



JUSTITSMINISTERIET

Civilafdelingen

Dato: 18. december 2013
Dok.: 1011628

UDKAST TIL TALE

**Til justitsministerens besvarelse af samrådsspørgsmål B
vedrørende transportministerens forslag til lov om ændring af lov
om godskørsel og lov om buskørsel (Ændring af bødesatser) (L 58)**

Samrådsspørgsmål B:

”Justitsministeren bedes redegøre for, om det er befordrende for en god lov kvalitet, at Folketinget ikke kan få fyldestgørende oplysninger i forbindelse med behandlingen af L 58, fordi Rigspolitiet ikke ønsker at foretage en manuel gennemgang af 428 sager med henblik på at identificere antallet af overtrædelser af cabotagelovgivningen på busområdet.”

Udkast til svar:

[Indledning]

1. Jeg vil gerne starte med at takke udvalget for, at det kunne lade sig gøre med et samråd allerede her til aften.

For det lå mig meget på sinde hurtigt at få givet jer en ordentlig forklaring på forløbet i denne sag.

Transportudvalget har i forbindelse med Folketingets behandling af transportministerens lovforslag, som skal ændre bødesatserne for overtrædelse af regler om godskørsel og buskørsel – lovforslag nr. L 58 –

spurgt til, hvor mange udenlandske busvirksomheder der er blevet straffet for ulovlig cabotagekørsel i Danmark.

I den forbindelse har Justitsministeriet oplyst, at tilvejebringelse af nærmere oplysninger herom vil forudsætte en ressourcekrævende manuel gennemgang i de 12 politikredse af samtlige sager om ulovlig cabotagekørsel. Justitsministeriet har oplyst, at vi på det foreliggende grundlag ikke har fundet anledning til at iværksætte en sådan gennemgang af sagerne.

I forbindelse med udarbejdelsen af det svar har vi selvfølgelig indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, som det også fremgår af besvarelsene af spørgsmål nr. 3 vedrørende og nr. 10 vedrørende lovforslaget.

2. Jeg kan forstå på presseomtalen og nu også på samrådsspørgsmålet, at det har givet anledning til en del kritik her fra udvalget. Og jeg forstår også, at man gav udtryk for utilfreds under et samråd med transportministeren tidligere i dag.

3. Lad mig nu, hvor jeg møder jer for første gang i min nye funktion som justitsminister, starte med at sige, at jeg helt grundlæggende er af den opfattelse, at det er vigtigt, at vi fra regeringens side er med til at sikre, at Folketinget har så godt et grundlag at træffe sine beslutninger på, som muligt.

Når Justitsministeriet alligevel har fundet det rigtigt ikke at forsøge at indhente de konkrete oplysninger, som Transportudvalget efterspurgte, inden for de frister, der blev opstillet, skyldes det flere forhold:

[Politiets generelle kontrolindsats]

4. For det første vil jeg gerne allerede her indledningsvis sige, at når politiet hidtil har foretaget cabotagekontrol, forstår jeg, at det har været

sådan, at kontrollen har været rettet mod godstrafikken – altså den cabotagekørsel, som foretages med lastvogne – og ikke buskørsel.

Det skyldes, som jeg har forstået det, at det netop er godsområdet, som politiet har et indtryk af, at der i praksis foregår kørsel i strid med – eller på kanten af – cabotagereglerne.

Det indtryk baserer politiet på forskellige ting, herunder på henvendelser fra branchen, chaufførernes faglige organisationer mv.

5. For mig at se er det helt naturligt, at politiet først og fremmest retter sin kontrolvirksomhed mod de områder, hvor man har et indtryk af, at der foregår eller kan foregå noget ulovligt.

Det gælder sådan set på alle områder og altså også på cabotageområdet.

Men det er naturligvis ikke det samme som, at der ikke også kan være foregået ulovlig cabotagekørsel på busområdet, siden vi i 2009 fik forordningen om fælles regler for adgang til det internationale marked for buskørsel.

Men det kan meget vel være, at der blandt de 428 fældende afgørelser om ulovlig cabotagekørsel, som der er konstateret i perioden fra 1. januar 2010 til 9. december 2013 – og som Rigsadvokaten omtaler i sit bidrag til svaret på spørgsmål nr. 3 – kun er meget få eller måske slet ikke nogen eksempler på, at der er pålagt straf på busområdet.

[Tidsmæssige omstændigheder]

6. Dernæst vil jeg for en god ordens skyld gerne pege på, at transportministeren fremsatte lovforslaget den 31. oktober 2013. Og lovforslaget blev 1. behandlet den 21. november 2013, uden at der var særlig fokus på spørgsmålet om antallet af sanktioner for overtrædelse af reglerne om buscabotagekørsel.

7. Mandag i sidste uge – altså den 9. december 2013 – bliver Justitsministeriet så af Transportministeriet bedt om at levere bidrag til svaret på spørgsmål nr. 3 om antallet af udenlandske busvirksomheder, der er straffet for ulovlig cabotagekørsel.

Udvalget havde bedt om svaret skulle afgives senest om tirsdagen – altså den 10. december 2013.

Det var selvfølgelig en frist, der skulle overholdes.

Da det imidlertid selvsagt ikke er oplysninger, som Justitsministeriet eller Rigsadvokaten selv ligger inde med – men som via Rigsadvokaten ville skulle hente ind og alle landets politikredse – stod det imidlertid hurtigt klart, at vi ikke kunne give et fyldestgørende svar inden for fristen.

8. Jeg vil i den forbindelse gerne erindre om, at Justitsministeriet tidligere har orienteret udvalget om, at politiets systemer på området hidtil ikke har været gearret til, at man med nogle få tryk på et tastatur kan hive detaljerede oplysninger ud om forskellige vinkler på cabotagekørsel.

Det er jeg sådan set enig i, at der skal gøres noget ved. Og udvalget er også tidligere er blevet orienteret om, at Rigspolitiet er i færd med at sikre bedre statistik.

Men det vil jeg vende tilbage til.

[Identifikation af sager og manuel gennemgang]

9. Hverken Justitsministeriet eller Rigsadvokaten lå som nævnt selv inde med de oplysninger, som udvalget spurgte til.

Og på baggrund af den måde, som politiets sagsstyringssystem er indrettet på, kunne Rigsadvokaten kun udtrække helt generelle oplysninger over antallet af fældende afgørelser på den gerningskode, der dækker over cabotagekørsel.

Det viste et antal på 428 sager i den omhandlede periode – idet der dog er en vis usikkerhed omkring det nøjagtige antal, som det også er beskrevet i svaret på spørgsmål nr. 3.

10. Hvis man ville forsøge at finde et tal, der gav et svar på udvalgets spørgsmål, ville hver enkelt politikreds skulle aktiveres med henblik på at gennemgå de sager blandt de 428 sager, som den enkelte kreds lå inde med.

Det ville i den forbindelse være nødvendigt at dykke ned i hver enkelt sag og se nærmere på, hvad overtrædelsen i sagen mere præcist angik.

Herefter ville oplysningerne skulle sendes til Rigsadvokaten og kvalitetssikres, inden de ville kunne sendes til Justitsministeriet og formidles til Folketinget.

Det ville have krævet et overordentligt stort ressourcetræk at få dette arbejde sat i værk, hvis man skulle have en bare nogenlunde forhåbning om at kunne nå det inden for den frist, der var blevet givet.

[Formålet med lovforslaget]

11. Samtidig er formålet med transportministerens lovforslag, som jeg har forstået det, bl.a. at sikre, at der skal være en ensartethed, når det gælder sanktionerne for overtrædelse af reglerne om godskørsel og reglerne om buskørsel.

Og som jeg har forstået det, er betragtningen den, at der altid har været tilstræbt en sådan ensartethed, og at dette også fremadrettet bør være tilfældet.

Lovforslaget er som nævnt transportministerens, men som medlem af regeringen bakker jeg selvfølgelig op omkring denne grundlæggende præmis.

I forhold til det, der således er formålet med lovforslaget, har det således ikke været afgørende for regeringen, om der forelå 100, 20, 1 eller ingen overtrædelser af reglerne om buscabotagekørsel i den omhandlede periode.

[Den samlede vurdering]

12. Som sagt tilkendegav Rigsadvokaten i det bidrag, der blev sendt til Justitsministeriet til brug for besvarelsen af spørgsmål nr. 3, at tilvejebringelse af nærmere oplysninger ville forudsætte en ressourcekrævende manuel gennemgang i politikredsene af samtlige sager om ulovlig cabotagekørsel, som der på det foreliggende grundlag ikke fandtes anledning til at iværksætte.

13. Dette svar videregav Justitsministeriet til Transportministeriet, idet Justitsministeriet efter en samlet vurdering ud fra de faktorer, som jeg har været inde på, var enig med Rigsadvokaten.

[Muligheden for at finde én afgørelse]

14. Torsdag i sidste uge – altså den 12. december 2013 – blev Justitsministeriet herefter af Transportministeret bedt om levere bidrag til besvarelsen af spørgsmål nr. 10, som angik indhentelse af oplysninger fra politikredsene om, hvorvidt der er politikredse, der kan fremvise bødeforelæg for ulovlig cabotagekørsel på busområdet.

Fristen herfor var i mandags – altså den 16. december 2013.

Da den øvelse, man ville skulle igennem, reelt var den samme, som tilfældet var ved spørgsmål nr. 3, fastholdt Justitsministeriet, at der ikke skulle iværksættes et ressourcerekrævende arbejde med at gennemgå de mange sager ude i de enkelte politikredse.

Ved vurderingen heraf lagde vi vægt på de samme faktorer, som jeg lige har været inde på.

[Fremadrettet]

15. Når alt det er sagt, vil jeg gerne slå fast, at *jeg* heller ikke finder det hensigtsmæssigt, at de oplysninger, som Transportudvalget har efterspurgt – på et område som jo har en ikke ubetydelig bevågenhed – ikke umiddelbart kan fremskaffes på grund af den måde, som politiets systemer er indrettet på.

16. Derfor er jeg også glad for, at Rigspolitiet allerede har besluttet fremadrettet at indsamle yderligere oplysninger om de cabotageovertrædelser, der konstateres ved politiets kontroller.

Rigspolitiet ændrer således fra den 1. januar 2014 indberetningspligten for de tre tungvognscentre, som nu varetager kontrollen på området for samtlige politikredse.

Dét skal sikre, at Rigspolitiet fremover lettere kan danne sig et overblik over de forskellige typer af overtrædelser af cabotagereglerne.

17. Denne ændring af indberetningspligten betyder selvsagt ikke, at vi fra første dag kan udtrække mere detaljerede oplysninger om cabotagekontrollen.

Men tiltaget vil være med til at understøtte, at det i højere grad bliver muligt at udtrække de nærmere oplysninger, som der efterspørges fra Folketingets side.

18. Hvis udvalget skulle være interesseret i det, er jeg naturligvis indstillet på at sende Folketinget en beskrivelse af, hvordan Rigspolitiet nærmere indretter sig på området fra 1. januar 2014.

Og jeg vil også gerne give en løbende afrapportering på antallet af cabotagesager fordelt på overtrædelsestyper, når det nye system er oppe at køre.

Jeg vil i givet fald foreslå, at der stilles et skriftligt udvalgsspørgsmål herom.

[Afslutning]

19. Jeg er klar over, at jeg heller ikke i aften kan stille udvalget fuldt tilfreds, da jeg ikke kan give mere uddybende svar på de to spørgsmål.

Men jeg håber, at udvalget samtidig bakker op om, at der nu fra årsskiftet bliver rettet op på de u hensigtsmæssigheder, der findes i politiet systemer på området.

Så vil jeg i øvrigt gerne endnu engang takke for, at udvalget havde tid til, at jeg kunne komme her til aften, så jeg hurtigt kunne for lejlighed til at forklare baggrunden for de svar, der er givet.

Og jeg ser selvfølgelig frem til samarbejdet med udvalget.