



## Udlændinge- og Integrationsministeriet

### KOMMENTERET HØRINGSOVERSIGT

#### vedrørende

**Forslag til lov om ændring af lov om ændring af udlændingeloven og udlændingeloven (Revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser samt justering af de supplerende overførte betingelser for ægtefællesammenføring)**

#### 1. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 15. august til den 12. september 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

3F Søomændene, A.P. Møller - Mærsk A/S, Abildskou A/S, Advokatrådet, Air Greenland A/S, Alba Turist ApS, Amnesti Nu, Amnesty International, 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 Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Børnerådet, Børns Vilkår, Centralorganisationernes Fællesudvalg CFU, Danes Worldwide, Danish Air Transport, Danmarks Biblioteksforening, 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, Danske Færger, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Den Danske Europabevægelse, Den Danske Helsinki-Komité for Menneskerettigheder, Den katolske Kirke i Danmark, Det Juridiske Fakultet, DI Transport, DIGNITY – Dansk Institut Mod Tortur, Direktoratet for Kriminalforsorgen, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, DSB, Egons Turist & Minibusser A/S, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervsstyrelsen, Espergærde Turist ApS, Eurolines Scandinavia ApS, Fagligt Fælles Forbund (3F), Finansrådet, Fiskeriets Arbejdsmiljøråd, Fiskernes Forbund, Flygtninge Under Jordan, Flygtningenævnet, FOA – Fag og Arbejde, Focus Advokater, Folkehøjskolernes Forening i Danmark, Foreningen af Offentlige Anklagere, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Foreningen af Udlændinge-

24. september 2018

Asyl og Visum  
Slotsholmsgade 10  
1216 København K

Tel. 6198 4000  
Mail uim@uim.dk  
Web www.uim.dk

CVR-nr. 36977191

Sags nr. 2018 - 10537  
Akt-id 532408

retsadvokater, Forsikring & Pension, Funktionærernes & Tjenestemændenes Fællesråd (FTF), Færøernes Landsstyre, Gråhundbus, NeptunBus, HK/Danmark, HO-RESTA, Indvandrermedicinsk Klinik, Indvanderrådgivningen, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark, ITD – Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport, Jet Time, John's Turist og Minibus ApS, Karup Lufthavn, Kirkernes Integrationstjeneste, KL, Knud Vilby (på vegne af Fredsfonden), Københavns Lufthavne A/S, Københavns Universitet, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsorganisationen i Danmark, Maskinmestrenes Forening, Mellemfolkeligt Samvirke, North Sea Operators Committee Denmark, Naalakkersuisut (Grønlands Selvstyre), Plums Fond for fred, økologi og bæredygtighed, (Tidl. Fredsfonden), Politiforbundet, Primera Air Scandinavia, PRO-Vest, Red Barnet, Rederiforeningen af 2010, Refugees Welcome, Retspolitisk Forening, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Røde Kors, Rådet for Etniske Minoriteter, Samarbejdsgruppen om Børnekonventionen, Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer, Samtlige byretter, SAS, Småøernes Færgeselskaber, SOS mod Racisme, Star Air, Sun Air of Scandinavia, Sydtrafik, Sø- og Handelsretten, Søfartens Arbejdsmiljøråd, Søfartens Ledere, Søfartsrådet, Sønderborg Lufthavn, Søværnets Operative Kommando, Thomas Cook, Top Tourist ApS, Trafikselskaberne i Danmark, Træskibs Sammenslutningen, Udlændingenævnet, Udlændingestyrelsen, UNHCR Regional Representation for Northern Europe, UNICEF Danmark, Vestre Landsret, Work-live-stay Southern Denmark, Ægteskab Uden Grænser, Ældresagen, Østre Landsret, Aalborg Lufthavn og Aarhus Lufthavn.

Udlændinge- og Integrationsministeriet har modtaget hørings svar fra:

Advokatrådet, Amnesty Nu, BARD – Board of Airline Representatives in Denmark, Bedsteforældre for Asyl, Danes Worldwide, Dansk Erhverv, Dansk Flygtningehjælp, Danske Busvognmænd, Danske Rederier, DI, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Erhvervsstyrelsen, Flygtningenævnet, Færøernes Landsstyre, Institut for Menneskerettigheder, ITD – Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport, KL, LO, Rigspolitiet, Samtlige byretter, Scandlines, SOS Racisme, Sydtrafik, Sø- og Handelsretten, Udlændingenævnet og Ældre Sagen.

Amnesty Nu, Vestre Landsret og Østre Landsret har oplyst, at de ikke ønsker at udtale sig om lovforslaget.

Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne hørings svar.

Udlændinge- og Integrationsministeriets kommentarer til hørings svarene er anført i kursiv.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører lovforslaget, indgår ikke i hørings oversigten. Udlændinge- og Integrationsministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige synspunkter henvise til hørings svarene, som er sendt til Folketingets Udlændinge- og Integrationsudvalg.

## 2. Høringssvarene

### 2.1 Indledning

**Danes Worldwide, Erhvervsflyvningens Sammenslutning, Flygtningenævnet, Færøernes Landsstyre, KL, LO, Rigspolitiet, Samtlige byretter, Sø- og Handelsretten, Udlændingenævnet og Ældre Sagen** har ingen bemærkninger til lovforslaget.

### 2.2 Generelle bemærkninger

**Advokatrådet** anfører, at lovforslagets bemærkninger burde indeholde en nærmere angivelse af baggrunden for, at revisionsbestemmelsen, der følger af lov nr. 1499 af 11. december 2015, ikke er blevet overholdt.

**Dansk Flygtningehjælp, Danske Busvognmænd, Institut for Menneskerettigheder og Sydtrafik** henholder sig til tidligere høringssvar fra 4. december 2015 til lovforslag L 74 (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser).

**DI** er uforstående over for, at det i lovforslagets pkt. 4 er anført, at forslaget ikke har økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet en iværksættelse af transportøransvaret vil pålægge erhvervslivet en myndighedsopgave under strafansvar og uden kompensation.

**Erhvervsstyrelsen** vurderer, at lovforslaget ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet.

*Udlændinge- og Integrationsministeriet skal henvise til, at ministeriets bemærkninger til høringssvarene afgivet i forbindelse med det lovforberedende arbejde forud for lov nr. 1499 af 11. december 2015 fremgår af den kommenterede høringsoversigt, som den 8. december 2015 blev oversendt til Folketinget, og som er tilgængelig på Folketingets hjemmeside.*

*For så vidt angår Advokatrådets bemærkning om, at lovforslagets bemærkninger burde indeholde begrundelsen for, at reglerne om transportøransvar ved de indre Schengengrænser ikke blev revideret i folketingsåret 2017-18 henvises til, at udlændinge- og integrationsministeren allerede ved brev af 15. juni 2018 til Udlændinge- og Integrationsudvalget (UUI Alm. del, Bilag 171) har orienteret Folketinget om, at den manglende revision skyldtes en beklagelig fejl.*

*Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet lovforslaget alene ændrer revisionsbestemmelsen i § 3 i lov nr. 1499 af 11. december 2015, jf. lovforslagets pkt. 4. Det fremsatte lovforslag foreslår således ingen ændringer i de materielle regler, som blev indført ved lov nr. 1499 af 11. december 2015.*

*Der henvises i øvrigt til pkt. 4 i de almindelige bemærkninger til lov nr. 1499 af 11. december 2015, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 74 som fremsat, side 6.*

### 2.3 Udskydelse af revisionen af reglerne om transportøransvar

**Bedsteforældre for Asyl** anfører, at det stigende flygtningepres, som lå til grund for reglernes indførelse, er aftaget meget siden 2015, og bemærker, at organisationen tager stærkt afstand fra reglerne om transportøransvar.

**Dansk Erhverv** ser ingen grund til at opretholde reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser, idet der ikke længere foreligger en ekstraordinær situation, som det var tilfældet i 2015.

**Danske Rederier** støtter ikke forlængelsen af muligheden for at pålægge transportøransvar og påpeger, at lovforslaget ikke ses at indeholde en sandsynliggørelse af behovet for en fortsat opretholdelse af reglerne.

**DI** kritiserer, at aktivering af reglerne om transportøransvar betyder, at erhvervslivet – uden kompensation og under strafansvar – pålægges en omkostningstung myndighedsopgave, der samtidig kan have betydelig påvirkning på virksomhedens trafikprogram. DI anbefaler, at revisionsbestemmelsen ændres således, at reglerne tages op til revision i folketingsåret 2020-2021, hvorved perioden ikke overstiger de tre år, der hidtil har været gældende.

**SOS Racisme** mener, at reglerne om transportøransvar ved indre Schengengrænser ikke bør opretholdes til 2024, men i stedet bør afskaffes nu med henvisning til bl.a., at reglerne om transportøransvar forhindrer flygtninge i at komme i sikkerhed og tilskynder asylansøgere til at benytte sig af menneskesmuglere.

*Udlændinge- og Integrationsministeriet kan oplyse, at der i lov nr. 1499 af 11. december 2015 blev indsat en bestemmelse, hvorefter der senest i folketingsåret 2017-18 skulle fremsættes forslag om revision af reglerne om transportøransvar ved de indre Schengengrænser. Formålet var at sikre, at Folketinget på ny fik lejlighed til at vurdere, om reglerne om transportøransvar evt. havde virket efter hensigten. Der henvises til Folketingstidende 2015-16, A, L 74, ændringsforslag nr. 2 stillet den 9. december 2015.*

*Indtil videre er reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser ikke blevet iværksat. Det er således ikke muligt på nuværende tidspunkt at vurdere, hvorvidt reglerne har virket efter hensigten.*

*Udlændinge- og Integrationsministeriet finder, at muligheden for at kunne iværksætte transportøransvar ved de indre Schengengrænser fortsat er en vigtig del af myndighedernes beredskab til at håndtere en mulig fremtidig situation, hvor presset på Danmark øges voldsomt. Det foreslås derfor i lovforslaget at opretholde revisionsbestemmelsen med den ændring, at udlændinge- og integrationsministeren pålægges at fremsætte et nyt lovforslag om revision af reglerne i folketingsåret 2023-2024. Henset til, at reglerne ikke har været anvendt i de seneste tre år, vurderes det mest hensigtsmæssigt, at en sådan revision først sker efter fem år.*

## 2.4 Tilrettelæggelse af kontrollen

**BARD – Board of Airline Representatives in Denmark, Bedsteforældre for Asyl, Danske Rederier, DI, ITD – Brancheorganisationen for den danske vejgodstransport** og **Scandlines** anfører, at kontrol af, om udlændinge har de fornødne rejse-dokumenter, er en myndighedsopgave, idet virksomheder ikke har kompetencer eller den fornødne bemyndigelse til at udføre opgaven. Hvis transportøransvaret alligevel pålægges, bør det ledsages af økonomisk kompensation.

**Scandlines** påpeger desuden, at transportøransvaret kun i begrænset omfang vil have den ønskede effekt, og at udøvelsen af transportøransvaret med stor sandsynlighed vil medføre betydelige trafikale gener og betydelig konkurrenceforvriddning. **Scandlines** anfører endvidere, at virksomheden savner lovgrundlag og mulighed for at kunne foretage ID-kontrol på tysk grund.

**SOS Racisme** mener, at grænsekontrol og transportøransvar medfører forsinkelser, at vognmandsselskaber formentlig ikke vil kunne vurdere, om rejsedokumenter er ægte eller falske, samt at udgifterne til kontrol vil øge billetpriserne.

*Det bemærkes, at der med lovforslaget ikke lægges op til ændringer af de gældende regler om indførelse af transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser, herunder tilrettelæggelsen af kontrollen. Lovforslaget udskyder alene tidspunktet for, hvornår reglerne skal være genstand for en revision fra folketingsåret 2017-2018 til folketingsåret 2023-2024.*

*For så vidt angår kontrolopgaven, som pålægges transportvirksomhederne ved en eventuel iværksættelse af transportøransvaret skal Udlændinge- og Integrationsministeriet bemærke, at det fremgår af pkt. 7 i de almindelige bemærkninger til lov nr. 1499 af 11. december 2015, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 74 som fremsat, side 6, at 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.*

## 3. Lovforslaget

Det fremsatte lovforslag adskiller sig fra det udkast, der har været sendt i høring, på navnlig følgende punkt:

Ved lovforslagets § 2, nr. 1, foreslås det at ændre udlændingelovens § 9, stk. 16, således, at den herboende person skal opfylde mindst én ud af tre såkaldt supplerende overførte betingelser, mod to ud af tre supplerende overførte betingelser i den gældende bestemmelse.

Efter den gældende bestemmelse i udlændingelovens § 9, stk. 16, kan opholdstilladelse (ægtefællesammenføring) efter stk. 1, nr. 1, litra e, medmindre ganske særlige grunde, herunder hensynet til familiens enhed, taler derimod, kun gives,

hvis den herboende person opfylder to ud af tre supplerende betingelser vedrørende aktivt medborgerskab, beskæftigelse og indkomst.

Udlændingelovens § 9, stk. 16, blev indført ved lov nr. 742 af 8. juni 2018 om ændring af udlændingeloven (Reform af reglerne om ægtefællesammenføring med nyt integrationskrav i stedet for tilknytningskravet, skærpet boligkrav m.v.). Loven udmønter den aftale, som regeringen den 7. februar 2018 indgik med Dansk Folkeparti og Socialdemokratiet om stramme, afbalancerede og realistiske regler for ægtefællesammenføring, hvor integrationen er i centrum. Aftalen omtales herefter som aftalen af 7. februar 2018.

Det fremgår af aftalens bilag 1 (om skærpelse af de overførte betingelser for permanent opholdstilladelse, der stilles som krav for ægtefællesammenføring for herboende indvandrere) bl.a., at den herboende person skal opfylde én ud af tre supplerende betingelser.

Ved brev af 3. juli 2018 til Folketingets Udlændinge- og Integrationsudvalg har udlændinge- og integrationsministeren orienteret om, at ministeren agter hurtigst muligt i den kommende folketingssamling at fremsætte et lovforslag, der ændrer ordlyden af bestemmelsen i udlændingelovens § 9, stk. 16, således at den herboende person skal opfylde mindst én ud af de tre supplerende betingelser. Dermed vil bestemmelsens ordlyd blive bragt i overensstemmelse med aftalen af 7. februar 2018, hvilket var hensigten med lov nr. 742 af 8. juni 2018, jf. Udlændinge- og Integrationsudvalget 2017-18, UUI Alm. del Bilag 185.

I overensstemmelse med brevet af 3. juli 2018 til Folketingets Udlændinge- og Integrationsudvalg foreslås det med lovforslagets § 2, nr. 1, at ændre udlændingelovens § 9, stk. 16, således, at den herboende person skal opfylde mindst én ud af tre supplerende betingelser, mod to ud af tre supplerende betingelser i den gældende bestemmelse.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 2, nr. 1, og bemærkningerne hertil.