

Regeringens proposition

1986/87:81

om ändring i lagen (1951:649) om straff för
vissa trafikbrott, m. m.



Prop.
1986/87:81

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i
bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 5 februari 1987.

Ingvar Carlsson

Sten Wickbom

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att ett fordon som har använts vid brott enligt trafikbrottslagstiftningen skall få förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är oskäligt.

I syfte att förbättra möjligheterna att utföra experimentella försök inom ramen för forskningen kring prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag föreslås också att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer skall få möjlighet att ge dispens från trafiknykterhetsreglerna för vetenskapliga eller därmed jämförliga undersökningar.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1987.

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 4 § 3 mom. skall ha följande lydelse,

dels att det i lagen skall införas en ny paragraf, 7 §, av följande lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse***4 §**

3 mom.¹

Vad som sägs i 1 mom. tredje stycket och 2 mom. gäller ej förare av motordrivet fordon, som är avsett att föras av gående.

Bestämmelserna i 1 och 2 mom. gäller inte, om förandet av fordonet ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken tillstånd har lämnats av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer.

7 §

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.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1987.

¹ Senaste lydelse 1978:92.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 5 februari 1987

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, S. Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hulterström, Lindqvist, G. Andersson, Lönnqvist

Föredragande: statsrådet Wickbom

Proposition om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

1 Inledning

Inom justitiedepartementet upprättades i mars 1983 promemorian (Ds Ju 1983:6) Trafiknykterhetsbrotten, Förslag till ändringar i lagstiftningen. Promemorian innehöll flera olika förslag med anknytning till straffbestämmelserna om rattfylleri och rattonykterhet. Ett av dessa gick ut på att det i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (TBL) skulle införas en ny bestämmelse om att fordon som använts vid brott mot lagen under vissa förutsättningar skulle få förklaras förverkade till förebyggande av fortsatt brottslighet.

Efter remissbehandling av promemorian beslöt regeringen den 30 augusti 1984 att inhämta lagrådets yttrande över förslag som inom justitiedepartementet hade upprättats på grundval av promemorieförslagen. I sammanhanget togs också upp en skrivelse den 4 mars 1983 från statens väg- och trafikinstitut där institutet hade hemställt om lagstiftningsåtgärder med syfte att öka möjligheterna att utföra experimentella försök inom ramen för forskningen kring prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag. Även skrivelsen hade remissbehandlats.

Sedan lagrådet avgivit yttrande förelades riksdagen förslagen genom prop. 1984/85:21. Propositionen återkallades sedermera av regeringen (skr. 1984/85:91, rskr. 26).

Jag ämnar nu på nytt ta upp två av de förslag som lades fram i den återkallade propositionen, nämligen dels det förslag om förverkande av fordon som jag nyss berörde, dels det förslag som tog sikte på att tillgodose väg- och trafikinstitutets önskemål vilka ånyo aktualiserats i en skrivelse från institutet den 20 augusti 1986. Båda dessa förslag får nämligen anses vara angelägna från trafiknykterhetssynpunkter.

I fråga om det närmare innehållet i departementspromemorian vill jag hänvisa till att denna fanns intagen som bilaga i den förut nämnda prop. 1984/85:21 (bilaga 1). Även beträffande remissbehandlingen av promemo-

2 Förverkande av fordon vid rattfylleri och andra trafikbrott

För närvarande gäller enligt 36 kap. 2 § brottsbalken (BrB) bl. a. att egendom som har använts som hjälpmedel vid brott enligt balken får förklaras förverkad, om det är påkallat till förebyggande av brott eller annars särskilda skäl föreligger. I stället för egendomen kan dess värde förklaras förverkat. Bestämmelsen är tillämplig endast vid brott enligt brottsbalken. Liknande regler har emellertid i stor omfattning införts i specialstraffrätten, dock inte i trafikbrottslagen, som inte innehåller några bestämmelser om förverkande.

I 36 kap. 3 § BrB föreskrivs bl. a. att föremål som på grund av sin särskilda beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan befaras komma till brottslig användning får förklaras förverkat även i annat fall. Denna bestämmelse är i och för sig tillämplig även i fråga om brott mot specialstraffrätten. Med hänsyn till kravet på att föremålet skall ha "särskild beskaffenhet" är den dock endast i mycket speciella situationer tillämplig på fordon som har använts som hjälpmedel vid trafikbrott. En sådan situation kan vara att fordonet är behäftat med avsevärda brister som gör det farligt från trafiksäkerhetssynpunkt.

För närvarande finns det alltså knappast möjlighet att förklara ett fordon som har använts vid trafiknykterhetsbrott förverkat.

Frågan om man genom särskilda regler bör skapa en sådan möjlighet har berörts i flera tidigare sammanhang innan frågan togs upp i prop. 1984/85:21. Tanken har därvid i allmänhet varit 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 anknuten till det föremål som är en direkt förutsättning för brottet.

I betänkandet (SOU 1970:61) Trafiknykterhetsbrott, Förslag 1970 gjordes frågan till föremål för en ingående utredning (s. 275–314). Trafiknykterhetsbrottskommittén uttalade i betänkandet med hänvisning till denna utredning och efter samråd med företrädare för andra nordiska länder att den angivna vägen inte var framkomlig. Huvudskälet var enligt kommittén att fordonsförverkande skulle drabba alltför slumpmässigt och ojämnt. Även flera andra komplikationer som skulle uppstå redovisades. Vid remissbehandlingen av 1970 års betänkande instämde nästan samtliga instanser i kommitténs uppfattning.

Frågan har i olika sammanhang fått aktualitet även härafter. Bl. a. kan nämnas att en särskild kommitté inom Europarådet som arbetat med trafiklagstiftningsfrågor har pekat på möjligheten av att använda förverkande av bilar som en alternativ påföljd vid trafikbrott. Rikspolisstyrelsen har – med överlämnande av skrivelser från Svenska polisförbundet och

Jurist- och samhällsvetareförbundet – år 1978 hos regeringen gjort framställning om en ny utredning av frågan. Det aktuella spörsmålet har också behandlats i riksdagen (se JuU 1980/81:33).

I departementspromemorian uttalas att det tidigare utredningsarbetet får anses ha gett vid handen att fordonsförverkande inte rimligen kan användas som en mera reguljär sanktion vid rattfylleri. Över huvud taget gäller enligt promemorian att avsevärda svårigheter möter, om man vill införa en förverkandesanktion med bestraffande syfte på detta område. I promemorian erinras om att en generell återhållsamhet när det gäller att använda förverkandeinstitutet i sådant syfte anbefalldes vid tillkomsten av brottsbalkens nuvarande förverkanderegler (prop. 1968:79 s. 44, 58) och om att riksdagen har tagit avstånd från tanken att använda förverkande på sådant sätt när det gäller brottet olovlig körning (TU 1980/81:1).

Samma betänkligheter möter emellertid enligt promemorian inte mot att införa en möjlighet till fordonsförverkande som enbart tar sikte på fall då det är påkallat för att förebygga brott. En sådan möjlighet skulle kunna fylla en funktion även vid andra trafikbrott än onykterhet i trafik, närmast då olovlig körning.

I promemorian konstateras att det praktiska utrymmet för att förverka fordon i brottsförebyggande syfte visserligen 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 ibland enligt vad erfarenheten visar. Det kan då enligt promemorian inte sällan te sig närmast stötande att det inte finns någon möjlighet att förklara fordonet förverkat.

Vad som åsyftas i promemorian är exempelvis situationer då någon lagförs för ett stort antal upprepade trafiknykterhetsbrott under kort tid och det står alldeles klart att det skulle vara förenat med betydande trafikrisker att låta honom få behålla fordonet. Motsvarande gäller kanske i ännu högre grad beträffande brottet olovlig körning, eftersom det inte sällan är uppenbart att den tilltalade är bilägare och avser att fortsätta bruka bilen. Det finns enligt promemorian exempel från praxis på fall där lagföring har skett för flera tiotals fall av olovlig körning och den tilltalade öppet förklarat att han kört bil till domstolsförhandlingen och även avser att köra därifrån.

Med hänvisning till det anförda föreslås i promemorian att det i trafikbrottslagen införs en särskild regel som gör det möjligt att förklara ett fordon som har använts vid brott enligt lagen förverkat. Föreläggningen för att detta skall få ske skall bl.a. vara att förverkande av särskilda skäl är påkallat för att förebygga brott.

Vid remissbehandlingen har det helt övervägande antalet remissinstanser tillstyrkt förslaget. Flera av instanserna har därvid särskilt framhållit att en förutsättning för att en regel om förverkande skall vara godtagbar är att den får en så restriktiv utformning som har avsetts i promemorian.

Själv uttalade jag redan i prop. 1984/85:21 (s. 36) att jag liksom flertalet remissinstanser anslöt mig till departementspromemorians ståndpunkt. En förverkanderegeln med sikte på sådana låt vara mycket speciella fall som avses i promemorian skulle otvivelaktigt vara av värde. Jag syftar då på

fall där föraren genom upprepade brott eller på annat påtagligt sätt visat en uppenbar hänsynslöshet och det med hänsyn härtill finns överhängande risk för återfall. I de fall som det här gäller skulle uppenbarligen en möjlighet till förverkande fylla ett omedelbart trafiksäkerhetsintresse. Den skulle samtidigt vara ägnad att öka respekten för gällande regler. Om en bestämmelse i ämnet blir så avfattad att det uttryckligen framgår att fordonsförverkande kan användas endast i direkt brottsförebyggande syfte, synes betänkligheter av det slag som har brukat anföras mot en mera generell möjlighet till förverkande inte kunna anföras.

Socialstyrelsen — som tillhör de remissinstanser vilka motsatt sig förslaget — har uttalat att man skulle nå samma effekt genom att belägga det ifrågavarande fordonet med körförbud. Jag kan emellertid inte hålla med om detta. I de specialfall då en tillämpning av en bestämmelse om förverkande kan bli aktuell rör det sig i regel om fordon som får föras endast av körkortshavare. Om gärningsmannen över huvud taget innehade körkort vid brottstillfället, måste ju situationen när förverkandefrågan aktualiseras i praktiken vara den att körkortet är återkallat t. v. eller åtminstone omhändertaget i avbidan på beslut om återkallelse. Redan härigenom gäller ett förbud för gärningsmannen att framföra fordonet. Det är svårt att se att det förbudet skulle kunna förstärkas genom ett körförbud. Ett sådant kan knappast innebära ett mer effektivt hinder mot att gärningsmannen fortsätter att använda fordonet än en körkortsåterkallelse. Vad man skulle uppnå genom promemoriaförslaget är just att förhindra att fordonet används när det gäller sådana undantagssituationer då man har anledning att räkna med att gärningsmannen annars tämligen omgäcnade skulle göra sig skyldig till nya trafikbrott, alltså i första hand uppenbara fall av lagtrots. Av anförda skäl kan jag inte heller dela domstolsverkets uppfattning att en välavvägd straffsanktion skulle åstadkomma samma brottsförebyggande effekt som förslaget i denna del.

Mina överväganden har sålunda lett mig till den slutsatsen att promemorians förslag i princip bör godtas. Till den närmare utformningen av en regel i ämnet återkommer jag i specialmotiveringen.

3 Undantag från trafiknykterhetsregleringen vid vissa vetenskapliga undersökningar m. m.

Som jag angav inledningsvis har statens väg- och trafikinstitut gjort en framställning om att det i vissa speciella fall skall vara möjligt att låta bli att tillämpa trafikbrottslagens regler om trafiknykterhetsbrott.

Institutet framhåller att kunskap om i vilken grad olika faktorer påverkar trafikantens beteende och prestationsförmåga i trafiken av flera skäl är nödvändig. Vad beträffar alkoholens inverkan hänvisar institutet till vissa undersökningar enligt vilka prestationsnedsättande effekter på bilkörningsförmågan uppstår även vid blodalkoholkoncentrationer som ligger något under 0,5 promille. Ett område inom vilket kunskapen är mycket begränsad är enligt institutet hur körförmågan påverkas av olika typer av

droger. Det är inte minst angeläget att öka vetandet om effekterna av kombinationer av olika droger och kombinationen av alkohol och droger. Inom detta område saknas dessutom, i motsats till vad som gäller beträffande alkohol, regler om vilka preparat som får användas och regler beträffande maximala koncentrationer i samband med bilkörning. Den märkning av trafikfarliga läkemedel som införts betecknar institutet för sin del som otillräcklig, eftersom just kombinationseffekterna är så ofullständigt kända. Även effekterna på prestationsförmågan i trafiken av faktorer som sjukdom och uttröttnings är alltför litet kända.

I institutets framställning pekas på bestämmelsen i 19 § vägtrafikkungörelsen (1972:603, VTK). Enligt denna får fordon inte föras av den som på grund av sjukdom, uttröttnings eller påverkan av starka drycker eller andra stimulerande eller bedövande ämnen eller av annat skäl inte kan föra fordonet på betryggande sätt. Eftersom denna regel är undantagslös, omöjliggörs enligt institutet viss forskning inom områden som är av yttersta vikt för trafiksäkerheten. Om experimentella undersökningar kan påvisa en försämrade prestationsförmåga hos en motorfordonsförare beroende av påverkan av alkohol eller annat medel, gäller ju dessutom att föraren har gjort sig skyldig till brott enligt 4 § TBL.

Enligt vad institutet vidare framhåller finns visserligen för närvarande möjlighet att med exempelvis laboratorietest undersöka eventuella effekter av här aktuellt slag. Att översätta resultat från laboratoriet till verklig trafik har dock visat sig vara mycket svårt. I flera undersökningar har man sålunda funnit endast svaga samband mellan laboratorietesten och realistiska trafikförhållanden. Till detta kommer att propagandavärdet av trafikinformationsarbetet med säkerhet är större, om resultaten härrör från trafiksituationer. Institutet upplyser om att man för närvarande bedriver utvecklingsarbete på en körsimulator men framhåller i anslutning därtill att simulatorövningar kräver kalibrering genom jämförelse med realistiska prov. Prestationseffekterna måste därför provas i trafiksituationer. Sådana provningar behöver dock inte ske i allmän trafik. De kan enligt institutet ofta med fördel genomföras på avlysta och avspärrade vägar.

Med hänvisning bl.a. till nu angivna förhållanden hemställer institutet att sådana bestämmelser införs att, utan hinder av 19 § VTK och 4 § TBL, experimentella försök inom ramen för forskningen kring prestationsnedsättande effekter av droger av olika slag kan göras.

Vid remissbehandlingen har riksåklagaren redovisat en viss tvacksamhet till framställningen. I övrigt har den dock tillstyrkts av samtliga remissinstanser. Flera instanser framhåller emellertid att försök av aktuellt slag inte bör få göras i allmän trafik och att tillstånd till försöken bör förenas med erforderliga säkerhetsföreskrifter.

Själv finner jag liksom de flesta remissinstanserna att det uppenbarligen har ett stort värde att experimentella undersökningar görs på det aktuella området. Då tänker jag liksom väg- och trafikinstitutet inte minst på intresset av att få en bättre belysning än för närvarande av hur olika sorters droger påverkar körförmågan.

Institutets bedömning att 4 § TBL förhindrar undersökningar av olika slag är otvivelaktigt riktig. Bestämmelserna i den paragrafen har generell

giltighet och gäller även exempelvis avspärrade områden. De svenska undersökningar som har utförts på området har därför fått förläggas till annat nordiskt land, vilket framstår som en onödig omgång.

Jag föreslår mot denna bakgrund att det i 4 § TBL tas in en särskild bestämmelse om att paragrafens straffbestämmelser inte gäller när fråga är om en körning som ingår som ett led i en vetenskaplig eller därmed jämförlig undersökning till vilken regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer har lämnat tillstånd. Om riksdagen godtar förslaget, är det min avsikt att senare för regeringen anmäla frågan om ett bemyndigande för trafiksäkerhetsverket att efter samråd med rikspolisstyrelsen pröva frågor om tillstånd till undersökningar av aktuellt slag och att förena ett tillstånd med de villkor som behövs från säkerhetssynpunkt. Som regel synes nämligen böra gälla att experiment av den art som åsyftas nu bara skall få bedrivas inom avlyst eller avspärrat område. I vart fall bör som jag ser det experimenten inte få förekomma i allmän trafik. I samband med att denna fråga anmäls för regeringen torde också spörsmålet om dispens i aktuellt hänseende från vägtrafikkungörelsen få tas upp.

4 Vissa övriga frågor

Det kan i detta sammanhang finnas anledning att kort redovisa det aktuella läget beträffande de övriga huvudfrågor som aktualiserades i prop. 1984/85:21 liksom vissa andra spörsmål med anknytning till trafiknykterhetsbestämmelserna.

Förslagen i propositionen innebar till en början bl.a. att böter skulle kunna användas i större utsträckning än för närvarande i sådana fall av rattfylleri som med hänsyn till föreliggande trafiksituationer och övriga omständigheter inte tillhör de allvarligare. En strängare ordning än nu skulle å andra sidan tillämpas bl.a. vid återfall.

Frågan om att öka utrymmet för böter vid rattfylleri har aktualiserats på nytt genom förslag av fängelsestraffkommittén i betänkandet (SOU 1986:13–15) Påföljd för brott. Betänkandet har remissbehandlats och därvid i nu aktuell del fått ett mycket blandat mottagande. Det är inte min avsikt att föra detta förslag vidare.

Även när det gäller frågan om straffskärpning vid återfall finns det anledning att hänvisa till fängelsestraffkommitténs betänkande, där spörsmålet om och i så fall på vilket sätt hänsyn vid straffmätningen bör tas till att ett brott utgör återfall behandlas i ett mera generellt perspektiv. Det är min avsikt att återkomma till frågan i samband med att ställning tas till förslagen i det betänkandet.

Ett annat förslag i den återkallade propositionen gick ut på att den nedre straffbarhetsgränsen vid trafiknykterhetsbrott skulle sänkas från 0,5 till 0,4 promille. Detta förslag synes inte i nuvarande läge ha samma aktualitet som tidigare. Ett skäl till detta är att statens rättskemiska laboratorium fr.o.m. oktober 1986 tillämpar ett nytt system i fråga om det avdrag från uppmätta alkoholhalter i blodet från misstänkta förare som måste göras med hänsyn till de med analysförfarandet förenade felmöjligheterna. Tidi-

gare tillämpades i detta hänseende ett fast avdrag motsvarande 0,14 promille alkohol, medan det nuvarande avdraget ökar lineärt med den uppmätta alkoholkoncentrationen. I praktiken innebär detta att medelvärden som uppmäts till exempelvis 0,5, 0,8 eller 1,5 promille reduceras med 0,062, 0,070 resp. 0,089 promille alkohol mot tidigare 0,14 promille. Detta innebär en betydande faktisk utvidgning av straffbestämmelsernas tillämpningsområde.

Av betydelse är också de strävanden som pågår att finna ett system enligt vilket blodproven i väsentlig utsträckning kan ersättas med alkoholutandningsprov som rättsligt bevismedel. I samband med att en tidigare utredning i detta ämne nedlagts har regeringen uppdragit åt rikspolisstyrelsen att i samråd med statens rättskemiska laboratorium och annan medicinsk expertis samt brottsförebyggande rådet och statens provningsanstalt slutföra det pågående utvecklingsarbetet på området. En särskild referensgrupp (Ju 1986:E) med vilken samråd skall ske under arbetets gång har också utsetts. Det är uppenbart att frågan om felavdrag och därmed sammanhängande spörsmål får aktualitet på nytt, om dessa strävanden skulle leda till resultat. Det finns enligt min mening i detta läge inte anledning att överväga en sänkning av den nedre promillegränsen innan konsekvenserna från bl. a. dessa synpunkter kan överblickas.

Det synes emellertid finnas anledning att kommentera ett uppslag av mera principiell innebörd som på senare tid har förts fram bl. a. i den allmänna debatten. Jag syftar på tanken att övergå till en "0-gräns", dvs. att lagstiftningen inte skulle tillåta någon som helst alkoholkoncentration i blodet i samband med förande av motorfordon. Med tanke på det stora allmänna intresset av att inskräpa att alkohol och bilkörning inte hör ihop har detta uppslag otvivelaktigt stora förtjänster ur pedagogisk synvinkel. Eftersom å andra sidan rättsliga ingripanden inte rimligen kan aktualiseras vid helt obetydliga alkoholhalter, torde denna ordning medföra behov av att man på annat sätt fastställer en gräns till ledning för de rättstillämpande myndigheternas bedömning av om lagföring bör ske. Ett sådant system föreslogs också på sin tid i betänkandet (SOU 1963:72) Nykterhet i trafik, men förslaget möttes av mycket starkt motstånd vid remissbehandlingen. Man menade bl. a. att regleringen skulle bli missvisande om lagen i princip stipulerade ett totalförbud medan en annan gräns i praktiken användes av de rättstillämpande myndigheterna. Denna invändning synes fortfarande ha en betydande styrka och det är uppenbart att en eventuell övergång till ett system av detta slag — som för övrigt saknar motsvarighet i västeuropeisk lagstiftning — kräver noggranna överväganden. Jag är inte främmande för att längre fram, sedan bl. a. erfarenheter föreligger av eventuell ny teknik för alkoholanalys, ta upp sådana överväganden.

På påföljdssidan vill jag hänvisa till att jag avser att senare denna dag annåla frågan om att skapa möjligheter att tillämpa s.k. kontraktsvård som en ny påföljdsvariant för bl. a. missbrukare av alkohol och narkotika. Tanken är att lagöverträdaren under vissa förutsättningar skall kunna åta sig att genomgå vård eller annan behandling enligt en på förhand fastställd plan som ett alternativ till fängelsestraff. Den aktuella påföljdsvarianten är inte specifikt inriktad på rattfylleri men kommer uppenbarligen att kunna

få betydelse även vid sådan brottslighet, och förslaget har i denna del i enlighet med vad som aviserades i samband med återkallandet av prop. 1984/85:21 föregåtts av överläggningar mellan riksdagspartierna.

I detta sammanhang vill jag också nämna att utredningen (K 1986:01) rörande översyn av vissa körkortsfrågor i oktober 1986 på föredragning av chefen för kommunikationsdepartementet genom tilläggsdirektiv har fått i uppdrag att pröva om det nuvarande spårtidssystemet vid körkortsåterkallelser på grund av trafiknykterhetsbrott bör kompletteras med en särskild lämplighetsprövning och hur denna i så fall bör utformas. Utredningen skall också överväga om det finns anledning att förlänga nuvarande spårtider.

5 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom justitiedepartementet upprättats ett förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

6 Specialmotivering

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

4 § 3 mom.

Beträffande det tillägg som här föreslås får jag hänvisa till den allmänna motiveringen (avsnitt 3).

7 §

I denna paragraf har tagits upp en ny regel om att ett fordon som har använts vid trafikbrott får förklaras förverkat, om det är uppenbart att detta behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkande inte är uppenbart oskäligt.

I den allmänna motiveringen (avsnitt 2) har redogjorts för den typ av fall då bestämmelsen bör kunna tillämpas. Som där har utvecklats tar denna sikte på situationer där föraren visat uppenbar hänsynslöshet, främst genom upprepade återfall.

En mycket restriktiv tillämpning förutsätts alltså. Detta har markerats i lagtexten genom att bestämmelsen har fått en annan avfattning än bestämmelserna i 36 kap. BrB, som annars har brukat utgöra förebild för förverkandebestämmelser i specialstraffrätten. För det första krävs det att det är uppenbart att förverkande behövs för att förebygga fortsatt brottslighet. För det andra har inte någon motsvarighet tagits upp till den möjlighet som finns enligt brottsbalksbestämmelsen att förklara egendomen förverkad även i andra fall än när brottsförebyggande synpunkter gör sig gällande. En tredje skillnad består i att redan den omständigheten att förverkande

framstår som oskäligt avses medföra hinder mot förverkande; det krävs alltså inte att förverkande skulle vara "uppenbart" oskäligt. Med hänsyn till syftet med den nu aktuella bestämmelsen föreslås inte heller någon möjlighet att alternativt förklara fordonets värde förverkat.

I de fall då det kan bli aktuellt att tillämpa bestämmelsen får det givetvis förutsättas att gärningsmannen saknar körkort eller att detta är omhändertaget.

Klart är att det även när brottsförebyggande skäl talar för förverkande kan vara oskäligt att förklara fordonet förverkat. Vid bedömningen av om så skall anses vara förhållandet bör naturligtvis bl. a. fordonets värde beaktas liksom om någon annan medlem av gärningsmannens familj använder fordonet och har ett starkt behov av det. Självfallet bör man vid denna bedömning vidare beakta förarens personliga och ekonomiska förhållanden.

Bestämmelsen är avsedd att kunna utgöra underlag även för beslag enligt de allmänna reglerna i 27 kap. rättegångsbalken.

Givetvis kan det ofta förhålla sig så att fordonet inte tillhör gärningsmannen utan någon annan. Med den restriktiva tillämpning som här förutsätts synes någon särskild begränsning med hänsyn till detta inte vara nödvändig. Därvid har jag även beaktat de allmänna reglerna i 36 kap. 5 § BrB i fråga om hos vem förverkande kan ske. Bestämmelsen i paragrafens första stycke c kan i praktiken inte bli tillämplig i de fall som avses här och knappast heller regeln i första stycket b. Förverkande kan därför enligt de allmänna bestämmelserna normalt tänkas ske endast hos – förutom gärningsmannen – någon medverkande (första stycket a) eller den som efter brottet har förvärvat fordonet antingen genom familjerättsligt fång eller också genom annat fång i ond tro (första stycket d).

Om fordonet inte ägs av gärningsmannen utan av någon som endast medverkat till brottet eller av någon som efter brottet har förvärvat fordonet, kan det naturligtvis inte sällan vara oskäligt att förklara fordonet förverkat. Skulle så inte vara fallet, bör emellertid förverkande också kunna ske. Förslaget tar ju i första hand sikte på mer eller mindre notoriska trafiksyndare, och den som genom att t.ex. låna ut sin bil till en sådan person i medvetande om att han kommer att göra sig skyldig till trafikbrott medverkar till brottet bör i allvarliga fall kunna drabbas av förverkande utan att detta kan anses oskäligt mot honom.

Såvitt gäller fall då någon efter brottet förvärvat fordonet kan man tänka sig illojala transaktioner från gärningsmannens sida som motiverar ett förverkande. Gärningsmannen kan t.ex. efter brottet ha givit bort fordonet till sin make under omständigheter som ger vid handen att maken i praktiken får ställning som bulvan.

Ett specialfall föreligger när gärningsmannen innehar fordonet på grund av avtal enligt vilket äganderätten skall övergå först sedan betalning erlagts eller som han annars innehar på grund av kreditköp med förbehåll om återtaganderätt. Såväl säljaren som köparen torde då anses ha en villkorlig äganderätt till fordonet intill dess köpeskillingen har betalats. Sakförverkande av fordonet bör alltså kunna riktas mot köparen.

Vad angår avbetalningssäljarens rätt skyddas denna utan att särskilt

förbehåll behöver göras. Detta framgår av bestämmelsen i 36 kap. 5 § tredje stycket BrB som gäller även utanför brottsbalkens område. Där föreskrivs att särskild rätt till egendom som förklaras förverkad består, om ej även den särskilda rätten förklaras förverkad. Med särskild rätt förstås enligt motiven bl. a. säljares rätt till gods som har sålts under äganderättsförbehåll (jfr SOU 1970:61 s. 280). Innebörden av denna reglering torde vara att avbetalningssäljaren behåller sin rätt gentemot staten och att han kan vända sig till den myndighet eller det bolag som sålt det förverkade fordonet – i allmänhet FFV Allmateriel Aktiebolag (se SFS 1979:536) – med anspråk på den del av köpeskillingen som tillkommer honom, om försäljningen skulle ha skett utan förbehåll för hans rätt. Då regleringen i sistnämnda hänseende emellertid enligt min mening inte kan anses vara fullt tydlig, har regeringen i annat sammanhang på min föredragning uppdragit åt JK att se över den.

Paragrafen har avfattas enligt lagrådets förslag i prop. 1984/85:21 (s. 52). Som lagrådet påpekade i det sammanhanget bör ett beslut om förverkande – vilket kan bli mycket kännbart för gärningsmannen – enligt allmänna principer beaktas vid bestämmande av påföljd för brottet.

Ikraftträdande m. m.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 1987. Av 2 kap. 10 § regeringsformen följer att den nya förverkandebestämmelsen i 7 § TBL inte kan tillämpas, om gärningen begåtts före ikraftträdandet. Detta får därmed anses stå klart utan någon särskild föreskrift.

7 Lagrådet

Den föreslagna lagstiftningen har som nämnts i tidigare sammanhang granskats av lagrådet. Någon ny lagrådsgranskning behövs enligt min mening inte.

8 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen
att anta förslaget till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff
för vissa trafikbrott.

9 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta de förslag som föredraganden har lagt fram.