

# Till statsrådet och chefen för Justitiedepartementet

Chefen för Justitiedepartementet, statsrådet Thomas Bodström, beslutade den 27 maj 2003 att ge chefsrådmannen Lars Sjöström i uppdrag att biträda Justitiedepartementet med en översyn av vissa frågor om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet.

Den promemoria som ligger till grund för uppdraget finns bifogad som bilaga 1. I uppdraget har ingått

- att överväga utvidgade möjligheter att förverka fordon i vissa fall,
- att analysera om ett sådant förverkande kan ske genom ett förenklat förfarande,
- att överväga om det finns ytterligare reformbehov när det gäller möjligheterna att förverka fordon som används vid trafikbrott,
- att lämna konkreta författningsförslag utifrån dessa överväganden och
- att redovisa kostnadskonsekvenser av lämnade förslag.

Uppdraget att göra en översyn av vissa frågor om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet redovisas genom denna promemoria. Hovrättsassessorn Kristina Boudin Lindwall har biträtt utredaren.

Härmed överlämnas promemorian Effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet. Uppdraget är därmed slutfört.

Stockholm i februari 2004

*Lars Sjöström*

*/Kristina Boudin Lindwall*



# Innehåll

<b>1</b>	<b>Sammanfattning .....</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Författningsförslag .....</b>	<b>9</b>
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott .....	9
<b>3</b>	<b>Bakgrund – Historik.....</b>	<b>13</b>
<b>4</b>	<b>Nuvarande förhållanden.....</b>	<b>19</b>
4.1	Allmänt om förverkande .....	19
4.2	Allmänt om beslag .....	23
4.3	Hanteringen av förverkad egendom .....	25
4.4	Egendomsskyddet.....	25
4.5	Förverkande enligt trafikbrottslagen.....	33
4.5.1	7 § trafikbrottslagen tillämpas restriktivt.....	33
4.5.2	Myndigheter inom rättsväsendet är kritiska till gällande regler om förverkande.....	36
4.6	Trafiksäkerhetsaspekter.....	40
4.7	Ägaransvar på trafikområdet .....	42

4.8	Vägtrafikregistret .....	44
<b>5</b>	<b>Överväganden och förslag.....</b>	<b>47</b>
5.1	Trafikfarliga fordon med låga värden som använts vid allvarliga trafikbrott bör i princip alltid förverkas.....	47
5.1.1	Förverkande även om fordonet tillhör någon annan än den som begått brottet .....	47
5.1.2	En ny bestämmelse om förverkande bör ta sikte på trafikfarliga fordon med låga värden som använts vid allvarliga trafikbrott .....	50
5.2	Ett fåtal nya förfaranderegler behövs.....	56
5.3	Beslagtagna fordon bör få förstöras om värden av dem är förenade med alltför stora kostnader .....	61
<b>6</b>	<b>Kostnadskonsekvenser .....</b>	<b>65</b>
<b>7</b>	<b>Författningskommentar .....</b>	<b>67</b>
<b>Bilaga 1</b>	<b>.....</b>	<b>73</b>
<b>Bilaga 2</b>	<b>.....</b>	<b>77</b>
<b>Bilaga 3</b>	<b>.....</b>	<b>81</b>

# 1 Sammanfattning

I promemorian behandlas frågor om förverkande av fordon som har använts vid brott mot trafikbrottslagen (rattfylleri, olovlig körning m.fl. brott).

Promemorian innehåller förslag till effektivare regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet. Syftet med förslagen är att förebygga trafikbrott och förbättra trafiksäkerheten.

Enligt förslaget skall trafikfarliga fordon med låga värden i princip alltid förklaras förverkade, om de har använts vid allvarliga trafikbrott. Som värdegräns föreslås ett fjärdedels basbelopp, dvs. för närvarande 9 825 kr. Fordonet skall enligt förslaget kunna förverkas oavsett vem det tillhör.

Polisen föreslås få rätt att i dessa fall förstöra beslagtagna fordon, om värdet av fordonet med hänsyn till dess värde är förenat med alltför stora kostnader.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2005.



## 2 Författningsförslag

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

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

*dels* att 7 § skall ha följande lydelse,

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

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen 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.

7 §

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

*Ett fordon skall förklaras förverkat, om*

*1. det har använts vid sådant brott enligt denna lag för vilket fängelse är föreskrivet,*

*2. fordonet vid tidpunkten för brottet har körförbud eller annars brister ur trafiksäkerhets-synpunkt som inte är ringa,*

3. värdet på fordonet vid tidpunkten för brottet var högst en fjärdedel av då gällande prisbasbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring och

4. förverkande inte är uppenbart oskäligt.

#### 8 §

I sådana fall som avses i 7 § andra stycket får ett fordon förklaras förverkat hos den som använt fordonet vid brottet även om det inte tillhör honom eller henne.

Om fordonet vid tidpunkten för brottet tillhörde någon annan än den mot vilken talan om förverkande förs, skall det på lämpligt sätt kungöras att fordonet begärts förverkat samt skickas en underrättelse om förverkandetalan till den som i vägtrafikregistret anges som fordonsägare eller enligt vad som annars är känt äger fordonet. Ett fordon får i sådana fall inte förklaras förverkat förrän en månad har förflutit sedan kungörelse skett och underrättelse skickats.

#### 9 §

När det gäller beslag av fordon som avses i 7 § andra stycket gäller vad i allmänhet är före-



*skrivet om beslag i brottmål med följande avvikelser.*

*Det beslagtagna fordonet får förstöras, om värden av fordonet med hänsyn till dess värde är förenat med alltför stora kostnader. Om det finns skäl för det, får fordonet i stället säljas. Belopp som erhållits vid försäljningen av ett fordon tillfaller staten.*

*Beslut om förstörande eller försäljning meddelas av polismyndighet eller, om förundersökningen leds av åklagare, av denne.*

#### 10 §

*Om beslaget av ett fordon som avses i 7 § andra stycket hävs och fordonet enligt 9 § är förstört eller sålt, skall ersättning av allmänna medel utgå med belopp som motsvarar fordonets pris vid försäljning till allmänheten eller som annars anses skäligt. Beslut om ersättning meddelas av åklagaren.*

*Är den som drabbats av beslaget missnöjd med beslut om ersättning, kan han eller hon inom en månad från det han eller hon erhöll del av beslutet påkalla rättens prövning därav. Ansökan härom görs vid den domstol som ägt pröva frågan*

*om beslagets bestånd. Ersättning  
utbetalas av länsstyrelsen efter  
framställning av åklagaren.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005. Bestämmelserna gäller dock inte i fråga om brott som har begåtts före ikraftträdandet.

### 3 Bakgrund – Historik

Regler om förverkande av fordon enligt trafikbrottslagen (1951:649) infördes genom lagstiftning som trädde i kraft den 1 juli 1987. Sådana regler hade dock sedan lång tid tillbaka varit föremål för diskussion.

Frågan om man genom särskilda regler borde skapa en möjlighet att förklara ett fordon som använts vid trafiknykterhetsbrott förverkat berördes första gången redan på 1940-talet (SOU 1940:17). Utredningen fann att det inte var välbetänkt att som påföljd för rattfylleri föreskriva förverkande av fordonet eller dess värde, då en sådan påföljd i praktiken skulle komma att drabba ojämnt (a.a. s. 87). Sedan dess har frågan vid ett flertal tillfällen aktualiserats och då huvudsakligen i samband med att påföljden för trafiknykterhetsbrott har diskuterats (se bl.a. SOU 1953:20 s. 204 f., prop. 1957:72 s. 40–41 samt SOU 1970:61 s. 275–314).

När påföljdsfrågan för trafiknykterhetsbrott har varit uppe till diskussion har ofta spørsmålet tagits upp om man bör göra det möjligt att förklara det fordon som använts vid brottet förverkat. Tanken var att en sådan sanktion skulle kunna få en stark allmänpreventiv effekt både genom de kännbara ekonomiska följderna och genom den pedagogiska och psykologiska betydelsen av att sanktionen är knuten till det föremål som är en direkt förutsättning för brottet.

Trafiknykterhetsbrottskommittén, som gjorde en grundlig utredning av frågan, uttalade dock i sitt betänkande (SOU 1970:61) att det inte var lämpligt att införa regler av angivet slag, dvs. en förverkandesanktion i syfte att bestraffa. Huvudskälet

härför var enligt kommittén att fordonsförverkande skulle drabba alltför slumpmässigt och ojämnt med tanke på de ekonomiska konsekvenserna (se bl.a. a.a. s. 279–280, 287–289 och 313–314). En ytterligare olägenhet som det pekades på var det förhållande att ett fordon vid brottets begående kunde tillhöra annan än gärningsmannen och förverkandet då skulle drabba en helt utanförstående ägare. Vidare angavs att man vid tillkomsten av brottsbalkens förverkanderegler hade påtalat en generell återhållsamhet vad gäller användning av förverkandeinstitutet i bestraffande syfte (a.a. s. 276–277 och 279).

I en promemoria från Justitiedepartementet i mars 1983, Trafiknykterhetsbrotten – Förslag till ändringar i lagstiftningen (Ds Ju 1983:6) togs frågan upp på nytt.

I promemorian anfördes att de betänkligheter som bl.a. Trafiknykterhetsbrottskommittén påtalat, inte skulle möta om man öppnade en möjlighet till fordonsförverkande som enbart tog sikte på fall då det var påkallat till förebyggande av brott och då även andra trafikbrott än onykterhetsbrott, närmast då olovlig körning. I promemorian uttalades vidare:

”Klart är emellertid att det praktiska utrymmet för en tillämpning av fordonsförverkande i brottsförebyggande syfte är synnerligen begränsat. Det är endast i helt speciella fall som återfallsrisken är till den grad påtaglig att förverkande i detta syfte ter sig rimligt. Sådana specialfall inträffar emellertid enligt vad erfarenheten visar ibland, och det kan då inte sällan te sig närmast stötande att någon möjlighet att förklara fordonet förverkat inte finns. Vad som här åsyftas är exempelvis situationer då någon lagförs för ett stort antal upprepade trafiknykterhetsbrott under kort tid och det står alldeles klart att det skulle vara vanskligt att låta honom få behålla fordonet. Motsvarande gäller kanske i ännu högre grad beträffande brottet olovlig körning, eftersom det inte sällan står klart att den tilltalade är bilägare och avser att fortsätta bruka bilen...

I sådana och liknande fall skulle en möjlighet till förverkande fylla ett omedelbart trafiksäkerhetsintresse samtidigt som den skulle vara ägnad att öka respekten för gällande regler...”

Mot den bakgrunden föreslogs i promemorian att det skulle tas in en ny bestämmelse i trafikbrottslagen (7 §) som innehöll att ett fordon som hade använts vid brott enligt lagen fick förklaras förverkat om det av särskilda skäl var påkallat till förebyggande av brott enligt lagen och förverkandet inte var uppenbart obilligt. I promemorian lades även andra förslag fram, bl.a. föreslogs en förändrad konstruktion av trafikbrottslagens bestämmelser om trafiknykterhetsbrott som innebar både skärpningar och ”mildringar” i dåvarande ordning. Förslaget om förverkande i 7 § modifierades något efter Lagrådets kritik, varefter det angavs att ett fordon som hade använts vid brott enligt lagen fick förklaras förverkat om det var uppenbart att detta behövdes för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkandet inte var oskäligt. Förslagen lades sedan fram i en proposition (prop. 1984/85:21) men propositionen återkallades sedermera och ledde inte till lagstiftning.

Frågan om förverkande av fordon enligt trafikbrottslagen togs emellertid upp på nytt ett par år senare. Till grund härför låg den nyss nämnda promemorian från mars 1983. Föredragande statsrådet anförde som skäl för att på nytt ta upp frågan att denna var angelägen från trafiksäkerhetssynpunkt (prop. 1986/87:81 s. 3). Det angavs också att tanken med bestämmelsen om förverkande är att förverkande skall användas då föraren genom upprepade brott eller på annat sätt visat en uppenbar hänsynslöshet och det med hänsyn härtill finns en överhängande risk för återfall. Vidare uttalades att bestämmelsen förutsätter en mycket restriktiv tillämpning (a.a. s. 5–6 och 10).

Bestämmelsen, som – i enlighet med det tidigare förslaget – togs in i en 7 §, fick följande lydelse:

”Ett fordon som har använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt.”

Bestämmelsen trädde i kraft den 1 juli 1987.

Arbetet med att se över lagstiftningen om rattfylleribrotten fortsatte och så även vad gällde frågan om förverkande av fordon. I en inom Justitiedepartementet upprättad promemoria i juni 1993, Ansvar för grovt vållande till annans död, m.m. samt förverkande av fordon. Ytterligare åtgärder mot de grova trafiknykterhetsbrotten, föreslogs bl.a. en ändring av 7 § trafikbrottslagen som skulle öka möjligheterna att förklara fordon förverkade när de använts vid brott enligt lagen.

I prop. 1993/94:44 som behandlade frågan om grovt rattfylleri m.m. togs så frågan om förverkande av fordon upp till vidare behandling. Där uttalades att det mot bakgrund av den skärpta syn på trafiknykterhetsbrotten som kommit till uttryck i bl.a. det lagstiftningsärendet, framstod som naturligt att överväga om den restriktiva utformning som bestämmelsen i 7 § trafikbrottslagen hade erhållit var sakligt motiverad (a.a. s. 52). Vidare anfördes att den restriktiva tillämpning som förutsattes i förarbetena till 7 § (se prop. 1986/87:81) uppenbarligen också fått genomslag i rättspraxis och att det särskilt beträffande trafiknykterhetsbrotten kunde ifrågasättas om en sådan restriktivitet var befogad (prop. 1993/94:44 s. 52–53).

Bestämmelsen ändrades genom lagstiftning som trädde i kraft den 1 februari 1994 och kravet på att det skulle vara uppenbart att åtgärden behövdes togs då bort. I propositionen (a.a. s. 70 f.) uttalades att bedömningen av om ett förverkande behövs med hänsyn till risken för fortsatt brottslighet även fortsättningsvis måste göras genom en sammanvägning av samtliga omständigheter men att borttagandet av uppenbarhetsrekvisitet innebär att lägre krav skall ställas i detta avseende än vad som tidigare var fallet. Vidare anfördes att det är tillräckligt att risken för fortsatt brottslighet enligt vanliga bedömningsprinciper framstår som beaktansvärd. Risk för återfall kan, enligt förarbetena, allmänt sett sägas föreligga när gärningsmannen gjort sig skyldig till flera trafikbrott av inte alltför obetydlig beskaffenhet eller när trafikbeteendet framstår som särskilt hänsynslöst, präglad av en likgiltighet inför trafiksäkerhetens krav. Det anfördes också att det i hög grad var rimligt att fordon som använts vid trafiknykter-

hetsbrott och andra allvarliga trafikbrott förverkades i större utsträckning än vad som tidigare hade varit fallet. Efter ändringen fick lagregeln i 7 § följande och 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.”

Vid utförandet av uppdraget att biträda Justitiedepartementet med en översyn av vissa frågor om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet har erforderligt material inhämtats från Rikspolisstyrelsen, Riksåklagaren, Vägverket och Brottsförebyggande rådet. De frågeformulär som har skickats ut till dessa myndigheter finns i bilaga 2. En sammanställning av svaren från myndigheterna redovisas i avsnitt 4 om de nuvarande förhållandena. En mer utförlig sammanställning av de svar som inkommit från åklagare och polis finns i bilaga 3.





## 4 Nuvarande förhållanden

### 4.1 Allmänt om förverkande

Förverkande, såsom här avses, innebär att någon genom ett straffrättsligt förfarande berövas egendom eller rätt till egendom eller förpliktas betala ett visst belopp till staten.

Förverkande av egendom är en s.k. särskild rättsverkan av brott och inte en del av påföljden för brottet (se 1 kap. 8 § brottsbalken); med påföljd för brott förstås enligt brottsbalken böter och fängelse, villkorlig dom, skyddstillsyn och överlämnande till särskild vård (1 kap. 3 § brottsbalken). Av bestämmelserna i 29 kap. 5 § första stycket 8 och 30 kap. 4 § första stycket brottsbalken följer att det men som ett förverkande innebär kan beaktas i mildrande riktning vid straffmätning och val av påföljd (se bl.a. prop. 1993/94:44 s. 71).

Bestämmelser om förverkande finns dels i brottsbalken, dels i specialstraffrättsliga författningar. Nedan skall i korthet några av dessa bestämmelser beröras.

Förverkande kan ske antingen genom sakförverkande, vilket innebär att viss egendom förklaras förverkad, eller genom värdeförverkande, som innebär att förverkandet i stället avser värdet av viss egendom.

Vidare brukar man skilja på obligatoriska och fakultativa förverkanderegler. En obligatorisk förverkanderegler innebär att förverkande alltid skall äga rum under de förutsättningar som anges i bestämmelsen. Om förverkanderegeln är fakultativ kan domstolen beakta också andra omständigheter än de som uttryckli-

gen anges i bestämmelsen vid prövningen av om förverkande skall ske.

Allmänna regler om förverkande finns i 36 kap. brottsbalken. I 1 § föreskrivs bl.a. att utbyte av brott skall förklaras förverkat om det inte är uppenbart oskäligt. I 2 § anges bl.a. att egendom som använts som hjälpmedel vid brott enligt brottsbalken eller som frambragts genom sådant brott kan förklaras förverkat om det är påkallat till förebyggande av brott eller eljest särskilda skäl föreligger. Enligt 3 § får förverkande även i annat fall än som avses i 2 § – alltså även då något brott inte begåtts – beslutas i fråga om bl.a. sådana föremål som på grund av sin särskilda beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan befaras komma till brottslig användning eller som är ägnade att användas som vapen vid brott mot liv eller hälsa och som har påträffats under omständigheter som gav anledning att befara att de skulle komma till sådan användning. I 4 § föreskrivs om förverkande vid brott begånget i utövning av näringsverksamhet.

I 36 kap. 5 § brottsbalken anges hos vem förverkande får ske. Enligt bestämmelsen får förverkande ske hos

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

Av 5 § andra stycket framgår att om egendomen vid brottet inte tillhörde någon av dem som anges i första stycket a)–c), får den ej förklaras förverkad. I 5 § tredje stycket föreskrivs att särskild rätt till egendom som förklaras förverkad består om inte även den särskilda rätten förklaras förverkad.

I stället för förverkande får rätten, enligt 36 kap. 6 § brottsbalken, föreskriva åtgärd till förebyggande av missbruk av egendomen. I 11 § föreskrivs bl.a. att vad i lag eller författning är fö-

reskrivet om särskild rättsverkan av att någon döms till straff skall gälla också när annan påföljd som nämns i 1 kap. 3 § brottsbalken döms ut. I specialstraffrätten förekommer det bestämmelser om förverkande eller annan särskild rättsverkan som förutsätter att någon fällt till ansvar för brott. Med anledning därav föreskrivs i 12 § att sådant förverkande eller annan särskild rättsverkan som förutsätter att någon dömts till påföljd får beslutas av rätten även om påföljd för brottet efterges. I 13 § regleras frågan om förverkande när brott har begåtts av någon som inte fyllt femton år eller som handlat under påverkan av en allvarlig psykisk störning. I sådana fall får rätten besluta om förverkande av egendom, endast om och i den mån det med hänsyn till den dömdes psykiska tillstånd, gärningens beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan anses skäligt. Kan på grund av den brottsliges död eller av annan orsak påföljd inte längre dömas ut får egendom, enligt 14 §, förklaras förverkad endast om stämning i mål därom delgivits inom fem år från det brottet begicks. Talan får i sådant fall väckas endast om det är påkallat ur allmän synpunkt. Enligt 15 § förfaller beslut om förverkande om verkställighet inte skett inom tio år från det beslutet vann laga kraft. Om det är uppenbart oskäligt får meddelande av förverkandeförklaring, enligt 16 §, underlåtas. I 17 § finns huvudregeln att förverkad egendom tillfaller staten.

Bestämmelserna om förverkande är alltid tillämpliga vid brott enligt brottsbalken. Även inom specialstraffrätten kan, som ovan nämnts, i många fall förverkande ske. Som huvudregel krävs dock i sådana fall att det i den ifrågavarande specialstraffrättsliga författningen finns bestämmelser därom. Utan sådana bestämmelser kan dock förverkande ske enligt 36 kap. 3 och 4 §§ brottsbalken.

I specialstraffrättsliga förverkandebestämmelser anges vanligen uttryckligen att viss angiven egendom kan förklaras förverkad och under vilka förutsättningar detta kan ske. Följande exempel kan nämnas: 45–46 §§ fiskelagen (1993:787), 48–51 §§ jaktlagen (1987:259), 2 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m., 16–18 §§ lagen (2000:1225) om

straff för smuggling, 6 § narkotikastrafflagen (1968:64), 9 kap. 5 § vapenlagen (1996:67) samt 7 § trafikbrottslagen (1951:649).

Vid förverkande skall en skälighetsbedömning alltid göras. Detta framgår oftast direkt av den aktuella förverkandebestämelsen, i vilken då anges att ett förverkande får eller skall ske om det inte är uppenbart oskäligt. Om en sådan föreskrift saknas gäller i stället regeln om oskälighetsprövning i 36 kap. 16 § brottsbalken, som ovan redovisats.

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

Förverkande på grund av brott kan ske genom en förverkandeförklaring av domstol eller genom strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot (se 48 kap. 2 § rättegångsbalken).

Inom specialstraffrätten finns exempel på att åklagare kan besluta om förverkande i annan ordning, t.ex. 2 § lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m., 6 § narkotikastrafflagen (1968:64) och 7 § andra stycket förordningen (1968:70) med vissa bestämmelser om injektionssprutor och kanyler.

Förfaranderegler finns också i lagen (1986:1009) om förfarandet i vissa fall vid förverkande m.m. Lagen är tillämplig när frågan om förverkande inte rör någon som är tilltalad för brott. Huvudregeln är, enligt 2 §, att en fråga om förverkande enligt lagen prövas av tingsrätten efter särskild talan. I 3 § i lagen finns dock regler om att även annan än domstol får pröva frågan om förverkande. I 3 § första stycket stadgas att frågan om förverkande får prövas av åklagare om saken avser förverkande av beslagtagna egendom, med den begränsningen att förverkandefrågan skall prövas av rätten om värdet av det som skall förverkas uppgår till betydande belopp eller om det finns andra särskilda skäl. Åklagarens beslut om förverkande skall meddelas skriftligen och den som drabbats av beslaget får hos åklagaren anmäla missnöje med förverkandebeslutet inom en månad från det att han fick del av det. Anmäls missnöje skall beslutet om förverkande inte vidare gälla. Om åklagaren inte häver beslaget skall

han väcka talan om egendomens förverkande. Har talan inte väckts inom en månad från det anmälan kom in skall beslaget gå åter.

I 3 § fjärde stycket i 1986 års lag anges att också en polisman får besluta om förverkande om värdet av det som skall förverkas uppgår till mindre än en tiondel av det basbelopp enligt lagen (1962:381) om allmän försäkring som gällde då beslaget verkställdes eller om egendomen saknar saluvärde och det är uppenbart att förutsättningarna för ett förverkande är uppfyllda. Samma regler om missnöjesanmälan gäller för polismanns beslut som för åklagares. Missnöjesanmälan skall dock inges till polismyndigheten och om denna finner att talan om förverkande bör föras så skall ärendet överlämnas till åklagare. Närmare föreskrifter om polismanns rätt att besluta om förverkande meddelas av Rikspolisstyrelsen (se Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om rätt för poliser att besluta om förverkande [RPSFS 2000:67] FAP 103–1).

## 4.2 Allmänt om beslag

För att säkerställa det allmännas tillgång till egendom som kan komma att förverkas vid brott finns, både i rättegångsbalken och inom specialstraffrätten, regler om straffprocessuella tvångsmedel.

I 26 kap. rättegångsbalken finns regler om kvarstad och i 27 kap. samma balk finns allmänna regler om beslag. Några av bestämmelserna om beslag bör här nämnas.

I 27 kap. 1 § rättegångsbalken anges bl.a. att föremål som skäligen kan antas vara på grund av brott förverkat må tas i beslag. Där föreskrivs också att beslag får beslutas endast om skälen för åtgärden uppväger det intrång eller men i övrigt som åtgärden innebär för den misstänkte eller för något annat motstående intresse. Beslut om beslag får, enligt 4 §, meddelas av undersökningsledaren eller åklagaren. Vid fara i dröjsmål får polisman ta föremål i beslag utan sådant beslut men skall då skyndsamt anmäla detta hos undersökningsledaren eller åklagaren som i sin tur

omedelbart skall pröva om beslaget skall bestå. Har beslag verkställt utan rättens förordnande äger den som drabbats av beslaget, enligt 6 §, begära rättens prövning därav. Förhandling skall i så fall hållas inför rätten för prövning av beslaget. Då rätten förordnar om beslag eller fastställer verkställt beslag skall rätten, om inte åtal är väckt, enligt 7 §, utsätta den tid inom vilken åtal skall väckas. Tiden får inte sättas längre än vad som är nödvändigt men rätten får medge förlängning av tiden. I 8 § stadgas att beslag omedelbart skall hävas om åtal inte väckts inom föreskriven tid eller någon begäran om förlängning av tiden inte inkommit eller om det annars inte längre finns skäl för beslaget.

Beslag av föremål som någon har framställt anspråk på får hävas först tre veckor efter det att en underrättelse om att beslaget kan komma att hävas har sänts till den som har framställt anspråket. Om denne medger det, skall dock beslaget hävas omedelbart. När målet avgörs, skall rätten pröva om beslag fortfarande skall bestå. Rätten äger också i samband med domen förordna om beslag.

Enligt 27 kap. 10 § rättegångsbalken skall beslagtaget föremål tas i förvar av den som har verkställt beslaget. Om det kan ske utan fara och eljest är lämpligt får dock föremålet lämnas kvar i innehavarens besittning. Ett föremål som lämnas kvar i innehavarens besittning skall förseglas eller märkas som beslagtaget om det inte framstår som obehövt. Den från vilken beslag har skett får inte överlåta föremålet eller i strid mot ändamålet med beslaget förfoga över föremålet på annat sätt. Föremål som tagits i beslag skall väl vårdas och noggrann tillsyn skall hållas över att det inte förbyts eller förändras eller annat missbruk sker med föremålet. I 11 § anges att om den från vilken beslag sker inte är närvarande vid beslaget skall han utan dröjsmål underrättas om det och om vad som har skett med det beslagtagna.

I 17 § föreskrivs att om det i lag eller författning har givits avvikande bestämmelser om beslag så gäller de.

### 4.3 Hanteringen av förverkad egendom

Förverkande på grund av brott kan, som nämnts i avsnitt 5.1, ske genom en förverkandeförklaring av domstol, genom strafföreläggande eller genom föreläggande av ordningsbot. Inom specialstraffrätten finns exempel på att förverkande också kan beslutas i annan ordning (se t.ex. 2 § lagen [1958:205] om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.).

Enligt 36 kap. 17 § första stycket brottsbalken tillfaller förverkad egendom staten. I lagen (1974:1066) om förfarande med förverkad egendom och hittegoods m.m. finns närmare bestämmelser om hur staten skall förfara med sådan egendom. Huvudregeln är att förverkad egendom skall försäljas. I 4 § i 1974 års lag anges att myndighet som omhänderhar egendom som avses i lagen omedelbart får låta försälja denna om den ej kan vårdas utan fara för förstöring, vården av den är förenad med alltför stora kostnader eller särskilda skäl eljest föreligger. Enligt 5 § skall egendom som kan befaras komma till brottslig användning eller eljest är olämplig för försäljning oskadliggöras.

Här bör åter bestämmelsen i 36 kap. 5 § tredje stycket brottsbalken omnämnas. Där stadgas, som ovan nämnts, att särskild rätt till egendom som förklaras förverkad består, om inte även den särskilda rätten förklaras förverkad. Med särskild rätt avses enligt förarbetena begränsade sakrätter som panträtt och retentionsrätt men även en säljares rätt till gods som har sålts med äganderättsförbehåll (prop. 1968:79 s. 63).

### 4.4 Egendomsskyddet

#### *Regleringen*

Lagstadgade regler om egendomsskydd finns, såvitt här är av intresse, dels i regeringsformen, dels i den europeiska konventionen den 4 november 1950 om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna (Europakonventionen).

I regeringsformen är det bestämmelsen i 2 kap. 18 § som främst är av intresse. Sedan den 1 januari 1995 har paragrafen följande lydelse:

”Varje medborgares egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen.

Den som genom expropriation eller annat sådant förfogande tvingas avstå sin egendom skall vara tillförsäkrad ersättning för förlusten. Sådan ersättning skall också vara tillförsäkrad den för vilken det allmänna inskränker användningen av mark eller byggnad på sådant sätt att pågående markanvändning inom berörd del av fastigheten avsevärt försvåras eller skada uppkommer som är betydande i förhållande till värdet på denna del av fastigheten. Ersättningen skall bestämmas enligt grunder som anges i lag.

Alla skall ha tillgång till naturen enligt allemansrätten oberoende av vad som föreskrivits ovan.”

Genom lagen (1994:1219) om den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, som trädde i kraft den 1 januari 1995, är Europakonventionen med vissa i lagen angivna tilläggsprotokoll numera också en del av svensk rätt. I första tilläggsprotokollet (den 20 mars 1952) till konventionen stadgas följande i artikel 1:

”Varje fysisk eller juridisk person skall ha rätt till respekt för sin egendom. Ingen får berövas sin egendom annat än i det allmännas intresse och under de förutsättningar som anges i lag och i folkrättens allmänna grundsatser.

Ovanstående bestämmelser inskränker dock inte en stats rätt att genomföra sådan lagstiftning som staten finner nödvändig för att reglera nyttjandet av egendom i överensstämmelse med det allmännas intresse eller för att säkerställa betalning av skatter eller andra pålagor eller av böter och viten.”



*Innebörden av reglerna*

Ändringen i 2 kap. 18 § regeringsformen som trädde i kraft den 1 januari 1995 och inkorporeringen av Europakonventionen behandlades i samma lagstiftningsärende (se bl.a. SOU 1993:40 och prop. 1993/94:117).

Till en början kan sägas att regleringen i 2 kap. 18 § regeringsformen utgör en närmare precisering av det egendomsskydd som Europakonventionen anger (prop. 1993/94:117 s. 13 och 15).

Man frågar sig sedan vilket skydd det är som ges i de olika reglerna. *Egendomsbegreppet i artikel 1* har getts en vidsträckt innebörd. Med uttrycket ”egendom” avses inte enbart äganderätt till fast eller lös egendom i civilrättslig mening utan även fordringar och immateriella rättigheter skyddas av artikeln. Även legitima förväntningar om ekonomiska förmåner kan vara sådana att de får anses utgöra ”egendom” enligt artikeln. Det måste dock vara fråga om existerande rättigheter och inte mer eller mindre välgrundade förväntningar om att förvärva egendom i framtiden. Också ekonomiska intressen och förväntningar som har samband med utövandet av näringsverksamhet omfattas av skyddet. Som exempel kan nämnas att rätten att vara verksam som revisor, att servera alkoholdrycker på restaurang och att exploatera en grustäkt faller under artikelns tillämpningsområde (SOU 2001:19 s. 84).

Enligt den Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna (Europadomstolen) innehåller artikeln tre rättsregler:

- den första fastslår principen om respekt för äganderätten,
- den andra uppställer villkoren för berövande av egendom och
- den tredje behandlar förutsättningar för att göra inskränkningar i rätten att nyttja egendom.

Vidare har domstolen uttalat att den måste ta ställning till tillämpligheten av de två senare reglerna innan den prövar om den första allmänna regeln har iakttagits samt att de tre reglerna har ett visst samband med varandra på så sätt att de två sista reglerna avser särskilda fall av ingrepp i äganderätten och att dessa därför måste tolkas i ljuset av den allmänna principen som anges i första regeln (a.s.).

När det gäller kravet på att egendomsberövandet skall ske ”i det allmännas intresse” är det i första hand de nationella organen – bl.a. domstolar – som har att göra denna bedömning. De har tillerkänts en betydande bedömningsfrihet. Europadomstolen kan dock pröva om denna frihet har utövats på ett rimligt och proportionerligt sätt. Vid prövningen av om ett äganderättsintrång är försvarligt gör Europadomstolen en proportionalitetsbedömning. Resultatet av den är avgörande för frågan om artikeln har kränkts eller inte. Den prövning domstolen gör är en avvägning mellan det allmännas intresse och det men som den enskilde lider. Vid denna bedömning är det av stor betydelse om ersättning har tillerkänts den enskilde.

Vad avser kravet på att egendomsberövande endast får ske ”under de förutsättningar som anges i lag” innebär detta inte bara att det skall finnas stöd för åtgärden i nationell lag. Den nationella lagen skall också vara tillgänglig och tillräckligt precis för att göra ingreppet i äganderätten förutsebart och lagens innehåll skall också tillgodose rimliga rättssäkerhetskrav (a.a. s. 85).

Vidare har Europadomstolen slagit fast att första meningen i första stycket av artikeln om var och ens rätt till respekt för sin egendom har en självständig betydelse. Trots att det varken är fråga om egendomsberövande eller inskränkning i rätten att nyttja egendom kan det ändå anses föreligga en äganderättskränkning (a.a. s. 86).

När det gäller *egendomsskyddet i 2 kap. 18 § regeringsformen* kan följande konstateras. Med uttrycket ”varje medborgare” avses såväl fysiska som juridiska personer (prop. 1993/94:117 s. 48). Både fast och lös egendom omfattas av bestämmelsen.

Som anförs i nämnda proposition kan den enskildes egendom inte ovillkorligt tryggas av det allmänna. Vidare uttalas:

”Samhällets behov av mark för naturvårds- och miljöintressen, totalförsvarsändamål och för bostadsbyggande, trafikleder, rekreation och andra liknande ändamål måste självfallet kunna tillgodoses. För sådana särskilt angelägna ändamål måste som en sista utväg finnas möjlighet att tvångsvis ta i anspråk annans egendom eller begränsa ägarens möjligheter att fritt använda sin egendom. Det måste även vara möjligt att

kunna vidta sådana åtgärder till förmån för enskild för att t.ex. anordna lämplig utfartsväg eller förhindra olämplig eller störande bebyggelse i grannskapet.”

Med uttrycket ”expropriation eller annat sådant förfogande” avses olika former av tvångsövertagande av förmögenhetsrätt som innebär ett överförande eller ianspråktagande av rätten. Regeln omfattar även expropriativa ingrepp enligt annan lagstiftning än expropriationslagen. Inte bara äganderätt utan även särskild rätt till egendom med ekonomiskt värde som t.ex. nyttjanderätt och servitutsrätt och immateriella rättigheter omfattas av skyddet enligt bestämmelsen.

Av förarbetena framgår att uttrycket ”angelägna allmänna intressen” inte är möjligt att i detalj beskriva (a.s.). Det är emellertid, anförs det, sådana ingrepp som är motiverade med hänsyn till intresset av att kunna tillgodose allmänhetens berättigade krav på en god miljö och möjligheterna att kunna bevara och skydda områden som är av särskild betydelse från naturvårdssynpunkt som i första hand åsyftas, liksom intresset av att kunna ge allmänheten tillgång till naturen för rekreation och friluftsliv. Även samhällets behov av mark för anläggande av vägar och andra kommunikationsleder m.m. avses. Vad som är ett angeläget allmänt intresse måste till slut, anförs i förarbetena, i viss mån bli föremål för en politisk värdering där hänsyn då även måste tas till vad som är godtagbart från rättssäkerhetssynpunkt i ett modernt och demokratiskt samhälle.

I paragrafens andra stycke slås rätten till ersättning fast.

### *Europakonventionens konstitutionella ställning och förhållande till 2 kap. regeringsformen*

Som nämnts ovan införlivades Europakonventionen med den svenska rättsordningen genom inkorporering av konventionstexten i den svenska lagstiftningen. Det innebär att det i lag föreskrivs att själva den autentiska konventionstexten gäller som svensk lag. I samband med detta infördes också en ny bestäm-

melse i regeringsformen som ytterligare markerar den betydelse som konventionen har. I 2 kap. 23 § regeringsformen stadgas att lag eller annan föreskrift inte får meddelas i strid med Sveriges åtaganden på grund av den europeiska konventionen angående skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna. Avsikten med denna bestämmelse är att skapa en garanti för att Europakonventionens regler inte sätts åt sidan genom inhemska föreskrifter (a.a. s. 53).

Risken för att det skulle uppstå en konflikt mellan Europakonventionens bestämmelser och föreskrifterna i 2 kap. regeringsformen är mycket små. Om de två regelsystemen inte skulle ge samma skydd kommer den regel som går längst att bli den som avgör hur långt skyddet för fri- och rättigheterna sträcker sig. Regelsystemen kan sägas komplettera varandra (a.a. s. 37).

Om det skulle uppstå en konflikt mellan konventionen och annan lag kan reglerna om lagprövning i 11 kap. 14 § regeringsformen komma att bli tillämpliga. Det förutsätts dock att motstridigheten är av uppenbar karaktär för att bestämmelsen skall kunna tillämpas. Skulle det vara så att en lagstiftning uppenbart strider mot konventionen kan sådana regler således sättas åt sidan av domstolar och myndigheter med stöd av nämnda bestämmelse. I övriga fall, där en reglering inte uppenbart strider mot konventionen, måste konflikten lösas genom lagtolkning eller med hjälp av rättstillämpningsmetoder (a.a. s. 36–37). Här kan nämnas tolkningsprincipen om fördragskonform tolkning som innebär att svenska författningar presumeras vara förenliga med Sveriges internationella åtaganden och därför skall tolkas i fördragsvänlig anda. Andra erkända principer att använda sig av vid lösandet av en konflikt kan vara lex-posterior-principen, som innebär att yngre lag går före äldre lag, eller principen om lex specialis, enligt vilken princip en specialregel går före en allmänt hållen bestämmelse oavsett bestämmelsernas inbördes ålder (a.a. s. 38).

Den enskilde medborgaren är berättigad till det skydd som såväl grundlagen som konventionen ger. Det fri- och rättighetskydd som grundlagen och konventionen ger kan sägas vara ku-

mulativt och den enskilde kan således åberopa den regel som i varje situation ger honom det starkaste skyddet (a.a. s. 39).

Man kan, mot bakgrund av vad som ovan redovisats, fråga sig hur beslag och förverkande skall betraktas i förhållande till reglerna om egendomsskydd.

Som framgått ovan är det Europadomstolen som avgör om det föreligger en kränkning av egendomsskyddet eller inte. Vid prövningen av om ett äganderättsintrång är försvarligt gör domstolen en proportionalitetsbedömning. Resultatet av den är avgörande för frågan om artikeln har kränkts eller inte. Den prövning domstolen gör är en avvägning mellan det allmännas intresse och det men som den enskilde lider. Vid denna bedömning är det, som nämnts, av stor betydelse om ersättning har tillerkänts den enskilde.

Frågan hur beslag och förverkande skulle behandlas – som ett egendomsberövande enligt första stycket i artikel 1 eller som en nyttjandereglering enligt andra stycket – uppkom första gången i Handyside-fallet från 1976 (se Karin Åhman, Egendomsskyddet, 2000, s. 318).

I samband med att klaganden gav ut en bok avsedd för skolorna inledde åklagaren en förundersökning för att se om bokens innehåll stred mot *Obscene Publications Act*. Beslut fattades om att beslagta kopior av boken. Klaganden dömdes sedermera för brott mot nämnda lag. Domstolen beslutade att de beslagtagna böckerna skulle förverkas och förstöras. Inför Domstolen uppkom sedan frågan hur de olika straffprocessuella åtgärderna skulle betraktas. Var det berövande av egendom eller kontroll av egendomens nyttjande? Domstolen uttalade att beslagen var provisoriska och skulle gå åter om klaganden skulle komma att bedömas som oskyldig. Trots att han inte längre innehade egendomen utan den befann sig hos polisen var inte ingreppet att bedöma enligt mening två i första stycket, utan enligt andra stycket. Nyttjanderegleringen som hade stöd i lag och som avsåg att skydda moralen stred enligt Domstolen inte mot artikeln. Förverkandena däremot berövade klaganden hans egendom slutligt men bedömdes ha stöd i sista punkten i andra stycket, som bland

annat föreskrev om statens rätt att säkerställa pålagor, och äganderätten ansågs inte heller kränkt i detta avseende.

I den allmänna folkrätten förespråkas uppfattningen att denna typ av rättsverkan av brott innebär berövande och i doktrinen anges att förverkande utgör undantag från en eljest klar regel att ersättning skall utgå vid egendomsberövanden. Så länge som sanktionen inte strider mot andra etablerade principer inom folkrätten godkänner man därför förverkande utan ersättningsrätt (a.a. s. 318–319).

När det gäller allmänintresset i andra stycket i artikel 1 skiljer sig detta i princip inte från allmänintresset enligt första stycket (a.a. s. 331). Några exempel på vilka ingrepp som enligt Europadomstolen godkänts för att uppnå ett specifikt allmänintresse är förverkande av egendom som anses olagligt åtkommen för att hindra fortsatt olagligt bruk till skada för samhället och förverkande av egendom som bedömts som olaglig och farlig för allmänheten (Handyside-fallet). Vanligt förekommande är bl.a. moraliska intressen, ekonomiska intressen och rättssäkerhetsintressen (a.a. s. 332–333).

Sammantaget kan beträffande beslag och förverkande följande sägas. Dessa två ingreppstyper har av konventionsorganen betraktats som nyttjandeingrepp eller – annorlunda uttryckt – berövande med syfte att reglera nyttjandet av egendom och därför på denna grund bedömts hamna under andra stycket om ingrepp i nyttjandet. Speciellt för beslag och förverkande är att de är avsedda att förhindra fortsatt brottslighet då föremålet för beslaget eller förverkandet används för att begå den brottsliga gärningen. De är inte att betrakta som ”rena straff”. Detta kan förklara varför de inte bedömts som berövanden (a.a. s. 357).

När det sedan gäller förhållandet till 2 kap. 18 § regeringsformen saknas, mot bakgrund av vad som anförts ovan, anledning att anta att bedömningen av egendomsskyddet i förhållande till beslag och förverkande skulle utfalla annorlunda.

## 4.5 Förverkande enligt trafikbrottslagen

### 4.5.1 7 § trafikbrottslagen tillämpas restriktivt

Från Brottsförebyggande rådet har inhämtats att rådet inte producerar någon statistik beträffande förverkande enligt 7 § trafikbrottslagen. Däremot har Brottsförebyggande rådet redovisat annan statistik som är av intresse i sammanhanget (Sveriges officiella statistik, tabell 140 och 420).

När det gäller brott mot trafikbrottslagen framgår sålunda att det under 2002 anmäldes ca 75 500 sådana brott. De vanligaste brotten var olovlig körning och olovlig körning, grovt brott, ca 42 000, samt rattfylleri och grovt rattfylleri, ca 19 500. Av sistnämnda anmälningar avsåg ca 4 600 rattfylleri under påverkan av narkotika.

När det sedan gäller personer lagförda för brott mot trafikbrottslagen under samma period framgår att summan av domar, strafförelägganden och åtalsunderlåtelse uppgick till ca 25 700, varav ca 14 000 avsåg olovlig körning och olovlig körning, grovt brott, samt ca 10 000 rattfylleri och grovt rattfylleri. I den sistnämnda summan ingår ca 260 fall av rattfylleri under påverkan av narkotika.

På senare tid har uppmärksamats att allt fler drograttfylleribrott anmäls. Enligt preliminär statistik från Brottsförebyggande rådet för 2003 anmälde polisen ca 5 400 personer som misstänktes ha kört ett fordon i narkotikapåverkat tillstånd. Det är en ökning med en sjättedel jämfört med året innan då ca 4 600 misstänkt drogpåverkade förare anmäldes.

I 7 § trafikbrottslagen föreskrivs att ett fordon som använts vid brott enligt lagen får förklaras förverkat om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt. Förverkanderegeln har alltså inte ett bestraffande syfte utan endast ett brottsförebyggande sådant.

*Förarbetena* till lagbestämmelsen har redovisats i det föregående. Här bör återges att det när förverkandebestämmelsen infördes 1987 också i förarbetena (prop. 1986/87:81 s. 5–6 och 10) angavs att tanken med bestämmelsen om förverkande var att för-

verkande skall användas då föraren genom upprepade brott eller på annat sätt visat en uppenbar hänsynslöshet och det med hänsyn härtill finns en överhängande risk för återfall. Vidare uttalades att bestämmelsen förutsätter en mycket restriktiv tillämpning.

I 1994 års lagstiftningsärende uttalades i förarbetena (prop. 1993/94:44 s. 70 f.) att bedömningen av om ett förverkande behövs med hänsyn till risken för fortsatt brottslighet även fortsättningsvis måste göras genom en sammanvägning av samtliga omständigheter men att borttagandet av uppenbarhetsrekvisitet innebar att lägre krav skulle ställas i detta avseende än vad som tidigare varit fallet. Vidare anfördes att det var tillräckligt att risken för fortsatt brottslighet enligt vanliga bedömningsprinciper framstår som beaktansvärd. Risk för återfall kan, enligt förarbetena, allmänt sett sägas 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.

I *rättspraxis* har bestämmelsen i 7 § trafikbrottslagen alltsedan den infördes tillämpats med försiktighet. De före den 1 februari 1994 gällande förutsättningarna för förverkande – nämligen ”om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet” – har i praxis tillämpats så att det krävts att åtskilliga omständigheter föreligger för att ett säkert antagande skall kunna göras om att brott kommer att begås i framtiden. Här skall redovisas ett rättsfall där detta synsätt kommit till uttryck.

I NJA 1988 s. 80 hade den tilltalade gjort sig skyldig till bl.a. olovlig körning vid sju tillfällen (den 12 mars, den 20, 23 och 25 juli samt den 6, 7 och 31 augusti 1987) och rattfylleri vid ett tillfälle (den 20 juli 1987). Han hade tidigare under perioden 1975–1987 vid 16 tillfällen dömts för 86 fall av olovlig körning, fyra fall av vårdslöshet i trafik, ett fall av rattfylleri och ett fall av s.k. smitning. Vidare upplystes att den tilltalade hade suttit anhållen och häktad under tiden den 31 augusti till den 17 november 1987 och på nytt ertappats med att ha kört olovligen den 17–19 november, vilket han dömts för den 30 november 1987. Högsta



domstolen – som slutligen biföll Riksåklagarens talan om förverkande – uttalade bl.a. följande i sina domskäl. Med hänsyn till den starka restriktivitet som enligt förarbetena skall iakttas i tillämpningen kan inte, som hovrätten antagit, de sex körtillfällena i juli och augusti 1987 ensamma grunda ett tillräckligt säkert antagande om återfallsrisken. Det måste i vart fall när det gäller olovliga körningar krävas ett underlag från en betydligt längre tidrymd och dessutom upprepade lagföringar som visar att normala påföljder är verkningslösa för att hindra fortsatta överträdelser av samma slag. Om däremot hänsyn tas till trafikbrotten och ingripandena före förverkandebestämmelsens ikraftträdande den 1 juli 1987, framstår förevarande fall när det gäller faran för fortsatt brottslighet som ett typexempel på vad lagstiftaren måste ha syftat på när lagändringen genomfördes.

Genom lagändringen den 1 februari 1994 slopades kravet på att det skulle vara ”uppenbart” att ett förverkande behövdes för att förebygga fortsatt trafikbrottslighet. I praxis har bestämmelsen i dess nya och alltjämt gällande lydelse tillämpats så att det ofta krävts flera relativt närliggande domar för att domstolen skall anse sig kunna göra ett säkert antagande om att brott kommer att begås i framtiden. Detta synsätt kommer till uttryck i följande rättsfall.

I NJA 1996 s. 436 hade den tilltalade under cirka en och en halv månads tid under perioden september–den 20 oktober 1994 vanemässigt fört olika personbilar utan behörighet. Han hade genom tre tidigare domar dömts för trafikbrott begångna 1989 (rattonykterhet), 1990 (olovlig körning, grovt brott), 1992 (olovlig körning, grovt brott och grov vårdslöshet i trafik) och 1993 (olovlig körning, grovt brott). Högsta domstolen uttalade att det vid en samlad bedömning inte kunde anses att trafikbrotten var så omfattande eller allvarliga att ett förverkande behövdes för att förebygga fortsatt brottslighet enligt trafikbrottslagen. Det beaktades särskilt att tidigare trafikbrott legat förhållandevis långt tillbaka i tiden och begåtts med lång tids mellanrum.

#### 4.5.2 Myndigheter inom rättsväsendet är kritiska till gällande regler om förverkande

Vid utförandet av uppdraget har erforderligt material inhämtats från Rikspolisstyrelsen, Riksåklagaren, Vägverket och Brottsförbyggande rådet. De frågeformulär som har skickats ut till dessa myndigheter finns i bilaga 2. I det följande berörs de svar som inkommit. En utförlig sammanställning av svaren från åklagare och polis finns i bilaga 3.

##### *Kravet på att fordonet skall ha tillhört gärningsmannen*

Som angetts i det föregående krävs det för att ett fordon skall kunna förverkas att det vid brottet tillhör gärningsmannen eller vissa andra (se 36 kap. 5 § brottsbalken). Vid genomgång av det material som inhämtats från polis- och åklagarmyndigheter framgår tydligt att det i särklass största problemet vad avser tillämpningen av 7 § trafikbrottslagen är "äganderättsfrågan".

Från polisens sida har bl.a. följande framhållits. Det är inte ovanligt att polisen underlåter att beslagta fordon på grund av att ägarförhållandena är oklara. Det förekommer också inte helt sällan att förverkandeyrkanden inte bifalls just på grund av äganderättsfrågan. Det faktum att beslag inte kan ske utnyttjas i stor utsträckning av körkortslösa förare och av de som kör rattfulla. Det är vanligt att personer utan körkort kör varandras fordon, dvs. fordon som man själv inte är ägare till – s.k. korsvist ägande – och på det sättet undgår förverkande. Ägarbyten görs i många fall efter det att polisen beslagtagit bilen.

Beslag och förverkande måste kunna ske trots oklara ägarförhållanden. Om förverkanderegeln i trafikbrottslagen skall ha någon effekt så måste det ges möjlighet att förverka fordonet även från brukaren av fordonet.

Åklagarmyndigheterna har anfört huvudsakligen följande. Det största problemet vid tillämpningen av 7 § trafikbrottslagen är utredandet av ägarförhållandet. Svårigheter uppstår när det inte är registrerad ägare som gör sig skyldig till de trafikbrott som leder till att fordonet tas i beslag och yrkas förverkat.

En stor del av de fordon som skulle vara aktuella att förverka och som det ur trafiksäkerhetssynpunkt skulle vara mycket angeläget att förverka är personbilar med lågt värde (ofta under 5 000 kr), många gånger belagda med körförbud, i mycket dåligt skick och som används av en eller flera notoriska trafikbrottslingar som inte är registrerade ägare. De registrerade ägarna är ofta mycket svåra att komma i kontakt med och brukarna känner till att ett påstående om att man inte äger bilen kan leda till att den inte förverkas. Bilarna säljs eller byts mellan kriminella eller missbrukare. Var och en som grips med bilen kan invända och invänder att han inte längre äger den, att överlåtelseanmälan är på väg till bilregistret etc.

Det är inte heller ovanligt att varken den nye eller tidigare registrerade ägaren brytt sig om att anmäla ägarbytet till bilregistret. Det är t.ex. vanligt att en bil bytt ägare åtskilliga gånger utan att detta registrerats och förverkandefrågan kan därigenom kompliceras avsevärt.

Det förekommer också att gärningsmannen uppger att fordonet just har sålts till en annan, att han eller hon därefter genom en skentransaktion avhänder sig fordonet och att köpet dateras till en tidpunkt före det aktuella trafikbrottet. Det är då under vissa förutsättningar möjligt att få till stånd en registrering i bilregistret om att ägarbyte skett vid tidpunkten för trafikbrottet. Om en anmälan om ägarbyte inkommer till Vägverket inom tio dagar från överlåtelsen registreras ägarbytet från dagen för överlåtelsen. Inkommer anmälan senare registreras den nya ägaren först den dag som anmälan kommer in och registreras.

Ofta kan det också vara så att den som framför ett fordon inte själv står som registrerad ägare av fordonet och hävdar att han lånat bilen utan lov av ägaren eller så uppger ägaren att han inte kände till att den som förde fordonet var körkortslös.

Äganderätten kan ibland också skapa problem genom att bulvaner, minderåriga, släktingar etc. står som ägare till ett fordon som i realiteten brukas av den misstänkte/tilltalade. Det förekommer inte sällan vid upprepade fall av olovlig körning att fordonet som framförts är registrerat på en till föraren närstående

person och att reglerna i 36 kap. 5 § brottsbalken inte är tillämpliga.

Kretsen mot vilka ett förverkande kan ske är alltför snäv. En utvidgning av kretsen mot vilka ett förverkandeyrkande kan riktas skulle innebära att bestämmelsen i 7 § trafikbrottslagen kan användas i mycket större utsträckning och därmed verkligen förebygga trafikbrott.

I praktiken riktas förverkandeyrkandet vanligen mot den som framfört fordonet men det förutsätter att det går att styrka att den person som anträffats i bilen är att anse som ägare t.ex. genom att han använder den i stor omfattning. Vid olovlig körning kan ägaren i många fall åtalas för tillåtande av olovlig körning. Den som är registrerad ägare i vägtrafikregistret borde betraktas som ägare och vara den som ett förverkandeyrkande riktas mot.

Utredningstekniskt kan äganderätsfrågorna upplevas som svåra av polisen. Utbildning av polismän i sådana och närliggande frågor behövs.

*Kravet på att det skall finnas ett behov av att förverka fordonet för att förebygga fortsatt brottslighet*

Från rättsväsendets myndigheter har också framförts viss kritik mot den restriktiva tillämpningen av 7 § trafikbrottslagen.

Åklagarmyndigheterna har anfört i huvudsak följande. Ett av de problem som uppkommer i den praktiska tillämpningen av 7 § trafikbrottslagen rör vilken utredning som krävs för att det skall anses föreligga ett behov av att förverka bilen för att förebygga fortsatt brottslighet. De krav som uppställs av domstolarna för att ett fordon skall förverkas är för högt ställda och varierar dessutom över landet. Det råder osäkerhet om vad som krävs för att få bilen förverkad i form av antalet olovliga körningar eller andra trafikbrott. Det är dock helt klart att begreppet "behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet" har fortsatt att tolkas restriktivt även efter lagändringen 1994. NJA 1996 s. 436 ställer fortfarande till problem.

Av de synpunkter som *polismyndigheterna* har lämnat framgår att den restriktiva tillämpningen av 7 § trafikbrottslagen inte förefaller vara något problem i deras arbete. Polismyndigheterna gör de beslag som de anser är lagliga och sedan är det åklagarmyndigheternas uppgift att föra frågan om förverkande vidare. Det framgår dock att det från polisens sida hos åklagarmyndigheterna efterfrågas ramar för när beslag bör ske. Osäkerhet föreligger framförallt när det gäller antalet tidigare lagföringar, inom vilken tidsperiod dessa bör ha inträffat samt "värderingen" av olika brott (t.ex. värderas en olovlig körning lika som ett trafiknykterhetsbrott när man ser till antalet?).

#### *Dyrt för polisen att hantera beslagtagna fordon*

Från polisens sida har framhållits att ett av de stora problemen i sammanhanget är att kostnaderna för förvaring av beslagtagna fordon är stora och ökar alltmer. Detta beror huvudsakligen på att tiden från det att ett beslag gjorts till dess att ett lagakraftvunnet förverkandebeslut föreligger ofta är lång. Det har framkommit att kostnaderna för förvaring inte står i proportion till fordonens ofta mycket låga värden.

Detta kostnadsproblem är främst ett problem för polisen. Av de synpunkter som polisen lämnat i denna del kan följande redovisas.

Tiden från det att ett beslag gjorts till dess att ett lagakraftvunnet förverkandebeslut föreligger varierar mellan ett par månader och upp till ett par år. Genomsnittstiden förefaller vara tio månader till ett år. Det förekommer att fordon inte avhämtas sedan ett beslag har hävts. Det rör sig då huvudsakligen om bilar av lågt värde.

Kostnaderna för hanteringen av beslagtagna bilar varierar stort mellan polismyndigheterna i landet, från några tiotusentals kronor per år upp till flera hundratusen kronor årligen. Kostnaderna består bl.a. av kostnader för förvaring – vilket förefaller vara den stora kostnadsposten – bärgning, värdering och skrotning. Till detta kommer personalkostnader. Även när det gäller värdet på

de fordon som beslagtas förekommer variationer. Det är dock alldeles tydligt att det i allt väsentligt rör sig om fordon av låga värden, i många fall rena "skrotbilar" som i princip saknar värde. Det genomsnittliga värdet ligger klart under 5 000 kr.

I övrigt har polismyndigheterna anfört bl.a. följande. De välkomnar en förändring när det gäller omhändertagna fordon som kan leda till att hanteringen av dessa fordon underlättas. Dessa fordon medför mycket besvär och onödigt stora kostnader. Kostnaderna står inte på något sätt i relation till värdet av de, i många fall, skrotbilar som måste förvaras av polisen under oftast avsevärd tid för att sedan behöva lämnas tillbaka till den inte helt oförvitlige medborgaren från vilken bilen beslagtogs. Att ta dessa fordon i beslag med stöd av 7 § trafikbrottslagen är dock bra i brottsförebyggande syfte. Önskvärt vore om man i ett tidigt skede kunde skrota bilarna som ofta betingar låga värden och är trafikfarliga. Om ett direktförverkande kunde ske skulle kostnaderna för fordonsuppställning mer än halveras. Det finns flera exempel som visar att endast bärgningskostnaderna för ett fordon överstiger värdet av fordonet (enligt ett exempel understeg bilens värde 2 500 kr, bärgningskostnaden uppgick till 2 100 kr och den sammanlagda kostnaden för fordonet uppgick till ca 20 000 kr). Nya regler borde bli enkla att tillämpa.

#### 4.6 Trafiksäkerhetsaspekter

När det gäller det svenska bilbeståndet framgår av statistik för 2002 (se Bilismen i Sverige 2002, utgiven av BIL Sweden) att närmare hälften – 48,4 procent – av alla personbilar som förs på de svenska vägarna är över tio år gamla. Även om det har skett en viss förnyring av bilbeståndet under senare år så har Sverige fortfarande den näst äldsta bilparken inom EU, endast Finland har äldre bilar. Som exempel kan nämnas att ca 208 000 bilar är av årsmodell 1981 eller tidigare.

Av de uppgifter som rättsväsendets myndigheter lämnat i förevarande lagstiftningsärendet framgår att de fordon som tas i beslag ofta är i dåligt skick och i sig utgör en trafikfara. Dessut-

om är de förare som framför fordonen många gånger körkortslösa och inte sällan påverkade, vilket ökar risken för trafikolyckor ytterligare.

Från polisens sida har framförts att uppemot 90 procent av de fordon som tas i beslag är behäftade med brister ur trafiksäkerhetssynpunkt och ofta belagda med körförbud. Dessa brister förekommer huvudsakligen på fordon med lågt värde. De bilar som efter att ett beslag hävts skall lämnas tillbaka till ägaren får många gånger inte framföras på väg på grund av sina brister.

Söderorts polismästardistrikt (Stockholms län) har anfört bl.a. följande. Sedan den 15 februari 2003 har Söderortspolisen medvetet tillsammans med åklagarkammaren ägnat särskild uppmärksamhet åt beslag enligt 7 § trafikbrottslagen. Anledningen är att en genomgång av olyckor med svårt skadade och dödade inom distriktet visat att vållande till svår olycka i mycket stor utsträckning är en missbrukare utan körkort, yrkesförbrytare, alkoholist eller någon som på annat sätt är marginaliserad. Tanken har varit att minska antalet svårt skadade och dödade. Fram till den 13 september 2003 var antalet dödade i distriktet reducerat till noll mot tre året innan. Första dödsolyckan inträffade då i Farsta av fordon fört av en rattfull. Detta ger starka skäl till att se ett relevant orsakssamband.

Från åklagarmyndigheternas sida har man bekräftat den bild som polismyndigheterna ger beträffande aktuella fordons trafikfarlighet. Man har anfört bl.a. följande. En stor del av de fordon som skulle vara aktuella att förverka och som det ur trafiksäkerhetssynpunkt skulle vara mycket angeläget att förverka är personbilar med lågt värde (ofta under 5 000 kr), många gånger belagda med körförbud, i mycket dåligt skick och som används av en eller flera notoriska trafikbrottslingar som inte är registrerade ägare. De registrerade ägarna är ofta mycket svåra att komma i kontakt med och brukarna känner till att ett påstående om att man inte äger bilen kan leda till att den inte förverkas.

## 4.7 Ägaransvar på trafikområdet

Det finns i dag ett visst ägaransvar inom trafiklagstiftningen. Ett antal bestämmelser innehåller regler som medför ansvar för ägaren, eller annan som anses ha rådighet över fordonet, om dennes fordon brukas av annan.

I 3 § trafikbrottslagen finns regler om olovlig körning. I 3 § tredje stycket anges att om någon uppsåtligt eller av oaktsamhet såsom förare av körkortspliktigt fordon anställer och brukar den som inte äger rätt att föra fordonet eller i annat fall tillåter någon annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill döms till böter. Detsamma gäller, enligt fjärde stycket, förande av traktor, motorredskap och spårvagn. Syftet med bestämmelsen är att skapa garantier för att den typ av fordon varom fråga är endast förs av behöriga personer. Straffansvaret läggs därför på den som har sådan rådighet över fordonet att han kan bestämma vem som skall föra det.

En fråga som är relevant i sammanhanget är vilka krav som skall ställas när det gäller "tillåtarens" insikter om den andres bristande behörighet. Högsta domstolen har prövat frågan i NJA 1978 s. 725. Högsta domstolen säger bl.a. att bestämmelsen i 3 § tredje stycket trafikbrottslagen får anses förutsätta antingen uppsåt eller oaktsamhet hos den som tillhandahåller fordonet och att kravet på aktsamhet måste sättas relativt högt för att bestämmelsen skall fylla sitt syfte. En slutsats som kan dras av rättsfallet är att det för ansvar räcker att den som tillhandahåller fordonet inte haft skälig anledning anta att den andre var behörig att föra detta. Han behöver inte ha begärt att få se körkortet för att undgå klander.

Centrala bestämmelser om ägaransvar finns också i fordonsförordningen (2002:925). I 1 kap. 5 § anges att ägaren av ett fordon som är i bruk är skyldig att underhålla och sköta fordonet så att det är i föreskrivet skick. Ägaren av ett fordon är också skyldig att se till att fordonet inte används i strid med bestämmelserna i förordningen eller bestämmelser eller förbud som har meddelats med stöd av förordningen. Enligt 11 kap. 5 § döms ägaren av ett fordon till penningböter om han eller hon uppsåtligt eller



av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet används i strid mot körförbud, bestämmelserna om fordons beskaffenhet och utrustning i 2 kap. 1 § och föreskrifter som meddelats med stöd av förordningen, bestämmelserna om mopedbesiktning i 7 kap. 1 eller 3 §, eller bestämmelserna om lämplighetsbesiktning i 8 kap. 1 § 1–3. Ansvar inträder dock inte om bristfälligheten i fordonets beskaffenhet eller utrustning var av ringa betydelse eller om användandet endast avsåg färd till närmast belägna plats för att avhjälpa en skada som har uppkommit under färden och fordonet kunde användas utan någon uppenbar fara (6 §). Av 7 § framgår att den som använder någon annans fordon utan lov har samma skyldigheter som ägaren har enligt 1 kap. 5 § och döms i ägarens ställe enligt 5 §. Detsamma gäller den som innehar ett fordon med nyttjanderätt för obestämd tid eller för en bestämd tid som understiger ett år och har befogenhet att bestämma vem som får föra fordonet eller anlita någon annan förare än ägaren har utsett. Vidare finns regler om fordon som ägs eller används av bl.a. stat, kommun, oskiftat dödsbo, konkursbo, bolag eller andra juridiska personer.

Ett annat exempel på regler som medför straffansvar för ägaren om dennes fordon brukas av annan finns i 17 kap. 1 § första och andra styckena förordningen (2001:650) om vägtrafikregister. Där anges att ägaren av ett fordon döms till penningböter om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som skäligen har kunnat krävas av honom eller henne för att hindra att fordonet brukades. Bestämmelsen omfattar bl.a. registreringsskyltarnas placering på fordonet m.m.

Vidare bör i sammanhanget nämnas bestämmelserna i 14 kap. 11 § trafikförordningen (1998:1276). Där anges att ägaren av ett fordon döms till penningböter om han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har underlåtit att göra vad som ankommit på honom eller henne för att hindra att fordonet brukas i strid mot 4 kap. 3 (viss maximal släpvagnsvikt), 4 (viss maximilast) eller 12–14 (ej överskridande av vissa längdmått och bruttovikter) eller 18 a § (krav på vinterdäck eller likvärdig utrustning) eller mot lokal

trafikföreskrift enligt 10 kap. 1 § som rör fordons axel-, boggi-, eller trippelaxeltryck eller bruttovikt. Detsamma gäller den som innehar fordonet med nyttjanderätt och har befogenhet att bestämma om förare av fordonet eller anlitar en annan förare än ägaren har utsett.

#### 4.8 Vägtrafikregistret

Bestämmelser om vägtrafikregister finns i lagen (2001:558) om vägtrafikregister samt i förordningen (2001:650) om vägtrafikregister.

##### *Allmänt*

Lagen innehåller bestämmelser om registrering av uppgifter om personer samt om motordrivna fordon och släpfordon i ett vägtrafikregister (1 §).

De flesta fordon skall vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas (12 §).

Förordningen innehåller föreskrifter för tillämpning av lagen (2001:558) om vägtrafikregister (1 kap. 1 §).

Vägverket är central registreringsmyndighet för vägtrafikregistret (1 kap. 2 §) och länsstyrelserna regionala registreringsmyndigheter i fråga om körkorts- och yrkestrafikregistrering (1 kap. 3 §).

##### *Registrering*

Frågor om registrering prövas huvudsakligen efter ansökan (6 kap. 2 §). En ansökan om registrering skall göras av fordonets ägare och vara skriftlig. Den får föras över elektroniskt på det sätt Vägverket föreskriver. Ansökan skall innehålla

- uppgifter om ägarens identitet,

– de uppgifter om fordonet som behövs för att detta skall kunna säkert identifieras (6 kap. 4 §).

Till ansökan skall de handlingar och uppgifter bifogas som Vägverket föreskriver (6 kap. 5 §).

När sådana uppgifter om ägaren och fordonet som behövs för identifieringen har lämnats skall fordonet registreras. Registrering får dock vägras om fordonet är efterlyst eller om dess identitet är oklar på grund av att lämnade uppgifter om tidigare registrering, chassinummer eller annan märkning för identifiering inte har kunnat säkerställas vid en kontroll (6 kap. 7 §).

I samband med registrering av ett fordon skall Vägverket tilldela fordonet ett registreringsnummer och utfärda registreringsbevis (7 kap. 1 §). När ett fordon har registrerats skall Vägverket tillhandahålla registreringsskyltar för fordonet (7 kap. 5 §).

### *Ägarbyte*

Om ett fordon har bytt ägare skall den registrerade ägaren och den som förvärvat fordonet anmäla ägarbytet till Vägverket. Om endast ena parten anmält ägarbytet skall den andra ges tillfälle att yttra sig över anmälan innan registrering sker (10 kap. 1 §).

Den nye ägaren skall registreras från och med den dag som anges i anmälan. Om anmälan inte kommit in till Vägverket inom tio dagar från angiven dag för ägarbytet skall den nya ägaren registreras först från och med den dag anmälan kom in (10 kap. 2 §).

En anmälan om att en ny ägare skall registreras för ett fordon skall, i de flesta fall, göras skriftligen på fordonets registreringsbevis i original om inte annat är föreskrivet. Anmälan skall innehålla

1. den registrerade ägarens namn,
2. identitetsuppgifter för den som skall registreras som ägare,
3. fordonets registreringsnummer,
4. övriga uppgifter om fordonet som kan behövas för att detta skall kunna identifieras, och
5. uppgift om dag för ägarbytet (10 kap. 3 §).

Om det genom en lagakraftvunnen dom bestämts att någon annan än den registrerade ägaren har bättre rätt till fordonet eller om det annars finns någon särskild anledning, får en ny ägare till ett fordon registreras utan att en anmälan enligt 10 kap. 1 § inkommit till Vägverket. Den nye ägaren får i ett sådant fall registreras från en tidigare tidpunkt än vad som anges i 10 kap. 2 § (10 kap. 4 §).

## 5 Överväganden och förslag

### 5.1 Trafikfarliga fordon med låga värden som använts vid allvarliga trafikbrott bör i princip alltid förverkas

#### 5.1.1 Förverkande även om fordonet tillhör någon annan än den som begått brottet

*Nuvarande regler är inte tillräckligt effektiva*

Varje år anmäls ett stort antal brott enligt trafikbrottslagen. Under 2002 anmäldes ca 75 500 sådana brott, varav ungefär 42 000 fall av olovlig körning och 19 500 fall av rattfylleribrott. Det är ovanligt att fordon i dessa fall tas i beslag med stöd av 7 § trafikbrottslagen. De uppgifter som inhämtats från polis och åklagare tyder på att antalet beslag ligger i storleksordningen 2 000 per år samt att långt ifrån alla av dessa fordon slutligen förklaras förverkade.

En fråga som har aktualiserats i förevarande ärende är hur man skall komma till rätta med de situationer där det finns ett uppenbart behov av att ett förverkande av ett fordon sker men detta enligt gällande lag inte är möjligt eftersom förutsättningen att den som begått trafikbrottet äger fordonet inte är uppfylld. Som framgått kan situationen vara den att föraren de facto inte är ägare till fordonet men det kan också vara så att det inte går att leda i bevis vem som är ägare av fordonet.

Som nämnts i avsnitt 4.5.2 kan det röra sig om s.k. korsvist ägande mellan personer som inte innehar körkort; man kör varandras fordon – dvs. fordon som man inte själv äger – och und-

går på så sätt förverkande. Vidare är det inte heller ovanligt att underåriga – ofta små barn – står som ägare till fordon i vägtrafikregistret; enligt uppgift finns ca 4 200 barn som är 15 år eller yngre registrerade som bilägare till nästan 5 000 fordon. Det förekommer också en rad andra situationer där det är svårt att fastställa vem som äger ett fordon, t.ex. kan ett fordon vara överlåtet en eller flera gånger utan att någon anmälan om ny ägare gjorts till vägtrafikregistret. Dessa situationer är svåra att komma till rätta med för rättsväsendet.

Det kan konstateras att det inte är förenat med några större svårigheter att kringgå den gällande förverkanderegeln vid trafikbrottslighet, något som också sker i praktiken. Förverkanderegeln kan mot denna bakgrund inte anses vara tillräckligt effektiv. I det ligger också att tillämpningen av den framstår som i någon mån slumpartad. Det kan inte anses tillfredsställande att en person som följt de regler som finns om att korrekt registrera ägarförhållandena kan drabbas av att hans eller hennes fordon förverkas medan en person som i ett för övrigt likartat fall låtit bli att följa nämnda regler klarar sig undan.

#### *Trafiksäkerhetsskäl talar för effektivare regler*

När det gäller förverkande av fordon vid trafikbrottslighet går intressena av att förebygga brott och av en förbättrad trafiksäkerhet hand i hand. Det är självfallet av trafiksäkerhetsskäl som det krävs att den som framför ett fordon skall var behörig genom innehav av körkort och inte vara påverkad av alkohol eller andra droger. Att kraven har fog för sig framgår t.ex. av Vägverkets djupstudier över dödsolyckor i södra Sverige, 1997–2000 (publ. 2001:94). Verket konstaterar att minst var femte dödsolycka och nära hälften av alla singelolyckor med dödlig utgång är alkohol- eller drogrelaterade.

Av trafiksäkerhetsskäl är det också av stor betydelse att reglerna om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet är effektiva. Det är väl känt att det är vanligt förekommande med återfall i

olovlig körning och i trafiknykterhetsbrott. Förutsättningar att häkta misstänkta i dessa fall föreligger normalt inte.

Effektiva regler om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet torde försvåra för personer att återfalla i trafikbrottslighet. Även om en person har tillgång till flera fordon kan det antas att ett effektivt regelverk har en viss avhållande effekt. Det framstår mot denna bakgrund som i det närmaste självklart att trafiksäkerhetsvinster står att göra om reglerna om förverkande effektiviseras.

#### *Förverkande i vissa fall oavsett vem fordonet tillhör*

Eftersom det alltså av trafiksäkerhetsskäl är av stor betydelse att reglerna om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet är effektiva kan den nuvarande regleringen inte anses tillfredsställande. Det finns således ett behov av att reformera reglerna om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet så att dessa blir mer effektiva, något som förutsätter att det i vissa fall blir möjligt att förverka fordon i sådana fall där det fordon som använts vid trafikbrottet tillhör någon annan än den som begått brottet, liksom även i fall då det är oklart vem som äger fordonet. Mot denna bakgrund bör det, när det är påkallat från brottsförebyggande och trafiksäkerhetsmässiga aspekter, införas en möjlighet att förverka fordon som använts vid trafikbrottslighet oavsett vem fordonet tillhör.

I det föregående har redovisats de regler om egendomsskydd som finns i regeringsformen och i Europakonventionen (jfr avsnitt 4.4). Med hänsyn till att förverkande enligt en ny regel måste kunna ske även om fordonet tillhör någon annan än den som begått brottet eller om det är oklart vem som äger fordonet är det av egendomsskyddsskäl angeläget att den nya regeln bara avser sådana fall då intresset av att förebygga brott och trafiksäkerhetsskäl med styrka talar för en effektiv förverkandereglering. Den lagreglering som föreslås i det följande tar sikte just på sådana fall och den kan därför med hänsyn till de allmänna intres-

sen som gör sig gällande inte anses stå i strid med bestämmelser om egendomsskydd.

### **5.1.2 En ny bestämmelse om förverkande bör ta sikte på trafikfarliga fordon med låga värden som använts vid allvarliga trafikbrott**

#### *Några utgångspunkter*

Frågan är då hur en ny effektivare reglering av förverkande av fordon vid trafikbrottslighet bör utformas. Eftersom syftet med en regelförändring ytterst är att förbättra trafiksäkerheten bör en ny reglering omfatta sådana i praktiken förekommande fall där det finns ett behov av effektivisering. En ny effektivare förverkanderegeln bör som nämnts dock endast ta sikte på sådana fall där det finns särskilt starka skäl att förbättra brottspreventionen och trafiksäkerheten.

För att en förverkanderegeln skall bli effektiv bör den också på ett så precist sätt som möjligt ange förutsättningarna för förverkande. Regeln blir då lätt att tillämpa, vilket i sin tur bör medföra att misstagen vid regeltillämpningen blir få. Typiskt sett får en sådan regel också ett bättre genomslag i praktiken än en regel av annat slag. En tydlig regel är också att föredra med hänsyn till intressena av förutsebarhet och enhetlig tillämpning.

Det bör mot denna bakgrund och av effektivitetsskäl inte ställas upp något rekvisit om att det skall finnas ett behov av förverkande för att förebygga brott. Ett sådant rekvisit blir nämligen inte lätt att tillämpa eftersom det kräver att prognoser görs. En ny förverkanderegeln bör i stället gälla vid sidan av den nuvarande regeln i 7 § trafikbrottslagen om att ett fordon får förklaras förverkat om det behövs för att förebygga brott enligt samma lag och förverkande inte är oskäligt. Det reformbehov som framkommit tillgodoses i huvudsak genom det förslag som i det följande lämnas om en ny effektivare förverkanderegeln för vissa fall. Även om viss kritik riktats mot förverkandebedömningar också i andra fall än de som omfattas av förslaget har det inte fram-



kommit tillräckliga skäl att föreslå ändringar i den nu gällande förverkanderegeln. Det kan för övrigt inte heller uteslutas att praxis i fråga om den regeln kan komma att påverkas av ett genomförande av förslagen i denna promemoria om en effektivare förverkanderegeln.

#### *Allvarliga brott mot trafikbrottslagen*

Det skulle mot den angivna bakgrunden föra för långt att låta en ny förverkanderegeln gälla vid alla brott mot trafikbrottslagen. En avgränsning bör ske till de allvarligaste brotten vid vilka effektiva förverkanderegler av trafiksäkerhetsskäl är mest angelägna. En rimlig ordning är att en ny förverkanderegeln skall gälla vid sådana brott mot trafikbrottslagen för vilka fängelse är föreskrivet. Det betyder att regeln blir tillämplig vid

- grov vårdslöshet i trafik,
- olovlig körning, grovt brott,
- rattfylleribrott, och
- obehörigt avvikande från trafikolycksplats.

Den nya förverkanderegeln kommer däremot inte att gälla i fall av bl.a. vårdslöshet i trafik och olovlig körning som inte är att anse som grovt brott.

#### *Trafikfarliga fordon*

Av den tidigare redovisningen i promemorian framgår tydligt att de fordon som ägs korsvis etc. till stor del är fordon som har låga värden samt trafiksäkerhetsmässiga eller andra brister. En ny förverkanderegeln bör som nämnts ta sikte på endast sådana fall där starka trafiksäkerhetsskäl talar för en effektiv förverkandereglering. Sådana skäl får anses föreligga i fall då det fordon som använts vid trafikbrottet är bristfälligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Även om det finns ett ägaransvar på trafikområdet synes det föra för långt att låta ett fordon som inte har några trafiksäkerhetsbrister av betydelse kunna förverkas oavsett vem det till-

hör. Det bör därför för en ny förverkanderegels tillämpning krävas att fordonet har vissa trafiksäkerhetsbrister. Välskötta fordon kommer alltså över huvud taget inte att träffas av den nya effektivare förverkanderegeln.

Enligt 3 kap. 6 § andra stycket fordonslagen (2002:574) får körförbud meddelas vid registreringsbesiktning, kontrollbesiktning och flygande inspektion, om det kontrollerade fordonet är så bristfälligt att det inte kan användas utan uppenbar fara för trafiksäkerheten. Av nämnda lagrum framgår också att körförbud kan inträda även med anledning av att ett fordon inte har genomgått den kontroll som skall ske enligt meddelade föreskrifter eller särskilt föreläggande. Det är enkelt att konstatera om ett fordon har körförbud eftersom detta framgår av vägtrafikregistret. När det gäller fordon med körförbud finns starka trafiksäkerhetsskäl som talar för en effektiv förverkandereglering. En förutsättning för förverkande enligt den nya regeln bör därför kunna vara att fordonet har körförbud.

Det kan dock självfallet inträffa att ett fordon blivit bristfälligt efter genomgången kontrollbesiktning. En ny förverkanderegeln bör därför gälla också när ett fordon utan att ha körförbud har brister ur trafiksäkerhetssynpunkt som inte är ringa. Här bör tilläggas att varje polisman som har anledning att anta att ett fordon som anträffas i trafik inte är i föreskrivet skick enligt 2 kap. 11 § fordonslagen får utföra den kontroll av fordonets beskaffenhet och utrustning som uppenbart behövs från trafiksäkerhetssynpunkt. Det finns ett i anslutning till kontrollbesiktningen utvecklat system för att bedöma brister hos fordon (se Vägverkets föreskrifter [VVFS 2002:64] om kontrollbesiktning). Vid bedömningen av om ett fordon är behäftat med brister ur trafiksäkerhetssynpunkt som inte är ringa kan ledning hämtas från nämnda system.

Det kunde övervägas att låta den nya förverkanderegeln gälla också fordon beträffande vilka skyldigheterna i fråga om registrering, trafikförsäkring eller fordonsskatt inte uppfyllts. I sådana fall kan dock inte sambandet med trafiksäkerheten anses vara så tydligt att en effektivare förverkanderegeln bör slå till.

*Fordon med låga värden*

De uppgifter som lämnats av rättsväsendets myndigheter visar att de fordon som ägs korsvis etc. är fordon som har låga värden och brister ur trafiksäkerhetssynpunkt. Att det förhåller sig så är måhända inte ägnat att förvåna; benägenheten att lägga ned tid och pengar på att reparera ett fordon så att det blir trafiksäkert torde typiskt sett vara mindre om fordonet har ett lågt värde. Den som inte hävdar sin äganderätt till ett fordon löper ju också en mindre ekonomisk risk om fordonet har ett lågt värde.

När det gäller värdet av de fordon som avses understiger detta i en övervägande del av fallen klart 10 000 kr. Vid dessa förhållanden är det inte någon överdrift att påstå att det är fordon med låga värden som inte blir förverkade trots att det finns ett behov av det. Det är alltså angeläget att just dessa fordon i högre grad än vad som sker i dag kan "tas ur trafik" så att olycksfrekvensen i någon mån kan minskas. De regler som finns om förverkande bör alltså kompletteras så att detta syfte kan uppnås.

Det finns också ett flertal ytterligare skäl som talar för att en ny effektivare förverkanderegler bör avse fordon med låga värden.

Förverkanderegler är sålunda regelmässigt försedda med undantag för oskälighetsfall och ett sådant undantag bör finnas också i den reglering som nu behandlas. Eftersom förverkande innebär att någon förlorar egendom är ett förverkande normalt mer kännbart ju högre värde egendomen har. Det torde vara nödvändigt att förse en reglering som omfattar också fordon med högre värden med relativt omfattande undantag för oskälighetsfall och det särskilt när det, som i förevarande ärende, är nödvändigt att införa regler om att ett fordon som använts vid trafikbrott skall kunna förklaras förverkat även om det tillhör någon annan än den som begått brottet. För att en reglering av förverkande av fordon vid trafikbrottslighet skall bli effektiv är det mot denna bakgrund att föredra att den tar sikte på fordon med låga värden.

Det är självfallet också så att en förverkandereglering som tar sikte på endast fordon med låga värden lättare låter sig förenas med det straffrättsliga systemet. De möjligheter som i dag finns

att beakta förverkandet vid straffbestämningen torde då vara tillräckliga.

Också vissa miljövinster står att göra om fler fordon med låga värden tas ur trafik. Som nämnts ovan (se avsnitt 4.6) är närmare hälften – 48,4 procent – av alla personbilar som förs på de svenska vägarna över tio år gamla. Sverige har fortfarande den näst äldsta bilparken inom EU, endast Finland har äldre bilar. Som exempel kan nämnas att ca 208 000 bilar är av årsmodell 1981 eller tidigare. Av Sveriges 4 miljoner personbilar saknar drygt en femtedel, eller 900 000, katalysatorrening. Även om dessa bilar svarar för bara en tiondel av antalet körda kilometer så står de fortfarande för omkring hälften av utsläppen av kväveoxider. Det kan utifrån den redovisning som gjorts i det föregående sägas att de fordon som kommer att träffas av en effektivare reglering av förverkande är sådana äldre fordon som är mindre lämpliga ur miljösynpunkt.

Även mot denna bakgrund bör den nya förverkanderegeln gälla fordon med låga värden. Fordon med högre värden kommer alltså inte att kunna förverkas enligt den nya regeln. Dessa fordon kommer dock alltjämt att kunna förverkas om det behövs för att förebygga fortsatt brottslighet enligt trafikbrottslagen och förverkande inte är oskäligt.

#### *En värdegräns på en fjärdedels basbelopp lämplig*

Fråga uppkommer då vilken värdegräns som bör införas.

Det ligger nära till hands att knyta an till en beloppsgräns för att därigenom på ett tydligt och förhållandevis enkelt sätt kunna avgränsa de fordon som bör omfattas av regleringen. En möjlighet som bör tas till vara när det gäller att fastställa en värdegräns är att använda det prisbasbelopp som finns i lagen (1962:381) om allmän försäkring. Mot bakgrund av vad som sagts ovan om att de fordon som ägs korsvis etc. i en övervägande del av fallen har värden klart under 10 000 kr förefaller 1/4 av prisbasbeloppet, dvs. 1/4 av f.n. 39 300 kr eller 9 825 kr, vara en rimlig värdegräns.

När ett trafikfarligt fordons värde uppgår till högst detta belopp bör presumtionen vara att förverkande skall ske.

Värderingen av fordonet får ske i likhet med vad som förekommer i dag. Ett värderingsintyg utfärdat av vederbörligt värderingsinstitut får således tjäna som utgångspunkt för om bestämmelsen skall tillämpas eller inte.

*Inget förverkande om det är uppenbart oskäligt*

Den nya förverkanderegeln bör i likhet med andra sådana regler förses med ett undantag för oskälighetsfall.

Det bör i princip inte komma i fråga att underlåta förverkande av ett trafikfarligt fordon med lågt värde när fordonsägaren själv har använt det bristfälliga fordonet vid ett allvarligt trafikbrott. Om det inte är fordonsägaren som har gjort sig skyldig till trafikbrottet kan saken komma i ett annat läge, t.ex. bör något förverkande inte ske om fordonsägaren har frånhänts fordonet genom ett tillgreppsbrott. Också i vissa andra fall kan omständigheterna vara sådana att det av hänsyn till fordonsägaren inte skulle vara rimligt att förklara fordonet förverkat.

Mot bakgrund av det ägaransvar som finns på trafikområdet och av effektivitetsskäl bör det dock endast i undantagsfall komma i fråga att underlåta förverkande när någon annan än fordonsägaren gjort sig skyldig till ett allvarligt trafikbrott med användning av dennes trafikfarliga fordon. Något förverkande bör dock som nämnts inte ske om fordonsägaren har frånhänts fordonet genom ett tillgreppsbrott. Också i andra mer särpräglade fall kan ett förverkande anses orimligt men det bör för att förverkande skall kunna underlåtas krävas att fordonsägaren över huvud taget inte kan lastas för att hans eller hennes trafikfarliga fordon använts vid trafikbrottet. Detta kan inte anses vara fallet om fordonsägaren låtit någon annan använda hans eller hennes fordon trots att det har trafiksäkerhetsbrister. När det gäller olovlig körning är det också av betydelse att det är förhållandevis enkelt för ägaren av ett fordon att förvissa sig om att den som skall bruka fordonet är behörig därtill genom innehav av kör-

kort. Ett exempel på en situation där ett förverkande dock skulle föra för långt kan vara att fordonsägaren mycket kort tid före trafikbrottet lånat ut ett välhållet fordon till någon som, utan att ägaren haft anledning att befara detta, begått ett allvarligt trafikbrott efter att ha försatt fordonet i ett trafikfarligt skick.

Mot denna bakgrund bör lagen utformas så att ett förverkande inte får ske om det skulle vara uppenbart oskäligt.

## 5.2 Ett fåtal nya förfaranderegler behövs

*Talan om förverkande enligt den nya regeln får föras mot den som använde fordonet vid brottet*

Förslaget i denna promemoria innebär som framgått att ett fordon i vissa fall i princip alltid skall förklaras förverkat och det oavsett vem som äger fordonet. Talan om förverkande av ett fordon kommer att kunna riktas, förutom som för närvarande mot ägaren, också mot annan som använt bilen vid ett allvarligt brott mot trafikbrottslagen. Att den möjligheten måste införas följer av att det reformbehov som enligt vad som tidigare redovisats föreligger, annars inte skulle kunna tillgodoses. Om talan om förverkande bara skulle kunna föras mot den som fordonet tillhör skulle nämligen den eftersträvarvärda effektiviseringen av förverkandereglererna troligen utebli eftersom behovet av en reform till betydande del grundas just på att det är svårt att utreda vem ägaren är.

Den föreslagna förverkanderegeln innebär att ett fordon i vissa fall alltid kan förverkas hos den som använde fordonet vid brottet. Frågor om förverkande av fordon enligt den nya regeln torde regelmässigt komma att prövas i samband med åtal mot den som använt fordonet. I sådana fall blir den särskilda lag som finns om förfarandet vid förverkande när frågan rör någon som inte är tilltalad för brott inte tillämplig (se lagen [1986:1009] om förfarandet i vissa fall vid förverkande m.m.).

*Krav på kungörelse och underrättelse när talan om förverkande förs mot annan än ägaren*

Om talan om förverkande enligt den nya förverkanderegeln riktas mot någon annan än fordonsägaren, torde denne likväl bli bunden av avgörandet i förverkandefrågan (jfr NJA 1977 s. 82). Fråga uppkommer följaktligen hur en fordonsägares intresse bör tillgodoses i sådana fall där förverkandetalan riktas mot någon annan eller det är oklart vem fordonet tillhör.

I denna del bör till en början beaktas att den nya förverkanderegeln innebär att trafikfarliga fordon med låga värden som använts vid allvarliga trafikbrott i princip alltid skall förverkas. Det bör också åligga den brottsutredande myndigheten att kontrollera om fordonet är anmält stulet samt att värdera fordonet. Emellanåt kan det dock finnas andra omständigheter som är av betydelse, t.ex. för oskälighetsbedömningen, och det är självfallet också i högsta grad rimligt att en fordonsägare känner till att en talan om förverkande av fordonet förs och blir i tillfälle att agera.

Det bör uppmärksammas att den från vilken ett beslag sker, om han eller hon inte är närvarande vid beslaget, utan dröjsmål skall underrättas om det och om vad som har skett med det beslagtagna (27 kap. 11 § rättegångsbalken). Normalt sker underrättelsen genom att en kopia av beslagsprotokollet överbringas. Enligt Justitieombudsmannen bör bestämmelsen tolkas så att även den som är ägare eller har annan rätt till egendomen bör underrättas under förutsättning att det otvetydigt framgår att denne är någon annan än besittningshavaren. Någon undersökningsplikt i detta hänseende har dock Justitieombudsmannen inte menat skall åligga den som företar ett beslag (se JO 1988/89 s. 43 och Fitger 27:30–30 a, suppl. 41, aug 2003). I sådana fall där ett fordon tas i beslag med stöd av den nya förverkanderegeln från någon annan än den registrerade fordonsägaren, kan alltså denne bli underrättad om beslaget och därigenom få möjlighet att utnyttja sin rätt att få beslaget prövat av domstol (27 kap. 6 § rättegångsbalken). En fordonsägares intresse tillgodoses alltså i viss utsträckning genom denna reglering.

Som framgått har det visat sig vara förenat med betydande svårigheter för myndigheterna inom rättsväsendet att utreda fordonsägarskapet. Vägtrafikregistret innehåller uppgifter om fordonsägares identitet och det föreligger också en författningsenlig skyldighet för en fordonsägare att anmäla sådana uppgifter till Vägverket. Med hänsyn till den författningsreglerade fordonsregistreringen och av effektivitetsskäl bör de brottsutredande myndigheterna inte vara skyldiga att bedriva något egentligt utredningsarbete i fråga om äganderätten till fordon som beslagtogs med stöd av den nya förverkanderegeln utöver att göra en kontroll i vägtrafikregistret. Vägtrafikregistreringen innefattar dock inte någon civilrättslig prövning av frågan vem ett fordon tillhör och det är som framgått många gånger oklart vem som äger fordonet. Dessutom kan det inte helt uteslutas att den nya förverkanderegeln i enstaka fall kan komma att tillämpas på fordon som inte omfattas av vägtrafikregistreringen. Mot denna bakgrund bör det för att tillvarata en fordonsägares intresse införas ett krav på kungörande av att förverkandetalan förs i sådana fall där talan förs mot någon annan än fordonsägaren eller det är oklart vem denne är. Kungörelse bör ske i lokal dagstidning. Kungörelsen bör innehålla uppgift om att ett visst fordon begärs förverkat enligt den nya förverkanderegeln, vilken myndighet som för talan och vid vilken domstol, samt en upplysning om att en fordonsägare i vissa fall har möjlighet att delta i rättegången.

Den nya förverkanderegeln torde i princip komma att tillämpas endast på sådana fordon som omfattas av registreringsplikt. Kontrollen i vägtrafikregistret bör göras en viss tid efter brottet med hänsyn till att det naturligt nog finns en viss fördröjning av registreringen av ägarbyten. Om den registrerade ägaren vid tidpunkten för brottet är någon annan än den mot vilken talan om förverkande förs bör denne också särskilt bli underrättad om förverkandetalan. Detsamma bör gälla om fordonsägaren på annat sätt är känd, t.ex. genom märkning av fordonet. Något krav på delgivning av underrättelsen bör inte ställas upp. Av underrättelsen bör framgå att ett visst fordon begärs förverkat, vilken myndighet som för talan, vem talan riktas mot och varför och



vid vilken domstol talan förs. Vidare bör upplysning lämnas om att en fordonsägare i vissa fall har möjlighet att delta i rättegången.

I vägtrafikregistret finns också i vissa fall uppgifter om näringsidkare vid kreditköp eller nyttjanderättsupplåtelser samt om nyttjanderättshavare. Inget hindrar att underrättelse skickas till samtliga fysiska och juridiska person som anges i vägtrafikregistret. I lagen synes det emellertid räcka med att ställa upp krav på att underrättelse skickas till ägaren. Detta med hänsyn till att förslaget avser trafikfarliga fordon med låga värden och till att en creditsäljares rätt till egendomen består (se 36 kap. 5 § tredje stycket brottsbalken).

*Fordonsägaren kan delta i rättegången när talan om förverkande förs mot annan*

Genom kungörelse och underrättelse blir en fordonsägare i tillfälle att agera. Förutom att tillföra uppgifter till en pågående utredning kan fordonsägaren också under vissa förutsättningar få delta i rättegången. För att fordonsägaren skall bli i tillfälle att agera bör det inte vara möjligt att med stöd av den nya förverkanderegeln förklara ett fordon förverkat förrän en månad förflutit sedan kungörelse skett och underrättelse skickats.

Regler om tredje mans deltagande i rättegång finns i 14 kap. rättegångsbalken. Högsta domstolen har slagit fast att dessa regler, som är direkt tillämpliga endast i tvistemål, får anses gälla analogt i mål angående förverkande av egendom (se NJA 1991 s. 496).

Den som inte är part i en rättegång och vill delta i den kan alltså hos rätten ansöka om att få delta som så kallad intervenient. En förutsättning för intervention är att saken rör sökandens rätt; något som torde vara fallet om det fordon som yrkas förverkat tillhör sökanden. Eftersom ett fordon enligt den nya förverkanderegeln kan förverkas hos annan än fordonsägaren och denne blir bunden av avgörandet i förverkandefrågan torde fordonsägaren kunna inträda i rättegången som så kallad självständig inter-

venient. Det innebär att fordonsägaren får ställning av part i rättegången och bl.a. kan överklaga avgörandet av förverkandefrågan.

Eftersom det alltså redan finns ett regelverk med vars stöd en fordonsägare kan ta tillvara sin rätt när talan om förverkande av ett fordon förs mot annan, finns det inte något behov av att i förevarande ärende föreslå ytterligare regler i det syftet.

#### *Domstolsprövning av förverkandefrågan*

För att ett fordon skall kunna förverkas enligt den nya förverkanderegeln, liksom enligt den nu gällande, krävs att fordonet har använts vid brott enligt trafikbrottslagen. Prövningen av om ett trafikbrott begåtts och av om ett fordon bör förklaras förverkat sker i dag nästan uteslutande vid domstol. Vid kontakter med åklagarmyndigheter har det sålunda framkommit att det är ytterst ovanligt att förverkande av fordon enligt 7 § trafikbrottslagen tas upp i strafförelägganden. Ingen av de åklagare som tillfrågats har kunnat dra sig till minnes att det över huvud taget har förekommit. Detta beror bl.a. på att ett fordonsförverkande sällan är medgivet av den misstänkte samt att utrymmet för strafföreläggande vid upprepad brottslighet enligt trafikbrottslagen – vilket är en förutsättning för förverkande enligt nuvarande reglering – är förhållandevis begränsat.

Den nya reglering som föreslås i 7 § andra stycket trafikbrottslagen innehåller andra rekvisit än de som nu gäller för förverkande. Det torde av rättssäkerhetsskäl inte vara lämpligt att använda sig av strafförelägganden i sådana fall där förverkandetalan enligt den nya regeln riktas mot någon annan än fordonsägaren eller det är oklart vem denne är. Eftersom det kan förutses att strafförelägganden inte kommer att utfärdas i dessa fall saknas behov av att reglera sådana förfaranden. När förverkandetalan förs mot fordonsägaren med stöd av den nya förverkanderegeln finns det i och för sig inget hinder mot att använda strafförelägganden. Förutsättningar för att använda strafföreläggande torde dock vanligtvis inte föreligga i sådana fall.

Prövningen av om ett fordon bör förklaras förverkat torde alltså även efter det att en effektivare förverkanderegeln införts normalt komma att ske vid domstol.

### **5.3 Beslagtagna fordon bör få förstöras om värden av dem är förenade med alltför stora kostnader**

Som framgått i det föregående (se avsnitt 4.5.2) är ett av de problem som polisen påtalat med förverkande enligt 7 § trafikbrottslagen, att kostnaderna för förvaring av beslagtagna fordon ökar och att de inte står i proportion till värdet på de beslagtagna fordonen. Ett fordon som kanske inte är värt mer än någon eller några tusenlappar kostar mångdubbelt mer att förvara under den tid som förflyter från beslaget till dess att ett lagakraftvunnet beslut om förverkande finns och fordonet då kan säljas eller förstöras. Att förvaringskostnaderna blir höga beror främst just på att tiden från det att ett beslag av ett fordon sker till dess att förverkandefrågan är slutligt avgjord – vanligen genom en lagakraftvunnen dom i domstol – är förhållandevis lång. Det är vanligt med förvaringstider på ungefär ett år och tider på flera år förekommer.

För att komma till rätta med de problem som beskrivits ovan är det rimligt att polisen ges möjlighet att på ett tidigt stadium göra sig av med de fordon som beslagtogs för att säkerställa ett framtida förverkande enligt den nya förverkandebestämmelsen i 7 § andra stycket trafikbrottslagen, dvs. utan att behöva avvakta ett lagakraftvunnet beslut om förverkande. Som framgått är denna bestämmelse tillämplig på trafikfarliga fordon med låga värden som använts vid allvarliga trafikbrott.

Ett sådant förfarande måste dock regleras på ett sätt som gör att den enskildes rättssäkerhet inte sätts i fara. Det bör därför införas en möjlighet för den berörde att begära ersättning för det fall att ett förverkande i ett senare skede inte skulle bli aktuellt och beslaget går åter.

En bestämmelse som anger att ett beslagttaget fordon får förstöras trots att det inte föreligger något lagakraftvunnet förverkandebeslut skulle kunna utformas i enlighet med reglerna i lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. I 1 § i den lagen anges vilken egendom som lagen omfattar. I 2 § första stycket stadgas att angående beslag av egendom som avses i 1 § skall vad i allmänhet är stadgat om beslag i brottmål äga motsvarande tillämpning, med vissa, i bestämmelsen angivna, avvikelser. Där sägs bl.a. följande. Beslagttagen egendom får förstöras om dess värde är ringa eller egendomens förstörande eljest måste anses försvarligt. I annat fall får egendomen säljas. Belopp som erhållits vid försäljningen av beslagttagen egendom tillfaller staten.

När det gäller beslag som görs i syfte att förverkande enligt 7 § andra stycket trafikbrottslagen sedan skall beslutas, bör det införas bestämmelser motsvarande dem i 1958 års lag. Om värdet av fordonet är förenat med alltför stora kostnader i förhållande till fordonets värde, bör fordonet få förstöras. Eftersom det inte helt kan uteslutas att det någon gång finns skäl för att sälja ett fordon i stället för att förstöra det bör den möjligheten också stå öppen. Det skulle t.ex. i något särpräglad fall kunna inträffa att det är mer lönsamt för staten att sälja fordonet. I sådana fall måste dock tillses att fordonet, om det skall användas i trafik, ställs i trafiksäkert skick.

Värdering av fordonet bör ske med utgångspunkt från ett värderingsintyg utfärdat av vederbörligt värderingsinstitut.

#### *Ersättningsfrågor*

I lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. finns regler om ersättning till den som drabbats av ett beslut om beslag som sedan lett till förstörande eller försäljning utan att något förverkande därefter kommer till stånd.

Som nämnts ovan anges i 1 § i vilka fall alkoholhaltiga drycker och andra medel som har trafikfarlig påverkan skall förklaras förverkade. I 2 § – som reglerar frågor om beslag – anges i tredje

stycket att om beslag går åter och egendomen är förstörd eller såld skall ersättning av allmänna medel utgå med belopp som motsvarar egendomens pris vid försäljning till allmänheten eller eljest bedöms skäligt. Vidare stadgas att beslut om ersättning fattas av åklagaren samt även hur den som drabbats av beslaget skall gå till väga om denne är missnöjd med ersättningsbeslutet; den drabbade kan inom en månad från det han erhöll del av beslutet påkalla rättens prövning därav genom att ansöka hos den domstol som skulle ha upptagit frågan om beslagets bestånd. Slutligen anges i 2 § tredje stycket att ersättning utbetalas av länsstyrelsen efter framställning från åklagaren.

I de fall där polis och åklagare ges rätt att besluta om försäljning och förstörande av fordon som beslagtogs för förverkande enligt 7 § andra stycket trafikbrottslagen, bör denna rätt kompletteras med en bestämmelse om rätt till ersättning för den som drabbats av att fordonet förstörts eller försålts trots att det inte förverkats. Denna bestämmelse bör få en motsvarande utformning som den i 2 § tredje stycket i 1958 års lag.



## 6 Kostnadskonsekvenser

En ny effektivare förverkanderegeln kommer att få positiva effekter på trafiksäkerheten med åtföljande vinster för såväl enskilda som det allmänna.

Ett genomförande av förslagen i denna promemoria kommer att innebära att betydligt fler fordon som använts vid brott mot trafikbrottslagen förklaras förverkade. Det är svårt att bedöma hur stor ökningen kommer att bli. Särskilt i tiden närmast efter ett ikraftträdande kan det dock bli fråga om en relativt stor ökning.

Ett ökat antal förverkandefall ställer krav på såväl polis och åklagare som på domstolar. Därtill kommer kostnader för kungörelser. Samtidigt innebär förslaget i fråga om hanteringen av beslagtagna fordon att polisen i stor utsträckning slipper kostnaderna för förvaringen av de aktuella fordonen.

Förslagen torde sammantaget inte föra med sig några kostnadsökningar för det allmänna.





## 7 Författningskommentar

### Förslag till lag om ändring i trafikbrottslagen (1951:649)

I denna promemoria föreslås ett antal ändringar i trafikbrottslagen (1951:649). Förslagen avser de materiella förutsättningarna för förverkande av fordon, hos vem förverkande får ske samt hanteringen av beslagtagna fordon. För att regleringen skall bli mer lättillgänglig föreslås att dessa bestämmelser samlas i trafikbrottslagen i stället för att spridas i olika lagar. I en förordning bör tas in föreskrifter om verkställighet av de nya lagbestämmelserna.

#### 7 §

I bestämmelsen finns regler om förverkande av fordon som har använts vid brott enligt lagen.

*Första stycket* är oförändrat och innehåller den grundläggande bestämmelsen om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet.

I paragrafen har införts ett nytt *andra stycke* som syftar till att underlätta förverkande av fordon med lågt värde som har brister ur trafiksäkerhetssynpunkt. Till skillnad från första stycket saknas ett uttryckligt krav på brottsförebyggande syfte. Detta har tagits bort främst för att undvika en sådan restriktiv tillämpning av dessa nya regler som första stycket (bestämmelsens nuvarande lydelse) har lett till (se avsnitt 4.5.1).

I *andra stycket 1* föreskrivs till en början att det skall vara fråga om sådant brott enligt lagen för vilket fängelse är föreskrivet. De brott som avses är grov vårdslöshet i trafik (1 § andra stycket), olovlig körning grovt brott (3 § första stycket 2), rattfylleri

(4 §), grovt rattfylleri (4 a §) och avlägsnande från trafikolycksplats, s.k. smitning (5 §). Det räcker således med att fängelse finns i straffskalan för att förverkande enligt denna regel skall komma i fråga.

I *andra stycket 2* har angivits att förverkande får ske om fordonet vid tidpunkten för brottet har körförbud eller annars brister ur trafiksäkerhetssynpunkt som inte är ringa. Här markeras att bestämmelsen har till huvudsakligt syfte att säkerställa att fordon som på ett eller annat sätt har sådana trafiksäkerhetsbrister att de inte är lämpliga att framföra, kan förverkas. Om ett fordon skadas vid själva brottstillfället skall bedömningen av fordonets skick ur trafiksäkerhetssynpunkt ske utifrån hur fordonet var beskaffat innan skadan inträffade.

I *andra stycket 3* anges att fordon under ett visst värde (f.n. 9 825 kr) omfattas av regleringen i andra stycket. När det gäller värdetidpunkten bör påpekas att om ett fordon skadas allvarligt vid brottstillfället så är det – i likhet med vad som sägs i anslutning till punkten 2 – värdet innan skadorna uppkom som är avgörande, inte värdet på fordonet i krockskadat skick. Punkterna två och tre utgör, enligt de uppgifter som bl.a. polisen lämnat, sammantaget de omständigheter som oftast föreligger när polisen gör ingripanden mot trafikfarliga fordon.

I *andra stycket 4* anges slutligen att ett förverkande inte får ske om det är uppenbart oskäligt. Denna ventil är nödvändig för att undvika förverkanden av sådana fordon som det inte kan anses försvarligt att förverka även om de faller in under kriterierna i punkterna 1–3.

Här bör tilläggas att det över beslag skall föras protokoll (27 kap. 13 § rättegångsbalken). I protokollet skall ändamålet med beslaget och vad därvid förekommit anges samt beslaget föremål noga beskrivas. När beslag görs för förverkande enligt den nya förverkanderegeln bör beskrivningen i protokollet av fordonet innehålla uppgifter om körförbud eller trafiksäkerhetsbrister. Också andra uppgifter som har betydelse för värdet bör antecknas, t.ex. bilmärke, årsmodell och körsträcka.

## 8 §

Paragrafen, som är ny, anger att förverkande av fordon enligt 7 § andra stycket får ske – utöver vad som anges i 36 kap. 5 § brottsbalken – också hos den som använt fordonet vid brottet även om fordonet inte tillhör honom eller henne. Som påtalats främst i avsnitt 4.5 har det största problemet med nuvarande förverkandebestämmelse i trafikbrottslagen varit att fordonet endast kan förverkas från de personer som anges i 36 kap. 5 § första och andra styckena brottsbalken, dvs. vanligen från ägaren till fordonet. Då det är vanligt förekommande med s.k. korsvist ägande samt bulvanägande har invändning ofta gjorts om att brukaren inte äger bilen och förverkande har då inte kunnat ske. För att komma till rätta med detta omfattande problem har det varit nödvändigt att införa en regel som gör det möjligt att förverka ett fordon även från den som använt fordonet vid brottet även om fordonet inte tillhör honom eller henne.

Talan om förverkande av fordon enligt 7 § andra stycket torde regelmässigt avse fordon som tagits i beslag vid brottstillfället. Om det skulle förekomma att en sådan talan förs beträffande ett fordon som efter det påstådda brottet har överlåtits, torde förvärvaren på samma sätt som den som ägde fordonet vid brottet utan att ha fört det, kunna ansöka hos rätten om att medverka i rättegången som intervenient.

## 9 §

I bestämmelsen, som är ny, regleras frågor om beslag av fordon som avses i 7 § andra stycket.

I *första stycket* anges att allmänna regler om beslag i brottmål gäller om inte annat följer av bestämmelsen. Sådana regler finns huvudsakligen i 27 kap. rättegångsbalken.

I *andra stycket* sägs att det beslagtagna fordonet får förstöras om vården av fordonet med hänsyn till dess värde är förenat med alltför stora kostnader. Det förutsätts alltså att polisen, vilka är de som handhar beslagtagna fordon, gör en uppskattning av hur stora de kostnader som är förenade med beslaget förväntas uppgå till. Det skall vara fråga om just en uppskattning, baserad på

polismyndighetens tidigare beslagshantering, och inte någon exakt beräkning av förväntade kostnader.

I praktiken torde en viss kortare tid alltid förflyta innan det blir aktuellt att förstöra ett beslagtaget fordonet. Detta skall ju värderas och en bedömning skall också göras av vilka vårdkostnader som kan förutses. Även vid detta förhållande bör det påpekas att det inte bör komma i fråga att förstöra ett beslag innan undersökningsledaren eller åklagaren provat om beslaget skall bestå. Detsamma gäller om beslaget är föremål för domstolsprövning.

De som har rätt att fatta beslut om förstörande eller försäljning är polismyndigheten och åklagare i egenskap av förundersökningsledare.

## 10 §

I paragrafen, som är ny, regleras den situationen att ett beslag enligt 7 § andra stycket hävs men fordonet enligt 9 § redan är förstört eller sålt. I sådana fall har den drabbade rätt till ersättning av staten. Ersättningen skall motsvara det pris som fordonet skulle ha kunnat säljas för till allmänheten, dvs. i praktiken ett marknadspris, eller som annars kan anses skäligt. Denna bedömning bör ha sin grund i den värdering av fordonet som görs i samband med beslaget. Värderingen av fordonet bör, som nämnts ovan (avsnitt 5.1.2), ske i likhet med vad som förekommer i dag och ett värderingsintyg utfärdat av vederbörligt värderingsinstitut kan således tjäna som utgångspunkt för bedömningen. Beslut om ersättning fattas av åklagaren.

I *andra stycket* finns regler om förfarandet för den som är missnöjd med ett ersättningsbeslut. Denne skall inom en månad från det att han erhöll del av beslutet ansöka hos domstol om prövning av beslutet. Vad gäller utbetalningen av ersättningen saknas skäl att frångå den ordning som gäller för motsvarande situation beträffande förstörd alkohol enligt lagen (1958:205) om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m. Ersättningen skall således betalas ut av länsstyrelsen efter framställning från åklagare.

## **Ikraftträdande**

De föreslagna ändringarna i fråga om förverkande av fordon som använts vid brott mot trafikbrottslagen bör träda i kraft så snart det går, lämpligen den 1 januari 2005. Endast brott som begåtts efter ikraftträdandet bör kunna läggas till grund för tillämpning av den nya effektivare förverkanderegeln.



# Bilaga 1

## En översyn av vissa frågor om förverkande av fordon vid trafikbrottslighet

### *Bakgrund*

Av 7 § trafikbrottslagen (1951:649) framgår att ett fordon som har använts vid brott enligt samma lag 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 föreskrevs att ett fordon kunde förklaras förverkat om det var uppenbart att detta behövdes för att förebygga brottslighet. Bestämmelsen ändrades 1994 då kravet på att det skulle vara uppenbart att åtgärden behövdes slopades. I förarbetena uttalades att det i hög grad var rimligt att fordon som använts vid trafiknykterhetsbrott och andra allvarliga trafikbrott förverkades i större utsträckning än vad som tidigare hade varit fallet. Ändringen skulle innebära att lägre krav kunde ställas vid bedömningen om en förverkandefråga (prop. 1993/94:44). Rekviritet ”behövs för att förebygga brott” tillämpas ofta i praxis på så sätt att det krävs flera relativt närliggande domar, för att ett tillräckligt säkert antagande skall kunna göras att brott kommer att begås i framtiden. Av praxis får därför anses framgå att även dagens lagstiftning ställer relativt höga krav för att ett förverkande skall kunna ske (se exempelvis NJA 1996 s. 436).

Det förekommer inte sällan att personer återfaller vid ett flertal tillfällen i olovlig körning. Även vid trafiknykterhetsbrott är

återfallsbenägenheten i vissa fall hög. Det är inte ovanligt att körkortslösa förare använder sig av fordon som är obeskattade, oregistrerade eller saknar trafikförsäkring. Fordonen kan också vara belagda med körförbud och i sig utgöra en trafikfara. Rättsväsendet ställs här inför särskilda problem när det gäller att förhindra fortsatt brottslighet, bl.a. med hänsyn till att förutsättningar för häktning ofta saknas. Mot den bakgrunden kan det ifrågasättas om inte kraven för att förverka fordonet i dessa och liknande situationer skulle kunna ställas lägre. I sådant fall skulle möjligheterna att omedelbart beslagta fordonet också öka.

Ett annat problem som aktualiseras i sammanhanget rör den personkrets mot vilken ett förverkandeyrkande kan riktas. Förverkande kan normalt sett endast ske hos gärningsmannen eller någon annan som medverkat till brottet samt hos den som efter brottet har förvärvat fordonet i ond tro. Därutöver måste egendomen vid brottstillfället ha tillhört gärningsmannen eller annan som medverkat till brottet. En person som är ovillig att riskera ett förverkande av sitt fordon – exempelvis någon som regelbundet återfaller i olovlig körning – kan på ett förhållandevis enkelt sätt försvåra eller omöjliggöra ett förverkande. Det kan ske genom olika skentransaktioner eller genom att en familjemedlem utan eget behov av fordonet registreras som dess ägare.

Ytterligare en relevant fråga rör polismyndigheternas kostnader för hanteringen av beslagtagna bilar. Idag saknas det rättsliga förutsättningar att förstöra eller sälja ett fordon innan frågan om förverkande är avgjord. Det är inte ovanligt att polismyndigheten måste svara för en lång tids kostnadskrävande förvaring på grund av att ägarförhållandena är svåra att reda ut men också på den grunden att det kan ta lång tid från det att beslaget verkställs till dess att en lagakraftvunnen dom föreligger. Det kan vidare förekomma att ingen gör anspråk på det beslagtagna fordonet. Utrymmesbrist kan också rent praktiskt förhindra att beslag kan ske.

Det är av stor vikt att regelverket möjliggör beslag och därefter förverkande av fordon när det är påkallat utifrån brottsförebyggande och trafiksäkerhetsmässiga aspekter. Till detta kom-



mer att processekonomiska skäl kan tala för en förenkling av regelsystemet. Mot detta skall ställas att förverkande av egendom berör egendomsskyddet. Alla åtgärder som vidtas måste därför stå i proportion till de syften som skall uppnås. Rättssäkerhetsaspekterna skall också beaktas, likaså att resultatet inte blir oskäligt för den enskilde. Dessa aspekter gör sig dock inte gällande med samma tyngd när det är fråga om bilar med lågt värde, särskilt inte när det handlar om rena "skrotbilar".

I detta sammanhang bör också nämnas att regeringen den 10 april 2003 har givit uppdrag åt Brottsförebyggande rådet att i samverkan med Rikspolisstyrelsen genomföra en nationell strategi för att minska bilbrottsligheten.

### *Omfattningen av översynen*

Ett uppdrag bör lämnas att utifrån ovannämnda utgångspunkter

- överväga utvidgade möjligheter att förverka fordon i vissa fall,
- analysera om ett sådant förverkande kan ske genom ett förenklat förfarande,
- överväga om det finns ytterligare reformbehov när det gäller möjligheterna att förverka fordon som används vid trafikbrott,
- lämna konkreta författningsförslag utifrån dessa överväganden och
- redovisa kostnadskonsekvenser av lämnade förslag.

Erforderligt material från berörda myndigheter som Rikspolisstyrelsen, Riksåklagaren, Vägverket och Brottsförebyggande rådet bör inhämtas.



## Bilaga 2

### Frågor till Riksåklagaren

1. Har åklagarmyndigheterna några allmänna synpunkter på 7 § TBL?
2. Vilka är de problem som åklagarna möter vid tillämpningen av 7 § TBL?
3. Har man från åklagarhåll funderat på hur problemen kan lösas och hur ser dessa lösningar ut?

### Frågor till Polisen om fordon som beslagts för förverkande enligt 7 § TBL

1. Hur många beslag görs per år?
2. I hur många fall där beslag görs yrkar sedan åklagaren förverkande?
3. Om förverkande yrkas, i hur många fall blir det bifall respektive avslag och vilka är skälen för avslag? Är äganderättsfrågan avgörande?
4. Hur lång tid tar det i genomsnitt från beslut om beslag till dess att ett lagakraftvunnet förverkandebeslut föreligger?

5. I hur många fall där beslaget hävs avhämtas inte fordonet?
6. Vilka är kostnaderna för polisen vid hanteringen av fordon som beslagtogs (typ av kostnad, storlek)?
7. Vilket värde har de fordon som beslagtas (genomsnitt eller statistik)?
8. Förekommer det att polisen avstår från beslag av fordon i nu aktuella situationer? Vilka är skälen för det (ägenderettsfrågan, kostnadsfrågan, utrymmesbrist, annat)?
9. I hur många fall där beslag görs är fordonet
  - oskattat
  - oregistrerat
  - belagt med körförbud
  - oförsäkrat
  - annars bristfälligt ur trafiksäkerhetssynpunkt?
10. Föreligger ett samband mellan de beslagtagna fordonens värde och sådana brister som nämns i fråga 9? Förekommer dessa brister i princip endast beträffande fordon av ringa värde (t.ex. fordonets värde under ca 10 000 kr)?

### Frågor till Vägverket

1. Har Vägverket några allmänna synpunkter på trafiksäkerhet och förverkande av fordon enligt 7 § TBL?
2. Finns det statistik om olycksfrekvens för fordon framförda av körkortslösa respektive rattfulla förare samt vilka fordon de fört (i vilket skick dessa fordon varit; försäkrade, skattade, belagda med körförbud, andra brister ur trafiksäkerhetssynpunkt)? Om inte – är det möjligt att ta fram sådan statistik och hur lång tid kan det ta?

### Frågor till Brottsförebyggande rådet

1. Har Brottsförebyggande rådet tillgång till statistik beträffande trafikbrott eller kan sådan statistik tas fram?
2. Har Brottsförebyggande rådet tillgång till statistik som rör förverkande enligt 7 § TBL eller kan sådan statistik tas fram?

Om efterfrågad statistik finns att tillgå önskas denna översänd.



# Bilaga 3

## Frågor till Riksåklagaren

1. Har åklagarmyndigheterna några allmänna synpunkter på 7 § TBL?
2. Vilka är de problem som åklagarna möter vid tillämpningen av 7 § TBL?
3. Har man från åklagarhåll funderat på hur problemen kan lösas och hur ser dessa lösningar ut?

Svar har inkommit från Riksåklagaren (RÅ) som i sin tur inhämtat svar från samtliga åklagarmyndigheter (åklagarmyndigheterna i Stockholm, Linköping, Malmö, Göteborg, Västerås och Umeå). Däribland finns också svar från ett antal åklagarkammare (åklagarkammarna i Eskilstuna, Nyköping, Jönköping, Växjö, Kalmar och Östersund).

Nedan redovisas något förkortat de svar som lämnats på frågorna 1–3 ovan och de synpunkter som i övrigt framförts.

Sammanfattningsvis anförs från RÅ att de problem som uppkommer i den praktiska tillämpningen av 7 § TBL rör dels utredningen av från vem förverkande kan ske, dels vilken utredning som krävs för att det skall anses föreligga ett behov av att förverka bilen för att förebygga fortsatt brottslighet. När det gäller frågan om från vem förverkande kan ske uppger RÅ att en lösning synes vara att överväga en ordning som innebär att det blir möjligt att förverka bilen från brukaren.

*Åklagarmyndigheten i Stockholm:*

1. Det behövs en lagregel som ger möjlighet att förverka fordon för att förebygga brott vid trafikbrottslighet.

2. Det största problemet vid tillämpningen av 7 § TBL är utredandet av ägarförhållandet. Det beror, utöver vad som anförs i Justitiedepartementets promemoria, bl.a. på att varken den nye eller tidigare registrerade ägaren brytt sig om att anmäla ägarbytet till bilregistret. Det är inte heller ovanligt att polisen i samband med utredning av ägarförhållandet inte får kontakt med den registrerade ägaren.

3. En möjlig lösning på problem angående ägarförhållandet skulle kunna vara att polisen kallar den registrerade ägaren till förhör och i kallelsen underrättar om att fordonet beslagtogs och att det kan komma att förverkas samt att om ägaren inte inställer sig till förhör eller hör av sig det kan antas att denne inte anser sig vara ägare av fordonet. Krav på delgivning bör ej finnas. Detta förfarande bör inte innebära någon större risk ur rättssäkerhetssynpunkt eftersom det i de allra flesta fall rör sig om fordon vars värde är relativt lågt och i många fall även har andra ur trafiksäkerhetssynpunkt föreliggande brister (körförbud, oförsäkrade).

Även rekvisitet "behövs för att förebygga brott" medför problem, eftersom det i praxis ställs för höga krav för att ett förverkande skall kunna äga rum. Det borde övervägas om rekvisitet inte borde utformas på så sätt att fordon som används av den som vanemässigt gör sig skyldig till brott mot TBL skall förverkas om det inte är uppenbart oskäligt.

*Åklagarmyndigheten i Göteborg:*

1. Möjligheterna till förverkande enligt TBL används i alltför begränsad omfattning. Detta beror bl.a. på att polisens omhändertagande av beslagtagna bilar är mycket kostsam och sannolikt minskar beslagsfrekvensen samt att den nuvarande regleringen



uppfattas som svårtolkad och att praxis varierar mellan domstolarna, vilket försvårar polisens arbete.

Skälighetsbedömningen i 7 § TBL vållar få praktiska problem men det kan ifrågasättas om inte regleringen ger upphov till orättvisor eftersom den som har en dyrare bil kan begå trafikbrott utan att den förverkas medan bilar av lägre värde förverkas vid samma brott.

2. Det ojämförligt svåraste problemet är att det inte är registrerad ägare som gör sig skyldig till de trafikbrott som leder till att fordonet tas i beslag och yrkas förverkat. En stor del av de fordon som skulle vara aktuella att förverka och som det ur trafik-säkerhetssynpunkt skulle vara mycket angeläget att förverka är personbilar med lågt värde (ofta under 5 000 kr), ofta belagda med körförbud, i mycket dåligt skick och som används av en eller flera notoriska trafikbrottslingar som inte är registrerade ägare. De registrerade ägarna är ofta mycket svåra att komma i kontakt med och brukarna känner till att ett påstående om att man inte äger bilen kan leda till att den inte förverkas.

I praktiken riktas förverkandeyrkandet vanligen mot den som framfört fordonet men det förutsätter att det går att styrka att den person som anträffats i bilen är att anse som ägare t.ex. genom att han använder den i stor omfattning.

Vid olovlig körning kan ägaren i många fall åtalas för tillåtande av olovlig körning.

Ett annat problem är att de krav som uppställs av domstolarna för att ett fordon skall förverkas dels är högt ställda, dels varierar över landet. Det är helt klart att begreppet "behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet" har fortsatt att tolkas restriktivt även efter lagändringen 1994.

3. Ett förslag till ändring är att i 7 § TBL ange subjektet för förverkande så att kopplingen till 36 kap. 5 § BrB försvinner; se t.ex. 6 § tredje stycket narkotikastrafflagen där förverkande kan ske oavsett ägande.

När det gäller vilka fordon som kan förverkas kan ett alternativ vara att ange att det skall vara utrett att bilen används regelbundet vid brott mot TBL och att förverkande är nödvändigt för att förebygga brott.

Ett annat alternativ är att i stället för att tillämpa registreringspresumtion för ägande omkasta presumtionen vid tillämpningen av 7 § TBL till brukandepresumtion. I stället för att åklagaren skall visa att den misstänkte äger bilen för att kunna förverka den måste ägaren visa att han är ägare för att stoppa förverkandet.

Vad avser de för högt ställda kraven för att förverkande skall kunna ske är ett förslag för att komma till rätta med detta problem att koppla möjligheten till förverkande till brottets straffvärde och art genom att ange att förverkande får ske då påföljden skall bestämmas till fängelse.

#### *Åklagarmyndigheten i Malmö:*

1. I nuvarande praxis rör det sig vanligen om fordon med lågt värde, oftast rena skrotbilar. En viss försiktighet när det gäller att förverka mer värdefulla fordon märks hos domstolarna. Från några åklagare har framförts att hänsynen till värdet mer än brottsligheten styr domstolarnas bedömningar. En skärpning skulle kunna vara av värde från preventiv utgångspunkt. Det upplevs vidare att relativt mycket arbete behöver läggas ner från polis och åklagare för att få ett förverkande till stånd.

2. De problem som uppstår avser nästan uteslutande frågan om äganderätten till fordonet. Det är t.ex. vanligt att en bil bytt ägare åtskilliga gånger utan att detta registrerats och förverkandefrågan kan därigenom kompliceras avsevärt. Äganderätten kan ibland också skapa problem genom att bulvaner, minderåriga, släktingar etc. står som ägare till ett fordon som i realiteten brukas av den misstänkte/tilltalade.

Utredningstekniskt kan äganderettsfrågorna upplevas som svåra av polisen. Utbildning av polismän i sådana och närliggande frågor behövs.

3. De förändringar som är önskvärda bör avse förenklingar kring den i dag problematiska ägarfrågan. Det bör övervägas om man bör inta en generellt strängare hållning, dvs. förverka fordon i större omfattning än i dag.

En möjlighet skulle kunna vara att införa mera schablonmässiga regler med någon typ av ägarpresumtion, ungefär som vid utmätning, dvs. innehavaren får anses som ägare om inte denne eller uppgiven rättsägare kan bevisa motsatsen. Ett annat sätt att gå tillväga skulle kunna vara att en ägarpresumtion inträder därigenom att en misstänkt upprepade gånger under viss tid brukar fordonet som sitt eget.

Mot sådana förslag kan givetvis anföras att äganderätten principiellt skall vara starkt skyddad. Särskilt om det är fråga om större värden kan det te sig vanskligt med ägarpresumtioner. Ett förverkande kan givetvis prövas genom att någon hävdar sin rätt mot beslutet (talan om bättre rätt) och så skulle kunna ske också ”i efterhand”. Det kan likväl diskuteras om äganderätten skall hävdas genom process mot staten.

Som detaljfrågor kan nämnas frågan om tidsfrister och vad som skall ske om ett fordon förstörts eller avyttrats. Polisens bristande möjligheter att under längre tid förvara fordon liksom att fordonet skadas vid lång förvaring är också något som behöver belysas, liksom kostnadsaspekten.

#### *Åklagarkammaren i Eskilstuna (ÅM i Linköping):*

1. För åklagarnas del uppkommer numera inte problem så ofta eftersom endast ett fåtal fordon tas i beslag och då enbart sådana fordon som polisen bedömer som ”klara fall”. ”Klara fall” är fordon av karaktär skrotbil och som förs av ägaren och där ägaren skall vara helst både lagförd och därefter rapporterad för flera olovliga körningar eller trafiknykterhetsbrott.

2. Det man som åklagare har fått frågor om från polishåll är just omständigheter knutna till de problem som påtalats i Justitiedepartementets promemoria:

- Hur många gånger skall en förare ha varit lagförd eller rapporterats och inom vilken tidsrymd sett bakåt?
- Värderas en olovlig körning lika som ett trafiknykterhetsbrott när man ser till antalet?
- Finns det en värdegräns på bilen för att det inte skall vara oskäligt att förverka den?

3. Önskvärt vore att en regel tillskapades som gav möjlighet till förverkande av ett fordon

- som har ett värde av t.ex. högst 1/10 basbelopp,
- där det var uppenbart att ägaren inte hade något intresse av fordonet, vilket framgår av om bilen är oskattad, oförsäkrad eller obesiktigad och inte stöldanmäld, och
- oberoende av om ägaren själv brukat eller tillåtit annan att bruka fordonet.

Den som är registrerad ägare i bilregistret borde vara den som betraktas som ägare och mot vilken ett förverkandeyrkande riktas.

Önskvärt vore även om fordonet kunde skrotas utan att invänta beslut om förverkande.

*Åklagarkammaren i Nyköping (ÅM i Linköping):*

1. Förverkanderegeln i 7 § TBL fyller ett viktigt behov till förebyggande av trafiksäkerheten och bestämmelsen bör förstärkas i enlighet med intentionerna i departementets skrivelse.

2. De största tillämpningsproblemen är dels den stora försiktighet domstolarna iakttar vid förverkandeprövningen, dels att trafikbrottslingarna använder bulvaner för att undvika förverkande av bilarna.

3. Problemet med domstolarnas restriktiva tillämpning skulle kunna minska om någon form av presumtionsregel infördes. En sådan regel skulle t.ex. kunna utformas enligt följande. ”Vid prövning av förverkande enligt denna bestämmelse skall särskilt beaktas om den tilltalade inom det senaste året lagförts för brott mot trafikbrottslagen.”

När det gäller användande av bulvaner och därmed sammanhängande problem är det svårare att se en möjlighet att – med bibehållen rättssäkerhet – genom ändringar av lagstiftningen öka möjligheterna till förverkande. Problemet måste nog åtkommas genom att saken i det enskilda fallet utreds grundligt.

*Åklagarkammaren i Jönköping (ÅM i Linköping):*

1. –

2. Det som oftast vållar problem är just frågorna angående ägarförhållandena. Det händer ofta att i beslag tagen bil inte ägs av gärningsmannen och att ägarförhållandena är svåra att utreda.

3. Beträffande ”busbilar”, dvs. skrotbilar som cirkulerar runt bland kriminella och som har ett värde under 5 000 kr skulle en form av omvänd bevisbörda kunna tillämpas. Det skulle innebära att avseende en bil som körts under sådana förhållanden att den kan förverkas men där gärningsmannen inte är ägare skulle den faktiske ägaren underrättas om att bilen kommer att förverkas och beredas tillfälle att medge eller bestrida det. För att undvika att bilen förverkas skulle det åligga ägaren att visa att denne inte handlat oaktsamt med bilen då den kommit att brukas på sådant sätt att den kan förverkas.

*Åklagarkammaren i Växjö (ÅM i Linköping):*

Orimligt höga krav uppställs i praxis för att ett fordon skall förverkas. NJA 1996 s. 436 ställer fortfarande till problem. Detta får till följd att polisen knappast tar några fordon i beslag.

Det största problemet är dock att visa vem som äger bilen. Kretsen mot vilka ett förverkande kan ske är alltför snäv. En utvidgning av kretsen mot vilka ett förverkande kan riktas skulle innebära att bestämmelsen i 7 § TBL kan användas i mycket större utsträckning och därmed verkliga förebyggande trafikbrott.

*Åklagarkammaren i Kalmar (ÅM i Linköping):*

Sammanfattning: En översyn av förverkanderegeln i 7 § TBL är välkommen. Det framstår som angeläget att kraven när det gäller förverkande av fordon ställs lägre och att regelverket möjliggör beslag i en vidare personkrets än vad som för närvarande är fallet.

1. När det gäller rekvisitet "behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslig verksamhet" har praxis utvecklats i sådan riktning att det ställs relativt höga krav för att ett förverkande skall kunna ske, möjligen högre än vad som var avsikten med lagändringen.

För att få till stånd ett än vidare utrymme för förverkande skulle förverkanderegeln kunna utformas med ledning av bestämmelserna om förverkande av alkoholhaltiga drycker (lagen [1958:205] om förverkande av alkoholhaltiga drycker m.m.), där det bl.a. framgår att sådana drycker skall förverkas under vissa omständigheter om det inte finns särskilda skäl som talar mot detta.

Man skulle också kunna väga in sådana omständigheter som att fordonet var belagt med körförbud och oskattat vid bedömningen av risken för fortsatt brottslig verksamhet vid sidan av de bedömningsprinciper som gäller i dag. Med ändring av förverkanderegeln i sådan riktning skulle man i större utsträckning än i dag kunna förhindra fortsatt brottslighet i situationer där körkortslösa förare kör omkring i s.k. skrotbilar.

2. Ett av de vanligare problemen som man stöter på vid tillämpningen av 7 § TBL är svårigheten att avgöra vem som är rätt ägare till fordonet. Det förekommer vid upprepade fall av olovlig körning att fordonet som framförts är registrerat på en till föraren närstående person och att reglerna i 36 kap. 5 § BrB inte är tillämpliga. Det förekommer också att gärningsmannen uppger att fordonet just har sålts till en annan, att han eller hon därefter genom en skentransaktion avhänder sig fordonet och att köpet dateras till en tidpunkt före det aktuella trafikbrottet. Det är då under vissa förutsättningar möjligt att få till stånd en registrering i bilregistret om att ägarbyte skett vid tidpunkten för trafikbrottet. Om en anmälan om ägarbyte inkommer till bilregistret inom tio dagar från överlåtelsen registreras ägarbytet från dagen för överlåtelsen. Inkommer anmälan senare registreras den nya ägaren först den dag som anmälan kommer in och registreras.

3. Bestämmelsen i 7 § TBL ändras så att ett fordon som använts vid brott enligt TBL i vissa fall skall förverkas om det inte finns särskilda skäl mot detta. De fall som då kan vara aktuella är sådana där återfallsbenägenheten bedöms vara mycket hög, alltså i första hand uppenbara fall av lagtrots.

– Reglera i TBL att förverkande får ske i en vidare krets än vad som anges i 36 kap. 5 § BrB. När det gäller notoriska trafiksyndare bör förverkande kunna ske även om en nära anhörig äger det aktuella fordonet vid brottstillfället och man inte kan styrka att denne medverkat till brottet eller förvärvat egendomen på sätt anges i 36 kap. 5 § d) BrB.

– Beträffande problemet med skentransaktioner och antedateringar i bilregistret skulle man kunna införa en ny regel om att det är de registrerade ägarförhållandena i bilregistret vid tidpunkten för brottstillfället som skall ligga till grund för bedömningen av om ett förverkande får ske.

– Möjliggöra att sådana omständigheter som att fordonet var belagt med körförbud och/eller var oskattat skall kunna vägas in vid bedömningen av risken för fortsatt brottslig verksamhet vid sidan av de bedömningsprinciper som gäller i dag.

*Åklagarmyndigheten i Västerås:*

Det råder en viss osäkerhet om vad som krävs för att få bilen förverkad i form av antalet olovliga körningar eller andra trafikbrott.

Det största problemet beträffande förverkande av fordon vid trafikbrottslighet gäller dock ägandeförhållandena. Den som framför ett fordon står ofta inte själv som registrerad ägare av fordonet och hävdar att han lånat bilen utan lov av ägaren eller så uppger ägaren att han inte kände till att den som förde fordonet var körkortslös.

Lagen bör ändras så att ett fordon lättare kan förverkas även om föraren och ägaren inte är samma person eller där ägarförhållandena är oklara. En sådan regel kan utformas så att den som uppger sig vara ägare till fordonet, för att undvika att få fordonet förverkat från sig, åläggs att visa detta eller i vart fall visa att han gjort vad som på honom ankommer för att hindra att bilen används av körkortslösa.

*Åklagarmyndigheten i Umeå:*

1. –

2. De problem som åklagare möter vid tillämpningen av 7 § TBL har till stor del sin grund i att de förundersökningar i vilka förverkandefrågorna uppstår i regel leds av polisen. De bilar det här är fråga om är ofta i bristfälligt skick med måttliga värden, närmast skrotbilar. Ägarförhållandena är oklara. Bilarna säljs eller byts mellan kriminella eller missbrukare. Var och en som grips med bilen kan invända och invänder att han inte längre äger den, att överlåtelseanmälan är på väg till bilregistret etc.

För att förverkandefrågorna skall kunna bedrivas effektivt måste polisen ha en bättre samordning. En bil som regelbundet används av olika personer måste identifieras och hållas under uppsikt, inte bara personerna som kör bilen. I annat fall hålls inte beslagsfrågan levande. Det är bilen i sig som fortlöpande används



i brottslig verksamhet och som därför skall kunna förverkas. 7 § TBL är inte så utformad att det är en och samma person som hela tiden måste köra samma bil för att förverkandegrunden skall inträda. När åklagaren i sinom tid får förundersökningen från polisen och beslagsfrågan aldrig väckts kan bilen vara svår att fånga upp för ett framgångsrikt förverkandeyrkande.

Det är inte bara bilar av mycket lågt värde som används i det nämnda sammanhanget utan även direktimporterade bilar av avsevärt högre värden. I dagens läge finns något riktmärke om att det alltid är oskäligt att förverka bilar värda mer än 100 000 kr. Det förekommer bilar av högre värden än 100 000 kr i sådana kretsar och brottsliga sammanhang att de ter sig lika förverkansvärda som skrotbilarna.

3. Ett effektivare förverkandeinstitut skulle bygga på att det är från ägaren eller brukaren som bilen skall förverkas. Sedan kan skälighetsutrymmet utnyttjas för att komma ifrån tveksamma resultat av en regel som riktar sig mot brukaren.

#### *Åklagarkammaren i Östersund (ÅM i Umeå):*

När lagstiftningen om förverkande av fordon infördes i TBL och när den aktuella paragrafen gjordes mindre restriktiv yrkades ett antal bilar förverkade. En del fall ledde också till förverkande. Kostnaderna för förvaring av bilar som ofta hade ett mycket begränsat värde blev orimligt stora. Ofta kunde emellertid bilarna inte förverkas eftersom den uppgivne ägaren var en annan än brukaren. Domstolarnas tillämpning av förverkanderegeln uppfattades också som tämligen restriktiv. Frågan om förverkande av fordon har därför kommit att tillämpas alltmer sällan.

För att utvidga möjligheterna till förverkande av fordon bör man i TBL ha en särskild regel om att förverkande kan ske hos ägaren om någon med ägarens samtycke använder fordonet på ett sådant sätt att frågan om förverkande aktualiseras. I dessa fall bör ägaren ha en exculpationsskyldighet för att undgå förverkande.

Bilar under ett visst angivet värde, t.ex. en viss kvot av basbeloppet, bör kunna förstöras utan att avvakta att domen på förverkande vinner laga kraft. Om bilen inte slutligen förverkas bör ägaren ersättas enligt en för riket enhetlig värderingslista. Om ägaren påstår ett högre värde bör han ha bevisbördan för detta.

### **Frågor till Polisen om fordon som beslagtas för förverkande enligt 7 § TBL**

1. Hur många beslag görs per år?
2. I hur många fall där beslag görs yrkar sedan åklagaren förverkande?
3. Om förverkande yrkas, i hur många fall blir det bifall respektive avslag och vilka är skälen för avslag? Är äganderättsfrågan avgörande?
4. Hur lång tid tar det i genomsnitt från beslut om beslag till dess att ett lagakraftvunnet förverkandebeslut föreligger?
5. I hur många fall där beslaget hävs avhämtas inte fordonet?
6. Vilka är kostnaderna för polisen vid hanteringen av fordon som beslagtagits (typ av kostnad, storlek)?
7. Vilket värde har de fordon som beslagtas (genomsnitt eller statistik)?
8. Förekommer det att polisen avstår från beslag av fordon i nu aktuella situationer? Vilka är skälen för det (äganderättsfrågan, kostnadsfrågan, utrymmesbrist, annat)?
9. I hur många fall där beslag görs är fordonet  
– oskattat

- oregistrerat
- belagt med körförbud
- oförsäkrat
- annars bristfälligt ur trafiksäkerhetssynpunkt?

10. Föreligger ett samband mellan de beslagtagna fordonens värde och sådana brister som nämns i fråga 9? Förekommer dessa brister i princip endast beträffande fordon av ringa värde (t.ex. fordonets värde under ca 10 000 kr)?

Det har inkommit svar från 19 länspolismyndigheter och däribland ett flertal lokala polismyndigheter. En länspolismyndighet, Dalarna, har med hänvisning bl.a. till myndighetens resursläge beslutat sig för att inte bifalla Rikspolisstyrelsens begäran om svar på de tio frågorna i formuläret. Svar saknas också från polismyndigheten i Värmland.

I bilagan redovisas en sammanställning över de svar på frågorna (1–10) som inkommit från respektive myndighet.

Nedan följer ett par av de kommentarer som de olika polismyndigheterna lämnat utöver svaren på frågorna.

*Polismyndigheten i Västernorrlands län:*

- välkomnar en förändring när det gäller omhändertagna fordon som kan leda till att hanteringen av dessa fordon underlättas,
- dessa fordon medför mycket besvär och onödigt stora kostnader,
- önskar att översynen inte endast avsåg fordon som beslagtas enligt 7 § TBL utan även brottslighet utöver TBL.

*Polismyndigheten i Uppsala län:*

- att ta dessa TBL § 7-fordon i beslag är bra i brottsförebyggande syfte,

- hanteringstiden blir dock lång varför kostnaderna för garage m.m. blir höga,
- önskvärt vore om man i ett tidigt skede kunde skrota bilarna som ofta betingar låga värden,
- nya regler borde bli enkla att tillämpa.

*Söderorts polismästardistrikt (Stockholms län):*

- sedan den 15 februari 2003 har Söderortspolisen medvetet tillsammans med åklagarkammaren ägnat särskild uppmärksamhet åt TBL § 7-beslag. Anledningen är att genomgång av olyckor med svårt skadade och dödade inom distriktet visat att vållande till svår olycka i mycket stor utsträckning är en missbrukare utan körkort, yrkesförbrytare, alkoholist eller någon som på annat sätt är marginaliserad. Tanken har varit att minska antalet svårt skadade och dödade. Fram till den 13 september 2003 var antalet dödade i distriktet reducerat till noll mot tre året innan. Första dödsolyckan inträffade då i Farsta av fordon fört av en rattfull. Detta ger oss starka skäl till att se ett relevant orsakssamband.

*Södertörns polismästardistrikt (Stockholms län):*

- hanteringen av TBL § 7-fordon är förenad med kostnader som inte på något sätt står i relation till värdet av de, i många fall, skrotbilar som måste förvaras av polisen under oftast avsevärd tid för att sedan behöva lämnas tillbaka till den inte helt oförvitlige medborgaren från vilken bilen beslagtogs,
- en lagreglering i enlighet med lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall och förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall där möjlighet, eller ännu hellre skyldighet, ges för polismyndigheten att inom viss tid skrota trafikfarliga fordon av detta slag är helt enkelt nödvändig.
- missbrukarna som till största delen är de som använder de bilar som tas i beslag av polisen vet att de inte ska använda bilar som de står som registrerade ägare till, då de i annat fall har stora

möjligheter att få tillbaka bilen av åklagaren; de utnyttjar dagens bristfälliga lagstiftning,

- ägarbyten görs i många fall efter det att polisen beslagtagit bilen,
- bilarna som skall lämnas tillbaka får för det mesta inte framföras på väg på grund av sina brister,
- om ett direktförverkande kunde ske skulle kostnaderna för fordonsuppställning mer än halveras,
- det finns flera exempel som visar att endast bärgningskostnaderna för ett fordon överstiger värdet av fordonet (enligt ett exempel understeg bilens värde 2 500 kr, bärgningskostnaden uppgick till 2 100 kr och den sammanlagda kostnaden för fordonet uppgick till ca. 20 000 kr).

*Polismyndigheten i Norrbotten:*

- om förverkandereglererna i TBL skall ha någon effekt så måste det ges möjlighet att förverka fordonet från brukaren av fordonet,
- ingen hänsyn bör heller tas till fordonets värde.

<b>Myndighet</b>	<b>Fråga 1</b>	<b>Fråga 2</b>	<b>Fråga 3</b>	<b>Fråga 4</b>	<b>Fråga 5</b>
Västernorrlands län	115	de flesta fall	oftast bifall, äganderettsfrågan avgörande vid avslag	i genomsnitt tio månader	ca 25 % av fallen
Västra Götaland	400	100 %	äganderettsfrågan avgörande vid avslag	ca. ett år	beror på värdet; vid lågt värde – ej avhämtning
Uppsala län	136	50–60 %	oftast bifall, äganderettsfrågan avgörande	från en mån till ngt eller ngr år	fåtal fall
Örebro län (svaren 2–5 avser de 30 ärenden som handlagts i Örebro)	ca 60	–	–	ca. ett år	avhämtas alltid
Gotland (avser 2001)	10	8 (80 %)	ett avslag, äganderettsfrågan ej avgörande	från fem mån till två år, i genomsnitt tio–elva mån	ett fall; bilen skrotades

Jönköpings län	ca 40–50	ca 80 %	få avslag, äganderätten ej avgörande	ca sex mån	tre–fyra fall /år
Västmanlands län	66	41 (ca 60 %)	få avslag	en–sex mån	ca. fem fall /år

Myndighet	Fråga 1	Fråga 2	Fråga 3	Fråga 4	Fråga 5
Kronobergs län	20–25	ca 90 %	100 % bifall	–	fåtal fall
Västerbottens län	13	4 (ca 30 %)	två bifall, två avslag	sex mån till två år	avhämtas alltid
Skåne	ca 320	varierande i de olika områdena, från 30–35 % upp till ca 90 %, i snitt ca 60–70 %	ca 90 %, äganderätten avgörande ibland	från tre mån till flera år, genomsnitt ett-två år	25–30 fall /år
Stockholms län					
City polismästar-distrikt (pmd)	ca 160	ca 100 (ca 60 %)	ca 100, äganderättsfrågan avgörande	ett-tre och ett halvt år, igenomsnitt ca ett och ett halvt	ca 40 ej avhämtade och 20 skrotade enl. fullmakt



				år	
Söderorts pmd	ca 80 hit- tills i år (feb–okt)	ca 65 %	vet ej, äganderättsfrågan avgörande	ca ett år	över 75 %
Västerorts pmd	ca 50 hit- tills i år (jan–okt)	flertalet fall	vet ej, äganderätts- frågan troligen av vikt	vet ej	fåtal fall
Norrorts pmd	–	–	oftast bifall	sex mån till ett år, ibland längre	ofta, bilarna i mkt dåligt skick

Myndighet	Fråga 1	Fråga 2	Fråga 3	Fråga 4	Fråga 5
Roslagens pmd	18	8 (ca 45 %)	7 bifall, 1 avslag	i snitt ca sex mån	ca 45 %
Nacka pmd	15–20	3–5 (20–25 %)	inga avslag	tio mån till fyra år	ca 50 %
Södertörns pmd	ca 110	mindre än 50 %	mer än 50 % bifall, äganderättsfrågan troligen av stor betydelse	sex mån till två år	ca 20 %
Södertälje pmd	ca 10	ca 45 %	få avslag, ägande- rätten avgörande	varierar, i något fall drygt ett år	fåtal fall, ca 10 %
Östergötlands län (avser 2002)					
Norrköping	ca 50	ca 20 (40 %)	inga avslag	–	fem fall
Linköping	28	15 (ca 50 %)	11 bifall,	från någon månad	–

			3 avslag, 1 avvaktar dom	till drygt ett år	
Blekinge län	75	ca 15 (20 %)	–	ca en mån till ett år	fåtal fall
Gävleborgs län	102	47 (ca 45 %)	26 bifall, 12 avslag	tre mån till ca ett och ett halvt år	ca 20 %

Myndighet	Fråga 1	Fråga 2	Fråga 3	Fråga 4	Fråga 5
Södermanlands län					
Nyköping, Oxelösund, Tro- sa, Gnesta	14	10 (ca 70 %)	1 avslag, 9 bifall äganderättsfrågan avgörande	en-tolv mån, i snitt fem mån	ett fall
Eskilstuna	ca 8-10	ca 80 %	vet ej	ca ett år	mycket få fall
Katrineholm, Flen, Ving- åker	22 (mars- okt- 03)	vet ej	kan ej anges	ca tio-tolv mån	två fall
Kalmar län	ca 75	ca 90 %	få avslag, ca 5 %, äganderättsfrågan avgörande	sex mån till ca två år	fem-sex fall
Hallands län	20-30	-	endast bifall	två-tre mån	inga
Norrbottn	ca 50	10 (20 %)	- äganderättsfrågan	tre-tolv mån	ett fall

			avgörande		
Jämtlands län	0-10	-	få avslag	-	fåtal fall

Myndighet	Fråga 6	Fråga 7	Fråga 8	Fråga 9	Fråga 10
Västernorrlands län	ca 300 000 kr/år (förvaring och bogsering)	ca 1 500 kr i genomsnitt	ja, pga. äganderättsfrågan	flertalet brister i samtliga fall	ja, klart samband
Västra Götaland	vet ej kostnad (bärgning och förvaring)	ca 5 000 kr alt. skrotvärde (högst 25 000 kr)	nej	uppgifter saknas, någon eller flera i de flesta fallen	ja
Uppsala län	ca 850 000 kr (förvaring, personal, bärgning, skrotning,)	ca 3 500 kr i genomsnitt	nej	oftast en eller ett par brister i samtliga fall	ja, oftast

Örebro län (svaren avser de 30 ärenden som handlagts i Örebro)	ca 50 000 kr (förvaring)	ca 3 000 kr i genomsnitt	ja, om ej ägaren kör och föraren inte vid två tillf. tidigare anträffats körande samma fordon	brister i samtliga fall	ja, oftast
Gotland (avser 2001)	ca 2 100 kr per månad	ca 500– 3 000 kr	nej	de flesta har kör- förbud, är oskat- tade och oförsäk- rade	ja, regelmässigt

Myndighet	Fråga 6	Fråga 7	Fråga 8	Fråga 9	Fråga 10
Jönköpings län	75 000 kr/år (förvaring, försäkring, frakt)	ca 3 000 kr i genomsnitt	nästan aldrig	ca 90 % av fallen	ja, nästan alltid
Västmanlands län	ca 252 000 kr/år (förvaring, bärgning)	skrotvärde	ja, pga. ägarförhållandena, nyare fordon tas sällan i beslag	samtliga brister i flertalet fall	ja
Kronobergs län	min. ca 400 kr per fordon och mån (förvaring och utlämning, tillkommer	ca 3 000–5 000 kr i genomsnitt	ja, bl.a. pga. äganderettsfrågan	någon eller några brister i de flesta fallen	ja, klart samband



	skrotning och personal)				
Västerbottens län	förvaringskostnad	27 000 kr i genomsnitt	nej	inga rapporter om brister i akterna	–
Skåne	ca 4 000–8 000 kr per ärende (bärgning, förvaring)	upp till ca 1 200 kr, oftast endast skrotvärde	ej några anvisningar om detta	någon brist i 90 % av fallen	ja, till övervägande del

Myndighet	Fråga 6	Fråga 7	Fråga 8	Fråga 9	Fråga 10
Stockholms län					
City polismästar-distrikt (pmd)	ca 7 500 kr/bil (förvaring, bärgning, värdering, skrotning)	de flesta blir 0-värderade	ja, äganderättsfrågan	de flesta fordon är oskattade, har körförbud, och är oförsäkrade och trafikfarliga	ja
Söderorts pmd	30 kr /dag och fordon (förvaring)	90 % fordonsvrak med värde 0 kr, 6 % under 100 kr och rest. ca. 50 000 kr	ja, bulvanägande	samtliga brister vid olovlig körning, korrekta vid rf	ja
Västerorts pmd	drygt 100 000 kr	de flesta under 1 000 kr, övr.	ja, oklara ägarförhållanden	flertalet brister i flertalet fall	ja

	(bärgning, förvaring)	under 10 000 kr			
Norrorts pmd	”stora pengar” (förvaring)	fr. 1 000 kr och uppåt	nej	jämnt fördelat	ja, dock även betr. bilar värda över 10 000
Roslagens pmd	15 eller 26 kr/ dygn (förvaring) och 500 kr/bärgning	500–2 000 kr	ja	vanligen samtliga brister i samtliga fall	ja

Myndighet	Fråga 6	Fråga 7	Fråga 8	Fråga 9	Fråga 10
Nacka pmd	780 kr /bil och mån	0 kr	nej	de flesta bristerna i 90 % av fallen	ja, oftast
Södertörns pmd	1 500 kr/fordon (bärgning), 25–50 kr/dygn (förvaring), 500 kr exkl. moms (besiktning)	90 % av fordonen saknar värde, dvs. 0 kr	nej	90 % av bilarna har en eller flera av bristerna	ja
Södertälje pmd	100 000 kr/år (förvaring), 1 000–1 500	de flesta har inget eller ringa värde, ett fordon har sålts för	ja, äganderättsfrågan är sannolikt avgörande	merparten har flera brister	ja

	kr/fordon (bärgning), 1 800 kr /fordon (skrotning)	2 100 kr, i något enstaka fall 10 000– 20 000 kr			
Östergötlands län (avser 2002)					

Myndighet	Fråga 6	Fråga 7	Fråga 8	Fråga 9	Fråga 10
Norrköping	ca 75 000 kr/år (bärgning, förvaring)	ej över 3 000 kr i genomsnitt	kan ej svara på	–	vet ej, oftast
Linköping	–	bl.a. ”risig, dåligt skick”, 500 kr, 1 500 kr och ca 20 000–25 000 kr	–	flertalet har körförbud, många är oförsäkrade eller har brukandeförbud	–
Blekinge län	150 000 kr/år (förvaring) 550 kr/bil (bärgning)	0 kr	–	brister i de flesta fall	ja, i samtliga fall
Gävleborgs län	100 kr/bil	ca 2 000–	nej	de flesta brister i	ja

	och mån	2 500 kr, i genomsnitt, 500– 4 500 kr,		de flesta fallen	
Södermanlands län					
Nyköping, Oxelösund, Tro- sa, Gnesta	i stort sett inga	500–3 000 kr, 1 000 kr i genomsnitt	nej	de flesta var be- lagda med körför- bud	ja

Myndighet	Fråga 6	Fråga 7	Fråga 8	Fråga 9	Fråga 10
Eskilstuna	ca 13 650 kr/bil	0–1 000 kr	–	i 90 % av fallen föreligger en eller flera brister	ja
Katrineholm, Flen, Vingåker	800–900 kr/fordon (bärgning)	under 10 000 kr i genomsnitt	uppgift saknas	en eller flera brister i samtliga fall	ja
Kalmar län	ca 150 000 kr/år	ca 4 000 kr i genomsnitt	ja, äganderettsfrågan avgörande	i 90 % av fallen är fordonen oskattade eller belagda med körförbud	bristerna förekommer på fordon över 10 000 kr, dock endast ett fåtal per år
Hallands län	vet ej kostnaden (avser bärgning, förva-	5 000–10 000 kr	nej	–	–



	ring)				
Norrbotten	ca 4 000– 6 000 kr per fordon (förvaring, bärgning)	lågt, ringa och under 10 000 kr	kan förekomma, beror då bl.a. på äganderätsfrågan	ca 50 % av fordo- nen har sådana brister	troligt samband mellan värde och skick
Jämtlands län	1 200– 1500 kr/fordon (bärgning)	100–3 000 kr	har ej gått att klar- lägga	har ej gått att klarlägga	har ej gått att klarlägga