



JUSTITSMINISTERIET

Politi- og Strafferetsafdelingen

Dato: 15. december 2015
Dok.: 1795259

UDKAST TIL TALE
til brug for
besvarelsen af samrådsspørgsmål Æ og Ø (TRU)
den 16. december 2015

Samrådsspørgsmål Æ:

”Mener ministeren, at det er i overensstemmelse med gældende kontrakter og lovgivning, at DSB transporterer flygtninge i busser fra Tyskland til Danmark?”

Samrådsspørgsmål Ø:

”Vil ministeren vurdere, om der er en principiel forskel på, at en taxachauffør kører flygtninge over den danske grænse, i forhold til at DSB gør det?”

Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

[Indledning (efter transportministerens besvarelse)]

1. Jeg vil nu besvare den del af spørgsmål Æ, som handler om gældende *lovgivning*, og spørgsmål Ø.

Jeg vil besvare spørgsmålene samlet, da de begge vedrører de strafferetlige aspekter ved DSB's transport af flygtninge.

Samrådsspørgsmålene blev som bekendt stillet den 13. november, og man må sige, at der på den forholdsvis korte tid siden da er sket meget i forhold til den ekstraordinære flygtninge- og migrantsituation. I Danmark, i Norden, i Europa.

Det er en yderst alvorlig sag, som jeg kunne tale længe om, men jeg vil i dag holde mig til det, der er spurgt til.

[DSB's togdrift]

2. Situationen ved de danske grænser har forståeligt nok givet anledning til offentlig debat gennem de seneste måneder.

Ét af de spørgsmål, som har været oppe, er spørgsmålet om, hvorvidt DSB vil kunne straffes for

menneskesmugling for f.eks. at transportere udlændinge over grænsen mellem Tyskland og Danmark.

Transport- og Bygningsministeren har allerede redegjort for DSB's håndtering af de kapacitetsproblemer, som den ekstraordinære flygtninge- og migrantsituation har givet og fortsat giver anledning til.

Man kan så spørge – og det er vel det, der ligger i samrådsspørgsmålene – om DSB skal straffes for menneskesmugling. Også i lyset af, at Højesteret i 2012 dømte en taxachauffør, der kørte tre personer fra Hamborg til Danmark, for menneskesmugling.

3. Lad mig starte med at understrege, at det – som alle ved – i sidste ende må være op til domstolene at vurdere, om et forhold er strafbart eller ej.

Men det udelukker selvfølgelig ikke, at jeg kan komme med nogle generelle betragtninger om emnet.

Og jeg vil egentlig starte med et helt simpelt spørgsmål: *Hvorfor har vi i straffeloven og udlændingeloven indført strafbestemmelser om menneskesmugling?*

Det har vi navnlig, fordi vi ønsker at bekæmpe ulovlig indvandring og kriminalitet begået af udenlandske kriminelle.

Vi vil bekæmpe de organiserede kriminelle netværk, som sætter snyd i system, og som tjener deres penge på at hjælpe mere eller mindre desperate mennesker med at omgå reglerne i det land, de kommer til.

Og vi vil også forbeholde os retten til at komme efter enkeltpersoner, organisationer eller virksomheder, som vælger at trodse forbuddet mod menneskesmugling.

Men det har – som jeg ser det – ikke været lovgivers mening, at en virksomhed som DSB, der står for det meste af togdriften i Danmark, skal straffes for menneskesmugling, fordi de som led i deres almindelige virksomhed også transporterer personer uden lovligt ophold.

Det må også gælde i en helt særlig og atypisk situation som den aktuelle, hvor DSB håndterer de ekstraordinære kapacitetsproblemer i overensstemmelse med den måde, de normalt håndterer kapacitetspres og driftsforstyrrelser på.

Det modsatte resultat ville også nemt kunne føre til urimelige resultater, når man tænker på, at DSB på en gennemsnitlig dag transporterer flere end ½ mio. personer. Det er mange mennesker at holde styr på.

Det er sådan jeg ser på sagen. Og det er jeg ikke alene om.

DSB kontaktede allerede i september anklagemyndigheden ved Syd- og Sønderjyllands Politi for at høre, hvordan anklagemyndigheden så på DSB's indsættelse af busser mellem Flensborg og Fredericia.

I oktober kom anklagemyndigheden med en pressemeddelelse om, at den nævnte bustransport er lovlig, hvis den erstatter eller kører som supplement til almindelig togdrift, og passagererne er i besiddelse af gyldig billet til DSB.

Det er med andre ord anklagemyndighedens vurdering, at DSB under de beskrevne omstændigheder ikke vil kunne ifalde strafansvar for menneskesmugling, og at der derfor ikke vil være grundlag for at strafforfølge DSB.

[Taxachauffør-dommen]

4. Tilbage står så spørgsmålet om taxachaufføren.
Hvorfor stiller det sig anderledes for ham end for DSB?

Det vil det heller ikke gøre i alle tilfælde.

Højesteret har i en dom fra 2012 slået fast, at udlændingelovens forbud mod forsætlig bistand til en

udlænding med ulovligt at indrejse i Danmark også finder anvendelse på en taxachauffør, der er på arbejde.

Nu skal man altid være forsigtig med skråsikkert at udlægge Højesterets domme.

Men dommen siger i hvert fald ikke, at taxachauffører i alle tilfælde, hvor de transporterer en person ind i Danmark, som ikke må være her, gør sig skyldige i menneskesmugling.

Det afhænger af de konkrete omstændigheder i sagen, herunder navnlig om chaufføren har haft det fornødne forsæt.

Og der *er* alt andet lige forskel på ”taxasituationen” – hvor chaufføren kører rundt i gaderne og finder sine kunder – og så DSB’s landsdækkende togdrift, hvor der som sagt med *nogenlunde* faste afgangstider i gennemsnit transporteres flere end ½ mio. mennesker om dagen.

Det tror jeg, vi alle sammen kan være enige om.

Det var alt fra mig.