

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget 2016-17
TRU Alm.del endeligt svar på spørgsmål 403
Offentligt



Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 16. maj 2017
Kontor: Forbyggelseskontoret
Sagsbeh: Katrine Born Thodsen
Sagsnr.: 2017-0032/41-0005
Dok.: 2245656

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 403 (Alm. del), som Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg har stillet til justitsministeren den 7. marts 2017. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Karsten Hønge (SF).

Søren Pape Poulsen

Jessika Helthberg Auken

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

T +45 7226 8400
F +45 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 403 (Alm. del) fra Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg:

”Hvad er den gennemsnitlige sagsbehandlingstid hos tungvognspolitiet ved anmeldelser om social dumping i branchen?”

Svar:

1. Det er ved besvarelse af spørgsmålet lagt til grund, at der henvises til den gennemsnitlige sagsbehandlingstid ved anmeldelser om ulovlig cabotagekørsel i vognmandsbranchen.

Anmeldelse sker som oftest som led i politiets målrettede kontrol med tunge køretøjer. Der henvises den samtidige besvarelse af spørgsmål nr. 402 (Alm. del) fra Folketingets Transport-, Bygnings- og Boligudvalg.

2. Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet indhentet en udtalelse fra Rigsadvokaten, der har oplyst følgende:

”Til brug for besvarelsen af spørgsmål nr. 403 har jeg fra POLSAS elektronisk indhentet oplysninger om sagsbehandlingstiden i årene 2012-2016 i de sager, der i POLSAS er registreret som cabotagesager. Oplysningerne vedrører alle cabotagesager, og det er derfor ikke muligt at oplyse, hvorvidt der i de enkelte sager konkret har været tale om social dumping.

Tabel 4 indeholder oplysninger om den gennemsnitlige sagsbehandlingstid målt i dage i alle cabotagesager regnet fra anmeldelsestidspunkt til den seneste afgørelse. Tabellen omfatter de sager, der afgøres indenretlig (dvs. fældende og frifindende domme samt tiltalefrafald med vilkår, der godkendes af retten), og de sager, der afgøres udenretligt (dvs. vedtagne bødeforlæg eller tiltalefrafald uden vilkår).

Tabel 4.

	2012	2013	2014	2015	2016
Antal afgjorte forhold	101	415	131	123	221
Antal afgjorte sager (sagskomplekser)	100	147	101	104	76
Sagsbehandlingstid i dage	63	328	137	213	403

Bemærkninger: Generelt for tabel 4-5: Data er analyseret på baggrund af POLSAS, bearbejdet i Qlikview efter anklagemyndighedens ledelsesinformationssystem. Der tages forbehold for indtastningsfejl. Data er dynamiske, idet der tages hensyn til rettelser af indtastningsfejl, forsinkede opdate-

ringer, nye afgørelser mv. Tabellerne viser antal sager (sagskomplekser) og antal forhold. Én sag kan indeholde flere forhold (overtrædelser). Den gennemsnitlige sagsbehandlingstid er beregnet på baggrund af sagsbehandlingstiderne i samtlige antal forhold (overtrædelser), som er afgjort i årene 2012-2016. Data er opdateret den 30. marts 2017.

Tabel 5 omhandler de forhold, hvor anklagemyndigheden har undladt at rejse tiltale efter retsplejelovens § 721 (påtaleopgivelse), f.eks. fordi der ikke er de nødvendige beviser i sagen. Tabellen omfatter ikke forhold, hvor efterforskningen er standset i medfør af retsplejelovens § 749, inden der er rejst sigtelse i sagen.

Tabel 5. Gennemsnitlig sagsbehandlingstid fra anmeldelse til seneste afgørelse (påtaleopgivelse) i sager om overtrædelse af cabotagereglerne.

	2012	2013	2014	2015	2016
Gennemsnitlig sagsbehandlingstid målt i dage	106	425	224	484	960
Antal sager (sagskomplekser)	10	11	12	16	7
Antal forhold	10	97	12	17	59

Rigsadvokaten har indhentet udtalelser fra landets tre tungvognscentre om baggrunden for stigningen i den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for cabotagesager i perioden fra 2012 til 2016, herunder stigningen i den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for påtaleopgivelser i cabotagesager.

Der er i udtalelserne peget på en række mulige årsager til stigningen i den gennemsnitlige sagsbehandlingstid.

Tungvognscentrene har blandt andet peget på, at der i perioden løbende har været identificeret en række problemstillinger om forståelsen og fortolkningen af cabotagereglerne, og drøftelserne af disse spørgsmål har haft betydning for sagsbehandlingstiden. Tungvognscentrene har også oplyst, at det har haft betydning for sagsbehandlingstiden, at enkelte cabotagesager i nogle tilfælde er sendt til retten med henblik på at få afklaret juridiske tvivlsspørgsmål om reglernes rækkevidde, inden der blev rejst tiltale i yderligere sager. Et af tungvognscentrene har endvidere oplyst, at de lokale byretter i en periode besluttede ikke at behandle visse cabotagesager, idet sagerne muligvis kunne blive berørt af en potentiel sag mod Danmark ved EU-Domstolen om den danske implementering af cabotagereglerne. Det kan oplyses, at der i 2017 er kommet klarhed over rækkevidden af den pågældende sag ved EU-Domstolen, og at sagerne derfor nu behandles, i det omfang de ikke er berørt af sagsanlægget.

For så vidt angår sagsbehandlingstiden i sager, hvor anklagemyndigheden har undladt at rejse tiltale efter retsplejelovens § 721 (påtaleopgivelse), har tungvognscentrene blandt andet oplyst, at enkelte sager har haft en særlig lang sagsbehandlingstid og dermed har påvirket den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for alle sagerne. Sagsbehandlingstiden i disse sager hænger blandt andet sammen med, at det har været nødvendigt at inddrage Trafikstyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) i relation til håndteringen af de pågældende spørgsmål. Anklagemyndigheden har efterfølgende i disse sager på baggrund af en konkret vurdering fundet, at sagernes gennemførelse ikke ville føre til, at den sigtede ville blive dømt. Sigtelserne er derfor opgivet i medfør af retsplejelovens § 721, stk. 1, nr. 2, om muligheden for at føre bevis for et strafbart forhold.

Det fremgår af tabel 4, at der er en stigning i den samlede sagsbehandlingstid fra 2015, hvor den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 213 dage, til 2016, hvor den gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 403 dage. Det bemærkes i den forbindelse, at der i 2016 var én cabotagesag med 45 forhold med en sagsbehandlingstid på 1098 dage. Hvis denne ene sag holdes ude af beregningen, vil den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for cabotagesager i 2016 falde fra 403 dage til 221 dage.

Hvis man ser på de sager, hvor anklagemyndigheden har undladt at rejse tiltale efter retsplejelovens § 721 (påtaleopgivelse), fremgår det af tabel 5, at den gennemsnitlige sagsbehandlingstid i 2014 var 224 dage, i 2015 var den 484 dage, og i 2016 var den 960 dage. Det bemærkes i den forbindelse, at der i 2015 var 4 sager med en sagsbehandlingstid på mere end 1000 dage. Hvis der i beregningen ses bort fra disse 4 sager, falder den gennemsnitlige sagsbehandlingstid fra 484 dage til 280 dage. I 2016 er der alene opgivet påtale i 7 sager. Heraf er der 2 sager med i alt 46 forhold med en sagsbehandlingstid på mere end 1000 dage. Hvis der i beregningen ses bort fra disse 2 sager, falder den gennemsnitlige sagsbehandlingstid på de øvrige 5 sager fra 960 dage til 442 dage.”

3. Som det fremgår af Rigsadvokatens bidrag, har der desværre – navnlig i de sager, der er afgjort i 2016 – været lange sagsbehandlingstider i sager vedrørende anmeldelser om ulovlig cabotagekørsel. Det skyldes bl.a. som anført, at der er tale om juridisk komplicerede sager, som i visse tilfælde har afventet en afgørelse fra EU-domstolen, samt at der i enkelte sager har været en særlig lang sagsbehandlingstid og dermed har påvirket den gennemsnitlige sagsbehandlingstid for alle sagerne.

Det er væsentligt, at alle straffesager, herunder sager om ulovlig cabotagekørsel, afgøres inden for rimelig tid. Justitsministeriet finder

på baggrund af oplysningerne om de lange sagsbehandlingstider, at der er behov for at følge sagsbehandlingstiderne på området, herunder i lyset af, at der nu er kommet klarhed over rækkevidden af den nævnte sag ved EU-Domstolen. Ministeriet har på den baggrund bedt Rigspolitiet og Rigsadvokaten om at følge udviklingen i sagsbehandlingstiden i cabotagesager i resten af 2017 og vurdere, om der er grundlag for yderligere initiativer på området.