LAGEN OM STRAFF FÖR VISSA TRAFIKBROTT

TBL 7§; EN LAG SOM BEHÖVER FÖRÄNDRAS?

Av: Daniel Norén
Jerry Lundgren
SAMMANFATTNING

Ett fordon som använts i samband med brott kan tas i beslag för att förebygga brott.

Problemställningen när man skall använda TBL 7§ idag är att praxis skiljer sig runt om i Sverige på de olika myndigheterna. Särskilt värde på fordonet och antalet tillfällen som gärningsmannen ska ha begått ett brott, enligt TBL, skiljer sig. Dessutom är ägarförhållandena viktiga att utreda innan ärendet går till rättegång, detta ligger idag på förundersökningsledarens ansvar.

För att kunna arbeta effektivt har de myndigheter vi pratat med gjort upp riktlinjer i samarbete med respektive åklagarmyndighet.
Allt detta visas i intervjuerna med de två trafikpoliser vi pratat med i Stockholm och Västra Götaland.
INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING................................................................. sid 1

INNEHÅLLSFÖRTECKNING......................................................... sid 2

FÖRKORTNINGAR................................................................. sid 3

1. INLEDNING........................................................................ sid 4
  1.1 Bakgrund till arbetet....................................................... sid 4
  1.2 Syftet med arbetet............................................................ sid 5
  1.3 Frågeställningar i arbetet................................................. sid 5

2 TILLVÄGAGÅNGSSÄTT............................................................ sid 16
  2.1 Metod............................................................................. sid 16
  2.2 Felkällor......................................................................... sid 16

3 FÖRVERKANDE ENLIGT TBL 7§............................................... sid 5
  3.1 Förverkande enligt Brottsbalken 36 kap............................. sid 5
  3.2 Beslag enligt Rättegångsbalken 27 kap............................... sid 6
  3.3 Beslut om beslag.............................................................. sid 7
  3.4 Lagen om straff för vissa trafikbrott.................................... sid 7
  3.5 Ägarförhållande............................................................... sid 10

4 RIKTLINJER FÖR MYNDIGHETERNA I VÄSTRA GÖTALAND
   OCH STOCKHOLMS LÄN....................................................... sid 10
  4.1 Handlingsplan................................................................. sid 10
  4.2 I Stockholm krävs i dagsläget följande för att ett beslag skall ske....sid 11
  4.3 I Västra Götaland krävs i dagsläget följande för att ett beslag skall ske......................................................... sid 11

5 INTERVJUER......................................................................... sid 12
  5.1 Intervju med Pontus Fors................................................ sid 12
5.2 Intervju med Lars Gunnar Andersson................................. sid 13

6 DISKUSSION............................................................................ sid 15

7 KÄLLFÖRTECKNING................................................................. sid 17

8 BILAGOR

Bilaga 1 Riktlinjer för beslag av fordon enligt TBL 7§ (polismyndigheten i Stockholms län

Bilaga 2 Beslag av fordon (polismyndigheten i Västra Götaland)

Förkortningar

TBL – Lagen om straff för vissa trafikbrott

BrB – Brottsbalken

RB – Rättegångsbalken

NJA – Nytt Juridiskt Arkiv (Högsta Domstolens domar)

HD – Högsta Domstolen

RH – Hovrätten (hovrättens domar)
1. INLEDNING

1.1 Bakgrund


Lagen gör att dessa bilar kan tas i beslag av polisen och sedan tar rätten beslut om ett förverkande. Alltså förstör bilen eller säljer den. Lagstiftaren har dock lagt in att denna paragraf skall användas restriktivt (prop. 1986/87:81 s 10) och vägas om det är skälligt till värde och om någon behöver bilen i sitt dagliga vårv.
1.2 Syfte

Att i ett sammanhang åskådliggöra problemen med TBL 7§ så som den tillämpas idag och presentera olika synpunkter på hur den nya TBL 7§ skulle kunna se ut samt vad detta skulle kunna ge för effekter i samhället. Vi vill även få en ökad förståelse för hur lagstiftaren tänkt vid skrivandet av lagen.

1.3 Frågeställningar

Vilka problem kan de olika myndigheterna peka på vid användandet av TBL 7§ i dagens läge?
På vilket sätt är TBL 7§ brottsförebyggande?
Finns det någon skillnad på sättet som Västra Götalands Polismyndighet och Polismyndigheten i Stockholms Län använder TBL 7§?

2. TILLVÄGAGÅNGSSÄTT

2.1 Metod

Vi har under arbetet jämfört olika NJA fall och hovrättssdomar. Vi har intervjuat två olika personer som har stor erfarenhet av att arbeta med TBL 7§ som vi tror har mycket att tillföra till vårt arbete.
Vi har även tittat på statistik från BRÅ som inte gav särskilt mycket. BRÅ mäter inte sådant som inte har fängelsestraff i straffskalan, vilket inte ett förverkande har.
Vi har även tagit del av förarbeten från justitiedepartementet samt olika PM till polis och åklagarmyndigheter angående en ny proposition.
Vi har även tittat på förarbetena till Lagen om straff för vissa trafikbrott.
2.3 Felkällor

Då vi har byggt vårt arbete på två intervjuer, som tillsammans har stor erfarenhet av området, kan man ändå ha misstolkat deras uppgifter då vi genomförde intervjuerna per telefon, och vi var två stycken som antecknade, kan vi ha missat eller misstolkat viss information. De propositioner vi har läst och hänvisat till i arbetet kan av misstag ha misstolkats. De NJA och Hovrättsfall vi läst, använt samt hänvisat till kan vi ha missuppfattat då de är skrivna av personer med en högre kunskap inom juridik än vad vi har.

3. FÖRVERKANDE ENLIGT TBL 7§

3.1 Förverkande enligt Brottsbalken 36 kap

De grundläggande bestämmelserna om förverkande kan man läsa om i 36 kap. Brottsbalken (BrB) Enligt denna bestämmelse kan bl.a. utbyte av brott och egendom som använts som hjälpmedel vid brott bli föremål för förverkande (36 kap. 1 och 2§ BrB). Förverkande av hjälpmedel får endast ske om det är nödvändigt för att förebygga brott eller om det finns annat särskilt skäl. Under vissa omständigheter får egendomens värde förklaras förverkade t.ex. om myndigheten inte har möjlighet komma åt egendomen (jämför NJA 1994 sid 703).

Förverkad egendom tillfaller i de flesta fall staten men det finns självlurt undantag t.ex. förverkande enligt jaktlagstiftningen där förverkat vilt under vissa förutsättningar tillfaller jakträttssinnehavaren.

Förverkande förutsätter normalt att ett brott har begåtts. Från den principen finns det dock undantag t.ex. i 36 kap. 3§ BrB där förverkandebestämmelsen istället tar sikte på att förhindra framtida brott. I paragrafen talas om att förverkande får ske i fråga om föremål som på grund av sin beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan befaras komma till brottslig användning. Även föremål som är ägnade att användas som hjälpmedel vid brott som innefattar skada på egendom får enligt bestämmelsen förklaras förverkade.
I 36 kap. 5 § BrB finns bestämmelserna om hos vilken förverkande till följd av brott får skc.

Bestämmelsen innebär bl.a. att förverkande får ske hos

1. Gärningsmannen eller annan som har medverkat till brottet,
2. Den i vars ställe gärningsmannen eller annan medverkat till brottet.
3. Den som genom brottet beretts vinning eller näringsidkare som erhållit ekonomiska fördelar av brott begången i utövningen av näringsverksamhet,
4. Den som efter brottet förvårvat egendomen genom bodelning eller på grund av arv eller testamentet eller genom gåva eller som efter brottet förvårvat egendomen på annat sätt och därvid haft vetskap om eller skälighet anledning till antagande om egendomens samband med brottet.

Enligt den nuvarande bestämmelsen får egendomen inte förklaras förverkad om den inte vid brottet tillhörde någon av de som anges under 1-3 §.

Bestämmelserna om förverkande är tillämpliga bl.a. enligt Brotnsbalken, narkotikastraflagen, jaktlagen och trafikbrotnslagen.

3.2 Beslag enligt Rättegångsbalken 27 kap

Det polisen lutar sig mot när de tar beslut om beslag är 27 kap. Rättegångsbalken (RB) där det står om de grundläggande förutsättningar som krävs för att genomföra ett beslag som senare kan leda till ett förverkande.

De krav som finns är att

1. Förundersökning har inletts (eller inleds genom beslaget- fara i dröjsmål)
2. Inget krav på viss straffskala
3. Kräver ingen misstänkt
4. Egendomen måste vara tillgänglig.

Det finns undantag från förundersökningskravet och det finns att läsa om i 27 kap 14a § RB där det står att om föremål skälichen kan antagas vara förverkat enligt 36 kap 3 § BrB, må detta tagas i beslag. I 36 kap 3 § BrB står, föremål som på grund av sin
särskilda beskaffenhet och omständigheterna i övrigt kan befaras komma till brottslig användning.

Syftet med ett beslag från polisens sida är
1. Om det skäligen kan antas ha betydelse för utredning om brott – bevisbeslag
2. Om det är p g a brott någon avhånt – återställandebeslag
3. Om det är p.g.a. brott förverkat – förverkandebeslag

3.3 Beslut om beslag

Beslutet vid beslag finns att läsa om i 27 kap 4 och 5§ RB och de som har rätt att ta beslut är
1. Undersökningsledaren
2. Åklagare
3. Rätten
4. Polisman vid fara i dröjsmål (gäller ej försändelse som finns hos post- eller televerket)
5. Den som med laga rätt griper, anhåller eller verkställer häktning, husranksakan, kroppsvistitation eller kroppssbesiktning.

3.4 Lag om straff för vissa trafikbrott

De brott som kan bli aktuella angående förverkande av fordon finns att läsa om i Lagen om straff för vissa trafikbrott och de är

1§ Vårdslöhet i trafik, vilket innebär att man i väsentlig mån brustit i omsorg och varsamhet då man som vägtrafikant, förrare av spårvagn eller den som någon annanstans än på väg framför motordrivet fordon t.ex. för en bil i uttröttat tillstånd, trafikfarliga omkörningar, brott mot stopplikt eller körning mot rött ljus som kunnat medföra en trafikfarlig situation, allvarliga hastighetsöverträdelser i trafikfarliga miljöer o s v.

1§ 2st Grov vårdslöhet i trafik, innefattar förrare av motordrivet fordon eller spårvagn. Den brottsliga gärningen är i detta fallet är då grov oaktighet eller visar uppenbar likgiltighet för andra människors liv eller egendom.
2§ Hindrande eller störande av trafiken på väg, gäller alla vägtrafikanter och förare av spårvagn. Den brottsliga gärningen är att man onödigtvis hindrar eller stör i väsentlig mån trafik på väg.

3§ Olovlig körning, en person som uppsåtligare för fordon utan att ha rätt till detta och de fordon som är aktuella är körkortspliktiga fordon, traktorer, motorredskap och spårvagn.

3§ 1st 2p Grov olovlig körning, samma rekvisit som olovlig körning men personen måste tidigare haft ett körkort som blivit återkallat eller brottet skett vanemässigt eller ej att anse som grovt.

4§ Rattfylleri, innebär att föraren av motordrivet fordon eller spårvagn intagit alkoholhaltiga drycker i så stor mängd att alkoholkoncentrationen under eller efter färden uppgår till minst 0,2 promille i blodet eller 0,1 mg/l liter i utandningsluften, intagit narkotika i så stor mängd att det under eller efter färd finns något åtföljande kvar i blodet dock ej om narkotikan intagits i enlighet med läkarbeslutet.

4a§ Grovt rattfylleri, föraren har under eller efter färd en alkoholkoncentration som uppgått till minst 1,0 promille i blodet eller 0,5 mg/liter i utandningsluften, och att framförandet av fordonet har inneburit en påtaglig fara för trafiksäkerheten.

5§ Smitning (obehörigt avvikande från trafikolycksplats), innebär att en vägtrafikanter, spårvagnsförare eller förare av motordrivet fordon som framför fordonet någon annanstans än på väg avlägsnar sig från en olycksplats som personen medverkat i som skäligen bör föranleda att personen ska uppge namn eller hemvist eller undandrar sig att lämna upplysningar om händelsen.

6§ Har upphävts genom lag (1998:944)

7§ Ett fordon som använts vid brott enligt denna lag får förklaras förverkat, om det behövs för att förebygga fortsatt sådan brottslighet och förverkandet inte är oskäligt.
Genom en lagstiftning som trädde i kraft 1 juli 1987 infördes i 7§ trafikbrottslagen en bestämmelse som gör det möjligt att förklara fordon förverkade som använts vid brott enligt denna lag.


3.5 Ägarförhållanden

Om man läser NIA 2002 sid 310 och NIA 1996 sid 556 som beskriver hur svårt det kan vara att förverka ett fordon som använts om man inte har utrett ägarförhållandena och man för talan bara mot den tilltalade för brottet.

Då finns en möjlighet att använda Lag om förfarandet i vissa fall vid förverkande m.m. (1986:1009).

1§ Denna lag reglerar förfarandet vid prövning av fråga om förverkande av egendom till det allmänna eller om annan särskild rättsverkan av brott, när frågan inte rör någon som
är tilltalad för brott, Lagen gäller, om inte följer av särskilda bestämmelser i lag eller annan författning.

4. RIKTLINJER FRÅN MYNDIGHETERNA I VÄSTRA GÖTALAND OCH STOCKHOLMS LÄN

4.1 Handleingsplan

Både polisen i Västra Götaland och Stockholm har i samråd med åklagarmyndigheterna kommit fram till olika handleingsplaner på hur de ska arbeta mot TBL 7§. Den största skillnaden som man ser när man läser dessa dokument är att i Västra Götaland ska de ta beslag av fordon oavsett värde. Detta är en stor skillnad mot Stockholm som har satt ett högsta riktvärde på 70 000 kr vid beslag. Där har åklagaren också sagt att man eventuellt kan tänka sig att ta upp ärenden med högre fordonsvärde i rätten. Än så länge har detta inte prövats.

En annan stor skillnad är att polismyndigheten i Västra Götaland bara har tagit med olovlig körning i sitt dokument och inga andra brott mot TBL. I Stockholms dokument finns det bara grov olovlig körning och rattfylleri vilket innebär bra många fler brott totalt men varför man inte har tagit med de andra brotten i TBL finns ingen förklaring till i arbetsplanerna.

4.2 I Stockholm krävs i dagslaget följande för att ett beslag ska ske

Vid grov olovlig körning
1. Om personen tidigare varit odömd krävs ca 10 grova olovliga körningar inom en ettårsperiod.
2. Om personen tidigare varit dömd, inom två år, för olovliga körningar krävs 3-5 grova olovliga körningar inom en ettårsperiod. Hänsyn måste tas till antalet tidigare domar.
Vid rattfylleri

1. Om personen tidigare odömd krävs tre rattfyllerbrott inom en tvåårsperiod.
2. Om personen tidigare är dömd kan det bli aktuellt att ta bilen i beslag redan vid första återfallet, en bedömning måste göras utifrån belastningsregistret.

Se bilaga 1

4.3 I Västra Götaland krävs i dagsläget följande för att ett beslag skall ske

Olovlig körning

1. Föraren kör eget fordon och har under de senaste sex månaderna rapporterats för olovlig köring vid minst fyra tillfällen.
2. I princip skall fordon inte tas i beslag när föraren inte är fordonssägare, undantag kan göras då föraren skall under de senaste sex månaderna ha rapporterats för olovlig köring vid minst fyra olika tillfällen och brukat samma fordon vid minst tre tidigare tillfällen.

Om man läser NJA 1996 sid 436 förstår man Högsta Domstolens syn på olovlig köring. Den behandlar antal olovliga köringar i förhållande till tidsrymd och hur svårt det kan vara att få ett fordon förverkat även om gärningsmannen har begått ett flertal allvarliga trafikbrott under en viss tid.

Se bilaga 2

5. INTERVJUER

5.1 Intervju Pontus Fors

Pontus Fors arbetar inom trafikpolisen i Söderort där han har varit trafikpolischef i två år. Pontus har aldrig tidigare varit trafikpolis innan utan kommer senast från en period som lärare på PHS i Solna.

Pontus berättar att han har tillsammans med åklagarmyndigheten i Stockholm startat upp ett projekt med riktlinjer angående 7§ TBL där han är samordnare.
Projektet har tillkommit då Pontus såg att det var vanligt med personer som inte borde finnas ute på vägarna körde omkring i riktigt dåliga bilar och att de var vanligt förekommande i olyckor i lännet. Då polisen numera skall arbeta problemorienterat och förebyggande var det lämpligt med en gemensam handlingsplan för lännet. Det var vanligt tidigare att åklagare hävde beslagen då de visste att rätten krävde väldigt mycket innan man fastställde förverkandet och att det innebar väldigt stora kostnader för polismyndigheten i förvaringskostnader.

Från den 15 februari 2003 då projektet startade har både polis och åklagare börjat använda lagen fullt ut och detta spreds då i hela distriktet och skulle gälla alla enheter inom polisen.
Från den 15 februari 2003 fram till i slutet av september hade polisen tagit 85 fordon i beslag.

Pontus berättar att beslut i beslagsfrågan tas av behörig förundersökningsledare, stationsbefäl eller enhetsbefäl. För de fordon som polisen tar i beslag brukar det i normala fall ta minst ett år innan rätten kan ta upp förverkandefrågan. Denna tid kan man inte minska ner då det tar denna tid för rätten att utreda ägarförhållanden. Detta innebär stora kostnader för myndigheterna. Det har från i februari fram till idag kostat Söderortspolisen en miljon kr i förvaringskostnader. Detta kan då jämföras med att bilarnas totala värde uppskattas av Pontus till max 20 000 kr.
Pontus säger att det är hans arbete att förseva dessa kostnader för sina chefen men att det har gått ganska bra, då man märker ute på gatan att projektet har haft effekt.
Fram till i september i år har man inte haft en enda dödsolycka inom polisområdet vilket inte hör till vanligheterna.

Pontus har personligen gått igenom 600 olycksutredningar inom Söderortspolisen för de senaste två åren. Han har kommit fram till att i mer än 50 % av olyckorna var personer som körde olovligt eller rattfulla inblandade. Rikssstatistiken visar på en 20 % siffra. Detta visar alltså på att detta är ett problem inom Söderort.

Pontus skulle vilja förändra lagen så att man kan beslagta alla fordon som framförs av förare som har mer än 1 promille i blodet (grovt rattfylleri) oavsett ägarförhållande. Det är väldigt viktigt att det blir lättare att beslagta bilar som finns registrerade på andra
Även för de personer som kör svarttaxi borde man kunna beslagta fordonen. Dessa är snabbt igång igen efter att polisen har lagfört dem.

Han berättar att kunskapen inom myndigheten är god då det kontinuerligt hålls utbildning inom myndigheten.
Pontus berättar slutligen att det är främst ordningspolisen som tar beslagen ute på gatan.

Pontus har tillfrågats om det är okej att använda hans namn samt Polismyndigheten i Stockholms län i detta arbete och han har godkänt detta.

5.2 Intervju Lars Gunnar Andersson

Lars Gunnar jobbar som trafikutredare inom polisen i Göteborg där han bl.a. har hand om utredningar som berör TBL 7§. I Västra Götaland är det trafikpolisens utredningsgrupp som utredder beslagen, även om det t.ex. är ordningspolisen som har gjort beslaget.
Ordningspolisen ringer då upp antingen vakhavande befäl eller en trafikförundersökningsledare som tar beslutet om att ett beslag ska genomföras.

Då trafikens utredningsgrupp får in ärendena från ordningspoliser är utredningarna ofta så klara att det som saknas är bara att värdera fordonet. Detta sköts av en extern värderingsman som har kunskap om detta.
Lars Gunnar berättar att polisen inte har några problem med varken rätten eller åklagare angående beslagen som polisen gör. Utan man ser att de beslag som polisen gör blir till nästan 100 % förverkade. De få som lämnas tillbaka brukar bero på oklara ägarförhållanden. Man har inte heller några problem de få gånger som polisen tar ett dyrare fordon i beslag. Det brukar bli ett till två fordon per år som har ett värde överstigande 100 000 kr. Resten av

Lars Gunnar uppskattar att det brukar ta ca ett halvår innan beslutet om förverkande tas av rätten. Ofta är tiden kortare än så.

På frågan om antalet fordon som blivit beslagtagna av polisen i Göteborg hänvisar han oss vidare till en kollega till honom som heter Alf Wernersson. Han har hand om statistiken över antalet ärenden som berör TBL 7§. Honom ringde vi också upp och ställde samma fråga till. Alf och hans grupp handhar hälften av alla ärenden som rör beslag enligt TBL 7§. Än så länge i år har hans grupp utrett 44 ärenden. Denna siffra kan alltså dubbleras då det finns en utredningsgrupp till som sköter resterande hälft av ärendena. Alltså ca 88 beslagtagna bilar fram till intervjudagens datum som utretts av trafikutredningsgrupperna i Göteborg.

Lars Gunnar säger att han är ganska nöjd med lagen som den används i Göteborg. Han tycker att den fungerar som den ser ut idag.

Lars Gunnar berättar att det inom myndigheten hålls kontinuerliga utbildningar inom trafikområdet vilket innebär att poliserna har goda färdigheter.

Både Lars Gunnar och Alf har tillfrågats om det är okej att deras namn samt myndighet namnges i arbetet. De har båda gett sina godkännanden.

6. DISKUSSION

Det brottsförebyggande syftet med TBL 7§ finns tydligt uttalat både i lagen och i förarbetena. Däremot har praxis ställt höga krav på att det skall vara restriktiv tillämpning åtgäende det omedelbara trafiksäkerhetsintresset. Om en person är dömd under en viss tidsperiod till olika allvarliga trafikbrott är det inte säkert att bilen blir förverkad av rätten. Detta eftersom tiden mellan tidigare domar och nya åtalspunkter kan ha en stor betydelse för rätten. De har enligt praxis valt att inte förverka då de anser att det inte finns ett omedelbart trafiksäkerhetsintresse.

Värdet av fordonet har visat sig ha stor betydelse för hur rätten har dömt olika mål då kravet på att det skall vara skälligt finns klart uttalat i lagen och förarbetena. Högre värden upp mot t.ex. hundra tusen kronor kan rätten acceptera bara övriga kriterier i lagen är uppfyllda. Detta
har visat sig vara ovanligt samt det kan kanske ifrågasättas om inte reglerna ger upphov till orättvisor.

Något som vi upptäckte vid intervjuerna med Pontus och Lars Gunnar var att rättegångstiderna skilde mellan myndigheterna de representerade. Tiderna är direkt kopplade till hur stora kostnader som myndigheterna har för förvaring av de beslagtagna fordonen.

Om man jämför intervjuperson Pontus kommentarer med Lars Gunnars kan man utläsa att Pontus vill ha fler förändringar än Lars Gunnar. Lars Gunnar är i sin tur nöjd med hur arbetet inom myndigheten i Västra Götaland med TBL 7§ fungerar. Han ser inga problem med rättegångstider eller att beslagta fordon oavsett värde.

Rättegångstider och värdet på fordonen är saker som däremot Pontus skulle vilja förändra och uppfattar som problem inom sin myndighet i Stockholm. Pontus skulle även vilja förändra lagen så att man lättare kan beslagta fordon. Även om föraren inte är registrerad ägare av fordonet.

Han vill ha ett automatiskt förverkande vid grovt rattfylleribrott oavsett ägarförhållande. Förverkandebeslutet skulle kunna ligga hos polismyndigheten vilket skulle förenkla hela förverkandeprocessen.
7. Källförteckning

Lagboken: Brottsbalken 36 kap

Rättegångsbalken 27 kap

SFS 1951:649 Lag om straff för vissa trafikbrott

SFS 1986:1009 Lag om förfarandet i vissa fall vid förverkande m.m.

SFS 1993:1463 Lag om straff för vissa trafikbrott

NJA 1993 sid 703

1996 sid 436

1996 sid 556

2002 sid 310

Prop. 1970:61

1984/85:21

1986/87:81

1993/94:44

RH 1997:124
Riktlinjer för beslag av fordon enligt TBL 7 §

Efter sammanträde med 5-kammarens mängdåklagare har vi enats om hur arbetet med TBL 7 § bör gå till. Vid mötet enades vi om att generella direktiv är omöjliga att utforma utan beslag måste grundas utifrån en bedömning från fall till fall. Angivna situationer är således sådana att beslag bör övervägas och inte sådana att beslag ovillkorligen skall ske. Åklagarna kommer att stämma i dessa mål så skyndsamt som möjligt men väntetiderna i rätten (uppmot ett år) kan de i nuläget inte påverka.

Grova olovliga köringar

a. Om personen tidigare är odömd krävs ca 10 grova olovliga köringar inom en ettårsperiod

b. Om personen tidigare, inom två år, är dömd för olovliga köringar krävs 3-5 grova olovliga köringar inom en ettårsperiod. Hänsyn måste tas till antalet tidigare domar

Rattfylleri

a. Personen tidigare odömd krävs 3 rattfylleribrott inom en tvåårsperiod.

b. Om personen tidigare är dömd kan det bli aktuellt att ta bilen i beslag redan vid första återfallet, en bedömning måste göras utifrån belastningsregistret.

Fordonets värde

Utgår som regel utifrån personliga förhållanden och vad som kan anses var skäligt med hänsyn tagen till dessa omständigheter. Riktvärde kan vara att fordon upp mot 70.000 kr har förverkats. Åklagarna kan även tänka sig att ta upp även högre fordonsvärde för prövning i rätten.
Fordonets ägarförhållanden

Utred redan på platsen så långt möjligt omständigheter kring vem som kan anses vara ägare till fordonet.


Uppger föraren själv att han är civilrättslig ägare måste försök göras för att kontakta registrerad ägare. Det skall framgå av rapporten att sådana försök gjorts.

b. Föraren är inte ägare till fordonet: Om ett förverkande skall bli aktuellt måste detta riktas mot ägaren. I dessa fall blir förverkande sällan aktuellt eftersom vi måste kunna visa att ägaren själv gjort sig skyldig till brott, t ex tillåtande av olovlig körning, eller medhjälp till rättfylleri.
Beslag av fordon

Fordon kan tas i beslag oavsett värde i följande fall:

- Föraren kör eget fordon och har under de senaste sex månaderna rapporterats för olovlig körning vid minst fyra tillfällen. Dessa uppgifter kan tas fram ur belastningregistret och T-diariet.

I princip skall fordon inte tas i beslag när föraren inte är fordonägare, undantag kan göras:

- Föraren kör icke eget fordon. Föraren skall under de senaste sex månaderna rapporterats för olovlig körning vid minst fyra tillfällen och brukar samma fordon vid minst tre tidigare tillfällen.

- Om föraren och bilägaren är sambo, gifta eller annat förhållandesskap kan fordonet tas i beslag. Under förutsättning att samma fordon brukats vid minst två tidigare tillfällen och att föraren sammanlagt skall varit rapporterad för olovlig körning vid minst fyra tillfällen under de senaste sex månaderna.

Kommentar

Det skall noteras att det är svårt att i Tingsrätten få ett fordon förverklat då föraren inte är fordonägare.

[Signature]

Göran Nilsson-Jeppson

pkom