



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 hørings svar indsendt af Bilfærgernes Rederiforening.

Der er visse forhold omkring lovforslaget som vi finder meget u hensigtsmæssige 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.

Fordi 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 konkurrenceforvridning. De økonomiske konsekvenser kan være vanskelige at opgøre, men skønnes ikke at være mindre end 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

