



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K
DK Danmark

Dato: 11. maj 2020
Kontor: Forebyggelseskontoret
Sagsbeh: Christopher Gjerding
Sagsnr.: 2020-0030-3828
Dok.: 1408492

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 975 (Alm. del), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 25. februar 2020. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Peter Skaarup (DF).

Nick Hækkerup

/

Jacob Guldborg Rasmussen

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

T +45 7226 8400
F +45 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 975 (Alm. del) fra Folketingets Retsudvalg:

”Vil ministeren oplyse, i hvilke lande der anvendes hjullåse, til hvilke formål og af hvem? Spørgsmålet bedes besvaret senest to dage før afholdelse af åbent samråd om REU alm. del - samrådspm. AA.”

Svar:

Justitsministeriet har til brug for besvarelsen af spørgsmålet anmodet Udenrigsministeriet om at indhente bidrag fra Sverige, Norge, Finland, Tyskland og Nederlandene.

Ambassaden i Stockholm har fra det svenske justitsministerium fået oplyst følgende:

”Det har siden 2015 har været muligt at anvende hjullås i Sverige i henhold til ”lag 2014:1437”

I henhold til 3 § gælder det, at hvis det af særlige grunde kan antages, at konfiskering af fx nøgler til køretøjet ikke er tilstrækkeligt for at sikre, at en beslutning om at man ikke må køre videre følges, så kan Polismyndigheden eller Tullverket beslutte, at der skal anvendes hjullås, hvis det i det enkelte tilfælde er mere hensigtsmæssigt med hjullås end konfiskering af køretøjet.

Som det fremgår af §§ 7–10 kan hjullås anvendes for at:

- sikre fuldbyrdelse af sanktionsafgift (§ 7),
- forhindre fortsat overtrædelse af erhvervstrafiklovgivningen (yrkestrafiklagstiftningen) (§ 8),
- forhindre trafik med et køretøj hvis fører udgør en konkret fare for trafiksikkerheden (§ 9), og
- forhindre trafik med et køretøj som udgør en konkret fare for trafiksikkerheden (§ 10).

Tiltag som er iværksat efter §§ 7–9 kan gælde i højst 36 timer. For tiltag som er iværksat i henhold til 10 § er der ingen fastsat tidsgrænse. I alle tilfælde skal tiltaget ophøre, hvis der ikke længere findes grund til det. Behovet for tiltaget skal således løbende omprøves.”

Ambassaden i Oslo har fra det norske trafikministerium fået oplyst følgende:

”Det har siden 2015 været muligt at bruge hjullås, jf. vejtrafikloven §§ 36, 36 a, 36 b og 37.

Formålet med at anvende hjullås varierer i de forskellige bestemmelser.

Vejtrafikloven § 36 omhandler regler om forbud mod brug af et køretøj f.eks. med baggrund i hensynet til trafiksikkerheden. I § 36, stk. 3, står der, at "Bruksforbud som nevnt i første punktum kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning". Begrebet "mekanisk eller elektronisk innretning" er brukt for, at bestemmelsen skal være teknologineutral, sådan at også eventuelle nye indretninger, som udvikles, kan tages i brug. I dag vil der i praksis være tale om hjullås. I henhold til § 36, stk. 9, kan det gives påbud om hvile, hvor der afdækkes brud på køre-hviletidsbestemmelser, og et sådan påbud kan "om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning".

Efter vejtrafikloven § 36 a kan der ilægges overtrædelsesgebyr for brud på regler om vægt og dimensioner. Et køretøj kan tages i forvaring eller anvendelse forbydes, indtil et gebyr eller omkostninger er betalt, eller der er stillet sikkerhed for betaling. "Forvaring og bruksforbud kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning".

Vejtrafikloven § 36 b giver en generel hjemmel for at holde et køretøj tilbage, hvor det er nødvendigt for at sikre betaling af bøder eller sanktioner ilagt efter brud på regler givet i eller i medhold af vejtrafikloven. Det følger af stk. 2, at "Tilbageholdsretten kan om nødvendig sikres ved bruk av mekanisk eller elektronisk innretning".

I henhold til vejtrafikloven § 37 kan et køretøj på visse vilkår fjernes og tages i forvaring. "Kjøretøy som er tatt i forvaring, står for eierens regning og risiko. Forvaring kan om nødvendig sikres ved hjelp av mekanisk eller elektronisk innretning. Kjøretøyet kan ved bruk av slik innretning holdes tilbake inntil omkostninger knyttet til bruken av innretningen er betalt".

Hjullåse kan anvendes af kontrolmyndighederne dvs. hovedsageligt politiet, Statens vegvesen og Tolletaten (Tolden).

Trafikministeriet arbejder desuden med en lovændring for at indføre retten til at tilbageholde og adgang til at bruge hjullås også for at sikre betaling af bøder og gebyrer givet for brud på erhvervstransportsloven. I dag kan det udelukkende gives ved brud på vejtrafikloven. Lovforslaget skal efter planen lægges frem for Stortinget efteråret 2020.

Ambassaden i Helsinki har fra det finske indenrigsministerium fået oplyst følgende:

”I Finland er kommunale parkeringsmyndigheder ansvarlige for anvendelsen af hjullåse ifm. parkeringskontrol. Anvendelsen af hjullåse har hjemmel i lovgivningen om parkeringskontrol (727/2011). Alternativt har myndighederne også mulighed for at flytte et køretøj, jf. loven om flytningen af køretøjer (1508/2019).

Ifølge lovgivning om parkeringskontrol er det tilladt for parkeringsmyndigheder at fastgøre en hjullås på et parkeret køretøj, såfremt det har været parkeret ulovligt i mere end to døgn, eller hvis der findes flere ubetalte parkeringsbøder. Formålet med disse tiltag er at undgå, at køretøjets ejer flytter køretøjet selv. Myndigheder kan også vælge at flytte køretøjet som et alternativ til at bruge en hjullås. Hjullåsen kan ikke fjernes, før ejeren af køretøjet betaler de ubetalte parkeringsbøder, medmindre en domstol afgør andet. Ejeren skal ligeledes betale et gebyr for brugen af hjullås. Gebyret fastsættes af kommunerne på baggrund af loven om kriterier for udgifter til staten og det kommunalt bestemte beløb.”

Ambassaden i Berlin har oplyst følgende:

”Brugen af hjullåse i Tyskland sker decentralt. Nogle kommuner og byer anvender hjullåse, mens andre ikke gør. Hjullåse anvendes typisk i forbindelse med indkrævning af skat og anden offentlig gæld. Brugen af hjullåse og pantsættelsen af et køretøj eller truslen herom er sidste udvej over for, hvad der kan betegnes som notoriske skyldnere. Nedenstående opstilling er ikke udtømmende for Tyskland.

I Berlin blev hjullåse anvendt i pilotforsøg i 2004 af de lokale skattemyndigheder og har derefter udviklet sig til fast praksis over skyldnere. Formålet er skatteindkrævning og indkrævning af anden offentlig gæld, herunder bøder.

I Köln har hjullåse været anvendt af skattemyndighederne siden 1995. I nogle tilfælde er myndighederne gået over til brugen af såkaldte ventilvogter (ty. Ventilwächter), som er en mindre pneumatisk anordning, der monteres på hjulets ventil, og som tømmer hjulet for luft ved kørsel over 15 km/t.

Byen Hannover indførte i 2003 brugen af ventilvogtere og henviste til samme praksis i bl.a. Wilhelmshaven, Osnabrück og Cottbus. Det er skattemyndighederne i Hannover, der håndhæver brugen.

I Slesvig-Holsten (Lybæk, Flensborg, Norderstedt) anvendes både hjullåse og ventilvogtere. Flensborg har brugt ventilvog-

tere siden 2010 over for systematiske skyldnere (skat, licens, bøder). I delstaten Mecklenburg-Vorpommern (Wismar, Greifswald) anvendes hjullåse over for personer med skattegæld.

Skattemyndighederne i Hamborg har testet brugen af hjullåse i et pilotforsøg og har fortsat denne praksis. Hjullåse anvendes til indkrævning af forskellige typer af skat og moms og anden offentlig gæld.

I den mindre by Niederkassel i delstaten Nordrhein-Westfalen anvendes hjullåse til indkrævning af offentlig gæld, det være sig både forskellige typer af skat, licens og gebyrer til daginstitutioner.

Erfaringer i de ovennævnte storbyer har vist, at betalingsviljen forbedres ved brug af eller trussel om brugen af hjullåse. Persondataekspertes har kritiseret anvendelsen af hjullåse, når brugen ledsages et anbragt advarselsmærkat på bilen, der tydeligt viser, at bilens ejer er skyldner. Den store tyske automobilklub ADAC har ligeledes kritiseret brugen af hjullåse, fordi skyldnere udskammes offentligt og pga. risikoen for skader på bilen, hvis advarslen overses eller forsvinder. Man er derfor gået over til at anvende et simpelt mærkat med kun et enkelt telefonnummer til den beslaglæggende myndighed, som klæbes på bilen.”

Ambassaden i Haag har fra det nederlandske justits- og sikkerhedsministerium fået oplyst følgende:

”Regulering af brugen af hjullåse er kommunernes ansvarsområde. Det er op til det enkelte byråd at fastsætte regler for påsætning og fjernelse af hjullåse samt inddragelse og opbevaring af køretøjer.

Oftest gør kommuner brug af hjullåse ift. inddrivelse af parkeringsbøder. I tilfælde hvor en borger ikke har betalt parkeringsafgiften, modtager den pågældende op til to bøder. Hvis første bøde ikke betales, udstedes yderligere én bøde. Udebliver betaling for begge bøder, anvendes en hjullås på det pågældende køretøj.”