

RIGSPOLITIET

Ans. 230
POLITI

PROJEKTAFDELINGEN

BILAG 1

Indførelse af en landsdækkende ordning med ATK (stærekasser)

Projektkommissorium

Projektkommissoriet følger den skabelon, der anvendes i Rigspolitiet.

Formålet med kommissoriet er at beskrive, hvilke aktiviteter der skal gennemføres, før der foreligger et beslutningsgrundlag for igangsættelse af det samlede projekt. Beslutningsgrundlaget forstås i denne forbindelse som en Business-case med detail-beskrivelse af det samlede projekt herunder estimerer på tid og ressourceforbrug til det samlede projekt samt forventede effekter af projektet.

Forud for udarbejdelsen af Business casen udarbejdes en foranalyse, hvor mulige løsninger beskrives og vurderes. På baggrund af foranalysen beslutes det, hvilket scenarie/hvilke scenarier der skal lægges til grund for selve Business casen.

Kommissoriet er todelt: I første del beskrives det samlede projekt helt overordnet, som det kendes på tidspunktet for kommissoriets udarbejdelse. I anden del beskrives processen frem til der foreligger en Business case, herunder hvad der skal bruges af tid og ressourcer for at udarbejde selve foranalysen og efterfølgende skrive den egentlige Business case.

Kommissoriet tager udgangspunkt i en organisering af arbejdet, hvor alle analyser, beslutningsoplæg mv. varetages og behandles af projektorganisationen og godkendes af en Strategisk Styregruppe. Det løbende arbejde styres og kvalitetssikres af den operationelle Styregruppe, hvor medlemmerne har hver deres fagområder at være ansvarlige for.

Deltagere i udarbejdelse af kommissoriet:

Rigspolitiet:

- Allan Nyring, Politiinspektør, NBE.
- Vibeke Heidi Christensen, Vicepolitimester, NBE, juridisk sekretariat.
- Karen Juul Christensen, Politiassessor, Økonomisentret.
- Eva Rønne, Vicesstatsadvokat, Rigsadvokaten 2. Afdeling.
- Britta Sørensen, Projektchef, Projektafdelingen.
- Leif Bjerregaard, Konsulent Silverbullet, Projektafdelingen.

Vejdirektoratet:

- Charlotte Vithen, Vej- og trafikchef.
- Allan Christensen, Afdelingsingeniør.



Versionshistorik

Version	Dato	Status	Ændringer	Udført	Review
0.1	2011-08-10	Udkast	Første udgave	LBJ	
0.2	2011-08-12	Udkast	Anden udgave	LBJ	
0.3d	2011-08-19	Udkast	Bemærkninger til version 0.2 fra deltagerne i workshoppen, projektafdelingen og KIT er indarbejdet.	LBJ	BSO
0.4a	2011-08-24	Udkast	Bemærkninger til version 0.3d fra ledelsen af politiområdet er indarbejdet.	LBJ	BSO
0.5a	2011-08-25	Udkast	Bemærkningerne til version 4a fra mødet den 25. august med bl.a. ledelsen af NBE er indarbejdet.	LBJ	BSO
0.5b	2011-10-11	Udkast	Udarbejdet efter drøftelse i ledelsen til brug for direktionmøde	HTK	
0.5c	2011-10-11	Udkast	Redaktionelle ændringer	KJC	

Titel: Skabelon Emne: Projektkommissorium Projektkommissorium Side: 2 af 14
 Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
 Projekt nr.: ----- Version: 00.5c

Formateret
 Tahoma, 9

Feltkode a

Formateret
 Tahoma, 9



Projektet

Opgavestiller:	Politiområdet.
Type	
Projektets baggrund:	<p>Overtrædelse af hastighedsgrænserne er en væsentlig medvirkende årsag til en betydelig del af de alvorlige trafikulykker. Effektivisering af hastighedskontrollen har derfor stor betydning for at nedbringe hastigheden og dermed antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken.</p> <p>Det fremgår af regeringsgrundlaget fra oktober 2011 "Et Danmark, der står sammen", at den nuværende regering vil øge omfanget af den automatiske fartkontrol.</p> <p>Der er i 2009-2010 gennemført et forsøg med ubemandede stationære standere til automatisk trafikkontrol (i det følgende kaldet ATK standere). Forsøget er gennemført i et samarbejde mellem Justitsministeriet, Rigspolitiet, Nordsjællands Politi, Midt- og Vestsjællands Politi og Vejdirektoratet. 10 ATK-standere har været opsat enkeltvis på Sjælland: 6 i landområder og 4 i byområder.</p> <p>Baggrunden for dette var regeringsgrundlaget fra 2007 "Mulighedernes samfund", hvoraf det fremgår, at den tidligere regering ville tage initiativ til, at der skulle opsættes fastmonterede og ubemandede kameraer på udvalgte vejstrækninger, hvor der køres med for høj hastighed, og hvor der er mange trafikulykker.</p> <p>DTU Transport blev af Justitsministeriet bedt om at vurdere den mulige trafiksikkerhedsmæssige effekt af en eventuel permanent indførelse af ATK standere i større skala samt komme med anbefalinger til, hvordan systemet i givet fald vil kunne implementeres. På denne baggrund har DTU Transport i september 2010 udgivet rapporten "Automatisk hastighedskontrol – vurdering af trafiksikkerhed og samfundsøkonomi". Rapporten konkluderer, at indførelse af ATK standere under de givne omstændigheder vil have en klar positiv effekt på trafiksikkerheden, hvilket de indhentede internationale svar ligeledes peger i retning af. Samfundsøkonomisk vurderes ATK standere at have en rimelig lønsomhed, da værdien af de sparede trafikulykker forventes at blive højere end omkostningerne til ATK systemet.</p>
Projektets formål:	<p>Formålet med etablering af ATK standere er at bidrage til at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken ved at søge at nedbringe antallet af bilister, der overtræder hastighedsbegrænsningerne. Den overordnede fordeling af ATK standere på landsdele og vejtyper bør derfor fastsættes ud fra trafiksikkerhedsmæssige hensyn.</p> <p>Projektet skal gennemføre implementeringen af permanente ubemandede ATK standere i større skala fra analyse til idriftsætning og herunder sikre, at der er aftalt og planlagt opfølgning på de definerede effektmål.</p>
Strategisk rationale:	<p>Projektet understøtter politiets strategi på området med at få nedbragt antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne. Mobil ATK er medvirkende årsag til denne reduktion. Der har været særlige produktionstal på antallet af timer. Det blev i 2011 ændret til "lokal konkret vurdering" i forhold til geografiske mål. Anvendelsen af ATK standere vil betyde en forbedring af det eksisterende</p>

Titel: Skabelon Emne: Projektkommissorium Side: 3 af 14
 Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
 Projekt nr.: ----- Version: 00.5c

Formateret
Tahoma, 9

Feltkode a

Formateret
Tahoma, 9



system, og således medvirke til reduktion i antallet af dræbte.

Særligt indsatsområde:

ATK standere er et særligt indsatsområde og området har stor politisk interesse.

Økonomisk mål:

Implementering og drift af ATK standere er en ny opgave, og den vil medføre udgifter til anlæg og drift. Imidlertid anses projektet at betyde, at der samfundsøkonomisk vil være tale om en gevinst, idet antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne forventes at blive nedsat. Såfremt implementeringen af ATK standere betyder en omlægning af nuværende arbejdsgange for håndteringen af mobil ATK, f.eks. ved etablering af en enhed til varetagelse af den samlede opgave, vil der på dette område kunne forventes at ske en effektivisering.

Bløde mål:

Det forventes, at der skal startes en helt ny afdeling op, hvorfor der vil være fokus på at få tilrettelagt arbejdet på en sådan måde, at det giver størst mulig medarbejdertilfredshed.

Ud fra ovennævnte beskrivelse er projektet vurderet på alle 4 parametre:

0= Ingen effekt

1= Indirekte påvirkning/følgeeffekter (mindre marginal effekt)

2= Forbedring af eksisterende system/situation (middel marginal effekt)

3= Stor forbedring i form af nyt system eller en ny situation (høj marginal effekt)

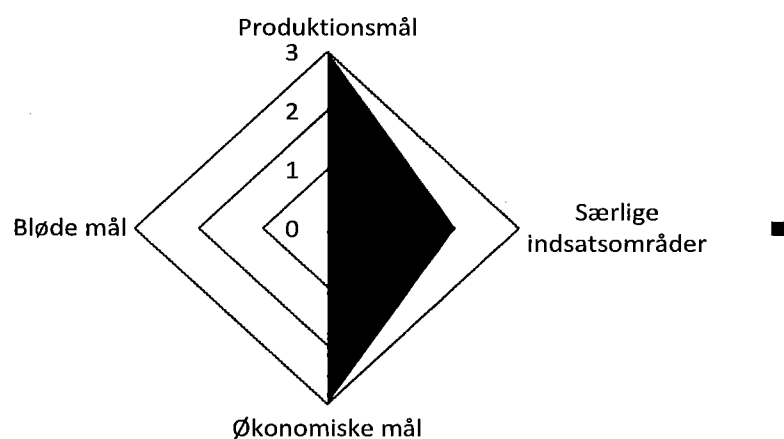
Vurderingen af projektet::

Produktionsmål 3

Særlige indsatsområder 2

Økonomiske mål 3

Bløde mål 0



Foranalysen skal nærmere afdække, i hvilket omfang projektet vil ændre i eksisterende løsninger og dermed nærmere afdække, i hvilket omfang selve projektet vil understøtte IT-strategierne. Arbejdet med at identificere og anbefale løsninger på IT området vil tage afsæt i IT strategiens mål og

Formaterer
Tahoma, 9

Feltkode a

Formaterer
Tahoma, 9

Titel: Skabelon Emne: Projektkommissorium Projektkommissorium Side: 4 af 14
Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
Projekt nr.: ----- Version: 00.5c



	indsatsområder omkring konsolidering af IT systemer og omlægning af gamle main-frame baserede systemer til andre platforme mm.	
Forventet effekt:	<p>Foranalysen skal nærmere fastlægge, hvilke effekter der skal lægges til grund for det samlede projekt. Følgende forhold forventes at indgå:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indførelse af ATK standere forventes at få en klar positiv effekt på trafiksikkerheden, hvilket de indhentede internationale svar ligeledes peger i retning af. • Samfundsøkonomisk vurderes ATK standerne at have en rimelig lønsomhed, da værdien af de sparede trafikulykker forventes at blive højere end omkostningerne til implementering af ATK standerne. • Det forventes at bødeprovenuet til staten bliver større end omkostningerne til etablering og drift af ATK standerne, om end beregningerne er behæftet med en vis usikkerhed. 	
Løsning:	<p>Det er arbejdsgruppens indstilling, at der skal opsættes minimum 500 ATK standere af de forskellige typer (punkt eller strækningsmåling) på udvalgte vejstrækninger, et tal der skal kvalificeres under foranalysen. Parallelt hermed skal der etableres den nødvendige infrastruktur til indsamling af data til den nuværende ATKS løsning, der i dag anvendes til bødeudskrivning. Løsningen etableres i samarbejde med Vejdirektoratet, kommunerne og politiet.</p> <p>Foranalysen vil nærmere afklare bl.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Antal standere. • Relation mellem stationær og mobil ATK. • Kriterier for placering af standere. • Typer af standere (punkt, strækningsmåling, flytbare ubemandet). • Opsamling af data. • Sagsbehandling af data, organisering, ressourcer mm. • It mæssig understøttelse. 	
Milepæle:	<ul style="list-style-type: none"> • M1 Kommissoriet godkendes af Regeringens Økonomiudvalg, og budgettet til foranalysen bevilges. • M2 Den Strategiske og den Operationelle Styregruppe nedsættes, og foranalysen igangsættes, når bemanningen af den samlede projektorganisation er på plads og klar til at påbegynde arbejdet. (kick-off) • M3 Den Strategiske Styregruppe behandler foranalysen og beslutter rammerne for udarbejdelse af Business Case • M4 Business Casen godkendes af den Strategiske Styregruppe • M5 Budgettet bevilges af Regeringens Økonomiudvalg efter godkendelsen af business casen. • M6 ProjektinitieringsDokument godkendes af den operationelle styregruppen en måned efter, at budgettet bevilges • M7A Kravspecifikation for den samlede IT-løsning og integration af ATK-standerne med ATKS samt 	<p>M2+6 mdr.</p> <p>M3+2 mdr.</p> <p>M4+2 mdr.</p> <p>M5+1 mdr.</p>

Formateret
Tahoma, 9

Feltkode a

Formateret
Tahoma, 9

Titel: Skabelon Emne: Projektkommissorium Projektkommissorium Side: 5 af 14
 Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
 Projekt nr.: ----- Version: 00.5c



	<p>udbudsmateriale for ATK standerne og eventuelt IT løsningen er færdigt fire måneder efter godkendelsen PIDen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • M7B Beslutning om, hvor der skal placeres ATK-standerne, der udføres parallelt med bl.a. kravspecifikationen. • M8 Udbudsforretningen afsluttes fire måneder efter, at kravspecifikationen er færdig • M9 Opsætning af ATK standerne påbegyndes en måned efter afslutning af udbudsforretningen. • M10 Opsætningen af de første 50 ATK standere afsluttes 12 måneder efter, opsætningen påbegyndes • M11 Overlevering af de første 50 ATK standere til drift og igangsætning af gevinstmåling • M12 Opsætning af resterende ca. 450 ATK-standere, samt løbende overdragelse til drift. Øvrige standere medtages ved gevinstmålingerne. • Den samlede kalendertid, fra foranalysen igangsættes, til opsætningen af ATK standerne kan påbegyndes, er estimeret til 20 måneder. Vejdirektoratet forventer, at der vil gå 3 år før alle ca. 500 standere er opstillet, ud fra de erfaringer man har fra tilsvarende opgaver. 	<p>M6+4 mdr. M7+4 mdr. M8+1 mdr. M9+12 mdr. M10+1 mdr. M11+24 mdr.</p>
<p>Interessenter:</p>	<p>Indtil videre er der afdækket følgende interessenter:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Justitsministeriet • Transportministeriet • Rigspolitiet • Rigsadvokaten • Vejdirektoratet • Politikredsene • Kommunerne • Kommunernes Landsforening • Sund & Bælt • Rådet for Sikker Trafik • Færdselssikkerhedskommissionen • Datatilsynet • CSC • Statens IT-projektråd 	
<p>Relation til andre projekter:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ajourføring af ATKs (bødepakke m.v.) • Knallertpakken 	

Formateret
Tahoma, 9

Feltkode a

Formateret
Tahoma, 9

Titel: Skabelon Emne: Projektkommissorium Projektkommissorium Side: 6 af 14
 Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
 Projekt nr.: ----- Version: 00.5c



	<ul style="list-style-type: none"> • Digitalisering af billedoptagelse i KTC/ATK (mobil ATK) • Videoovervågning ved Danmarks indre grænser • POLSAG (politiets nye sagsstyringssystem) • Håndtering og opbevaring af følsomme informationer • Sikkerhedsslusen/Web Service Gateway (infrastrukturprojekt omkring data udefra, der skal ind i Politiets systemer) • Bruger - og rettighedsstyring (Effektiviseringssekretariatet I Politiet) • Anskaffelsesprojekt (Politiets anskaffelse af nye portal, ESB og Datawarehouse).
Projektrisici:	<ul style="list-style-type: none"> • Der er tale om et meget komplekst projekt, hvor mange elementer skal afstemmes – trafikpolitisk, i forhold til politiets arbejde, infrastrukturmæssigt, IT mæssigt. Der er ligeledes tale om et meget stort antal interessenter, der løbende skal deltage i projektet. Denne kompleksitet betyder, at der er tale om et risikofyldt projekt. Risici uddybes, og de konkretiseres nærmere i foranalysen, der ligeledes vil opstille metoder til at imødegå de identificerede risici. • Der er tale om en absolut tentativ tidsplan, der konkretiseres via foranalysen, hvor der udarbejdes en tidsplan for flere scenarier. • Projektets kompleksitet og afhængigheder til andre projekter vil blive yderligere uddybet og konkretiseret under foranalysen. • Eventuel ændring af lovgrundlaget (f.eks. i forhold til ejeransvar) kan forsinke anskaffelsen og etableringen af løsningen. • Opsætning af ATK standere kan forsinkes grundet vejret eller andre lokale forhold, der kan forsinke anlægsarbejdet. • En forsinkelse af bødeopkrævningen og forøgelse af klagebehandlingstiden, hvis ressourcerne hertil ikke følger implementeringstakten af ATK standerne.
Alternativ løsning:	Det afklares under foranalysen, hvilke alternative løsninger der er mulighed for.
Andre bemærkninger:	Det forudsættes, at Rigspolitiets projektmodel (der bygger på Prince 2) anvendes i videst muligt omfang, dog således at projektejerenskab lægges i en Strategisk Styregruppe med deltagelse af Justitsministeriet og Trafikministeriet. Det forudsættes herunder, at Styregruppens medlemmer håndterer den politiske proces i forhold til de beslutninger mv., projektet identificerer og efterspørger, samt at den Strategiske Styregruppe generelt agerer som talerør mellem det politiske system og projektet.
Referencer	<p>Ref. 1) Rapport fra DTU Transport, "Automatisk hastighedskontrol – vurdering af trafiksikkerhed og samfundsøkonomi", september 2010.</p> <p>Ref. 2) Rapport fra arbejdsgruppen vedrørende indførelse af automatisk trafikkontrol (ATK standere), august 2011 inkl. bilag vedrørende økonomi (bilag 1) og erfaringer med ATK fra udlandet (bilag 2)</p> <p>Ref. 3) Oversigt over emner der skal afklares under foranalysen.</p>

Titel: Skabelon Emne: Projektkommissorium Side: 7 af 14
 Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
 Projekt nr.: ----- Version: 00.5c


Formateret
 Tahoma, 9

Feltkode a

Formateret
 Tahoma, 9



1 Foranalysen

Forslag Styregruppeformand:	Der skal udpeges en styregruppeformand
Forslag projektorganisation:	<p>Oplæg til organiseringen af projektet</p> <ul style="list-style-type: none"> Den overordnede ledelse af projektet varetages af den Strategiske Styregruppe, der udstikker de overordnede strategiske rammer for projektet, og de sikrer den løbende evaluering af foranalysen. jf. nedenfor. <p>Den daglige ledelse af projektet varetages af den operationelle styregruppe, der som udgangspunkt holder månedlige møder.</p> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Strategisk styregruppe</div> <div style="margin-left: 20px;">Øverste ledelse af projektet med repræsentant fra JM, TM/VD, RA, RP samt projektets styregruppeformand.</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Operational styregruppe</div> <div style="margin-left: 20px;"> <div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="font-size: 2em; margin-right: 5px;">{</div> <div> <p>Styregruppeformand, XX Senior leverandør, Britta Sørensen Senior brugere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vibeke Heidi Christense (jura, færdsel) - Karen Juul Christensen (økonomi, JM, direktion) - Nationalt Færdselscenter v/ XX - Rigsadvokaten, Eva Rønne - VD, Charlotte Vithen </div> </div> </div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Projektledelse</div> <div style="margin-left: 20px;">Projektleder, Leif Bjerregaard</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin-bottom: 5px;">Faglig koordinering</div> <div style="margin-left: 20px;">Deltagelse af faglige teamleads for de enkelte spor</div> </div> <div style="display: flex; align-items: center; margin-bottom: 5px;"> <div style="margin-right: 20px;">  </div> <div style="text-align: center;">Spor 1- 6</div> </div>
Projektleder:	Foranalysen forudsættes gennemført i regi af Rigspolitiets Projektafdeling med Leif Bjerregaard som projektleder.
Foranalysens formål:	Formålet med foranalysen er at gennemføre de analyser og afklaringer, der gør det muligt at beskrive en egentlig Business Case for den efterfølgende implementering af ATK standere, herunder 2-3 scenarier for mulige løsninger,

Formateret
Tahoma, 9
Feltkode a
Formateret
Tahoma, 9

Titel: Skabelon Emne: Projektkommissorium Projektkommissorium Side: 8 af 14
 Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
 Projekt nr.: ----- Version: 00.5c



	<p>afgrænsninger og omkostninger. I den forbindelse er der en række forhold, der skal nærmere afklares og besluttes, som det fremgår af arbejdsgruppens notat (ref. 2) samt oversigten over emner der skal afklares under foranalysen (ref. 3).</p> <p>Herunder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Definition af ønskede effekter samt forslag til måling heraf fremadrettet. • Opgørelse over de samlede samfundsmæssige gevinster ved opsætning af ATK standere. • Model for valg af steder til opsætning af AKT standere samt vejledning for, hvilke standere (punkt, strækning) der skal opstilles for bedst muligt at opnå den forventede effekt, herunder forslag til processen og anvendelse af datagrundlag. • Model for sagsbehandlingen, herunder personaleforbrug i politiet og hos andre myndigheder som følge af øget efterforskning, stigende antal kontroller, køreprøver og klagesager. • Afklaring af det lovmæssige grundlags betydning for den samlede projektøkonomi. • Beskrivelse af forskellige scenarier for etablering af løsningen, hvis der er forhold, der har væsentlig indflydelse på projektøkonomien og effekten. • Beskrivelse af afgrænsningen af projektet i forhold til de andre projekter, som projektet har relationer og afhængigheder til.
<p>Produkter:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Foranalyse med beskrivelse af bl.a. ovenstående forhold og mulige scenarier. 2) Business Case med detailbeskrivelse af tid, ressourcer, resultater og økonomi for det anbefalede scenarie. <p>For at kunne afklare de forskellige forhold, der udestår i forhold til arbejdsgruppens rapport, samt forhold, der har betydning for udarbejdelsen af Business Casen, og de spørgsmål, der tidligere er stillet af JM, vil det videre arbejde med afklaringen blive opdelt i følgende spor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Lovgivningsmæssige- og andre juridiske forhold. 2. Forretningsmæssige forhold (ledelse, organisation, sagsbehandling m.v.). 3. Opstilling af mål for ønsket effekt samt efterfølgende målinger heraf. 4. Placering og valg af ATK standere (punkt/strækning), herunder anskaffelsesstrategi. 5. Understøttende IT-løsning, kamera-løsninger og infrastruktur, herunder anskaffelsesstrategi. 6. Projektøkonomi og samfundsmæssige virkninger, herunder gevinster/effekter ved de foreslåede investeringer. <p>Der henvises endvidere til oversigten over de emner, der skal behandles af de forskellige spor (Ref. 3). Arbejdet i foranalysen tænkes organiseret, jf. nedenfor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der udpeges en faglig "teamlead" (leder af arbejdsgruppen) for hvert

Formateret
Tahoma, 9

Feltkode a

Formateret
Tahoma, 9

Titel: Skabelon Emne: Projektkommissorium Side: 9 af 14
 Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
 Projekt nr.: ----- Version: 00.5c



	<p>spor, der deltager i den tværgående koordinering af aktiviteterne, og som deltager i- og de er ansvarlig for gennemførelse af opgaverne inden for sporet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Projektet bemannes med et antal specialister, der skal have forundersøgelsen som deres primære opgave i perioden. Ud over dette involveres andre nøglepersoner ad hoc. • Til at sikre fremdriften, ressourcer og sparring med den faglige "teamlead" knyttes et medlem af den Operationelle Styregruppe til hvert af områderne som "sponsor". Disse angives i parentes nedenfor. <table border="1" data-bbox="603 633 1305 1227"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="603 633 1305 719"> Projektledelse, projektadm. & tværgående aktiviteter Teamlead: Leif Bjerregaard </td> </tr> <tr> <td data-bbox="603 719 963 1055"> IT Teamlead: NN Spor 5, IT (Britta Sørensen) </td> <td data-bbox="963 719 1305 1055"> Politi Teamlead: NN Spor 2, forretning Spor 4, placering (VD stiller teamlead) (Politiafdelingen) </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="603 1055 1305 1144"> Spor 1, jura. Teamlead: NN (Rigsadvokaten) </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="603 1144 1305 1227"> Spor 3, effekt & spor 6, økonomi. Teamlead: NN (Koncernstyring) </td> </tr> </table>	Projektledelse, projektadm. & tværgående aktiviteter Teamlead: Leif Bjerregaard		IT Teamlead: NN Spor 5, IT (Britta Sørensen)	Politi Teamlead: NN Spor 2, forretning Spor 4, placering (VD stiller teamlead) (Politiafdelingen)	Spor 1, jura. Teamlead: NN (Rigsadvokaten)		Spor 3, effekt & spor 6, økonomi. Teamlead: NN (Koncernstyring)	
Projektledelse, projektadm. & tværgående aktiviteter Teamlead: Leif Bjerregaard									
IT Teamlead: NN Spor 5, IT (Britta Sørensen)	Politi Teamlead: NN Spor 2, forretning Spor 4, placering (VD stiller teamlead) (Politiafdelingen)								
Spor 1, jura. Teamlead: NN (Rigsadvokaten)									
Spor 3, effekt & spor 6, økonomi. Teamlead: NN (Koncernstyring)									
Interne ressourcer:	<p>Ressourcerne til gennemførelse af foranalysen leveres af:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Færdselscenteret i forhold til afklaring af de forretningsmæssige forhold, mål og effekter. • Færdselscenteret og Koncernstyring i forhold til afklaring af juridiske forhold samt beregning af effekter, samfundsmæssige gevinster m.v. • Projektafdelingen og KIT ved afklaringen af de IT mæssige forhold samt projektledelse og dokumentation. • Vejdirektoratet med deres erfaringer fra tilsvarende anlægsopgaver, trafikanalyser og samarbejdet med kommunerne. • Rigsadvokaten deltager i afklaringen af de juridiske og lovmæssige forhold. <p>Den forventede indsats inden for ovennævnte områder, herunder den nødvendige afklaringer under foranalysen (se ref. 3), er estimeret til:</p> <p>Rigspolitiet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fra Projektafdelingen 1860 timer. • Fra KIT 530 timer. 								

Formateret
Tahoma, 9

Feltkode a

Formateret
Tahoma, 9

Titel: Skabelon Emne: Projektkommissorium Side: 10 af 14
 Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
 Projekt nr.: ----- Version: 00.5c



	<ul style="list-style-type: none"> • Fra Færdselscenteret 1600 timer, hvortil det vil være nødvendigt at få tilført midler til frikøb af medarbejdere fra andre afdelinger til at deltage i foranalysen på Færdselscenterets vegne. • Fra andre afdelinger i politiet 1600 timer til "ikke færdselsopgaver" <p>Vejdirektoratet 920 timer</p> <p>Rigsadvokaten 130 timer</p> <p>Estimaterne baserer sig på, at arbejdet med foranalysen gennemføres på 8 måneder, hvorefter der foreligger godkendt Business Case.</p>
<p>Milepæle/tidsplan:</p>	<p>Forberedelsen af foranalysen Efter godkendelsen af Kommissoriet holdes der en workshop med den Operationelle Styregruppe, hvor de forskellige scenarier, der skal danne grundlaget for foranalysen, fastlægges.</p> <p>Opstart af foranalysen Ved opstarten af foranalysen holdes der et kick-off med projektets deltagere og de primære interessenter. De ansvarlige for arbejdet i de enkelte spor gennemgår og afgrænser de emner, der skal arbejdes med inden for de enkelte spor. Efterfølgende kortlægges de vigtigste afhængigheder i forhold til det videre arbejde. De enkelte spor udarbejder en detailplan for det videre arbejde.</p> <p>Selve foranalysen gennemføres i fire faser, hvor afslutningen af hver fase evalueres af den Strategiske Styregruppe. De fire faser i foranalysen vil være:</p> <p>Fase 1, indledende afklaring De indledende afklaringer og undersøgelser i forhold til de scenarier, der danner grundlag for arbejdet. Resultaterne af den første fase evalueres i forhold til de scenarier, der arbejdes videre med. Der følges op på om der er udestående spørgsmål, beslutninger m.v., der skal afklares af hensyn til det videre arbejde.</p> <p>Fase 2, udarbejdelse af beslutningsoplæg Udarbejdelse af oplæg til de nødvendige modeller, beslutningsoplæg, økonomiske beregninger m.v., der skal danne grundlag for analyserne og beslutningerne i fase 3.</p> <p>Fase 3, analyse og konklusion Vurdering af resultaterne for det enkelte scenarie, og scenarierne indbyrdes samt udvælgelse af de scenarier, det anbefales, at der vælges imellem.</p> <p>Fase 4, dokumentation Færdiggørelse af dokumentationen af foranalysen i form af beskrivelse af scenarierne, gevinster, forudsætninger, økonomi, overordnet plan m.v. for det videre forløb.</p> <p>Oplæg til milepæle i foranalysen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • M1 Kommissorium fremsendes til godkendelse • M2 Kommissoriet godkendes • M3 Bemandingen af projektet er på plads

Formateret
Tahoma, 9

Feltkode a

Formateret
Tahoma, 9

Titel: Skabelon Emne: Projektkommissorium Side: 11 af 14
 Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
 Projekt nr.: ----- Version: 00.5c



	<ul style="list-style-type: none"> • M4 Kick-off for projektet • M5 Afslutning af fase 1, indledende afklaringer • M6 Afslutning af fase 2, udarbejdelse af beslutningsoplæg • M7 Afslutning af fase 3, analyse og konklusion. • M8 Afslutning af fase 4, dokumentation • M9 Business Case udarbejdet • M10 Business Case godkendes • Det forudsættes, at Business Casen kan færdiggøres til beslutning 89 kalender måneder efter projektbemandingen er på plads. 												
Økonomi-oplæg:	<p>Budgettet for foranalysen er baseret på at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En medarbejder, der arbejder fuld tid på projektet, leverer 813 timer i perioden (1220 timers projektarbejde pr. år). • Perioden for gennemførelse er 8 måneder efter afholdelse af kick-off • Den gennemsnitlige timepris for de interne ressourcer er kr. 550,- • Projektet ledes af en ekstern konsulent (der også arbejder med indeværende kommissorium samt under bemanding af projektet – dvs. 8 mdr. fuldtid samt 3 måneder på 50-75% fuldtid). • Projektet og projektlederen får assistance af en ekstern konsulent til rapportering, dokumentation m.v. • Der gennemføres op til tre referencebesøg i nabolandene med deltagelse af 5-7 personer. • Den Operationelle Styregruppe bruger op til 15% af deres tid på den overordnede ledelse af projektet, herunder sparring (sponsorer for hver deres område jf. ovenfor om organisation). • Anvendelsen af interne ressourcer fra projektafdelingen, KIT og Vejdirektoratet, som beskrevet ovenfor (interne ressourcer). <p>De eksterne omkostninger fordeler sig som følger:</p> <table border="1" data-bbox="507 1467 1353 1803"> <thead> <tr> <th>Eksterne omkostninger</th> <th>Budget, kr.</th> <th>Budget, kr. inkl. tolerance på 30%</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Eksterne konsulenter, 1.440 timer</td> <td>1.680.000,-</td> <td>2.184.000,-</td> </tr> <tr> <td>Referencebesøg, rejseomkostninger</td> <td>105.000,-</td> <td>136.500,-</td> </tr> <tr> <td>Sum</td> <td>1.785.000,-</td> <td>2.320.500</td> </tr> </tbody> </table>	Eksterne omkostninger	Budget, kr.	Budget, kr. inkl. tolerance på 30%	Eksterne konsulenter, 1.440 timer	1.680.000,-	2.184.000,-	Referencebesøg, rejseomkostninger	105.000,-	136.500,-	Sum	1.785.000,-	2.320.500
Eksterne omkostninger	Budget, kr.	Budget, kr. inkl. tolerance på 30%											
Eksterne konsulenter, 1.440 timer	1.680.000,-	2.184.000,-											
Referencebesøg, rejseomkostninger	105.000,-	136.500,-											
Sum	1.785.000,-	2.320.500											

Titel: Skabelon Emne: Projektkommissorium Side: 12 af 14
 Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
 Projekt nr.: ----- Version: 00.5c

Formateret
 Tahoma, 9
 Feltkode a
 Formateret
 Tahoma, 9



De interne omkostninger fordeler sig som følger:

Interne omkostninger	Budget, kr.	Budget, kr. inkl. tolerance på 30%
Interne ressourcer fra politiet, 6450 timer	3.547.000,-	4.611.100,-
Interne ressourcer fra VD, 920 timer	506.000,-	657.800,-
Referencebesøg, tidsforbrug 550 timer	80.850,-	105.105,-
Sum	4.133.850,-	5.374.005,-

Risici:

- Udrulning af ATK standere er et meget komplekst projekt, hvor de overordnede rammer ved start af analysen ikke er fastlagt. Der er derfor vide rammer for udfaldet af og konklusionerne fra foranalysen, hvilket gør at alle estimater vedr. foranalysen er behæftet med meget stor usikkerhed. Dette søges imødegået ved at indlægge en tolerance på i alt 30%.
- Beskrivelsen af modeller og scenarier for den konkrete implementering kræver, at der i foranalyseperioden opnås enighed om og accept af en række forudsætninger omkring den fremtidige løsning. Såfremt der ikke kan opnås en sådan enighed/accept løbende, er der stor risiko for, at arbejdet forsinkes. Dette søges imødegået ved at bemande arbejdsgrupperne med de relevante specialister og ved, at alle spørgsmål fra interessenterne kanaliseres ind i projektet via den Strategiske Styregruppe, der løbende informeres om og evaluerer resultaterne af arbejdet med foranalysen.
- Der gennemføres mange andre aktiviteter inden for ATK, og det er derfor en specifik risiko, at nøgleressourcer ikke kan allokeres i det nødvendige omfang til at gennemføre analysen.
- Der er et stort ønske om, at arbejdet gennemføres med den kortest mulige tidsplan, og det er derfor en risiko, at mulige synergieffekter i forhold til andre aktiviteter og projekter ikke udnyttes optimalt. Dette søges imødegået ved bred involvering af relevante interessenter.
- IT mæssigt skal der træffes en række overordnede valg omkring overførsel af data, lagring af data og fortsat brug af det nuværende sagsbehandlingssystem ATKS. Der er i høj grad tale om "IT strategiske" valg, der har og kan få betydning for en række andre aktiviteter på området. Der er derfor en risiko for, at beslutninger og vurderinger bliver vanskeligere at gennemføre inden for de tidsmæssige rammer. Dette søges imødegået ved at etablere særligt spor til IT området og bemande dette med IT projektleder mv.

Formaterer
Tahoma, 9
Feltkode a
Formaterer
Tahoma, 9



Tolerancer:	<p>Der er tale om et meget komplekst projekt med mange afhængigheder og afklaringer undervejs, hvor der ikke er erfaringer fra tilsvarende projekter, hvilket gør, at projektets usikkerhed vurderes at være:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tid (kalender tid) + 30% • Ressourcer (økonomi og timer)] + 30 %
Andre bemærkninger:	<p>Det forudsættes i foranalysen, at al arbejde sker i regi af projektet og at rammerne sættes af den Strategiske Styregruppe. Den Strategiske Styregruppe håndterer den politiske beslutningsproces og varetager interessenthåndteringen i dette regi.</p> <p>Samtidig forudsættes det, at JM/TM og RA deltager i arbejdet i de relevante arbejdsgrupper og herunder deltager i formuleringen af foranalysens forudsætninger og konklusioner.</p> <p>Det er vigtigt, at projektets mange interessenter orienteres om projektet, når kommissoriet er godkendt, og at de orienteres løbende under foranalysen, da flere af dem kommer til at bidrage hertil. Orienteringen af interessenterne varetages af deltagerne i den Operationelle Styregruppe, i forbindelse med det samarbejde de har med interessenter i det daglige.</p>
Referencer	

Titel: Skabelon Emne: ProjektkommissoriumProjektkommissorium Side: 14 af 14
 Forfatter: Projektafdelingen Ændret: 2011-10-17 Status: Udkast
 Projekt nr.: ----- Version: 00.5c

Formateret
 Tahoma, 9

Feltkode a

Formateret
 Tahoma, 9



Til: TFO003@politi.dk; Michael de Thurah; Carsten Kristian Vollmer; Freja Sine Thorsboe
Cc: Rikke Freil Laulund; John Vestergaard
Emne: VS: Indbudgettering af ATK
docId: http://101v035.kriminalforsorgen.net/sjdep09p/DOK462676
SJ: -1

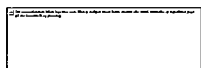
Kære alle

Vedhæftet er udkastet til cover om ATK, som det ser ud nu. Det er godkendt af John.

Nedenfor fremgår det, som er aftalt med Finansministeriet om indbudgettering af initiativet.

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
 Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
 Slotsholmsgade 10

1216 København K
 Tlf. direkte: 7226 8435
 Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Fra: Lasse Ring Christensen [mailto:lrc@fm.dk]
Sendt: 19. juni 2012 18:13
Til: Frank Mathiesen
Emne: Indbudgettering af ATK

Hej Frank

Ville blot lige bekræfte vores aftale om, hvordan ATK skal indbudgetteres, i tilfælde af, at ØU beslutter at medtage initiativet på FFL13.

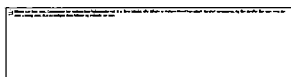
- Omkostningerne i 2013 (110 mio. kr.) indarbejdes på politiets driftsbevilling, mens omkostningerne i 2014 og frem (225 mio. kr. årligt) indarbejdes på en reserve på § 11.
- Arbejdet med at kvalificere og afdække mulighederne for at reducere omkostningerne i politiet påbegyndes snarest muligt. Vores udgangspunkt vil være, at vi aftaler en procesplan herfor inden sommerferien.
- I tilfælde af, at omkostningerne i politiet i 2013 bliver nedbragt, bortfalder overskydende bevilling på bevillingsafregningen for 2013.
- Udmøntningen af reserven i 2014 og frem aftales mellem Justitsministeriet og Finansministeriet.

Giv gerne lige en melding på, om I er enige heri (evt. når I har en clearing).

Tusind tak.

Mvh Lasse

P.S. Beklager endnu en gang det hektiske forløb og den dårlige proces.



Lasse Ring Christensen
Fuldmægtig
Telefon (+45) 33 95 19 83
E-post lrc@fm.dk

Fra: TJE001@politi.dk
Sendt: 11. juni 2012 15:48
Til: Frank Mathiesen
Cc: KJC001@politi.dk; OAN001@politi.dk
Emne: SV: ØU-cover ATK

Kære Frank

Det korte svar er "nej". Da det samlede opkrævede beløb som tidligere beskrevet tages til indtægt i statsregnskabet, har der ved provenuberegninger på bødekontoen traditionelt altid været benyttet bruttobeløb.

Hilsen
Troels

Fra: Frank Mathiesen [mailto:frm@jm.dk]
Sendt: 11. juni 2012 14:11
Til: Andersen, Ole (OAN001)
Cc: Jensen, Troels (TJE001); Christensen, Karen Juul (KJC001)
Emne: SV: ØU-cover ATK

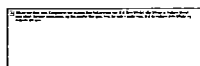
Når I oplyser følgende:

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at "Politiet behandler i dag ca. 225.000 hastighedssager mv. i gennemsnit pr. år og opkræver i forlængelse heraf et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. årligt." Den gennemsnitlige bøde udgør således lidt under 900 kr, da antallet alene omfatter de sager, hvor der udskrives bøder. Det samlede provenu vil figurere som en indtægt i statsregnskabet, da bøderne indtægtsføres på § 11.23.02 i forbindelse med opkrævningen. Rigspolitiet har ikke mulighed for at opgøre den samlede inddrivelsesprocent, da inddrivelsen er delt mellem politiet og SKAT, der overtager inddrivelsen såfremt skylder ikke frivilligt betaler efter opkrævningen, eller indgår en afdragsaftale med politiet. Rigspolitiet vurderer dog, at den samlede inddrivelsesprocent på hastighedsområdet er meget høj, da skyldnerne som oftest har erhvervsindkomst og i tilfælde af manglende betaling kan risikere at skulle afsone bøden. Baseret på Rigspolitiets erfaringer over år kan der forventes en inddrivelsesprocent på ca. 80%.

Betyder det så, at der i jeres skøn over provenuet fra bøderne på 400-500 mio. kr. årligt er fraregnet de 20 pct., som ikke forventes at blive betalt?

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400
www.iustitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Fra: KJC001@politi.dk [<mailto:KJC001@politi.dk>]
Sendt: 11. juni 2012 11:50
Til: Frank Mathiesen
Cc: OAN001@politi.dk; TJE001@politi.dk
Emne: VS: ØU-cover ATK

Kære Frank

Hermed som aftalt bemærkningerne til FM's spørgsmål. Jeg har i forhold til den udgave, som du modtog fredag, tilføjet et par enkelte bemærkninger om forventet inddrivelsesprocent og eventuelle merudgifter i SKAT ved et øget sagsantal.

Med venlig hilsen

Karen

Fra: Andersen, Ole (OAN001)
Sendt: 8. juni 2012 12:33
Til: 'frm@jm.dk'
Cc: Christensen, Karen Juul (KJC001); Jensen, Troels (TJE001); Christensen, Vibeke Heidi (VHC001); Nyring, Allan Bent (ANY001)
Emne: VS: ØU-cover ATK
Prioritet: Høj

Kære Frank

Nedenfor er med rød skrift angivet Rigspolitiets bemærkninger til spørgsmålene.

Mvh + god weekend
Ole

Ole Andersen
Vicepolitimester



Politiområdet
Fællesstaben, Operativ Udvikling

Tlf.: +45 4515 4005
Lokal: (15) 4005
Mobil: +45 2145 5044
E-mail: [oan001@politi.dk](mailto: oan001@politi.dk)
Web: www.politi.dk

Postadresse

Polititorvet 14, DK-1780 København V.

Besøgsadresse:

Ejby Industrivej 125-135, DK-2600 Glostrup

Det bemærkes indledningsvis, at der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke de foreløbige opgørelser, der fremgår af dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at "Politiet behandler i dag ca. 225.000 hastighedssager mv. i gennemsnit pr. år og opkræver i forlængelse heraf et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. årligt." Den gennemsnitlige bøde udgør således lidt under 900 kr, da antallet alene omfatter de sager, hvor der udskrives bøder. Det samlede provenu vil figurere som en indtægt i statsregnskabet, da bøderne indtægtsføres på § 11.23.02 i forbindelse med opkrævningen. Rigspolitiet har ikke mulighed for at opgøre den samlede inddrivelsesprocent, da inddrivelsen er delt mellem politiet og SKAT, der overtager inddrivelsen såfremt skylder ikke frivilligt betaler efter opkrævningen, eller indgår en afdragsaftale med politiet. Rigspolitiet vurderer dog, at den samlede inddrivelsesprocent på hastighedsområdet er meget høj, da skyldnerne som oftest har erhvervsindkomst og i tilfælde af manglende betaling kan risikere at skulle afsone bøden. Baseret på Rigspolitiets erfaringer over år kan der forventes en inddrivelsesprocent på ca. 80%.

- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

Udgifterne på § 11.23.02 er alene udtryk for, at der foretages en teknisk "afskrivning" af bøderne, når de oversendes til SKAT til videre inddrivelse og dermed ikke længere figurerer som en udestående fordring i politiets regnskab. De vil derfor alene blive påvirket, fordi der må antages at blive oversendt et større antal sager, når produktionen øges.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere end bødeprovenuet ved en nuværende indsats af tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, der kan give en aftagende margineffekt:

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at bødeprovenuet vil blive påvirket p.d.e.s. i opadgående retning af stigningen i bødetaksterne pr. 01.01.2012 og p.d.a.s. i nedadgående retning af den tilsigtede adfærdsregulering hos bilisterne. Det fremgår videre, at "Det er ikke muligt at foretage konkrete

beregninger af disse to modgående effekter, hvoraf navnlig den sidste er meget vanskelig at vurdere, men Rigs politiet antager på et foreløbigt grundlag, at de tilnærmelsesmæssigt vil gå ud mod hinanden."

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).

- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen evt. vil ske på steder, hvor der er forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

Automatisk hastighedskontrol kan anvendes i dag på ca. 2.500 udvalgte vejstrækninger fordelt over hele landet. Udpegningen af strækninger til automatisk hastighedskontrol sker efter følgende 5 kriterier:

- Ulykkesbelastede strækninger
- Skoleveje og veje ved institutioner
- Gennemfartsveje gennem mindre byer
- Veje med vejarbejde
- Vejstrækninger, hvor hastigheden giver anledning til utryghed

Det er således for så vidt angår udvælgelse af ATK-målesteder ikke et kriterium, at der forventes et stort bødeprovenu, og det vil heller ikke indgå i overvejelserne, såfremt indsatsen forstærkes

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuet, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

Af dokumentet vedhæftet mailen af 11.05.2012 fremgår bl.a., at det indstilles, at der nedsættes en arbejdsgruppe om ATK. Rigs politiet er i dialog med Justitsministeriets færdselskontor om denne arbejdsgruppes kommissorium. Rigs politiet har af drøftelserne forstået, at Justitsministeriet lægger op til, at arbejdsgruppen vil få til opgave at overveje, hvordan en udvidet ATK-indsats indtænkes i den øvrige politimæssige færdselsindsats, herunder i hvilket omfang, der fortsat skal ske fartkontrol vha. andre teknologier, f.eks. "laserpistoler". Rigs politiet lægger ikke i øvrigt op til ændring af omfanget af politiets færdselsrelaterede aktiviteter.

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og restsagsbehandling.

Der henvises indledningsvis til det ovenfor anførte, hvorefter der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

Det kan supplerende oplyses, at der forventes anvendt ca. 50 politiuddannede årsværk til kontrolopgaven mv., ca. 120 administrative årsværk til den administrative sagsbehandling og ca. 60 årsværk til efterforskning, bødeinddrivelse og retssagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo betydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloittes beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

Overenskomstresultatet 2011 medfører, at den pligtige afgangsalder er ophævet for alle politiuddannede medarbejdere med virkning fra 1. januar 2012. Det er Rigspolitiets vurdering, at opgaver i forbindelse med ATK meget hensigtsmæssigt kan varetages af seniorer, som vanskeligt vil kunne indgå i den mere operative opgaveløsning. For så vidt angår de administrative stillinger vil disse enten kunne besættes med personale, der frigøres gennem den igangværende meget omfattende effektiviseringsproces, og som ellers ville skulle afskediges eller gennem nyansættelser.

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

Nej. Der har ikke været dialog med SKAT om sagen. Da sagerne oversendes elektronisk til SKAT's sagsbehandlingssystem, er dog Rigspolitiets umiddelbare vurdering, at der ikke vil være tale om væsentlige merudgifter ved Skats behandling af det øgede antal sager, der vil blive overført ved en udvidelse af ATK.

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

De foreliggende omkostningsskøn ved en udvidelse af den eksisterende kontrol baserer sig i det væsentligt på en lineær opskalering af den nuværende indsats. Det er korrekt, at også omkostningerne ved den nuværende indsats vil kunne reduceres gennem de initiativer, der skal belyses nærmere i projektets fase 2.

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]

Sendt: 6. juni 2012 11:31

Til: Andersen, Ole (OAN001)

Cc: Jensen, Troels (TJE001)

Emne: ØU-cover ATK

Prioritet: Høj

Kære Ole

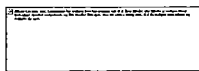
Jeg har fået nedenstående spørgsmål om ATK fra Finansministeriet, som jeg vil bede jer om at hjælpe med at svare på.

Vi skal gerne have forelagt sagen for regeringens Økonomiudvalg inden for kort tid, og jeg vil bede jer om at vende tilbage snarest muligt – og muligt helst i denne uge.

Jeg beklager den forcerede proces.

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Fra: Lasse Ring Christensen [<mailto:lrc@fm.dk>]

Sendt: 5. juni 2012 10:41

Til: Frank Mathiesen

Emne: SV: ØU-cover ATK

Hej Frank

Som nævnt på vores møde i går, så skylder vi en afklaring vedrørende den videre proces for ATK. Dette kan jeg desværre ikke give dig nu, men jeg har en række spørgsmål, som I/RP gerne må kikke på, herunder:

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).

- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere en bødeprovenuet ved en nuværende indsats af tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, den kan give en aftagende margineffekten:

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).

- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen

evt. vil ske på steder, hvor der er forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuets, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og restsagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo betydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloitte's beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

Vi vender som nævnt tilbage vedrørende den videre proces samt med konkrete bemærkninger til dit coverudkast snarest muligt. Således vil det også være super godt, hvis I relativt hurtigt kan besvare ovennævnte spørgsmål, så vi hurtigt kan gå videre med sagen, når vi vender tilbage.

Ring eller skriv, hvis der er behov for, at jeg uddyber noget af ovenstående.

På forhånd tak.

Mvh Lasse

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]

Sendt: 16. maj 2012 16:53

Til: Lasse Ring Christensen

Emne: ØU-cover ATK

Hej Lasse

Jeg har lavet et udkast til cover om ATK, som jeg synes vi skal prøve at få i proces, når det kan passe ind. Jeg tænker, at vi gerne skal have forelagt det, så vi kan indbudgettere det på FFL13.

Der mangler at blive udarbejdet et bilag, men det får du næste uge.

Mvh.
Frank

Til: 'KJC001@politi.dk'; OAN001@politi.dk
Cc: TJE001@politi.dk
Emne: SV: ØU-cover ATK

Prioritet: Høj

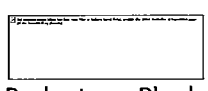
Kære alle

Jeg har behov for det papir, som I henviser til for at kunne gå videre med jeres svar i forhold til Finansministeriet. I de fleste af jeres svar henvises der jo til papiret.

Det haster derfor.

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

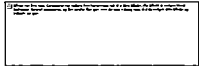
Fra: Frank Mathiesen
Sendt: 11. juni 2012 13:39
Til: 'KJC001@politi.dk'
Cc: OAN001@politi.dk; TJE001@politi.dk
Emne: SV: ØU-cover ATK

Kære alle

Jeg kan ikke se, at jeg har modtaget en papir om ATK den 11. maj 2012. I må derfor gerne sende papiret snarest muligt. Jeg går ud fra, at jeg kan videresende papiret til Finansministeriet?

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Fra: KJC001@politi.dk [mailto:KJC001@politi.dk]
Sendt: 11. juni 2012 11:50
Til: Frank Mathiesen
Cc: OAN001@politi.dk; TJE001@politi.dk
Emne: VS: ØU-cover ATK

Kære Frank

Hermed som aftalt bemærkningerne til FM's spørgsmål. Jeg har i forhold til den udgave, som du modtog fredag, tilføjet et par enkelte bemærkninger om forventet inddrivelsesprocent og eventuelle merudgifter i SKAT ved et øget sagsantal.

Med venlig hilsen

Karen

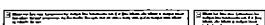
Fra: Andersen, Ole (OAN001)
Sendt: 8. juni 2012 12:33
Til: 'frm@jm.dk'
Cc: Christensen, Karen Juul (KJC001); Jensen, Troels (TJE001); Christensen, Vibeke Heidi (VHC001); Nyring, Allan Bent (ANY001)
Emne: VS: ØU-cover ATK
Prioritet: Høj

Kære Frank

Nedenfor er med rød skrift angivet Rigspolitiets bemærkninger til spørgsmålene.

Mvh + god weekend
Ole

Ole Andersen
Vicepolitimester



Politiområdet
Fællesstaben, Operativ Udvikling

Tlf.: +45 4515 4005
Lokal: (15) 4005
Mobil: +45 2145 5044
E-mail: [oan001@politi.dk](mailto: oan001@politi.dk)
Web: www.politi.dk

Postadresse

Polititorvet 14, DK-1780 København V.

Besøgsadresse:

Ejby Industrivej 125-135, DK-2600 Glostrup

Det bemærkes indledningsvis, at der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke de foreløbige opgørelser, der fremgår af dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at "Politiet behandler i dag ca. 225.000 hastighedssager mv. i gennemsnit pr. år og opkræver i forlængelse heraf et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. årligt." Den gennemsnitlige bøde udgør således lidt under 900 kr, da antallet alene omfatter de sager, hvor der udskrives bøder. Det samlede provenu vil figurere som en indtægt i statsregnskabet, da bøderne indtægtsføres på § 11.23.02 i forbindelse med opkrævningen. Rigspolitiet har ikke mulighed for at opgøre den samlede inddrivelsesprocent, da inddrivelsen er delt mellem politiet og SKAT, der overtager inddrivelsen såfremt skylder ikke frivilligt betaler efter opkrævningen, eller indgår en afdragsaftale med politiet. Rigspolitiet vurderer dog, at den samlede inddrivelsesprocent på hastighedsområdet er meget høj, da skyldnerne som oftest har erhvervsindkomst og i tilfælde af manglende betaling kan risikere at skulle afsone bøden. Baseret på Rigspolitiets erfaringer over år kan der forventes en inddrivelsesprocent på ca. 80%.

- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

Udgifterne på § 11.23.02 er alene udtryk for, at der foretages en teknisk "afskrivning" af bøderne, når de oversendes til SKAT til videre inddrivelse og dermed ikke længere figurerer som en udestående fordring i politiets regnskab. De vil derfor alene blive påvirket, fordi der må antages at blive oversendt et større antal sager, når produktionen øges.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere en bødeprovenuet ved en nuværende indsats af

tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, den kan give en aftagende margineffekten:

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at bødeprovenuet vil blive påvirket p.d.e.s. i opadgående retning af stigningen i bødetaksterne pr. 01.01.2012 og p.d.a.s. i nedadgående retning af den tilsigtede adfærdsregulering hos bilisterne. Det fremgår videre, at "Det er ikke muligt at foretage konkrete beregninger af disse to modgående effekter, hvoraf navnlig den sidste er meget vanskelig at vurdere, men Rigspolitiet antager på et foreløbigt grundlag, at de tilnærmelsesmæssigt vil gå ud mod hinanden."

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).

- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen evt. vil ske på steder, hvor der forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

Automatisk hastighedskontrol kan anvendes i dag på ca. 2.500 udvalgte vejstrækninger fordelt over hele landet. Udpegningen af strækninger til automatisk hastighedskontrol sker efter følgende 5 kriterier:

- Ulykkesbelastede strækninger
- Skoleveje og veje ved institutioner
- Gennemfartsveje gennem mindre byer
- Veje med vejarbejde
- Vejstrækninger, hvor hastigheden giver anledning til utryghed

Det er således for så vidt angår udvælgelse af ATK-målesteder ikke et kriterium, at der forventes et stort bødeprovenu, og det vil heller ikke indgå i overvejelserne, såfremt indsatsen forstærkes

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuet, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

Af dokumentet vedhæftet mailen af 11.05.2012 fremgår bl.a., at det indstilles, at der nedsættes en arbejdsgruppe om ATK. Rigspolitiet er i dialog med Justitsministeriets færdselskontor om denne arbejdsgruppes kommissorium. Rigspolitiet har af drøftelserne forstået, at Justitsministeriet lægger op til, at arbejdsgruppen vil få til opgave at overveje, hvordan en udvidet ATK-indsats indtænkes i den øvrige politimæssige færdselsindsats, herunder i hvilket omfang, der fortsat skal ske fartkontrol vha. andre teknologier, f.eks. "laserpistoler". Rigspolitiet lægger ikke i øvrigt op til ændring af omfanget af politiets færdselsrelaterede aktiviteter.

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de

anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og restsagsbehandling.

Der henvises indledningsvis til det ovenfor anførte, hvorefter der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

Det kan supplerende oplyses, at der forventes anvendt ca. 50 politiuddannede årsværk til kontrolopgaven mv., ca. 120 administrative årsværk til den administrative sagsbehandling og ca. 60 årsværk til efterforskning, bødeinddrivelse og retssagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo betydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloittes beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

Overenskomstresultatet 2011 medfører, at den pligtige afgangsalder er ophævet for alle politiuddannede medarbejdere med virkning fra 1. januar 2012. Det er Rigspolitiets vurdering, at opgaver i forbindelse med ATK meget hensigtsmæssigt kan varetages af seniorer, som vanskeligt vil kunne indgå i den mere operative opgaveløsning. For så vidt angår de administrative stillinger vil disse enten kunne besættes med personale, der frigøres gennem den igangværende meget omfattende effektiviseringsproces, og som ellers ville skulle afskediges eller gennem nyansættelser.

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

Nej. Der har ikke været dialog med SKAT om sagen. Da sagerne oversendes elektronisk til SKAT's sagsbehandlingssystem, er dog Rigspolitiets umiddelbare vurdering, at der ikke vil være tale om væsentlige merudgifter ved Skats behandling af det øgede antal sager, der vil blive overført ved en udvidelse af ATK.

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

De foreliggende omkostningsskøn ved en udvidelse af den eksisterende kontrol baserer sig i det væsentligt på en lineær opskalering af den nuværende indsats. Det er korrekt, at også omkostningerne ved den nuværende indsats vil kunne reduceres gennem de initiativer, der skal belyses nærmere i projektets fase 2.

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]

Sendt: 6. juni 2012 11:31

Til: Andersen, Ole (OAN001)

Cc: Jensen, Troels (TJE001)

Emne: ØU-cover ATK

Prioritet: Høj

Kære Ole

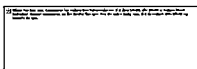
Jeg har fået nedenstående spørgsmål om ATK fra Finansministeriet, som jeg vil bede jer om at hjælpe med at svare på.

Vi skal gerne have forelagt sagen for regeringens Økonomiudvalg inden for kort tid, og jeg vil bede jer om at vende tilbage snarest muligt – og muligt helst i denne uge.

Jeg beklager den forcerede proces.

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Fra: Lasse Ring Christensen [<mailto:lrc@fm.dk>]

Sendt: 5. juni 2012 10:41

Til: Frank Mathiesen

Emne: SV: ØU-cover ATK

Hej Frank

Som nævnt på vores møde i går, så skylder vi en afklaring vedrørende den videre proces for ATK. Dette kan jeg desværre ikke give dig nu, men jeg har en række spørgsmål, som I/RP gerne må kikke på, herunder:

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).

- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere en bødeprovenuet ved en nuværende indsats af tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, den kan give en aftagende margineffekten:

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).

- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen evt. vil ske på steder, hvor der forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuet, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og restsagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo tydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloittes beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

Vi vender som nævnt tilbage vedrørende den videre proces samt med konkrete bemærkninger til dit coverudkast snarest muligt. Således vil det også være super godt, hvis I relativt hurtigt kan besvare ovennævnte spørgsmål, så vi hurtigt kan gå videre med sagen, når vi vender tilbage.

Ring eller skriv, hvis der er behov for, at jeg uddyber noget af ovenstående.

På forhånd tak.

Mvh Lasse

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]

Sendt: 16. maj 2012 16:53

Til: Lasse Ring Christensen
Emne: ØU-cover ATK

Hej Lasse

Jeg har lavet et udkast til cover om ATK, som jeg synes vi skal prøve at få i proces, når det kan passe ind. Jeg tænker, at vi gerne skal have forelagt det, så vi kan indbudgettere det på FFL13.

Der mangler at blive udarbejdet et bilag, men det får du næste uge.

Mvh.
Frank

Til: OAN001@politi.dk
Cc: TJE001@politi.dk; KJC001@politi.dk
Emne: SV: ØU-cover ATK

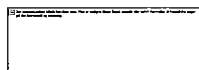
Når I oplyser følgende:

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at "Politiet behandler i dag ca. 225.000 hastighedssager mv. i gennemsnit pr. år og opkræver i forlængelse heraf et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. årligt." Den gennemsnitlige bøde udgør således lidt under 900 kr, da antallet alene omfatter de sager, hvor der udskrives bøder. Det samlede provenu vil figurere som en indtægt i statsregnskabet, da bøderne indtægtsføres på § 11.23.02 i forbindelse med opkrævningen. Rigspolitiet har ikke mulighed for at opgøre den samlede inddrivelsesprocent, da inddrivelsen er delt mellem politiet og SKAT, der overtager inddrivelsen såfremt skylder ikke frivilligt betaler efter opkrævningen, eller indgår en afdragsaftale med politiet. Rigspolitiet vurderer dog, at den samlede inddrivelsesprocent på hastighedsområdet er meget høj, da skyldnerne som oftest har erhvervsindkomst og i tilfælde af manglende betaling kan risikere at skulle afsone bøden. Baseret på Rigspolitiets erfaringer over år kan der forventes en inddrivelsesprocent på ca. 80%.

Betyder det så, at der i jeres skøn over provenuet fra bøderne på 400-500 mio. kr. årligt er fraregnet de 20 pct., som ikke forventes at blive betalt?

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
im@jm.dk

Fra: KJC001@politi.dk [mailto:KJC001@politi.dk]
Sendt: 11. juni 2012 11:50
Til: Frank Mathiesen
Cc: OAN001@politi.dk; TJE001@politi.dk
Emne: VS: ØU-cover ATK

Kære Frank

Hermed som aftalt bemærkninger til FM's spørgsmål. Jeg har i forhold til den udgave, som du modtog fredag, tilføjet et par enkelte bemærkninger om forventet inddrivelsesprocent og eventuelle merudgifter i SKAT ved et øget sagsantal.

Med venlig hilsen

Karen

Fra: Andersen, Ole (OAN001)

Sendt: 8. juni 2012 12:33

Til: 'frm@jm.dk'

Cc: Christensen, Karen Juul (KJC001); Jensen, Troels (TJE001); Christensen, Vibeke Heidi (VHC001); Nyring, Allan Bent (ANY001)

Emne: VS: ØU-cover ATK

Prioritet: Høj

Kære Frank

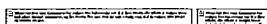
Nedenfor er med rød skrift angivet Rigspolitiets bemærkninger til spørgsmålene.

Mvh + god weekend

Ole

Ole Andersen

Vicepolitimester



Politiområdet

Fællesstaben, Operativ Udvikling

Tlf.: +45 4515 4005

Lokal: (15) 4005

Mobil: +45 2145 5044

E-mail: [oan001@politi.dk](mailto: oan001@politi.dk)

Web: www.politi.dk

Postadresse

Polititorvet 14, DK-1780 København V.

Besøgsadresse:

Ejby Industrivej 125-135, DK-2600 Glostrup

Det bemærkes indledningsvis, at der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke de foreløbige opgørelser, der fremgår af dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at "Politiet behandler i dag ca. 225.000 hastighedssager mv. i gennemsnit pr. år og opkræver i forlængelse heraf et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. årligt." Den gennemsnitlige bøde udgør således lidt under 900 kr, da antallet alene omfatter de sager, hvor der udskrives bøder. Det samlede provenu vil figurere som en indtægt i statsregnskabet, da bøderne indtægtsføres på § 11.23.02 i forbindelse med opkrævningen. Rigspolitiet har ikke mulighed for at opgøre den samlede inddrivelsesprocent, da inddrivelsen er delt mellem politiet og SKAT, der overtager inddrivelsen såfremt skylder ikke frivilligt betaler efter opkrævningen, eller indgår en afdragsaftale med politiet. Rigspolitiet vurderer dog, at den samlede inddrivelsesprocent på hastighedsområdet er meget høj, da skyldnerne som oftest har erhvervsindkomst og i tilfælde af manglende betaling kan risikere at skulle afsone bøden. Baseret på Rigspolitiets erfaringer over år kan der forventes en inddrivelsesprocent på ca. 80%.

- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

Udgifterne på § 11.23.02 er alene udtryk for, at der foretages en teknisk "afskrivning" af bøderne, når de oversendes til SKAT til videre inddrivelse og dermed ikke længere figurerer som en udestående fordring i politiets regnskab. De vil derfor alene blive påvirket, fordi der må antages at blive oversendt et større antal sager, når produktionen øges.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere en bødeprovenuet ved en nuværende indsats af tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, den kan give en aftagende margineffekten:

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at bødeprovenuet vil blive påvirket p.d.e.s. i opadgående retning af stigningen i bødetaksterne pr. 01.01.2012 og p.d.a.s. i nedadgående retning af den tilsigtede adfærdsregulering hos bilisterne. Det fremgår videre, at "Det er ikke muligt at foretage konkrete beregninger af disse to modgående effekter, hvoraf navnlig den sidste er meget vanskelig at vurdere, men Rigspolitiet antager på et foreløbigt grundlag, at de tilnærmelsesmæssigt vil gå ud mod hinanden."

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).

- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen evt. vil ske på steder, hvor der forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

Automatisk hastighedskontrol kan anvendes i dag på ca. 2.500 udvalgte vejstrækninger fordelt over hele landet. Udpengningen af strækninger til automatisk hastighedskontrol sker efter følgende 5 kriterier:

- Ulykkesbelastede strækninger
- Skoleveje og veje ved institutioner

- Gennemfartsveje gennem mindre byer
- Veje med vejarbejde
- Vejstrækninger, hvor hastigheden giver anledning til utryghed

Det er således for så vidt angår udvælgelse af ATK-målesteder ikke et kriterium, at der forventes et stort bødeprovenu, og det vil heller ikke indgå i overvejelserne, såfremt indsatsen forstærkes

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuet, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

Af dokumentet vedhæftet mailen af 11.05.2012 fremgår bl.a., at det indstilles, at der nedsættes en arbejdsgruppe om ATK. Rigspolitiet er i dialog med Justitsministeriets færdselskontor om denne arbejdsgruppes kommissorium. Rigspolitiet har af drøftelserne forstået, at Justitsministeriet lægger op til, at arbejdsgruppen vil få til opgave at overveje, hvordan en udvidet ATK-indsats indtænkes i den øvrige politimæssige færdselsindsats, herunder i hvilket omfang, der fortsat skal ske fartkontrol vha. andre teknologier, f.eks. "laserpistoler". Rigspolitiet lægger ikke i øvrigt op til ændring af omfanget af politiets færdselsrelaterede aktiviteter.

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og retssagsbehandling.

Der henvises indledningsvis til det ovenfor anførte, hvorefter der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

Det kan supplerende oplyses, at der forventes anvendt ca. 50 politiuddannede årsværk til kontrolopgaven mv., ca. 120 administrative årsværk til den administrative sagsbehandling og ca. 60 årsværk til efterforskning, bødeinddrivelse og retssagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo betydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloittes beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

Overenskomstresultatet 2011 medfører, at den pligtige afgangsalder er ophævet for alle politiuddannede medarbejdere med virkning fra 1. januar 2012. Det er Rigspolitiets vurdering, at opgaver i forbindelse med ATK meget hensigtsmæssigt kan varetages af seniorer, som vanskeligt vil kunne indgå i den mere operative opgaveløsning. For så vidt angår de administrative stillinger vil disse enten kunne besættes med personale, der frigøres gennem den igangværende meget omfattende effektiviseringsproces, og som ellers ville skulle afskediges eller gennem nyansættelser.

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

Nej. Der har ikke været dialog med SKAT om sagen. Da sagerne oversendes elektronisk til SKAT's sagsbehandlingssystem, er dog Rigspolitiets umiddelbare vurdering, at der ikke vil være tale om væsentlige merudgifter ved Skats behandling af det øgede antal sager, der vil blive overført ved en udvidelse af ATK.

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

De foreliggende omkostningsskøn ved en udvidelse af den eksisterende kontrol baserer sig i det væsentligt på en lineær opskalering af den nuværende indsats. Det er korrekt, at også omkostningerne ved den nuværende indsats vil kunne reduceres gennem de initiativer, der skal belyses nærmere i projektets fase 2.

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]

Sendt: 6. juni 2012 11:31

Til: Andersen, Ole (OAN001)

Cc: Jensen, Troels (TJE001)

Emne: ØU-cover ATK

Prioritet: Høj

Kære Ole

Jeg har fået nedenstående spørgsmål om ATK fra Finansministeriet, som jeg vil bede jer om at hjælpe med at svare på.

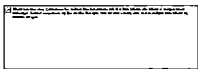
Vi skal gerne have forelagt sagen for regeringens Økonomiudvalg inden for kort tid, og jeg vil bede jer om at vende tilbage snarest muligt – og muligt helst i denne uge.

Jeg beklager den forcerede proces.

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen

Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400

www.justitsministeriet.dk

im@jm.dk

Fra: Lasse Ring Christensen [<mailto:lrc@fm.dk>]

Sendt: 5. juni 2012 10:41

Til: Frank Mathiesen

Emne: SV: ØU-cover ATK

Hej Frank

Som nævnt på vores møde i går, så skylder vi en afklaring vedrørende den videre proces for ATK. Dette kan jeg desværre ikke give dig nu, men jeg har en række spørgsmål, som I/RP gerne må kikke på, herunder:

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).

- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere en bødeprovenuet ved en nuværende indsats af tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, den kan give en aftagende margineffekten:

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).

- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen evt. vil ske på steder, hvor der er forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuet, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og restsagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo betydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloittes beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

Vi vender som nævnt tilbage vedrørende den videre proces samt med konkrete bemærkninger til dit coverudkast snarest muligt. Således vil det også være super godt, hvis I relativt hurtigt kan besvare ovennævnte spørgsmål, så vi hurtigt kan gå videre med sagen, når vi vender tilbage.

Ring eller skriv, hvis der er behov for, at jeg uddyber noget af ovenstående.

På forhånd tak.

Mvh Lasse

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]
Sendt: 16. maj 2012 16:53
Til: Lasse Ring Christensen
Emne: ØU-cover ATK

Hej Lasse

Jeg har lavet et udkast til cover om ATK, som jeg synes vi skal prøve at få i proces, når det kan passe ind. Jeg tænker, at vi gerne skal have forelagt det, så vi kan indbudgettere det på FFL13.

Der mangler at blive udarbejdet et bilag, men det får du næste uge.

Mvh.
Frank

Fra: KJC001@politi.dk
Sendt: 11. juni 2012 11:50
Til: Frank Mathiesen
Cc: OAN001@politi.dk; TJE001@politi.dk
Emne: VS: ØU-cover ATK
Vedhæftede filer: Udvidelse af Automatisk Trafikkontrol.doc; fesdPacket.xml; ATK

Kære Frank

Hermed som aftalt bemærkningerne til FM's spørgsmål. Jeg har i forhold til den udgave, som du modtog fredag, tilføjet et par enkelte bemærkninger om forventet inddrivelsesprocent og eventuelle merudgifter i SKAT ved et øget sagsantal.

Med venlig hilsen

Karen

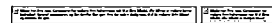
Fra: Andersen, Ole (OAN001)
Sendt: 8. juni 2012 12:33
Til: 'frm@jm.dk'
Cc: Christensen, Karen Juul (KJC001); Jensen, Troels (TJE001); Christensen, Vibeke Heidi (VHC001); Nyring, Allan Bent (ANY001)
Emne: VS: ØU-cover ATK
Prioritet: Høj

Kære Frank

Nedenfor er med rød skrift angivet Rigspolitiets bemærkninger til spørgsmålene.

Mvh + god weekend
Ole

Ole Andersen
Vicepolitimester



Politiområdet
Fællesstaben, Operativ Udvikling

Tlf.: +45 4515 4005
Lokal: (15) 4005
Mobil: +45 2145 5044
E-mail: [oan001@politi.dk](mailto: oan001@politi.dk)
Web: www.politi.dk

Postadresse
Polititorvet 14, DK-1780 København V.

Besøgsadresse:

Ejby Industrivej 125-135, DK-2600 Glostrup

Det bemærkes indledningsvis, at der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke de foreløbige opgørelser, der fremgår af dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at "Politiet behandler i dag ca. 225.000 hastighedssager mv. i gennemsnit pr. år og opkræver i forlængelse heraf et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. årligt." Den gennemsnitlige bøde udgør således lidt under 900 kr, da antallet alene omfatter de sager, hvor der udskrives bøder. Det samlede provenu vil figurere som en indtægt i statsregnskabet, da bøderne indtægtsføres på § 11.23.02 i forbindelse med opkrævningen. Rigspolitiet har ikke mulighed for at opgøre den samlede inddrivelsesprocent, da inddrivelsen er delt mellem politiet og SKAT, der overtager inddrivelsen såfremt skylder ikke frivilligt betaler efter opkrævningen, eller indgår en afdragsaftale med politiet. Rigspolitiet vurderer dog, at den samlede inddrivelsesprocent på hastighedsområdet er meget høj, da skyldnerne som oftest har erhvervsindkomst og i tilfælde af manglende betaling kan risikere at skulle afsone bøden. Baseret på Rigspolitiets erfaringer over år kan der forventes en inddrivelsesprocent på ca. 80%.

- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

Udgifterne på § 11.23.02 er alene udtryk for, at der foretages en teknisk "afskrivning" af bøderne, når de oversendes til SKAT til videre inddrivelse og dermed ikke længere figurerer som en udestående fordring i politiets regnskab. De vil derfor alene blive påvirket, fordi der må antages at blive oversendt et større antal sager, når produktionen øges.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere end bødeprovenuet ved en nuværende indsats af tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, der kan give en aftagende margineffekt:

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at bødeprovenuet vil blive påvirket p.d.e.s. i opadgående retning af stigningen i bødetaksterne pr. 01.01.2012 og p.d.a.s. i nedadgående retning af den tilsigtede adfærdsregulering hos bilisterne. Det fremgår videre, at "Det er ikke muligt at foretage konkrete beregninger af disse to modgående effekter, hvoraf navnlig den sidste er meget vanskelig at vurdere, men Rigspolitiet antager på et foreløbigt grundlag, at de tilnærmelsesmæssigt vil gå ud mod hinanden."

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).

- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen evt. vil ske på steder, hvor der er forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

Automatisk hastighedskontrol kan anvendes i dag på ca. 2.500 udvalgte vejstrækninger fordelt over hele landet. Udpegningen af strækninger til automatisk hastighedskontrol sker efter følgende 5 kriterier:

- Ulykkesbelastede strækninger
- Skoleveje og veje ved institutioner
- Gennemfartsveje gennem mindre byer
- Veje med vejarbejde
- Vejstrækninger, hvor hastigheden giver anledning til utryghed

Det er således for så vidt angår udvælgelse af ATK-målesteder ikke et kriterium, at der forventes et stort bødeprovenu, og det vil heller ikke indgå i overvejelserne, såfremt indsatsen forstærkes

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuet, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

Af dokumentet vedhæftet mailen af 11.05.2012 fremgår bl.a., at det indstilles, at der nedsættes en arbejdsgruppe om ATK. Rigspolitiet er i dialog med Justitsministeriets færdselskontor om denne arbejdsgruppes kommissorium. Rigspolitiet har af drøftelserne forstået, at Justitsministeriet lægger op til, at arbejdsgruppen vil få til opgave at overveje, hvordan en udvidet ATK-indsats indtænkes i den øvrige politimæssige færdselsindsats, herunder i hvilket omfang, der fortsat skal ske fartkontrol vha. andre teknologier, f.eks. "laserpistoler". Rigspolitiet lægger ikke i øvrigt op til ændring af omfanget af politiets færdselsrelaterede aktiviteter.

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og restsagsbehandling.

Der henvises indledningsvis til det ovenfor anførte, hvorefter der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

Det kan supplerende oplyses, at der forventes anvendt ca. 50 politiuddannede årsværk til kontrolopgaven mv., ca. 120 administrative årsværk til den administrative sagsbehandling og ca. 60 årsværk til efterforskning, bødeinddrivelse og retssagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo betydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloittes beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

Overenskomstresultatet 2011 medfører, at den pligtige afgangsalder er ophævet for alle politiuddannede medarbejdere med virkning fra 1. januar 2012. Det er Rigspolitiets vurdering, at opgaver i forbindelse med ATK meget hensigtsmæssigt kan varetages af seniorer, som vanskeligt vil kunne indgå i den mere operative opgaveløsning. For så vidt angår de administrative stillinger vil disse enten kunne besættes med personale, der frigøres gennem den igangværende meget omfattende effektiviseringsproces, og som ellers ville skulle afskediges eller gennem nyansættelser.

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

Nej. Der har ikke været dialog med SKAT om sagen. Da sagerne oversendes elektronisk til SKAT's sagsbehandlingssystem, er dog Rigspolitiets umiddelbare vurdering, at der ikke vil være tale om væsentlige merudgifter ved Skats behandling af det øgede antal sager, der vil blive overført ved en udvidelse af ATK.

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

De foreliggende omkostningsskøn ved en udvidelse af den eksisterende kontrol baserer sig i det væsentligt på en lineær opskalering af den nuværende indsats. Det er korrekt, at også omkostningerne ved den nuværende indsats vil kunne reduceres gennem de initiativer, der skal belyses nærmere i projektets fase 2.

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]

Sendt: 6. juni 2012 11:31

Til: Andersen, Ole (OAN001)

Cc: Jensen, Troels (TJE001)

Emne: ØU-cover ATK

Prioritet: Høj

Kære Ole

Jeg har fået nedenstående spørgsmål om ATK fra Finansministeriet, som jeg vil bede jer om at hjælpe med at svare på.

Vi skal gerne have forelagt sagen for regeringens Økonomiudvalg inden for kort tid, og jeg vil bede jer om at vende tilbage snarest muligt – og muligt helst i denne uge.

Jeg beklager den forcerede proces.

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Fra: Lasse Ring Christensen [<mailto:lrc@fm.dk>]
Sendt: 5. juni 2012 10:41
Til: Frank Mathiesen
Emne: SV: ØU-cover ATK

Hej Frank

Som nævnt på vores møde i går, så skylder vi en afklaring vedrørende den videre proces for ATK. Dette kan jeg desværre ikke give dig nu, men jeg har en række spørgsmål, som I/RP gerne må kikke på, herunder:

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).
- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere en bødeprovenuet ved en nuværende indsats af tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, den kan give en aftagende margineffekten:

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).
- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen evt. vil ske på steder, hvor der er forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuet, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og restsagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo betydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloittes beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

Vi vender som nævnt tilbage vedrørende den videre proces samt med konkrete bemærkninger til dit coverudkast snarest muligt. Således vil det også være super godt, hvis I relativt hurtigt kan besvare ovennævnte spørgsmål, så vi hurtigt kan gå videre med sagen, når vi vender tilbage.

Ring eller skriv, hvis der er behov for, at jeg uddyber noget af ovenstående.

På forhånd tak.

Mvh Lasse

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]

Sendt: 16. maj 2012 16:53

Til: Lasse Ring Christensen

Emne: ØU-cover ATK

Hej Lasse

Jeg har lavet et udkast til cover om ATK, som jeg synes vi skal prøve at få i proces, når det kan passe ind. Jeg tænker, at vi gerne skal have forelagt det, så vi kan indbudgettere det på FFL13.

Der mangler at blive udarbejdet et bilag, men det får du næste uge.

Mvh.
Frank

22. februar 2012

ØKONOMIAFDELINGEN

Sagsbehandler: KJC

Økonomi centret

NOTAT**Foreløbigt skøn over det samlede årlige provenu ved udvidelse af politiets Automatiske Trafikkontrol – ATK.**

På trods af den voksende trafikintensitet har antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken i de senere år gennemgået en meget positiv nedadgående udvikling. Den positive udvikling har mange årsager, men politiets øgede kontrolindsats er utvivlsomt en stærkt medvirkende årsag hertil. Navnlig på landevejene er for høj hastighed med deraf følgende, alvorlige trafikuheld dog fortsat et væsentligt trafiksikkerhedsmæssigt problem. En målrettet politiindsats med øget anvendelse af automatisk trafikkontrol (ATK) på ikke mindst de farligste landevejsstrækninger vil således kunne medvirke til yderligere af nedbringe gennemsnitshastighederne og dermed antallet af dræbte og tilskadekomne.

Politiet råder på nuværende tidspunkt over 25 bemandede ATK-biler. Baseret på erfaringerne fra den nuværende ordning, herunder antallet af behandlede sager og det årlige bødeprovener, vurderes det, at en udvidelse af ordning til at omfatte anvendelse af yderligere 50 bemandede ATK-biler vil medføre et øget provener på 300-400 mio. kr.

Beregningerne bygger på en antagelse om, at der ved en udvidelse med 50 målebiler vil kunne behandles yderligere ca. 500.000 sager med et forventet provener ca. 500 mio. kr. årligt. Det er herved lagt til grund, at der med den nuværende ordning kan behandles ca. 10.000 sager pr. målebil om året.

De årlige personaleomkostninger og øvrige driftsomkostninger som følge af investeringer i målebiler og tilhørende udstyr vil skønsmæssigt udgøre ca. 150 mio. kr., heraf ca. 125 mio. til personale og ca. 25 mio. kr. til afskrivninger og renter samt løbende drift og vedligehold af biler, øvrigt udstyr og systemer. Disse skøn er ligeledes baseret på den nuværende ordning, hvor målingerne pr. målebil og den efterfølgende sagsbehandling samlet set varetages af en politiuddannet medarbejder og tre administrative medarbejdere.

Det skal understreges, at der ved den ovennævnte ”fremskrivning” af det forventede sagsantal og dermed skønnet over det forventede provener ikke er taget højde for de senest indførte forhøjelser af bødetaksterne, og at der ved øget anvendelse af ny teknologi, herunder digitalisering af billedoptagelserne, vil kunne behandles flere sager pr. målebil end i dag. Der er imidlertid omvendt heller ikke taget højde for effekten af en ændret adfærd



hos bilisterne og dermed lavere hastighed og bødeprovenu som følge af en øget indsats på området.

Side 2

Beregningen af det samlede provenu jf. tabel 1 bygger således på et forsigtigt skøn og er behæftet med en betydelig usikkerhed.

Tabel 1.

Mio.kr.

Bødeprovenu (ved behandling af 500.000 sager med en gennemsnitbøde på 1.000 kr.)	500
Udgifter	150
Personaleomkostninger	
- 50 politiuddannede årsværk (gns. årsværkspris 600.000 inkl. overhead)	30
- 150 administrative årsværk (gns. årsværkspris 500.000 inkl. overhead)	75
- Indfordring og Anklagemyndighed	20
Øvrige driftsudgifter	
- Årlige afskrivninger og renter (50 målebiler á 1 mio. kr. afskrevet over 4 år)	15
- Løbende drift og vedligehold mv. (ca. 20 kr. pr. sag)	10
Samlet	350



are 75

Fra: OAN001@politi.dk
Sendt: 8. juni 2012 12:33
Til: Frank Mathiesen
Cc: KJC001@politi.dk; TJE001@politi.dk; VHC001@politi.dk; ANY001@politi.dk
Emne: VS: ØU-cover ATK
Vedhæftede filer: Udvidelse af Automatisk Trafikkontrol.doc; fesdPacket.xml; ATK

Prioritet: Høj

Kære Frank

Nedenfor er med rød skrift angivet Rigspolitiets bemærkninger til spørgsmålene.

Mvh + god weekend
Ole

Ole Andersen
Vicepolitimester



Politiovrådet
Fællesstaben, Operativ Udvikling

Tlf.: +45 4515 4005
Lokal: (15) 4005
Mobil: +45 2145 5044
E-mail: [oan001@politi.dk](mailto: oan001@politi.dk)
Web: www.politi.dk

Postadresse
Polititorvet 14, DK-1780 København V.

Besøgsadresse:
Ejby Industrivej 125-135, DK-2600 Glostrup

Det bemærkes indledningsvis, at der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke de foreløbige opgørelser, der fremgår af dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til

grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at "Politiet behandler i dag ca. 225.000 hastighedssager mv. i gennemsnit pr. år og opkræver i forlængelse heraf et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. årligt." Den gennemsnitlige bøde udgør således lidt under 900 kr, da antallet alene omfatter de sager, hvor der udskrives bøder. Det samlede provenu vil figurere som en indtægt i statsregnskabet, da bøderne indtægtsføres på § 11.23.02 i forbindelse med opkrævningen. Rigspolitiet har ikke mulighed for at opgøre den samlede inddrivelsesprocent, da inddrivelsen er delt mellem politiet og SKAT, der overtager inddrivelsen såfremt skylder ikke frivilligt betaler efter opkrævningen, eller indgår en afdragsaftale med politiet. Rigspolitiet vurderer dog, at den samlede inddrivelsesprocent på hastighedsområdet er meget høj, da skyldnerne som oftest har erhvervsindkomst og i tilfælde af manglende betaling kan risikere at skulle afsone bøden.

- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

Udgifterne på § 11.23.02 er alene udtryk for, at der foretages en teknisk "afskrivning" af bøderne, når de oversendes til SKAT til videre inddrivelse og dermed ikke længere figurerer som en udestående fordring i politiets regnskab. De vil derfor alene blive påvirket, fordi der må antages at blive oversendt et større antal sager, når produktionen øges.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere end bødeprovenuet ved en nuværende indsats af tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, der kan give en aftagende margineffekt:

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at bødeprovenuet vil blive påvirket p.d.e.s. i opadgående retning af stigningen i bødetaksterne pr. 01.01.2012 og p.d.a.s. i nedadgående retning af den tilsigtede adfærdsregulering hos bilisterne. Det fremgår videre, at "Det er ikke muligt at foretage konkrete beregninger af disse to modgående effekter, hvoraf navnlig den sidste er meget vanskelig at vurdere, men Rigspolitiet antager på et foreløbigt grundlag, at de tilnærmelsesmæssigt vil gå ud mod hinanden."

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).

- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen evt. vil ske på steder, hvor der er forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

Automatisk hastighedskontrol kan anvendes i dag på ca. 2.500 udvalgte vejstrækninger fordelt over hele landet. Udpegningen af strækninger til automatisk hastighedskontrol sker efter følgende 5 kriterier:

- Ulykkesbelastede strækninger
- Skoleveje og veje ved institutioner
- Gennemfartsveje gennem mindre byer
- Veje med vejarbejde
- Vejstrækninger, hvor hastigheden giver anledning til utryghed

Det er således for så vidt angår udvælgelse af ATK-målesteder ikke et kriterium, at der forventes et stort bødeprovenu, og det vil heller ikke indgå i overvejelserne, såfremt indsatsen forstærkes

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuet, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

Af dokumentet vedhæftet mailen af 11.05.2012 fremgår bl.a., at det indstilles, at der nedsættes en arbejdsgruppe om ATK. Rigspolitiet er i dialog med Justitsministeriets færdselskontor om denne arbejdsgruppes kommissorium. Rigspolitiet har af drøftelserne forstået, at Justitsministeriet lægger op til, at arbejdsgruppen vil få til opgave at overveje, hvordan en udvidet ATK-indsats indtænkes i den øvrige politimæssige færdselsindsats, herunder i hvilket omfang, der fortsat skal ske fartkontrol vha. andre teknologier, f.eks. "laserpistoler". Rigspolitiet lægger ikke i øvrigt op til ændring af omfanget af politiets færdselsrelaterede aktiviteter.

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og restsagsbehandling.

Der henvises indledningsvis til det ovenfor anførte, hvorefter der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

Det kan supplerende oplyses, at der forventes anvendt ca. 50 politiuddannede årsværk til kontrolopgaven mv., ca. 120 administrative årsværk til den administrative sagsbehandling og ca. 60 årsværk til efterforskning, bødeinddrivelse og retssagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo betydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloittes beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

Overenskomstresultatet 2011 medfører, at den pligtige afgangsalder er ophævet for alle politiuddannede medarbejdere med virkning fra 1. januar 2012. Det er Rigspolitiets vurdering, at opgaver i forbindelse med ATK meget hensigtsmæssigt kan varetages af seniorer, som vanskeligt vil kunne indgå i den mere operative opgaveløsning. For så vidt angår de administrative stillinger vil disse enten kunne besættes med personale, der frigøres gennem den igangværende meget omfattende effektiviseringsproces, og som ellers ville skulle afskediges eller gennem nyansættelser.

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

Nej. Der har ikke været dialog med SKAT om sagen.

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

De foreliggende omkostningsskøn ved en udvidelse af den eksisterende kontrol baserer sig i det væsentligt på en lineær opskalering af den nuværende indsats. Det er korrekt, at også omkostningerne ved den nuværende indsats vil kunne reduceres gennem de initiativer, der skal belyses nærmere i projektets fase 2.

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]

Sendt: 6. juni 2012 11:31

Til: Andersen, Ole (OAN001)

Cc: Jensen, Troels (TJE001)

Emne: ØU-cover ATK

Prioritet: Høj

Kære Ole

Jeg har fået nedenstående spørgsmål om ATK fra Finansministeriet, som jeg vil bede jer om at hjælpe med at svare på.

Vi skal gerne have forelagt sagen for regeringens Økonomiudvalg inden for kort tid, og jeg vil bede jer om at vende tilbage snarest muligt – og muligt helst i denne uge.

Jeg beklager den forcerede proces.

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
[jm@jm.dk](mailto:fm@jm.dk)

Fra: Lasse Ring Christensen [<mailto:lrc@fm.dk>]

Sendt: 5. juni 2012 10:41

Til: Frank Mathiesen

Emne: SV: ØU-cover ATK

Hej Frank

Som nævnt på vores møde i går, så skylder vi en afklaring vedrørende den videre proces for ATK. Dette kan jeg desværre ikke give dig nu, men jeg har en række spørgsmål, som I/RP gerne må kikke på, herunder:

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).

- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere en bødeprovenuet ved en nuværende indsats af tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, den kan give en aftagende margineffekten:

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).

- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen evt. vil ske på steder, hvor der er forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuet, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og restsagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo betydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloittes beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

Vi vender som nævnt tilbage vedrørende den videre proces samt med konkrete bemærkninger til dit coverudkast snarest muligt. Således vil det også være super godt, hvis I relativt hurtigt kan besvare ovennævnte spørgsmål, så vi hurtigt kan gå videre med sagen, når vi vender tilbage.

Ring eller skriv, hvis der er behov for, at jeg uddyber noget af ovenstående.

På forhånd tak.

Mvh Lasse

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]

Sendt: 16. maj 2012 16:53

Til: Lasse Ring Christensen

Emne: ØU-cover ATK

Hej Lasse

Jeg har lavet et udkast til cover om ATK, som jeg synes vi skal prøve at få i proces, når det kan passe ind. Jeg tænker, at vi gerne skal have forelagt det, så vi kan indbudgettere det på FFL13.

Der mangler at blive udarbejdet et bilag, men det får du næste uge.

Mvh.

Frank

22. februar 2012

ØKONOMIAFDELINGEN

Sagsbehandler: KJC

Økonomiecentret

NOTAT**Foreløbigt skøn over det samlede årlige provenu ved udvidelse af politiets Automatiske Trafikkontrol – ATK.**

På trods af den voksende trafikintensitet har antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken i de senere år gennemgået en meget positiv nedadgående udvikling. Den positive udvikling har mange årsager, men politiets øgede kontrolindsats er utvivlsomt en stærkt medvirkende årsag hertil. Navnlig på landevejene er for høj hastighed med deraf følgende, alvorlige trafikuheld dog fortsat et væsentligt trafiksikkerhedsmæssigt problem. En målrettet politiindsats med øget anvendelse af automatisk trafikkontrol (ATK) på ikke mindst de farligste landevejsstrækninger vil således kunne medvirke til yderligere af nedbringe gennemsnitshastighederne og dermed antallet af dræbte og tilskadekomne.

Politiet råder på nuværende tidspunkt over 25 bemandede ATK-biler. Baseret på erfaringerne fra den nuværende ordning, herunder antallet af behandlede sager og det årlige bødeprovenu, vurderes det, at en udvidelse af ordning til at omfatte anvendelse af yderligere 50 bemandede ATK-biler vil medføre et øget provenu på 300-400 mio. kr.

Beregningerne bygger på en antagelse om, at der ved en udvidelse med 50 målebiler vil kunne behandles yderligere ca. 500.000 sager med et forventet provenu ca. 500 mio. kr. årligt. Det er herved lagt til grund, at der med den nuværende ordning kan behandles ca. 10.000 sager pr. målebil om året.

De årlige personaleomkostninger og øvrige driftsomkostninger som følge af investeringer i målebiler og tilhørende udstyr vil skønsmæssigt udgøre ca. 150 mio. kr., heraf ca. 125 mio. til personale og ca. 25 mio. kr. til afskrivninger og renter samt løbende drift og vedligehold af biler, øvrigt udstyr og systemer. Disse skøn er ligeledes baseret på den nuværende ordning, hvor målingerne pr. målebil og den efterfølgende sagsbehandling samlet set varetages af en politiuddannet medarbejder og tre administrative medarbejdere.

Det skal understreges, at der ved den ovennævnte ”fremskrivning” af det forventede sagsantal og dermed skønnet over det forventede provenu ikke er taget højde for de senest indførte forhøjelser af bødetaksterne, og at der ved øget anvendelse af ny teknologi, herunder digitalisering af billedoptagelserne, vil kunne behandles flere sager pr. målebil end i dag. Der er imidlertid omvendt heller ikke taget højde for effekten af en ændret adfærd



hos bilisterne og dermed lavere hastighed og bødeprovenu som følge af en øget indsats på området.

Side 2

Beregningen af det samlede provenu jf. tabel 1 bygger således på et forsigtigt skøn og er behæftet med en betydelig usikkerhed.

Tabel 1.

Mio.kr.	
Bødeprovenu (ved behandling af 500.000 sager med en gennemsnitbøde på 1.000 kr.)	500
Udgifter	150
Personaleomkostninger	
- 50 politiuddannede årsværk (gns. årsværkspris 600.000 inkl. overhead)	30
- 150 administrative årsværk (gns. årsværkspris 500.000 inkl. overhead)	75
- Indfordring og Anklagemyndighed	20
Øvrige driftsudgifter	
- Årlige afskrivninger og renter (50 målebiler á 1 mio. kr. afskrevet over 4 år)	15
- Løbende drift og vedligehold mv. (ca. 20 kr. pr. sag)	10
Samlet	350



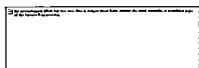
Til: KJC001@politi.dk
Cc: OAN001@politi.dk; TJE001@politi.dk
Emne: SV: ØU-cover ATK

Kære alle

Jeg kan ikke se, at jeg har modtaget en papir om ATK den 11. maj 2012. I må derfor gerne sende papiret snarest muligt. Jeg går ud fra, at jeg kan videresende papiret til Finansministeriet?

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Fra: KJC001@politi.dk [mailto:KJC001@politi.dk]
Sendt: 11. juni 2012 11:50
Til: Frank Mathiesen
Cc: OAN001@politi.dk; TJE001@politi.dk
Emne: VS: ØU-cover ATK

Kære Frank

Hermed som aftalt bemærkningerne til FM's spørgsmål. Jeg har i forhold til den udgave, som du modtog fredag, tilføjet et par enkelte bemærkninger om forventet inddrivelsesprocent og eventuelle merudgifter i SKAT ved et øget sagsantal.

Med venlig hilsen

Karen

Fra: Andersen, Ole (OAN001)
Sendt: 8. juni 2012 12:33
Til: 'frm@jm.dk'
Cc: Christensen, Karen Juul (KJC001); Jensen, Troels (TJE001); Christensen, Vibeke Heidi (VHC001); Nyring, Allan Bent (ANY001)

Emne: VS: ØU-cover ATK
Prioritet: Høj

Kære Frank

Nedenfor er med rød skrift angivet Rigspolitiets bemærkninger til spørgsmålene.

Mvh + god weekend
Ole

Ole Andersen
Vicepolitimester



Politiområdet
Fællesstaben, Operativ Udvikling

Tlf.: +45 4515 4005
Lokal: (15) 4005
Mobil: +45 2145 5044
E-mail: [oan001@politi.dk](mailto: oan001@politi.dk)
Web: www.politi.dk

Postadresse
Polititorvet 14, DK-1780 København V.

Besøgsadresse:
Ejby Industrivej 125-135, DK-2600 Glostrup

Det bemærkes indledningsvis, at der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke de foreløbige opgørelser, der fremgår af dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at "Politiet behandler i dag ca. 225.000 hastighedssager mv. i gennemsnit pr. år og opkræver i forlængelse heraf et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. årligt." Den gennemsnitlige bøde udgør således lidt under 900 kr, da antallet alene omfatter de sager, hvor der udskrives bøder. Det samlede provenu vil figurere som en indtægt i statsregnskabet, da bøderne indtægtsføres på § 11.23.02 i forbindelse med opkrævningen. Rigspolitiet har ikke mulighed for at opgøre den samlede inddrivelsesprocent, da inddrivelsen er delt mellem politiet og SKAT, der overtager inddrivelsen såfremt

skylder ikke frivilligt betaler efter opkrævningen, eller indgår en afdragsaftale med politiet. Rigspolitiet vurderer dog, at den samlede inddrivelsesprocent på hastighedsområdet er meget høj, da skyldnerne som oftest har erhvervsindkomst og i tilfælde af manglende betaling kan risikere at skulle afsone bøden. Baseret på Rigspolitiets erfaringer over år kan der forventes en inddrivelsesprocent på ca. 80%.

- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

Udgifterne på § 11.23.02 er alene udtryk for, at der foretages en teknisk "afskrivning" af bøderne, når de oversendes til SKAT til videre inddrivelse og dermed ikke længere figurerer som en udestående fordring i politiets regnskab. De vil derfor alene blive påvirket, fordi der må antages at blive oversendt et større antal sager, når produktionen øges.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere en bødeprovenuet ved en nuværende indsats af tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, den kan give en aftagende margineffekten:

Der henvises til dokument vedhæftet mail af 11.05.2012, hvoraf fremgår, at bødeprovenuet vil blive påvirket p.d.e.s. i opadgående retning af stigningen i bødetaksterne pr. 01.01.2012 og p.d.a.s. i nedadgående retning af den tilsigtede adfærdsregulering hos bilisterne. Det fremgår videre, at "Det er ikke muligt at foretage konkrete beregninger af disse to modgående effekter, hvoraf navnlig den sidste er meget vanskelig at vurdere, men Rigspolitiet antager på et foreløbigt grundlag, at de tilnærmelsesmæssigt vil gå ud mod hinanden."

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).

- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen evt. vil ske på steder, hvor der er forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

Automatisk hastighedskontrol kan anvendes i dag på ca. 2.500 udvalgte vejstrækninger fordelt over hele landet. Udpegningen af strækninger til automatisk hastighedskontrol sker efter følgende 5 kriterier:

- Ulykkesbelastede strækninger
- Skoleveje og veje ved institutioner
- Gennemfartsveje gennem mindre byer
- Veje med vejarbejde
- Vejstrækninger, hvor hastigheden giver anledning til utryghed

Det er således for så vidt angår udvælgelse af ATK-målesteder ikke et kriterium, at der forventes et stort bødeprovenu, og det vil heller ikke indgå i overvejelserne, såfremt indsatsen forstærkes

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuet, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

Af dokumentet vedhæftet mailen af 11.05.2012 fremgår bl.a., at det indstilles, at der nedsættes en arbejdsgruppe om ATK. Rigspolitiet er i dialog med Justitsministeriets færdselskontor om denne arbejdsgruppes kommissorium. Rigspolitiet har af drøftelserne forstået, at Justitsministeriet lægger op til, at arbejdsgruppen vil få til opgave at overveje, hvordan en udvidet ATK-indsats indtænkes i den øvrige politimæssige færdselsindsats, herunder i hvilket omfang, der fortsat skal ske fartkontrol vha. andre teknologier, f.eks. "laserpistoler". Rigspolitiet lægger ikke i øvrigt op til ændring af omfanget af politiets færdselsrelaterede aktiviteter.

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og restsagsbehandling.

Der henvises indledningsvis til det ovenfor anførte, hvorefter der i forhold til økonomi mv. skal tages udgangspunkt i dokument vedhæftet mail af 11.05.2012 (mail vedhæftet denne mail) – og ikke dokumentet af 22.02.2012, der var vedhæftet din mail af 06.06.2012.

Det kan supplerende oplyses, at der forventes anvendt ca. 50 politiuddannede årsværk til kontrolopgaven mv., ca. 120 administrative årsværk til den administrative sagsbehandling og ca. 60 årsværk til efterforskning, bødeinddrivelse og retssagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo betydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloittes beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

Overenskomstresultatet 2011 medfører, at den pligtige afgangsalder er ophævet for alle politiuddannede medarbejdere med virkning fra 1. januar 2012. Det er Rigspolitiets vurdering, at opgaver i forbindelse med ATK meget hensigtsmæssigt kan varetages af seniorer, som vanskeligt vil kunne indgå i den mere operative opgaveløsning. For så vidt angår de administrative stillinger vil disse enten kunne besættes med personale, der frigøres gennem den igangværende meget omfattende effektiviseringsproces, og som ellers ville skulle afskediges eller gennem nyansættelser.

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

Nej. Der har ikke været dialog med SKAT om sagen. Da sagerne oversendes elektronisk til SKAT's sagsbehandlingssystem, er dog Rigspolitiets umiddelbare vurdering, at der ikke vil være tale om væsentlige merudgifter ved Skats behandling af det øgede antal sager, der vil blive overført ved en udvidelse af ATK.

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

De foreliggende omkostningsskøn ved en udvidelse af den eksisterende kontrol baserer sig i det væsentligt på en lineær opskalering af den nuværende indsats. Det er korrekt, at også omkostningerne ved den nuværende indsats vil kunne reduceres gennem de initiativer, der skal belyses nærmere i projektets fase 2.

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]

Sendt: 6. juni 2012 11:31

Til: Andersen, Ole (OAN001)

Cc: Jensen, Troels (TJE001)

Emne: ØU-cover ATK

Prioritet: Høj

Kære Ole

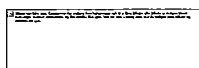
Jeg har fået nedenstående spørgsmål om ATK fra Finansministeriet, som jeg vil bede jer om at hjælpe med at svare på.

Vi skal gerne have forelagt sagen for regeringens Økonomiudvalg inden for kort tid, og jeg vil bede jer om at vende tilbage snarest muligt – og muligt helst i denne uge.

Jeg beklager den forcerede proces.

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Fra: Lasse Ring Christensen [<mailto:lrc@fm.dk>]

Sendt: 5. juni 2012 10:41

Til: Frank Mathiesen

Emne: SV: ØU-cover ATK

Hej Frank

Som nævnt på vores møde i går, så skylder vi en afklaring vedrørende den videre proces for ATK. Dette kan jeg desværre ikke give dig nu, men jeg har en række spørgsmål, som I/RP gerne må kikke på, herunder:

1. Af coveret fremgår det, at politiet i dag behandler ca. 225.000 hastighedssager årligt fra de nuværende 26 ATK-biler, og at der i forlængelse heraf opkræves et bødeprovenu på omkring 200 mio. kr. Jeg vil bede jer om følgende

- At give en lidt nærmere redegørelse for disse tal, herunder i hvor mange af de ca. 225.000 hastighedssager, der udskrives bøder, hvor store disse bøder i gennemsnit er samt hvor stor inddrivelsesprocent, der er lagt til grund (Det er fint nok, hvis det bliver i runde tal, men det er centralt at få beregningerne frem, så vi er sikre på, at alt er regnet med).

- I forlængelse af ovenstående vil jeg gerne have en melding på, om de udgifter, der ligger på bødekontoen (§ 11.23.02) bliver påvirket af de højere forventede indtægter på kontoen, og om dette i så fald er medregnet i opgørelsen af provenuet.

2. Har I gjort jer overvejelser om, hvorvidt/hvornår der kan være en aftagende margineffekt, dvs. at bødeprovenuet ved en ekstra indsats fra politiet bliver lavere en bødeprovenuet ved en nuværende indsats af tilsvarende størrelse? Som jer ser det, er der umiddelbart to forhold, den kan give en aftagende margineffekten:

- Hvis politiet uddeler bøder til samtlige hastighedsovertrædelser i DK. Jeg tror ikke på nogen måde, at dette er realistisk, men I må gerne bekræfte dette (evt. via tal for det forventede samlede antal hastighedsovertrædelser i DK, hvis sådanne eksisterer).

- Hvis den styrkede indsats sker på steder, hvor der er færre hastighedsovertrædelser end i dag. Man kunne have en forventning om, at politiet i dag indsætter hastighedskontrol på steder, hvor der forventes mange hastighedsovertrædelser. Ved en udvidelse af hastighedskontrollen kunne man have en tese om, at udvidelsen evt. vil ske på steder, hvor der er forventes færre hastighedsovertrædelser, end de steder, der kontrolleres i dag. I må gerne be- eller afkræfte denne tese.

3. Det er en underliggende forudsætning for beregningen af bødeprovenuet, at en evt. udvidelse af ATK ikke påvirker politiets øvrige færdselsrelaterede aktiviteter, hvor der udskrives bøder. Kan I bekræfte, at denne forudsætning er korrekt?

I har tidligere fremsendt vedhæftede uddybende oplysninger om økonomien ved en evt. udvidelse af ATK, som jeg også har nogle spørgsmål til, herunder:

4. Det fremgår, at der forventes udgifter til 150 ekstra administrative årsværk og 50 ekstra politiårsværk samt et ikke angivet antal årsværk til indfordring og anklagemyndigheden. Det bør præcist angives, hvor mange årsværk, der skal anvende til indfordring og anklagemyndigheden. Endvidere kan man ikke entydigt relatere de anførte årsværk til de tre opgaver, der er nævnt i coveret, nemlig 1) kontrolopgaven, 2) sagsbehandling af hastighedssagerne og 3) efterforskning, bødeinddrivelse og restsagsbehandling.

5. Hvordan påtænkes det, at ovennævnte årsværksforøgelse vil skulle ske (nyansættelser, merarbejde eller lignende)? Hvis der er tale om nyansættelser af fx politiårsværk, så vil udgifterne jo først komme i takt med meroptaget på politiuddannelsen og lønnen til politielever er jo betydeligt lavere en gennemsnitslønnen (herunder fordi de får SU i skoleperioderne). Hvis der er tale om udbetaling af merarbejde, så skal det bemærkes, at omkostningerne hertil er lavere end omkostningerne til et fuldt politiårsværk, *jf. Deloittes beregninger ifm. budgetanalysen af politiet.*

6. Er merudgifterne i SKAT til inddrivelse af flere bøder medregnet i udgiftsskønnene? Og har I i så fald været i dialog med SKM herom?

7. Hvad er politiets udgifter til den nuværende ATK-ordning? Jeg antager, at indførelsen af helt eller delvist ejeransvar, ændret organisering af sagsbehandlingen i politiet eller bedre it-understøttelse også vil kunne reducere politiets nuværende omkostninger til ATK. Er I enige heri?

Vi vender som nævnt tilbage vedrørende den videre proces samt med konkrete bemærkninger til dit coverudkast snarest muligt. Således vil det også være super godt, hvis I relativt hurtigt kan besvare ovennævnte spørgsmål, så vi hurtigt kan gå videre med sagen, når vi vender tilbage.

Ring eller skriv, hvis der er behov for, at jeg uddyber noget af ovenstående.

På forhånd tak.

Mvh Lasse

Fra: Frank Mathiesen [<mailto:frm@jm.dk>]

Sendt: 16. maj 2012 16:53

Til: Lasse Ring Christensen

Emne: ØU-cover ATK

Hej Lasse

Jeg har lavet et udkast til cover om ATK, som jeg synes vi skal prøve at få i proces, når det kan passe ind. Jeg tænker, at vi gerne skal have forelagt det, så vi kan indbudgettere det på FFL13.

Der mangler at blive udarbejdet et bilag, men det får du næste uge.

Mvh.

Frank

Til: TJE001@politi.dk
Emne: SV: ATK

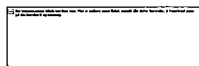
Kære Troels

Tak for det. Jeg går i gang med at drøfte coveret med Finansministeriet.

I coveret har jeg lagt op til, at der laves et bilag om arbejdsgruppen og de forhold, den skal se på. Har I mulighed for at lave et udkast til det? Jeg forestiller mig en sides penge på baggrund af det, I tidligere har oplyst I jeres notat.

Med venlig hilsen

Frank Mathiesen
Konsulent



Budget- og Planlægningskontoret
Slotsholmsgade 10

1216 København K
Tlf. direkte: 7226 8435
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk
im@im.dk

Fra: TJE001@politi.dk [mailto:TJE001@politi.dk]

Sendt: 16. maj 2012 15:14

Til: Frank Mathiesen

Cc: TFO003@politi.dk; NVE001@politi.dk; PNR001@politi.dk; KJC001@politi.dk; HPE040@politi.dk;
OAN001@politi.dk; RKO001@politi.dk

Emne: ATK

Kære Frank

Hermed som aftalt vores – helt overvejende redaktionelle – forslag til justeringer af coveret. Som nævnt er den eneste realitetsændring, vi foreslår, at fremrykke indsættelsen af de sidste 25 biler til 2013.

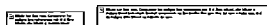
Vi har også genovervejet Thorkilds umiddelbare forslag om at nævne udgiftsskønnene vedr. stærkasseprojektet, men er ved nærmere eftertanke nået frem til, at det måske vil kunne fjerne fokus fra den fremadrettede løsning, så vi frafalder denne del.

Som nævnt ser vi meget gerne, at sagen fremmes så hurtigt som muligt, så den kan nå at komme med på FFL13, så lad os endelig vide, hvis der er noget vi kan gøre, eller hvis du måtte mangle noget i forhold til Fmt.

Vi har i øvrigt rykket lidt rundt på tropperne herude, så vicepolitimester Ole Andersen nu har overtaget Hans-Viggos rolle i projektet, og det vil derfor fremover være ham, der vil være tovholder i forhold til jer.

Hilsen – og god "ferie"
Troels

Troels Jensen
afdelingschef



Rigspolitiet - Politiområdet
Fællesstaben
Ejby Industrivej 125
2600 Glostrup
Telefon +45 4515 4006
www.politi.dk