærkninger

Bustrafik

Vi antager, at bustrafik som kollektiv trafik i regi af trafiksekskaberne er omfattet af lovforslaget, når trafikken passerer f.eks. den dansk-tyske grænse. Efter lovforslaget kan et transportselskab pålægges transportøransvar med strafansvar. Vi går ud fra, at det må være trafiksekskaberne, som i denne forbindelse er transportselskaber, eftersom vi udfører kontraktmæssig trafik for trafiksekskaberne efter udbud.

Busrute 110 mellem Sønderborg og Flensborg passerer den dansk-tyske grænse ved Kruså. Det er trafiksekskabet (transportsekskabet) Sydtrafik, der står for trafikken, men vi drifter trafikken efter udbud.

Togtrafik

Vi har i dag ikke personale, der er uddannet til at foretage den kontrol, som lovforslaget kan pålægge transportører. Derfor vil vi være nødsaget til at købe en ydelse fra et vagt- og sikringsfirma, der kan foretage kontrollen i toget inden den tysk-danske grænse.

Dertil kommer, at køreplanen tidsmæssigt næppe kan rumme den nødvendige kontrol.

Mellem Niebüll station (endestation) og den danske grænse er der to stationer – Uphusum og Süderlügum. Toget standser kun, hvis der er ind- eller udstigning. Skal kontrollen foretages inden den tysk-danske grænse, skal det ske inden toget kører fra Süderlügum station mod grænsen. Dvs. at toget formentlig skal stoppe på denne station. I køreplanen er der ikke afsat tid til hverken kontrol eller at toget stopper hver eneste gang.

Af samme årsag kan køreplanen næppe holde, hvilket kan skabe problemer på hele strækningen mellem Niebüll og Esbjerg. Hvis politimyndigheder samtidig skal tilkaldes, hvis det er nødvendigt at få passagerer af toget, vil forsinkelserne blive endnu mere udtalte.

En mulighed er dog, at kontrollen starter, når toget kører fra Niebüll station og slutter ved Süderlügum station, men der er ingen garantier for, at det ikke betyder, at der opstår forsinkelser på alle tre stationer (Niebüll, Uphusum og Süderlügum).

Endelig vil det tage et stykke tid, inden der f.eks. kan indgås en aftale med et eksternt vagt- og sikringsfirma, hvor det pågældende firma formentlig også skal sikre sig den nødvendige uddannelse af personalet via f.eks. AMU-kurser.

Vi vurderer derfor, at vi tidligst kan have et kontrol-set op klar i foråret 2016 henset til, at det er muligt, at køreplanen også skal justeres.

Lovforslaget skal hastebehandles, og der er mulighed for, at transportøransvaret træder i kraft i forbindelse med øjeblikkelig (gen)indførelse af grænsekontrol få dage efter, at lovforslaget er vedtaget. Dvs. at det kan ske allerede i ugerne op til jul. Vi har næppe mulighed for at få en aftale i stand med et eksternt vagt- og sikringsfirma så hurtigt.

Derfor finder vi det urimeligt, hvis vi pålægges bøder og erstatningsomkostninger for hjemsendelse, når vi ikke har mulighed for at få et kontrol-set op klar så hurtigt. Det vil efter vores opfattelse være afbalanceret og hensigtsmæssigt, hvis der er en form for fredning/dispensation indtil, at det er muligt at have et kontrol-set op klar.

Spørgsmål

Vi har på denne baggrund en række spørgsmål, som vi gerne vil have svar på:

- Er der juridisk grundlag i forhold til bl.a. international ret til at kræve, at dansk lovgivning gælder uden for Danmarks grænser, f.eks. syd for den dansk-tyske grænse i forbindelse med kontrol af pas og visum samt legitimation?
- Vi tager som udgangspunkt, at det er Sydtrafik, der er transportselskab og kan pålægges transportøransvar i forhold til busrute 110 mellem Sønderborg og Flensborg, hvor der sker passage af den dansk-tyske grænse ved Kruså?
- Er det muligt at udlicitere kontrolopgaven til et eksternt vagt- og sikringsfirma?
- Hvordan skal kontrollen udføres og hvilke magtmidler kan/skal anvendes, hvis det ikke er muligt at få de pågældende passagerer til at forlade toget?
- Er der procedure for, hvordan en udlænding med ikke gyldigt pas, visum og legitimation skal håndteres mht. tilbagesendelse – og hvem har ansvaret for dette?
- Hvordan skal et samarbejde med de tyske myndigheder organiseres, hvis der f.eks. er brug for politi/magtanvendelse?
- Hvis kontrollen skal være udført på den sidste station inden den tysk-danske grænse, går vi ud fra, at det vil være på Süderlügum station (stationen er i dag lukket og er reelt et trinbræt)?
- Hvordan skal vi forholde os til, at kontrollen kan medføre, at køreplanen ikke kan holde og der vil opstå forsinkelser, som kan brede sig til hele strækningen mellem Niebüll og Esbjerg? Det vil bl.a. betyde lavere kundetilfredshed og ringere regularitet, der igen vil betyde lavere passagerindtægter og vederlag fra kontrakten (ingen/mindre bonus og/eller bøder).
- Vil Banedanmark oprette en forsinkelseskode i deres system, som henviser til forsinkelser pga. grænsekontrol. Vi finder det ikke rimeligt, at vi skal gøres ansvarlige for forsinkelser som skyldes grænsekontrol?

- Vi går ud fra, at vi via vores kontrakt med Transportministeriet kompenseres for de ekstra omkostninger og færre indtægter, som vi både direkte og indirekte pålægges, hvis der indføres grænsekontrol og pålægges transportører de omtalte kontrolopgaver (Hovedkontrakt om passagertrafik udført som offentlig service i Midt- og Vestjylland, pkt. 4.4.1)? Det gælder både ekstra omkostninger til personale, eksterne samarbejdspartnere og færre passagerindtægter samt ingen/mindre bonus og/eller bøder.
- Vil der blive mulighed for at få den nødvendige tid til at få et kontrol-set up til at fungere med et eksternt vagt- og sikringsfirma og hvis ikke, kan der indføres en fredning/dispensation for bøder og erstatningsomkostninger for hjemsendelse, indtil det er muligt at få et kontrol-set up til at fungere?

Med venlig hilsen

Nikolaj Wendelboe

Anne-Mette Enoksen

Udlændinge-, Integrations- og
Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Danish Transport Federation

E-mail til uibm@uibm.dk og soh@uibm.dk

Bemærkninger til forslag om ændring af udlændingeloven - transportør-ansvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol indre Schengen-grænser

Ved brev af 27. november 2015 er DI og DI Transport (DI) blevet anmodet om bemærkninger til ovennævnte lovforslag. DI's medlemskreds omfatter samtlige de i lovforslaget nævnte transportører, herunder luftfartsvirksomheder, busoperatører og togoperatører. Blandt DI's medlemsforeninger også brancheforeningerne Dansk Luftfart og Dansk Tog. Dansk Luftfart afgiver selvstændigt bemærkninger, hvortil vi henviser. Nedenstående bemærkninger afgives også på vegne af Dansk Tog.

Forslaget indebærer, at Udlændinge-, Integrations- og Boligministeren får hjemmel til at pålægge transportører strafansvar, hvis de bringer udlændinge uden fornøden rejselegitimation og visum her til landet fra et andet Schengenland, hvis der er indført midlertidig grænsekontrol ved den pågældende grænse.

Indledningsvist, og som en generel holdning, skal det anføres, at DI lægger afgørende vægt på, at enhver form for grænsekontrol sker inden for rammerne af Schengen-samarbejdet.

DI er principielt modstander af, at virksomheder pålægges at udføre en myndighedsopgave under strafansvar. Grænsekontrol er en myndighedsopgave, og den bør udføres af myndigheder, der er i besiddelse af de rette værktøjer og kompetencer til at udføre opgaven. Transportvirksomheder og medarbejdere i virksomhederne har ikke forudsætninger for at udføre en sådan kontrol. Af samme grund giver forslaget anledning til en række væsentlige bekymringer.

Lovforslaget omfatter transportører, der udøver personbefordring over landegrænserne ad luft-, sø- eller landvejen. Der er tale om luftfarts-, bus-, tog- og færgedrift, jf. lovbemærkningerne. Det er vores forståelse, jf. også lovbemærkningerne side 13 øverst, at lovforslaget for den landbaserede transport udelukkende sigter på transportører i kollektiv trafik (offentlig servicetrafik). Taxi- og turistvognmænd m.fl., der ikke opererer



i offentlig servicetrafik, vil således ikke være omfattet af kravet om at udføre dokumentkontrol.

Såfremt forslaget gennemføres som beskrevet, er det vores forståelse, at en midlertidig grænsekontrol på indre Schengen-grænser kun vil blive indført for specifikke grænser, hvor der kan dokumenteres en alvorlig trussel mod den offentlige orden eller den indre sikkerhed. Det følger også, jf. bemærkningerne til lovforslaget, at omfang og varighed af den midlertidige kontrol ikke må overstige det, som er strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel.

Vi læser endvidere lovbemærkningerne således, at der ikke automatisk pålægges transportøransvar i tilfælde, hvor der indføres midlertidig grænsekontrol. Det betyder efter vores opfattelse, at en sådan beslutning kun bør træffes på baggrund af en konkret vurdering af effekten af den midlertidigt indførte grænsekontrol for den specifikke grænse. En sådan vurdering må nødvendigvis foreligge forud for den konkrete beslutning om at pålægge transportøransvar. Det er en helt nødvendig forudsætning for at begrænse de byrder og belastninger, som forslagets gennemførelse vil pålægge transportørerne.

Vi finder det utilfredsstillende, at lovforslaget hastes igennem. Det umuliggør en grundig kortlægning af lovforslagets konsekvenser. Transportører med grænseoverskridende aktiviteter har eksempelvis indrettet sig efter de vilkår, der følger af Schengen-reglerne, hvor princippet er, at grænsekontrol finder sted på de ydre Schengen-grænser. Hidtil har spørgsmålet om transportøransvar således kun berørt enkelte danske luftfartsvirksomheder, og det kun på de ydre Schengen-grænser. De omfattede transportører er derfor ikke i besiddelse af et beredskab til med kort varsel at gennemføre dokumentkontrol på de indre grænser. Vi finder det derfor nødvendigt, at der gives længst muligt varsel over for transportørerne. Det betyder også, at der må gives en tilstrækkelig indkøringstid, inden der efter en konkret vurdering af problemets omfang udløses transportøransvar.

Det bliver nødvendigt at give de berørte medarbejdere træning i at udføre dokumentkontrollen bedst muligt. Lovgiver bør derfor sikre, at virksomhederne tilbydes kurser, hvorunder politiet bidrager med de fornødne undervisningsressourcer og kompetencer.

Som nævnt ovenfor er luftfartsselskaberne i dag pålagt transportøransvar ved indrejse over de ydre Schengen-grænser. Erfaringen er, at der i praksis hersker objektivt ansvar for virksomhederne, idet der automatisk pålægges bøde uanset, at kontrollen er gennemført efter bedste evne. Den erfaring stemmer ikke overens med den tilkendegivelse, der fremgår af lovbemærkningerne (side 10 nederst), hvor det angives, at der kan pålægges strafansvar, hvis der ikke gennemføres kontrol..., eller hvis en gennemført kontrol burde have afsløret, at de pågældende ikke havde fornøden rejselegitimation og visum. Vi forudsætter således, at lovgiver fremover tilsikrer, at der ikke hersker et de facto objektivt ansvar.

Lovforslaget er udløst under indtryk af den aktuelle flygtningesituation i Europa, der er præget af mennesker, der har været lang tid undervejs under hårde forhold. Afvisninger ved påstigning eller ombordstigning kan udvikle sig til konflikter, der direkte involverer

transportørens eller dennes underleverandørs medarbejdere. Det vil som udgangspunkt finde sted i et land, hvor Danmark ikke nødvendigvis har et samarbejde på myndighedsniveau. Det vil være uholdbart, og derfor bør man fra dansk side sikre, at der på forhånd er etableret et myndighedssamarbejde, der kan sikre trygge rammer for medarbejderne.

Hovedparten af de omfattede bus- og togoperatører opererer på kontrakt med en offentlig myndighed om personbefordring (tjeneste af generel økonomisk interesse). Det rejser et principielt spørgsmål om, hvilken af parterne der reelt skal pålægges krav om dokumentkontrol. Dette spørgsmål bør udredes. Hvis kravet juridisk kan pålægges transportøren, må det under alle omstændigheder forventes, at transportøren gør et kontraktuelt krav om dækning af de lovudløste meromkostninger gældende over for den offentlige ordregiver (trafikselskab eller stat).

Pålæg om dokumentkontrol vil indebære øgede administrative byrder og omkostninger til logistik, uddannelse og personaleressourcer mv. Lovforslaget vil derfor potentielt indebære betydelige administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Der kan også forudses påvirkning af trafikafviklingen i form af flere forsinkelser og aflysninger. I sidstnævnte tilfælde må lovgiver sikre, at forsinkelser og aflysninger klassificeres som forårsaget af usædvanlige omstændigheder uden for transportørens kontrol, således at transportøren friholdes for sanktioner i spørgsmål om passagerrettighedslovgivning og/eller kontraktuelle forhold mellem transportør og offentlige ordregivere.

Hvad angår den offentlige servicetrafik med bus og bane, vil vi påpege, at der kan være så store praktiske, logistiske og organisatoriske udfordringer med at gennemføre dokumentkontrollen, at man opgiver at gennemføre trafikprogrammet, så længe den midlertidige grænsekontrol er aktiv. Det vil betyde omfattende gener for mobiliteten af gods og personer, herunder pendlere. Dette perspektiv bør medtages i de konkrete overvejelser om indførelse af midlertidig grænsekontrol.

Under alle omstændigheder er det vores principielle opfattelse, at alle meromkostninger, der pålægges transportøren eller dennes underleverandør som følge af delegering af grænsekontrol, må kompenseres af staten og/eller den offentlige ordregiver.

Vi står naturligvis til rådighed for drøftelse og uddybning af ovenstående synspunkter mv.

Med venlig hilsen



Michael Svane

Søren Østerby Harbo

Fra: Lasse Repsholt <lasse@db-dk.dk>
Sendt: 4. december 2015 13:31
Til: UIBM Hovedpostkasse; Søren Østerby Harbo
Emne: Høringssvar: Udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
Post 1216 København K

Sendt til uibm@uibm.dk og soh@uibm.dk

Udkast Lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)

Danske Busvognmænd har modtaget ovennævnte lovforslag i høring med anmodning om bemærkninger.

Foreningen repræsenterer busvognmænd og busoperatører, der som led i deres erhverv udfører grænseoverskridende passagertransport med busser. Denne transport foregår både som turistbustrafik og rutebustrafik.

I førstnævnte tilfælde foregår den ofte med afgrænsede grupper, der er sat sammen forud for rejsens gennemførelse. Det kan være grupper i form af medlemmer af samme forening, familie eller lignende, medarbejdere på samme virksomheder osv. Endelig kan de rejsende være kunder, der alle individuelt har købt den samme rejse hos en rejsearrangør eller et rejsebureau.

Udføres der international rutebustrafik sælges der typisk individuel rejsehjemmel til den enkelte rejse uden, at de passagerer, der befordres i bussen på anden vis udgør en samlet gruppe. Denne rejsehjemmel sælges både som reserverede billetter og som billetter, der sælges umiddelbart inden bussens afgang.

Det fremgår, at formålet er at sikre, at transportører i tilfælde af indførelse af midlertidig grænsekontrol kan pålægges at kontrollere rejselegitimation og visum for udlændinge, som bringes her til landet over en grænse, hvor der foretages midlertidig grænsekontrol.

Vi ser i Danske Busvognmænd en række alvorlige problemer ved, at vore medlemsvirksomheder pålægges strafansvar, hvis de bringer udlændinge uden fornøden rejselegitimation og visum her til landet fra et andet Schengenland, hvis der er indført midlertidig grænsekontrol ved den pågældende grænse.

En sådan kontrol er af flere grunde en meget vanskelig opgave at forene med international busdrift:

- Chaufførernes primære opgave er at føre bussen sikkert og pålideligt. En pligt til at foretage kontrol af pas og visa vil fjerne opmærksomheden fra denne opgave.
- Busoperatørerne og deres medarbejdere har ikke erfarings- og uddannelsesmæssig baggrund for at foretage sådan en kontrol. Særligt opgaven med at kontrollere om et pas eller visum er gyldigt og ikke falskt, er vanskelig grænsende til umulig for busoperatører og deres medarbejdere.

Der nævnes i høringssvaret bødestraffe på op til 8.000 kr. for tilfælde, hvor en operatørs kontrol af pas og visum blev vurderet til ikke at have været tilstrækkelig.

Det nævnes endvidere, at de pligter med hensyn til at sørge for tilbagerejse og med hensyn til at erstatte statens udgifter, som gælder i tilknytning til transportøransvaret i forhold til de ydre Schengen-grænser, også skal gælde, hvis der indføres grænsekontrol ved grænsen.

Vi har noteret os, at der i høringen ikke er foretaget en vurdering af de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet. Det finder vi stærkt bekymrende, men tager det foreløbig som et udtryk for, at Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet er klar over, at omkostningerne er ganske betydelige uden endnu at kunne fastlægge deres omfang.

Danske Busvognmænd vil foreslå følgende ændringer og præciseringer til lovforslaget:

- Såfremt strafansvaret fastholdes skal der skitseres et lavere bødeniveau på maksimalt 1.000 DKK pr. konstateret tilfælde af utilstrækkelig kontrol af rejselegitimation og visum. Bødestraffen skal udmåles pr. transport/køretøj og altså ikke akkumuleres pr. person.
- Der skal i god tid udarbejdes præcise retningslinjer der formidles til bustransportørerne, hvori det beskrives, hvordan kontrollen kan foretages for at leve op til lovgivningens krav.
- Muligheden for at kunne pålægge transportøren at sørge for tilbagerejse eller alternativt erstatte statens udgifter hermed bør bortfalde.

Jeg står naturligvis til rådighed, hvis der er spørgsmål eller kommentarer til ovenstående.

Med venlig hilsen

Lasse Repsholt

Chefkonsulent

Danske Busvognmænd / Danish Bus and Coach Owners' Association

Vesterbrogade 10, 3.
DK-1620 København V
Tel: +45 7022 7099
Mob: +45 2047 8003
Fax: +45 7022 1099
lasse@db-dk.dk
www.db-dk.dk



DANSKE
BUSVOGNMÆND

Fra: Danske Busvognmænd

Sendt: 30. november 2015 09:11

Til: Steen Bundgaard; Lasse Repsholt

Emne: VS: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Fra: Shari Asantewa Boateng [<mailto:sbo@uibm.dk>]

Sendt: 27. november 2015 17:58

Til: Advokatrådet; Amnesty Nu; Amnesty International; Asylret; BARD - Board of Airlines Representatives in Denmark; Bedsteforældre for Asyl; Børnerådet; Børns Vilkår; Danmarks Rederiforening; Danmarks Rejsebureau Forening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Erhverv; Dansk Flygtningehjælp; Dansk Industri; Dansk Luftfart; Dansk Socialrådgiverforening; Dansk Tog; Danske Advokater; Danske Havne; Datatilsynet; Den Danske Helsinki-Komité for Menneskerettigheder; Den Danske Dommerforening; Den Danske Europabevægelse; Den Katolske Kirke i Danmark; Direktoratet

for Kriminalforsorgen; Dokumentations- og Rådgivningscentret om Racediskrimination; Dommerfuldmægtigforeningen; Flygtningenævnet; Flygtninge Under Jorden; Foreningen af Offentlige Anklagere; FAU - Foreningen af Udlændingeretsadvokater; Færøernes Landsstyre; Naalakkersuisut (Grønlands Selvstyre); Indvanderrådgivningen; Institut for Menneskerettigheder; Kirkernes Integrationstjeneste; KL - Kommunernes Landsforening; Landsforeningen af Forsvarsadvokater; Politiforbundet; Red Barnet; Retspolitisk Forening; Retssikkerhedsfonden; Rigsadvokaten; Rigspolitiet; Røde Kors; Rådet for Etniske Minoriteter; SOS mod Racisme; Udlændingestyrelsen; UNHCR; Ægteskab Uden Grænser; HORESTA; FTF - Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd; Landsorganisationen i Danmark; Danmarks Skibsmæglerforening; Dansk Byggeri; Dansk Rib Charter Brancheforening; Dansk Transport og Logistik; Danske Speditører; International Transport Danmark; North Sea Operators Committee Denmark; Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer; Småøernes Færgeselskaber; Træskibs Sammaenslutningen; Assuranceforeningen SKULD; Danmarks Skibskredit A/S; Finansrådet; Forsikring og Pension; Danmarks Fiskeriforening; A.P. Møller - Mærsk A/S; Det Juridiske Fakultet; Fiskeriets Arbejdsmiljøråd; Focus Advokater; Gorrissen Federspiel; Justitsministeriet; Kromann Reumert; Søfartens Arbejdsmiljøråd; Søfartsraadet; 3F Sømændene; CO-Søfart; Fagligt Fælles Forbund (3F); fp@forsikringogpension; foa@foa.dk; service@hk.dk; mmf@mmf.dk; oao@oao.dk; mail@soefartens.org; erst@erst.dk; regioner@regioner.dk; sok@mil.dk; webmaster@danpilot.dk; dsbpost@dsb.dk; s-toog@s-toog.dk; dsfirst@dsb.dk; info@bll.dk; jal@di.dk; Danske Busvognmænd; jasv@di.dk; transport@di.dk; es@es-daa.dk; info@reisearrangoerer.dk; mail@krp.dk; rasmus.winther@cph.dk; post@svdtrafik.dk; post@sonderborg-lufthavn.dk; info@aal.dk; info@aar.dk; info@toptourist.dk; dc@unilines.dk; mail@eurolines.dk; info@arriva.dk; mail@abildskou.dk; info@albatourist.dk; info@besatrans.dk; Jørgen Andersen; neptunbus@gmail.com; egons@egons.dk; ino@danskturistfart.dk; John Jalkiewicz; ism@faergen.dk; krs@faergen.dk; info@airgreenland.dk; station@atlantic.fo; rute@dat.dk; kr@iet-time.dk; info@primeraair.com; lars-w.andersen@sas.dk; info@starair.dk; info@sunair.dk; torben.andersen@thomascook.dk; mail@trafiksekskaberne.dk; mba@moviatrafik.dk

Emne: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Udlændige-, Integrations- og Boligministeriet
Asyl og Visum

DFH DANSK
FLYGTNINGE
HJÆLP

DANSK FLYGTNINGEHJÆLP
Borgergade 10, 3.sal
DK-1300 København K
Tlf: 3373 5000
www.flygtning.dk

04.12.15

**Hørings svar i forbindelse med udkast om ændring af
udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med
midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)**

Udlændinge-, Integrations-, og Boligministeriet har sendt ovenstående lovforslag i høring den 27. november 2015. Fristen for høringssvar er sat til den 4. december 2015.

Dansk Flygtningehjælp sætter pris på muligheden for at komme med høringssvar, men beklager meget den korte høringsfrist.

I lovforslaget foreslås det, at transportører ved indførelse af midlertidig grænsekontrol kan pålægges at kontrollere visum og rejselegitimation for udlændinge, som kommer til Danmark fra et andet Schengenland over en grænse, hvor der er indført midlertidig grænsekontrol. Herunder foreslås det, at transportøren kan pålægges et strafansvar, hvis transportøren bringer udlændinge uden den fornødne rejselegitimation og visum til Danmark fra et andet Schengenland, hvis der er indført midlertidig grænsekontrol ved den pågældende grænse. Det præciseres i lovforslaget, at de pligter i forhold til at sørge for tilbagerejse og til at dække statens udgifter, som gælder i forhold til de ydre Schengen-grænser, også skal gælde ved de indre grænser, hvis der bliver indført midlertidig grænsekontrol og truffet beslutning om transportøransvar. Af lovforslaget fremgår, at ovenstående gælder transport af luft-, land- eller søvejen.

Dansk Flygtningehjælp bemærker indledningsvist, at bemærkningerne til lovforslaget generelt bør være langt mere udførlige. Der er således ikke nogen beskrivelse af, hvordan en sådan grænsekontrol vil udøves og hvordan et eventuelt transportøransvar vil udmønte sig i situationer, hvor de personer, som rejser over grænsen til Danmark, søger om asyl i Danmark.

I lovforslaget henvises flere steder til, at baggrunden for lovforslaget og en begrundelse for genindførelse af grænsekontrol er *"et meget stort antal tilrejsende flygtninge eller migranter"*.

Det fremgår endvidere af lovforslaget, at grænsekontrollens omfang, herunder et eventuelt transportøransvar, vil afhænge af *"hvad der er strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel, der er baggrund for genindførelsen af midlertidig grænsekontrol, jf. Schengengrænsekodeksens artikel 23, stk. 1, 2. pkt."*

Dansk Flygtningehjælp stiller sig kritisk over for, at et stort antal tilrejsende *"flygtninge og migranter"* anses for at udgøre en alvorlig trussel (mod den offentlige orden eller den indre sikkerhed i medlemsstaten). Det bemærkes i øvrigt i den forbindelse, at der ikke findes en definition på en migrant i den gældende udlændingelov eller i bemærkningerne til lovforslaget.

Dansk Flygtningehjælp understreger, at grænsekontrol skal udføres i fuld respekt for grundlæggende menneskerettigheder, herunder retten til at søge asyl. Non-refoulement princippet skal respekteres, og asylansøgere og flygtninge må aldrig sendes tilbage til områder, hvor man ikke har sikkerhed for, at de kan få den beskyttelse, som de har krav på. Dansk Flygtningehjælp bemærker i den forbindelse, at der på nuværende tidspunkt er lande inden for Schengenområdet, som Danmark ikke sender asylansøgere til netop på grund af manglende beskyttelse.

Det fremgår ligeledes af Schengen-forordningen, at forordningen finder anvendelse på alle personer, som passerer medlemsstaternes ydre eller indre grænser, dog med forbehold af *"rettigheder, der tilkommer flygtninge og personer, som ansøger om international beskyttelse, navnlig hvad angår princippet om non-refoulement"*, jf. artikel 3(b).

Dansk Flygtningehjælp finder det dybt problematisk, at det pålægges private aktører at foretage grundige ægthedsvurderinger af visa og rejselegitimation, og herunder nægte at medtage passagerer, hvor den private aktør, som ikke er uddannet til at foretage sådanne vurderinger, vurderer, at indrejse vil ske uden gyldige rejsedokumenter. Dansk Flygtningehjælp understreger, at en sådan privatisering af myndighedsopgaver kan medvirke til, at mennesker, som ifølge international ret er berettiget til beskyttelse, hvis de kom til Danmark, vil blive frataget den ret.

Af lovforslaget fremgår endvidere, som ovenfor beskrevet, at transportøren kan pålægges en pligt til at sende udlændinge uden

visum eller rejselegitimation tilbage til det Schengenland, hvor de kom fra. Dansk Flygtningehjælp understreger i den forbindelse, at Danmark allerede har tiltrådt Dublin-forordningen, som netop fastsætter kriterierne for, hvor i EU en asylansøgning skal behandles. Lovforslaget synes ikke at forholde sig til dette regelsæt.

Dansk Flygtningehjælp opfordrer til, at Danmark, i stedet for at indføre midlertidig grænsekontrol og herunder mulighed for beslutning om transportøransvar, som beskrevet i dette lovforslag, udviser større solidaritet, i forhold til at modtage asylansøgere i Danmark. I modsat fald er der en nærliggende risiko for, at særlig hårdt belastede medlemslande mister både evnen og viljen til at opretholde et velfungerende asylsystem. Konsekvensen bliver dermed, at mennesker på flugt ikke længere har adgang til den beskyttelse, som de har behov for.

Med venlig hilsen



Andreas Kamm,
Generalsekretær
Dansk Flygtningehjælp
Email: andreas.kamm@drc.dk
Telefon direkte: 3373-5130

Udlændinge-, Integrations-, og Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Danmark

WILDERS PLADS 8K
1403 KØBENHAVN K
TELEFON 3269 8888
DIREKTE 32698979
MOBIL 32698979
EMKI@HUMANRIGHTS.DK
MENNESKERET.DK

DOK. NR. 15/00339-2

**HØRING OVER UDKAST TIL LOV OM ÆNDRING AF
UDLÆNDINGELOVEN (TRANSPORTØRANSVAR I
FORBINDELSE MED MIDLERTIDIG GRÆNSEKONTROL
VED INDRE SCHENGENGRÆNSER)**

4. DECEMBER 2015

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet har ved e-mail af 27. november 2015 anmodet om Institut for Menneskerettigheders eventuelle bemærkninger til høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

Institut for Menneskerettigheder skal indledningsvist stærkt beklage den korte høringsfrist.

Lovforslaget medfører, at ministeren for udlændinge, integration og bolig bemyndiges til, i særlige situationer, hvor der indføres midlertidig grænsekontrol ved de indre Schengengrænser, at beslutte, at der indføres såkaldt transportøransvar ved befordring af udlændinge over de indre Schengengrænser.

Transportøransvaret betyder, at luftfartselskaber og bus-, tog- og søtransportører forpligtes til at udføre kontrol af, at udlændinge, der ad luft-, land- eller søvejen bringes her til landet, er i besiddelse af fornøden rejselegitimation og visum. Det betyder endvidere, at disse selskaber kan pålægges strafansvar, hvis der ikke gennemføres en sådan kontrol, eller hvis en gennemført kontrol burde have afsløret, at de pågældende ikke havde fornøden rejselegitimation eller visum.

Lovforslaget medfører endvidere, at sø- og lufttransportører, der bringer en udlænding til landet fra et andet Schengenland uden fornøden rejselegitimation eller visum, får pligt til straks at sørge for udlændingens udrejse eller tilbagerejse, hvis udlændingen bliver afvist eller overført efter reglerne i udlændingelovens kapitel 5 eller 5 a.

Institut for Menneskerettigheder skal bemærke, at lovforslagets bemærkninger ikke beskriver de mulige konsekvenser for de udlændinge, der måtte forsøge at krydse de indre Schengengrænser med henblik på at søge asyl i Danmark. Det kunne i den forbindelse blandt andet overvejes, at supplere lovforslagets bemærkninger med en afklaring af transportørernes ansvar for straks at sørge for udlændingens udrejse eller tilbagerejse i tilfælde, hvor den pågældende udlænding måtte søge asyl ved ankomsten til Danmark. Tilsvarende afklaring kunne foretages i forhold til transportørernes pligt til at erstatte statens udgifter ved blindpassagerers ophold, tilbageførelse til skibet eller luftfartøjet eller udsendelse, i tilfælde, hvor den pågældende måtte søge asyl ved ankomsten.

Institut for Menneskerettigheder skal endvidere bemærke, at Danmarks menneskeretlige forpligtelser over for udlændinge, der kommer til landet – uanset under hvilke forhold dette sker – ikke begrænses af, at der gives mulighed for udvide transportøransvaret over for private selskaber.

Der henvises til sagsnr.: 2015 – 1423.

Med venlig hilsen

Emil Kiørboe

FULDMÆGTIG

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet

4. december 2015

Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven - transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 27. november 2015 vedrørende ovennævnte.

Dansk Erhverv kan som udgangspunkt støtte forslaget. Vi skal dog forudsætte at der forud for en ikrafttrædelse af grænsekontrol samt ministerens iværksættelse af ansvaret udarbejdes detaljerede og klare retningslinjer for, hvilken dokumentation, der i givet fald vil kunne accepteres af de ansvarlige transportører for at de har løftet de ansvar, de pålægges i den foreslåede lovgivning.

Vi skal i den forbindelse understrege, at de pågældende transportører netop på grund af Schengenreglerne heldigvis ikke har normale rutiner for tjek af pas, visum o.a. papirer relateret til lovlig indrejse idet dette i normal drift ikke er nødvendigt. Der påligger derfor myndighederne et ansvar for at oplyse og rådgive, hvis reglerne sættes i kraft.

Med venlig hilsen



Jesper Højte Stenbæk
Fagchef



Udlændinge-, Integrations og Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K

Email: uibm@uibm.dk og soh@uibm.dk.

**Høringssvar – Forslag til Lov om ændring af udlændingeloven
(Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre
Schengengrænser)**

DSB har modtaget forslag til lov om ændring af udlændingeloven
(Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre
Schengengrænser) i høring.

DSB har igennem de sidste måneder gjort sit yderste for at bistå med at håndtere situationen omkring tilstrømning af flygtninge og migranter. Hvis DSB fremover pålægges at indføre kontrol af generel rejselegitimation og visa, tilkommer der DSB opgaver, som medarbejderne ikke er uddannet til endsi ge har erfaring med. Især ser DSB store udfordringer med og risici i forpligtelsen til at validere sådan dokumentation, bl.a. som følge af manglende tekniske løsninger, systemadgange og specialuddannet personale. DSB ser sig derfor ikke i stand til at løfte denne opgave, som tilmed sker under strafansvar. DSB er i forbindelse med svenske myndigheders krav om ID kontrol af rejsende til Sverige i gang med at undersøge mulighederne for at foretage paskontrol eller anden håndterbar måde at kontrollere ID på. Tilsvarende vil kunne overvejes ved indrejse til Danmark, såfremt det er fysisk muligt og lovligt på svensk og tysk grund.

DSB har modtaget et notat med en juridisk vurdering fra advokatfirmaet Gorrissen Federspiel. Notatet er vedlagt dette brev. I notatet gennemgås en lang række uafklarede udfordringer og risici. I det følgende fremhæves nogle eksempler:

- Lovforslaget rejser en række problemstillinger omkring dels den praktiske håndtering, dels hvordan DSB skal forholde sig, når de svenske myndigheder - som nu - sender rejsende uden gyldig rejselegitimation og visa med toget tilbage fra Sverige, samtidig med at DSB som følge af midlertidig grænsekontrol i Danmark ikke må bringe rejsende uden sådan gyldig dokumentation ind i Danmark. Såfremt der indføres dansk grænsekontrol ved den svenske grænse, vil det stille DSB i en situation, der er umulig at løse på lovlig vis, da DSB vil være tvunget til at begå retsbrud enten i Sverige eller i Danmark.

**Administrerende
direktør**

4. december 2015

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53

Direkte 33 53 43 00
Rejen@dsb.dk
www.dsb.dk



- Der er risiko for, at DSB ved en vedtagelse og udmøntning af lovforslaget bringes i en situation, hvor DSB overtræder dansk lovgivning, eksempelvis ved at skulle tage (i) hovedansvaret for at færgepassagerer krydser den tyske grænse via DSB's tog ombord på færgerne og (ii) medansvaret for, at togpassagerer krydser den svenske og tyske grænse via kørsel med DSB's samarbejdspartnere uden, at DSB i begge scenarier har haft mulighed for at foretage en kontrol.
- DSB's mulighed for at indføre kontrol i Sverige og Tyskland er ikke tilstrækkelig afdækket til, at DSB kan gøre det uden risiko for at overtræde svensk og tysk lovgivning.
- Lovforslaget vil endvidere kunne påføre DSB betydelige driftsmæssige risici, omkostninger og tab, herunder bl.a. til udbetaling af rejsetidsgaranti.

DSB er en offentligt ejet virksomhed og kan som et helt grundlæggende princip ikke udøve en virksomhed, der på nogen måde involverer en risiko for at være i konflikt med dansk eller udenlandsk lovgivning. Hvis lovforslaget bliver vedtaget og udmøntet, vil DSB derfor være nødsaget til at indlede dialog med Transport- og Bygningsministeriet og DSB's kontraktparter i Sverige og Tyskland om midlertidigt at indstille den grænseoverskridende trafik.

Med venlig hilsen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Flemming Jensen".

Flemming Jensen



4. december 2015

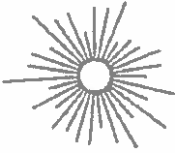
Transportøransvar for DSB ved midlertidig grænsekontrol

Bemærkninger til udkast til lovforslag af 27. november 2015



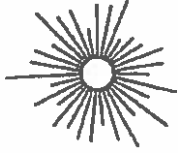
Side 2

- 1 Indledning**
- 1.1 DSB har anmodet Gorrissen Federspiel om at kommentere det forslag til lov om ændring af udlændingeloven, der blev sendt i høring den 27. november 2015.
- 1.2 Regeringen kan ifølge lovforslaget indføre midlertidig grænsekontrol med fire ugers varsel eller øjeblikkeligt, hvis det måtte anses som strengt nødvendigt for at sikre offentlig orden.
- 1.3 Forslaget indebærer et bødesanktioneret transportøransvar for DSB for kontrol af indrejssende udlændinges legitimation og visum, hvis midlertidig grænsekontrol indføres. I det følgende forholder vi os alene til indrejse i Danmark og ikke udrejse til udlandet, f.eks. Sverige.
- 1.4 Efter vores vurdering giver forslaget anledning til en række juridiske og praktiske problemstillinger, som forslaget ikke anviser løsninger på, og som vil indebære store risici for DSB som jernbaneoperatør. I det følgende findes en kortfattet gennemgang af en række væsentlige forhold. Der kan være yderligere forhold.
- 2 Kontrol af dokumentation uden for Danmarks grænser**
- 2.1 For at hindre, at rejsende uden gyldig dokumentation bringes med ind i Danmark, må kontrollen foretages uden for Danmarks grænser, dvs. i Sverige eller Tyskland.
- 2.2 Lovforslaget angiver ikke en hjemmel for DSB til at foretage sådanne handlinger – der i deres natur er myndighedshandlinger – i Sverige og Tyskland.
- 2.3 Det gældende grænsekodeksdirektiv (56/2006/EF) fastsætter i bilag VI, pkt. 1.2, jf. art. 18 og 28, retningslinjer for ind- og udrejsekontrol ved jernbanetrafik. Bestemmelserne vedrører imidlertid alene kontrol, som forestås af grænsevagter, jf. art. 7. Der er ikke i direktivet hjemmel til, at grænsevagter (eller andre, herunder DSB) kan foretage kontrol på en anden stats område.
- 2.4 Det bør sikres, at DSB ikke ved den foreslåede kontrol overtræder regler i andre lande.
- 3 Praktisk gennemførelse af kontrol**
- 3.1 Lovforslaget angiver ikke, om kontrollen skal foretages i toget (efter afgang fra sidste station) eller på sidste station før grænsen.
- 3.2 I praksis er det ikke realistisk at gennemføre kontrollen i toget. For det første vil passagerer uden tilstrækkelig dokumentation uanset kontrollen faktisk blive bragt med ind i Danmark, hvorved DSB vil overtræde den foreslåede regel. For det andet vil den rent praktiske gennemførelse af kontrollen – herunder sikring af bevis herfor som omtalt nedenfor – næppe kunne ske i toget.
- 3.3 Gennemførelse af kontrol på sidste station før grænsen vil kræve installationer i lighed med dem, der kendes fra bl.a. lufthavne. Alle passagerer må forlade toget, gennemgå passkontrollen og derefter stige ombord på toget. Det vil være nødvendigt med fysiske ændringer på stationerne, så passagerer holdes adskilt før og efter kontrollen. Installationerne vil skulle bemannes med personer med relevant uddannelse. Disse forhold vil nødvendigvis kræve aftaler med udenlandske myndigheder. DSB har ikke en generel ret til at opføre eller kræve opført anlæg på stationer i udlandet. Lovforslaget anviser ikke en løsning herpå.
- 4 Dokumentationskrav og bedømmelse af dokumentations gyldighed**
- 4.1 Praksis om flyselskabers ansvar for rejsendes dokumentation viser, at transportøren har et vidtrækkende ansvar for at gennemgå og bedømme dokumentation. DSB har ikke hidtil varetaget grænsekontrol og har ikke personale, procedurer og systemer, der kan under-

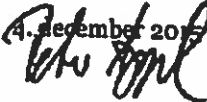


Side 3

- støtte varetagelsen af denne opgave. Sådanne procedurer og systemer vil efter lovforslaget skulle etableres med fire ugers varsel eller eventuelt uden varsel. Procedurerne og systemerne vil indebære detaljerede tjeklister over dokumentationskravene og må også sikre bevis for foretaget kontrol. I praksis vil bevis for foretaget kontrol alene kunne opnås, hvis kontrollen gennemføres ved et fysisk anlæg på en station som beskrevet ovenfor. Det vil tage tid at udarbejde de nævnte procedurer og systemer samt at uddanne personale. Selv med disse procedurer og systemer indført har DSB ikke adgang til systemer, der muliggør validering af rejslegitimation og visum. Dette vil nødvendiggøre yderligere IT-systemer.
- 4.2 Kraven til dokumentation og bevis medfører – sammen med det høje bødeniveau – en betydelig risiko for DSB.
- 4.3 DSB varetager kørsel fra Sverige i puljetrafik med Transdev og fra Tyskland i samarbejde med Deutsche Bahn. Lovforslaget giver mulighed for, at DSB kan ifalde ansvar for manglende/utilstrækkelig kontrol udført af Transdev og Deutsche Bahn. Ansvar efter lovforslaget bør alene omfatte den kontrol, transportøren selvstændigt varetager.
- 5 Overfart med færger**
- 5.1 Af lovforslaget fremgår, at togtransportøren er ansvarlig for passagerer, der bringes til Danmark med et tog på en færge.
- 5.2 Uanset om DSB gennemfører kontrol af dokumentation i toget efter sidste station eller på sidste station før grænsen, vil DSB ikke kunne forhindre, at andre personer stiger ombord på toget på færgen.
- 5.3 DSB vil dermed blive bragt i en situation, hvor selskabet trods gennemførelse af kontrol bringer rejsende uden dokumentation ind i Danmark. Lovforslaget bør undtage denne situation fra transportøransvaret. Strafansvar kan efter almindelige strafferetlige principper ikke pålægges i en situation, hvor ansvaret er uundgåeligt.
- 5.4 I modsat fald kan det være nødvendigt for DSB tillige at gennemføre kontrol inden påstigning på toget på færgen, hvilket vil kræve opførelse af anlæg ombord på færgerne. DSB har imidlertid ikke adgang til at kræve sådanne anlæg opført. Alternativt skal passagererne ikke kunne forlade toget under overfarten, hvilket forekommer særdeles indgribende. Lovforslaget tager ikke stilling til denne problemstilling.
- 6 Pligt til at tage rejsende med tilbage fra Sverige**
- 6.1 Danmark er forpligtet i henhold til artikel 10 i Den Nordiske Paskontroloverenskomst af 12. juli 1957 over for Sverige til at tilbagetage en udlænding, som uden gyldigt pas m.v. er indrejst fra vedkommende stat til en anden nordisk stat.
- 6.2 I overensstemmelse hermed kan svenske myndigheder pålægge DSB at tage afviste udlændinge med tilbage til Danmark.
- 6.3 Efter lovforslaget vil DSB have pligt til på svensk grund at afvise at udføre handlinger, der pålægges af de svenske myndigheder. DSB vil være tvunget til at begå retsbrud i enten Danmark eller Sverige. Dette må korrigeres i lovforslaget.
- 7 DSB's rettigheder og forpligtelser over for rejsende**
- 7.1 Lovforslaget angiver ikke, hvordan DSB skal forholde sig i forhold til rejsende uden dokumentation, herunder om DSB er forpligtet til at sætte f.eks. mindreårige rejsende af toget. For at undgå at overtræde de foreslåede regler, vil DSB skulle sætte sådanne passagerer af toget, hvilket kan indebære brud på omsorgspligter, hvis overtrædelse er strafferetligt sanktioneret.



- Side 4
- 7.2 Endvidere forholder lovforslaget sig ikke til øvrige rejsende, der vil blive påvirket af forsinkelser og køreplansændringer. Det fremgår ikke, om de tiltag, der vil følge af lovforslaget, kan give passagerer ret til erstatning efter jernbanepassagerforordningen.
- 7.3 Disse forhold skaber en betydelig risiko og usikkerhed for DSB, og DSB bør kompenseres for alle de ekstraudgifter, som virksomheden påføres i anledning heraf.
- 8 **Påvirkning af kørsel over landegrænser**
- 8.1 Som Selvstændig Offentlig Virksomhed kan DSB være nødsaget til at vurdere, om kørsel over landegrænser i perioder med midlertidig grænsekontrol indebærer så store risici, at selskabet ikke bør gennemføre sådan kørsel.
- 8.2 Vi har ikke foretaget en vurdering af DSB's kontraktlige forpligtelser under trafikaftaler med offentlige myndigheder i Danmark og udlandet og under samarbejdsaftaler med andre togselskaber, færgeoperatører og lignende. Det forekommer dog åbenbart, at også disse forhold udsætter DSB for betydelige økonomiske risici.

4. december 2015


Peter Appel

Justitsministeriet
Slotsholmsgade 10
1210 København K

Sendes til: jm@jm.dk og thk@jm.dk



RIGSADVOKATEN

DATO 4. december 2015

JOURNAL NR

RA-2015-199-0039

BEDEE ANFØRT VED SVARSKRIVELSER

SAGSBEHANDLER

RIGSADVOKATEN

FREDERIKSHOLMS KANAL 16
1220 KØBENHAVN K

TELEFON 72 68 90 00

FAX 72 68 90 04

Høring over udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)

Ved e-mail af 30. november 2015 har Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet anmodet om eventuelle bemærkninger til et udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

Jeg skal i den anledning bemærke følgende:

Det fremgår af lovudkastet, at udlændinge-, integrations- og boligministeren – hvis der er indført midlertidig grænsekontrol – skal kunne beslutte, at transportører kan pålægges strafansvar, hvis de bringer udlændinge uden fornøden rejselegitimation og visum her til landet fra et andet Schengenland. Træffer ministeren en sådan beslutning, vil transportører således ifalde strafansvar efter udlændingelovens § 59 a, stk. 1, hvis transportørerne ikke gennemfører kontrol med rejselegitimation og visum, eller hvis en gennemført kontrol burde have afsløret, at de pågældende passagerer ikke havde fornøden rejselegitimation.

Det er i lovudkastet angivet, at en sådan beslutning om strafansvar vil skulle offentliggøres på samme måde som en beslutning om indførelse af midlertidig grænsekontrol efter artikel 23 i Schengengrænsekodeksen. En beslutning om midlertidig grænsekontrol vil ifølge udkastet i givet fald blive offentliggjort på relevante hjemmesider og www.retsinfo.dk samt ved udsendelse af pressemeddelelser.

En administrativ beslutning om, at der skal gælde et transportøransvar ved de indre Schengengrænser, vil pålægge transportører strafsanktionerede forpligtelser, der efter gældende ret ikke påhviler transportørerne. I det lys kan det efter min opfattelse overvejes, om en sådan nykriminalisering i givet fald bør sker ved en bekendtgørelse.

Jeg skal i øvrigt bemærke, at en beslutning om transportøransvar, hvorved transportører pålægges kontrollforpligtelser ved transport over de indre Schengengrænser, må forudsætte, at transportørerne har haft en rimelig tid til at indrette sig på sådanne nye strafbelagte forpligtelser. Et strafansvar bør således ikke uden videre kunne gøres gældende i forhold til eksempelvis transporter, der er igangværende, på det tidspunkt, hvor en beslutning om strafansvar måtte blive truffet, smh. lovudkastets side 11-12, hvoraf det fremgår, at etablering af midlertidig grænsekontrol (og dermed mulighed for ministerens beslutning om transportøransvar) efter omstændighederne vil kunne gennemføres "øjeblikkeligt".

RIGSADVOKATEN

SIDE 2

I lovudkastet på side 11 gengives forarbejderne til den nugældende § 59 a i udlændingeloven, hvoraf det fremgår, at det – hvis en udlænding transporteres til Danmark med bus på et skib – er søtransportøren, der er ansvarlig i forhold til § 59 a. Det anføres i lovudkastet, at en søtransportør fremadrettet ikke vil skulle straffes for overtrædelse af udlændingelovens § 59 a, stk. 1, hvis passagerer på et tog eller en bus, som transporteres til Danmark med en færge, ikke er i besiddelse af den fornødne rejselegitimation. Det vil ifølge lovudkastet i sådanne situationer være tog- eller bustransportøren, der bærer transportøransvaret.

Jeg forstår lovudkastet sådan, at dette vil gælde for alle sager om overtrædelse af transportøransvaret efter udlændingelovens § 59 a, stk. 1, dvs. ikke alene i de tilfælde, der er omfattet af den foreslåede tilføjelse til § 59 a, stk. 2. Det kan overvejes at præcisere dette i lovudkastets bemærkninger.

Jeg skal endelig bemærke, at behandlingen af straffesager om overtrædelse af udlændingelovens § 59 a er nærmere beskrevet i Rigsadvokatmeddelelse nr. 7/2006 om udlændingelovens § 59, § 59 a og § 59 b. I meddelelsen beskrives bl.a. sanktionsniveau, samt hvilke sagsgange politi og anklagemyndighed skal følge i de situationer, hvor transporterede udlændinge søger asyl i Danmark, og hvor oplysninger herom ikke må indgå i en straffesag mod transportøren.

Med venlig hilsen

Ole Hasselgård



Søren Østerby Harbo

Fra: Jesper Sebbelin <js@shipbrokers.dk>
Sendt: 4. december 2015 15:13
Til: UIBM Hovedpostkasse; Søren Østerby Harbo
Emne: Skibsmæglerforeningens høringsvar - Udkast til lov om ændring af Udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)

Kære Søren Harbo.

Skibsmæglerforeningen har nu gennemgået materialet, også med den vinkel, at vi som branche beskæftiger os med assistance af søfolk der måtte skulle af- eller påmønstre i danske havne og på reden samt under passage i danske farvande. De besætningsskifter skaber valutabaseret indtjening til Danmark, og giver arbejdspladser i forskellige regioner af landet.

Vi har derfor koncentreret vor læsning, ud fra hvad regler der er for EU's ydre grænser, da søfolk som enten skal af- eller påmønstre kommer til at overskride Schengengrænsen. Skibsmæglerforeningen er aktivt involveret i Arbejdsgruppen under Rigspolitiet for besætningsskifte i danske havne, og på reden eller under passage i danske farvande. Vi bemærker ingen konflikt for vor danske såkaldte Transferordning, lavet i samarbejdet mellem Rigspolitiet, Justitsministeriet, Rederiforeningen og Skibsmæglerforeningen.

Efter gennemlæsning af udkastet, mener vi dog at man bør præcisere indsatte tekst fra side 10:

"Der vil således kunne pålægges strafansvar, hvis der ikke gennemføres kontrol af rejselegitimation og visum, eller hvis en gennemført kontrol burde have afsløret, at de pågældende ikke havde fornøden rejselegitimation og visum". Skibsmæglerforeningen beder jer præcisere hvad man mener med " eller hvis en gennemført kontrol burde have afsløret, at de pågældende ikke havde fornøden rejselegitimation og visum"?

Men da Udlændingeloven nu er åbnet, med henblik på at påføre Transportøransvar for indre Schengen ved indførelse af midlertidig grænsekontrol, vil vi benytte lejligheden til at gøre opmærksom på en "sær regel" i Udlændingebekendtgørelsen. Denne regel bremser unødigt for erhvervslivets muligheder for at kunne yde sine kunder et optimal kundeservice, og derved bidrage positivt til den danske økonomi. Den afledte effekt af et besætningsskifte kan f.eks. også være hotelovernatninger samt almindeligt forbrug i landet.

Skibsmæglerforeningen medlemmer er i henhold til reglerne i Transferordningen, jf. Udlændingebekendtgørelsen §11 stk. 3, økonomisk ansvarlige og kan sanktioneres ved brud på reglerne. Skibsmæglerne er derfor garant for, at søfolk der overskrider Schengengrænsen ved af- og påmønstring i henhold til reglerne, retmæssigt forlader Schengen igen. Søfolkene er på arbejde, så de vil gerne hjem eller ombord på skibet, hvor de har taget hyre. Den "sære regel" består i, at jf. §13 stk. 7 i Udlændingebekendtgørelsen, kan man give notits til Myndighederne tilnærmet et 24 timers varsel, da skibet kan komme fra en anden havn hvor det ikke tager 24 timer at sejle fra. Dette er gældende for skibe i havn. Men hvis skibet ligger på reden eller er under passage i danske farvande, da kræver man "de facto" 24 timers notits. Myndighedernes håndtering af dokumentationen er i øvrigt ens for dette arbejde og Skibsmægleren garanterer økonomisk under strafansvar. Med den "sære regel" begrænses servicemulighederne pga. af tidsfaktoren, og derved mister Danmark valutaindtjenende forretning.

Skibsmæglerforeningen skal derfor opfordre til, at man korrigerer denne regel, som er uhensigtsmæssig for erhvervet og som ved en tilnærmelse til 24 timers reglen, ikke forringer sikkerheden ved EU's ydre grænser. Vi har indsat billeder af de to paragraffer nedenfor:

§11 stk. 3:

Stk. 3. Politiet kan endvidere efter Rigspolitiets nærmere bestemmelse give udenlandske besætningsmedlemmer på skibe tilladelse til i forbindelse med af- eller påmønstring at indrejse og udrejse uden for de godkendte grænseovergangssteder. Tilladelse efter 1. pkt. kan gives, hvis det er nødvendigt med henblik på lejlighedsvis passage, og det ikke forstyrrer Schengenlandenes offentlige orden og indre sikkerhed. Anmodning om tilladelse efter 1. pkt. skal sendes til politiet samtidig med anmeldelse af besætningsmedlemmer og eventuelle passagerer efter § 13. Skibsføreren skal sørge for, at afmønstrede besætningsmedlemmer transporteres til det nærmeste godkendte grænseovergangssted med henblik på grænsekontrol, jf. stk. 4. Skibsføreren skal endvidere påtage sig at indestå økonomisk for besætningsmedlemmene, indtil de har passeret grænsekontrollen.

§13 stk. 7:

Stk. 7. Førere af andre lastskibe end omhandlet i stk. 5, 3. pkt., skal sende en fortegnelse over skibets besætningsmedlemmer og eventuelle passagerer til politiet efter Rigspolitiets nærmere bestemmelse til brug for tilrettelæggelse af indrejsekontrollen, jf. stk. 9. Det samme gælder førere af fiskerfartøjer, der ikke dagligt eller efter få dage anløber en dansk havn, der er godkendt som grænseovergangssted, efter at være sejlet ud fra en havn i Danmark eller et andet Schengenland. Anmeldelse til politiet efter 1. og 2. pkt. skal så vidt muligt ske senest 24 timer før anløb af dansk havn, der er godkendt som grænseovergangssted, eller senest 24 timer før påtænkt besætningsaflet uden for de godkendte grænseovergangssteder, hvis der er opnået tilladelse hertil efter § 11, stk. 3. Hvis besætningsaflet ikke er foretaget 24 timer i forvejen, skal anmeldelse ske umiddelbart efter, at tid og sted for besætningsaflet er fastlagt, og oplysninger om besætningsmedlemmer og eventuelle passagerer foreligger.

Venligst kontakt undertegnede såfremt der er spørgsmål.

Med venlig hilsen

Danmarks Skibsmæglerforening
Jesper Sebbelin (FICS)
General Manager
Amaliegade 33B
DK – 1256 København K
+45 3391 4438
info@shipbrokers.dk
www.shipbrokers.dk



Danish
Shipowners'
Association



Billægernes
Rederiforening

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Att.: Sagsbehandler Søren Østerby Harbo

4. december 2015

**Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven
(Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved Indre Schengengrænser)**

Det udsendte forslag giver danske myndigheder mulighed for i særlige tilfælde at indføre midlertidige krav om ID-kontrol af rejsende med færger og anden kollektiv trafik under transportøransvar.

Rederiforeningerne vil indledningsvis understrege, at nye krav om ID-kontrol og transportøransvar ved indre Schengengrænser har potentielt meget store og alvorlige konsekvenser for færgeoperatørerne og samfundet i form af forventede lange ventetider for passagererne med opbygning af køer langt uden for rederiernes opmarchområder og mindre integration på tværs af grænsen til følge. Særligt ruter, som har en høj afsejlingsfrekvens og er i direkte konkurrence med bro og landevej, kan blive tvunget til at ændre deres grundlæggende afgangsfrekvens og dermed forretningskoncept med tab af markedsandel til følge. I dag registreres alene antallet af passagerer, og der er dermed heller ikke ID-kontrol på disse korte ruter, der er en del af den europæiske infrastruktur.

Der er i dag et nært samarbejde med både danske og udenlandske myndigheder og tæt dialog om identifikation af flygtninge og politiets håndtering af dem. Der er konstateret få flygtninge på HH overfarten (konstateret af svensk politi, der i dag kontrollerer, når passagererne har forladt færgen), mens der er en del på Rødby-Puttgarden ruten, primært i tog, som bliver kontrolleret af politiet på ruten Rødby-Nykøbing. Politiet kontakter jævnlig rederiet for at få verificeret oplysninger i denne sammenhæng.

Amaliegade 33
1256 Copenhagen K
Danmark

T. (+45) 33 11 40 88
info@shipowners.dk
www.shipowners.dk

Rederieme spiller således allerede i dag en vigtig rolle i overvågningen af mobiliteten over de indre Schengengrænser. Forslaget lægger op til, at myndighederne i ganske særlige situationer kan pålægge blandt andre rederierne at gennemføre ID-kontrol af passagererne. Grundlæggende finder vi, at dette er en myndighedsopgave. Det skyldes dels opgavens karakter, og dels at når kontrolkravene er midlertidige, er det både urimeligt og ikke proportionalt at kræve, at færgerne uddanner personale, ansætter vagter, indretter tilkørselsanlæg mv.

Lovforslaget tydeliggør i øvrigt ikke, om det vil være i overensstemmelse med tysk/svensk lov at kræve kontrol på deres territorier. Der er derfor behov for en afklaring af jurisdiktionen i disse tilfælde.

Hertil kommer at ruterne til og fra Tyskland og Sverige konkurrerer direkte med vej/bro, og de har dermed særlige udfordringer i forhold til andre færger. Gør myndighederne brug af beføjelserne i medfør af lovforslaget, indføres krav, der besværliggør og formentlig reducerer mobiliteten via færgeruterne. I en sådan situation er det helt afgørende for rederierne, at der stilles tilsvarende krav til kontrol på bro/vej. Ellers er det virkningsløs symbolpolitik og stærkt konkurrenceforvridende til fordel for de statsejede broer. Transport i personbil over bro/vej er ikke dækket af dette lovforslag, men ikke desto mindre må nye krav til færger simultant følges af tilsvarende krav til kontrol af personer, der i bil bevæger sig mellem landene via bro/vej. Det bør endvidere sikres, at der kun indføres krav, der er proportionelle i forhold til formålet – stikprøvekontrol kan være et rimeligt alternativ til kontrol af alle passagerer.

I skrivende stund er tilsvarende regler på vej i Sverige, som også kan betyde krav om identitetskontrol og transportøransvar for alle ruter til Sverige.

Rederiforeningerne finder, at danske myndigheder bør indgå i tæt dialog med de tilsvarende svenske myndigheder for at undgå, at svenske krav om kontrol på dansk jord skader danske rederiers konkurrencesituation og/eller fører til urimelige logistiske udfordringer i havnebyerne, jf. ovenstående og bemærkningerne om økonomiske konsekvenser sidst i høringssvaret. En tilsvarende dialog er naturligvis absolut påkrævet med de tyske myndigheder, således at operatøren i givet fald kan udøve sin pligt med afsenderlandets accept.

Ud over disse generelle bemærkninger giver selve lovforslaget anledning til nedenstående mere specifikke kommentarer.

- Hvor det er tilladt efter Schengen-reglerne, kan der indføres midlertidig grænsekontrol ved de indre grænser ud fra en proportionalitetsvurdering. Det vil sige, at der skal være tale om en situation, hvor det er nødvendigt at afværge en alvorlig trussel, og hvor hensynet til den fri bevægelighed ikke vejer tungere. Rederiforeningerne henstiller, at udvides grænsekontrollen til også at omfatte transportøransvar, **orienteres eventuelle berørte transportører i god tid og altid med start- og slutdatoen for kontrollen**, således at transportøren gives en reel mulighed for at stille midlertidige ressourcer til rådighed.
- **Rækkevidden af transportøransvaret er uklart.** Det fremgår af de generelle lovbemærkninger, at der... "vil kunne pålægges stafansvar, hvis der ikke gennemføres kontrol af rejselegitimation og visum, eller hvis en gennemført kontrol burde have afsløret, at de pågældende ikke havde fornøden rejselegitimation og visum". Det henstilles, at det tydeligere fremgår af bemærkningerne, hvilke konkrete krav og opgaver der stilles til transportøren. Rederiforeningerne finder det ikke rimeligt, at transportøren kan ifalde et ansvar, hvis der fx er tale om forfalskede dokumenter, da transportøren ved en midlertidig indrejsekontrol ikke kan forventes at have et permanent set-up til rådighed eller uddannede medarbejdere, som kan kontrollere dette.
- Væsentligt at det bliver præciseret, at transportøren får ret til at **afvise rejsende**, der har billet, men ikke gyldig ID, også for så vidt angår danske statsborgere, der ønsker at rejse til Danmark.
- Det bemærkes, at rederiforeningerne forstår bestemmelsen i § 59 a, stk. 2. som, at søtransportøren alene har ansvar, hvis passageren er gående eller i bil, da **bus- og togtransportøren vil være ansvarlig**, hvor transporten foregår med henholdsvis bus og tog.
- Det står ikke klart, om eksempelvis en tysk statsborger på tysk grund må **afkræve den forlangte rejsedokumentation på vegne af den danske stat.** Det bør i den forbindelse endvidere **klart defineres, hvilke dokumenter der kan accepteres som gyldig rejsedokumentation.** Sker det ikke, er der en risiko for, at rederiernes fortolkning af Udlændingebekendtgørelsen (specielt §§2-3 og 4) kan være i modstrid med grænsekontrollens, hvilket medfører bødeansvar for rederiet og dermed er uacceptabelt. Hvis rederierne skal løfte det, som bør være en myndighedsopgave, skal det ske med helt klare retningslinjer og med sikring af jurisdiktionen også i Sverige/Tyskland.

- Det fremgår af de specielle bemærkninger til lovforslaget, at biltransport ikke er omfattet, da:... "der kan pålægges strafansvar efter udlændingelovens § 59, stk. 8, nr. 1, hvis der foreligger forsættlig bistand til bl.a. at indrejse ulovligt i Danmark". Det betyder, at alene menneskesmugling straffes, hvis transporten foregår med bil, men ikke egentransport. Rederiforeningerne finder, at der bør sikres hjemmel til at indføre en tilsvarende kontrol ved Øresundsbroen og den Sønderjyske grænse, da formålet med indførelse af den midlertidige kontrol ellers ikke vil opfyldes ensartet i hele landet. Det vil betyde, at presset på indrejse kan øges ved fx Øresundsbroen.
- Lovforslaget har en indretning, så der kan opstå potentielle konflikter til den Nordiske pasunion, der foreskriver, at nordiske medborgere frit kan passere de nordiske grænseovergange.
- Derudover skal det præciseres, at loven ikke er diskriminerende i forhold til EU-regler generelt.

Økonomiske konsekvenser for rederierhvervet

En eventuel udmøntning af muligheden for at stille krav om fuldstændig ID-kontrol og transportøransvar vil medføre en grundlæggende ændring af de korte færgeruters forretningskoncept, hvilket vil have alvorlige konsekvenser for rederiernes økonomi. Hertil kommer, at disse rederier vurderer, at det vil fordoble ekspeditionstiden og dermed umuliggøre den nuværende høje afsejlingsfrekvens med forventeligt meget lange køer til følge, mens det for alle omfattede rederier vil medføre en betydelig meromkostning.

Rederiforeningerne henviser i den forbindelse til de høringssvar, som de særligt berørte færgerederier indsender og som nærmere beskriver de økonomiske konsekvenser for enkelte ruter og logistikken i nærområderne.

Med venlig hilsen



Jacob K. Clasen
 Direkte 33 48 92 14
 E-mail : jc@shipowners.dk

Søren Østerby Harbo

Fra: Eydbjørn Djurhuus <eds@us.dk>
Sendt: 4. december 2015 20:36
Til: UIBM Hovedpostkasse; Søren Østerby Harbo
Emne: Bemærkninger til lovudkast vedr. transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser
Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; Udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven.pdf; Høringsliste.pdf

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet
Asyl- og visumkontoret

I forbindelse med ministeriets høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) kan Udlændingestyrelsen oplyse, at styrelsen ingen bemærkninger har til lovudkastet.

Med venlig hilsen

Eydbjørn Djurhuus
Fuldmægtig
Direktionssekretariatet
Direkte telefon: +45 3530 8548

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet

Udlændingestyrelsen
Flyvesgade 53
2100 København Ø
Telefon: +45 3536 6600
www.nyidanmark.dk

Fra: Shari Asantewa Boateng [<mailto:sbo@uibm.dk>]

Sendt: 27. november 2015 17:58

Til: Advokatrådet; Amnesti Nu; Amnesty International; Asylret; BARD - Board of Airlines Representatives in Denmark; Bedsteforældre for Asyl; Børnerådet; Børns Vilkår; Danmarks Rederiforening; Danmarks Rejsebureau Forening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Erhverv; Dansk Flygtningehjælp; Dansk Industri; Dansk Luftfart; Dansk Socialrådgiverforening; Dansk Tog; Danske Advokater; Danske Havne; Datatilsynet; Den Danske Helsinki-Komité for Menneskerettigheder; Den Danske Dommerforening; Den Danske Europabevægelse; Den Katolske Kirke i Danmark; Direktoratet for Kriminalforsorgen; Dokumentations- og Rådgivningscentret om Racediskrimination; Dommerfuldmægtigforeningen; Flygtningenævnet; Flygtninge Under Jordan; Foreningen af Offentlige Anklagere; FAU - Foreningen af Udlændingeretsadvokater; Færøernes Landsstyre; Naalakkersuisut (Grønlands Selvstyre); Indvandreradgivningen; Institut for Menneskerettigheder; Kirkernes Integrationstjeneste; KL - Kommunernes Landsforening; Landsforeningen af Forsvarsadvokater; Politiforbundet; Red Barnet; Retspolitisk Forening; Retssikkerhedsfonden; Rigsadvokaten; Rigspolitiet; Røde Kors; Rem; SOS mod Racisme; Udlændingestyrelsen; UNHCR; Ægteskab Uden Grænser; HORESTA; FTF - Funktionærenes og Tjenestemændenes Fællesråd; Landsorganisationen i Danmark; Danmarks Skibsmæglerforening; Dansk Byggeri; Dansk Rib Charter Brancheorganisation; Dansk Transport og Logistik; Danske Speditører; International Transport Danmark; North Sea Operators Committee Denmark; Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer; Småøernes Færgeselskaber; Træskibs Sammaenslutningen; Assuranceforeningen SKULD; Danmarks Skibskredit A/S; Finansrådet; Forsikring og Pension; Danmarks Fiskeriforening; A.P. Møller - Mærsk A/S; Det Juridiske Fakultet; Fiskeriets Arbejdsmiljøråd; Focus Advokater; Gorrissen Federspiel; Justitsministeriet; Kromann Reumert; Søfartens Arbejdsmiljøråd; Søfartsraadet; 3F Sømandene; CO-Søfart; Fagligt Fælles Forbund (3F); fp@forsikringogpension; foa@foa.dk; service@hk.dk; mfm@mmf.dk; oao@oao.dk; mail@soefartens.org; erst@erst.dk; regioner@regioner.dk; sok@mil.dk; webmaster@danpilot.dk; dsbpost@dsb.dk; s-tog@s-tog.dk; dsfirst@dsb.dk; info@bil.dk; jgl@di.dk; db@db-dk.dk; jasv@di.dk; transport@di.dk; es@es-daa.dk; info@rejsearrangoerer.dk; mail@knp.dk; rasmus.winther@cph.dk; post@svdtrafik.dk; post@sonderborg-lufthavn.dk; info@aal.dk; info@aar.dk; info@toptourist.dk; dc@unilines.dk;

mail@eurolines.dk; info@arriva.dk; mail@abildskou.dk; info@albaturnist.dk; info@besatrans.dk; jandsen@post.tele.dk; neptunbus@gmail.com; egons@egons.dk; ino@danskturistfart.dk; info@johns-bus.dk; jsm@faergen.dk; krs@faergen.dk; info@airgreenland.dk; station@atlantic.fo; rute@dat.dk; kr@jet-time.dk; info@primeraair.com; lars-w.andersen@sas.dk; info@starair.dk; info@sunair.dk; torben.andersen@thomascook.dk; mail@trafiksekskaberne.dk; mba@moviatrafik.dk

Emne: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)

Søren Østerby Harbo

Fra: Claus Juul <CJuul@amnesty.dk>
Sendt: 7. december 2015 16:00
Til: UIBM Hovedpostkasse; Søren Østerby Harbo
Emne: Vedr.: Vs: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)
Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; Udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven.pdf; Høringsliste.pdf

Ved mail af 27. november 2015, har Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet fremsendt udkast til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) og anmodet om Amnesty Internationals eventuelle bemærkninger til udkastet.

Amnesty International har ikke bemærkninger til udkastet.

Venlig hilsen

Claus Juul
Juridisk konsulent/ Legal consultant

Amnesty International
Dansk Afdeling/Danish Section
Gammeltorv 8, 5 sal
1457 København K
tel: (+45) 33 45 65 65
E-mail: cjuul@amnesty.dk
www.amnesty.dk

▼ amnesty---01-12-2015 10:51:25----- Forwarded by Lotte Broberg/DK/Amnesty International on 01-12-2015 10:51

----- Forwarded by Lotte Broberg/DK/Amnesty International on 01-12-2015 10:51 -----

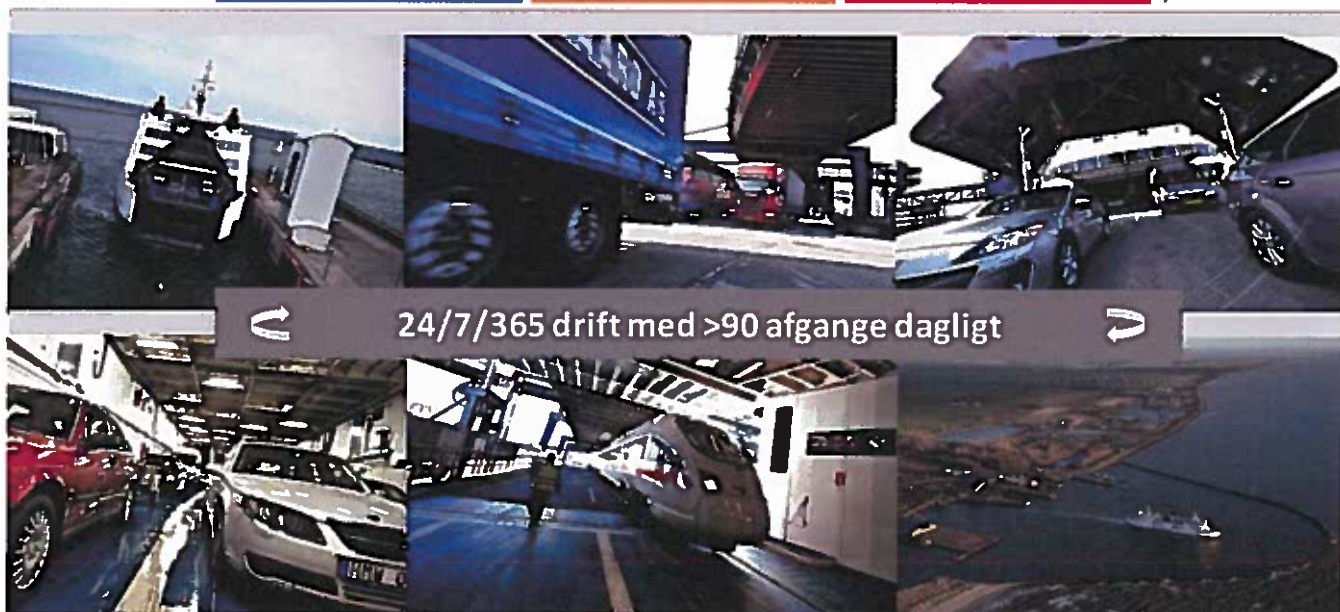
"Sharf Asantewa Boateng" <abo@uibm.dk>

27-11-2015 17:58

ToAdvokatrådet <samlund@advokatsamlundet.dk>, "Amnesti Nu" <kontakt@amnesti-nu.dk>, "Amnesty International" <amnesty@amnesty.dk>, "Asylret" <info@asylret.dk>, "BARD - Board of Airlines Representatives in Denmark" <info@bard.dk>, Bedsteforældre for Asyl <styrergruppen@bedsteforaeldeforasyl.dk>, Børnerådet <brd@brd.dk>, Børns Vilkår <bv@bomsvilkar.dk>, "Danmarks Rederiforening" <info@shipowners.dk>, "Danmarks Rejsebureau Forening" <drf@travelassoc.dk>, "Dansk Arbejdsgiverforening" <da@da.dk>, "Dansk Erhverv" <hoeringsager@danskertiverv.dk>, Dansk Flygtningehjælp <drc@drc.dk>, "Dansk Industri" <di@di.dk>, "Dansk Luftfart" <info@dansk-luftfart.dk>, Dansk Socialrådgiverforening <ds@socialrdg.dk>, "Dansk Tog" <info@danskog.dk>, "Danske Advokater" <mail@danskeadvokater.dk>, "Danske Havne" <danskehavne@danskehavne.dk>, "Datatilsynet" <dt@datatilsynet.dk>, Den Danske Helsinki-Komiteé for Menneskerettigheder <main@helsinki-komiteen.dk>, "Den Danske Dommerforening" <dommerforeningen@gmail.com>, Den Danske Europabevægelse <aubev@eubev.dk>, "Den Katolske



Scandlines Danmark ApS – Bemærkninger til L74 – Forslag til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)





Udlændinge-, integrations- og boligministeren har den 4. december fremsat forslag om indførelse af transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser.

Rederiet Scandlines Danmark ApS, som opererer ruterne Rødby-Puttgarden og Gedser-Rostock og er den suverænt største operatør på grænsen mellem Danmark og Tyskland, vil i høj grad blive berørt af en eventuel vedtagelse af forslaget. Det skal indledningsvist bemærkes, at Scandlines desværre ikke var sat på høringslisten. Vi har anmodet ministeren om udsættelse af høringsfristen, men har fået afslag. Det til trods har vi nu alligevel fået mulighed for at give vores mening til kende, hvilket vi er glade for. Hermed vores kommentarer i afkortet form som supplement til høringsvar indsendt af Bilfærgernes Rederiforening.

Der er visse forhold omkring lovforslaget som vi finder meget uhensigtsmæssige og som diskvalificerer det. Dels ønsker Scandlines at påpege, at transportøransvaret kun i begrænset omfang vil have ønskede effekt, og dels, at udøvelsen af transportøransvaret med stor sandsynlighed vil afstedkomme betydelige trafikale gener.

Vedrørende kontrol af pas og ID på tysk grund mangler vi lovgrundlaget for samt muligheden for på kvalificeret grundlag at foretage denne kontrol i Tyskland – herunder kan for eksempel nævnes kontrol af ikke Europæiske pas og dokumenter og falske pas og dokumenter. Scandlines besidder ikke kompetencerne til at udføre en sådan kontrol.

Samtidig vil en kontrol i Puttgarden, som vi skønner vil tage mindst fire gange så lang tid pr køretøj som køb af en almindelig billet i en automat, med stor sandsynlighed skabe betydelige kødannelser på den 2-sporede landevej tværs over Fehmarn og medføre stor utilfredshed hos øens myndigheder, herunder brand- og redning, samt blandt den lokale befolkning, der vil få blokeret adgang til Puttgarden banegård og diverse adgangsveje til øens mindre byer. En tilsvarende kontrol udført af det danske politi på ankomstarealet i Rødby, der kan indeholde samtlige køretøjer fra en fyldt færge, vil slet ikke have de samme konsekvenser.

For di der opstår forsinkelser, vil der være en afledt effekt i Rødby, således at der også der lejlighedsvis vil opbygges køer ud af motorvejen, som det sidst oplevedes i sommeren-15, hvor vi af tekniske årsager manglede 20% af vores kapacitet. Betydelige ventetider for personbiler og lastbiler var desværre ikke usædvanlige i den periode, og vi anser det for sikkert, at lignende kødannelser på visse dage vil opbygges som konsekvens af udøvelsen af transportør kontrollen. Kødannelser ud af offentlig vej på både i Danmark og Tyskland medfører ofte, at politiet må anvende ressourcer på at sikre ro og orden.

En afledt effekt af de forsinkelser, der vil opstå ved aktivering af transportøransvaret, er, at kunder, der har bestilt og købt billet til en given afgang, men ikke når den, kan have et berettiget krav om erstatning ifølge EU's Passagerrettighedsforordning.

Ruten overfører årligt 6.000.000 passagerer, 28.000 busser, 14.000 persontogsvogne, 410.000 lastbiler og 1.600.000 personbiler. En reduktion i den faktiske døgnkapacitet foranlediget af grænsekontrol, men specielt hvis det følges op af transportøransvar, vil givetvis tvinge dele af trafikken hen over den Sønderjyske grænse og dermed skabe en betydelig konkurrenceforvriddning. De økonomiske konsekvenser kan være vanskelige at opgøre, men skønnes ikke at være mindre en 1.500.000 kr. pr. dag i mistede indtægter. Dertil skal der lægges direkte omkostninger i størrelsesordenen ca. 40.000 kr. pr. dag til personale til kontrol af pas og ID. Vi forbeholder os ret til at undersøge, om staten helt eller delvist vil kunne holdes ansvarlig for disse tab.



Vores rute mellem Gedser og Rostock har en lavere afgangsfrekvens og er dermed knapt så udsat, men også her vil specielt implementering af transportøransvaret få mærkbare konsekvenser. Specielt må det imødeses, at håndtering af biler i havnen i Rostock vil blive påvirket, da vi der benytter et fælles indcheckningsanlæg, således at færgeruter til andre lande end Danmark bliver forhindret i at operere uhindret.

Det er vores opfattelse, at en aktivering af transportøransvaret vil genere mange ganske almindelige rejsende og fragtkøretøjer helt uden grund. Da det er beviseligt, at langt den overvejende del af flygtninge og migranter ankommer med tog, vil vi bede ministeren overveje muligheden for at ændre lovforslaget og indbygge muligheden for selektiv transportørkontrol for fx tog. Man ville dermed håndtere langt den overvejende del af lovforslagets mål uden at genere mere end 99% af de ganske almindelige rejsende, der anvender vores færger. Ydermere vedtog Folketinget i november en ændring til Udlændingeloven, der jvnf § 37 j nu åbner mulighed for helt at stoppe bus, tog eller færgedrift.

Slutteligt er det vigtigt for os at påpege, at Scandlines traditionelt har et godt og konstruktivt samarbejde med politiet. Såfremt man opretter en midlertidig grænsekontrol i Rødby og Gedser er vi derfor sikre på, at vi i fælleskab med politiet kan på forhånd kan udarbejde planer, der sikrer en optimal afvikling af trafikken uden at Scandlines pålægges transportøransvar - transportøransvaret skabe flere gener end det vil gøre gavn.

Vi står naturligvis til rådighed for yderligere kommentarer eller spørgsmål såfremt det måtte ønskes.

Med venlig hilsen

Claus Nikolajsen
Senior Vice President
Scandlines Danmark ApS



Søren Østerby Harbo

Fra: Lund, Klaus Meinby <KLU@ankl.dk>
Sendt: 8. december 2015 11:24
Til: UIBM Hovedpostkasse; Søren Østerby Harbo
Emne: VS: Høring over udkast til lov om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (UIBM Id nr.:22552)
Vedhæftede filer: Høringsbrev.pdf; Udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven.pdf; Høringsliste.pdf

Til Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet.

Med henvisning til "Høring om udkast til lov om ændring af udlændingeloven" kan jeg oplyse, at Foreningen af Offentlige Anklagere ikke har bemærkninger til lovforslaget.

Det sene svar beklages.

Med venlig hilsen

Klaus Meinby Lund
Bestyrelsesmedlem og kasserer



Foreningen af Offentlige Anklagere
c/o Statsadvokaten i Viborg
Rødevej 1
8800 Viborg
Telefon: 72 68 94 33
E-mail: klu@ankl.dk