



8. december 2015

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet

Asyl og Visum

Slotsholmsgade 10
Post 1216 København K
Tel. 7226 8400
Mail uibm@uibm.dk
Web www.uibm.dk

CVR-nr. 36977191

Sagsbehandler
Søren Østerby Harbo
Tel.
Mail soh@uibm.dk

Sagsnr. 2015 - 1423

KOMMENTERET HØRINGSOVERSIGT

over

udkast til forslag til lov om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) (L 74)

1. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 27. november til den 4. december 2015 været sendt i høring hos:

3F Sømændene CO-Søfart, A.P. Møller - Mærsk A/S, Abildskou A/S, Advokatrådet, Advokatsamfundet, Air Greenland A/S, Alba Turist ApS, Amnesty International, Amnesti Nu, Arriva Danmark ApS, Assuranceforeningen SKULD, Asylret, Atlantic Airways, BARD – Board of Airline Representatives in Denmark, Bedsteforældre for Asyl, Besa Trans, Bilfærgernes Rederiforening, Billund Lufthavn, Brancheforeningen, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Børnerådet, Børns Vilkår, Danish Air Transport, Danmarks Fiskeriforening, Danmarks Rederiforening, Danmarks Rejsebureau Forening, Danmarks Skibskredit A/S, Danmarks Skibsmæglerforening, Danpilot, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Flygtningehjælp, Dansk Industri, Dansk Luftfart, Dansk Metals Maritime Afdeling, Dansk Rib Charter Brancheforening, Dansk Socialrådgiverforening, Dansk Tog, Dansk Transport og Logistik, Dansk Turistfart ApS, Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Den Danske Dommerforening, Den Danske Europavægelse, Danske Færger, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Den Danske Helsinki-Komité for Menneskerettigheder, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, DI Transport, Direktoratet for Kriminalforsorgen, Dokumentations- og Rådgivningscentret om Racediskrimination, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DSB, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Egons Turist & Minibusser A/S, Erhvervsstyrelsen, Espergærde Turist ApS, Eurolines Scandinavia ApS, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansrådet, Fiskeriets Arbejds miljøråd, Fiskernes Forbund, Flygtninge Under Jordan, Flygtningenævnet, FOA - Fag og Arbejde, Focus Advokater, Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Foreningen af Udlændingeretsadvokater, Forsikring & Pension, Funktionærernes & Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Færøernes Landsstyre, Gorrissen Federspiel, Gråhundbus, NeptunBus, HK Service, HORESTA, Indvandreradgivningen, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark, ITD - Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport, Jet Time, John's Turist og Minibus ApS, Det Juridiske

Fakultet, Karup Lufthavn, Den Katolske Kirke i Danmark, Kirkernes Integrationstjeneste, Kommunernes Landsforening, Kromann Reumert, Københavns Lufthavne A/S, Københavns Universitet, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Naalakkersuisut (Grønlands Selvstyre), North Sea Operators Committee Denmark, Offentlige Ansattes Organisationer, Politiforbundet, Primera Air Scandinavia, Red Barnet, Rederiforeningen af 2010, Retspolitisk Forening, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Røde Kors, Rådet for Etniske Minoriteter, Samarbejdsgruppen om Børnekonventionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, samtlige byretter, SAS, SAS Head Office, Småøernes Færgeselskaber, SOS mod Racisme, Star Air, Sun Air of Scandinavia, Sydtrafik, Sø- og Handelsretten, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere, Søfartsraadet, Sønderborg Lufthavn, Søværnets Operative Kommando, Thomas Cook, Trafikselskaberne i Danmark, Top Tourist ApS, Træskibs Sammenslutningen, Udlændingenævnet, Udlændingestyrelsen, UNHCR, Vestre Landsret, Ægteskab Uden Grænser, Østre Landsret, Aalborg Lufthavn og Aarhus Lufthavn.

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet har modtaget høringssvar fra:

Advokatrådet, Amnesty International, Arriva, Bilfærgernes Rederiforening, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Danmarks Rederiforening, Danmarks Skibsmæglerforening, Dansk Erhverv, Dansk Flygtningehjælp, Danske Busvognmænd, Danske Færger, Danske Havne, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, DI Transport og Dansk Tog, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DSB, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervsstyrelsen, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Flygtningenævnet, Foreningen af Offentlige Anklagere, Funktionærernes & Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Færøernes Landsstyre, Gorrissen Federspiel, HH Ferries Group, HORESTA, Indvanderrådgivningen, Institut for Menneskerettigheder, ITD - Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Rederiet Scandlines Danmark ApS, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, SAS, SOS mod Racisme, samtlige byretter, Sydtrafik, Trafikselskaberne i Danmark, Udlændingenævnet, Udlændingestyrelsen og Østre Landsret.

Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne høringssvar. Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriets kommentarer til høringssvarene er anført i *kursiv*.

2. Høringssvarene

Advokatrådet og **Landsforeningen af Forsvarsadvokater** bemærker, at det på grund af den korte frist ikke har været muligt at afgive høringssvar til lovudkastet.

Østre Landsret ønsker ikke at udtale sig om lovudkastet, og **Dommerfuldmægtigforeningen** oplyser, at foreningen ikke har fundet grundlag for at udtale sig om udkastet.

Amnesty International, byretterne, Danske Regioner, Datatilsynet, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Flygtningenævnet, Foreningen af Offentlige Anklagere, Funktionærernes & Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Færøernes Landsstyre, Rigspolitiet, Udlændingenævnet og Udlændingestyrelsen har ingen bemærkninger til lovforslaget.

Trafikselskaberne i Danmark henviser til høringssvaret fra Sydtrafik. **DI Transport**, som også afgiver bemærkninger på vegne af **Dansk Tog**, henviser til høringssvaret afgivet af Dansk Luftfart.

2.1. Generelle bemærkninger

Arriva, Brancheforeningen, Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening, Dansk Flygtningehjælp, Dansk Luftfart, Danske Færger, DI Transport og Dansk Tog, ITD - Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport og SAS bemærker, at identitetskontrol af passagerer ved grænsen er en myndighedsopgave, som ikke bør udføres af private.

HORESTA udtrykker forståelse for regeringens bekymring over konsekvenserne af flygtningekrisen og vores nabolandes indførelse af grænsekontrol, men er af den opfattelse, at indførelse af midlertidig grænsekontrol kan have en negativ effekt for dansk erhvervsliv og især det danske turismeerhverv.

Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening, Dansk Luftfart, Danske Færger, DI Transport og Dansk Tog, Rederiet Scandlines Danmark ApS, SAS, Sydtrafik og SOS mod Racisme anfører, at dokumentkontrol som følge af bestemmelsen om transportøransvar vil være til gene for passagererne og må forventes at påvirke trafikafviklingen. SAS udtrykker ligeledes bekymring for, om indførelse af grænsekontrol og transportøransvar vil kunne få en spredningseffekt i forhold til andre lande.

Arriva samt **Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening** sætter spørgsmålstegn ved, om dansk lovgivning kan udstrækkes til f.eks. at gælde syd for den dansk-tyske grænse. **HH Ferries Group** anfører, at det bør afklares, om svensk indregistrerede skibe kan omfattes af dansk lovgivning om transportøransvar.

DSB anfører, at DSB som offentligt ejet virksomhed som et grundlæggende princip ikke kan udøve en virksomhed, der involverer en risiko for at være i konflikt med dansk eller udenlandsk lovgivning. DSB vil 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, hvis lovforslaget vedtages.

Gorrißen Federspiel opfordrer Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet til at tage stilling til lovforslagets forenelighed med den nordiske paskontroloverenskomst og grænseføloberoverenskomsten.

Antallet af flygtninge og migranter, der kommer til Europa, presser alle lande, herunder Danmark, og ændringer navnlig i Tyskland og Sverige vil meget hurtigt kunne føre til, at presset på Danmark øges voldsomt i form af markant højere indrejsetal og et markant højere antal asylansøgere.

I lyset af indførelsen af midlertidig grænsekontrol i Sverige, Norge og Tyskland kan det ikke udelukkes, at det også kan blive nødvendigt for Danmark midlertidigt at indføre grænsekontrol ved grænser til andre Schengenlande.

Med det fremsatte lovforslag indføres der en bestemmelse om, at udlændinge-, integrations- og boligministeren – i overensstemmelse med hvad der gælder i henhold til norsk ret – kan beslutte, at transportører kan pålægges strafansvar, hvis de bringer udlændinge uden fornøden rejselegitimation og visum her til landet fra et andet Schengenland, når der er indført midlertidig grænsekontrol ved den pågældende grænse. Den svenske regering har

endvidere fremlagt et forslag om identitetskontrol og transportøransvar. Indførelsen af identitetskontrollen mv. efter de foreslåede svenske regler er dog ikke afhængig af, om der i Sverige indføres midlertidig grænsekontrol.

Formålet med lovændringen er at sikre, at transportører – hvis der indføres midlertidig grænsekontrol ved en indre Schengengrænse – i praksis foretager en kontrol af rejselegitimation og visum, inden de pågældende bringes her til landet. Den foreslåede ordning svarer til den ordning, der i dag gælder for transportører ved passage af ydre Schengengrænser. Ministeren kan alene beslutte at indføre transportøransvar ved passage af en indre Schengengrænse, hvis det vurderes, at det er nødvendigt for at sikre en effektiv midlertidig grænsekontrol. Beslutningen vil endvidere alene kunne opretholdes, så længe det er nødvendigt for at sikre en effektiv midlertidig grænsekontrol, og skal således ophæves, når denne forudsætning ikke længere måtte være opfyldt.

Hverken den nordiske paskontroloverenskomst eller Grænseoverløberoverenskomsten regulerer spørgsmålet om, hvorvidt der kan indføres en ordning med transportøransvar.

Dansk Erhverv kan som udgangspunkt støtte lovforslaget, men bemærker, at der påligger myndighederne et informations- og rådgivningsansvar, hvis reglerne sættes i kraft.

For **Danske Havne** er det væsentligt, at søfolk fortsat kan tillades indrejse og udrejse efter reglerne om udstedelse af nødvisum og efter landlovretten.

Dansk Flygtningehjælp bemærker, at lovforslaget bør beskrive, hvordan transportøransvaret finder anvendelse, hvis personer, der bringes over grænsen, søger om asyl i Danmark. **Institut for Menneskerettigheder** bemærker, at Danmarks menneskeretlige forpligtelser over for udlændinge, der kommer til landet, ikke begrænses af, at der gives mulighed for at udvide transportøransvaret over for private selskaber.

SOS mod Racisme bemærker, at en skærpet grænsekontrol både ved de indre og de ydre Schengen-grænser indebærer, at asylansøgere må lade sig transportere over grænserne på farligere vis og i øget omfang gøre brug af menneskesmuglere.

Det bemærkes, at lovforslaget ikke berører adgangen til at rejse lovligt ind i og ud af Danmark efter gældende ret. Lovforslaget berører desuden ikke asylansøgers adgang til at søge asyl i Danmark. Det bemærkes, at den foreslåede ordning svarer til den ordning, der i dag gælder i forhold til indrejse fra et ikke-Schengenland.

2.2. Bemærkninger om indførelse af midlertidig grænsekontrol

SAS er af den opfattelse, at det forhold, at afskaffelsen af grænsekontrollen inden for Schengenområdet er aftalt mellem Schengenlandene, bør føre til, at en genindførelse af grænsekontrollen også bør være et anliggende mellem og for Schengenlandene.

Dansk Flygtningehjælp mener, at lovforslaget bør beskrive, hvordan midlertidig grænsekontrol skal udøves, herunder at grænsekontrol skal udføres i fuld respekt for grundlæggende menneskerettigheder og retten til at søge asyl. Endvidere stiller flygtningehjælpen sig tvivlende over for, om et stort antal tilrejsende flygtninge og migranter kan udgøre en alvorlig trussel mod den offentlige orden eller den indre sikkerhed.

DI Transport og Dansk Tog lægger afgørende vægt på, at enhver form for grænsekontrol sker inden for rammerne af Schengen-samarbejdet. **DSB** anfører, at regeringen efter lovforslaget kan indføre midlertidig grænsekontrol med fire ugers varsel eller øjeblikkeligt, men at der ikke i Schengengrænsekodeksen er hjemmel til, at grænsevagter eller andre, herunder DSB, kan udføre kontrol på en anden stats område.

Der lægges med lovforslaget ikke op til ændringer af de gældende regler om indførelse af midlertidig grænsekontrol ved de indre Schengengrænser. For en gennemgang af betingelserne i Schengengrænsekodeksen for indførelse af midlertidig grænsekontrol henvises der til lovforslagets pkt. 2.1.2.

Når der ved den indre grænse efter artikel 23 i Schengengrænsekodeksen kan indføres midlertidig grænsekontrol, vurderes det, at der tilsvarende vil kunne indføres regler om transportøransvar i forbindelse med en sådan grænsekontrol. Det bemærkes i den forbindelse, at indførelse af transportøransvar ikke vil stride imod det overordnede princip om afskaffelse af personkontrollen ved de indre grænser, idet transportøransvaret alene vil gælde i tilfælde, hvor der i overensstemmelse med Schengengrænsekodeksen er indført en sådan personkontrol.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1.2 og pkt. 7 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

2.3. Bemærkninger til den foreslåede udvidelse af transportøransvaret

Brancheforeningen Dansk Luftfart, Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening, DI Transport og Dansk Tog, Rigsadvokaten samt **SAS** bemærker, at en beslutning om transportøransvar må forudsætte, at transportøren varsles, således at de har rimelig tid til at indrette sig på nye strafbelagte forpligtelser. Arriva bemærker i den forbindelse, at Arriva tidligst kan have et kontrol-setup klar i foråret 2016.

Beslutning om at indføre transportøransvar ved passage af en indre Schengengrænse kan enten træffes samtidig med, at der indføres midlertidig grænsekontrol, eller efterfølgende, hvis det viser sig nødvendigt. Beslutning om indførelse af midlertidig grænsekontrol vil skulle offentliggøres på relevante hjemmesider og på www.retsinfo.dk. Der vil herudover skulle udsendes en pressemeddelelse herom. Hvis udlændinge-, integrations- og boligministeren træffer beslutning om at indføre transportøransvar i forbindelse med, at der er indført midlertidig grænsekontrol, vil denne beslutning skulle offentliggøres på tilsvarende vis.

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet har på baggrund af hørings svarene under pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger bemærket, at der vil skulle gives transportøren et varsel, inden ministerens beslutning om at indføre transportøransvar får virkning. Varigheden af varslet vil afhænge af den konkrete situation, herunder hvor presserende behovet for sikring af en effektiv midlertidig grænsekontrol vil være.

2.3.1. Strafansvar

Institut for Menneskerettigheder foreslår, at transportørernes ansvar til straks at sørge for udlændingens udrejse eller tilbagerejse i de tilfælde, hvor den pågældende udlænding søger asyl ved ankomsten til Danmark, afklares, og at konsekvenserne af dette ansvar for asylansøgere beskrives. Endvidere foreslår instituttet, at transportørens ansvar for blinde passager afklares.

Rigsadvokaten anfører, at det kan overvejes, om ministerens beslutning om at pålægge strafansvar efter den foreslåede § 59 a, stk. 2, i udlændingeloven bør ske ved bekendtgørelse. Herudover kan det overvejes at præcisere lovudkastets bemærkninger om, hvem der er ansvarlig som transportør, hvis en udlænding transporteres til Danmark med bus på et skib, således at det fremgår klart, om det anførte vedrørende udlændingelovens § 59 a, stk. 2, også gælder for udlændingelovens § 59 a, stk. 1.

DSB anfører, at 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 hovedansvaret for, at færgepassagerer krydser den tyske grænse via DSB's tog ombord på færgerne og 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 kontrollere passagererne.

Danske Busvognmænd anfører, at en pligt til at kontrollere pas og visum vil fjerne chaufførernes opmærksomhed fra at føre bussen sikkert og pålideligt. Danske Busvognmænd foreslår desuden, at bødeniveauet fastsættes til maksimalt 1.000 kr. pr. konstateret tilfælde af utilstrækkelig kontrol af rejselogitimation og visum.

Danmarks Skibsmæglerforening og Bilfærgernes Rederiforening anmoder om at få præciseret, i hvilke tilfælde en transportør kan ifalde ansvar, hvis en gennemført kontrol burde have afsløret, at de pågældende udlændinge ikke havde fornøden rejselogitimation og visum.

ITD - Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport anfører, at det er uklart, om transportøren skal være engageret i erhvervs-mæssig transport af personer, og om den pågældende transportør blot rent objektivt skal bringe udlændingen til Danmark, eller om udlændingen skal bringes til landet med transportørens vidende.

Brancheforeningen Dansk Luftfart samt **DI Transport og Dansk Tog** anfører, at transportører ved indrejse over de ydre Schengengrænser i praksis ifalder et objektivt ansvar for transportørerne, idet der pålægges bødeansvar, upåagtet at kontrollen er gennemført efter bedste evne. **Sydtrafik** anmoder om, at det afklares, om en transportør kan ifalde strafansvar for handlinger eller undladelser begået af en underleverandør.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2, indebærer den foreslåede ændring af udlændingelovens § 43, stk. 5, at sø- og lufttransportører, der bringer en udlænding her til landet fra et andet Schengenland uden fornøden rejselogitimation og visum, får pligt til straks at sørge for udlændingens udrejse eller tilbagerejse, hvis udlændingen bliver nægtet indrejse i Danmark, jf. udlændingelovens § 43, stk. 3, 1. pkt.

Den pågældende vil endvidere få pligt til at erstatte statens udgifter ved rømte eller agterudsejlede besætningsmedlemmer og blindpassagerers ophold, tilbageførelse til skibet eller luftfartøjet eller udsendelse, jf. udlændingelovens § 43, stk. 3, 2. pkt.

Det foreslås endvidere, at udlændinge-, integrations- og boligministeren kan træffe beslutning om, at transportører skal kunne pålægges strafansvar efter udlændingelovens § 59 a, stk. 1, for at bringe udlændinge uden fornøden rejselogitimation og visum her til landet over en indre Schengengrænse, hvor der sker kontrol i medfør af Schengen-reglerne.

Den foreslåede ordning svarer til den ordning, der i dag gælder i forhold til indrejse fra et ikke-Schengenland. Ordningen foreslås således at omfatte luftfarts-, bus-, tog- og færge-drift, jf. bemærkningerne til lovforslaget § 1, nr. 3.

Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 3, tilsigtes der med lovforslaget ingen ændring af betingelserne i udlændingelovens § 59 a for strafansvar, bødeniveauet mv., jf. nærmere herom lovforslagets pkt. 2.1.1.

Det medfører bl.a., at der alene pålægges strafansvar i de tilfælde, hvor der ikke er foretaget kontrol og udlændingen ved indrejsen ikke er i besiddelse af fornøden rejselegitimation og visum, eller hvor kontrollen er mangelfuld og således burde have afsløret, at de pågældende ikke havde fornøden legitimation og visum. Det medfører ligeledes, at der alene vil skulle rejses tiltale ved gentagne overtrædelser, hvilket eksempelvis vil sige, at der ikke skal rejses tiltale i enkeltstående tilfælde, hvor en udlænding er bragt til landet uden fornøden rejselegitimation og visum.

For så vidt angår sanktionsniveauet kan der, som anført i Rigsadvokatens høringssvar, henvises til Rigsadvokatmeddelelse nr. 7 fra 2006 om udlændingelovens § 59, § 59 a og § 59 b, hvoraf det fremgår, at bødetaksten er satsreguleret til 12.000 kr. pr. person. Der er ikke med lovforslaget lagt op til at ændre på det aktuelle bødeniveau.

2.3.2. Tilrettelæggelse af kontrollen

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

Brancheforeningen Dansk Luftfart, Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening, Dansk Erhverv, Danske Busvognmænd, DI Transport og Dansk Tog samt **HH Ferries Group** har udtrykt ønske om, at der udarbejdes detaljerede og klare retningslinjer for kontrollen og for, hvilken dokumentation der kan accepteres af de ansvarlige transportører, ligesom der bør tilbydes uddannelse af eller kurser til de berørte medarbejdere. **Danske Færger** anfører, at det er uklart, hvad der forstås ved identitetsdokumentation, herunder om sygesikringsbevis er tilstrækkelig dokumentation.

Danske Speditører anfører, at det bør fremgå af lovbemærkningerne, at transportørerne skal tilrettelægge den nødvendige personkontrol under hensyntagen til godstransportens bevægelighed og fremkommelighed.

HH Ferries Group og **Sydtrafik** anfører, at det bør præciseres, hvordan transportørerne skal gennemføre kontrollen, herunder om transportørerne vil blive bistået af myndighederne.

Danske Busvognmænd, Dansk Erhverv, Dansk Luftfart, Dansk Flygtningehjælp, Danske Færger, DSB, SAS, SOS mod Racisme, Rederiet Scandlines Danmark ApS og **Sydtrafik** anfører, at transportørerne vil have vanskeligt ved at ægthedsvurdere rejselegitimation og udstedte visa. **Sydtrafik** finder det tvivlsomt, om vognmændene er i stand til at foretage den kontrol, som forudsættes med lovforslaget, og om tysk politi kan eller vil bistå chaufførerne i en situation, hvor en passager nægter at forlade bussen på grund af uenighed om rejsedokumenter mv.

Brancheforeningen Dansk Luftfart, DI Transport og Dansk Tog, SAS samt Sydtrafik har udtrykt bekymring for, at personalets afvisninger af flygtninge uden fornøden rejselegitimation kan udvikle sig til en utryk situation for personalet. **Arriva** anfører, at kontrollen vil ske uden magtbeføjelser, og at det kan være nødvendigt at tilkalde politiet, hvis en passager nægter at forlade toget. Arriva bemærker desuden, at det vil blive nødvendigt at lade et eksternt vagt- og sikringsfirma udøve kontrollen.

Indvanderrådgivningen og SOS mod Racisme forudser, at transportørernes kontrol af rejsedokumenter vil være diskriminerende, idet den navnlig vil være rettet mod personer med mørk hud- eller øjenfarve og ikke-dansktalende personer.

Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening mener, at det bør præciseres, at transportøren har ret til at afvise rejsende, herunder danske statsborgere, som har billet, men som ikke er i besiddelse af gyldig rejselegitimation og visum.

Lovforslaget regulerer ikke spørgsmålet om transportørernes tilrettelæggelse af kontrollen.

Kravene til rejselegitimation og visum ved indrejse i Danmark er nærmere reguleret i udlændingelovens § 39 og i regler udstedt i medfør her. Listen over visumpligtige lande samt listen over anerkendte og ikke-ankendte rejsedokumenter kan findes på hjemmesiden nyidanmark.dk. De danske myndigheder vil foranledige, at transportørerne får stillet relevant vejledning om rejselegitimation (typisk pas) og visum til rådighed.

Lovforslaget berører ikke spørgsmålet om transportørens ret til at afvise betalende rejsende. Dette vil bero på den civilretligt indgåede aftale mellem transportøren og den rejsende. Det bemærkes, at en transportør efter den forslåede ordning ikke kan ifalde strafansvar for at transportere en dansk statsborger uden rejselegitimation til landet.

2.4. Økonomiske og administrative konsekvenser

Domstolsstyrelsen har anført, at lovforslaget må forventes at medføre lidt flere sager ved domstolene, og at udgifterne forbundet hermed umiddelbart vil blive af begrænset betydning.

En række høringsparter har anført, at lovforslaget vil kunne indebære betydelige administrative og økonomiske konsekvenser for erhvervslivet, og at disse meromkostninger bør kompenseres af staten.

Ifølge **Danmarks Rederiforening og Bilfærgernes Rederiforening, Danske Havne, Gorrissen Federspiel** samt **HH Ferries Group** bør der stilles ensartede krav til alle operatører af persontransport fra og til Danmark.

Danske Havne bemærker, at lovforslaget bør konsekvensanalyseres, og at analysen bør vurdere proportionaliteten af forslaget i forhold til formålet, og at stikprøve- eller risikobaseret kontrol i den forbindelse bør overvejes som alternativ.

Dansk Luftfart, DI Transport og SAS er af den opfattelse, at en indførelse af transportøransvar ikke bør ske automatisk, men bør afvente en nærmere evaluering af grænsekontrollens virkning. Dette er en nødvendig forudsætning for at begrænse de byrder, som forslaget vil indebære for luftfartsvirksomhederne.

Enhver transportør omfattet af lovforslaget risikerer at ifalde strafansvar, hvis transportøren bringer en udlænding uden fornøden rejselegitimation og visum her til landet over en grænse, hvor der er indført midlertidig grænsekontrol.

Som det fremgår af pkt. 4 i lovforslagets almindelige bemærkninger, vil udlændinge-, integrations- og boligministeren beslutning om at bringe udlændingelovens § 59 a, stk. 1, i anvendelse i forbindelse med, at der er indført midlertidig grænsekontrol ved en indre Schengengrænse kunne medføre økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv. Omfanget af disse konsekvenser vil bl.a. afhænge af, i hvilket omfang den foreslåede ordning anvendes.

2.5. Høringsfristen

En række høringsparter har kommenteret den korte høringsfrist.

Udlændinge-, Integrations- og Boligministeriet skal bemærke, at det under normale omstændigheder ville være mest hensigtsmæssigt, at lovforslaget blev undergivet en sædvanlig behandling i Folketinget, og at det blev sendt i høring med en frist på 4 uger.

Som det fremgår af pkt. 1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, kan det i lyset af indførelsen af midlertidig grænsekontrol i Sverige, Norge og Tyskland ikke udelukkes, at det også kan blive nødvendigt for Danmark midlertidigt at indføre grænsekontrol ved grænser til andre Schengenlande. På grund af den ekstraordinære situation, hvor Danmark pludselig vil kunne opleve, at presset øges voldsomt i form af markant højere indrejsetal og et markant højere antal asylansøgere, er der behov for, at lovforslaget behandles hurtigt. Regeringen har derfor fremsat ønske om, at lovforslaget hastebehandles.

3. Lovforslaget

Der er foretaget en række lovtekniske ændringer og redaktionelle justeringer af lovudkastet.

Endvidere er der foretaget følgende ændringer og præciseringer i lovforslagets bemærkninger:

- De økonomiske og administrative konsekvenser, som følger af lovforslaget er indsat, jf. pkt. 3, 4 og 5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.
- Det er præciseret i pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at bestemmelsen i udlændingelovens § 59a, stk. 1 omfatter luftfartsselskaber og andre transportører, der transporterer passagerer til Danmark. Transportøransvaret vil således kunne gøres gældende over for erhvervsmæssig luft-, sø-, tog- og bus-transport over danske landegrænser. Bestemmelsen omfatter derimod ikke almindelig biltransport, herunder almindelig taxakørsel.

- Der henvises under pkt. 2.1.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger til Rigsadvokatens Meddelelse nr. 7-2006, hvoraf det aktuelle sanktionsniveau fremgår.
- Under pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger er det præciseret, at en beslutning om at indføre grænsekontrol ved visse grænser, f.eks. en landegrænse, ikke automatisk vil medføre, at betingelserne for at indføre grænsekontrol ved grænser, herunder f.eks. i forhold til lufthavne, er opfyldt.
- Det fremgår nu under pkt. 2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at transportøren skal gives et varsel, inden ministerens beslutning om at indføre transportøransvar får virkning.