

Förord

Chefen för Justitiedepartementet gav den 1 mars 2011 i uppdrag åt hovrättsrådet Niklas Wågnert att biträda Justitiedepartementet med en översyn av bestämmelserna om förverkande av fordon vid trafikbrott. Genom denna promemoria är uppdraget slutfört.

Stockholm i augusti 2012

Niklas Wågnert

Innehåll

Sammanfattning	9
1 Författningsförslag	11
2 Uppdraget m.m.	15
2.1 Uppdraget.....	15
2.2 Åtgärder för att främja trafiksäkerheten	15
3 Förverkande	19
3.1 Allmänt om förverkande	19
3.2 Trafikbrottslagens förverkanderegler	21
3.2.1 Inledning	21
3.2.2 Förverkande av fordon – en tillbakablick.....	21
3.2.3 Den gällande bestämmelsen om fordonsförverkande	25
3.3 Hos vem förverkande får ske	29
3.3.1 Tillämpliga regler i brottsbalken.....	29
3.3.2 Ägare enligt vägtrafikregistret	31
3.3.3 Egendomsskyddet.....	32
3.4 Hur en förverkandefråga prövas	34
3.5 Åtgärder för att säkra verkställighet av förverkande	35

3.6	Förfarandet med egendom som är förverkad eller beslagtagen.....	38
3.7	Fordonsförverkande i rättspraxis	40
3.8	Kriminalstatistik.....	42
3.9	Synpunkter från Åklagarmyndigheten och Rikspolisstyrelsen	43
3.10	Förverkanderegler i nordiska länder	46
3.10.1	Förverkanderegler i Danmark.....	46
3.10.2	Förverkanderegler i Norge.....	48
3.10.3	Förverkanderegler i Finland.....	50
4	Överväganden och förslag.....	53
4.1	Möjligheten att förverka fordon bör utvidgas.....	53
4.1.1	Några utgångspunkter vid utformningen av en ny förverkanderegler	56
4.1.2	Den närmare utformningen av en ny förverkanderegler	58
4.1.3	Värdeförverkande.....	62
4.1.4	Åtgärder till förebyggande av missbruk	64
4.1.5	Reglerna om hos vem ett förverkande får ske bör inte utvidgas.....	65
4.2	Ett fordon bör kunna säljas eller förstöras innan det förverkats	74
4.3	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	78
4.4	Ekonomiska konsekvenser	79
5	Författningskommentar	81
	Förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott	81

Bilaga 1 Uppdraget.....	87
Bilaga 2 Frågor till och svar från Åklagarmyndigheten.....	91
Bilaga 3 Frågor till och svar från Rikspolisstyrelsen	101
Bilaga 4 Rikspolisstyrelsens sammanställning över förvaringskostnader	105

Sammanfattning

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 beslagttaget 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.

1 Författningsförslag

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

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*. Det samma gäller annan egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt denna lag.

Föreslagen lydelse

7 §¹

Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet. Det samma 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.

¹ Senaste lydelse 2008:323.

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 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 åkla-

gare.

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.

2 Uppdraget m.m.

2.1 Uppdraget

Mitt uppdrag har varit att analysera behovet av och möjligheten att utvidga bestämmelsen i 7 § trafikbrottslagen om förverkande av fordon vid trafikbrott. Uppdragets närmare omfattning och dess bakgrund framgår av den promemoria som ligger till grund för uppdraget, se *bilaga 1*.

Under uppdraget har jag samrått med Åklagarmyndigheten, Rikspolisstyrelsen och Brottsförebyggande rådet. De upplysningar jag fått från de två förstnämnda myndigheterna återges i *bilaga 2–4*.

2.2 Åtgärder för att främja trafiksäkerheten

De senaste åren har en rad åtgärder vidtagits i syfte att främja trafiksäkerheten. Vidare har åtgärder vidtagits för att komma till rätta med de konsekvenser som oklara ägarförhållanden av fordon kan föra med sig.

Alkolås efter rattfylleri

Systemet med alkolås efter rattfylleri trädde i kraft den 1 januari 2012 (prop. 2010/11:26). Regleringen, som återfinns i körkortslagen (1998:488), syftar till att minska risken för återfall i rattfylleri och därigenom minska antalet dödade och skadade i trafiken. Eftersom detta syfte sammanfaller med ändamålet med

förverkandereglerna i trafikbrottslagen, dvs. att värna trafiksäkerheten, finns det anledning att mera i detalj gå igenom vad det nya systemet med alkolås innebär. En annan anledning till en närmare genomgång av detta system är den särskilda frågan som ingår i uppdraget, nämligen att analysera om det bör införas en möjlighet att föreskriva viss åtgärd med fordonet till förebyggande av återfall i trafikbrott (se avsnitt 4.1.4).

Regelverket tar sikte på rattfylleri på grund av alkoholförtäring. Skälet till att det endast omfattar alkohol är att det för närvarande inte finns någon utrustning för att upptäcka och stoppa färd vid andra droger. Med alkolås avses en sådan anordning i ett fordon som hindrar att fordonet startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften (1 kap. 2 § körkortslagen).

För den som döms för rattfylleri är det numera i princip obligatoriskt att använda alkolås för att under de närmaste åren ha rätt att köra motorfordon. Ett beslut om körkortsinnehav som är villkorat av alkolås meddelas efter ansökan i stället för en interimistisk eller slutlig återkallelse av körkortet. Möjligheten att ansöka om alkolås omfattar de förare som dömts för rattfylleribrott, dvs. rattfylleri av normalgraden och grovt rattfylleri. En ansökan om alkolås ska innehålla bl.a. ett läkarintyg och en förklaring om att sökanden är villig att uppfylla de särskilda villkor som gäller för körkortsinnehav (5 kap. 18 § körkortslagen). Ansökan ska ges in till Transportstyrelsen senast inom fyra veckor från det att sökanden getts tillfälle att yttra sig inför ett slutligt beslut om återkallelse.

En ansökan om alkolås får bifallas endast om sökanden med hänsyn till sina personliga och medicinska förutsättningar bedöms som lämplig för körkortsinnehav med villkor om alkolås (5 kap. 19 §). Av den paragrafen framgår vidare att sådan lämplighet förutsätter att sökanden 1) kan antas komma att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken, 2) inte använder narkotika, 3) uppfyller de andra medicinska krav än krav på frånvaro av alkoholmissbruk eller alkoholberoende som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

Villkorstiden med alkolåset är ett eller två år beroende av bl.a. brottets svårhetsgrad och om det är fråga om återfall (5 kap. 20 §). Det ska i körkortet tas in en uppgift om att innehavet är förenat med villkor om alkolås (5 kap. 21 §). Personen i fråga får framföra körkortspliktiga fordon endast i Sverige och då endast fordon som är utrustade med ett godkänt alkolås (5 kap. 22 §).

Om körkortshavaren bryter mot de nyssnämnda reglerna och därigenom inte längre bedöms uppfylla kraven på lämplighet enligt vad som sägs i 5 kap. 19 § 1 ska beslutet om villkor med alkolås undanröjas (5 kap. 23 §). Detsamma gäller om han eller hon under villkorstiden inte uppfyller de krav på lämplighet som anges i 5 kap. 19 § 2 och 3. Om beslutet undanröjs ska körkortet återkallas. En spärrtid ska då bestämmas som motsvarar den återstående villkorstiden.

Om en ansökan inte ges in, eller inte bifalls, återkallas körkortet. Spärrtiden motsvarar lägst den villkorstid som skulle ha gällt vid ett bifall till en ansökan om villkorat körkort med alkolås.

En ansökan om alkolås förväntas i allmänhet att aktualiseras redan när körkortet är föremål för en interimistisk återkallelse, dvs. i de fall där det tagits om hand vid det misstänkta rattfylleriet. Det förutsätts vidare att flertalet ansökningar kommer att lämnas in i samband med det interimistiska återkallelsebeslutet. Endast alkolås som testats och godkänts av Transportstyrelsen får användas.

Förmyndare för barn som äger fordon registreras och ansvarar

Sedan oktober 2006 gäller enligt lagen om vägtrafikregister (2001:558) att när ett barn uppges äga ett fordon ska den lagens regler i stället tillämpas på en förmyndare för barnet. Förmyndaren ska alltså registreras i vägtrafikregistret. Motsvarande gäller om barnet uppges inneha fordonet på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller med nyttjanderätt för en bestämd tid på minst ett år. Regleringen innebär vidare att förmyndaren under vissa förutsättningar har det straffrättsliga ansvaret

för att förhindra att ett avställt, oskattat eller oförsäkrat fordon används i trafiken.

Fordonsmålvakter motarbetas

I departementspromemorian Fordonsrelaterade skulder (Ds 2012:7), som nyligen tagits fram inom Näringsdepartementet, lämnas förslag som syftar till att dels minska incitamentet till att använda s.k. fordonsmålvakter, dels minska de restförda fordonsrelaterade skulderna till det allmänna.

I promemorian föreslås att det allmänna, genom Kronofogdemyndigheten, ska kunna ta i anspråk ett fordon som föranleder debitering av vissa fordonsrelaterade skatter och avgifter. Det föreslås också att felparkerade fordon, vars registrerade ägare har sådana obetalade och förfallna skulder uppgående till visst belopp, ska få flyttas och att fordonet inte behöver återlämnas till ägaren förrän alla dessa skulder och kostnader i samband med flytten är betalade.

3 Förverkande

3.1 Allmänt om förverkande

Förverkande av egendom är en särskild rättsverkan av brott och anses alltså inte som en del av påföljden för brottet (se 1 kap. 8 § brottsbalken).

Regler om förverkande finns både i brottsbalken och i specialstraffrättsliga författningar. De allmänna reglerna om förverkande finns i 36 kap. brottsbalken. Regler som särskilt tar sikte på förverkande av fordon som har använts vid trafikbrott finns i 7 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Förverkande kan ske genom sakförverkande eller värdeförverkande. Den förstnämnda förverkandeformen innebär att viss särskilt utpekad egendom förklaras förverkad. Detta medför att ägaren eller rättighetsinnehavaren förlorar sin rätt till egendomen i fråga. Som huvudregel tillfaller egendomen staten. Värdeförverkande avser värdet av en viss egendom och innebär att den som drabbas av förverkandeförklaringen ska betala ett visst belopp. I vissa fall ska värdeförverkande ske först om sakförverkande inte kan aktualiseras, t.ex. i situationer där egendomen inte längre är tillgänglig för förverkande.

En annan distinktion på förverkandeområdet är den mellan obligatoriska och fakultativa förverkanderegler. Om förverkanderegeln är utformad på så sätt att förverkande ska ske när förutsättningarna i paragrafen är uppfyllda sägs regeln var obligatorisk. Om regeln däremot ger utrymme för att beakta andra, mera ospecificerade omständigheter än dem som uttryckligen anges i

paragrafen som förutsättningar för förverkande sägs regeln var fakultativ.

Den generella möjligheten att underlåta förverkande när det skulle vara uppenbart oskäligt ger dock hela förverkanderegleringen ett slags fakultativ prägel (se 36 kap. 16 § brottsbalken).

Det men som ett förverkande innebär kan i förmildrande riktning beaktas vid straffmätning och påföljdsval (se 29 kap. 5 § första stycket 8 och 30 kap. 4 § första stycket brottsbalken).

Brottsbalkens reglering

I 36 kap. brottsbalken finns bestämmelser om förverkande av egendom, företagsbot och annan särskild rättsverkan av brott.

Utbyte av brott ska förklaras förverkat, om det inte är uppenbart oskäligt (1 §). Begreppet utbyte omfattar både konkreta föremål och abstrakt vinst. De särskilda reglerna om s.k. utvidgat förverkande medger en möjlighet att förverka utbyte av brott av en inte närmare preciserad brottslig verksamhet (1 b §).

Förverkande av egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt balken regleras i 2 §. Förverkande får beslutas om det behövs för att förebygga brott eller om det annars finns särskilda skäl. I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat. Regleringen gäller även på specialstraffrättens område, om det däri saknas uttryckliga regler och det för brottet i fråga är föreskrivet fängelse i mer än ett år.

I 3 § finns bestämmelser som reglerar förverkande i vissa fall av föremål som riskerar att komma till brottslig användning. Enligt paragrafen får förverkande beslutas i fråga om föremål som 1) på grund av sin särskilda beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan befarias komma till brottslig användning, 2) är ägnade att användas som vapen vid brott mot liv och hälsa och som påträffats under omständigheter som gav anledning att befara att de skulle komma till sådan användning, eller 3) är ägnade att användas som hjälpmedel vid brott som innefattar skada på egendom och som har påträffats under omständigheter som gav uppenbar anledning att befara att de skulle komma till sådan

användning. Bestämmelserna tar alltså sikte på typiska brottsverktyg. Sådant förverkande förutsätter inte att brott har begåtts.

Frågan mot vem en talan om förverkande kan föras regleras i 5 §. Den paragrafen behandlas närmare i avsnitt 3.3.1.

I fall där ett sakförverkande framstår som oskäligt eller onödigt ingripande får rätten i stället föreskriva att en särskild åtgärd ska vidtas till förebyggande av missbruk av egendomen (6 §). Den sistnämnda paragrafen behandlas mera utförligt i avsnitt 4.1.4.

3.2 Trafikbrottslagens förverkanderegler

3.2.1 Inledning

Reglerna om förverkande av fordon finns i 7 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Enligt paragrafen får ett fordon som har använts vid brott enligt den lagen 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 den lagen samt egendom som varit avsedd att användas som hjälpmedel vid brott enligt samma lag, om brottet har fullbordats. Slutligen innehåller paragrafen en upplysning om att bestämmelser om tillfälligt omhändertagande av egendom i syfte att förhindra rattfylleribrott finns i 24 a–24 d §§ polislagen (1984:387) och 9–11 §§ lagen (2008:322) om Tullverkets och Kustbevakningens befogenheter att ingripa mot rattfylleribrott.

3.2.2 Förverkande av fordon – en tillbakablick

Möjligheten att förklara ett fordon förverkat när det har använts vid brott enligt trafikbrottslagen infördes genom lagstiftning som trädde i kraft den 1 juli 1987 (se prop. 1986/87:81). Infö-

randet föregicks av flera decennier av diskussioner om en sådan reaktion var förenlig med svenska rättstraditioner och rättfärdighetens krav innan frågan lades fram i riksdagen första gången (se bl.a. prop. 1984/85:21 s. 34 f och 52).

I den ursprungliga lydelsen av förverkandeparagrafen föreskrevs att ett fordon som har använts vid brott enligt trafikbrottslagen får förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt.

Den enda skillnaden jämfört med den nu gällande regleringen är att det enligt den ursprungliga lydelsen krävdes att det var uppenbart att ett förverkande behövdes för att förebygga fortsatt brottslighet.

I det lagstiftningsärende som föregick införandet av förverkandebestämmelsen anges att det med stöd av då gällande förverkanderegler knappast fanns någon möjlighet att förklara ett fordon som har använts vid trafiknykterhetsbrott förverkat. Den dåvarande lydelse av 36 kap. 2 § brottsbalken rörande förverkande av hjälpmedel – i den begränsade utsträckning som den paragrafen överhuvudtaget kunde vara tillämplig på förverkande av fordon – tog nämligen sikte endast på brottsbalksbrott. Reglerna i 3 § samma balk, om förverkande av föremål som på grund av sin särskilda beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan befaras komma till brottslig användning, var visserligen tillämpliga på brott enligt specialstraffrätten, men med hänsyn till uttrycket ”särskilda beskaffenhet” ansågs de tillämpliga på förverkande av fordon som använts som hjälpmedel vid trafikbrott endast i mycket speciella situationer. En sådan situation – som kan vara på sin plats att upplysa om i detta sammanhang – var att fordonet hade avsevärda brister som gör det farligt från trafiksäkerhetssynpunkt (se även avsnitt 3.1 och 4.1.1 angående tillämpningsområdet för den nyssnämnda paragrafen).

I den departementspromemoria som låg som grund för lagstiftningsärendet föreslogs bl.a. införandet av en ny regel om att fordon som använts vid brott enligt trafikbrottslagen under vissa förutsättningar skulle få förklaras förverkade för att förebygga

fortsatt brottslighet (se Ds Ju 1983:6 Trafiknykterhetsbrotten, Förslag till ändringar i lagstiftningen). I promemorian erinrades om att en generell återhållsamhet gör sig gällande när det kommer till att använda förverkandeinstrumentet i bestraffande syfte (se även prop. 1968:79 s. 44 och 58). Det nämndes i det sammanhanget också att riksdagen redan hade tagit avstånd från tanken att använda förverkande på sådant sätt när det gäller olovlig körning (TU 1980/81:1). I stället föreslogs att fordonsförverkande enbart skulle ta sikte på fall där det var påkallat för att förebygga brott. Tanken var att en sådan möjlighet skulle fylla en funktion även vid andra trafikbrott än onykterhet i trafik, främst olovlig körning.

Det praktiska utrymmet för att förverka fordon i brottsförebyggande syfte förutsågs i promemorian vara synnerligen begränsat och tog närmast sikte på sådana specialfall där det skulle te sig närmast stötande att det inte finns någon möjlighet att förklara fordonet förverkat. Det gällde exempelvis situationer där någon lagförts för ett stort antal upprepade trafiknykterhetsbrott under kort tid och det stod alldeles klart att det skulle vara förenat med betydande trafikrisker att låta honom eller henne få behålla fordonet. När det gäller olovlig körning ansågs motsvarande gälla i möjligen ännu högre grad eftersom det inte sällan är uppenbart att den tilltalade är bilägare och avser att fortsätta att använda bilen. Det exempel som nämndes i sistnämnda sammanhang avsåg fall där lagföring hade skett för flera tiotals fall av olovlig körning och den tilltalade öppet förklarat att han kört bil till domstolen och även avsåg att köra därifrån.

Mot den här bakgrunden föreslogs i promemorian att det i trafikbrottslagen skulle införas en särskild regel som gjorde det möjligt att förklara ett fordon som har använts vid brott enligt lagen förverkat. Förutsättningen för ett sådant förverkande var att förverkandet av särskilda skäl är påkallat för att förebygga brott.

Regeringen ställde sig bakom den ståndpunkt som kommit till uttryck i departementspromemorian och angav att en förverkanderegul med sikte på sådana mycket speciella fall som togs

upp i promemorian otvivelaktigt skulle vara av värde. I fall där föraren genom upprepade brott eller på något annat påtagligt sätt visat en uppenbar hänsynslöshet och det med hänsyn till det finns en överhängande risk för återfall skulle förverkande få ske. I sådana fall var det enligt regeringen uppenbart att en möjlighet till förverkande skulle fylla ett omedelbart trafiksäkerhetsintresse. Den skulle samtidigt vara ägnad att öka respekten för gällande regler. Om lagregeln formuleras på så sätt att det uttryckligen framgår att fordonsförverkande kunde användas endast i direkt brottsförebyggande syfte syntes, enligt vad regeringen angav, några betänkligheter av det slag som tidigare anförts mot en mera generell möjlighet till förverkande inte kunna anföras (a. prop. s. 6).

I författningskommentaren till paragrafen anges följaktligen att tillämpningsområdet avser fall där föraren visat uppenbar hänsynslöshet, främst genom upprepade återfall. En mycket restriktiv tillämpning förutsätts, vilket har markerats av att förverkandebestämmelsen fått en annan avfattning än förverkandereglererna i 36 kap. brottsbalken, som annars brukat tjäna som förebild för förverkandebestämmelser i specialstraffrätten. Till skillnad från vad som vad som gäller för förverkande enligt brottsbalkens regelverk ska enligt författningskommentaren för det första krävas att det är uppenbart att förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet. För det andra ska krävas att enbart brottsförebyggande synpunkter gör sig gällande. Och för det tredje ska krävas att redan den omständigheten att ett förverkande framstår som oskäligt medför hinder mot förverkande; det ska alltså inte krävas att ett förverkande är uppenbart oskäligt. Vid bedömningen av om ett förverkande skulle vara oskäligt bör enligt författningskommentaren bl.a. fordonets värde beaktas och om någon annan medlem i gärningsmannens familj använder fordonet och har ett starkt behov av det. Därutöver bör man i detta hänseende beakta förarens personliga och ekonomiska förhållanden (a. prop. s. 11).

Med hänvisning till syftet med bestämmelsen föreslogs inte någon möjlighet att alternativt förklara fordonets värde förverkat.

När det gäller frågan hos vem ett förverkande skulle kunna ske anges att det, med tanke på den restriktiva tillämpning av förverkandebestämmelsen som förutsattes, inte behövdes någon särskild reglering på det området. I stället skulle de allmänna reglerna i 36 kap. 5 § brottsbalken om hos vem ett förverkande får ske tillämpas. Av särskilt intresse i det här sammanhanget är att det i motiven nämns att förverkande bör kunna komma i fråga hos den som lånat ut sin bil till en notorisk trafiksyndare, medveten om att denne kommer att göra sig skyldig till trafikbrott, och därigenom medverkat till brottet (a. prop. s. 11). Enligt författningskommentaren kan man även tänka sig illojala transaktioner från gärningsmannens sida som motiverar ett förverkande, t.ex. när gärningsmannen efter brottet har gett bort fordonet till sin make under omständigheter där maken i praktiken får ställning som en bulvan. Därutöver behandlas situationer där gärningsmannen har fordonet på grund av ett avtal enligt vilket äganderätten ska övergå först sedan han eller hon betalt eller där personen i fråga har bilen på grund av kreditköp med ett återtagandeförbehåll. Beträffande sistnämnda fall anges att såväl säljaren som köparen torde ha en villkorlig äganderätt till fordonet till dess betalning erlagts och att sakförverkande av fordonet bör kunna riktas mot köparen.

3.2.3 Den gällande bestämmelsen om fordonsförverkande

Möjligheten att förklara fordon förverkade vid trafikbrott utvidgades genom en lagändring som trädde i kraft den 1 februari 1994 (prop. 1993/94:44). 7 § trafikbrottslagen fick då i de avseenden som är av intresse i detta sammanhang den lydelse som gäller i dag. Enligt paragrafen får ett fordon som har använts vid brott enligt den lagen förklaras förverkat, om det behövs för att

förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt.

Ändringen innebär att det inte längre krävs att det är uppenbart att ett förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet. Det ska alltså räcka med att ett förverkande behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet, under förutsättning att ett förverkande inte är oskäligt.

Det bakomliggande skälet till lagändringen var den skärpta syn på trafiknykterhetsbrotten som kommit till uttryck bl.a. i det aktuella lagstiftningsärendet. Det framstod då enligt regeringen som naturligt att överväga om den restriktiva utformningen av förverkandebestämmelsen i 7 § trafikbrottslagen, vilken uppenbarligen fått genomslag i rättspraxis, var sakligt motiverad (se a. prop. s. 52–53). Särskilt beträffande trafiknykterhetsbrotten kunde det sättas i fråga om en sådan restriktivitet var befogad. Med hänsyn till de stora risker som trafiknykterhetsbrott och andra allvarliga trafikbrott utgör framstod det i jämförelse med vad som gäller om förverkande på andra områden som i hög grad rimligt att fordon som använts vid sådana brott förverkas i större utsträckning än vad som var fallet. En sådan ändring torde få särskild betydelse för att motverka rattfylleribrott. Det var enligt regeringen uppenbart att straffhotet i många fall inte hade en tillräckligt brottsavhållande effekt på den som har en benägenhet att köra bil i påverkat tillstånd. Vetskapen om att det – utöver det hot som lagföring och straff innebär – finns en beaktansvärd risk att bli av med sin bil kunde sannolikt få en viss betydelse i preventivt hänseende. En mindre restriktiv utformning av bestämmelsen skulle därför vara av såväl pedagogiskt som brottsförebyggande värde. Det skulle dessutom i många fall innebära att lagöverträdaren rent faktiskt hindrades från fortsatt trafikbrottslighet.

Det angivna synsättet hade också fått ett brett stöd från de remissinstanser som yttrat sig; huvuddelen av de tillfrågade instanserna hade tillstyrkt förslaget eller förordat en ännu strängare reglering. Regeringen ansåg mot den återgivna bakgrunden

att det fanns anledning att skärpa reglerna om förverkande av fordon som använts vid brott enligt trafikbrottslagen.

När det gäller utformningen av paragrafen beaktades bestämmelsens rent brottspreventiva syfte. En lagteknisk lösning som övervägdes – och förkastades – var att hänvisa till den del av bestämmelsen i 36 kap. 2 § brottsbalken som anger att förverkande av egendom som använts som hjälpmedel vid brott får ske om det är påkallat för att förebygga brott. En sådan lösning skulle förutsätta att ett fordon som använts vid brott enligt trafikbrottslagen skulle betraktas antingen som hjälpmedel vid brottet eller att det i paragrafen i trafikbrottslagen angavs att fordon som använts vid brottet skulle kunna förklaras förverkad på samma sätt som hjälpmedel. Ett sådant synsätt skulle enligt regeringen dock utvidga begreppet hjälpmedel i brottsbalkens mening på ett främmande sätt. Det ansågs därför mest ändamålsenligt och lagtekniskt mest naturligt att i stället ändra 7 § trafikbrottslagen på så sätt att förverkande får ske, om det behövs för att förebygga fortsatt brottslighet enligt den lagen. Detta betyder alltså att det dåvarande kravet på att behovet att förebygga fortsatt brottslighet skulle vara uppenbart togs bort. På så sätt fick bestämmelsen i det hänseendet i sak samma utformning som bestämmelsen om hjälpmedelsförverkande i 36 kap. 2 § brottsbalken.

Det är intressant att notera att regeringen i lagrådsremissen föreslog ytterligare en ändring i paragrafen, nämligen att förverkande skulle få ske om det inte är uppenbart oskäligt och inte som i då – och nu – gällande bestämmelse, om det inte är oskäligt. Förslaget till lagtext i remissen innebar alltså att ordet uppenbart flyttades från förebyggande- till oskälighetsrekvisitet. I det här hänseendet hade emellertid Lagrådet invändningar mot förslaget. Enligt Lagrådet innebar det remitterade förslaget en mycket kraftig ökning av förverkandemöjligheterna. Med hänvisning till dels den kritik som under lång tid förts fram mot fordonsförverkande, dels begränsade erfarenheter av bestämmelsen i fråga vore det enligt Lagrådet klokt att gå fram försiktigt när bestämmelsens tillämpningsområde vidgas. Ett ytterligare

skäl för detta förhållningssätt var att förslaget inte hade varit föremål för en sedvanlig remissbehandling, utan i stället en hearing i Justitiedepartementet.

Enligt regeringen skulle det till Lagrådet remitterade förslaget, som alltså gick längre än vad man kom att föreslå i propositionen, ses mot bakgrund av bl.a. syftet att beträffande oskälighetsrekvisitet få till stånd en språklig och saklig överensstämmelse med vad som allmänt gäller vid prövning av förverkande, varvid man jämförde med 36 kap. 1 och 16 §§ brottsbalken. Enligt regeringen fanns det dock inte anledning att motsätta sig den något mer försiktiga utvidgning som Lagrådet föreslagit.

Enligt regeringen innebär förslaget sammantaget att tillämpningen av förverkandemöjligheten skulle bli mindre restriktiv än vad som hittills hade varit fallet. Det utvidgade tillämpningsområdet var främst avsett för sådana brott där trafiksäkerhetsriskerna framstår som särskilt påtagliga. Den utökade förverkandemöjligheten kunde komma till särskild användning vid trafiknykterhetsbrott, men även vid andra allvarliga trafikbrott och vid återfall i trafikbrott av inte alltför obetydligt slag.

Bedömningen av om ett förverkande behövs med hänsyn till risk för fortsatt brottslighet skulle alltså göras genom en sammanvägning av samtliga omständigheter. Borttagandet av uppenbarhetsrekvisitet innebär enligt författningskommentaren att lägre krav skulle ställas i det avseendet än vad som hittills hade varit fallet. Det bör enligt vad regeringen anförde vara tillräckligt att risken för fortsatt brottslighet enligt vanliga bedömningsprinciper framstår som beaktansvärd (a. prop. s. 70). Enligt regeringen är naturligtvis såväl gärningsmannens tidigare brottslighet som arten och omfattningen av den aktuella brottsligheten av avgörande betydelse. Risk för återfall torde allmänt sett föreligga när gärningsmannen gjort sig skyldig till flera trafikbrott av inte alltför obetydlig beskaffenhet eller när trafikbeteendet framstår som särskilt hänsynslöst, präglat av en likgiltighet inför trafiksäkerhetens krav. Som exempel på det sistnämnda anfördes särskilt fall av grovt rattfylleri när körningen skett under omständigheter som medfört en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

Om gärningsmannen återfallit i rattfylleribrott bör det normalt kunna förutsättas att ett förverkande är påkallat för att förebygga fortsatt sådan brottslighet.

När det gäller tillämpningen av oskälighetsrekvisitet hänvisades till vad som anfördes vid förverkandebestämmelsens införande. Vid den prövningen ska således beaktas bl.a. behovet av fordonet för någon annan medlem av gärningsmannens familj och förarens personliga och ekonomiska förhållanden (jfr prop. 1986/87:81 s. 11). Även gärningsmannens eget behov av fordonet ska vägas in, men inte ges någon avgörande betydelse. Regeringen anförde vidare att såsom anges i motiven till den ursprungliga lydelsen av förverkandeparagrafen bör även fordonets värde ges en viss betydelse. Regeringen betonade dock att enbart det förhållandet att fordonet har ett högt värde inte bör medföra att ett förverkande bedöms som oskäligt när ett förverkande allmänt sett framstår som motiverat. Vid oskälighetsbedömningen ska prövas om ett förverkande, med beaktande av samtliga omständigheter, drabbar gärningsmannen oskäligt hårt (se prop. 1993/94:44 s. 71).

När det gäller den särskilda frågan hos vem ett förverkande bör komma i fråga hänvisade regeringen till vad som angetts i den saken i det förra lagstiftningsärendet (jfr prop. 1986/87:81 s. 11 f). Regeringen lade till att tillämpningsfrågor är oundvikliga även när det gäller andra former av förverkande och måste lösas enligt allmänna principer (se prop. 1993/94:44 s. 71). Några särskilda bestämmelser för hos vem fordonsförverkande kan ske föreslogs därför inte med följd att de allmänna reglerna på området i 36 kap. 5 § brottsbalken alltjämt är tillämpliga.

3.3 Hos vem förverkande får ske

3.3.1 Tillämpliga regler i brottsbalken

I 36 kap. 5 § brottsbalken finns regler om mot vem en förverkandeförklaring kan riktas, dvs. vem som genom ett sak- eller

värdeförverkande kan tas ifrån sin egendom eller dess värde. Bestämmelserna utgår ifrån att ingen kan berövas egendom eller dess värde utan att en förverkandeförklaring har riktats mot honom eller henne. Vad som sägs i den nämnda paragrafen gäller även på specialstraffrättens område, om det inte reglerats särskilt däri. Eftersom det i trafikbrottslagen inte finns några sådana särskilda bestämmelser om detta gäller brottsbalkens reglering vid förverkande av fordon.

Reglerna innebär att förverkande till följd av brott av egendom eller dess värde får ske hos:

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

Tillhörde egendomen vid brottet inte någon av dem som anges i de första tre punkterna får den inte förklaras förverkad.

Detta innebär ett fordon kan förklaras förverkat hos den som gjort sig skyldig till det förverkandegrundande brottet, om fordonet vid tiden för brottet tillhörde denne, däribland den som gjort sig skyldig till tillåtande av olovlig körning (3 § tredje stycket trafikbrottslagen).

Om fordonet inte tillhörde föraren, utan i stället någon som har medverkat till brottet kan det förklaras förverkat hos den sistnämnda. Reglerna om ansvar för medverkande finns i 23 kap. 4 § brottsbalken. Dessa regler innebär att ansvar för en viss gärning inte bara ligger på den som utfört gärningen, utan även på annan som har främjat denna med råd och dåd. Reglerna innebär vidare att den som inte är att anse som gärningsman döms, om

han eller hon har förmått någon annan till utförandet, för anstiftan av brottet och annars för medhjälp till det. Varje medverkande bedöms efter det uppsåt eller den oaktsamhet som ligger honom eller henne till last. Paragrafen gäller även på specialstraffrättens område, om det finns fängelse i straffskalan för gärningen i fråga. Detta är fallet beträffande de trafikbrott där förverkandefrågan oftast aktualiseras, nämligen olovlig körning (grovt brott), rattfylleri och grovt rattfylleri, men också när det gäller grov vårdslöshet i trafik och avvikande från olycksplats. De trafikbrott som inte omfattas av medverkansansvaret, eftersom de endast kan medföra böter, är vårdslöshet i trafik och olovlig körning av normalgraden. En förutsättning för förverkande är att åklagaren för en förverkandetalan antingen i samband med åtal mot honom eller henne för medverkan till trafikbrott eller särskilt enligt lagen (1986:1009) om förfarandet i vissa fall vid förverkande m.m. (jfr rättsfallet NJA 2002 s. 310).

Därutöver får en förverkandeförklaring enligt fjärde punkten riktas mot den som efter brottet har förvärvat egendomen. Förutsättningen för detta är att egendomen vid brottet tillhörde någon som ingår i den personkrets som anges i de tre första punkterna och att han eller hon själv tillhör dem som nämns i den fjärde punkten. Familjerättsliga eller successionsrättsliga förvärv liksom gåvor skyddas inte mot förverkande, ens om mottagaren var i god tro. Personkretsen i fjärde punkten omfattar vidare den som efter brottet har förvärvat egendomen på annat sätt än som tidigare nämnts och då haft vetskap om eller skälig anledning till antagande om egendomens samband med brottet. Vid andra förvärv krävs alltså för förverkande vetskap om att egendomen har samband med brottet eller skälig anledning till ett sådant antagande.

3.3.2 Ägare enligt vägtrafikregistret

Bestämmelser om registrering av ägar- och fordonsuppgifter finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och förordningen

(2001:650) om vägtrafikregister. Registret har som ändamål att tillhandahålla personuppgifter avseende vem som är registrerad som fordonsägare, även om denne i civilrättslig mening inte är att anse som rätt ägare.

Någon närmare kontroll av de uppgifter som anmäls för registrering sker inte och är heller inte avsedd. Hanteringen av anmälda uppgifter är i stor utsträckning automatiserad. I de fall någon begär en omprövning av de registrerade uppgifterna, t.ex. rörande vem som är antecknad som ägare, kan Transportstyrelsen emellertid väga in andra omständigheter än att anmälan skett på ett som det verkar formellt riktigt sätt. I ett skriftligt förfarande kan styrelsen t.ex. beakta innehåll i avtal och kvitton m.m. som ges in i ärendet. Transportstyrelsens prövning kan dock inte jämföras med en domstolsprövning av ägarförhållandena till ett fordon. En uppgift i registret om vem som äger ett visst fordon innebär följaktligen inte något bevis om äganderätt till fordonet (se prop. 2000/2001:95 s. 77). Däremot innebär den registrerade uppgiften om fordonets ägare ett ansvar för en del administrativa förpliktelser beträffande fordonet.

3.3.3 Egendomsskyddet

En förverkandeförklaring innebär att den som beslutet tar sikte på berövas sin rätt till egendomen i fråga. Det handlar med andra ord om ett ingrepp från det allmännas sida i den enskildes äganderätt. Detta innebär att det vid utformningen av regler om förverkande måste ställas höga krav på förutsebarhet och rättssäkerhet. Det är vidare ett grundläggande krav att en sådan reglering ger utrymme för proportionalitetsöverväganden.

Regler om egendomsskydd finns i dels regeringsformen, dels första tilläggsprotokollet till den europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen), dels Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

I regeringsformen framgår att vars och ens egendom är tryggt genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna genom expropriation eller något annat sådant förfogande utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen (2 kap. 15 §).

Europakonventionen är sedan 1995 en del av svensk rätt. Det samma gäller vissa av konventionens tilläggsprotokoll, däribland dess första tilläggsprotokoll. I artikel 1 däri anges att varje fysisk eller juridisk person ska ha rätt till respekt för sin egendom. Därutöver anges att ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser. En liknande reglering finns i artikel 17 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Slutligen anges i artikel 1 i tilläggsprotokollet att de nyss nämnda bestämmelserna 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 bl.a. böter och viten.

När det gäller egendomsskyddets omfattning har Europadomstolen framhållit att artikel 1 innehåller tre regler: i den första fastslås principen att egendom ska respekteras, i den andra uppställs villkoren för att någon ska få berövas sin egendom och i den tredje behandlas frågan om hur ägarens rätt att utnyttja sin egendom får begränsas.

Kravet på att egendomsberövandet ska vara lagligt, dvs. ”under de förutsättningar som anges i lag”, innebär inte bara att det ska finnas ett stöd för egendomsberövandet i inhemsk lag. Det ställs också krav på att den inhemska lagen är tillgänglig och tillräckligt tydlig för att göra ingreppet i äganderätten, vilket nämnts inledningsvis i detta avsnitt, förutsebart och att den har ett sådant innehåll att den tillfredsställer rimliga rättssäkerhetskrav.

Inskränkningar i ägarens rätt att använda sin egendom förekommer i stor utsträckning i syfte att tillgodose olika allmänna intressen. Sådana inskränkningar kan i många fall anses naturliga

och normala, och ger då inte anledning till problem i förhållande till artikel 1 (se prop. 2010/11:4 s. 27 f.). Emellertid kan inskränkningen vara så betungande för ägaren att förenligheten med den nämnda artikeln kan sättas i fråga. Europadomstolen prövar då om inskränkningen är proportionerlig, vilket innebär att det görs en avvägning mellan det allmänna intresset och den enskilde ägarens intresse, och om en rimlig balans inte uppnås strider en inskränkning i rätten att utnyttja egendomen mot artikel 1.

Förverkande har av Europadomstolen i flera fall betraktats som åtgärder syftande till att kontrollera användningen av egendom. I Målet AGOSI mot Förenade Konungariket (24 oktober 1986) berördes frågan om ett förverkande kunde anses proportionerligt. Målet gällde förverkande av guldmynt som hade smugglats till Storbritannien. Smugglingen hade utförts av någon annan än ägaren till mynten. Av vikt vid proportionalitetsbedömningen var därför att ta ställning till om ägaren kunde anses ha varit tillräckligt aktsam och om det fanns något samband mellan ägarens beteende och smugglingsbrottet. Eftersom det hade varit möjligt att i rimlig omfattning få denna fråga prövad i ett brittiskt domstolsförfarande ansågs det ha gjorts en godtagbar avvägning av de allmänna och de enskilda intressena som stod på spel (se Hans Danelius, Mänskliga rättigheter i europeisk praxis – En kommentar till Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna, tredje upplagan, s. 477).

3.4 Hur en förverkandefråga prövas

Förverkande på grund av brott sker vanligen genom en förverkandeförklaring av domstol. Det kan också ske genom ett straffföreläggande eller ett föreläggande av ordningsbot (se 48 kap. 2 § tredje stycket rättegångsbalken).

Om förverkandefrågan 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 de fall förverkandefrågan rör någon som inte är tilltalad för brott gäller i stället reglerna i lagen (1986:1009) om förfarandet i vissa fall vid förverkande m.m. Utgångspunkten är att förverkandefrågan i dessa fall prövas av allmän domstol efter en särskild talan och rättegångsbalkens regler om åtal för brott på vilket inte kan följa svårare straff än böter tillämpas (se 2 § i den nyssnämnda lagen). Åklagare kan pröva förverkandefrågan av sådan egendom som har tagits i beslag, om det som ska förverkas inte uppgår till betydande belopp eller det finns andra skäl mot ett sådant förfarande (3 § första stycket). Om värdet av den beslagtagna egendomen som ska förverkas uppgår till mindre än en tiondels basbelopp, eller om egendomen saknar saluvärde, får en polisman besluta om förverkande (3 § fjärde stycket). Detta förutsätter dock att det är uppenbart att förutsättningarna för förverkande är uppfyllda. Den som är missnöjd med en polisman eller en åklagares beslut kan anmäla missnöje mot beslutet. Åklagaren kan inom en månad från missnöjesanmälan väcka talan vid domstol som har att avgöra saken. Om en sådan talan inte väcks ska den beslagtagna egendomen lämnas tillbaka.

3.5 Åtgärder för att säkra verkställighet av förverkande

För att säkra framtida förverkande finns olika straffprocessuella tvångsmedel. När det gäller sakförverkande, dvs. förverkande av viss utpekad egendom, tillämpas reglerna om beslag i 27 kap. rättegångsbalken, och när det kommer till värdeförverkande tillämpas reglerna om kvarstad och förvar i 26 kap. samma balk.

Beslag

Föremål som skäligen kan antas komma att förverkas på grund av brott får tas i beslag (27 kap. 1 § rättegångsbalken). Beslagsyrkandet får riktas såväl mot den som är misstänkt för brottet som mot annan. Det ställs inte något krav på att brottet ska ha

någon särskild straffskala, vilket innebär att beslag förekommer även vid bötesbrott. Ett beslut om beslag får endast tas om skälen för åtgärden uppväger det intrång eller men i övrigt som åtgärden innebär för den misstänkte eller för något annat motstående intresse.

Ett beslagsbeslut fattas av undersökningsledaren eller åklagaren (4 §). Om det är fara i dröjsmål får även en polisman ta föremål i beslag, men ska då enligt den nyssnämnda paragrafen skyndsamt anmäla detta hos undersökningsledaren eller åklagaren, som i sin tur omedelbart prövar om beslaget ska bestå.

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 inom en i paragrafen angiven tid hålla en förhandling i beslagsfrågan (6 §).

I de fall rätten fastställer ett redan verkställt beslag ska, om åtal inte har väckts, rätten sätta ut en tid inom vilken åtal ska väckas (7 §). Denna tid får enligt paragrafen inte sättas längre än vad som är nödvändigt. Rätten får medge att tiden förlängs.

Ett beslag ska omedelbart hävas om åtal inte har väckts inom den föreskrivna tiden, eller om det annars inte längre finns skäl för beslag (8 §). Av samma paragraf framgår att det är rätten som häver ett beslag, eller, om beslaget inte har meddelats eller verkställts av rätten, undersökningsledaren eller åklagaren. Vidare framgår att rätten när målet avgörs ska pröva om ett beslag fortfarande ska bestå och att rätten i samband med dom får besluta om beslag.

Ett i beslag taget föremål ska tas i förvar av den som har verkställt beslaget (10 §). I samma paragraf framgår att föremålet dock får lämnas kvar i innehavarens besittning, om det kan ske utan fara eller annars är lämpligt. I sistnämnda fall ska föremålet förseglas eller märkas som beslagtaget, om det inte är obehövt. Av paragrafen framgår vidare att den från vilken beslaget har skett inte får överlåta föremålet, eller i strid med ändamålet med beslaget förfoga över det på annat sätt. Därutöver framgår att det

beslagtagna föremålet ska vårdas och hållas under noggrann tillsyn.

Om den från vilken beslag sker inte är närvarande vid beslaget ska han eller hon utan dröjsmål underrättas om det och om vad som har skett med det beslagtagna (11 §).

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

Kvarstad

Reglerna om kvarstad i brottmål finns i 26 kap. rättegångsbalken. För ett förordnande om kvarstad krävs enligt 1 § för det första att någon är skälig misstänkt för brott. För det andra krävs att det finns risk för att denne genom att avvika eller undanskaffa egendom eller på annat sätt undandrar sig att betala vad som kan komma att dömas ut på grund av brottet i form av – såvitt här är av särskilt intresse – värdet av förverkad egendom. Om de nu nämnda förutsättningarna är uppfyllda får domstolen besluta om kvarstad på så mycket av den misstänktes egendom att fordringen kan antas bli täckt vid en utmätning. I likhet med vad som gäller för beslag krävs att åtgärden får vidtas endast om skälen för denna uppväger det intrång eller men i övrigt som åtgärden innebär för den misstänkte eller något motstående intresse.

Ett beslut om kvarstad meddelas av rätten på yrkande av åklagaren eller målsäganden (2 §). Ett kvarstadsbeslut är omedelbart verkställbart (se 30 kap. 12 § första stycket 3 rättegångsbalken). Sådana beslut verkställs av Kronofogdemyndigheten enligt bestämmelser i utsökningsbalken, som också reglerar verkan av kvarstad (se 16 kap. 14 §, 4 kap. 29 § andra stycket och 31 § samt 12 kap. 6–10 §§ utsökningsbalken).

I avvaktan på rättens beslut om kvarstad får åklagaren ta egendomen i förvar (3 §). För den tillfälliga åtgärden förvar gäller samma grundläggande förutsättningar som för kvarstad. Vad som har sagts om kvarstad gäller därför i allt väsentligt också förvar. Beslut om förvar meddelas av åklagare, annan undersökningsledare eller – i brådskande fall – av polisman. I sistnämnda

fall ska beslutet underställas undersökningsledaren eller åklagaren, som skyndsamt ska pröva om egendomen ska bli kvar i förvar.

Har åklagaren tagit egendom i förvar eller beslutat att egendom ska vara kvar i förvar ska han eller hon så snart som möjligt och senast fem dagar därefter till rätten ge in en framställning om kvarstad (4 §). Det innebär att åklagaren ska ta över ledningen av förundersökningen. Av samma paragraf framgår att om en sådan framställning inte görs ska egendomen omedelbart återställas. Slutligen framgår att i de fall kvarstad beslutas ska egendom som har tagits i förvar vara kvar i myndighetens vård till dess beslutet har verkställts, om inte rätten bestämmer annat.

3.6 Förfarandet med egendom som är förverkad eller beslagtagen

Bestämmelser om förfarandet med egendom som har tillfallit staten genom förverkande finns i lagen (1974:1066) om förfarandet med förverkad egendom och hittegods m.m. Den lagens bestämmelser gäller också egendom som tillfallit staten enligt lagen (1938:121) om hittegods, tagits i förvar enligt lagen (1974:1065) om visst stöldgods m.m., omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen (1984:387), eller omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken. Den nyssnämnda paragrafen i polislagen tar sikte på fordonsnycklar och i vissa fall på själva fordonet, medan lagrummet i rättegångsbalken reglerar den situationen att beslaget har hävts och föremålet i fråga inte hämtas ut eller kan lämnas ut.

Den myndighet som tar om hand egendomen får under vissa förutsättningar omedelbart sälja den om 1) egendomen inte kan vårdas utan fara för förstöring, 2) vården av egendomen är förenad med alltför stora kostnader, eller 3) särskilda skäl annars föreligger (4 §). Om egendomen i fråga kan befaras komma till brottslig användning eller annars är olämplig för försäljning ska den oskadliggöras (5 §). Egendom som inte har sålts eller oskad-

liggjorts enligt de nyssnämnda paragraferna ska säljas genom den förvarande myndighetens försorg (6 §). Av samma paragraf framgår att om egendomen inte kan säljas får den förstöras. Försäljning av egendom som tagits i förvar med stöd av lagen om visst hittegods m.m., egendom som omhändertagits med stöd av 24 a § polislagen eller egendom som omfattas av 27 kap. 8 a § andra stycket rättegångsbalken sker för statens räkning (8 §). De nyssnämnda paragraferna i polislagen och rättegångsbalken tar sikte på de situationer där rättighetshavaren inte hämtar ut egendomen (se även 24 d § polislagen). Av samma paragraf framgår att om egendomen sålts har ägaren eller annan rättsinnehavare rätt till ersättning upp till vad som flutit in vid försäljningen samt att en ansökan om ersättning prövas av Rikspolisstyrelsen i de fall en polismyndighet beslutat om försäljning och i annat fall av den myndighet som beslutat om försäljningen. Ersättningsbeslutet får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol (9 §).

För vissa fall finns det särskilda bestämmelser som gör det möjligt att förstöra eller sälja egendomen innan det finns ett beslut om förverkande som har vunnit laga kraft. I lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. anges att alkoholhaltiga drycker eller andra medel som har trafikfarlig påverkan och som påträffas hos den som har gjort sig skyldig till exempelvis rattfylleribrott ska förklaras förverkade, om det inte finns särskilda skäl mot det (1 §). I dessa fall får egendomen förstöras redan när den har tagits i beslag, om dess värde är ringa eller om det annars måste anses försvarligt att förstöra egendomen. I annat fall får egendomen säljas och intäkterna tillfaller staten. Ett beslut om förstörande eller försäljning fattas av undersökningsledaren, åklagaren eller i vissa fall av polismyndighet (2 §). Om ett beslag hävs och egendomen är förstörd eller såld ska enligt samma paragraf 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 prövning ska ske inom en månad och ansökan görs vid den dom-

stol som har kunnat pröva beslaget. Ersättningen betalas ut av länsstyrelsen på begäran av åklagaren. Motsvarande gäller för bl.a. 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). I dessa lagar föreskrivs nämligen att de nyssnämnda bestämmelserna i 1958 års lag är tillämpliga på beslag av de nämnda preparaten.

3.7 Fordonsförverkande i rättspraxis

Högsta domstolen (HD) har i några rättsfall prövat om förutsättningarna för fordonsförverkande varit uppfyllda (se NJA 1988 s. 80, 1994 s. 703, 1996 s.436 och s. 556, 2002 s. 310 och 2006 s. 751).

När det gäller förebygganderekvisitet i trafikbrottslagen, dvs. om förverkande behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet, är rättsfallet NJA 1996 s. 436 av central betydelse. Tre justitieråd ogillade förverkandeyrkandet medan två ansåg att yrkandet skulle bifallas. Av utredningen i målet framkom att den tilltalade under cirka en och en halv månad hösten 1994 vane-mässigt hade kört personbil trots att han saknat behörighet till det. Dessutom hade han tre gånger tidigare dömts för trafikbrott, begångna i november 1989 (rattonykterhet), i april 1990 (olovlig körning, grovt brott), i augusti 1992 (olovlig körning, grovt brott, och grov vårdslöshet i trafik) och i september 1993 (olovlig körning, grovt brott). Majoriteten i HD konstaterade att den tilltalade upprepade gånger hade gjort sig skyldig till trafikbrott, huvudsakligen olovliga körningar. De tidigare brotten låg enligt HD emellertid förhållandevis långt tillbaka i tiden och hade begåtts med lång tids mellanrum. De aktuella trafikbrotten, liksom flertalet av de tidigare var inte av sådan art att ett förverkande kunde anses nödvändigt från trafiksäkerhetssynpunkt. HD:s slutsats blev att trafikbrotten inte var så omfattande eller allvarliga att ett förverkande av bilen behövdes för att förebygga

fortsatt trafikbrottslighet. De skiljaktiga justitieråden, som alltså ansåg att yrkandet om förverkande skulle bifallas, anförde för sin del kort och gott att den tilltalade vanemässigt hade fört personbil utan behörighet, att han tidigare dömts för rattonykterhet, olovlig körning och grov vårdslöshet i trafik, och att ett förverkande därför behövdes för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet.

När det gäller oskälighetsrekvisitet, närmare bestämt vilken betydelse bilens värde och ägarens personliga och ekonomiska förhållanden har vid bedömningen av om ett förverkande är oskäligt, är rättsfallet NJA 2006 s. 751 av intresse. I fallet var bilen vid tidpunkten för trafikbrotten, vilket var lite drygt ett år innan HD:s dom, värd 120 000 kr. Lagöverträdaren, tillika bilägaren, hade förlorat sitt arbete ett halvår efter det att han hade köpt bilen och var fortfarande arbetslös. Han hade vidare varit intagen för tvångsvård på behandlingshem enligt lagen (1988:870) om vård av missbrukare i vissa fall och var alltjämt intagen på behandlingshem när hovrätten meddelade sin dom. Enligt den tilltalade hade hans sambo inte körkort och det skulle drabba både honom och hans sambo ekonomiskt om bilen förverkades. HD anförde med hänvisning till trafikbrottslagens förarbeten att värdet på bilen är en av de faktorer som ska beaktas vid oskälighetsbedömningen och att man då även måste ta hänsyn till att bilen kan vara köpt på avbetalning med återtagandeförbehåll, något som kan medföra att gärningsmannen endast i mindre mån drabbas ekonomiskt av ett förverkande. Den aktuella bilen var visserligen köpt på avbetalning men utan något återtagandeförbehåll, vilket innebar att gärningsmannen i ekonomiskt hänseende drabbades fullt ut av en förverkandeförklaring. HD ansåg dock att bilen – även efter den värdeminskning som den vid tidpunkten för HD:s avgörande hade undergått – hade ett förhållandevis högt värde, men att detta inte utgjorde hinder mot att den förverkades. Med hänsyn till vad som kommit fram beträffande gärningsmannens personliga förhållanden, däribland den tid han varit berövad friheten för behandling och hans svaga ekonomi, satt i relation till bilens värde ansåg HD att

ett förverkande framstod som oskäligt. HD ändrade därför underrätternas domar och ogillade förverkandeyrkandet.

Det torde i rättspraxis saknas fall där en domstol – på den grunden att lagöverträdaren monterat ett alkoholås i sitt fordon – har prövat om dels ett förverkande inte behövs för att förebygga fortsatt brottslighet, dels ett förverkande skulle vara oskäligt. Det finns däremot exempel på när en domstol i frågan om påföljdsval beaktat att lagöverträdaren har låtit montera in ett sådant lås (se Hovrättens över Skåne och Blekinge dom den 8 december 2009 i mål nr B 1710-09, beträffande frågan om straffmätning, se skiljaktig mening i Göta hovrätts dom den 21 september 2010 i mål nr B 851-10 och den 14 april 2009 i mål nr B 3103-08).

3.8 Kriminalstatistik

Brott enligt trafikbrottslagen är mycket vanligt förekommande. Enligt Brottsförebyggande rådets (BRÅ) statistik anmäldes 2011 omkring 78 000 sådana brott, varav ca 35 000 avsåg olovlig körning och ca 30 000 rattfylleribrott, medan motsvarande siffra för grov vårdslöshet i trafik var ca 1 200. Under den senaste tioårsperioden har det totala antalet anmälda trafikbrott varit rätt oförändrat, med undantag av att anmälda rattfylleri till följd av narkotikapåverkan har ökat från ca 4 000 till ca 12 500 och att antalet anmälda fall av olovlig körning har gått ned med ca 6 000 fall. Uppklaringsfrekvensen för trafikbrotten ligger i snitt på drygt 80 procent.

Tillgänglig statistik från BRÅ visar att av dem som döms för brott enligt trafikbrottslagen återfaller knappt 30 procent inom ett år i samma brottskategori och knappt 40 procent inom tre år. Återfallsfrekvensen när det gäller olovlig körning är betydligt högre än beträffande rattfylleribrott. Av dem som dömts för olovlig körning återfaller knappt 40 procent inom ett år och drygt 50 procent inom tre år, medan motsvarande siffror avseende rattfylleribrotten är drygt tio respektive drygt 20 procent.

Den senaste statistiken på området avser 2005, men återfallsfrekvensen synes vid en jämförelse från mitten av 90-talet ligga tämligen konstant, dock med något högre siffror rörande återfall i rattfylleribrott jämfört med vad som var fallet i mitten på 90-talet. Den nämnda statistiken avser givetvis inte den faktiska återfallsfrekvensen utan endast den registrerade. De verkliga siffrorna är därför i själva verket högre.

Det finns inga statistiska uppgifter om tillämpningen av förverkandeparagrafen i trafikbrottslagen med följd att det saknas uppgifter rörande hur ofta och avseende vilka trafikbrott som förverkandefrågan aktualiseras.

3.9 Synpunkter från Åklagarmyndigheten och Rikspolisstyrelsen

Genom de synpunkter som ett tiotal åklagarkammare genom Åklagarmyndighetens försorg har lämnat i detta ärende kommer fram att man anser att förverkandemöjligheten är ett utmärkt brottsförebyggande verktyg. Det framgår vidare att domstolarna i regel godtar förverkandeyrkanden, men att möjligheten att yrka förverkande av fordon utnyttjas i betydligt mindre utsträckning än vad lagstiftaren har avsett och används nästan enbart avseende fordon av mindre värde. De vanligaste skälen för avslag är att ägarförhållandena är oklara eller att fordonets värde är för högt för att en förverkandeförklaring ska framstå som skälig.

När det gäller svårigheter med den nuvarande regleringen framhåller flertalet åklagarkammare att trafikbrotten i princip alltid utreds av polis och att man därför har begränsade möjligheter att påverka utredningen. Enligt flera kammare är polisens utredning i frågan om vem som äger bilen ofta bristfällig, vilket i dessa fall hindrar ett yrkande om förverkande och försvårar möjligheten att utreda om bilägaren gjort sig skyldig till exempelvis brottet tillåtande av olovlig körning, som i sin tur skulle leda till att ett förverkandeyrkande kan riktas mot bilägaren.

När det kommer till åklagarnas praxis angående vad som bör krävas för att det ska anses finnas ett behov av förverkande för att förhindra fortsatt trafikbrottslighet nämner några åklagarkammare att det redan med dagens lagstiftning finns förutsättningar att yrka förverkande i fler fall än vad som sker.

Beträffande bedömningen av om ett förverkande vore oskäligt framhåller åklagarna att det är mycket sällan som fordon värda mer än ca 10 000 kr tas i beslag och att värdet regelmässigt ligger på ca 2 000 kr vilket leder till att ett förverkandeyrkande sällan läggs fram avseende mer dyrbara fordon. Några åklagarkammare framhåller att polisen är alltför återhållsam med att ta bilar i beslag och att detta särskilt gäller lite dyrare bilar.

Enligt flera åklagarkammare bör man kunna komma till rätta med de nyssnämnda problemen genom att polis och åklagare, i större utsträckning än vad som är fallet i dag, fokuserar på frågan om det finns förutsättningar för förverkande. Detta kräver i sin tur att polisen vidareutbildas i frågorna och skapar enhetliga rutiner för att bl.a. utreda vem som egentligen äger fordonet i fråga i syfte att ge åklagarna ett tillräckligt underlag för att yrka förverkande. Vidare framhåller någon kammare att det bör ges en möjlighet att förverka fordon även hos den som disponerar bilen på ett ägarliknande sätt. Därutöver föreslås att det nuvarande kravet på att ett förverkande inte ska ske om det är uppenbart oskäligt tas bort för att möjliggöra förverkande även av fordon med högre värden. Slutligen föreslås, beträffande kravet på att en förverkandeförklaring behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet, att det bör räcka med några återfall inom loppet av två år för att den nämnda förutsättningen för förverkande ska anses uppfylld.

Enligt uppgifter från Rikspolisstyrelsen, som inhämtat yttrandet från flertalet av landets polismyndigheter, har de fordon som tas i beslag oftast ett värde på några tusen kr och mycket sällan mer än 10 000–15 000 kr. Det framgår vidare att fordon som har ett högre värde än så sällan tas i beslag eller blir föremål för ett förverkandeyrkande. Det är ganska stora variationer över landet när det gäller att ta tillvara möjligheten att beslagta fordon

efter trafikbrott. Omkring hälften av de polismyndigheter som har yttrat sig uppger att man avstår från att ta fordon i beslag på grund av exempelvis oklara ägarförhållanden eller skäl hänförliga till kostnader för förvaring, medan de återstående distrikten menar att det mycket sällan eller aldrig händer att sådana skäl föranleder att man avstår från att ta ett fordon i beslag.

Av polisens statistik över hur många bilar som tas i beslag, jämfört med myndigheternas uppgifter om hur många av dessa som sedan begärs förverkande, framgår att det skiljer sig betydligt åt mellan olika delar av landet. På vissa håll begärs uppemot 80 procent av de beslagtagna bilarna förverkade, medan motsvarande siffra på andra håll är under en femtedel. Genomsnittet torde ligga på ca 50 procent eller något däröver.

Även när det gäller den tid det vanligen tar från ett beslag till en lagakraftvunnen förverkandeförklaring är variationen över landet stor. Vissa polismyndigheter rapporterar tider på några månader, medan det enligt andra tar uppemot ett och ett halvt år. Av de samlade uppgifterna framgår att det sett över hela landet tar i snitt knappt ett år från beslag till en lagakraftvunnen förverkandeförklaring.

Enligt vad som kommit fram är variationen också stor när det gäller fordon som inte hämtas, trots att beslaget har hävts. De siffror som polismyndigheterna lämnat visar ett spann från ca tio till 90 procent. De större distrikten redovisar dock procentsatser som generellt ligger på ca 10-25 procent.

Även de kostnader som är förknippade med polisens förvaring av beslagtagna bilar varierar över landet. När det gäller de distrikt som hanterar ett tämligen stort antal beslag per år, från ca 40 till några hundra, ligger kostnaderna per bil på ca 2 000–20 000 kr. Snittkostnaden för förvaring av en bil under ett år ligger på ca 10 000 kr. Omkring 2 300 fordon tas i beslag varje år. Antalet beslag är tämligen oförändrat jämfört med motsvarande siffror från 2003 (jfr Ds 2004:24 s. 96 ff.). Rikspolisstyrelsen har uppskattat kostnaderna för bärgning och ärendehantering till ca 4 500 000 kr respektive 3 100 000 kr. Detta betyder enligt poli-

sen att den sammanlagda kostnaden för dessa bilar uppgår till ca 31 000 000 kr per år.

3.10 Förverkanderegler i nordiska länder

3.10.1 Förverkanderegler i Danmark

Bestämmelser som specifikt tar sikte på förverkande av fordon finns sedan 1991 i 18 a kap. 133 a § körlagen och kompletteras av strafflagens allmänna bestämmelser om förverkande. De sistnämnda bestämmelserna inbegriper i och för sig en möjlighet att förverka fordon vid trafikbrott, men eftersom dessa användes sparsamt infördes en särskild förverkandereglering i körlagen i syfte att domstolarna i större utsträckning skulle använda sig av möjligheten att förverka fordon. Avsikten med den särskilda regleringen var att förverkande skulle ske vid grova eller upprepade fall av rattfylleri och vid upprepade fall av olovlig körning. Bestämmelserna har därefter flera gånger ändrats för att ytterligare utöka möjligheterna att förverka fordon. De senaste lagändringarna trädde i kraft den 1 januari 2012.

Den nämnda paragrafen är uppdelad i två huvudsakliga delar. Den första delen tar upp situationer där förverkande kan ske (dvs. en fakultativ reglering), medan den följande behandlar situationer där förverkande ska ske (dvs. en obligatorisk reglering).

Paragrafens första del innebär att ett fordon som använts vid grova överträdelser av körlagen eller där föraren flera gånger har överträtt den lagens bestämmelser kan förklaras förverkat om det behövs för att förebygga ytterligare överträdelser. Under samma förutsättningar kan lagöverträdarens fordon förverkas, även om det inte har använts vid lagöverträdelser. Det sistnämnda innebär att hans eller hennes fordon förverkas även i de fall körningen skett med ett lånat eller hyrt fordon.

De obligatoriska förverkandereglererna innebär att förverkande ska ske om de i paragrafen angivna objektiva förutsättningarna är uppfyllda. I dessa fall sker alltså inte någon skönsmässig bedöm-

ning, utan det förutsätts att ett förverkande behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet. Lagöverträdarens fordon ska i dessa fall förverkas, trots att det inte har använts vid brottet. För att undvika orimliga konsekvenser finns dock en – mycket begränsad – möjlighet att undvika förverkande om särskilda skäl undantagsvis talar för detta.

De obligatoriska förverkandereglererna är i sin tur indelade i två delar. Den första tar sikte på trafikbrott som medför att föraren till följd av vissa närmare angivna överträdelser av körlagen (där ibland olovlig körning, grova hastighetsöverträdelser och vårdslös körning) fränkänns rätten att köra en viss typ av fordon. En ytterligare förutsättning för förverkande är att lagöverträdaren två gånger tidigare de senaste tre åren innan den nya överträdelserna har gjort sig skyldig till motsvarande brott. Det spelar dock ingen roll om det är fråga om samma typ av överträdelser. Inte heller har det någon betydelse om brotten är föremål för prövning vid ett och samma tillfälle, eller om de lagförs vid skilda tillfällen. Förverkande är med andra ord en obligatorisk följd också i de fall där han eller hon inte tidigare har lagförts. Där emot leder inte flera lagöverträdelser till förverkande om dessa skett under en och samma körning, utan det krävs att det varit fråga om flera körningar. Den andra delen av de obligatoriska förverkandereglererna tar särskilt sikte på rattfylleri och körning under påverkan av andra otillåtna medel, och från januari 2012 även olovlig körning. I dessa fall krävs för förverkande att han eller hon har begått ett motsvarande brott inom tre år innan det nya brottet, men det krävs alltså inte att det är fråga om flera återfall.

Som redan nämnts gäller strafflagens allmänna bestämmelser om förverkande vid sidan av körlagens särskilda bestämmelser på området. Detta innebär att strafflagens regler om värdeförverkande (75 § tredje stycket) är tillämpliga. I stället för själva fordonet får ett belopp motsvarande dess värde förverkas. En förutsättning för värdeförverkande är dock enligt motiven till det nämnda lagrummet att lagöverträdaren efter trafikbrottet, men innan saken kommit inför rätta, säljer fordonet och det kan befa-

ras att han eller hon kommer att använda köpeskillingen till att skaffa sig ett annat fordon.

Strafflagens bestämmelser innebär vidare att förverkande får ske endast hos den som är ansvarig för lagöverträdelsen eller hos den som på vars vägnar lagöverträdaren har handlat (76 § andra stycket). Det sistnämnda innebär att förverkande enligt körlagens regler inte kan ske om lagöverträdaren inte själv äger fordonet. Däremot kan förverkande ske om fordonet ägs av den som lagöverträdaren lever tillsammans med, om det på grund av särskilda omständigheter kan befaras att fordonet på nytt kommer att användas vid brott (77 a §).

För att undvika att lagöverträdaren begår nya trafikbrott innan han eller hon lagförs, eller försöker undvika förverkande genom att sälja fordonet, tas fordonet regelmässigt i beslag enligt 74 kap. 801–807 d §§ retsplejeloven.

När det gäller tillämpningen av förverkandereglererna har den danska riksåklagaren på uppdrag av det danska justitiedepartementet gjort en utvärdering som presenterades i juli 2009. Av redogörelsen framgår att domstolarna i de granskade fallen godtagit samtliga förverkandeyrkande där de obligatoriska reglerna åberopats och att det beträffande den fakultativa regleringen endast finns ett fåtal fall där ett förverkandeyrkande har ogillats. Riksåklagaren lämnar dock öppet för om utfallet till någon del beror på att åklagarna företrädesvis yrkar förverkande när förutsättningarna för ett bifall med säkerhet framstår som uppfyllda.

Det finns i Danmark inte någon möjlighet att sälja eller förstöra ett i beslag taget fordon innan förverkandefrågan slutligt har avgjorts.

3.10.2 Förverkanderegler i Norge

Den norska strafflagen (§ 35) innehåller allmänna regler om förverkande av hjälpmedel. Dessa regler omfattar fordonsförverkande. Förverkande kan ske om det behövs med hänsyn till syftet med den bestämmelse som straffbelägger handlingen i fråga.

Bestämmelsen är fakultativ och det ska ske en avvägning mellan intresset av en effektiv användning av den tillämpliga straffbestämmelsen och rimligheten av att egendom förverkas.

Förverkande av fordon anses i Norge som en sträng reaktion. Man har dock de senaste decennierna börjat anlägga en mer förverkandevänlig syn när det gäller fordon. Det norska justitieutskottet har i ett lagstiftningsärende på området uttalat att förverkandemöjligheten oftare bör komma till användning, särskilt i situationer där lagöverträdaren sätter sig själv och andra i fara (prp. nr 96 [1987–88] s. 12) Som exempel anges att någon vanemässigt kör bil i starkt berusat tillstånd. I sådana fall kan enligt utskottet ett förverkande framstå som det enda medlet för att få slut på brottsligheten.

Det finns endast sparsamt med rättspraxis på området och det verkar som om domstolarna tillämpar förverkandemöjligheten ganska restriktivt. Den norska Högsta domstolen har prövat fordonsförverkande några få gånger (se rättsfallen Rt. 1993 s. 685, 1991 s. 1016 och 1987 s. 1035). I dessa fall handlade det om massiva återfall i trafikbrottslighet som resulterade i förverkande av fordonen i fråga. Rättsfallen torde därför inte ge någon närmare ledning beträffande den undre gränsen för när ett förverkande enligt norsk rätt kan aktualiseras.

Det förekommer i norsk rätt inte någon särskild reglering som möjliggör att ett beslagttaget fordon säljs eller förstörs innan domstolen har tagit ställning i förverkandefrågan. I de fall den beslagtagna egendomen, exempelvis när det gäller varulager, riskerar att förlora sitt värde, kan dock rätten tillåta polisen att sälja egendomen. Om den som drabbas av beslaget lämnar sitt samtycke kan egendomen dock säljas.

Det är endast lagöverträdarens fordon som kan förverkas. Om han eller hon har använt någon annans bil vid brotten kan den inte förverkas. I stället för fordonet kan dess värde förverkas hos lagöverträdaren.

3.10.3 Förverkanderegler i Finland

Den finska strafflagens allmänna bestämmelser om förverkande (förverkandepåföljder) omfattar förverkande av fordon som har använts vid trafikbrott.

Av 10 kap. 5 § strafflagen, som är av främst intresse i detta sammanhang, framgår bl.a. att egendom som har varit föremål för ett brott kan förklaras förverkad helt eller delvis, om förverkande är nödvändigt för att förebygga brott och föremålet är särskilt lämpat som brottsobjekt eller för brottslig användning.

Egendom som tillhör någon annan än gärningsmannen, eller någon som varit delaktig i brottet eller den på vars vägnar eller med vars samtycke brottet har begåtts, kan inte bli föremål för förverkande (10 kap. 6 §). Däremot kan förverkande ske hos den som egendomen har förts över till efter brottet, om denne vid mottagandet kände till eller hade grundad anledning att misstänka att egendomen hade samband med ett brott eller om personen i fråga fått den som gåva.

Om egendomen tillhör någon hos vilken inte förverkande kan ske eller om den inte går att få tag på kan i stället för egendomen dess värde förverkas hos lagöverträdaren eller den som deltagit i brottet (10 kap. 8 §).

Generellt för förverkande gäller att det inte kommer i fråga om det vore oskäligt med hänsyn till brottets och egendomens art, svarandens ekonomiska ställning och övriga omständigheter (10 kap. 10 §).

Det torde enligt vad som kommit fram endast finnas några få rättsfall från högsta instans som är av intresse. I ett fall ogillades förverkandeyrkandet med hänvisning till att ett förverkande inte ansågs nödvändigt för att förebygga nya brott, trots att lagöverträdaren återfallit i rattfylleribrott (KKO [HD] 2005:75). Motsatt utgång blev det i rättsfallet (KKO [HD] 2005:76) där lagöverträdaren gjort sig skyldig till två fall av grovt rattfylleri och även tidigare hade begått talrika sådana brott. Högsta domstolen uttalade i det sistnämnda fallet att de tidigare straff som dömts ut inte hade fått personen i fråga att avhålla sig från att köra

onykter och det var sannolikt att han även i framtiden skulle göra sig skyldig till motsvarande brott om han fick behålla bilen. I rättsfallet KKO (HD) 2007:85, där lagöverträdaren hade gjort sig skyldig till upprepade fall av grovt rattfylleri, förklarade Högsta domstolen att oskälighetsrekvisitet inte hindrade att fordonet, som var värderat till 19 000 euro, förverkades. Även brottet olovlig körning har föranlett förverkande av fordon. I rättsfallet KKO (HD) 2009:26 förverkades ett fordon med anledning av ett flertal sådana körningar under en kort tid och med hänsyn till att personen i fråga även under det senaste året hade gjort sig skyldig till sådan brottslighet.

När det gäller möjligheterna i finsk rätt att sälja ett fordon innan det finns ett avgörande i saken som har vunnit laga kraft gäller de allmänna reglerna i 4 kap. 10 § tvångsmedelslagen om förvarande av beslagtagna föremål. Enligt dessa regler är huvudregeln att föremålet ska tas om hand av den som verkställt beslutet. Endast i fall där – såvitt är av intresse i detta sammanhang – det är synnerligen dyrt att vårda föremålet, får chefen för polisdistriktet där föremålet förvaras bestämma att det ska säljas.

4 Överväganden och förslag

4.1 Möjligheten att förverka fordon bör utvidgas

Förslag: Möjligheten att förklara ett fordon förverkat vid brott enligt trafikbrottslagen utvidgas. Åklagarmyndigheten och Rikspolisstyrelsen bör ges i uppdrag att i samråd utarbeta riktlinjer för att förbättra sina metoder och sin samverkan när det gäller att utreda förutsättningarna för fordonsförverkande.

Trafikbrott är mycket vanligt förekommande och risken för återfall i vissa av dessa brott är hög (se avsnitt 3.8). År 2011 anmäldes uppemot 80 000 brott mot trafikbrottslagen. De inom denna brottskategori överlägset mest frekventa brotten är olovlig körning (ca 35 000 fall) och rattfylleribrotten (ca 30 000 fall, varav ca 12 500 avser rattfylleri under påverkan av narkotika). Av dem som dömts för olovlig körning återfaller knappt 40 procent inom ett år och drygt 50 procent inom tre år, medan motsvarande siffror för rattfylleribrotten är drygt tio respektive drygt 20 procent. Även om återfallsfrekvensen avseende rattfylleribrotten alltså inte är lika hög, innebär dessa brott ofta stora risker. Det statistiska underlaget avser givetvis inte den faktiska återfallsfrekvensen utan endast den registrerade. De verkliga siffrorna är därför i själva verket högre.

Alkoholpåverkade 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 fram-

hölls redan när förverkandereglerna 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. Det är i hög grad troligt att vetskapen om att en överträdelse av trafikbrottslagens regler kan, utöver lagföring och straff, medföra att man blir av med sin bil har betydelse i preventivt hänseende. Till det kommer att den från vilken bilen förklaras förverkad i vissa fall rent faktiskt hindras från att på nytt begå trafikbrott och därigenom utsätta sig själv och andra för stor fara. Möjligheten att förverka fordon som har använts vid trafikbrott utgör därför ett mycket viktigt instrument i den brottsförebyggande verksamheten.

De betänkligheter mot fordonsförverkande som kom till uttryck vid införandet av förverkandeparagrafen 1987 – och även i viss utsträckning i samband med lagändringen 1994, då möjligheterna att förverka fordon utvidgades med anledning av den skärpta syn på trafiknykterhetsbrotten som kommit till uttryck i bl.a. det sistnämnda lagstiftningsärendet – gör sig inte längre gällande med samma kraft. När förverkandemöjligheten infördes i trafikbrottslagen förutsatte lagstiftaren att bestämmelsens tillämpningsområde skulle vara synnerligen begränsat och endast ta sikte på sådana specialfall där det skulle te sig närmast stötande att inte förverka fordonet (se avsnitt 3.2.2). Numera finns det 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.

I jämförelse med det stora antal trafikbrott som lagförs är det förhållandevis sällan som ansvarsyrkandet förenas med ett yrkande om att det fordon som använts vid brottet ska förklaras förverkat. Ett skäl till det torde vara att lagändringen 1994, då kravet på att det skulle vara uppenbart att ett förverkande behövdes togs bort, inte har fått tillräckligt genomslag. Det har vidare – med visst fog enligt min uppfattning – satts i fråga om Högsta domstolens avgörande i rättsfallet NJA 1996 s. 436 (se avsnitt 3.7) verkligen speglar lagstiftarens intentioner när det

gäller i vilka situationer som det allmänt sett föreligger en risk för återfall och därigenom skäl att förverka fordonet. Ett annat skäl till den blygsamma förekomsten av förverkandeyrkanden torde vara att polis och åklagare ofta fokuserar på att lagföra själva brottet och endast i begränsad utsträckning på frågan om det finns förutsättningar för förverkande.

Det är vidare så att de fordon som tas i beslag eller blir föremål för yrkanden om förverkande vanligen har ett värde på några tusen kr och det är mycket sällan som fordon värda mer än 10 000–15 000 kr omfattas av en sådan åtgärd (se avsnitt 3.9). Vad detta beror på är oklart. Hela förklaringen kan inte rimligen vara att det i stort sett endast är förare av fordon med ett mycket lågt värde som gör sig skyldiga till brott som kan föranleda förverkande. Vad som än är förklaringen framstår situationen enligt min uppfattning som mindre tilltalande. Även den som har råd med en dyrbar bil ska givetvis kunna få sitt fordon förverkat. Något annat har för övrigt inte heller varit lagstiftarens tanke (se avsnitt 3.2.3).

Min slutsats av det anförda är att det finns skäl att ta ytterligare ett steg för att utvidga möjligheten att förverka fordon som har använts vid trafikbrott. Detta ligger i linje med utvecklingen i övriga nordiska länder där det, särskilt i Danmark, sedan något decennium finns en tydlig tendens till en mer förverkandevänlig syn när det gäller fordon (se avsnitt 3.10.1).

Att ändra förverkandeparagrafen för att komma till rätta med de nyssnämnda bristerna torde dock inte vara tillräckligt. En ytterligare förklaring till den förhållandevis sparsamma förekomsten av förverkandeyrkanden, vilken kommit fram i det här ärendet, är nämligen att åklagare ibland bedömer att det saknas förutsättningar att med framgång driva ett sådant yrkande och att en bakomliggande orsak till det är att förundersökningen inte sällan är otillräcklig med avseende på vem fordonet egentligen tillhör (se avsnitt 3.9). Från ett utredningstekniskt perspektiv kan för övrigt ägarfrågorna ibland upplevas som svåra av polisen (se Ds 2004:24 s. 84 f.). Det behövs därför ett utökat och fördjupat samarbete mellan polis och åklagare som syftar till att

bättre utreda förutsättningarna för förverkande. Åklagarmyndigheten och Rikspolisstyrelsen bör således ges i uppdrag att i samråd utarbeta riktlinjer för att förbättra sina metoder och sin samverkan när det gäller att utreda förutsättningarna för fordonsförverkande.

4.1.1 Några utgångspunkter vid utformningen av en ny förverkanderegeln

Vid utformningen av en förverkanderegeln som syftar till att ta hand om de i föregående avsnitt behandlade bristerna i den nuvarande lagstiftningen och som innebär en utvidgad möjlighet att förverka fordon som har använts vid brott enligt trafikbrottslagen finns det givetvis anledning att dels utgå från vad som i dag gäller på området, dels hämta inspiration från vad som i övrigt gäller rörande hjälpmedelsförverkande.

I 36 kap. 2 § brottsbalken finns regler om förverkande av hjälpmedel som har kommit till användning vid brott. Enligt den paragrafen får egendom som har använts som hjälpmedel vid brott förklaras förverkad om det behövs för att förebygga brott eller om det annars finns särskilda skäl (se avsnitt 3.3.1). I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat. Den sistnämnda förverkandegrunden är avsedd att användas för att undvika stötande resultat (se NJA II 1968 s. 728). Som ett exempel på detta brukar nämnas att det inte är rimligt att den som begått ett mord får behålla yxan som han har begått mordet med. Reglerna är tillämpliga även på specialstraffrättens område om inte annat är särskilt föreskrivet.

Föremål som på grund av sin särskilda beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan befaras komma till brottslig användning får förverkas med stöd av 36 kap. 3 § brottsbalken. Det har sagts att den sistnämnda paragrafen i vissa fall kan vara tillämplig på fordon som har använts vid trafikbrott, nämligen då fordonet är behäftat med avsevärda brister som gör det farligt från trafik-säkerhetssynpunkt (se prop. 1986/87 s. 4 som berörs i avsnitt

3.2.2). Som framhålls i det nämnda motivuttalandet torde bestämmelsen endast i mycket speciella situationer vara tillämplig på fordon som använts som hjälpmedel vid trafikbrott (jfr rättsfallet RH 42:81).

Motsvarande möjlighet att förverka hjälpmedel finns i ett flertal specialstraffrättsliga författningar där reglerna om hjälpmedelsförverkande i 36 kap. 2 § brottsbalken har fått tjäna som förebild vid utformningen. Det kan nämligen ofta vara motiverat att lagtekniskt harmonisera bestämmelser med liknande syften för att få till stånd en språklig och saklig överensstämmelse med vad som allmänt gäller vid prövning av förverkande. En möjlighet att i stället för egendomen förverka dess värde finns regelmässigt i förverkandereglererna i såväl brottsbalken som inom specialstraffrätten.

Det finns dock vissa skillnader i utformningen av förverkandebestämmelserna på specialstraffrättens område. Den främsta förklaringen till det är naturligtvis att de enskilda förverkandebestämmelserna har fått sin närmare utformning med hänsyn till vilket specifikt behov de har att fylla.

I vissa författningar, såsom i trafikbrottslagen och narkotikastrafflagen (1968:64), föreskrivs att särskilt utpekade hjälpmedel (jämför annan egendom som har använts som hjälpmedel) får förverkas. I andra specialstraffrättsliga författningar, exempelvis i lagen (2000:1225) om straff för smuggling, pekas inte några hjälpmedel ut särskilt.

En annan skillnad är att det i vissa specialstraffrättsliga författningar, i likhet med vad som gäller enligt 36 kap. 2 § brottsbalken, anges att egendomen får förklaras förverkad om det behövs för att förebygga brott eller om det annars finns särskilda skäl, medan andra författningar – vilket är fallet i trafikbrottslagen – endast tar upp den förstnämnda förverkandegrunden, nämligen den som uttryckligen avser den brottsförebyggande aspekten.

Det förekommer vidare förverkandebestämmelser där det anges att egendomen ska förverkas, medan det i andra författningar anges att egendomen i fråga får förverkas. Det först-

nämnda uttrycket innebär att förverkande är obligatoriskt och förekommer inom specialstraffrätten oftast när innehavet av hjälpmedlet i sig är kriminaliserat. I 45 § fiskelagen (1993:787) föreskrivs när det gäller förverkande av fiskefartyg och andra hjälpmedel dock att sådan egendom ska förverkas, om det inte är oskäligt.

Huvudregeln inom hela straffrätten är dock att hjälpmedel får förklaras förverkade, om det behövs för att förebygga brott eller om det annars finns särskilda skäl, om det inte är uppenbart oskäligt (se prop. 2004/05:135 s. 139–140).

4.1.2 Den närmare utformningen av en ny förverkanderegul

Bedömning: Ett fordon som har använts vid brott enligt trafikbrottslagen ska även fortsättningsvis få förverkas om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet.

Förslag: Förverkande ska ske om den som döms har gjort sig skyldig till flera fall av olovlig körning, rattfylleri eller grovt rattfylleri under en begränsad tid. Förverkande ska dock inte ske om det är uppenbart oskäligt.

Paragrafens nuvarande utformning innebär att två förutsättningar ska vara uppfyllda för att domstolen ska kunna förklara fordonet förverkat, förutom att fordonet ska ha använts vid ett brott enligt trafikbrottslagen. Den första förutsättningen tar sikte på behovet av att förebygga fortsatt trafikbrottslighet (förebygganderekvisitet) och den andra på att en sådan förklaring inte är oskälig (oskälighetsrekvisitet). Det finns inte anledning att gå ifrån ett sådant upplägg av paragrafen. Däremot bör förutsättningarna för förverkande förtydligas för att bättre tillgodose syftet med regleringen och samtidigt ta om hand de svårigheter med den nuvarande lagstiftningen som redovisas i avsnitt 4.1.

Förebygganderekvisitet

Den första förutsättningen för förverkande bör som sagt vara att det behövs för att förebygga fortsatt brottslighet.

Vidare bör föremålet för förverkandeyrkandet alltså vara just det fordon som har använts vid trafikbrottet. Man skulle visserligen kunna tänka sig en ordning som medger förverkande av lagöverträdarens fordon, även om detta inte har använts vid trafikbrottet i fråga. Det sistnämnda är möjligt i Danmark (se avsnitt 3.10.1). En sådan möjlighet ligger i och för sig i linje med förverkandeinstitutets syfte, att förebygga fortsatt trafikbrottslighet, men skulle enligt min uppfattning innebära ett alltför långt avsteg från den ordning som gäller i dag. Varken åklagare eller polis har för övrigt fört fram att det finns behov av en så pass långtgående förändring av lagstiftningen. En annan sak är att föremålet för förverkandeyrkandet i stället för fordonet i vissa fall bör kunna vara dess värde (se avsnitt 4.1.3).

I dag gäller att samtliga brott i trafikbrottslagen kan föranleda en förverkandeförklaring, om det konstateras att det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet. Denna ordning bör bestå. Användandet av uttrycket "får förverkas" i den befintliga paragrafen ger dock ett fakultativt anslag på förverkanderegeln, vilket innebär att den ger utrymme för att beakta andra och mer ospecificerade omständigheter än de som uttryckligen anges i paragrafen.

Bedömningen av om en förverkandeförklaring behövs för att förebygga fortsatt brottslighet bör liksom tidigare ta sin utgångspunkt i trafikbrottens art och omfattning. När det gäller arten av brottsligheten, dvs. de trafikbrott som kan föranleda förverkande, bör fokus liksom tidigare ligga på de mest frekventa och trafikfarliga brotten, nämligen rattfylleribrott och olovlig körning (jfr prop. 1993/94 s. 54 och 71). Det är också i dessa trafikbrott som återfallsfrekvensen är högst (se avsnitt 3.8). Men även andra trafikbrott bör alltså kunna föranleda förverkande.

Då en person har gjort sig skyldig till flera fall av rattfylleribrott eller olovlig körning under en inte alltför lång tidsperiod

finns det enligt min uppfattning mycket goda skäl för en skärpt förverkandereglering. I dessa fall torde det nämligen i regel stå klart att en förverkandeförklaring behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet. En sådan ordning ligger för övrigt i linje med vad som uttalades redan i motiven till den nuvarande lydelsen av förverkandeparagrafen, nämligen att risk för återfall allmänt sett torde föreligga när gärningsmannen gjort sig skyldig till flera trafikbrott av inte alltför obetydlig beskaffenhet samt att det normalt kan förutsättas att ett förverkande är påkallat om gärningsmannen återfallit i rattfylleribrott (se prop. 1993/94:44 s. 70–71).

En skärpt förverkandereglering skulle kunna utformas på ett sådant sätt att bestämmelsen ger ett klart uttryck för en presumtion för förverkande i de fall där en sådan åtgärd framstår som särskilt angelägen, eller med andra ord där en förverkandeförklaring får anses påkallad för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet. Ett sätt att formulera en sådan bestämmelse är att föreskriva att om någon döms för rattfylleribrott eller olovlig körning, och tidigare har gjort sig skyldig till sådan brottslighet, ska det anses påkallat att förverka fordonet (jfr reglerna om när det ska anses påkallat att meddela ett näringsförbud enligt reglerna som gäller för det i 3 § lagen [1986:436] om näringsförbud).

Det i mina ögon lämpligaste sättet att tydliggöra vad som bör krävas för en förverkandeförklaring, vilket också ligger bättre i linje med utformningen av förverkandereglererna i brottsbalken och inom specialstraffrätten, är dock att i ett nytt andra stycke i 7 § trafikbrottslagen föreskriva 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.

Formuleringen, att fordonet ska förklaras förverkat om den som döms har gjort sig skyldig till flera fall av de nyssnämnda brotten, innebär att förverkande i dessa fall är obligatoriskt (i stället för fakultativt). En sådan reglering finns i Danmark (se avsnitt 3.10.1). Åtgärden får dock underlåtas om mycket starka billighetsskäl talar mot det (se nedan under oskälighetsrekvisi-

tet). Tanken är att bestämmelsen ska vara tillämplig även när samtliga förverkandegrundande brott är uppe till bedömning vid ett och samma tillfälle. Uttrycket ”gjort sig skyldig till” är avsett att omfatta tidigare domar, men också tidigare strafförelägganden och åtalsunderlåtelse omfattas. Ett strafföreläggande som godkänts gäller nämligen som en dom som har vunnit laga kraft (se 48 kap. 3 § andra stycket rättegångsbalken) och en förutsättning för ett beslut om åtalsunderlåtelse enligt 20 kap. 7 § rättegångsbalken är att den misstänkte är skyldig till brottet (se Fitger, Rättegångsbalken [1 april 2012, Zeteo] kommentar till 20 kap. 7 §, stycket som börjar ”Regleringen i 7 §”). Belastningsregistret innehåller uppgifter om sådana beslut (se 3 § lagen [1998:620] om belastningsregister). Är det fråga om i vart fall tre förverkandegrundande brott och det inte har gått mer än tre år mellan vart och ett av brotten bör regeln vara tillämplig.

Oskälighetsrekvisitet

Det andra rekvisitet i paragrafens nuvarande lydelse gäller frågan om domstolen, trots att förebygganderekvisitet är uppfyllt, ska underlåta förverkande i de fall det är oskäligt.

En ordning som innebär att förverkande ska underlåtas endast om det är uppenbart oskäligt föreslogs i den lagrådsremiss som föregick den nuvarande regleringen. Tanken bakom förslaget var att få till stånd en språklig och saklig överensstämmelse med vad som allmänt gäller vid prövning av förverkande. Som regel gäller nämligen att en förverkandeförklaring ska underlåtas om en sådan är uppenbart oskälig (se avsnitt 3.2.3 och 4.1.1). Regeringen tog emellertid fasta på Lagrådets kritik, som gick ut på att man borde gå försiktigt fram när det gäller en lagändring som sammantaget skulle innebära en mycket kraftig ökning av förverkandemöjligheterna, och föreslog därför ingen ändring av skälighetsrekvisitet (se prop. 1993/94:44 s. 53–54). Till saken hör också att Lagrådet i det avseendet särskilt pekade på att förslaget inte hade varit föremål för en sedvanlig remissbehandling.

Som redan nämnts är det mycket sällan som ett fordon värt mer än 10 000–15 000 kr tas i beslag eller blir föremål för förverkande. Det vanliga är i stället att sådana åtgärder endast riktas mot den vars fordon är värt några tusen kr (se avsnitt 3.9 och 4.1). Det är oklart vad detta beror på. Det finns inte någon refererad överrättspraxis som tyder på att domstolarna i detta avseende skulle frångå vad lagstiftaren särskilt har betonat rörande betydelsen av fordonets värde, nämligen att det förhållandet att fordonet har ett högt värde inte bör medföra att ett förverkande bedöms som oskäligt när det allmänt sett framstår som motiverat (se prop. 1993/94:44 s. 71).

Det finns därför skäl att ändra förverkandeparagrafen i syfte att detta synsätt ska få ett ordentligt genomslag även hos polis och åklagare. Ett ytterligare skäl för en sådan ändring är att få till stånd en saklig överensstämmelse med vad som allmänt gäller vid prövning av förverkande. Detta bör ske genom att oskälighetsrekvisitet ändras på så sätt att förverkande, i likhet med vad som generellt gäller på förverkanderättens område, ska underlåtas endast om det är uppenbart oskäligt. Det bör med andra ord krävas mycket starka billighetsskäl för att avstå från förverkande.

4.1.3 Värdeförverkande

Förslag: I trafikbrottslagen införs en möjlighet att i stället för fordonet förklara dess värde förverkat.

De befintliga reglerna om fordonsförverkande på grund av trafikbrott innehåller inte någon möjlighet att i stället för fordonet förklara dess värde förverkat. En möjlighet till värdeförverkande finns annars regelmässigt i förverkandereglererna i såväl brottsbalken som inom specialstraffrätten (se avsnitt 3.1 och 4.1.1).

I det ursprungliga lagstiftningsärendet avfärdades en sådan möjlighet med att det uttalade syftet med förverkanderegeln är att förebygga fortsatt brottslighet (se prop. 1986/87:81 s. 11).

Frågan om värdeförverkande togs inte upp när paragrafen ändrades och fick sin nuvarande lydelse (jfr prop. 1993/94:44). Högsta domstolen har uttalat att värdeförverkande mera sällan kan motiveras med att det behövs för att förebygga brott (se NJA 2005 s. 133).

I Danmark, Finland och Norge finns regler som gör det möjligt att i stället för fordonet förklara dess värde förverkat (se avsnitt 3.10).

Enligt min uppfattning finns det skäl att även i svensk rätt införa en sådan möjlighet. Denna skulle i första hand ta sikte på fall där fordonet enligt bestämmelserna i 36 kap. 5 § brottsbalken, om hos vem förverkande får ske, inte är åtkomligt för förverkande hos den tilltalade eller någon annan som tillhör den krets som avses i den nyssnämnda paragrafen.

Även bestämmelserna om hjälpmedelsförverkande i 36 kap. 2 § brottsbalken, som medger värde- i stället för sakförverkande, syftar i första hand till att förebygga brottslig användning av föremålet. Det kan tyckas som om värdeförverkande är otjänligt för detta ändamål. Men att möjligheten till sådant förverkande finns kan vara av betydelse för att det helt enkelt inte ska vara lönt att försöka undandra föremålet från förverkande genom en skentransaktion eller någon annan åtgärd (se Berggren m.fl. [maj 2012, Zeteo] kommentaren till 36 kap. 5 § under Andra stycket). Detta argument gör sig gällande även när det gäller fordonsförverkande.

Ett yrkande om värdeförverkande bör i allmänhet riktas mot gärningsmannen eller annan som medverkat till brottet, men det kan finnas anledning att rikta yrkandet mot senare förvärvare som tillhör den personkrets hos vilken förverkande kan aktualiseras (se avsnitt 3.3.1). En sådan förverkandeförklaring innebär en betalningsskyldighet mot den eller dem som förklaringen riktas mot. Fordonets värde utgör den yttersta beloppsgränsen.

En sådan regel införs lämpligen och på sedvanligt sätt genom att i 7 § trafikbrottslagen föreskriva att i stället för fordonet får dess värde förklaras förverkat.

4.1.4 Åtgärder till förebyggande av missbruk

En särskild fråga i mitt uppdrag är att analysera om det bör införas en möjlighet att föreskriva viss åtgärd med fordonet till förebyggande av återfall i trafikbrott. Den åtgärd som torde ligga närmast till hands rör alkoholås.

Bestämmelsen om förebyggande åtgärd i brottsbalken

I 36 kap. 6 § brottsbalken finns en bestämmelse som ger domstolen en möjlighet att i stället för förverkande föreskriva åtgärd till förebyggande av missbruk av egendomen i fråga.

Paragrafen, som är tillämplig även på specialstraffrättens område, är tänkt att tillämpas i de fall ett sakförverkande skulle framstå som oskäligt eller onödigt ingripande eller då en förebyggande åtgärd bedöms vara mera ändamålsenlig. Som exempel på det sistnämnda brukar nämnas borttagande av signaturen på en förfalskad tavla. Domstolspraxis när det gäller bestämmelsens tillämpningsområde är mycket sparsam. Bestämmelsen tillämpades i rättsfallet NJA 1974 s. 553 där Högsta domstolen förordnade att de falska guldmynt som begärdes förverkade enligt 36 kap. 3 § brottsbalken i stället skulle förses med en stämpel som visade att de var falska. Motsatt utgång blev det i rättsfallet NJA 1996 s. 74. I det fallet ansåg Högsta domstolen att det med hänsyn till kostnaden, för att rensa den hårddisk som var föremål för ett yrkande om förverkande enligt 36 kap. 3 § brottsbalken, inte fanns skäl att förordna om en sådan förebyggande åtgärd i stället för att förverka disken.

Närmare om alkoholås

Reglerna om alkoholås finns i körkortslagen (1998:488) och redovisas närmare i avsnitt 2.2. Regelverket om alkoholås tar sikte endast på rattfylleri på grund av alkoholförtäring. Det finns nämligen för närvarande inte utrustning för att upptäcka andra droger än alkohol. Med alkoholås avses en sådan anordning i ett fordon

som hindrar att fordonet startas och körs av förare som har alkohol i utandningsluften. Reglerna om alkolås har ett nära samband med bestämmelserna i körkortslagen och kom därför att arbetas in i den lagen. Detta gäller särskilt bestämmelserna som avser körkortsingripande i 5 kap. körkortslagen som sker genom återkallelse av körkort. Men även bestämmelserna som rör körkortstillstånd, utfärdande av körkort och villkor för körkortsinnehav i 3 kap. körkortslagen har ett samband med bestämmelserna om alkolås. Som framhålls i motiven till den nya lagstiftningen är det, även om det finns ett inslag av frivillighet, fråga om en ny form av körkortsingripande som införs.

Det bör inte införas någon ny regel om förebyggande åtgärder

Den befintliga möjligheten i 36 kap. 6 § brottsbalken för domstolen att i stället för förverkande föreskriva åtgärd till förebyggande av missbruk innebär att det redan i dag i princip är möjligt att föreskriva att ett alkolås ska monteras i fordonet. Såvitt känt finns det dock inte något fall där en domstol har använt sig av denna möjlighet. Men eftersom möjligheten finns att förordna på nyss nämnt sätt saknas anledning att föreslå några lagändringar på området.

4.1.5 Reglerna om hos vem ett förverkande får ske bör inte utvidgas

Bedömning: Nuvarande regler om hos vem ett förverkande får ske uppfyller sitt syfte och bör inte utvidgas. Det bör alltså inte införas en möjlighet att förverka ett fordon hos den som inte medverkat till men ändå haft del i brottet, utan att därigenom vara straffrättsligt ansvarig för sin medverkan. Inte heller bör det införas en reglering som innebär en presumtion för att den som använt fordonet vid trafikbrottet äger det.

Förslag: Åklagarmyndigheten och Rikspolisstyrelsen bör ges i uppdrag att i samråd utarbeta riktlinjer för att förbättra sina metoder och sin samverkan när det gäller att utreda förutsättningarna för att förverka fordon hos dem som har medverkat till trafikbrott och att utreda frågor som rör äganderätt till fordon som kan bli föremål för förverkade.

Trafikbrottslagen innehåller inte någon särskild reglering av frågan hos vem förverkande får ske. Det innebär att de generella reglerna om detta i 36 kap. 5 § brottsbalken är tillämpliga på fordonsförverkande (se avsnitt 3.3.1).

Svårigheter med den nuvarande ordningen

Polisen avstår ibland från att ta ett fordon i beslag eftersom ägarförhållandena är oklara eller svåra att utreda. Det är rätt vanligt att den som misstänks för ett trafikbrott påstår att någon annan i själva verket äger fordonet. Det torde vidare vara tämligen vanligt att den som misstänks för trafikbrott inte äger fordonet i fråga eller inte är antecknad som ägare till det i vägtrafikregistret. De nämnda svårigheterna med den nuvarande regleringen har påtalats av polis och åklagare (se avsnitt 3.9).

En fråga som därför uppkommer är om ett förverkande hos fordonsägaren bör kunna ske när han eller hon inte medverkat till men ändå haft del i brottet. En ytterligare fråga är om det bör införas någon form av ägarpresumtion för den som använt fordonet.

Några utgångspunkter

När det gäller äganderätten måste de regler om egendomsskydd som finns i regeringsformen och i det första tilläggsprotokollet till den europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (se avsnitt 3.3.3) beaktas. Som framhålls i det avsnittet

innebär ett beslut om förverkande att den som avses med beslutet berövas rätten till den förverkade egendomen. Det är alltså fråga om ett ingrepp från det allmännas sida i den enskildes äganderätt. Detta ställer stora krav på förutsebarhet och rättssäkerhet. Dessa krav gör sig särskilt gällande när frågan om vilken personkrets som bör kunna träffas av en förverkandeförklaring behandlas.

En allsidig och rättssäker bedömning av förverkande förutsätter att ägarfrågan är klarlagd. Egendom ska inte kunna förverkas utan att egendomens ägare har blivit hörd i saken och fått lämna sina synpunkter. (Se Justitiekanslerns beslut den 27 januari 1999 i ärendena dnr 1099-96-40 och dnr 3814-97-40).

Bör det införas en möjlighet att förverka fordon hos den som inte medverkat till men ändå haft del i brottet?

Den nuvarande regleringen innebär att ett fordon får förklaras förverkat hos gärningsmannen (i praktiken föraren) eller hos den som har medverkat till brottet, under förutsättning att fordonet vid tiden för brottet tillhörde denne (se avsnitt 3.3.1 där reglerna i 36 kap. 5 § brottsbalken om hos vem förverkande får ske behandlas).

Reglerna om straffrättsligt medverkansansvar finns i 23 kap. 4 § brottsbalken och innebär att ansvar för en viss gärning inte bara ligger på den som utfört gärningen, utan även på annan som har främjat denna med råd och dåd. Den som inte är att anse som gärningsman döms, om han eller hon har förmått någon annan till utförandet, för anstiftan av brottet och annars för medhjälp till det. Medhjälp till en brottslig gärning består i ett främjande, som kan vara fysiskt eller psykiskt, och som inte uppfyller kraven för anstiftan. Paragrafen gäller även på specialstraffrättens område, om det finns fängelse i straffskalan för gärningen i fråga. Detta är fallet beträffande olovlig körning (grovt brott), rattfylleri och grovt rattfylleri, grov vårdslöshet i trafik och avvikande från olycksplats. De trafikbrott som inte omfattas av medverkansansvaret, eftersom de endast medför böter, är vårdslöshet i

trafik och olovlig körning av normalgraden. Det bör dock anmärkas att s.k. tillåtande av olovlig körning är straffbelagt (se 3 § tredje stycket trafikbrottslagen).

Förutom hos gärningsmannen och medverkande får förverkande i vissa fall ske hos den som efter brottet har förvärvat egendomen. En förutsättning för det är att egendomen vid brottet tillhörde gärningsmannen eller någon annan som har medverkat till brottet. Familjerättsliga eller successionsrättsliga förvärv liksom gåvor skyddas inte mot förverkande, ens om mottagaren var i god tro. Därutöver får förverkande ske hos den som efter brottet har förvärvat egendomen på annat sätt och då haft vetskap om eller skälig anledning att anta att egendomen har samband med brottet.

Den nuvarande regleringen innebär att en förverkandeförklaring redan enligt nuvarande lagstiftning kan riktas mot flera personkategorier. Till dem hör alltså medhjälpare till gärningen. Klart är att den som lånar ut sitt fordon till någon som är berusad och inser det sistnämnda kan åtalas för medhjälp till rattfylleribrott. Ett sådant åtal kan förenas med ett yrkande om förverkande av fordonet. När det gäller olovlig körning är det, som redan nämnts, i sig straffbart att tillåta någon annan att köra ett körkortspliktigt fordon, om inte föraren är berättigad till det. Det sistnämnda innebär att förverkande kan aktualiseras hos den som lånar ut sin bil till en person som saknar körkort. Eftersom det räcker med att den som lånar ut sitt fordon är oaktsam i förhållande till förarens bristande behörighet ställs det ett relativt högt krav på aktsamhet på utlånanaren och av denne torde krävas att han eller hon ber att få se förarens körkort (se rättsfallet NJA 1978 s. 725).

Det anförda innebär att gällande regler om medverkansvar ger en mycket god möjlighet att rikta ett förverkandeyrkande mot den som har medverkat vid bl.a. de brott som är särskilt angelägna från förverkandesynpunkt, dvs. rattfylleribrotten och olovlig körning (jfr rättsfallet NJA 2002 s. 310 som behandlas nedan). Det bör i detta sammanhang nämnas att det redan i de ursprungliga motiven till förverkandeparagrafen särskilt framhålls

att förverkande bör kunna komma i fråga, utan att det skulle framstå som oskäligt, hos den som lånat ut sin bil till en notorisk trafiksyndare, medveten om att denne kommer att göra sig skyldig till trafikbrott, och därigenom medverkat till brottet (se prop. 1986/87:81 s. 11 som berörs i avsnitt 3.2.2).

Att utvidga möjligheten att förverka fordon till att omfatta även den som haft del i brottet, utan att kunna göras straffrättsligt ansvarig för sin medverkan torde inte möta något hinder på grund av reglerna om egendomsskydd (se avsnitt 3.3.3). En grundläggande förutsättning för en sådan utvidgning torde dock vara att det görs en bedömning av sambandet mellan ägarens beteende och trafikbrottet (jfr bestämmelserna i 8 kap. 5 § fordonsförordningen [2009:21] om fordonsägarens ansvar för att hindra att fordonet används trots att det är belagt med körförbud).

Det ter sig dock naturligt att möjligheterna att förverka fordon begränsas till att kunna ske hos den som kan göras straffrättsligt ansvarig för det förverkandegrundande brottet. Detta är också den ordning som gäller i övriga nordiska länder (se avsnitt 3.10). Det bör därför inte införas en möjlighet att förverka fordon även hos den som inte har medverkat till men ändå haft del i brottet. Däremot instämmer jag i vad någon åklagarkammare fört fram om att det ofta kan finnas anledning att mer noggrant än vad som sker i dag utreda huruvida en fordonsägare som lånat ut sin bil har gjort sig skyldig till tillåtande av olovlig körning. Detsamma torde gälla medhjälp till rattfylleribrott. Regeringen bör därför ge Åklagarmyndigheten och Rikspolisstyrelsen i uppdrag att i samråd utarbeta riktlinjer för att förbättra sina metoder och sin samverkan när det gäller att utreda förutsättningarna för att förverka fordon hos dem som har medverkat till trafikbrott.

Bör det införas någon form av ägarpresumtion för den som använt fordonet?

I mitt uppdrag ligger också att, beträffande de fall där ägarförhållandena är oklara, pröva om någon form av ägarpresumtion för

den som har använt fordonet bör införas, t.ex. en ägarpresumption som inträder när en person upprepade gånger under viss tid har använt ett fordon som sitt eget.

Enligt gällande rätt, dvs. enligt reglerna i 36 kap. 5 § brottsbalken om hos vem förverkande får ske, kan ett förverkande i princip endast ske hos den som ägde fordonet vid brottet (se avsnitt 3.3.1). I vissa författningar finns emellertid förverkandebestämmelser som sätter vidare gränser för kretsen av de personer mot vilka en förverkandeförklaring kan riktas. Bestämmelser med ett sådant vidare tillämpningsområde finns i 16 § lagen (2000:1225) om straff för smuggling, där det föreskrivs att reglerna i 36 kap. 5 § brottsbalken inte gäller vid förverkande av en vara som varit föremål för brott enligt smugglingslagen. En liknande reglering finns i narkotikastrafflagen (1968:64). I 6 § i den nyssnämnda lagen framgår att bl.a. injektionssprutor som påträffas hos någon som har begått ett brott enligt den lagen, eller i ett utrymme som disponeras av honom eller henne, ska förklaras förverkade oavsett vem de tillhör. När det gäller förverkande av hjälpmedel vid brott enligt dessa båda specialstraffrättsliga författningar gäller dock brottsbalkens reglering rörande hos vem ett sådant förverkande får ske.

Särskilt polisen har i detta ärende fört fram att det ofta är förknäat med stora svårigheter att reda ut vem som egentligen äger det fordon som har använts vid trafikbrottet. Det är enligt polisen nämligen inte alls ovanligt att den misstänkte lagöverträdaren invänder att fordonet i själva verket ägs av någon annan. I detta och andra sammanhang har vidare pekats på förekomsten av s.k. fordonsmålvakter (se bl.a. Ds 2004:24 s. 36 ff.). Med sådana brukar avses personer som i vägtrafikregistret är antecknade som fordonsägare, i stället för den som faktiskt äger eller använder fordonet. Ett syfte med detta är att de sistnämnda försöker undandra sig det ekonomiska ansvar som följer av ett fordonsinnehav, t.ex. skatter, försäkringar och felparkeringsavgifter. Ett annat syfte med en sådan "målvalt" kan givetvis vara att undgå en förverkandeförklaring av fordonet under påstående att det är den som är registrerad i registret som äger bilen. Ett flertal åklagar-

kammare har samtidigt pekat på att det inte sällan saknas utredning i ägarfrågan eller att utredningen i det avseendet är bristfällig. Detta leder ibland till att åklagaren begär att polisen ska komplettera utredningen i det avseendet och i andra fall till att ett förverkandeyrkande inte kan föras (se avsnitt 3.9). En åklagarkammare har förordat att det bör införas en möjlighet att kunna förverka fordon även hos den som disponerar det under ägarliknande förhållanden.

De i detta sammanhang aktuella frågeställningarna behandlades till viss del i rättsfallet NJA 2002 s. 310. Åklagaren hävdade i det rättsfallet visserligen att det förhållandet att den tilltalade hade blivit ertappad med att köra en av de två berörda bilarna vid fyra tillfällen under en och en halv månad visade att han disponerade den, men gjorde inte gällande att denne ägde den. Högsta domstolen tog fasta på det sistnämnda och konstaterade att bilarna var registrerade på någon annan än den tilltalade och att lagen ger en möjlighet till förverkande hos de verkliga ägarna om det är utrett att de har medverkat till den tilltalades trafikbrott. Högsta domstolen konstaterade vidare att en förutsättning för förverkande hos de medverkande förutsatte att åklagaren förde en förverkandetalan mot ägarna antingen i samband med åtal mot dem för medverkan till trafikbrotten eller särskilt enligt reglerna i lagen (1986:1009) om förfarandet i vissa fall vid förverkande m.m. Eftersom någon förverkandetalan mot bilägarna inte fördes i målet ogillades förverkandeyrkandet.

Den lagstiftningsmetod som ligger närmast till hands för att utvidga möjligheterna att förverka fordon i det här behandlade avseendet torde vara att införa någon form av presumtion för att den som har använt fordonet vid trafikbrottet också äger det. En sådan presumtion skulle gälla tills denne eller den uppgivne rättsägaren bevisar motsatsen.

Det torde i svensk rätt inte finnas några förverkandebestämmelser som bygger på en ägarpresumtion. På utskökningsrättens område finns det däremot sådana regler. Huvudregeln på det området är dock att lös egendom får utmätas först om det framgår att egendomen tillhör gäldenären (4 kap. 17 § utskökningsbal-

ken). Det ligger med andra ord på sökanden att styrka gäldenärens rätt till egendomen, om den inte på grund av gäldenärens besittning eller annars får presumeras tillhöra denne enligt reglerna i 4 kap. 18 och 19 §§ utsökningsbalken. Den nämnda huvudregeln kompletteras alltså med presumtionsregler i de sistnämnda paragraferna. Gäldenären anses (dvs. presumeras) vara ägare till lös egendom som han eller hon har i sin besittning, om det inte framgår (dvs. styrks) att egendomen inte tillhör denne (4 kap. 18 § utsökningsbalken). Ägarpresumtionen bygger på antagandet att lösa saker, däribland fordon, i allmänhet tillhör den som har egendomen i sin besittning. Detta hänger samman med den betydelse som tradition har för skydd mot överlåtarens borgenärer.

När det gäller att avgöra vem som äger ett visst fordon finns uppgifter om fordonsägare i vägtrafikregistret (se avsnitt 3.3.2). På utmätningens område gäller beträffande dessa uppgifter att de inte anses grunda presumtion om äganderätt för gäldenären eller utan vidare bryta presumtion om äganderätt på grund av besittning. Skälet till det är att det inte sker någon närmare kontroll av de uppgifter som anmäls för registrering. Detta innebär att en utmätning av ett fordon inte kan grundas enbart på att gäldenären är antecknad som fordonsägare i vägtrafikregistret. Även om uppgiften i registret om fordonsägaren är viktig får den i utmätningens ärendet bedömas tillsammans med andra omständigheter rörande gäldenären, fordonet och tredje mannen (se Wallin m.fl., Utsökningsbalken [1 jan. 2009, Zeteo] kommentaren till 4 kap. 17 §).

De nyssnämnda reglerna i utsökningsbalken kan tjäna som inspiration när det gäller att överväga och formulera en presumtionsregel på området för fordonsförverkande. Det bör dock framhållas att det finns stora skillnader mellan rättsområdena. Det ligger i sakens natur att det inte kan ställas alltför stora krav på utredningen i ett utsökningsmål. Det underlag som finns i ett sådant mål består ofta av parternas och tredje mans upplysningar jämte skriftliga bevis och uppgifter i t.ex. vägtrafikregistret. Kronofogdemyndigheten kan inte höra parter under sannings-

försäkran eller vittnen under ed. Det är med andra ord fråga om en summarisk utredning där kraven på bevisningen inte är desamma som i en rättegång. En tvist om äganderätten till viss egendom hindrar visserligen inte att den utmäts, men Kronofogdemyndigheten har då att vid behov hänvisa tredje man, som påstår sig ha bättre rätt till egendomen, att väcka talan i saken mot sökanden och gäldenären (se 4 kap. 20 § utsökningsbalken).

En regel som innebär att den som har använt fordonet vid det förverkandegrundande brottet också ska anses vara ägare till det bör rimligen omfatta ett krav på att denne har haft tillgång till fordonet under en tid och använt det som sitt eget. En sådan regel skulle kunna formuleras på följande sätt. ”Fordonet ska anses tillhöra den som döms för brottet, om han eller hon har använt fordonet som sitt eget och inte visar att det tillhör någon annan.” I uttrycket ”använt fordonet som sitt eget” ligger det ovan berörda kravet på att lagöverträdaren ska ha haft tillgång till fordonet under en inte alltför kort tidsperiod. Det är vidare rimligt att kräva att personen i fråga under denna tid har använt fordonet regelmässigt. En uppgift i vägtrafikregistret om vem som är ägare till fordonet skulle få viss betydelse, men inte vara avgörande för om presumptionen är uppfylld. Det skulle ligga på åklagaren att bevisa att omständigheterna är sådana som nyss nämnts. I presumptionens natur ligger, som redan berörts, att den endast gäller tills den är motbevisad. Lagöverträdaren skulle – i linje med vad som gäller för gäldenären i utsökningsmål – ha att bevisa att någon annan äger fordonet. Lyckas lagöverträdaren inte med det får eller (i förekommande fall enligt förslaget i avsnitt 4.1.2) ska fordonet förklaras förverkat hos denne.

En sådan reglering skulle innebära betydligt bättre förutsättningar för polisen att ta fordon i beslag i förverkandesyfte. För en sådan åtgärd räcker det med att fordonet skäligen kan antas vara förverkat (se avsnitt 3.5). Regeln skulle också innebära en betydande bevislättning för åklagaren i ägarfrågan när denne yrkar att fordonet ska förklaras förverkat, även om det ligger på denne att bevisa att lagöverträdaren har disponerat fordonet på det sätt som krävs enligt en sådan bestämmelse.

Jag har dock stannat vid att inte föreslå att det införs en presumtionsregel med det nyss redovisade innehållet. Det tyngsta skälet för det är, vilket berörts inledningsvis i detta avsnitt, att kraven på förutsebarhet och rättssäkerhet bör ställas högt när det gäller frågan vem som bör kunna träffas av en förverkandeförklaring. En allsidig och rättssäker bedömning av en fråga om förverkande bör vidare förutsätta att ägarfrågan är klarlagd. Ytterligare ett skäl för min ståndpunkt är att de svårigheter som är förknippade med ägarfrågan torde kunna begränsas genom att utredningen av den saken sköts på ett bättre sätt än vad som är fallet i dag. Jag föreslår därför att regeringen bör 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. Det är i mina ögon naturligt att i första hand pröva en sådan väg innan det kommer i fråga att genom lagstiftning utvidga möjligheterna att förverka fordon till att omfatta fall där ägarfrågan inte är klarlagd.

4.2 Ett fordon bör kunna säljas eller förstöras innan det förverkats

Förslag: Ett fordon som har tagits i beslag i förverkandesyfte får säljas eller förstöras, om förvaringskostnaden för fordonet kan förväntas överstiga dess värde. Beslut om försäljning eller förstörande fattas av åklagare. Intäkterna från försäljningen tillfaller staten. Om beslaget hävs och fordonet är sålt eller förstört ska ersättning betalas av allmänna medel till den hos vilken beslaget gjorts. Ersättningen 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 hos den domstol som kunnat pröva be-

slaget. Ersättning betalas ut av Rikspolisstyrelsen på begäran av åklagare.

Nuvarande reglering

I dag gäller att ett fordon som har tagits i beslag för att förverkas på grund av brott enligt trafikbrottslagen inte får säljas eller förstöras förrän det finns ett lagakraftvunnet beslut i förverkande-frågan. Det finns alltså inte någon möjlighet för den polismyndighet som förvarar fordonet att på ett tidigare stadium göra sig av med det i syfte att begränsa sina förvaringskostnader.

Däremot finns det i fråga om narkotika, dopningsmedel och alkohol särskilda bestämmelser som gör det möjligt att förstöra eller sälja egendom innan det finns ett beslut om förverkande som har vunnit laga kraft. I 7 § narkotikastrafflagen (1968:64), 6 § lagen (1991:1969) om förbud mot vissa dopningsmedel och 12 kap. 5 § alkohollagen (2010:1622) föreskrivs nämligen att bestämmelserna i 2 § 1 lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. är tillämpliga avseende dessa preparat. Regelverket, som närmare redovisas i avsnitt 3.6, innebär att den beslagtagna egendomen får förstöras om värdet är ringa eller om det annars måste anses försvarligt att förstöra egendomen, och i annat fall får egendomen säljas. I den nyss nämnda paragrafen finns också bestämmelser om ersättning till den enskilde för det fall ett beslag hävs och egendomen redan är förstörd eller såld.

Svårigheter med den nuvarande regleringen

Omkring 2 300 fordon tas i beslag i förverkandesyfte varje år. Det tar i genomsnitt upp emot ett år från det att fordonet tas i beslag av polis tills förverkandefrågan slutligt har prövats av domstol. Polismyndigheternas kostnader för förvaring av beslagtagna fordon uppgår till stora belopp. Genomsnittskostnaden för förvaring av en bil under ett år ligger på ca 10 000 kr. Polismyndigheternas sammanlagda kostnader, inklusive bärgningskostna-

der och ärendehantering, för dessa fordon ligger uppskattningsvis på ca 31 000 000 kr per år. Vanligtvis är fordonet värt endast några tusen kr och mycket sällan mer än 10 000–15 000 kr (se avsnitt 3.9).

En särskild fråga som därför uppkommer, och som omfattas av mitt uppdrag, är att analysera behovet och lämpligheten av att införa särskilda bestämmelser om försäljning eller förstöring av fordon som har tagits i beslag i avvaktan på ett slutligt ställningsstagande i frågan om förverkande.

Det bör införas en möjlighet att i vissa fall sälja eller förstöra ett beslagttaget fordon

Polismyndigheternas kostnader för förvaring kan inte sägas stå i rimlig proportion till värdet på flertalet av de fordon som tas i beslag i förverkandesyfte. Kostnaderna för förvaring varierar visserligen över landet (se avsnitt 3.9), vilket kan betyda att det för vissa polismyndigheter finns anledning att se över om det finns möjligheter att i någon mån begränsa sina förvaringskostnader. Några mer avgörande besparingar torde dock inte kunna ske på detta sätt. Inte heller framstår det som en framkomlig väg att hantera mål med beslagtagna fordon med särskild förtur och på så sätt snabba upp handläggningen av dessa mål med lägre förvaringskostnader som följd. Det torde inte heller vara lämpligt att i utökad omfattning använda reglerna i 27 kap. 10 § rättegångsbalken om att lämna kvar fordon i innehavarens besittning för att på så sätt hålla nere förvaringskostnaderna. Det måste därför sägas finnas ett mycket tydligt ekonomiskt intresse av en ordning som möjliggör att beslagtagna fordon kan säljas eller förstöras innan det finns ett lagakraftvunnet förverkandebeslut. En i mina ögon given förutsättning för detta är dock att möjligheten begränsas till de fall där förvaringskostnaden för fordonet i fråga kan förväntas överstiga dess värde.

Eftersom kostnaderna för förvaring skiljer sig åt över landet skulle en sådan ordning innebära att förutsättningarna för försäljning eller förstöring av fordon inte är desamma över hela

landet. Den vars fordon tas i beslag på en plats där förvaringskostnaderna är högre än genomsnittet skulle därför löpa en större risk att få sitt fordon sålt eller förstört innan en domstol har fattat beslut om förverkande, vilket kan framstå som godtyckligt och orättvist. Det skulle därför kunna sättas i fråga om en sådan ordning verkligen är lämplig.

Jag har dock stannat vid att kostnadsaspekten bör väga tyngre än de tveksamheter av principiell natur som nyss redovisats. Det bör därför införas en möjlighet för polisen att i vissa fall göra sig av med fordon som har tagits i beslag för att säkra en framtida förverkandeförklaring, utan att behöva avvakta ett lagakraftvunnet förverkandebeslut. En sådan möjlighet erbjuder den finländska lagstiftningen (se avsnitt 3.10.3).

Det torde inte möta några svårigheter att med stöd av ett värderingsintyg göra en prognos i frågan om förvaringen av fordonet kan förväntas överstiga dess värde. En sådan ordning förutsätter regler om vem som ska få fatta ett sådant förtida beslut om försäljning eller förstöring samt hur den enskilde ska gottgöras om fordonet inte förklaras förverkat, dvs. i de fall beslaget hävs efter det att fordonet har sålts eller förstörts. Dessa frågor kan i huvudsak regleras på samma sätt som gäller för alkohol, narkotika och dopningsmedel enligt vad föreskrivs på dessa områden och som berörs inledningsvis i detta avsnitt. Enligt min uppfattning är det dock lämpligt att behörigheten att fatta beslut om försäljning och förstöring av fordon ges åklagaren, och inte polisen. Detta är för övrigt vad som gäller i fråga om beslut om förstörande av en omhändertagen substans enligt 11 § lagen (2011:111) om förstörande av vissa hälsofarliga missbrukssubstanser. Vidare framstår det som lämpligt att Rikspolisstyrelsen ges uppgiften att betala ut eventuell ersättning till den enskilde för det fall beslaget hävs och fordonet redan är sålt eller förstört.

Det anförda innebär sammanfattningsvis att ett fordon som har tagits i beslag bör få säljas eller förstöras, om förvaringskostnaden för fordonet kan förväntas överstiga dess värde, att beslut om försäljning eller förstörande bör fattas av åklagare och att intäkterna från försäljningen bör tillfalla staten. Det innebär vi-

dare att om beslaget hävs och fordonet är sålt eller förstört ska ersättning betalas av allmänna medel till den hos vilken beslaget gjorts. Ersättningen ska motsvara fordonets pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Beslut om ersättning fattas av åklagare och den hos vilken beslaget gjorts får inom en månad från det att han eller hon fick del av ersättningsbeslutet begära rättens prövning av det. Ansökan görs hos den domstol som kunnat pröva beslaget. Ersättning betalas ut av Rikspolisstyrelsen på begäran av åklagare.

En sådan reglering kan lämpligen införas antingen genom att i trafikbrottslagen föreskriva att bestämmelserna i 2 § 1 lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. i tillämpliga delar, och med de modifieringar som berörts, ska gälla i fråga om fordon som kan antas bli förverkade, eller genom att i en ny paragraf (8) i trafikbrottslagen införa bestämmelser med den nämnda innebörden. Jag har stannat vid den senare modellen eftersom den är tydligare för tillämparen och då mitt förslag inte i alla avseenden överensstämmer med regleringen i 1958 års lag.

4.3 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den 1 juli 2014. Förverkande enligt den nya bestämmelsen ska inte få beslutas om det senaste brottet har begåtts före ikraftträdandet. Det ska införas en övergångsbestämmelse med denna innebörd.

Lagändringarna är angelägna och bör träda i kraft så snart som möjligt.

Ingen får dömas till straff eller annan brottspåföljd för en gärning som inte var belagd med brottspåföljd när den begicks (2 kap. 10 § regeringsformen). Detta gäller också i fråga om förverkande och annan särskild rättsverkan av brott. Motsvarande begränsning i fråga om retroaktiv lagstiftning och tillämpning

följer av artikel 7 i den europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Där föreskrivs bl.a. att strängare straff inte får utmätas än vad som var tillämpligt vid den tidpunkt då brottet begicks. En liknande regel finns i artikel 49 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna. Detta innebär att den nya förverkandebestämmelsen bara får tillämpas om det senaste brottet har begåtts efter ikraftträdandet. Däremot är det inget som hindrar att vid tillämpningen av den nya bestämmelsen beakta trafikbrottslighet av angivet slag som ligger i tiden före den nya bestämmelsens ikraftträdande under förutsättning att det senaste brottet har begåtts efter ikraftträdandet. Den nämnda förutsättningen medför att det inte är fråga om en strängare reaktion på brottet än vad som var tillämplig då det senaste brottet begicks och kommer därför inte i konflikt med förbudet mot retroaktiv lagstiftning. Lagöverträdaren har att ta i beräkning att en förverkandeförklaring kan avse även brott som ligger längre tillbaka i tiden så snart han eller hon efter ikraftträdandet begår ett nytt förverkandegrundande brott (jfr vad som gäller beträffande s.k. utvidgat förverkande, prop. 2007/08:68 s. 91–92).

4.4 Ekonomiska konsekvenser

Bedömning: Förslagen kan förväntas leda till vissa kostnadsökningar för rättsväsendets myndigheter eftersom antalet beslag av fordon i förverkandesyfte kommer att öka. Samtidigt kan förslagen förväntas innebära besparingar hos polisen i form av lägre kostnader för förvaring av fordon. Sammantaget torde förslagen inte innebära några ökade kostnader för rättsväsendet som helhet.

De föreslagna lagändringarna innebär dels en utvidgad möjlighet att förverka fordon på grund av trafikbrott, dels en möjlighet att

sälja eller förstöra beslagtagna fordon innan det finns en laga-kraftvunnen förverkandeförklaring.

Enligt den bedömning som för närvarande kan göras får ett effektivt utnyttjande av den utvidgade möjligheten att förverka fordon antas leda till vissa kostnadsökningar för polis och åklagare. Det är dock svårt att närmare förutse vilken effekt förslaget får på antalet fordonsbeslag och yrkanden om fordonsförverkande. De föreslagna ändringarna lär dock inte få någon nämnbar inverkan på antalet mål i domstolarna eftersom ett förverkandeyrkande regelmässigt förs i samband med åtalet för det förverkandegrundande brottet.

Förslaget om en möjlighet att sälja eller förstöra beslagtagna fordon innan det har förverkats kan – om möjligheten används effektivt – förväntas innebära att polisens kostnader för förvaring av beslagtagna fordon blir avsevärt lägre än i dag (se avsnitt 4.2). Det sistnämnda torde gälla även om beslagen – med anledning av den nya och utvidgade förverkandemöjligheten – blir betydligt fler. Sammantaget torde därför förslagen inte innebära några ökade kostnader för rättsväsendet som helhet.

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

5 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. 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.

I paragrafen anges förutsättningarna för förverkande av fordon som har använts vid brott enligt trafikbrottslagen. Bestämmelserna ändras för att utvidga möjligheterna att förklara fordon förverkade (se avsnitt 4.1).

Ändringen i *första stycket*, som behandlas i avsnitt 4.1.2, innebär att oskälighetsrekvisitet flyttas från första stycket till ett nytt tredje stycke i paragrafen och ändras på så sätt att förverkande inte längre ska underlåtas då det är oskäligt, utan endast i fall då det är uppenbart oskäligt. Ändringen i sak behandlas i anslutning till det tredje stycket.

Det *andra stycket* är nytt och behandlas i avsnitt 4.1.2. Bestämmelsen medför en utvidgad möjlighet att förverka fordon och 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. I dessa situationer ska det befintliga förebygganderekvisitet i första stycket i paragrafen, dvs. att ett förverkande behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet, anses uppfyllt. Som behandlas nedan får dock förverkande inte ske om det är uppenbart oskäligt. Uttrycket ”gjort sig skyldig till” innebär att bestämmelsen är tillämplig även när samtliga brott är uppe till bedömning vid ett och samma tillfälle och det krävs alltså inte att personen i fråga tidigare har dömts för sådana brott. Uttrycket innebär vidare att även strafförelägganden och åtalsunderlåtelser omfattas. Är det fråga om i vart fall tre förverkandegrundande brott bör regeln vara tillämplig. Om någon vid ett och samma tillfälle har gjort sig skyldig till olovlig körning och rattfylleri eller grovt rattfylleri, och endast en gång tidigare är lagförd för något sådant brott, bör regeln inte vara tillämplig. Den befintliga förverkanderegeln i första stycket kan dock vara tillämplig i ett sådant fall om domstolen bedömer att ett förverkande behövs för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet. Regeln träffar inte den som för andra gången gör sig skyldig till exempelvis grovt rattfylleri, men även i ett sådant fall kan förverkanderegeln i första stycket vara tillämplig. Att brotten ska ha begåtts under en begränsad tid innebär att hänsyn ska tas till den tid som har förflutit mellan brotten. Om det har gått en längre tid kan detta nämligen tala för att ett förverkande trots allt inte behövs. En tumregel i sistnämnda hänseende kan vara att regeln är tillämplig om det inte har gått mer än tre år mellan vart och ett av brotten.

Det nya *tredje stycket* behandlas i avsnitt 4.1.2. Ändringen innebär att förverkande ska underlåtas endast i fall då det är uppenbart oskäligt. Oskälighetsbedömningen ska liksom tidigare göras med hänsyn till samtliga omständigheter. De omständigheter som tagits upp i tidigare lagstiftningsärenden på området är därvid av intresse (se prop. 1986/87:81 s. 11 och 1993/94:44 s. 71). Att det ska vara uppenbart att ett förverkande är oskäligt innebär dock att regeln kommer till användning endast i rena undantagsfall. Så skulle exempelvis kunna vara fallet om någon annan medlem i lagöverträdarens familj använder fordonet och har ett mycket starkt behov av det. Ett annat exempel, som rör förverkande på grund av rattfylleribrott, är om lagöverträdaren är beroende av sin bil för att behålla sitt arbete och han eller hon uppfyller kraven för alkohol i fordonet. Däremot bör det förhållandet att ett fordon har ett högt värde i praktiken inte medföra att ett förverkande underlåts. Ett annat exempel på fall där förverkande som regel inte bör underlåtas är då förverkandeyrkandet riktas mot den som har gjort sig skyldig till medhjälp till brottet.

Ett förverkandeyrkande bör i regel ta sikte på själva fordonet. I stället för fordonet får dock enligt *fjärde stycket*, som behandlas i avsnitt 4.1.3, dess värde förklaras förverkat. Möjligheten till värdeförverkande ska tillämpas i första hand när fordonet inte längre är åtkomlig för ett förverkande. Så kan exempelvis vara fallet när lagöverträdaren överlåtit sitt fordon innan det har tagits i beslag eller då fordonet har lämnats kvar i innehavarens besittning (jfr 27 kap. 10 § rättegångsbalken). Ett yrkande om värdeförverkande bör i allmänhet riktas mot gärningsmannen eller annan som har medverkat till brottet, men det kan finnas anledning att rikta yrkandet mot senare förvärvare som tillhör den personkrets hos vilken förverkande kan aktualiseras (se avsnitt 3.3.1). En sådan förverkandeförklaring avser en betalningsskyldighet och kan läggas på flera personer. Fordonets värde utgör den yttersta beloppsgränsen. Ett värderingsintyg torde ofta ge tillräcklig vägledning i detta avseende (jfr vad som sägs angående värdering i anslutning till 8 § andra stycket). Är det

svårt att fastställa värdet på fordonet bör värdet kunna uppskattas till ett skäligt belopp (jfr prop. 1968:79 s. 60).

8 §

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

Paragrafen är ny och innebär att ett fordon som har tagits i beslag i förverkandesyfte får säljas eller förstöras, om förvaringskostnaden för fordonet kan förväntas överstiga dess värde. Paragrafen innehåller vidare regler om bl.a. ersättning till den hos vilken ett beslag har gjorts i det fall beslaget hävs och fordonet redan är sålt eller förstört. De överväganden som ligger till grund för paragrafen finns i avsnitt 4.2.

Första stycket innehåller en upplysning om att bestämmelserna om beslag i rättegångsbalken gäller vid beslag av fordon som kan antas förklaras förverkat enligt 7 § trafikbrottslagen. Detta innebär bl.a. att fordonet tas i förvar av den som verkställt beslaget, dvs. som regel en polismyndighet, samt att det ska vårdas väl och hållas under noggrann tillsyn (se 27 kap. 10 § rättegångsbalken). Första stycket innehåller därutöver en anvisning om att paragra-

fen medger vissa i paragrafen närmare angivna avvikelser från rättegångsbalkens beslagsregler.

I *andra stycket* finns bestämmelser som gör det möjligt att låta sälja eller förstöra ett fordon som har tagits i beslag i förverkandesyfte. En förutsättning för det är att förvaringskostnaden för fordonet kan förväntas överstiga dess värde. Värdet av fordonet torde enklast kunna bestämmas genom att den polismyndighet som förvarar fordonet värderar fordonet eller låter en besiktningsman göra det. Polismyndigheten har vidare att uppskatta kostnaden för förvaring av fordonet. Ett beslut om försäljning eller förstöring fattas av åklagare. Intäkter vid försäljning tillfaller staten.

I *tredje stycket* regleras den situationen att beslaget hävs efter det att fordonet är sålt eller förstört. Detta kan exempelvis inträffa om domstolen vid sin prövning av förverkandeyrkandet ogillar det och häver beslaget. I ett sådant fall ska ersättning av allmänna medel betalas till den som drabbats av beslaget, dvs. den hos vilken beslaget har gjorts. Storleken på ersättningen ska motsvara fordonets pris vid försäljning till allmänheten eller vad som annars är skäligt. Har fordonet sålts är utgångspunkten att den drabbade gottgörs med ett belopp motsvarande det som fordonet har sålts för. Om fordonet har förstörts kan en sådan värdering som nämns i anslutning till andra stycket ge ledning. Beslut om ersättning fattas av åklagare.

Enligt vad som anges i *fjärde stycket* får den hos vilken beslaget har gjorts begära rättens prövning av beslutet om ersättning. Detta ska ske inom en månad från det att han eller hon fick del av ersättningsbeslutet. En sådan ansökan görs vid den domstol som har kunnat pröva beslaget. På begäran av åklagare betalar Rikspolisstyrelsen ut ersättningen till den drabbade.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

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.*

Enligt *punkten 1* träder lagen i kraft den 1 juli 2014.

Av *punkten 2* framgår att 7 § i dess äldre lydelse ska tillämpas om det senaste brottet har begåtts före ikraftträdandet. Detta innebär, vilket behandlas i avsnitt 4.3, att den nya förverkandebestämmelsen i andra stycket bara får tillämpas om det senaste brottet har begåtts efter ikraftträdandet. Däremot är det inget som hindrar att vid tillämpningen av den nya bestämmelsen beakta trafikbrottslighet av angivet slag som ligger i tiden före den nya bestämmelsens ikraftträdande under förutsättning att det senaste brottet har begåtts efter ikraftträdandet.

**Justitiedepartementet***Straffrättsenheten***En översyn av bestämmelserna om förverkande av fordon vid trafikbrott****Bakgrund och gällande rätt**

Av 7 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen) följer att ett fordon som har använts vid brott enligt lagen får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt. Bestämmelsen trädde i kraft 1987. I den ursprungliga lydelsen förutsattes för förverkande att det var *uppenbart* att detta behövdes för att förebygga brottslighet. Bestämmelsen fick sin nuvarande utformning 1994. Då uttalades i förarbetena att det med hänsyn till de stora risker som trafiknykterhetsbrott och andra allvarliga trafikbrott utgör framstår som i hög grad rimligt att fordon som använts vid sådana brott förverkas i större utsträckning (prop. 1993/94:44, s. 53).

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).

I en departementspromemoria 2004, Effektivare förverkande av fordon vid trafikbrottslighet (Ds 2004:24), föreslogs en kompletterande förverkandegrund i 7 § trafikbrottslagen där det till skillnad från den gällande inte skulle ställas upp ett krav på brottsförebyggande syfte. 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 – inte endast ägaren utan även – den som använt fordonet vid brottet, trots att det inte tillhört honom eller henne. Slutligen föreslogs när det gällde beslag av ett sådant fordon att Polisen skulle få förstöra – eller om det fanns skäl för det i stället 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 är tillfredsställande. Många ansåg dock att förverkande måste förutsätta ett behov av att förebygga trafikbrott och att åtgärder enbart syftande till att förbättra trafiksäkerheten bör regleras i annan lagstiftning. Vidare framfördes invändningar mot att endast fordon med låga värden skulle omfattas. En del remissinstanser ansåg att värdet bara bör beaktas vid en slutlig skälighetsbedömning. Ett par anförde 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 europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen) och regeringsformen. Mot bakgrund av denna kritik har förslagen inte beretts vidare.

Sedan departementspromemorian remissbehandlades har flera olika åtgärder vidtagits eller är planerade att vidtas i syfte att bl.a. minska återfall i trafikbrott och komma till rätta med oklara ägarförhållanden.

Sedan den 1 oktober 2006 gäller i fråga om lagen (2001:558) om vägtrafikregister att när ett barn uppges äga ett fordon ska lagens bestämmelser om ägare i stället tillämpas på en förmyndare för barnet, om barnet inte har behörighet att framföra fordonet. Förmyndaren ska registreras i vägtrafikregistret. Detsamma gäller när barnet uppges inneha ett fordon på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt eller med nyttjanderätt under minst ett år.

I en proposition i oktober 2010, som antagits av riksdagen, har regeringen föreslagit ett system som innebär att fortsatt körkortsinnehav medges vid rattfylleribrott förutsatt att alkoholås ställs upp som villkor (prop. 2010/11:26). Bestämmelserna träder i kraft den 1 januari 2012.

I en promemoria av Transportstyrelsen och Kronofogdemyndigheten 2009 har föreslagits ett antal åtgärder för att bl.a. försvåra användningen av s.k. fordonsmålvakter, dvs. personer som registrerats som fordonsägare men som saknar verklig koppling till fordonet. Förslagen bereds för närvarande i Regeringskansliet. En lagrådsremiss planeras till våren 2011.

Sedan den 1 januari 2010 gäller bestämmelser om till vem ett beslagttaget föremål ska lämnas ut när beslaget hävs och om att den myndighet som förvarar föremålet får sälja eller förstöra det, om det inte finns någon

som föremålet kan lämnas ut till eller om det inte hämtats ut inom en viss tid.

Uppdraget

Att kunna beslagta och förverka fordon som använts vid trafikbrott är av stor betydelse för att motverka att någon återfaller i sådan brottslighet och utsätter sig själv och andra människor för fara. Risken för återfall i vissa trafikbrott är hög. Över hälften av dem som dömts för olovlig körning återfaller inom en treårsperiod. När det gäller trafikonykterhetsbrott och andra allvarliga trafikbrott är återfallsfrekvensen inte lika hög, men dessa brott innebär ofta stora risker. Vidare är det inte alltid den som begått ett trafikbrott som äger det fordon som använts. I andra fall är ägarförhållandena oklara till följd av korsvisa äganden, skenöverlåtelse eller anlitande av fordonsmålvakter. När förverkande kan ske och fordonet tas i beslag saknas möjlighet att sälja eller förstöra fordonet innan förverkandefrågan är avgjord. I vissa fall leder det till att beslagshanteringen medför höga kostnader för Polisen.

En utredare ska analysera behovet av och möjligheten att utvidga bestämmelsen i 7 § trafikbrottslagen om förverkande av fordon vid trafikbrott.

I analysen ska ingå att göra en kartläggning av relevanta åtgärder som har vidtagits under senare år eller är planerade för att främja trafiksäkerheten eller komma till rätta med oklara ägarförhållanden. En jämförelse ska göras med generella regler om förverkande. En jämförelse ska också göras med regleringarna i de andra nordiska länderna om förverkande av fordon vid trafikbrott. Utredaren ska beakta det egendomsskydd som följer av Europakonventionens första tilläggsprotokoll och Europadomstolens praxis, Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna samt av regeringsformen, liksom de remissynpunkter som lämnats på förslagen i departementspromemorian Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet.

Utredaren ska analysera syftet med förverkanderegleringen, särskilt vad som bör krävas i fråga om risk för återfall för att förverkande ska kunna ske. Betydelsen av tidigare brottslighet och av flerfaldig brottslighet ska övervägas. Det ska även övervägas om vissa trafikbrott bör tillmätas större betydelse än andra trafikbrott därför att risken för återfall är särskilt stor eller brotten innebär avsevärda risker. Vidare ska utredaren analysera innebörden av skälighetsrekvisitet och särskilt ta ställning till betydelsen av fordonets värde. Även frågan om hos vem och under vilka förutsättningar förverkande bör kunna ske ska analyseras. Det ska prövas om förverkande hos ägaren bör kunna ske när han eller hon inte medverkat till men ändå haft del i brottet. För oklara ägarförhållanden ska prövas någon form av ägarpresumtion för den som brukat fordonet,

t.ex. en ägarpresumtion som inträder när en person upprepade gånger under viss tid använt ett fordon som sitt eget. Utredaren ska också analysera om det bör införas en möjlighet till värdeförverkande eller en möjlighet att föreskriva viss åtgärd med fordonet till förebyggande av återfall i trafikbrott.

Utredaren ska dessutom analysera behovet och lämpligheten av att införa särskilda bestämmelser om försäljning eller förstöring av fordon som tagits i beslag i avvaktan på ett slutligt ställningstagande i frågan om förverkande. Analysen ska innefatta en genomgång av andra åtgärder som vidtagits eller planeras för att effektivisera beslagshandlingen och en jämförelse med regleringarna i övriga Norden.

Det står utredaren fritt att ta upp även andra frågor inom ramen för uppdraget.

Utredaren ska föreslå de lagändringar som han eller hon finner påkallade.

Utredaren ska hålla sig informerad om arbete som bedrivs inom Regeringskansliet och utredningsväsendet på det område som uppdraget avser samt vid behov samråda med de myndigheter som verkar inom detta område.

Utredaren ska bedöma de ekonomiska konsekvenserna av eventuella förslag. Om förslagen kan förväntas leda till kostnadsökningar för det allmänna, ska utredaren föreslå hur dessa ska finansieras.

Uppdraget ska redovisas senast den 31 augusti 2012.

Bilaga 2 Frågor till och svar från Åklagarmyndigheten

Frågor till Åklagarmyndigheten

En utredning inom Justitiedepartementet arbetar för närvarande med en översyn av 7 § TBL om förverkande av fordon vid trafikbrott. Utredaren, hovrättsrådet Niklas Wågnert, ska bl.a. analysera behovet av och möjligheten att utvidga den nämnda förverkandeparagrafen.

Parallellt pågår vid UC Malmö ett arbete med att uppdatera rättspromemorian 2005:2 som behandlar ämnet. I dessa arbeten har ett antal frågor uppkommit som vi önskar svar på från kamrarna i Linköping, Eskilstuna, Göteborg, Falun, City och Luleå. Övriga kamrar ges möjlighet att besvara frågorna.

1. Finns det några allmänna synpunkter på 7 § TBL?
2. Finns det några problem med tillämpningen av 7 § TBL och i så fall vilka?
3. Hur bör man komma till rätta med eventuella problem?
4. Följer ni och domstolarna den praxis angående brottstyper och återfallsfrekvens som rekommenderas i rättspm 2005:2 s 11 under rubriken "Brotten"?
5. Följs de rekommendationer angående utredningar som ges i rättspm 2005:2 s 11 under rubriken "Ägarinvändning"?

6. Finns det några erfarenheter av eller synpunkter på skälighetsbedömningen som ska göras utifrån bl.a. värdet på fordonen?
7. Finns några opublicerade avgöranden som kan vara av intresse?

Svar från Åklagarmyndigheten

Åklagarkammaren i Helsingborg

1. Förverkandemöjligheten utnyttjas i mindre utsträckning än lagstiftaren avsett.
2. Ägarinvändningar är närmast undantagslöst dåligt (eller inte alls) utredda. Detta är som jag ser det ett av de riktigt stora hindren för att få större genomslag för bestämmelsen i 7 § TBL.
3. Kanske ändra förutsättningarna så att förverkande i vissa fall kan ske hos den som disponerar bilen på "ett ägarliknande sätt". Möjligen kan man även nå ännu en bit med att utbilda polisen i hur de skall gå tillväga vid ägarutredningar. Men dessa utredningar är oftast för tidskrävande i förhållande till slutresultatet.
4. Utan att ha gjort någon som helst statistisk undersökning är det min uppfattning att domstolarna följer det föreslagna. Antalet framställda yrkanden kunde däremot antagligen bli betydligt fler.
5. Nej.
6. Tingsrätterna har vid något tillfälle varit "rätt njugg" från åklagarperspektiv och inte velat förverka lite dyrare bilar.
7. Nej.

Åklagarkammaren i Göteborg

1. Tillämpningsproblem finns.
2. När föraren inte är samma person som registrerad ägare krävs ju viss utredning. Detta är inte alltid enkelt, då det ofta är svårt att nå den registrerade ägaren, känd adress saknas osv. Det handlar ofta om mindre nogräknade per-

- soner alt ”målvakter”, som inte kan nås eller gör sig oanträffbara. Detta föranleder med all säkerhet att polisen är mindre benägen att ta dessa bilar i beslag då bilarna blir stående, vilket i sin tur blir mycket kostsamt för polisen.
3. Möjligtvis genom en lagändring som gör det lättare att förverka bilen trots att det inte går att nå registrerad ägare. Vore bra om polisen hade möjlighet att direktförverka en bil, såsom när alkohol påträffas i en bil som använts vid rattfylleribrott. Direktförverkande skulle kunna ske när det är uppenbart att föraren nyttjar bilen jämt och ägaren gör sig oanträffbar.
 4. Ja. Åklagarna följer den praxis som finns. Det är mycket sällan som bilar som tagits i beslag hävs av åklagare. Där emot skulle polisen kunna vara mer offensiva än de är i dag med att ta bilar i beslag. Vad gäller återfall i grov olovlig körning är vår känsla att polisen är mer offensiv än vid återfall i rattfylleribrott.
 5. Brotten är näst intill alltid polisledda. Därför ställs åklagaren inför fullbordat faktum när utredningen redovisas och har således inte möjlighet att påverka. Ägarinvändning utreds bättre av polisen nu jämfört med för några år sedan – bl.a. på grund av aktuell PM som spridits till polisen, men det är trots allt alltför sällan det görs, antagligen av anledning som redan nämnts under p. 2–3. Att notera är dock att det är mycket sällan som registrerad ägare delges misstanke för tillåtande av olovlig körning.
 6. Vår erfarenhet är att det mycket sällan tas bilar i beslag som har ett värde över 10 000 kr. Vanligen är de beslagtagna bilarna värda max 2 500 kr. Vi har ingen erfarenhet av att dyrare (högre värde än 10 000 kr) bilar tas i beslag.
 7. Nej, inte som är kända av oss.

Åklagarkammaren i Eskilstuna

1. Nej.
2. Det största problemet är att föraren ofta inte är registrerad ägare till bilen och att ägaren i sin tur ofta är en miss-

brukare eller en "målvakt" och svår att nå för utredning om äganderättsförhållandena. Utgångspunkten att fordonet normalt sett inte kan förverkas hos ägaren gör det lätt för "vanekörarna" att kringgå förverkandereglerna. De kan reglerna och bollar olika bilar mellan sig så att de inte kör samma bil för ofta.

3. Genomförande av lagförslagen i Ds 2004:24 skulle vara till stor hjälp för handläggning av dessa ärenden, särskilt möjligheten att på ett förenklat sätt förverka fordon hos ägaren trots att denne inte är misstänkt för brott.
4. Nej, vi brukar inte räkna antalet brott utan gör en allmän skälighetsbedömning.
5. Ja. Bulvanförhållanden är dock svåra att bevisa.
6. Nej.
7. Nej.

Södra Skånes åklagarkammare

Vi har på ett möte diskuterat UC Malmös RättsPM 2005:2 angående förverkande enligt 7 § trafikbrottslagen och de frågeställningar som du lämnat. Sammanfattningsvis är uppfattningen att domstolarna bifaller åklagarnas förverkandeyrkanden. De yrkanden som oftast framställs är dock när det är den tilltalades egen bil och mindre sällan vid mer komplicerade äganderättsförhållanden. Södra Skånes åklagarkammare kan dock konstatera att detta kan bero på att beslag ibland får hävas då det saknas utredning kring äganderettsfrågan eller att polisen inte tagit bilen i beslag om annan står som ägare. Även när det är förarens egen bil förekommer att polisen inte alltid, när det är påkallat, har tagit bilen i beslag.

1. Nej.
2. Det finns inga större problem. Domstolarna bifaller åklagarnas förverkandeyrkanden.
3. –

4. Vi och domstolarna gör det. Däremot händer det att polisen inte har tagit bilen i beslag trots att detta varit påkallat.
5. Ja. De yrkanden som oftast framställs är när det är den tilltalades egen bil och mindre sällan vid mer komplicerade äganderättsförhållanden. Beslag får ibland hävas då det saknas utredning kring äganderettsfrågan eller att polisen inte tagit bilen i beslag om annan står som ägare.
6. Nej.
7. Nej, inte från Södra Skånes åklagarkammare.

Västerorts åklagarkammare i Stockholm

1. Bestämmelsen har i praktiken primärt tillämpats på bilar av ringa värde, några allmänna synpunkter har inte framkommit.
2. De problem som har uppstått har primärt att göra med de situationer då bilen som yrkas förverkad ägs av annan person än den som körde bilen.
3. Ett sätt att lösa problemet skulle vara att inrikta sig på det verkliga problemet dvs. föraren. En enkel ändring av straffskalan för olovlig körning och rattfylleri till max ett år skulle innebära att man kan "ta föraren i beslag" = gripa och anhålla – i stället för beslagta bilen. Om förutsättningarna för beslag enligt TBL 7 § föreligger är det regelmässigt så att straffvärdet ligger på fängelsenivå. Förutsättningarna för snabb lagföring i dessa ärenden är utmärkta.
4. Den synpunkt som framkommit är att domstolarna synes förverka i större utsträckning än vad praxis medger.
5. Den synpunkt som framkommit är att rekommendationerna inte alltid följs.
6. Nej.
7. Inga föreslagna.

Åklagarkammaren i Skövde

1. Vi anser att det är en bra möjlighet som finns och den är brottspreventiv.
2. Polisen torde kunna tillämpa reglerna på fler bilar än vad de gör idag. Kan uppstå problem med skäligheten om bilen har ett högt värde, eller i vart fall att polisen då inte tillämpar reglerna.
3. Utbildning och upplysning till poliserna för det är ju de som har möjligheten, vår uppfattning är inte att det är åklagarna som är restriktiva. Använda sig av värderingsintyg och klarlägga ägarförhållandena.
4. Ja.
5. Ja men det kan hända att polisen måste komplettera efter att de redovisats till åklagaren.
6. Svårare att få igenom vid högre värde och vice versa som vi främst har.
7. Nej inte som vi kan komma på!

Åklagarkammaren i Örebro

Sannolikt finns det utrymme att förverka fordon jämlikt 7 § TBL i betydligt högre utsträckning än vad som sker i dag. Slutsatsen dras eftersom förverkandeyrkanden är (såvitt kunnat bedömas efter genomgång av ett större antal avslutade ärenden) relativt ovanliga i förhållande till antalet lagförda misstankar om olovliga körningar. Varför det är på nämnda vis är svårt att säga säkert, men det finns faktorer som sannolikt påverkar:

- Om polisen hade tagit fler fordon i beslag än i dag hade det sannolikt också blivit fler förverkanden. En försiktighet i att ta fordon i beslag kan skönjas, men detta kan även ha att göra med ägarinvändningar.
- De som regelbundet (läs: de som ofta lagförs) kör personbil utan att ha körkort kör sällan fordon som de själva är registrerade ägare av.
- Det kan uppfattas som ”meningslöst” att försöka få en personbil förverkad när förare och registrerad ägare inte är desamma. På området erfarna kollegor vittnar om att det är mycket svårt att nå framgång i

domstol med dylika yrkanden, detta oavsett att ägaren delges misstanke om tillåtande av olovlig körning och åtalas tillsammans med föraren. Lokal domstolspraxis av nämnda slag påverkar sannolikt även polisens arbete.

I praktiken synes beslag och förverkande komma ifråga då förare och ägare är desamma och när det rör sig om tämligen frekventa lagöverträdelser. När ett beslag av fordon väl görs är intrycket att det ofta rör sig om tämligen ”solklara” fall, frågan är i vilken utsträckning polisen känner till och kontrollerar förutsättningarna ett för förverkande i det enskilda fallet. Det finns dock inget i sig som tyder på att åklagarna och domstolarna inte följer praxis angående brottstyper och återfallsfrekvens (inga ogillade förverkandeyrkanden har kunnat återfinnas, vilket i och för sig inte utesluter att sådana finns).

Förhållandevis vanligare med beslag och förverkande enligt TBL 7 § är det när det gäller trimdelar till mopeder som gjorts om till motorcyklar. Flera framgångsrika förverkandeyrkanden har där riktats mot förälder till föraren, som sedermera strafförelagts för tillåtande av olovlig körning. Ovan gäller när föräldern äger fordonet. Varför det finns en skillnad är oklart men möjligen är polisen mer offensiv mot ungdomar som begår brott än vuxna. Lokalt sker också oftast insatser mot trimmade mopeder av trafikpoliser med särskilt intresse för frågan medan mer riktade insatser mot de vuxna som ofta kör olovligt sker av ordningspolisen, de som ofta kör olovligt blir i praktiken ”punktmarkerade” i perioder. Skillnaden i beslag speglar måhända en skillnad i kunskapen om hur TBL 7 § bäst tillämpas.

Åklagarkammaren i Falun

1. Förverkande av fordon är ett trubbigt instrument för att komma tillrätta med olovliga körningar.
2. Problem med tillämpningen av 7 § TBL gäller framförallt ägarinvändningar. Sådana användningar är vanligt förekommande. Då det i praktiken ofta saknas utredning kring ägarförhållandena av fordonet i fråga vid polisledda

- förundersökningar leder ägarinvändningar ofta till att talan om förverkande inte förs. Är dock frågan om upprepade återfall begärs kompletterande utredning och värdeeringsbevis in av åklagare.
3. För att komma till rätta med problemet är det viktigt att polisen har enhetliga rutiner både vad gäller själva beslaget och utredningen om ägarförhållandena och att i de fall det finns ett beslag det också finns tillräckligt underlag för åklagaren att fatta beslut på.
 4. Åklagarna följer i huvudsak de rekommendationer som angivits under rubriken "Brotten" i RättsPm 2005:2 s 11. Det förekommer även att de riktlinjer som anges under rubriken "Brotten" för tidigare ej lagförda personer även tillämpas beträffande tidigare lagförda personer då de anvisningar som angetts för den senare kategorin anses för snäva. Åklagarna efterfrågar ett förtydligande beträffande begreppet "återfall" under rubriken "Brotten". Fråga är om begreppet hänför sig till datum för körning eller tidpunkt för avkunnande av dom. Det är svårt att ge en samlad bild av domstolens praxis.
 5. Åklagarna följer de rekommendationer angående utredning med anledning av ägarinvändningar som anges i RättsPm 2005:2 s 11. Som tidigare angivits är polisens utredning ofta bristfällig eller icke existerande. Rekommendationerna aktualiseras då när åklagaren begär komplettering. Beträffande bulvanförhållanden så är det inte så vanligt förekommande att personer använder samma bil vid upprepade tillfällen.
 6. Beträffande skälighetsbedömningen som ska göras bl.a. med utgångspunkt i värdet på fordonet så är det i huvudsak värdet som är styrkande för skälighetsbedömningen. I princip förekommer fråga om förverkande bara av fordon av mindre värde. Om det av utredningen vidare framgår att fordonet brukas av annan familjemedlem brukar denna omständighet leda till att talan ej förs om förverkande av fordonet ifråga.

7. Vi har inga opublicerade avgöranden av intresse.

Åklagarkammaren i Borås

Polisproblemet

Antalet förverkandeyrkanden som vi åklagare framställer styrs av hur många fordon polismyndigheten beslagtar.

Eftersom det är polismyndigheten som i de allra flesta fall leder och bedriver förundersökningen vid trafikbrott är det viktigt att polispersonal och polismyndighetens förundersökningsledare är insatta i ägandeproblematiken vid förverkande enligt 7 § TBL. I Västra Götalands län är det oftast länsvakhavande (LVB) som beslutar om beslag av fordon. Det finns exempel på att polismän fått nej av LVB i fall där det är helt uppenbart att de lagliga förutsättningarna för förverkande har förelegat.

Förslag för att motverka problemet: Att åklagarmyndigheten genom samverkan och feedback till polismyndigheten verkar för att polispersonalen använder 7§ TBL fullt ut.

Ägandeproblemet

Generellt kan i vårt län noteras en nedgång av antalet beslag av fordon. Denna nedgång kan antas bero på att de notoriska trafikbrottslingarna har lärt sig att inte själva stå som registrerade ägare på bilen de brukar, eftersom dessa då kan beslagtas och förverkas. Det är vanligt att man istället står registrerad på varandras fordon eller att vissa uppenbara bulvaner står registrerade på en stor mängd fordon.

Förslag för att motverka problemet: En spärr bör införas på hur många bilar en privatperson kan äga enligt vägtrafikregistret, t.ex. att den enskilde måste visa särskilda skäl för att registrera sig på fler än exempelvis fem bilar. Det finns nu exempel på privatpersoner som står som ägare på hundratals bilar. En sådan lagändring skulle kunna motverka bulvanägande av bilar i syfte att undvika förverkande.

Skälighetsproblemet

En del av dem som begår trafikbrott är grovt kriminella som kör runt i dyra bilar. I linje med kampen mot den organiserade brottsligheten och ”go-for-the-money”-strategin bör förverkande kunna ske även av bilar som betingar ett högt värde.

Förslag för att motverka problemet: Lagen bör ändras så att förverkande får ske om inte ett förverkande är *uppenbart* oskäligt.

Bifogar dom från hovrätten som belyser problemet. Den aktuella misstänkte satt högt upp i den kriminella ”närlingskedjan” och dömdes nu nyligen till 14 års fängelse för grovt narkotikabrott. Den aktuella personen körde dyrare bilar eftersom han visste att polisen inte kunde få dessa förverkade.

Synpunkter angående förslag på lämplig åklagarpraxis i RättsPM 2005:2

Tidigare ej lagförd: Förslaget väl avvägt.

Tidigare lagförd: Andra återfallet (olovlig körning och/eller rattfylleri) inom två år bör leda till beslag och yrkande om förverkande av fordonet.

Det bör betonas att riktlinjerna i RättsPM bör gälla oavsett om personer stoppats i samma fordon eller i ett annat fordon. Enligt uppgifter tolkar en del polisiära förundersökningsledare i Västra Götalands län att personen måste stoppats i samma fordon tre gånger innan fordonet kan beslagtas. Detta bör inte ha någon betydelse för bedömningen av rekvisitet ”om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet”. Det är körningen i sig som indikerar på återfallsrisken och inte fordonet som utnyttjas.

Bilaga 3 Frågor till och svar från Rikspolisstyrelsen

Frågor till Rikspolisstyrelsen

1. Hur många beslag av fordon görs per år?
2. I hur många fall yrkar åklagaren sedan att fordonet ska förverkas?
3. I hur många fall bifaller respektive avslår domstolen förverkandeyrkandet och vad är vanligen skälen för ett avslagsbeslut?
4. Hur lång tid tar det i snitt från ett beslagsbeslut till ett lagakraftvunnet förverkandebeslut?
5. Hur vanligt är det att ett fordon inte hämtas ut, trots att beslaget har hävts?
6. Vad är kostnaderna för Polisen för hanteringen av beslagtagna fordon (vad avser kostnaderna och hur stora är de)?
7. Vilket värde har vanligen de fordon som tas i beslag?
8. Förekommer det att Polisen avstår från att ta ett fordon i beslag, exempelvis eftersom ägandefrågan är oklar eller på grund av kostnadsskäl eller utrymmesbrist?



SVAR

Datum
2011-10-11

Diariernr (åberopas vid korresp)
POA-102-4595/11

Svea Hovrätt
Niklas Wågnert
Box 2290
103 17 Stockholm

Frågor till Polisen om fordon som tas i beslag för förverkande enligt 7§ trafikbrottslagen

Frågorna med anledning av översynen av bestämmelserna om förverkande av fordon vid trafikbrott har vidarebefordrats till de lokala polismyndigheterna. De svar som inkommit har sammanställt och redovisas i bilagan. Polismyndigheten i Stockholm län redovisas per Polismästardistrikt. Vissa luckor i redovisningen finns pga. av att informationen saknas alternativt att tiden för insamlingen varit kort. Om kompletterande information önskas kontakta Mats Hjelmgren (mats.hjelmgren@rps.police.se).

RIKSPOLISSTYRELSEN


Per Blomqvist


Mats Hjelmgren

Bilaga
Sammanställning av inkomna svar

Fordon som förverkas enligt 7§ trafikbrottslagen 2010									
Myndighet	Antalet beslagtagna fordon	Beslut om förverkande (åklagare)	Bifall alternativt avslag i domstol skälet	Tid mellan beslut om beslag och lagakraftvunnet förverkande	Ej avhämtade fordon	Polisens kostnad	Värde på fordonen som tas i beslag	Avstår vi från att ta fordon i beslag på oklart ägande - kostnadsskäl	
Jämtlands län	5	2	2 okänt skäl	snitt 6 mån	Sällan	68 000 kr/år +2500 kr/bärgning	10-15 000 kr/per fordon	Nej men hävs i senare skede när oklarheten rätas ut.	
Östergötlands län	150	Uppgift saknas	Uppgift saknas	1-2 mån	ca 5 på ett år	175 000 kr/år + 573 kr/bärgning	500-1000 kr	Nej	
Norrbottn	4	0	0	-	Ofta	70 000 kr/år + 3000 kr/bärgning	Sällan över 5000 kr	Nej	
Dalarna	57	11	Oklara ägarförhållande medför avslag	1-4 mån	Ofta	500 000 kr/år + 1500 kr/bärgning	5-10000 kr	Oklara ägarförhållanden utan vanemässigt brukande	
Västernorrland	50	35	Bifaller till övervägande del - i oklara fall avslag	Uppgift saknas	Okänt antal	700 000 kr/år	1-3000 kr	Ja - aktuella personer har "lärt sig" vad de ska säga för att förhindra åtgärden	
Halland	32	24	Bifalls till övervägande del - avslag vid oklara ägarförhållanden	ca 7 mån	Mycket vanligt pga fordonens dåliga skick	255 000 kr/år	2-8000 kr	Förekommer vid enstaka tillfällen	
Skåne	270	ca 165	Bifall vid 70-75 %, varierande skäl till avslag tex. oklara ägarförhållanden - orimlig åtgärd	12 mån	ca 25 % av fordonen hämtas inte ut	Kostnad 2010 totalt ca 3 000 000 kr	3-7000 kr	Nej	
Örebro	Okänt	Okänt	Okänt	1 - 12 mån	Ofta	Okänt	Skrotvärde ca 3000 kr	Nej	
Västerbotten	5	3	Bifall samtliga	ca 10 mån	Häftigen	15-20 000 kr/bil	Under 5000 kr	Nej	
Gotland	36	8	Bifalls till övervägand del	3-18 mån	3 st	64 000 kr + 2000 kr/bärgning	1-1500 kr	Enstaka tillfällen	
Blekinge	7	7	7	1-3 mån	Sällan	140 000 kr + värdering 4 500 kr	Ringa	Enstaka tillfällen	
Kronobergs län	30	ca 75 %	Bifall i samtliga	12-18 mån	90 % hämtas ej ut	ca 150 000 kr/år	Snitt ca 1000 kr	Enstaka tillfälle vid oklara ägarförhållanden	

Myndighet	Antalet beslagtagna fordon	Beslut om förverkande (åklagare)	Bifall alternativt avslag i domstol skälet	Tid mellan beslut om beslag och lagakraftvunnet förverkande	Ej avhämtade fordon	Polisens kostnad	Värde på fordonen som tas i beslag	Avstår vi från att ta fordon i beslag på oklart ägande - kostnadsskäl
Södermanlands län	56	8	8 st bifall - inga avslag	Uppgift saknas	8 st	Lokalhyra svårberäknad pga annan verksamhet i samma lokal - värderingskostanda ca 1500 kr/per fordon	500-2000 kr	Enstaka tillfälle vid oklara ägarförhållanden
Värmland	50	Övervägande del	Bifalls till övervägande del	Uppgift saknas pga stor variation i underlaget	Ganska vanligt	120 000 kr + 2000 kr/bärgning	0-5000 kr	Relativt ofta pga oklaga ägarförhållanden
Jönköpings län	150	Okänt	Ytterst få - avslag vid betydande värde	Okänt	ca 10 st/år	325 000 kr	0-10 000 kr	Oklara ägarförhållanden
Gävleborgs län	170	48	24 bifall - 7 avslag (okända skäl)	3-6 mån	Vanligt	350 000 kr/år	500-3000 kr	Okänt
Stockholm								
City	250	Okänt	Okänt	Okänt	5-10 %	1 200 000 kr + ca 340 000 kr för bärgning + 20 000 kr för värdering	Merparten saknar värde	Ja, vid oklara ägarförhållanden
Söderort	125	57	95 % bifalls - avslag övriga pga oklara ägarförhållanden	4 månader om domen vinner laga kraft	10%	1 250 000 kr för uppställningsplats	0-5000 kr	Nej
Södertälje	7	3	3	I snitt ca 12 mån	Ofra	Okänt	0-2000 kr	Ja, vid oklara ägarförhållanden
Västerort	100	ca 80 %	Bifalls till övervägande del	4-12 mån	Ofra	ca 1 000 000 kr/år för uppställning	0-5000 kr (oftast noll)	Enstaka fall vid oklara ägarförhållanden
Norrort	40	ca 50%	Avslag 1 av 17 yrkanden	ca 7 mån	Ca 30 % hämtas ej ut	700 000 kr/år för förvaring	0-3000 kr	Polis på plats kan avstå i de fall ägarfrågan är oklar
Roslagen	19	ca 50%	Övervägande del	Mycket varierande	Litet antal. Omfattade resurs på delgivning av känd ägare vid lågt värde upplevs inte som bra användning av resurs.	26 kr/dygn. Få fordon, kortare tider, ger lägre totalkostnad	Lågt	Nej

Sammanställning av polismyndigheternas redovisning för kostnader av TBL 7 hanteringen

Polismyndighet	Förvaringskostnad	Bärningskostnad	Ärendeantal	Resurstidskostnad
Stockholm	8500000		620	843200
Uppsala	500000		50	69700
Södermanland	500000		56	76160
Östergötland	175000	86000	150	204000
Jönköping	325000		150	204000
Kronoberg	150000		30	40800
Kalmar	200000		30	40800
Gotland	64000	72000	36	48960
Blekinge	145000		7	7140
Skåne	3000000		270	367200
Halland	255000		32	43520
Västra Götaland	5000000		450	612000
Värmland	120000	100000	50	69700
Örebro	500000		50	69700
Västmanland	500000		50	69700
Dalarna	500000	85500	57	77520
Gävleborg	350000		170	231200
Västernorrland	700000		50	69700
Jämtland	68000	2500	5	6800
Västerbotten	100000		5	6800
Norrbotten	70000		4	5440
TOTALT ANTAL	21722000	346000	2322	3164040

Stockholm		
City	1220000	340000
Söderort	1250000	
V-ort	1000000	
Norrort	700000	
Roslagen		
Södertörn		
Södertälje		
Nacka		
	4170000	340000

Enligt utredare i ärendetypen är en genomsnittstid totalt sett i ett TBL 7 ärende ca 4 timmar. Schablontimkostnaden för en polis är 341 kronor.

Total ärendehanteringstid var år 2010; 2322 ärenden x 4 tim = 9288 timmar.

Ärendehanteringskostnaden blir då 9 288 tim x 341:- = **3 167 208 kronor**

Om snittkostnaden på förvaringen ligger på ca 10 000:- per bil och antalet var enl tabellen 2322 st blir förvaringskostnaden ca **23 220 000 kronor**.

Bärningskostnad ca 2000:- i snitt x 2322 = **4 644 000 kronor**

TOTALKOSTNAD = 31 021 920 kronor för år 2010