

# Lagrådsremiss

## Skärpta regler om förverkande av fordon vid trafikbrott

---

Regeringen överlämnar denna remiss till Lagrådet.

Stockholm den 11 september 2014

*Beatrice Ask*

*Mattias Larsson*  
(Justitiedepartementet)

## Lagrådsremissens huvudsakliga innehåll

Ett viktigt led i arbetet med att förhindra återfall i trafikbrott och därigenom förbättra trafiksäkerheten är att det finns möjlighet att förverka fordon som har använts vid trafikbrott.

I syfte att öka möjligheterna att förverka fordon föreslår därför regeringen att man vid bedömningen av om förverkandet behövs för att förebygga fortsatt brottslighet särskilt ska beakta om gärningsmannen gjort sig skyldig till flera fall av olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri under en begränsad tid. Endast om ett förverkande är uppenbart oskäligt får man låta bli att förverka ett fordon.

För att minska polisens kostnader för förvaring av fordon föreslår regeringen också att det ska bli möjligt att sälja eller förstöra beslagtagna fordon innan ett förverkandebeslut har fattats, om de inte är värda mer än en femtedel av prisbasbeloppet.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 februari 2015.

# Innehållsförteckning

1	Beslut .....	3
2	Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott .....	4
3	Ärendet och dess beredning .....	6
4	Gällande rätt och behovet av en reform .....	6
4.1	Gällande rätt .....	6
4.2	Behovet av en reform .....	9
5	Förändringar i reglerna om fordonsförverkande .....	13
5.1	En skärpt förverkandereglering för fordon vid upprepad trafikbrottslighet .....	13
5.2	Värdeförverkande .....	18
6	Ett fordon ska i vissa fall kunna säljas eller förstöras innan förverkandefrågan prövats .....	19
7	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser .....	26
8	Ekonomiska konsekvenser .....	27
9	Författningskommentar .....	28
Bilaga 1	Sammanfattning av promemorian Ds 2012:42 .....	32
Bilaga 2	Promemorians lagförslag .....	33
Bilaga 3	Förteckning över remissinstanserna .....	35

# 1 Beslut

Regeringen har beslutat att inhämta Lagrådets yttrande över förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

## 2 Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

*dels att 7 § ska ha följande lydelse,*

*dels att det i lagen ska införas tre nya paragrafer, 8–10 §§, av följande lydelse.*

### *Nuvarande lydelse*

Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt. Detsamma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag.

### *Föreslagen lydelse*

#### 7 §<sup>1</sup>

Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är *uppenbart* oskäligt. Detsamma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag.

*Vid bedömningen av om förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet ska det särskilt beaktas om gärningsmannen har gjort sig skyldig till flera fall av olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri under en begränsad tid.*

Första stycket gäller även i fråga om egendom som varit avsedd att användas som hjälpmedel vid brott enligt denna lag, om brottet har fullbordats. Bestämmelser om tillfälligt omhändertagande av egendom i syfte att förhindra rattfylleribrott finns i 24 a–24 d §§ polislagen (1984:387) och i 9–11 §§ lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

#### 8 §

*Undersökningsledaren eller åklagaren får omedelbart besluta att ett fordon som har tagits i beslag för att det skäligen kan antas bli förverkat enligt 7 § får säljas eller förstöras, om fordonets värde understiger en femtedel av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:323.

*gällde vid beslaget. Ett sådant beslut får dock verkställas tidigast tre veckor efter det att en under rättelse om beslutet har sänts till den som beslaget har gjorts hos.*

*Ett beslut enligt första stycket får inte överklagas. Om rättens prövning av beslaget har begärts enligt 27 kap. 6 § rättegångsbalken, får dock fordonet inte säljas eller förstöras innan beslaget har prövats av tingsrätten.*

*Intäkter vid försäljning tillfaller staten.*

#### *9 §*

*Om ett fordon som sålts eller förstörts enligt 8 § inte förverkas, har ägaren rätt till ersättning. För egendom som har sålts lämnas dock inte ersättning med högre belopp än vad som influtit vid försäljningen. Om fordonet har förstörts, lämnas ersättning med skäligt belopp.*

*Beslut om ersättning fattas av Polismyndigheten efter ansökan av fordonets ägare.*

#### *10 §*

*Den som är missnöjd med ett beslut om ersättning enligt 9 § andra stycket får inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet begära rättens prövning av det. Ansökan görs till den tingsrätt som kunnat pröva beslaget. Vid domstolens handläggning tillämpas lagen (1996:242) om domstolsärenden.*

*Ersättningen betalas ut av Polismyndigheten sedan beslutet vunnit laga kraft.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 februari 2015.
  2. Om det senaste brottet har begåtts före ikraftträdandet gäller 7 § i den äldre lydelsen.

### 3 Ärendet och dess beredning

Den 1 mars 2011 beslutade chefen för Justitiedepartementet att ge en sakkunnig person i uppdrag att biträda departementet med en översyn av bestämmelserna om förverkande av fordon vid trafikbrott.

I augusti 2012 överlämnades promemorian Förverkande av fordon vid trafikbrott (Ds 2012:42). En sammanfattning av promemorian och dess lagförslag finns i *bilaga 1* respektive *bilaga 2*. Promemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 3*. En sammanställning av remissyttrandena finns tillgänglig i Justitiedepartementet (dnr Ju 2012/7289/L5).

Regeringen beslutade i december 2013 att ge Åklagarmyndigheten och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att i samråd utarbeta riktlinjer för att förbättra sina metoder och sin samverkan när det gäller att utreda frågor som rör äganderätt till fordon som kan bli föremål för förverkande enligt 7 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Uppdraget redovisades till Regeringskansliet (Justitiedepartementet) den 11 juni 2014.

### 4 Gällande rätt och behovet av en reform

#### 4.1 Gällande rätt

##### *Allmänt om förverkande*

De generella reglerna om förverkande finns i 36 kap. brottsbalken. Det är dock vanligt att det finns särskilda förverkandebestämmelser i specialstraffrättslig lagstiftning.

Förverkande kan antingen ske genom sakförverkande eller värdeförverkande. Sakförverkande innebär att viss specifik egendom förklarar förverkad, dvs. att ägaren eller rättighetsinnehavaren förlorar sin rätt till egendomen. Vid värdeförverkande förklarar i stället värdet av viss egendom eller vissa förtjänster förverkade. Ett värdeförverkande har formen av en förpliktelse för den enskilde att betala ett angivet belopp till staten.

Vidare finns en skillnad mellan obligatoriska och fakultativa förverkanderegler. Om förverkanderegeln är utformad på så sätt att förverkande *ska* ske när förutsättningarna i paragrafen är uppfyllda sägs regeln vara obligatorisk. Om regeln däremot anger att förverkande *får* ske och det därmed finns utrymme att underlåta förverkande under vissa omständigheter sägs regeln vara fakultativ. Förverkandebestämmelser medger därutöver vanligen att förverkande kan underlåtas om det är oskäligt eller uppenbart oskäligt. Även när det inte särskilt anges gäller dock enligt 36 kap. 16 § brottsbalken att förverkande alltid får underlåtas om det är uppenbart oskäligt. Det innebär att även obligatoriska förverkanderegler kan sägas ha en viss fakultativ karaktär.

Egendom som förklarats förverkad och värdet av sådan egendom tillfaller enligt 36 kap. 17 § brottsbalken staten, om inte annat är föreskrivet.

### *Förverkande enligt trafikbrottslagen*

Särskilda regler om förverkande av fordon som använts vid trafikbrott finns i 7 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). Enligt paragrafen får ett fordon som använts vid brott enligt lagen förklaras förverkat om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt. Detsamma gäller annan egendom som använts som hjälpmedel vid brott enligt lagen samt egendom som varit avsedd att användas som hjälpmedel vid brott, om brottet fullbordats.

### *Förfarandet vid prövning av frågor om förverkande*

Ett förverkande kan komma till stånd antingen genom beslut av domstol eller vid strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot.

När en fråga om förverkande tas upp i samband med åtal för det brott som förverkandet grundar sig på, regleras förfarandet av de allmänna reglerna om rättegången i brottmål. I samband med strafföreläggande och föreläggande av ordningsbot ska ett eventuellt förverkande ingå i det som ska godkännas.

Rör förverkandefrågan någon som inte är tilltalad för brott, regleras förfarandet i lagen (1986:1009) om förfarandet i vissa fall vid förverkande m.m. Enligt huvudregeln prövas förverkandefrågan i dessa fall av allmän domstol efter särskild talan. Rättegångsbalkens regler om åtal för brott på vilket inte kan följa svårare straff än böter ska då tillämpas.

### *Hos vem förverkande får ske*

I 36 kap. 5 § brottsbalken finns regler om mot vem en förverkandeförklaring kan riktas, dvs. vem som genom sakförverkande kan fråntas egendom eller som genom värdeförverkande kan förpliktats att betala ett penningbelopp.

Reglerna innebär att förverkande till följd av brott får ske hos:

- a) gärningsmannen eller annan som medverkat till brottet,
- b) den i vars ställe gärningsmannen eller annan medverkande var,
- c) den som genom brottet beretts vinning eller näringsidkare som avses i 4 §, eller
- d) den som efter brottet förvärvat egendomen genom bodelning eller på grund av arv eller testamente eller genom gåva eller som efter brottet förvärvat egendomen på annat sätt och då haft vetskap om eller skäligen anledning till antagande om egendomens samband med brottet.

Tillhörde inte egendomen vid brottet någon av dem som anges i kategorierna a–c, får den inte förklaras förverkad.

Enligt 36 kap. 5 b § brottsbalken består särskild rätt till egendom som förklaras förverkad, om inte även den särskilda rätten förklaras förverkad. Det innebär att en avbetalningssäljares rätt skyddas utan att ett särskilt förbehåll behöver göras vid förverkandet.

I trafikbrottslagen finns inga särskilda regler om hos vem förverkande får ske. Det betyder att den generella bestämmelsen i 36 kap. 5 § brottsbalken är tillämplig.

## *Beslag*

Generella regler om beslag i brottmål finns i 27 kap. rättegångsbalken. Beslag får bl.a. ske av föremål som skäligen kan antas vara förverkade på grund av brott (1 § första stycket). Beslag får riktas såväl mot den som är misstänkt för brottet som mot annan. Det finns inte något krav på att brottet ska ha en viss straffskala. Beslag får endast beslutas om skälen för åtgärden uppväger det intrång eller men i övrigt som åtgärden innebär för den misstänkte eller för något annat motstående intresse (1 § tredje stycket).

Den som med laga rätt griper eller anhåller en misstänkt eller verkställer häktning, husrannsakan, kroppsvisitation eller kroppsbesiktning får ta föremål som påträffas i beslag. Föremål som i annat fall påträffas får tas i beslag av undersökningsledaren eller åklagaren. Om det är fara i dröjsmål får även en polisman ta föremål i beslag, men ska då skyndsamt anmäla detta hos undersökningsledaren eller åklagaren, som i sin tur omedelbart prövar om beslaget ska bestå (4 §). Om ett beslag verkställts utan att rätten har beslutat om det får den som drabbats av beslaget begära rättens prövning av beslaget. Om detta sker ska rätten så snart som möjligt och senast inom fyra dagar därefter hålla en förhandling i beslagsfrågan (6 §). När målet avgörs ska rätten pröva om ett beslag fortfarande ska bestå. Rätten får i samband med dom besluta om beslag (8 §).

Om ett beslag hävs ska föremålet lämnas ut till målsäganden eller den hos vilken beslaget gjorts. Hämtas föremålet inte ut finns särskilda bestämmelser om förfarandet i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. (8 a §).

Ett i beslag taget föremål ska tas i förvar av den som har verkställt beslaget. Föremålet får dock lämnas kvar i innehavarens besittning, om det kan ske utan fara eller annars är lämpligt. Det beslagtagna föremålet ska vårdas väl och hållas under noggrann tillsyn (10 §).

I de fall det finns en särskild reglering om beslag i annan lagstiftning gäller denna framför reglerna i 27 kap. rättegångsbalken (17 §).

### *Lagen om förfarandet med förverkad egendom och hittegods m.m.*

I lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegods m.m. (förfarandelagen) regleras bl.a. hur egendom som tillfallit staten på grund av förverkande eller inte hämtats ut sedan ett beslag hävts ska tas om hand.

Huvudregeln är att egendom som förverkats och därigenom tillfallit staten ska säljas genom den förvarande myndighetens försorg. Kan egendomen inte säljas får den förstöras (6 §). När det gäller egendom som inte hämtas ut sedan ett beslag hävts ska ägaren delges en underrättelse om att egendomen finns tillgänglig för avhämtning. Om egendomen inte hämtas inom en viss tid från delgivningen ska egendomen säljas eller förstöras (2 b §). Det finns även en särskild bestämmelse som medger omedelbar försäljning bl.a. om värden av egendomen skulle vara förenad med alltför stora kostnader eller det finns särskilda skäl för det (4 §).



### *Förstörande av egendom innan beslut om förverkande vunnit laga kraft*

I rättegångsbalken finns inga regler om förtida försäljning eller förstöring av beslagtagna egendom. Åtgärderna i förfarandelagen bygger därför på att det antingen finns ett beslut om förverkande eller att ett beslag hävts dessförinnan men föremålet inte hämtats ut.

Inom specialstraffrätten finns det emellertid särskilda bestämmelser som gör det möjligt att förstöra eller sälja egendomen innan det finns ett beslut om förverkande. Ett exempel är lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. Egendom som tagits i beslag i förverkandesyfte med stöd av den lagen får förstöras även innan ett förverkandebeslut fattas, om dess värde är ringa eller om det annars måste anses försvarligt att förstöra egendomen. I annat fall får egendomen säljas. Ett beslut om förstörande eller försäljning fattas av undersökningsledaren eller åklagaren eller i vissa fall av Polismyndigheten. Om ett beslag hävs och egendomen är förstörd eller såld ska ersättning betalas ut av allmänna medel. Ersättningen ska motsvara egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Beslut om ersättning fattas av åklagare. Den som drabbas av beslutet får begära rättens prövning av beslutet om ersättning. En sådan begäran ska göras inom en månad från det att beslutet delgetts till den domstol som har kunnat pröva beslaget. Ersättningen betalas ut av länsstyrelsen på begäran av åklagaren. En motsvarande ordning gäller för bland annat beslag av narkotika enligt 7 § narkotikastrafflagen (1968:64), dopningsmedel enligt 6 § lagen (1991:1969) om förbud mot vissa dopningsmedel och alkoholdrycker enligt 12 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622).

Ett annat exempel på en ordning som medger förtida försäljning eller förstörande finns i lagen (2000:1225) om straff för smuggling. Enligt 24 § får en myndighet som har hand om egendom som har tagits i beslag för att den skäligen kan antas bli förverkad omedelbart låta sälja den om den inte kan vårdas utan fara för att den förstörs, vården av den är förenad med alltför stora kostnader eller det annars finns särskilda skäl. Kan egendomen inte säljas får den i stället under vissa omständigheter förstöras. Om egendom som sålts eller förstörts inte förverkas har ägaren eller annan rättsinnehavare rätt till ersättning. För egendom som sålts lämnas ersättning med ett belopp som högst uppgår till det belopp som influtit vid försäljningen. Om egendomen förstörts, lämnas ersättning med ett skäligt belopp.

## 4.2 Behovet av en reform

### *Den nuvarande förverkandebestämmelsens tillkomst*

Regler om förverkande av fordon som använts vid trafikbrott infördes i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) genom lagstiftning som trädde i kraft den 1 juli 1987. Enligt bestämmelsen fick ett fordon som använts vid brott enligt trafikbrottslagen förklaras förverkat, om det var uppenbart att detta behövdes för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte var oskäligt.

I samband med skärpningar av straffansvaret för rattfylleri under 1990-talet övervägdes utvidgningar av möjligheten att förverka fordon som

använts vid trafikbrottslighet. I propositionen (prop. 1993/94:44 s. 52 f.) angavs att det, mot bakgrund av den skärpta syn på trafiknykterhetsbrotten som kommit till uttryck i bl.a. det lagstiftningsärendet (promillegränsen för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 promille till dagens 1,0 och straffet för grovt rattfylleri skärptes), framstod som naturligt att överväga om den restriktiva utformningen av förverkandebestämmelsen var sakligt motiverad.

Med hänsyn till de stora risker som trafiknykterhetsbrott och andra allvarliga trafikbrott utgör framstod det enligt regeringen i jämförelse med vad som gäller för förverkande på andra områden som i hög grad rimligt att fordon som använts vid sådana brott förverkades i större utsträckning än vad som var fallet. Det var vidare regeringens uppfattning att straffhotet i många fall inte hade en tillräckligt brottsavhållande effekt på den som har benägenhet att köra bil i påverkat tillstånd. Vetskapen om att det – utöver det hot som lagföring och straff innebär – finns en beaktansvärd risk för att bli av med sin bil kunde sannolikt få en viss betydelse i preventivt hänseende.

Mot den bakgrunden föreslog regeringen slopande av kravet på att det skulle vara uppenbart att åtgärden behövdes för att förebygga trafikbrott.

När det gällde den närmare innebörden av förändringen angav regeringen att bedömningen av om ett förverkande behövs med hänsyn till risken för fortsatt brottslighet även fortsättningsvis måste göras genom en sammanvägning av samtliga omständigheter, men att borttagandet av kravet på att behovet att förebygga fortsatt brottslighet skulle vara uppenbart innebar att lägre krav ska ställas i detta avseende än vad som tidigare var fallet. Vidare anfördes att det var tillräckligt att risken för fortsatt brottslighet enligt vanliga bedömningsprinciper framstod som beaktansvärd. Risk för återfall kunde allmänt sett sägas föreligga när gärningsmannen gjort sig skyldig till flera trafikbrott av inte alltför obetydlig beskaffenhet eller när trafikbeteendet framstod som särskilt hänsynslöst eller präglat av en likgiltighet inför trafiksäkerhetens krav. Som exempel på det sistnämnda angavs särskilt fall av grovt rattfylleri när körningen skett under omständigheter som medfört påtaglig fara för trafiksäkerheten. Om gärningsmannen återfallit i rattfylleribrott borde det normalt kunna förut sättas att ett förverkande är påkallat för att förebygga fortsatt sådan brottslighet (prop. 1993/94:44 s. 70 f.).

På Lagrådets inrådan avstod regeringen från att lägga fram ett förslag om ett förändrat oskälighetsrekvisit med innebörd att förverkande bara skulle underlåtas om det var uppenbart oskäligt. Lagrådet ansåg att man borde gå försiktigt fram när det gällde en lagändring som sammantaget skulle innebära en mycket kraftig ökning av förverkandemöjligheterna. Lagrådet konstaterade också att förslaget i denna del inte varit föremål för sedvanlig remissbehandling.

#### *Ett tidigare förslag till förändringar ledde inte till lagstiftning*

Även efter 1994 års lagändring har möjligheten att förverka fordon med stöd av 7 § trafikbrottslagen tillämpats restriktivt av domstolarna. I rättspraxis har rekvisitet ”om det behövs för att förebygga brott” ofta tillämpats på så sätt att det krävts flera relativt nära varandra i tiden liggande trafikbrottsdomar (se t.ex. NJA 1996 s. 436). Bland annat mot den bak-

grunden fick en sakkunnig person i maj 2003 i uppdrag att biträda Justitiedepartementet med en översyn av vissa frågor om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet.

I februari 2004 överlämnades promemorian Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet (Ds 2004:24). I denna föreslogs en kompletterande förverkandegrund i 7 § trafikbrottslagen där det till skillnad från den gällande inte ställdes upp ett krav på ett brottsförebyggande syfte med åtgärden. Förslaget innebar att ett fordon med körförbud eller andra brister från trafiksäkerhetssynpunkt som inte var ringa och som hade ett lågt värde i princip alltid skulle förklaras förverkat, om det använts vid ett trafikbrott för vilket fängelse var föreskrivet. Vidare föreslogs att förverkande skulle kunna ske hos den som använt fordonet vid brottet, även om det inte tillhört honom eller henne. Slutligen föreslogs när det gällde beslag av ett sådant fordon att Polisen skulle få förstöra eller sälja fordonet, om värden av fordonet med hänsyn till dess värde var förenat med alltför stora kostnader.

Förslagen i promemorian fick ett blandat mottagande av remissinstanserna. Flertalet ansåg visserligen att nuvarande möjlighet att förverka fordon inte var tillfredsställande. Många ansåg dock att förverkande måste förutsätta ett behov av att förebygga trafikbrott och att åtgärder som enbart syftade till att förbättra trafiksäkerheten borde regleras i annan lagstiftning. Vidare framfördes invändningar mot att endast fordon med låga värden skulle omfattas. En del remissinstanser ansåg att värdet bara borde beaktas vid en slutlig skälighetsbedömning. Det påpekades att personer med begränsade ekonomiska möjligheter skulle riskera att få sina fordon förverkade i större utsträckning än bättre bemedlade personer. Vidare ansåg flera remissinstanser att förslaget om förverkande hos annan än ägaren var alltför långtgående och riskerade att komma i konflikt med bestämmelserna om egendomsskydd i första tilläggsprotokollet till den europeiska konventionen av den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) och regeringsformen. Mot bakgrund av denna kritik ledde förslaget inte till lagstiftning.

### *Behovet av att på nytt överväga en reform*

Trafikbrott är mycket vanligt förekommande och risken för återfall i vissa av dessa brott är hög. Enligt Brottsförebyggande rådets statistik anmäldes år 2013 knappt 74 000 brott mot trafikbrottslagen. De inom denna brottskategori klart mest frekventa brotten är olovlig körning (cirka 31 000 fall) och rattfylleribrott (cirka 27 000 fall). Under den senaste tioårsperioden har det totala antalet anmälda trafikbrott varit relativt oförändrat. Under perioden har dock antalet anmälda drograttfyllerier ökat från cirka 6 500 till närmare 13 000 och antalet anmälda fall av olovlig körning gått ned med cirka 10 000 fall.

Av dem som dömts för olovlig körning återfaller knappt 40 procent inom ett år och omkring 50 procent inom tre år i brott mot trafikbrottslagen. Motsvarande återfallsfrekvens för rattfylleribrotten är cirka 10 procent inom ett år och omkring 20 procent inom tre år.

Att minska antalet återfall i trafikbrott är ett viktigt led i arbetet med att nå de mål som riksdagen satt upp för trafiksäkerheten. I synnerhet alko-

holpåverkade förare utgör en stor riskfaktor i trafiken. Det finns ett klart samband mellan förekomsten av trafikolyckor och rattfylleri (se prop. 2010/11:26 s. 19).

Som framhölls redan när förverkandereglererna infördes 1987 har straffhotet i många fall inte en tillräckligt brottsavhållande effekt på den som har en benägenhet att köra bil alkoholpåverkad eller utan körkort. Förverkande av det fordon som använts vid trafikbrottet kan dock sannolikt bidra till en sådan effekt. Utöver att den från vilken bilen förklaras förverkad i många fall rent faktiskt hindras från att på nytt begå trafikbrott och därigenom utsätta sig själv och andra för fara, är det nämligen troligt att redan vetskapen om att en överträdelse av trafikbrottslagens regler kan, utöver lagföring och straff, medföra att man kan få sin bil förverkad har betydelse i preventivt hänseende. I det förebyggande arbetet är alltså möjligheten att förverka fordon som använts vid trafikbrottslighet en viktig komponent. Det finns även fog för att utgå från att det finns en bred allmän acceptans för att den som gör sig skyldig till vissa typer av trafikbrott, eller återfaller i sådana brott, bör få sitt fordon förverkat för att förhindra att han eller hon fortsätter att begå sådana brott.

Som har konstaterats i promemorian är det med beaktande av det stora antal trafikbrott som anmäls varje år förhållandevis sällan som ett ansvarsyrkande förenas med ett yrkande om att det fordon som använts vid brottet ska förverkas. I promemorian har redovisats flera tänkbara förklaringar till detta.

En förklaring tar sikte på hur polis och åklagare arbetar med utredningar och förundersökningar rörande trafikbrott. Det som i det sammanhanget synes vålla störst problem är att utredningen om vem som äger bilen ofta kan vara bristfällig, vilket i dessa fall hindrar ett yrkande om förverkande och försvårar möjligheten att utreda om bilägaren gjort sig skyldig till exempelvis tillåtande av olovlig körning (3 § tredje stycket trafikbrottslagen). Det förekommer också att polisen avstår från att ta fordon i beslag på grund av bl.a. oklara ägarförhållanden. Mot denna bakgrund gav regeringen i december 2013 Åklagarmyndigheten och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att i samråd utarbeta riktlinjer för att förbättra sina metoder och sin samverkan när det gäller att utreda frågor som rör äganderätt till fordon som kan bli föremål för förverkande. En redovisning av uppdraget lämnades till Justitiedepartementet den 11 juni 2014. Regeringen kommer att följa upp resultatet av detta utvecklingsarbete.

En annan förklaring som har uppmärksamats i promemorian är att lagändringen 1994, då kravet på att det skulle vara uppenbart att ett förverkande behövdes för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet slopades, inte har fått det genomslag i rättstillämpningen som förväntades när förändringen genomfördes. Bedömningen av i vilka situationer det allmänt sett föreligger risk för återfall och därigenom skäl att förverka fordonet har efter Högsta domstolens avgörande i NJA 1996 s. 436 fått en förhållandevis restriktiv tillämpning i domstolarna. I målet hade den tilltalade under cirka en och en halv månads tid år 1994 vanemässigt fört olika personbilar utan behörighet. Han hade genom tre tidigare domar dömts för trafikbrott begångna 1989 (rattonykterhet), 1990 (olovlig körning, grovt brott), 1992 (olovlig körning, grovt brott och grov vårdslöshet i trafik) och 1993 (olovlig körning, grovt brott). Högsta domstolen (majoriteten) uttalade att det vid en samlad bedömning inte kunde anses

att trafikbrotten var så omfattande eller allvarliga att ett förverkande behövdes för att förebygga fortsatt brottslighet enligt trafikbrottslagen. Det beaktades särskilt att tidigare trafikbrott legat förhållandevis långt tillbaka i tiden och begåtts med lång tids mellanrum.

Slutligen har, mot bakgrund av att de fordon som tas i beslag och förverkas vanligen har ett förhållandevis lågt värde, i promemorian ifrågasatts om skälighetsrequisitet i praxis fått en mer långtgående betydelse när det gäller fordonets värde än vad som förutsatts i förarbetena till bestämmelsen.

Mot den bakgrund som nu har tecknats finns det ett tydligt behov av att överväga om nuvarande reglering erbjuder tillräckliga möjligheter till förverkande.

I promemorian Förverkande av fordon vid trafikbrott (Ds 2012:42) föreslås en utvidgning av möjligheterna till förverkande genom att det ska anses att förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet om gärningsmannen har gjort sig skyldig till flera fall av olovlig körning eller rattfylleribrott under en begränsad tid och förverkande inte är uppenbart oskäligt. Vidare föreslås en möjlighet att i stället för fordonet förklara dess värde förverkat. Slutligen föreslås att ett fordon som tagits i beslag i förverkandesyfte ska få förstöras eller säljas innan ett beslut om förverkande har fattats, om förvaringskostnaden för fordonet kan förväntas överstiga dess värde.

I det följande redovisar regeringen sin bedömning av de förslag som lämnas i promemorian. Vid bedömningen har regeringen utgått från den organisation av polisen som träder i kraft den 1 januari 2015.

## 5 Förändringar i reglerna om fordonsförverkande

### 5.1 En skärpt förverkandereglering för fordon vid upprepad trafikbrottslighet

<p><b>Regeringens förslag:</b> Möjligheten att förverka fordon som använts vid brott mot trafikbrottslagen utvidgas genom att det i förverkandebestämmelsen införs en anvisning om att det vid bedömningen av om förverkande behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet särskilt ska beaktas om gärningsmannen har gjort sig skyldig till flera fall av olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri under en begränsad tid. Vidare stramas oskälighetsrequisitet upp genom att förverkande ska få ske i de fall det inte är uppenbart oskäligt. Motsvarande ska gälla även annan egendom som använts som hjälpmedel vid trafikbrott eller varit avsedd att användas som hjälpmedel.</p>
--

**Promemorians förslag** överensstämmer i sak med regeringens. I promemorian har dock förslaget om utvidgning av förverkandemöjligheterna utformats som en obligatorisk förverkandereglering. Vidare omfattar regeringens förslag i sin helhet även annan egendom än fordon.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser antingen tillstyrker promemorians förslag eller lämnar det utan invändning. *Riksdagens ombudsmän*, *Justitiekanslern* och *Sveriges advokatsamfund* avstyrker dock förslaget och menar att redan befintlig lagstiftning ger tillräckliga möjligheter att förverka fordon i den utsträckning som krävs för att motverka fortsatt brottslighet och att problemet i stället är att reglerna inte tillämpas på det sätt och i den utsträckning som varit avsikten. *Hovrätten över Skåne och Blekinge*, *Förvaltningsrätten i Malmö*, *Lunds universitet*, *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* är också av bl.a. samma skäl tveksamma till utvidgad lagstiftning.

När det gäller förslagets utformning anser *Hovrätten över Skåne och Blekinge* och *Hovrätten för Västra Sverige* att det är lämpligare att hela förverkandebestämmelsen utformas som en obligatorisk regel än att en begränsad sådan regel införs vid sidan av en fakultativ huvudbestämmelse. *Lunds universitet* är med beaktande av att det handlar om en obligatorisk bestämmelse kritiskt mot att vissa rekvisit i bestämmelsen är oprecisa. *Uppsala universitet* anser bl.a. att det finns skäl att underlåta förverkande i flera fall än när det uppenbart oskäligt i förhållande till en obligatorisk förverkanderegulering samt, i likhet med *Sundsvalls tingsrätt*, att det bör förtydligas vad som gäller om de förverkandegrundande brotten omfattar flera olika fordon.

*Södertörns tingsrätt*, *Justitiekanslern* och *Sveriges Advokatsamfund* är tveksamma till att likställa olovlig körning med rattfylleri när det gäller möjligheterna till förverkande vid upprepad brottslighet. *Norrköpings tingsrätt* anser att den nya bestämmelsen uttryckligen även bör omfatta fall där det är fråga om medhjälp till brott. *Förvaltningsrätten i Malmö* efterlyser ytterligare överväganden om hur oskälighetsrekvisitet ska tillämpas. *Trafikverket*, *Svensk Försäkring* och *Trafikförsäkringsföreningen* anser att fler trafikbrott än rattfylleri och olovlig körning bör omfattas av den obligatoriska förverkanderegeln, t.ex. grov vårdslöshet i trafik.

## **Skälen för regeringens förslag**

### *Det finns behov av en skärpt reglering*

Som angetts i avsnitt 4.2 är möjligheten att förverka fordon som använts vid upprepad trafikbrottslighet ett viktigt inslag i det brottsförebyggande arbetet. I promemorian har redovisats omständigheter som tyder på att förverkande av fordon sker i mindre utsträckning än som varit avsikten vid införandet av nuvarande regler. Enligt promemorian bedöms detta, förutom de svårigheter som avser frågan om vem som äger det fordon som använts vid brottet, ha sin grund bl.a. i en restriktiv domstolspraxis när det gäller om förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet samt i fråga om när det är skäligt att förverka ett fordon.

Det finns därför enligt regeringens mening skäl att förändra och skärpa regelverket så att det blir mer tydligt under vilka omständigheter fordon som har använts vid upprepade trafikbrott ska kunna förverkas. Regeringen delar alltså inte den åsikt som bl.a. *Riksdagens ombudsmän* har framfört, att det är tillräckligt att vidta åtgärder för att förbättra utredningen om vem som äger ett fordon som har använts vid ett trafikbrott. Att

regeringen även har tagit initiativ till ett sådant arbete redovisas i avsnitt 4.2.

#### *Hur ska en skärpt förverkandereglering utformas?*

I promemorian har föreslagits att den utökade möjligheten att förverka fordon ska åstadkommas genom att det införs en obligatorisk förverkandebestämmelse i ett nytt andra stycke i 7 § trafikbrottslagen. Den föreslagna bestämmelsen innebär att fordonet ska förklaras förverkat om den som döms har gjort sig skyldig till flera fall av olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri under en begränsad tid. Enligt promemorian ska den obligatoriska regeln vara tillämplig om det är fråga om i vart fall tre förverkandegrundande brott och det inte har gått mer än tre år mellan vart och ett av brotten.

Regeringen instämmer i promemorians bedömning att avgörandet av om ett förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet liksom hittills bör ta sin utgångspunkt i trafikbrottens art och omfattning. Då en person har gjort sig skyldig till flera fall av rattfylleribrott eller olovlig körning under en begränsad tid finns det enligt regeringens mening normalt mycket goda skäl för en skärpt syn på förverkande. I dessa fall torde det nämligen i regel stå klart att det finns en beaktansvärd risk för fortsatt brottslighet och att förverkande behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet. En sådan ordning ligger också väl linje med vad som uttalades redan i motiven till den nuvarande förverkandebestämmelsen (se prop. 1993/94:44 s. 70 f.). Det är också för dessa trafikbrott som återfallsfrekvensen är högst (se avsnitt 4.2).

Flera remissinstanser, bl.a. *Hovrätten över Skåne och Blekinge*, har invänt mot den i promemorian föreslagna lösningen, bland annat mot bakgrund av att det är ovanligt att så specifikt föreskriva under vilka omständigheter förverkande ska ske. Regeringen anser att det finns visst fog för den invändningen. Även om det finns undantag är utgångspunkten normalt att regler om obligatoriskt förverkande, dvs. att föremålet ska förverkas om förutsättningarna är uppfyllda, förekommer i lagstiftning där innehav av föremålet är kriminaliserat i sig, se t.ex. 6 § narkotikastrafflagen (1968:64). Regeringen anser därför att det är mer lämpligt att, som *Hovrätten för Västra Sverige* delvis har varit inne på, behålla den nuvarande fakultativa bestämmelsen och i stället tydliggöra förutsättningarna för när ett förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet.

Enligt regeringens mening bör detta tydliggörande åstadkommas genom att bestämmelsen i 7 § första stycket trafikbrottslagen kompletteras med en anvisning i ett nytt andra stycke om att det vid bedömningen av om ett förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet särskilt ska beaktas om gärningsmannen har gjort sig skyldig till flera fall av olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri under en begränsad tid. Innebörden av en sådan anvisning är att det finns en stark presumtion för att det under sådana omständigheter finns en beaktansvärd risk för fortsatt brottslighet och att förverkande därför ska ske. Avsikten är att de aktuella fallen ska bedömas strängare än vad som följer av nuvarande praxis, men att domstolen ändå ska ha en möjlighet

att utifrån omständigheterna i det enskilda fallet göra en allsidig bedömning av behovsrekvisitet.

Det bör förtydligas att den nu föreslagna kompletteringen av paragrafen inte är avsedd att inskränka tillämpningen av första stycket. Även om förutsättningarna inte är sådana som anges i den föreslagna kompletteringen, t.ex. om den som begår ett grovt rattfylleri inte tidigare har gjort sig skyldig till trafikbrott eller tidigare endast dömts för andra trafikbrott än rattfylleri, grovt rattfylleri eller olovlig körning kan omständigheterna ändå vara sådana att det finns fog för att anse att ett förverkande är motiverat med tillämpning av första stycket.

Uttrycket ”gjort sig skyldig till” innebär att bestämmelsen är tillämplig även när flera brott är uppe till bedömning vid ett och samma tillfälle. Det krävs alltså inte att personen i fråga tidigare har dömts för trafikbrott. Uttrycket innebär även att strafförelägganden och åtalsunderlåtelse omfattas. Att det ska ha varit fråga om flera fall innebär vidare att det ska handla om två eller fler brott vid skilda tidpunkter. Det är alltså inte tillräckligt att gärningsmannen samtidigt gör sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri och olovlig körning.

När det gäller vad som avses med en begränsad tid anser regeringen att det är lämpligt att, som *Hovrätten över Skåne och Blekinge* framfört, anknyta till den tidsperiod inom vilken återfall i brott normalt brukar beaktas vid straffmätningen. I det sammanhanget bör enligt de riktlinjer och den praxis som gäller i dag ett återfall som regel inte påverka påföljdsbestämningen för det nya brottet om den tidigare brottsligheten ligger så långt som fyra år eller mer tillbaka i tiden. Normalt räknas tiden från den dag då det tidigare brottet begicks (se SOU 2012:34 band 2 s. 258). Regeringen återkommer i författningskommentaren till tidsfaktorns betydelse för bedömningen av om förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet.

#### *Närmare om avgränsningen av de brott som bör anges i det nya andra stycket*

I promemorians förslag har brotten olovlig körning, rattfylleri och grovt rattfylleri pekats ut i den obligatoriska förverkanderegeln. Detta sätter fokus på de mest frekventa och trafikfarliga brotten.

Några remissinstanser, t.ex. *Trafikverket* och *Trafikförsäkringsföreningen* har ansett att det finns skäl att utvidga uppräkningslistan av brott och även inkludera t.ex. grov vårdslöshet i trafik och s.k. smitning. I detta sammanhang har särskilt framhållits att ansvar för grov vårdslöshet i trafik kan grunda sig på extrema trafikbeteenden, t.ex. trafikfarlig kappkörning i mycket höga hastigheter som markant ökar olycksrisken.

Regeringen delar bedömningen att det i sådana fall ofta finns en beaktansvärd risk för fortsatt brottslighet och att upprepad sådan brottslighet normalt bör leda till ett förverkande. Brottbeskrivningarna för vårdslöshet i trafik och smitning är emellertid i flera fall vidare än de för olovlig körning och rattfylleribrotten, eftersom de inte förutsätter att brottet begås av en förare av ett motordrivet fordon. Dessa brott är inte heller så frekvent förekommande som olovlig körning och rattfylleribrotten. Det är därför enligt regeringens mening inte lämpligt att vårdslöshet i trafik eller smitning anges i det föreslagna nya andra stycket med särskilda



anvisningar för vilka brott återfall typiskt sett bör leda till fordonsförverkande. Bedömningen av om det finns förutsättningar för förverkande i dessa fall får i stället ske enligt första stycket.

Flera remissinstanser, däribland *Södertörns tingsrätt* och *Sveriges advokatsamfund*, har varit tveksamma till att inkludera olovlig körning som inte utgör grovt brott i den särskilda bestämmelsen. Enligt regeringens mening finns det inte skäl att se annorlunda på återfall i trafikbrottslighet om ett av de brott som lagförs eller har begåtts tidigare är olovlig körning. Särskilt om gärningsmannen också samtidigt döms för rattfylleri eller tidigare har dömts för ett sådant brott visar gärningsmannens beteende på en sådan bristande respekt för trafiklagstiftningen att det ofta finns en beaktansvärd risk för fortsatt brottslighet. Det ankommer dock på domstolarna att göra en bedömning av omständigheterna i det enskilda fallet.

*Norrköpings tingsrätt* har framfört att bestämmelsen uttryckligen bör omfatta även medhjälp till brotten som anges där. I 3 § trafikbrottslagen finns en särskild reglering av medverkansansvaret för olovlig körning (tillåtande av olovlig körning). Medverkansansvaret för rattfylleri och grovt rattfylleri enligt 4 § och 4 a § är däremot inte reglerat i trafikbrottslagen. Ansvar för medverkan till dessa brott omfattas dock av medverkansbestämmelsen i 23 kap. 4 § brottsbalken, som gäller även på specialstraffrättsens område för straffbelagd gärning för vilken fängelse är föreskrivet. Det tillägg som tingsrätten förordar är således inte nödvändigt för att medhjälp till de aktuella brotten ska omfattas av regleringen. Regeringen anser inte heller att det av tydlighetsskäl finns ett behov av att uttryckligen ange att andra stycket är tillämpligt även i medverkansfallen.

#### *Vilka fordon ska få förverkas*

De föreslagna lagändringarna påverkar inte vilka fordon som ska kunna förverkas. Liksom tidigare är det bara det fordon som använts vid det eller de trafikbrott som är uppe till prövning som kan förverkas, även om gärningsmannen äger flera fordon. I en situation där brotten har begåtts med olika fordon finns det däremot inget som hindrar att förverkandeyrkanden riktas mot samtliga fordon som använts vid brotten.

#### *Ett förändrat oskälighetsrekvisit*

Den skärpta syn på när förverkande behövs som regeringen nu föreslår innebär ett ställningstagande för att det i högre grad än vad som sker i dag är både rimligt och nödvändigt att förverka fordon för att hindra återfall i trafikbrott och därigenom öka trafiksäkerheten. Detta bör få genomslag även när det gäller skälighetsbedömningen. Enligt regeringens mening bör därför oskälighetsrekvisitet ändras på så sätt att förverkande ska underlåtas endast om det är uppenbart oskäligt. Det bör med andra ord krävas mycket starka skäl för att avstå från förverkande när förutsättningarna för förverkande enligt 7 § trafikbrottslagen i övrigt är uppfyllda. Liksom tidigare ska vid skälighetsbedömningen samtliga omständigheter i det enskilda fallet beaktas. Vid prövningen ska således tas hänsyn till behovet av fordonet hos någon annan medlem av gärningsmannens familj samt förarens ekonomiska och personliga förhållanden.

Det kan i sammanhanget påpekas att den som drabbas av ett förverkande som regel har fått flera tydliga varningar innan en sådan rättsverkan blir aktuell. Den enskilde är i en sådan situation alltså väl medveten om att han eller hon vid fortsatt brottslighet riskerar att förlora sitt fordon, men väljer ändå genom att fortsätta att begå trafikbrott att ta risken av ett förverkande.

Det men som ett förverkande innebär bör normalt beaktas i förmildrande riktning vid straffmätning eller påföljdsval.

#### *Annan egendom*

Förutom förverkande av det fordon som använts medger förverkandebestämmelsen i trafikbrottslagen även att annan egendom som använts som hjälpmedel vid trafikbrottet eller som varit avsett att användas som hjälpmedel kan förverkas. Enligt regeringens mening finns det, på samma sätt som gäller i dag, inte skäl att tillämpa andra bedömningsgrunder för förverkande i dessa fall. De nu föreslagna lagändringarna bör därför gälla även vid förverkande av annan egendom än fordon.

## 5.2 Värdeförverkande

**Regeringens bedömning:** En möjlighet att i stället för fordonet förklara dess värde förverkat bör inte införas i trafikbrottslagen.

**Promemorians förslag** överensstämmer inte med regeringens bedömning. I promemorian har föreslagits att det i trafikbrottslagen ska införas en möjlighet att i stället för fordonet förklara dess värde förverkat.

**Remissinstanserna:** De flesta remissinstanserna antingen tillstyrker promemorians förslag eller lämnar det utan invändning. *Hovrätten för Västra Sverige, Brottsförebyggande rådet, Uppsala universitet* och *Sveriges advokatsamfund* ifrågasätter om värdeförverkande kan motiveras utifrån förverkandebestämmelsens syfte att förebygga fortsatt brottslighet. *Sundsvalls tingsrätt* och *Sveriges advokatsamfund* anser att bestämmelsen är ottydligt formulerad. *Trafikverket* framför att stycket om värdeförverkande bör komma före oskälighetsbedömningen i paragrafen för att tydliggöra att även sådant förverkande omfattas av oskälighetsbedömningen.

**Skälen för regeringens bedömning:** Som skäl för promemorians förslag har anförts att redan möjligheten till att värdeförverkande finns kan vara av betydelse för att det inte ska uppfattas som lönt att försöka undandra föremål från förverkande genom en skentransaktion eller någon annan åtgärd. I promemorian har också framhållits att bestämmelsen om hjälpmedelsförverkande i 36 kap. 2 § brottsbalken innehåller en möjlighet att förklara värdet av egendom förverkad trots att den bestämmelsen, precis som reglerna om fordonsförverkande, i första hand syftar till att förebygga brottslighet. Det har också påpekats att en möjlighet till värdeförverkande regelmässigt finns i förverkandereglererna såväl i brottsbalken som inom specialstraffrätten.

När möjligheten till fordonsförverkande infördes föreslogs inte, med hänsyn till bestämmelsens syfte att förebygga fortsatt brottslighet, någon

möjlighet att alternativt förklara fordonets värde förverkat (se prop. 1986/87:81 s. 11). Frågan om värdeförverkande togs inte heller upp när paragrafen ändrades 1994.

Enligt regeringens mening skulle en möjlighet till värdeförverkande få ett mycket begränsat användningsområde. Om det vid utredningen av ett trafikbrott anses finnas skäl för förverkande, tas fordonet regelmässigt i beslag. Det blir därigenom inte möjligt för fordonets ägare eller annan att undandra fordonet från förverkande. Med beaktande av dessa omständigheter anser regeringen inte, till skillnad från den bedömning som gjorts i promemorian, att det framkommit något som nu motiverar en annan bedömning än den som tidigare gjorts av frågan om en möjlighet till värdeförverkande bör införas i trafikbrottslagen. Någon möjlighet till värdeförverkande föreslås därför inte.

## 6 Ett fordon ska i vissa fall kunna säljas eller förstöras innan förverkandefrågan prövats

**Regeringens förslag:** Undersökningsledaren eller åklagaren ska omedelbart få besluta att ett fordon som har tagits i beslag i förverkandesyfte får säljas eller förstöras, om fordonets värde understiger en femtedel av det prisbasbelopp som gällde vid tidpunkten för beslaget. Ett sådant beslut ska dock få verkställas tidigast tre veckor efter det att en underrättelse om beslutet har sänts till den som beslaget har gjorts hos. Beslutet om försäljning eller förstörande ska inte få överklagas. Om rättens prövning av beslaget har begärts ska dock fordonet inte få säljas eller förstöras innan tingsrätten har prövat beslaget. Intäkterna från en försäljning ska tillfalla staten. Om ett fordon som sålts eller förstörts inte förverkas, ska ägaren ha rätt till ersättning. Ersättningen ska motsvara fordonets pris vid försäljningen eller om det har förstörts ett skäligt belopp. Beslutet om ersättning fattas av Polismyndigheten efter ansökan av fordonets ägare. Den som är missnöjd med ersättningsbeslutet får inom en månad från det att han eller hon fick del av det begära rättens prövning av beslutet.

**Promemorians förslag** överensstämmer i huvudsak med regeringens. I promemorian föreslås dock att försäljning eller förstörande ska få ske om förvaringskostnaderna överstiger fordonets värde och att beslutet alltid ska fattas av åklagaren. Regeringen föreslår även en annan lagteknisk utformning.

**Remissinstanserna:** Flertalet remissinstanser ställer sig bakom promemorians förslag eller lämnar det utan invändning. *Riksdagens ombudsmän*, *Justitiekanslern*, *Norrköpings tingsrätt* och *Sveriges advokatsamfund* har avstyrkt förslaget. Även *Hovrätten för Västra Sverige* är tveksam till förslaget. *Justitiekanslern* anser att det inte är godtagbart ur rätts-säkerhetssynpunkt att en bedömning av om ett fordon ska säljas eller förstöras innan förverkandefrågan blivit avgjord kommer att skilja sig åt

inte bara mellan olika delar av landet utan också över tiden inom samma polisdistrikt, beroende på förvaringskostnadens storlek. Myndigheten ifrågasätter också om det är rimligt att fordonets värde ska avgöra vilka förvaringskostnader som kan godtas. *Norrköpings tingsrätt* ifrågasätter, främst utifrån reglerna om egendomsskyddet, att ett fordon ska få säljas eller förstöras innan det finns en exekutionstitel. Tingsrätten anser också att det uttryckligen bör framgå att beslutet inte får överklagas om så är avsikten. *Sveriges advokatsamfund* invänder att försäljning av beslagtagna egendom innan frågan om förverkande avgjorts genom lagakraftvunnet beslut saknar motsvarighet i annan jämförbar lagstiftning och är svåröfrenlig med skyddet för äganderätten. Vidare anser samfundet att en regel av det här slaget riskerar att leda till att berörda myndigheter inte prioriterar skyndsamhet vid handläggningen.

*Åklagarmyndigheten* och *Rikspolisstyrelsen* avstyrker att åklagare ska fatta beslut om försäljning eller förstöring av fordon samt om ersättning i de fall ett beslag av ett fordon hävs efter att ett beslut om försäljning eller förstöring verkställts, och föreslår i stället att dessa beslut ska fattas av polisär förundersökningsledare. *Lunds universitet* anser att beslut om försäljning eller förstöring av fordon är så ingripande att beslutsrätten bör ligga hos domstol.

Flera remissinstanser, bl.a. *Norrköpings tingsrätt*, framhåller att det är en bättre ordning att koppla fordonets värde till en fast värdegräns för att ange när försäljning eller förstöring får ske, i stället för att knyta gränsen till förvaringskostnaden i det enskilda fallet. *Åklagarmyndigheten* föreslår att en sådan värdegräns ska vara en tiondel av prisbasbeloppet.

*Trafikverket* föreslår en tidsfrist innan försäljning eller förstöring av ett beslagttaget fordon får ske, för att ge fordonsägaren möjlighet att begära rättens prövning av beslaget.

## **Skälen för regeringens förslag**

### *Ett beslagttaget fordon med ringa värde ska kunna säljas eller förstöras innan förverkandefrågan prövats slutligt*

Som framgår av avsnitt 4.1 får ett fordon som skäligen kan antas vara förverkat enligt 7 § trafikbrottslagen tas i beslag. I det ligger att en inledande bedömning görs dels av att ett förverkandegrundande brott har begåtts, dels att förverkande behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet, dels att fordonet tillhör någon i den personkrets som en förverkandetalan kan riktas mot enligt 36 kap. 5 § brottsbalken.

Några särskilda regler om beslag finns inte i trafikbrottslagen. Det innebär att den generella regleringen rörande beslag i brottmål i 27 kap. rättegångsbalken är tillämplig. Reglerna om beslag innefattar inte någon möjlighet att förstöra eller sälja egendom som tagits i beslag innan ett slutligt beslut har fattats i förverkandefrågan. När ett beslut om förverkande vunnit laga kraft finns särskilda regler för hanteringen i lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m.

Ett fordon som har tagits i beslag för att förverkas på grund av brott enligt trafikbrottslagen får alltså inte i dag säljas eller förstöras förrän det finns ett lagakraftvunnet beslut i förverkandefrågan. Det betyder i sin tur att det inte finns någon möjlighet för Polismyndigheten, som förvarar

fordonet, att på ett tidigare stadium göra sig av med fordonet i syfte att begränsa sina förvaringskostnader.

Omkring 2 300 fordon tas i beslag i förverkandesyfte varje år. I genomsnitt är handläggningstiden från beslagtagandet till dess att förverkandefrågan prövats slutligt av domstol ett år. Polismyndighetens kostnader för förvaring av fordon uppgår till stora belopp. Genomsnittskostnaden för att förvara ett fordon under ett år ligger på cirka 10 000 kr. Polismyndighetens sammanlagda kostnader, inklusive bärgningskostnader och ärendehantering, för dessa fordon ligger uppskattningsvis på cirka 31 miljoner kr varje år. Vanligtvis är de fordon som tas i beslag värda endast några tusen kronor. Det är mycket sällan ett fordon som beräknas vara värt mer än 10 000–15 000 kr tas i beslag.

Enligt regeringens uppfattning står Polismyndighetens kostnader för förvaring av beslagtagna fordon inte i rimlig proportion till värdet av flertalet av de fordon som tas i beslag i förverkandesyfte. Visserligen kan kostnaderna för förvaring variera över landet, vilket skulle kunna tyda på att det finns utrymme för Polismyndigheten att se över rutinerna för förvaring i syfte att begränsa kostnaderna. Några mer avgörande besparingar torde dock inte kunna uppnås på detta sätt. Det är inte heller förenligt med syftet bakom förverkanderegleringen för fordon att med stöd av 27 kap. 10 § rättegångsbalken lämna kvar fordonet i gärningsmannens besittning.

Enligt regeringens mening finns det därför, som framhållits i promemorian, ett tydligt ekonomiskt intresse av en ordning som möjliggör att ett fordon som tagits i beslag i förverkandesyfte får säljas eller förstöras innan det finns ett lagkraftvunnet beslut om förverkande i de fall värdet av fordonet är lågt. I det följande går regeringen in på hur en sådan reglering bör utformas och om en sådan ordning är förenlig med regeringsformens och Europakonventionens regler om egendomsskydd.

#### *Förutsättningarna för försäljning eller förstörande*

I promemorian har föreslagits att möjligheten till försäljning eller förstöring av ett fordon innan förverkandefrågan har prövats ska kunna tillämpas i de fall förvaringskostnaden kan förväntas överstiga fordonets värde. Några remissinstanser, bl.a. *Norrköpings tingsrätt* och *Åklagarmyndigheten*, har ansett att det inte är lämpligt att knyta möjligheten till förtida försäljning eller förstörande till förvaringskostnaden i det enskilda fallet. *Åklagarmyndigheten* har i stället föreslagit att möjligheten ska knytas till det beslagtagna fordonets uppskattade värde, förslagsvis en tiondel av det för varje tid gällande prisbasbeloppet.

Regeringen instämmer i remissinstansernas uppfattning att möjligheten till förtida avveckling av fordonet bör vara kopplad till dess värde i stället för till förvaringskostnaden. Som har redovisats tidigare varierar kostnaderna för förvaringen beroende på var i landet denna sker. Den vars fordon tas i beslag på en plats där förvaringskostnaderna är högre än genomsnittet skulle annars löpa en större risk att få sitt fordon sålt eller förstört innan en domstol har fattat beslut om förverkande, vilket får anses godtyckligt och orättvist.

När det gäller frågan om vilken värdegräns som ska användas gör regeringen, mot bakgrund av vad som redovisats ovan om förvarings-

kostnadernas storlek, bedömningen att en värdegräns på en femtedel av prisbasbeloppet, för närvarande cirka 8 800 kr, är ändamålsenlig.

Regeringen föreslår därför sammanfattningsvis att möjligheten att sälja eller förstöra ett fordon innan förverkandefrågan har prövats ska tillämpas på fordon vars värde understiger en femtedel av det prisbasbelopp som gäller när fordonet tas i beslag. För att säkerställa att den som beslaget har gjorts hos får kännedom om att ett beslut om försäljning eller förstörande kan bli följden bör, som *Trafikverket* varit inne på, ett sådant beslut få verkställas först tre veckor efter det att en underrättelse sänts till denne. Han eller hon bereds härigenom tillfälle att överväga om det finns anledning att begära rättens prövning av beslaget med anledning av den planerade åtgärden eller att komma in med egen utredning om fordonets värde.

#### *Vem ska fatta beslut?*

I promemorian har föreslagits att beslut om försäljning eller förstörande ska fattas av åklagare. Som skäl har angetts att det överensstämmer med vad som gäller för beslut om förstörande av en hälsofarlig substans enligt 11 § lagen (2011:111) om förstörande av vissa hälsofarliga missbruks-substanser. Enligt regeringens mening har frågan om försäljning eller förstörande ett nära samband med beslagshandlingen. Det är därför naturligt att utforma beslutsrätten med utgångspunkt i vad som gäller för beslag. Regeringen anser därför inledningsvis att det inte är lämpligt att, som *Lunds universitet* ansett, ge beslutsrätten åt domstol.

Som *Åklagarmyndigheten* har påpekat är det företrädesvis polisen som är förundersökningsledare vid den typ av brottslighet som kan leda till förverkande av ett fordon. Det är en grundläggande princip att förundersökningsledaren bör ha ansvar för förundersökningen i dess helhet (se prop. 2011/12:10 s. 22). I de fall en förundersökning leds av polisen bör därför Polismyndigheten kunna besluta om försäljning eller förstörande av fordonet. Leds förundersökningen av åklagaren bör dock beslutet fattas av denne. En sådan ordning överensstämmer också med vad som i normalfallet gäller för beslut om beslag enligt 27 kap. 4 § andra stycket rättegångsbalken. Regeringen föreslår följaktligen att beslutsrätten ska ligga på undersökningsledaren eller åklagaren, beroende på vem av dem som leder förundersökningen i det enskilda fallet.

#### *Förfarandet i övrigt*

Av 27 kap. 6 § rättegångsbalken följer att den som drabbats av ett beslag får begära rättens prövning av beslaget. Med den som drabbats av beslaget avses såväl den som innehar egendomen vid brottet som annan som påstår sig ha rätt till egendomen. Rätten ska normalt hålla en förhandling senast inom fyra dagar. Rättens prövning avser frågan om det vid prövningstillfället finns skäl för fortsatt beslag. Den möjlighet till överprövning av beslagsbeslutet som på detta sätt erbjuds tillgodoser kraven på rättssäkerhet. Någon möjlighet att också kunna överklaga beslutet om försäljning eller förstöring bör däremot inte införas. En sådan överprövningsmöjlighet skulle rimligen enbart kunna avse om fordonet har så lågt värde att försäljnings- eller förstörandemöjligheten blir tillämplig. En sådan prövning skulle vidare sakna betydelse om dom-

stolen slutligen bifaller förverkandeyrkandet. Om domstolen ogillar förverkandeyrkandet ska som framgår nedan ersättning kunna utgå till den som drabbats av beslutet om försäljning eller förstörande. Ersättningens storlek ska som också framgår nedan kunna prövas i domstol. Mot bakgrund av den särskilda domstolsprövning som kan göras av själva beslaget, den prövning som görs av domstolen i samband med att förverkandefrågan bedöms och möjligheten att få ersättningsfrågan överprövad av domstol bedömer regeringen att överklagandeförbudet beträffande själva beslutet om försäljning eller förstörande inte står i strid med rätten till domstolsprövning i artikel 6 i den europeiska konventionen av den 4 november 1950 angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen). Som *Norrköpings tingsrätt* påpekat bör det av lagtexten framgå att beslutet om försäljning eller förstörande inte får överklagas.

Det är inte lämpligt att ett fordon säljs eller förstörs under tiden tingsrätten prövar beslagsfrågan enligt 27 kap. 6 § rättegångsbalken. Polismyndigheten ska därför avvakta med att genomföra en försäljning eller ett förstörande till dess att tingsrättens prövning av beslagsfrågan är avslutad. Regeringen anser dock inte att det är rimligt att invänta även en eventuell prövning av högre instans om tingsrätten fastställt beslaget.

Den omständigheten att försäljning eller förstöring skett på beslagsstadiet utgör inte hinder mot ett senare sakförverkande. Situationen kan jämföras med att beslagttaget smuggelgods med stöd av 24 § lagen (2000:1225) om straff för smuggling (smugglingslagen) säljs för att det t.ex. inte kan vårdas utan fara för att det förstörs. En sådan åtgärd utgör inte hinder mot att det försålda godset sedermera förverkas enligt 16 § samma lag.

I likhet med vad som allmänt gäller för egendom som förverkas bör gälla att intäkterna från en försäljning ska tillfalla staten.

Som föreslagits i promemorian bör en regel om förtida försäljning eller förstörande kompletteras med en möjlighet för den enskilde att få ersättning om beslutet senare visar sig ha varit ogrundat. Promemorians förslag i denna del bygger i huvudsak på den reglering som finns i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. Enligt regeringens mening framstår det dock som mer lämpligt att utforma ersättningsmöjligheten på ett delvis annorlunda sätt och med utgångspunkt i den mera moderna regleringen i 24 § smugglingslagen.

Det innebär för det första den skillnaden i förhållande till promemorians förslag att rätten till ersättning bör knytas till den omständigheten att ett förverkande av fordonet slutligen inte äger rum i stället för till att beslaget av fordonet hävs. För det andra framstår det som mindre lämpligt att, som föreslagits i promemorian, generellt föreskriva att rätten till ersättning ska tillkomma den som beslaget gjorts hos. Det gäller inte minst det fall då det vid en domstolsprövning av förverkandeyrkandet t.ex. görs bedömningen att gärningsmannen, hos vilken beslaget gjordes, inte ägde fordonet vid tidpunkten för brottet och att förverkandeyrkandet därför ska ogillas. I stället bör rätten till ersättning tillkomma den som är civilrättslig ägare av fordonet. Något skäl att som i smugglingslagen även ge annan rättsinnehavare än ägaren en rätt till ersättning torde däremot inte finnas när det gäller fordon. För det tredje bör det, som i smugglings-

lagen, göras klart att ersättningens storlek vid försäljning högst ska uppgå till det belopp som flutit in, medan det ska göras en skälighetsbedömning om fordonet förstörts. Vid skälighetsbedömningen ska göras en uppskattning av fordonets värde vid en försäljning till allmänheten. Slutligen anser regeringen, till skillnad från vad som föreslagits i promemorian, att beslutet om ersättning bör fattas av Polismyndigheten i stället för åklagaren oavsett vem som har fattat beslutet om försäljning eller förstörande.

Till skillnad från i smugglingslagens bestämmelse bör det uttryckligen anges att ett beslut om ersättning ska fattas först efter ansökan av fordonets ägare. Den som är missnöjd med ett beslut om ersättning ska kunna begära rättens prövning av det inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet. Ansökan görs till den tingsrätt som kunnat pröva beslaget. Vid handläggningen ska lagen (1996:242) om domstolsärenden tillämpas.

Ersättningen ska betalas ut av Polismyndigheten när beslutet om ersättning vinner laga kraft.

För att säkerställa en enhetlig tillämpning vid förfarandet inför och efter beslut om försäljning eller förstörande avser regeringen att bemyndiga Polismyndigheten att meddela verkställighetsföreskrifter.

#### *Förslagets förhållande till egendomsskyddet*

Några remissinstanser, bland annat *Sveriges advokatsamfund*, har ifrågasatt om en ordning med försäljning eller förstörande av ett fordon innan förverkandefrågan prövats av domstol är förenlig med skyddet för egendom i regeringsformen och Europakonventionen. I det följande redovisar regeringen sin bedömning av denna fråga.

#### Regeringsformens skydd

Av 2 kap. 18 § regeringsformen följer att varje medborgares egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen. Den som tvingas avstå från sin egendom ska ha rätt till ersättning för förlusten. Detsamma gäller vid vissa rådighetsinskränkningar som avser användningen av mark eller byggnad. Ersättningen ska bestämmas enligt grunder som anges i lag. Denna rättighet gäller på motsvarande sätt även utlänning här i riket.

Med expropriation eller annat sådant förfogande avses att en förmögenhetsrätt – dvs. äganderätt eller annan rätt med ett ekonomiskt värde, t.ex. nyttjanderätt, servitut eller vägrätt – tvångsvis överförs eller tas i anspråk. Lagstiftning som möjliggör sådana ingrepp finns i expropriationslagen (1972:719) men även i annan lagstiftning som exempelvis plan- och bygglagen (2010:900). Utanför bestämmelsens tillämpningsområde faller ingrepp som innebär att egendom förstörs t.ex. på grund av risk för smitta. Inte heller skatt, böter, viten och exekutiva åtgärder omfattas av bestämmelsen. Som exempel på förfoganden som är likställda med expropriation har nämnts nationalisering och socialisering av egendom (prop. 2009/10:80 s. 163 f.).



Bestämmelserna om skydd för egendom i 2 kap. 18 § RF har inte ansetts hindra straffrättsliga regler om förverkande (se NJA 2007 s. 918 med vidare hänvisning till SOU 1993:40 s. 47 och Bengtsson, Ersättning vid offentliga ingrepp 1, 1986 s. 77 och 133). Inte heller de beslut som tas för att säkerställa ett förverkande, såsom beslag och hantering av beslagtagna egendom, eller försäljning och andra åtgärder med beslagtagna egendom, är mot bakgrund av det redovisade förarbetsuttalandet om omfattningen av skyddet för egendom en sådan inskränkning i äganderätten som omfattas av regeringsformens särskilda skydd.

### Europakonventionens skydd

I artikel 1 i första tilläggsprotokollet till Europakonventionen finns bestämmelser om skydd för egendom.

Enligt första stycket ska varje fysisk eller juridisk person ha rätt till respekt för sin egendom. Ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser.

I andra stycket anges att bestämmelserna i första stycket inte inskränker en stats rätt att genomföra sådan lagstiftning som staten finner nödvändig för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor eller av böter och viten.

En avgörande fråga för bedömningen av om regeringens förslag om att införa en möjlighet till försäljning eller förstörande av fordon med ringa värde innan förverkandefrågan har prövats slutligt är förenligt med artikeln om egendomsskyddet är under vilket av styckena i denna åtgärden kan bedömas höra. Frågan är om det handlar om ett sådant berövande av egendom som regleras i första stycket andra meningen eller om det handlar om en sådan nyttjandeinskränkning som avses i andra stycket, se t.ex. Europadomstolens avgörande i målet mellan Sporrang och Lönnroth mot Sverige. Som framgår av artikelns utformning är skyddet mot nyttjandeinskränkningar i andra stycket klart mer begränsat än skyddet mot berövande av egendom i första stycket.

Europadomstolen har i flera rättsfall behandlat beslag och förverkande som åtgärder syftande till att kontrollera användningen av egendom, se t.ex. Handyside mot Förenade kungariket och Yildirim mot Italien. Enligt regeringens mening har den föreslagna möjligheten att under vissa omständigheter försälja eller förstöra egendom ett så nära samband med frågor om beslag och förverkande att det är naturligt att anta att bedömningen även i dessa fall ska göras utifrån det rättighetsskydd som följer av andra stycket i artikel 1. Det betyder att möjligheten att införa en ordning med försäljning eller förstörande innan förverkandefrågan prövats är i enlighet med konventionens bestämmelser om åtgärden bedöms nödvändig i det allmännas intresse.

Även för artikel 1 andra stycket gäller emellertid att en proportionalitetsbedömning måste göras. Om det inte finns en rimlig balans mellan det allmänna intresset och den enskilde ägarens intresse strider en inskränkning av rätten att utnyttja egendom mot artikel 1. När det gäller inskränkningar i rätten att använda egendom har emellertid Europadomstolen anlagt ett för den enskilde relativt strängt synsätt och funnit att

även ganska tyngande begränsningar av ägarens rättigheter har kunnat accepteras i det allmännas intresse. Staterna har alltså tillerkänts ett relativt stort utrymme för att bedöma vilka inskränkningar som ter sig rimliga med hänsyn till allmänna intressen (se Danelius, Mänskliga rättigheter i europisk praxis, 4 uppl., s. 562). Vid avgörandet om ingripandet är proportionerligt tas vidare hänsyn till om den enskilde tillerkänns ersättning och i övrigt till de omständigheter under vilka ingreppet sker, se t.ex. James m.fl. mot Förenade kungariket.

Att det finns en möjlighet att förverka fordon som använts vid trafikbrott vilar på intresset av att värna trafiksäkerheten genom att förhindra återfall i trafikbrott. Även möjligheten att kunna ta ett fordon i beslag i avvaktan på att förverkandefrågan prövas har detta syfte. Det grundläggande skälet för regeringens förslag om att införa en möjlighet att besluta om försäljning eller förstörande av ett fordon innan ett beslut i förverkandefrågan fattats vilar dock också på annan grund. Här tillkommer intresset av att inte onödigtvis fördyra brottsmålsprocessen och av att se till att myndigheterna ska kunna använda sina resurser på ett effektivt och ändamålsenligt sätt. Enligt regeringens mening finns ett uttalat allmänintresse av att Polismyndigheten inte ska behöva förvara fordon när det redan från början står klart att förvaringskostnaderna kommer att överstiga fordonets värde. När man bedömer om den åtgärden kan anses proportionerlig bör man ha i åtanke att det i samband med att fordonet tas i beslag görs en första bedömning av sannolikheten av att fordonet slutligen förverkas. Det får därför antas att antalet fall där slutresultatet inte blir ett förverkande blir förhållandevis få. Vidare måste beaktas att det genom regeringens förslag införs en lagreglerad rätt till ersättning för det fall beslutet om förstörande eller försäljning visat sig vara ogrundat samt att den som drabbats av beslaget har möjlighet att få såväl beslaget som ersättningen prövad av domstol. Slutligen bör beaktas att åtgärden endast kommer att träffa fordon som har ett begränsat värde och som ofta har sådana brister att de är trafikfarliga. Att intrånget i äganderätten normalt sett får anses begränsat – och också upplevs så av den enskilde – om egendomen säljs eller förstörs understryks av det faktum att, som beskrivits i promemorian, det är förhållandevis vanligt att ett fordon som tagits i beslag inte hämtas ut i de fall beslaget hävs.

#### Slutsats

Regeringen gör bedömningen att den föreslagna möjligheten till försäljning eller förstörande av ett fordon som tagits i beslag i förverkandesyfte innan förverkandefrågan prövats slutligt är förenlig med Europakonventionens och regeringsformens bestämmelser om skyddet för äganderätten.

## 7 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

**Regeringens förslag:** Lagändringarna ska träda i kraft den 1 februari 2015. Om det senaste förverkandegrundande brottet har begåtts före ikraftträdandet ska 7 § trafikbrottslagen i den äldre lydelsen gälla.

**Regeringens bedömning:** Några övergångsbestämmelser behövs inte i övrigt.

**Promemorians förslag och bedömning** överensstämmer med regeringens utom såvitt avser tiden för ikraftträdandet.

**Remissinstanserna** yttrar sig inte i frågan.

**Skälen för regeringens förslag och bedömning:** Lagändringarna bör träda i kraft så snart som möjligt. Regeringen föreslår att så bör ske den 1 februari 2015.

Ingen får dömas till straff eller annan påföljd för en gärning som inte var belagd med brottspåföljd när den begicks (2 kap. 10 § regeringsformen). Det gäller också i fråga om förverkande och annan särskild rättsverkan av brott. Detta innebär att den nya lydelsen av förverkandebestämmelsen bara får tillämpas om det senaste förverkandegrundande brottet har begåtts efter ikraftträdandet. Något hinder mot att vid tillämpningen av den nya lydelsen av bestämmelsen i 7 § trafikbrottslagen beakta brottslighet av angivet slag som ligger i tiden före det att den nya lydelsen har trätt i kraft, under förutsättning att det senaste brottet har begåtts efter ikraftträdandet, finns däremot inte (jfr prop. 2007/08:68 s. 91 f.). Regeringen föreslår därför, i likhet med vad som gjorts i promemorian, en övergångsbestämmelse som anger att den äldre lydelsen av 7 § ska gälla om det senaste brottet har begåtts före ikraftträdandet. Några övergångsbestämmelser med anledning av möjligheten till försäljning eller förstöring av ett fordon innan förverkandeyrkandet prövats slutligt bedöms inte vara nödvändiga.

## 8 Ekonomiska konsekvenser

**Regeringens bedömning:** Förslagen i lagrådsremissen kan förväntas leda till vissa kostnadsökningar för rättsväsendets myndigheter eftersom antalet beslag av fordon i förverkandesyfte kommer att öka. För Polismyndighetens del kan förslagen dock medföra besparingar i form av lägre kostnader för förvaring av fordon. Eventuella merkostnader kan finansieras inom befintliga ramar.

**Promemorians bedömning** överensstämmer med regeringens.

**Remissinstanserna:** *Domstolsverket* anser att det bör ske en uppföljning av vilka konsekvenser förslaget får för Sveriges domstolar.

**Skälen för regeringens bedömning:** Förslagen i lagrådsremissen innebär dels en utvidgad möjlighet att förverka fordon på grund av trafikbrott, dels en möjlighet att sälja eller förstöra fordon innan det finns en lagakraftvunnen förverkandeförklaring.

Ett ökat utnyttjande av möjligheterna att förverka fordon kan antas leda till marginellt ökade kostnader för Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten. Eftersom ett förverkandeyrkande regelmässigt framförs i samband med åtal för det förverkandegrundande brottet torde måltillströmningen till domstolarna påverkas i mycket begränsad omfattning. Det kan

dock uppkomma marginella kostnadsökningar till följd av fler prövningar i domstol av beslags- eller ersättningsbeslut med anledning av de föreslagna reglerna om förtida försäljning eller förstörande av fordon. För Polismyndighetens del kommer dock förslagen att medföra väsentligt lägre kostnader för fordonsförvaring. Detta torde gälla även om beslagen blir fler. Sammantaget görs bedömningen att eventuella kostnadsökningar kan finansieras inom befintliga ramar.

En utvidgad möjlighet att förverka fordon syftar ytterst till att främja trafiksäkerheten. Ett mindre antal trafikolyckor till följd av trafikbrottslighet leder till samhällsekonomiska vinster inom bl.a. sjukvården.

## 9 Författningskommentar

### Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

7 § Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är *uppenbart* oskäligt. Detsamma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag.

*Vid bedömningen av om förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet ska det särskilt beaktas om gärningsmannen har gjort sig skyldig till flera fall av olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri under en begränsad tid.*

Första stycket gäller även i fråga om egendom som varit avsedd att användas som hjälpmedel vid brott enligt denna lag, om brottet har fullbordats. Bestämmelser om tillfälligt omhändertagande av egendom i syfte att förhindra rattfylleribrott finns i 24 a–24 d §§ polislagen (1984:387) och i 9–11 §§ lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

I paragrafen ges regler om förverkande av fordon som har använts vid brott enligt trafikbrottslagen. Bestämmelsen ändras för att utvidga möjligheterna att förklara fordon förverkade. Övervägandena finns i avsnitt 5.1.

*Första stycket* ändras genom att rekvisitet för när förverkande inte får ske stramas upp från oskäligt till *uppenbart* oskäligt. Skärpningen av oskälighetsrekvisitet innebär att det vid skälighetsbedömningen generellt finns ett mindre utrymme än tidigare att beakta förhållanden som talar mot förverkande. Det krävs alltså starkare skäl än tidigare för att avstå från förverkande när förutsättningarna för förverkande i övrigt är uppfyllda. Någon förändring av vilka omständigheter som typiskt sett ska beaktas vid bedömningen är däremot inte avsedd. Vid oskälighetsbedömningen ska alltså prövas om ett förverkande, med beaktande av samtliga omständigheter, skulle drabba gärningsmannen eller någon annan på ett sätt som skulle vara *uppenbart* oskäligt. Liksom tidigare ska beaktas bl.a. behovet av fordonet för någon annan medlem i gärningsmannens familj samt förarens personliga och ekonomiska förhållanden. Även fordonets värde bör tillmätas viss begränsad betydelse. Enbart det förhållandet att fordonet har ett högt värde ska dock inte medföra att ett förverkande

bedöms som uppenbart oskäligt när ett förverkande allmänt sett framstår som motiverat.

Om fordonet förverkas bör det men som förverkandet kan innebära beaktas vid påföljdsval eller straffmätning enligt 29 kap. 5 § första stycket 8 och 30 kap. 4 § första stycket brottsbalken.

Av *andra stycket*, som är nytt, framgår att det vid bedömningen av om förverkande enligt första stycket behövs, särskilt ska beaktas om den som förverkandeyrkandet riktas mot har gjort sig skyldig till flera fall av olovlig körning eller rattfylleribrott under en begränsad tid. Under sådana omständigheter är utgångspunkten att det finns en beaktansvärd risk för fortsatt brottslighet och att det därför finns behov av förverkande. Även om regeln innebär en stark presumtion för förverkande kan dock styrkan av presumtionen variera beroende på omständigheterna i det enskilda fallet. Allmänt kan sägas att återfall i grovt rattfylleri eller rattfylleri innebär en starkare presumtion för förverkande än återfall i olovlig körning.

Uttrycket ”gjort sig skyldig till” innebär att bestämmelsen är tillämplig även när flera brott är uppe till bedömning vid ett och samma tillfälle. Det krävs alltså inte att personen i fråga tidigare har dömts för trafikbrott. Uttrycket innebär även att strafförelägganden och åtalsunderlåtelse omfattas. Att det ska ha varit fråga om flera fall innebär vidare att det ska handla om två eller fler brott vid skilda tidpunkter. Det är alltså inte tillräckligt att gärningsmannen samtidigt gör sig skyldig till rattfylleri eller grovt rattfylleri och olovlig körning.

Med en begränsad tid avses att den tidigare olovliga körningen eller rattfylleribrottet, för att tillmätas betydelse vid bedömningen av om förverkande behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet, som regel inte bör ligga längre tillbaka i tiden än fyra år. Om den tidigare brottsligheten är äldre än så bör den alltså normalt inte medföra att det finns en särskild presumtion för förverkande enligt *andra stycket*. Tiden räknas som regel från den dag då det tidigare brottet begicks. Tidsfaktorn bör ges betydelse på så sätt att styrkan av presumtionen minskar ju längre tillbaka i tiden den tidigare brottsligheten ligger. Återfall i olovlig körning eller rattfylleri inom en tvåårsperiod bör dock alltid få ett stort genomslag.

Även om förutsättningarna inte är sådana som anges i *andra stycket*, t.ex. om den som begår ett grovt rattfylleri inte tidigare har gjort sig skyldig till trafikbrott eller tidigare endast dömts för andra trafikbrott än rattfylleri, grovt rattfylleri eller olovlig körning kan omständigheterna ändå vara sådana att det finns fog för att anse att ett förverkande är motiverat med tillämpning av första stycket. Den nya bestämmelsen är således inte avsedd att inskränka tillämpningen av paragrafen.

**8 §** *Undersökningsledaren eller åklagaren får omedelbart besluta att ett fordon som har tagits i beslag för att det skäligen kan antas bli förverkat enligt 7 § får säljas eller förstöras, om fordonets värde understiger en femtedel av det prisbasbelopp enligt 2 kap. 6 och 7 §§ socialförsäkringsbalken som gällde vid beslaget. Ett sådant beslut får dock verkställas tidigast tre veckor efter det att en underrättelse om beslutet har sänts till den som beslaget har gjorts hos.*

*Ett beslut enligt första stycket får inte överklagas. Om rättens prövning av beslaget har begärts enligt 27 kap. 6 § rättegångsbalken, får dock fordonet inte säljas eller förstöras innan beslaget har prövats av tingsrätten.*

*Intäkter vid försäljning tillfaller staten.*

Paragrafen, som är ny, anger förutsättningarna för när ett fordon som har tagits i beslag i förverkandesyfte får säljas eller förstöras innan ett beslut i förverkandefrågan finns. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Av *första stycket* följer att undersökningsledaren eller åklagaren omedelbart, dvs. innan förverkandefrågan prövats, får fatta beslut om att sälja eller förstöra ett fordon som tagits i beslag i förverkandesyfte. En förutsättning är att värdet av fordonet understiger en femtedel av det prisbasbelopp enligt socialförsäkringsbalken som gällde vid tidpunkten för beslaget. Med värdet av fordonet avses det pris fordonet kan förväntas inbringa vid en försäljning till allmänheten. Värdet av fordonet kan antingen bestämmas genom att Polismyndigheten, som förvarar fordonet, själv värderar fordonet eller låter en besiktningsman göra det. Det är undersökningsledaren eller åklagaren som avgör om fordonet ska säljas eller förstöras.

Bestämmelsen är fakultativ. Med hänsyn till åtgärdernas definitiva natur är det påkallat med en restriktiv tillämpning. Det bör finnas en viss marginal mellan det uppskattade värdet av fordonet och värdegränsen för att bestämmelsen ska tillämpas. Vid bedömning av om ett fordon ska säljas eller förstöras får kostnaderna för försäljningen beaktas. Att bestämmelsen är fakultativ bör även få den innebörden att senare omständigheter som gör att det uppskattade värdet av fordonet kan ifrågasättas beaktas genom att Polismyndigheten avbryter ett inlett förfarande. Det bör undantagsvis också finnas möjlighet att ta hänsyn till om fordonet till följd av särskilda omständigheter har ett högt affektionsvärde för ägaren och därför inte bör säljas eller förstöras.

Ett beslut om försäljning eller förstörande får verkställas tidigast tre veckor efter det att en underrättelse om beslutet har sänts till som beslaget har gjorts hos. Denne bereds härigenom tillfälle att överväga om det finns anledning att begära rättens prövning av beslaget med anledning av den planerade åtgärden eller att komma in med egen utredning om fordonets värde.

I *andra stycket* anges att ett beslut om försäljning eller förstörande inte får överklagas. För rättens prövning av det föregående beslagsbeslutet gäller reglerna i 27 kap. 6 § rättegångsbalken. Om rättens prövning av beslaget har begärts ska Polismyndigheten avvakta med att sälja eller förstöra fordonet till dess att beslagsfrågan har prövats av tingsrätten.

I *tredje stycket* anges att intäkter vid försäljning av ett fordon med stöd av första stycket tillfaller staten.

**9 §** *Om ett fordon som sålts eller förstörts enligt 8 § inte förverkas har ägaren rätt till ersättning. För egendom som har sålts lämnas dock inte ersättning med högre belopp än vad som influtit vid försäljningen. Om fordonet har förstörts, lämnas ersättning med ett skäligt belopp.*

*Beslut om ersättning fattas av Polismyndigheten efter ansökan av fordonets ägare.*

I *första stycket* anges att fordonets ägare har rätt till ersättning om ett fordon som har tagits i beslag i förverkandesyfte har sålts eller förstörts till följd av ett beslut enligt 8 § och ärendet avslutas utan att det fattats något beslut om förverkande eller domstolen genom ett lagakraftvunnet avgörande ogillat ett sådant yrkande. Har fordonet sålts, ska ersättning betalas med samma belopp som försäljningen inbringat. Om fordonet i stället har förstörts, ska ersättningen bestämmas till ett skäligt belopp. Med skäligt belopp avses normalt fordonets marknadsvärde vid den tidpunkt då beslaget skedde.

I *andra stycket* anges att ersättningsfrågan prövas av Polismyndigheten på ansökan av fordonets ägare oavsett om åtgärden beslutats av polisiär undersökningsledare eller av åklagaren.

*10 § Den som är missnöjd med ett beslut om ersättning enligt 9 § andra stycket får inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet begära rättens prövning av det. Ansökan görs till den tingsrätt som kunnat pröva beslaget. Vid domstolens handläggning tillämpas lagen (1996:242) om domstolsärenden.*

*Ersättningen betalas ut av Polismyndigheten sedan beslutet vunnit laga kraft.*

Paragrafen är ny. Övervägandena finns i avsnitt 6.

Enligt *första stycket* får den som delgetts ett ersättningsbeslut enligt 9 § och inte är nöjd med det, inom en månad begära att domstol prövar ersättningsfrågan. En sådan ansökan får göras till den tingsrätt som kunnat pröva beslaget, dvs. rätten i den ort där brottet förövades (se 19 kap. 1 och 12 §§ rättegångsbalken). Ärendet handläggs vid domstolen enligt lagen (1996:42) om domstolsärenden. Enligt 11 § i denna lag blir Polismyndigheten motpart till den enskilde.

I *andra stycket* anges att Polismyndigheten utan särskild ansökan ska betala ut ersättningen till den berättigade när beslutet har vunnit laga kraft.

## Sammanfattning av promemorian Ds 2012:42

I promemorian föreslås att möjligheten att förverka ett fordon som har använts vid brott enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (fortsättningsvis benämnd trafikbrottslagen) utvidgas.

Förslaget innebär att ett fordon som använts vid brott enligt trafikbrottslagen ska förverkas, om den som döms har gjort sig skyldig till flera fall av olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri under en begränsad tid. I dessa fall förutsätts att förverkande behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet. Det föreslås vidare att förverkande ska underlåtas endast om det är uppenbart oskäligt. Därutöver föreslås en möjlighet att i stället för fordonet förklara dess värde förverkat.

I promemorian föreslås vidare att ett beslagt fordon ska få säljas eller förstöras redan innan förverkandefrågan har prövats, om förvaringskostnaden för fordonet kan förväntas överstiga dess värde. Ett sådant beslut fattas av åklagare. För det fall beslaget hävs efter det att fordonet sålts eller förstörts föreslås att den som drabbats av åtgärden, dvs. den hos vilken beslaget gjorts, har rätt till ersättning. Ersättningen bestäms av åklagare och ska motsvara fordonets pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Den drabbade får begära rättens prövning av ersättningsbeslutet.

Slutligen föreslås – i syfte att effektivisera användningen av de befintliga förverkandebestämmelserna och för att få genomslag för de i promemorian framlagda förslagen – att Åklagarmyndigheten och Rikspolisstyrelsen ges i uppdrag att i samråd utarbeta riktlinjer för att förbättra sina metoder och sin samverkan när det gäller att utreda förutsättningarna för fordonsförverkande.

Nuvarande regler om hos vem ett förverkande får ske bedöms uppfylla sitt syfte och bör inte utvidgas.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2014.



## Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

*dels att 7 § ska ha följande lydelse,*

*dels att det i lagen ska införas en ny paragraf, 8 §, av följande lydelse.*

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### 7 §<sup>1</sup>

Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet *och förverkande inte är oskäligt*. Detsamma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag.

Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet. Detsamma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag.

*Fordonet ska förklaras förverkat om den som döms har gjort sig skyldig till flera fall av olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri under en begränsad tid.*

*Förverkande enligt första och andra stycket får inte ske om det är uppenbart oskäligt. I stället för fordonet får dess värde förklaras förverkat.*

Första stycket gäller även i fråga om egendom som varit avsedd att användas som hjälpmedel vid brott enligt denna lag, om brottet har fullbordats.

Bestämmelser om tillfälligt omhändertagande av egendom i syfte att förhindra rattfylleribrott finns i 24 a–24 d §§ polislagen (1984:387) och i 9–11 §§ lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

#### 8 §

*Vid beslag av ett fordon som kan antas förklaras förverkat enligt 7 § gäller bestämmelserna om beslag i rättegångsbalken med följande*

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2008:323.

avvikelser.

*Ett fordon som tagits i beslag får säljas eller förstöras, om förvaringskostnaden för fordonet kan förväntas överstiga dess värde. Beslut om försäljning och förstörande fattas av åklagare. Intäkter vid försäljning av fordon tillfaller staten.*

*Om beslaget hävs och fordonet är sålt eller förstört ska ersättning betalas av allmänna medel till den hos vilken beslaget gjorts. Ersättningens storlek ska motsvara fordonets pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Beslut om ersättning fattas av åklagare.*

*Den hos vilken beslaget gjorts får inom en månad från det att han eller hon fick del av beslutet om ersättning begära rättens prövning av det. Ansökan görs vid den domstol som kunnat pröva beslaget. Ersättning betalas ut av Rikspolisstyrelsen på begäran av åklagare.*

- 
1. Denna lag träder i kraft den 1 juli 2014.
  2. Om det senaste brottet har begåtts före ikraftträdandet gäller 7 § i dess äldre lydelse.

## Förteckning över remissinstanserna

Bilaga 3

Efter remiss har yttrande över promemorian lämnats av Riksdagens ombudsmän, Hovrätten över Skåne och Blekinge, Hovrätten för Västra Sverige, Södertörns tingsrätt, Norrköpings tingsrätt, Sundsvalls tingsrätt, Förvaltningsrätten i Malmö, Justitiekanslern, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen, Brottsförebyggande rådet, Kronofogdemyndigheten, Lunds universitet (Juridiska fakultetsstyrelsen), Uppsala universitet (Juridiska fakultetsnämnden), Trafikverket, Transportstyrelsen, Sveriges advokatsamfund, Svensk Försäkring, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund och Trafikförsäkringsföreningen. Yttrande har också lämnats av Riksorganisationen Sveriges Motorcyklister.

Svar har inte inkommit från Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande och Polisförbundet.