

UDKAST

Forslag

til

Lov om ændring af udlændingeloven

(Revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser)

§ 1

I udlændingeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1205 af 25. august 2022, som ændret bl.a. ved lov nr. 333 af 28. marts 2023 og senest ved lov nr. 486 af 13. maj 2023, foretages følgende ændringer:

1. I § 43, stk. 4, 2. pkt., ændres »beslutning efter § 59 a, stk. 2.« til: »beslutning herom.«

§ 2

I lov nr. 1499 af 11. december 2015 om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser), foretages følgende ændringer:

1. § 3 ophæves.

§ 3

I lov nr. 1571 af 18. december 2018 om ændring af udlændingeloven (Revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser), foretages følgende ændringer:

1. § 1 ophæves.

§ 4

Loven træder i kraft den 1. januar 2024.

§ 5

UDKAST

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvist sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de færøske og grønlandske forhold tilsiger.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Transportøransvar ved indre Schengengrænser
 - 1.1. Gældende ret
 - 1.1.1. Revisionsbestemmelsen
 - 1.1.2. Befordringspligt
 - 1.2. Udlændinge- og Integrationsministeriets overvejelser
 - 1.3. Den foreslåede ordning
2. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
4. Administrative konsekvenser for borgerne
5. Klimamæssige konsekvenser
6. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Transportøransvar ved indre Schengengrænser

1.1. Gældende ret

1.1.1. Revisionsbestemmelsen

Det følger af § 3 i lov nr. 1499 af 11. december 2015 (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser), at udlændinge- og integrationsministeren skal fremsætte forslag om revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved de indre Schengengrænser i folketingsåret 2017-18.

På baggrund af den løbende udvikling i migrationspresset, som Europa og Danmark oplevede på tidspunktet for lovforslagets behandling i Folketinget, og de høringsvar, som blev modtaget fra transportørerne om bl.a. administrative og økonomiske konsekvenser af transportøransvaret, blev bestemmelsen indsat under lovforslagets behandling i Folketinget, jf. Folketingstidende 2015-16, A, L 74, ændringsforslag nr. 2, stillet den 9. november 2015 af udlændinge-, integrations- og boligministeren.

I overensstemmelse med revisionsbestemmelsen blev reglerne ved lov nr. 1571 af 18. december 2018 (Revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) revideret. Det fremgår af revideringen, at udlændinge- og integrationsministeren i folketingsåret 2023-24 skal fremsætte forslag om revision af reglerne om transportøransvar ved de indre Schengengrænser på ny.

Det fremgår af de almindelige bemærkninger, jf. Folketingstidende 2018-2019, tillæg A, L 55 som fremsat, side 4, at bestemmelsen i udlændingelovens § 59 a, stk. 2, om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser opretholdes uændret, og at Folketinget senest i folketingsåret 2023-24 på ny skal vurdere, om reglerne - i det omfang, de har været anvendt - har virket efter hensigten.

Muligheden for at indføre transportøransvaret ved de indre Schengengrænser er ikke blevet anvendt.

1.1.2. Befordringspligt

Danmark indtrådte i Schengensamarbejdet i 2001 og deltager i samarbejdet på mellemstatsligt grundlag, jf. protokollen om Danmarks stilling (forbeholdsprotokollen), der er knyttet til EU-traktaterne.

UDKAST

Schengensamarbejdet er bl.a. reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 399/2016 af 9. marts 2016 om en EU-kodeks for personers grænsepassage (Schengengrænsekodeks) (kodifikation).

Schengengrænsekodeksen fastsætter regler for udøvelse af grænsekontrol af personer, der passerer Schengenområdet ydre grænser, ligesom kodeksen indeholder bestemmelser med henblik på at sikre, at personer ikke kontrolleres ved passage af de indre grænser mellem medlemsstaterne.

I overensstemmelse med Schengengrænsekodeksen følger det af udlændingelovens § 38, stk. 1, at ved grænsen til et land, der ikke er tilsluttet Schengenkonventionen, skal ind- og udrejsekontrol finde sted i medfør af Schengengrænsekodeksens artikel 7 og 8 (ydre grænser).

I overensstemmelse med Schengengrænsekodeksen følger det endvidere af udlændingelovens § 38, stk. 2, 1. pkt., at ind- og udrejsekontrol ikke må finde sted ved grænsen til et Schengenland (indre grænser).

Der kan dog undtagelsesvis i medfør af Schengengrænsekodeksens artikel 25 ske kontrol ved en indre grænse (midlertidig grænsekontrol), jf. udlændingelovens § 38, stk. 2, 2. pkt.

Det følger af Schengengrænsekodeksens artikel 25, at omfanget og varigheden af den midlertidige genindførelse af grænsekontrol ved de indre grænser ikke må overstige det, som er strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel.

Det følger af Schengengrænsekodeksen artikel 32, at hvis der genindføres grænsekontrol ved de indre grænser, finder de relevante bestemmelser i afsnit II anvendelse. Afsnit II vedrører kontrol ved de ydre grænser og nægtelse af indrejse.

Det fremgår af Schengengrænsekodeksens artikel 14, stk. 6, som er en del af afsnit II, at de nærmere regler vedrørende nægtelse af indrejse er fastsat i bilag V, del A.

Det fremgår i bilag V, del A, punkt 2, at såfremt en tredjelandstatsborger er blevet nægtet indrejse og blevet befordret til grænsen af en transportvirksomhed, skal transportvirksomheden pålægges at tage ansvaret for den pågældende tredjelandstatsborger og straks befordre denne enten til det tredjeland, vedkommende er ankommet fra, eller til det tredjeland, som har udstedt vedkommendes grænsepassagedokument, eller til et andet tredjeland, hvor den pågældende er sikret indrejse, eller foranstalte viderebefordring i

UDKAST

overensstemmelse med artikel 26 i Schengenkonventionen og Rådets direktiv 2001/51/EF (1).

Efter Schengenkonventionens artikel 26 er Schengenlandene bl.a. forpligtet til at fastsætte regler om, at transportører straks skal tage sig af en udlænding, som er bragt til landet af transportøren, og som afvises ved indrejsen (befordringspligt).

Schengengrænsekodeksens krav om, at der nationalt indføres bestemmelser om transportøransvar, herunder befordringspligten, gælder som udgangspunkt kun ved transport til Schengenlandenes ydre grænser.

Schengenkonventionen er implementeret i dansk ret ved lov nr. 410 af 10. juni 1997 om ændring af udlændingeloven (Schengenkonventionen m.v.).

Det følger af udlændingelovens § 43, stk. 2, at føreren og den, der har rådighed over et skib eller luftfartøj, som har bragt en udlænding her til landet, samt dennes herværende repræsentant har pligt til uden udgift for staten straks at sørge for udlændingens udrejse eller tilbagerejse, såfremt udlændingen bliver afvist eller overført efter reglerne i udlændingelovens kapitel 5 eller 5 a (befordringspligt). Det følger endvidere af bestemmelsen, at de har pligt til at erstatte statens udgifter ved rømte eller agterudsejlende besætningsmedlemmer og blindpassagerers ophold, tilbageførelse til skibet eller luftfartøjet eller udsendelse. Endelig fremgår det, at udlændinge- og integrationsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om størrelsen af den i 2. pkt. nævnte erstatning.

Bestemmelsen i udlændingelovens § 43, stk. 2, om befordringspligt, blev oprindeligt indsat ved lov nr. 105 af 8. juni 1983, men blev i overensstemmelse med Schengengrænsekodeksens bilag V, del A, punkt 2, og Schengenkonventionens artikel 26 i forbindelse med Danmarks indtræden i Schengensamarbejdet indskrænket til kun at gælde ved Schengenlandenes ydre grænser. Efter udlændingelovens § 43, stk. 4, finder befordringspligten således som udgangspunkt ikke anvendelse ved indrejse fra et Schengenland. Der henvises i den forbindelse til bemærkningerne til § 1, nr. 25, jf. Folketingstidende 1996-97, tillæg A, L 222 som fremsat, side 4791.

Befordringspligten efter udlændingelovens § 43, stk. 2, omfatter alene transport med skib og luftfartøj. For så vidt angår forpligtelsen i Schengenkonventionens artikel 26, stk. 1, litra a, til at fastsætte regler for landtransport til grænsen fra et land, der ikke er tilsluttet Schengenkonventionen, er det

UDKAST

vurderet, at dette ikke har praktisk relevans for Danmark, idet Danmark ikke har landegrænser til lande uden for Schengensamarbejdet. Der henvises i den forbindelse til bemærkningerne til § 1, nr. 24, jf. Folketingstidende 1996-97, tillæg A, L 222 som fremsat, side 4791.

Baggrunden for at undtage indrejse fra et Schengenland fra transportøransvaret, herunder også befordringspligten, var bl.a., at der ifølge Schengensekretariatet kan indlægges et implicit forbud mod nationale bestemmelser om transportøransvar ved passage af de indre grænser, der vil stride imod Schengenkonventionens overordnede princip om afskaffelse af personkontrollen ved de indre grænser, jf. konventionens artikel 2, stk. 1. Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 25 og 33, jf. Folketingstidende 1996-97, tillæg A 4757, L 222 som fremsat, side 4791 og 4799.

Kommissionen besvarede endvidere den 29. juli 2015 et parlamentarisk spørgsmål om, hvorvidt Kommissionen ville tage initiativ til, at transportøransvaret også kunne blive gældende for flyvninger inden for Schengenområdet. Det fremgår af besvarelsen heraf, at hvis de eksisterende regler om transportøransvar udvides til flyrejser inden for Schengenområdet, vil medlemsstaterne kunne forpligte flyselskaber til at udføre systematisk kontrol på andre medlemsstaters territorium, når passagerer passerer Schengenområdets indre grænser, og at dette ifølge Kommissionen ville være i strid med afsnit III om de indre grænser i Schengengrænsekodeksen. Der henvises i den forbindelse til Forespørgsel til skriftlig besvarelse E-003417-15 til Kommissionen om Transportøransvar for flyselskaber i Schengen, jf. forretningsordenens artikel 130.

Ved lov nr. 1499 af 11. december 2015 om ændring af udlændingeloven (transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) blev det imidlertid vurderet, at såfremt der midlertidigt er genindført grænsekontrol ved de indre Schengengrænser, vil der tillige være mulighed for at indføre transportøransvar, hvis det er strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel. Der blev i den forbindelse henvist til, at tilkendegivelsen fra Schengensekretariatet, der lå til grund for indførelsen af undtagelsesbestemmelsen i udlændingelovens § 59 a, stk. 2, om, at der ikke kan pålægges transportøransvar i forbindelse med transport over en indre Schengengrænse, vedrører en situation, hvor der ikke er grænsekontrol ved den indre Schengengrænse. Tilkendegivelsen kunne i det lys ikke antages at vedrøre en situation, hvor Schengengrænsekodeksen giver mulighed for midlertidigt at genindføre grænsekontrol. Tilsvarende gjorde sig gældende i forhold til det anførte i Kommissionens besvarelse af 29. juli 2015.

UDKAST

Der henvises til Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 74 som fremsat, side 3.

Det fremgår på den baggrund af udlændingelovens § 43, stk. 4, 2. pkt., at § 43, stk. 2, kan finde anvendelse ved indrejse fra et Schengenland, hvis der er indført indrejsekontrol ved grænsen i medfør af Schengengrænsekodexens artikel 25, jf. § 38, stk. 2 og udlændinge- og integrationsministeren har truffet beslutning efter § 59 a, stk. 2.

Beslutningen om at indføre befordringspligt efter udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, medfører, at sø- og lufransportører, der bringer en udlænding her til landet fra et andet Schengenland, og som afvises ved den indre Schengengrænse efter kapitel 5 og 5 a i udlændingeloven, får pligt til straks at sørge for udlændingens udrejse eller tilbagerejse, hvis udlændingen bliver nægtet indrejse til Danmark. Dette svarer til den ordning, der gælder i forhold til indrejse fra et ikke-Schengenland, jf. bemærkningerne til § 1, nr. 2 i Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 74 som fremsat, side 8.

Det fremgår endvidere af udlændingelovens § 59 a, stk. 2, at der kan pålægges transportører strafansvar for at bringe en udlænding til Danmark fra et andet Schengenland, såfremt den pågældende ved indreisen ikke er i besiddelse af fornødent rejselegitimation og visum. Strafansvaret kan pålægges, hvis udlændinge- og integrationsministeren har truffet beslutning om, at udlændingelovens § 59 a, stk. 1, skal finde anvendelse i forbindelse med indført indrejsekontrol ved indre Schengengrænse i medfør af Schengengrænsekodexens artikel 25, jf. § 38, stk. 2.

Formålet med bestemmelsen i udlændingelovens § 59 a, stk. 2, er at sikre, at det kan pålægges transportører – hvis der genindføres midlertidig grænsekontrol ved en indre Schengengrænse – at foretage en kontrol af rejselegitimation og visum, inden de pågældende transporteres her til landet, hvilket svarer til den ordning, der i dag gælder for transportører ved passage af ydre Schengengrænser, jf. bemærkningerne til § 1, nr. 3 i Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 74 som fremsat, side 8.

Det fremgår af de almindelige bemærkninger, jf. Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 74 som fremsat, side 5, at beslutningen om at indføre transportøransvar, ved passage af en indre Schengengrænse alene kan træffes, 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 denne effektive midlertidig grænsekontrol, og skal således ophæves, når denne forudsætning ikke længere måtte være opfyldt. Beslutningen vil dog alene kunne gælde i den periode, hvor der er genindført midlertidig grænsekontrol.

Beslutningen om at indføre transportøransvar, herunder også befordringspligten, ved passage af en indre Schengengrænse kan enten træffes samtidig med, at der genindføres midlertidig grænsekontrol, eller efterfølgende, hvis det viser sig nødvendigt. Hvis betingelserne for at genindføre grænsekontrol er opfyldt på grund af et meget stort antal tilrejsende flygtninge og migranter, vil der i almindelighed også kunne indføres transportøransvar i forhold til passage af den pågældende indre Schengengrænse med henblik på at gøre grænsekontrollen effektiv. Der henvises til de almindelige bemærkninger i Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 74 som fremsat, side 5.

Det fremgår endvidere af de almindelige bemærkninger, jf. Folketingstidende 2015-16, tillæg A, L 74 som fremsat, side 5, at beslutningen om at indføre midlertidig grænsekontrol efter artikel 25 i Schengengrænsekodeksen vil skulle offentliggøres på relevante hjemmesider og www.retsinfo.dk. Der vil derudover skulle udsendes en pressemeddelelse herom. Hvis udlændinge- og integrationsministeren i tillæg hertil træffer beslutning om at indføre transportøransvar i forbindelse med denne beslutning skal den offentliggøres på tilsvarende vis. Der vil endvidere skulle gives transportører et varsel, inden ministerens beslutning får virkning med den konsekvens, at der kan pålægges straf efter udlændingelovens § 59 a, stk. 1, i forhold til passage af indre Schengengrænser.

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

1.2. Udlændinge- og Integrationsministeriets overvejelser

Udlændinge- og Integrationsministeriet finder, at det er vigtigt at sikre, at myndighederne har de rigtige redskaber til at håndtere en situation, hvor presset på Danmarks indre grænser f.eks. øges pludseligt eller markant over kort tid, eller hvor der af andre grunde består en alvorlig trussel mod den indre sikkerhed eller offentlige orden. Det er ministeriets opfattelse, at reglerne om transportøransvar, herunder befordringspligt, ved indre Schengengrænser udgør et væsentligt element i den forbindelse.

Det forhold, at transportøransvaret, herunder befordringspligten, ikke tidligere har været anvendt ved de indre Schengengrænser ændrer ikke på Ud-

UDKAST

lændinge- og Integrationsministeriets opfattelse heraf. Det skyldes, at Danmark og Europa aktuelt står over for mange af de samme udfordringer, som da reglerne om transportøransvar blev indført i 2015. Det er derfor efter ministeriets opfattelse hensigtsmæssigt at videreføre muligheden for at indføre transportøransvar, herunder befordringspligten, i udlændingeloven.

Det bemærkes hertil, at det tillige er Rigspolitiets vurdering, at det er hensigtsmæssigt at fastholde befordringspligten og transportøransvaret i relation til udlændinge, der indrejser over Danmarks indre Schengengrænser uden at være i besiddelse af fornøden rejsedokumentation og visum, idet det fortsat vurderes, at disse tiltag vil kunne understøtte politiets opgavevaretagelse i situationer, hvor presset på Danmarks indre Schengengrænser øges voldsomt over kort tid. Det faktum, at bestemmelserne ikke indtil nu har været bragt i anvendelse, ændrer ikke på Rigspolitiets vurdering af, at lovgivningen udgør et hensigtsmæssigt supplement til de situationer, hvor der samtidig indføres midlertidig grænsekontrol på de indre grænser.

Udlændinge- og Integrationsministeriet finder det derudover væsentligt, at revisionsbestemmelsen blev indsat under lovforslagets behandling i Folketinget på baggrund af den løbende udvikling i migrationspresset, som Europa og Danmark oplevede på tidspunktet for lovforslagets behandling i Folketinget, og de høringssvar, som blev modtaget fra transportørerne om bl.a. administrative og økonomiske konsekvenser af transportøransvaret. Ministeriet finder det endvidere væsentligt, at reglerne er blevet revideret i 2018, og at de på det tidspunkt blev videreført uændret.

Det er på den baggrund Udlændinge- og Integrationsministeriets opfattelse, at uanset at reglerne om transportøransvar, herunder befordringspligten, ved de indre Schengengrænser ikke endnu er blevet anvendt, skal reglerne i udlændingelovens § 43, stk. 4, og 59 a, stk. 2, videreføres uden yderligere revision heraf.

Det er derudover Udlændinge- og Integrationsministeriets opfattelse, at det vil være hensigtsmæssigt at tydeliggøre, at reglerne om befordringspligt, jf. udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, 2. pkt., og reglerne om transportøransvar, jf. udlændingelovens § 59 a, stk. 1, jf. stk. 2, ved de indre Schengengrænser, er to særskilte redskaber, der kan indføres separat, såfremt det findes strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel, der er baggrund for indførelsen af midlertidig grænsekontrol.

Som nævnt ovenfor finder Udlændinge- og Integrationsministeriet det afgørende, at myndighederne har de nødvendige redskaber til håndtering af de udfordringer, som kan opstå i en krisesituation, f.eks. i forbindelse med et markant eller pludseligt antal tilrejsende, eller hvor der af andre grunde består en alvorlig trussel mod den indre sikkerhed eller offentlig orden. Det er Udlændinge- og Integrationsministeriets vurdering, at indførelse af befordringspligten er en mindre indgribende foranstaltning end transportøransvaret, idet pligten ikke vil kunne medføre bødestraf for transportørerne, men derimod en pligt for transportørerne til at sørge for udlændingens tilbagerejse, såfremt denne bliver afvist ved grænsen.

Det er derfor ministeriets opfattelse, at det bør fremgå klart af lovgivningen, at udlændinge- og integrationsministeren har mulighed for at indføre henholdsvis befordringspligt og transportøransvar separat og som en trappestigemodel, hvor befordringspligten i udlændingelovens § 43, stk. 4, 2.pkt., skal kunne iværksættes som en mindre indgribende foranstaltning før indførelse af transportøransvaret i udlændingelovens § 59 a, stk. 1, jf. stk. 2.

Det er endvidere Udlændinge- og Integrationsministeriets opfattelse, at beslutningen om at indføre befordringspligt ved de indre Schengengrænser, såfremt det er strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel, bør offentliggøres på relevante myndigheders hjemmeside og via en pressemeddelelse, for at sikre oplysning til relevante parter. Det er dog ministeriets opfattelse, at der ikke i samme grad som ved beslutning om at indføre transportøransvaret efter udlændingelovens § 59 a, stk. 1, jf. stk. 2, vil være behov for et varsel til transportørerne, idet der ved befordringspligten ikke er tale om et strafansvar.

1.3. Den foreslåede ordning

Det foreslås at ophæve revisionsbestemmelsen i § 3 i lov nr. 1499 af 11. december 2015 om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser), således at bestemmelserne i udlændingelovens § 43, stk. 4 og § 59 a, stk. 2, om transportøransvar i forbindelse med midlertidig genindførelse af grænsekontrol ved de indre Schengengrænser, ikke fremover skal revideres.

Lovforslaget medfører ikke ændring af den gældende retstilstand for at anvende transportøransvaret ved de indre Schengengrænser, jf. udlændingelovens § 59 a, stk. 1, jf. stk. 2.

UDKAST

Det foreslås endvidere, at udlændingelovens § 43, stk. 4, ændres således, at bestemmelsen fremover vil kunne bringes i anvendelse efter udlændinge- og integrationsministerens beslutning herom, uanset om reglerne i udlændingelovens § 59 a, stk. 2, om transportøransvar også bringes i anvendelse.

Det vil være en forudsætning for en beslutning om at bringe udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, i anvendelse, at der midlertidigt er genindført grænsekontrol ved de indre Schengengrænser, jf. Schengengrænsekodexens artikel 25, jf. udlændingelovens § 38, stk. 2.

Det vil endvidere være en forudsætning for beslutningen om at anvende befordringspligten i udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, at det vurderes at være strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel, der er baggrund for indførelsen af midlertidig grænsekontrol, jf. Schengengrænsekodexens artikel 25, stk. 1, 2. pkt.

Beslutningen om at indføre befordringspligt ved de indre Schengengrænser vil således alene kunne opretholdes så længe, det er strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel, og befordringspligten skal således ophæves, når denne forudsætning ikke længere er tilstede. Beslutningen vil endvidere alene kunne gælde i den periode, hvor der er midlertidigt er genindført grænsekontrol og vil alene kunne pålægges transportører i forhold til transport over grænser, hvor der midlertidigt er genindført grænsekontrol.

Såfremt det besluttet at indføre befordringspligt ved de indre Schengengrænser, vil pligten svare til den ordning, der gælder i forhold til indrejse fra et ikke-Schengenland, og som er reguleret i udlændingelovens § 43, stk. 2.

Beslutningen om at indføre befordringspligten efter udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, ved passage af en indre Schengengrænse, vil kunne træffes samtidig med, at der genindføres midlertidig grænsekontrol, eller efterfølgende, hvis det viser sig strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel. Det bemærkes hertil, at hvis betingelserne for at genindføre grænsekontrol er opfyldt, vil der i almindelighed også kunne indføres transportøransvar, såfremt det konkret vurderes at være strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel, der er baggrund for indførelsen af midlertidig grænsekontrol, jf. Schengengrænsekodexens artikel 25, stk. 1, 2. pkt.

Hvis udlændinge- og integrationsministeren træffer beslutning om at indføre befordringspligten efter udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, vil beslutningen herom skulle offentliggøres på relevante hjemmesider, ligesom der

vil skulle udstedes en pressemeddelelse herom. Ved beslutning om indførelse af befordringspligten vil myndighederne endvidere i relevant omfang – i medfør af den almindelige vejledningspligt - skulle bistå de berørte med bl.a. fortolkning af pligten samt den praktiske udmøntning heraf. Det skal dog bemærkes, at eventuelle spørgsmål til myndighederne ikke vil medføre, at en beslutning om indførelse af pligten suspenderes.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

[Under udarbejdelse]

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

[Under udarbejdelse]

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljø- og naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Reglerne om transportøransvar ved de indre Schengengrænser blev indført ved lov nr. 1499 af 11. december 2015 (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser). I den forbindelse blev det vurderet, at indførelsen af reglerne var i overensstemmelse med Danmarks EU-retlige forpligtelser.

Det er Udlændinge- og Integrationsministeriet vurdering, at den foreslåede ordning ikke rejser yderligere EU-retlige spørgsmål, da der med den foreslåede ordning ikke ændres på de materielle betingelser for at indføre transportøransvar ved de indre Schengengrænser.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den ... til den ... været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

...

UDKAST

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, an- før »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	[Under udarbejdelse]	[Under udarbejdelse]
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	[Under udarbejdelse]	[Under udarbejdelse]
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	[Under udarbejdelse]	[Under udarbejdelse]
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	[Under udarbejdelse]	[Under udarbejdelse]
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Der henvises til lovforslagets afsnit om forholdet til EU-retten.	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet	Ja	Nej

UDKAST

EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	
--	--

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af udlændingelovens § 43, stk. 4, 2. pkt., at § 43, stk. 2, kan finde anvendelse ved indrejse fra et Schengenland, hvis der er indført indrejsekontrol ved grænsen i medfør af Schengengrænsekodeksens artikel 25, jf. § 38, stk. 2 og udlændinge- og integrationsministeren har truffet beslutning efter § 59 a, stk. 2.

Det foreslås at ændre udlændingelovens § 43, stk. 4, 2. pkt., således at § 43, stk. 2, fremover vil kunne finde anvendelse ved indrejse fra et Schengenland, hvis der er indført indrejsekontrol ved grænsen i medfør af Schengengrænsekodeksens artikel 25, jf. § 38, stk. 2, og udlændinge- og integrationsministeren træffer beslutning herom.

Den foreslåede ændring vil medføre, at det ikke fremover vil være en betingelse for at indføre befordringspligt efter udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, 2. pkt., i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved de indre Schengengrænser, at der samtidigt indføres transportøransvar efter udlændingelovens § 59 a, stk. 2.

Den foreslåede ændring vil derfor betyde, at udlændinge- og integrationsministeren på et tidligere tidspunkt vil kunne indføre befordringspligt end det er tilfældet i dag.

Den foreslåede ændring vil endvidere betyde, at muligheden for at indføre befordringspligt og transportøransvar ved de indre Schengengrænser i tilfælde af, at der midlertidigt er genindført grænsekontrol, fremover vil kunne anvendes som en trappestigemodel, hvor befordringspligten i udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, 2.pkt., vil kunne iværksættes separat som en mindre indgribende foranstaltning før iværksættelse af transportøransvaret i udlændingelovens § 59 a, 1, jf. stk. 2.

Det vil være en forudsætning for at indføre befordringspligt efter udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, at der midlertidigt er genindført grænsekontrol ved de indre Schengengrænser, jf. Schengengrænsekodeksens artikel 25, jf. udlændingelovens § 38, stk. 2.

UDKAST

Det vil endvidere være en forudsætning for at indføre befordringspligten, jf. udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, at det vurderes at være strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel, der er baggrund for indførelsen af midlertidig grænsekontrol, jf. Schengenrænsekodeksens artikel 25, stk. 1, 2. pkt.

Det bemærkes, at beslutningen om at indføre befordringspligt ved de indre Schengenrænser vil bero på en separat proportionalitetsvurdering, som ikke vil afhænge af den vurdering, der vil skulle foretages i forbindelse med beslutningen om at indføre af transportøransvar ved de indre Schengenrænser henset til, at befordringspligten vurderes at være en mindre indgribende foranstaltning.

Beslutningen om at indføre befordringspligt ved de indre Schengenrænser vil alene kunne opretholdes så længe, det er strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel, og befordringspligten skal således ophæves, når denne forudsætning ikke længere er tilstede. Beslutningen vil endvidere alene kunne gælde i den periode, hvor der er midlertidigt er genindført grænsekontrol og vil alene kunne pålægges transportører i forhold til transport over grænser, hvor der midlertidigt er genindført grænsekontrol.

Beslutningen om at indføre befordringspligten efter udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, ved en indre Schengenrænse, vil kunne træffes samtidig med, at der genindføres midlertidig grænsekontrol, eller efterfølgende, hvis det viser sig strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel. Det bemærkes hertil, at hvis betingelserne for at genindføre grænsekontrol er opfyldt, vil der i almindelighed også kunne indføres befordringspligt, såfremt det konkret vurderes at være strengt nødvendigt for at imødegå den alvorlige trussel, der er baggrund for indførelsen af midlertidig grænsekontrol, jf. Schengenrænsekodeksens artikel 25, stk. 1, 2. pkt.

Hvis udlændinge- og integrationsministeren træffer beslutning om at indføre befordringspligten efter udlændingelovens § 43, stk. 2, jf. stk. 4, vil beslutningen herom skulle offentliggøres på relevante myndigheders hjemmesider, ligesom der vil skulle udstedes en pressemeddelelse herom. Ved beslutning om indførelse af befordringspligten vil myndighederne endvidere i relevant omfang – i medfør af den almindelige vejledningspligt - skulle bistå de berørte med bl.a. fortolkning af pligten samt den praktiske udmøntning heraf. Det skal dog bemærkes, at eventuelle spørgsmål til myndighederne ikke vil medføre, at en beslutning om indførelse af pligten suspenderes.

UDKAST

Der henvises i øvrigt til pkt. 1.1.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af § 3 i lov nr. 1499 af 11. december 2015 (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser), at udlændinge- og integrationsministeren skal fremsætte forslag om revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser i folketingsåret 2017-18.

I overensstemmelse med revisionsbestemmelsen blev reglerne ved lov nr. 1571 af 18. december 2018 (Revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) revideret. Det fremgår af revideringen, at udlændinge- og integrationsministeren i folketingsåret 2023-24 skal fremsætte forslag om revision af reglerne om transportansvar på ny.

Det foreslås i § 2, at revisionsbestemmelsen i § 3 i lov nr. 1499 af 11. december 2015 om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) ophæves, således at bestemmelserne i udlændingelovens § 43, stk. 4 og § 59 a, stk. 2, om muligheden for at indføre transportøransvar i forbindelse med midlertidig genindførelse af grænsekontrol ved de indre Schengengrænser, ikke fremover skal revideres.

Lovforslaget vil ikke medføre ændring af den gældende retstilstand for at anvende transportøransvaret ved de indre Schengengrænser, jf. udlændingelovens § 59 a, stk. 1, jf. stk. 2.

Der henvises i øvrigt til pkt. 1.1.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 3

Til nr. 1

Det følger af § 3 i lov nr. 1499 af 11. december 2015 (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser), at

UDKAST

udlændinge- og integrationsministeren skal fremsætte forslag om revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser i folketingsåret 2017-18.

I overensstemmelse med revisionsbestemmelsen blev reglerne ved lov nr. 1571 af 18. december 2018 (Revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) revideret. Det fremgår af revideringen, at udlændinge- og integrationsministeren i folketingsåret 2023-24 skal fremsætte forslag om revision af reglerne om transportansvar på ny.

Det foreslås i § 3, at ændringen af revisionsbestemmelsen i § 1 i lov nr. 1571 af 18. december 2018 (Revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser) ophæves, således at bestemmelserne i udlændingelovens § 43, stk. 4 og § 59 a, stk. 2, om muligheden for at indføre transportøransvar i forbindelse med midlertidig genindførelse af grænsekontrol ved de indre Schengengrænser, ikke fremover skal revideres.

Lovforslaget vil ikke medføre ændring af den gældende retstilstand for at anvende transportøransvaret ved de indre Schengengrænser, jf. udlændingelovens § 59 a, stk. 1, jf. stk. 2.

Der henvises i øvrigt til pkt. 1.1.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2024.

Til § 5

Forslagets § 5 vedrører lovens territoriale gyldighed.

Det fremgår af udlændingelovens § 66, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland, men kan ved kongelig anordning helt eller delvis sættes i kraft for disse landsdele med de afvigelser, som de særlige færøske eller grønlandske forhold tilsiger.

UDKAST

Det foreslås, at loven ikke skal gælde for Færøerne og Grønland, men at loven ved kongelig anordning helt eller delvis skal kunne sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som henholdsvis de færøske og grønlandske forhold tilsiger. Det foreslås også, at loven kan sættes i kraft på forskellige tidspunkter.

Det vil indebære, at lovens § 1 om ændring af udlændingeloven ikke vil gælde for Færøerne og Grønland, men at denne bestemmelse ved kongelig anordning helt eller delvist vil kunne sættes i kraft for Færøerne og Grønland med de ændringer, som de henholdsvis færøske og grønlandske forhold tilsiger.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	<p style="text-align: center;">§ 1</p> <p>I udlændingeloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1205 af 25. august 2022, som ændret bl.a. ved lov nr. 333 af 28. marts 2023 og senest ved lov nr. 486 af 13. maj 2023, foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 43. ---</p> <p><i>Stk. 2.</i> ---</p> <p><i>Stk. 3.</i> ---</p> <p><i>Stk. 4.</i> Bestemmelserne i stk. 2 og 3 finder ikke anvendelse ved indrejse fra et Schengenland. Stk. 2 finder dog anvendelse, hvis der er indført indrejsekontrol ved grænsen i medfør af Schengengrænsekodexens artikel 25, jf. § 38, stk. 2, og udlændinge- og integrationsministeren har truffet beslutning efter § 59 a, stk. 2.</p>	<p>1. § 43, stk. 4, 2. pkt., ændres »beslutning efter § 59 a, stk. 2.« til: »beslutning herom</p>
	<p style="text-align: center;">§ 2</p> <p>I lov nr. 1499 af 11. december 2015 om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser), foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 3</p> <p>Udlændinge-, integrations- og boligministeren fremsætter forslag til</p>	<p>1. § 3 ophæves.</p>

UDKAST

revision af § 1, nr. 2 og § 3, i folketingsåret 2017-18.	
	<p style="text-align: center;">§ 3</p> <p>I lov nr. 1571 af 18. december 2018 om ændring af udlændingeloven (Revision af reglerne om transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser), foretages følgende ændringer:</p>
<p>§ 1</p> <p>I lov nr. 1499 af 11. december 2015 om ændring af udlændingeloven (Transportøransvar i forbindelse med midlertidig grænsekontrol ved indre Schengengrænser), foretages følgende ændringer:</p> <p>1. I § 3 ændres »Udlændinge-, integrations- og boligministeren« til: »Udlændinge- og integrationsministeren«, og »folketingsåret 2017-18« ændres til: »folketingsåret 2023-24«.</p>	<p>1. § 1 ophæves.</p>