

Nr 40.

Andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande över motioner dels om utredning angående effektiva åtgärder mot tillgrepp av motorfordon, dels ock angående utredning av billånekriminalitetens orsaker och de lämpligaste åtgärderna för dess stävjande.

I en inom andra kammaren väckt motion nr 81 har herr *Birke m. fl.* hemställt, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om en allsidig utredning rörande möjligheterna att få till stånd effektiva åtgärder mot tillgrepp av motorfordon.

Därjämte har i en likaledes inom andra kammaren väckt motion nr 128 herr *Wiklund* i Stockholm *m. fl.* hemställt, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om en snabb och allsidig utredning av billånekriminalitetens orsaker och de lämpligaste åtgärderna för dess stävjande samt om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Utskottet har upptagit motionerna till gemensam behandling.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionerna från Svea hovrätt, statspolisintendenten och ungdomsfängelsenämnden samt berett Motormännens riksförbund tillfälle att inkomma med yttrande. Första kammarens allmänna beredningsutskott, till vilket med motion nr 81 likalydande motion hänvisats, har inhämtat yttrande från socialstyrelsens skolbyrå samt berett Svenska automobiltarifföreningen tillfälle att inkomma med yttrande. Av dessa yttranden har utskottet tagit del.

Svea hovrätt anför i huvudsak följande:

Enbart i Stockholm har antalet anmälda biltillgrepp stigit från 49 år 1924 till 649 år 1928 och 2 433 under de tio första månaderna av år 1949. Då här är fråga om ett brott, vars straffbarhet i normalfallet är jämförbart med vanlig stöld och bedrägeri och strängare ansett än vanlig förskingring, synes ofrånkomligt, att denna art av brottslighet måste tilldraga sig statsmakternas uppmärksamhet. Det ojämförligt största antalet av biltillgreppen förövas av personer, som ej fyllt 21 år. Ökningen av tillgrepp är sådan, att den ej kan förklaras enbart av de faktorer, som förorsakat stegringen i ungdomsbrottsligheten i allmänhet, utan orsakerna måste sökas även i andra särskilda förhållanden såsom det i och för sig förklarliga motorintresset, särskilt hos ungdomen, arten av dennas nöjesbegär, behovet av snabbt fortskaffningsmedel i samband med rymningar från fängelser och andra anstalter, motorfordonens egenskap av lämpligt hjälpmedel vid stöld- och andra brottsturnéer, fordonens lättillgänglighet samt icke minst

det ofta försenade eller helt uteblivna beivrandet av brotten och den i många fall relativt lindriga påföljd, som efter lagföring följer å brotten.

Såsom medel att förhindra tillgrepp anföres begränsande av tillfällena att begå biltillgrepp och försvårande av dess fullbordan, åtgärder för säkerställande av upptäckt och beivran samt bestämmelser, som möjliggöra att lagförda brott medföra påföljder av erforderlig stränghet.

För att begränsa tillfällena till brott och försvåra deras utförande ifrågasätter hovrätten, om ej särskilda åtgärder böra vidtagas för forcering av lösningen av frågan om bilars förseende med alarm- och andra anordningar. Vidare böra åtgärder vidtagas till förhindrande av de nu alltför vanliga rymningarna från fångvårds- och andra anstalter. Av särskild betydelse äro i detta hänseende ordningsmaktens otillräckliga resurser. En utökning av radiopolisen för möjliggörande av en bättre patrullering nattetid skulle säkerligen vara ägnad att försvåra biltillgreppen, särskilt om anordningar för tjuvlarm mera allmänt komma till användning. Bristerna i detta hänseende synas f. n. vara en av de viktigaste orsakerna till den skrämmande ökningen av antalet biltillgrepp. Hovrätten finner det därför angeläget, att åtgärder till utökning av polispersonalen vidtagas.

Vad angår de påföljder för biltillgrepp, som nu komma till användning, överensstämmer det i motion nr 128 gjorda uttalandet — att barnavårdsnämnderna och ungdomsvårdsskolorna f. n. icke synas rustade att taga hand om ifrågavarande lagöverträdare — med de iakttagelser hovrätten gjort vid handläggning av mål angående biltillgrepp av ungdomliga förbrytare, därvid dock bör erinras att denna erfarenhet är begränsad till de i allmänhet mera svårartade fall, som komma under hovrättens bedömande. I varje fall torde bland domarkåren den uppfattningen vara allmän, att den ofta milda och ej sällan ineffektiva behandling, som kommer dessa vanligen mycket unga lagöverträdare till del, är en viktig orsak till biltillgreppens frekvens.

Gällande lagstiftning torde i och för sig erbjuda tillräckliga möjligheter att ådöma påföljder av erforderlig stränghet. Då från allmänhetens sida göres gällande, att den straffrättsliga reaktionen är för litet ingripande, innebär detta bl. a. en kritik av domstolarnas milda bedömande av ungdomarnas brott. På senare tid har dock en otvetydig tendens till skärpning i praxis inträtt, och någon ändring i strafflatituden, vilken för ifrågavarande brott är densamma som för stöld och bedrägeri, synes därför icke erforderlig.

I motion nr 128 föreslås att en helt ny brottsrubrik skall ges åt biltillgreppen. Lagens ståndpunkt i detta hänseende är betingad av att tillägnelseuppsåt, som är det för stöld utmärkande, i allmänhet saknas i fråga om biltillgreppet. Sådant uppsåt föreligger emellertid i fråga om bilens drivmedel, bensin och olja. Såväl med hänsyn härtill som till bilarnas relativt höga

värde i förhållande till det stora flertalet av fortskaffningsmedel, som enligt lagrummet kunna bli föremål för grovt egenmäktigt förfarande, synes anledning icke saknas att giva biltillgreppet annan rubricering än egenmäktigt förfarande. Då det säkerligen kan antagas, att en dylik åtgärd är av viss psykologisk betydelse för uppfattningen om brottets svårhetsgrad, synes frågan vara värd att övervägas.

I syfte att begränsa användningen av villkorlig dom föreslås en ändrad lagstiftning. Nämda brott förövas emellertid ofta av tidigare ostraffade ynglingar, vilka enligt rådande praxis erhålla villkorlig dom, därest icke särskilda förhållanden föranleda till annat. Att för biltillgreppens del nu radikalt ändra denna praxis torde knappast vara tillrådligt, oaktat den villkorliga domen icke har den avhållande verkan på här ifrågavarande klientel, som är önskvärd. Frågan om och i vilka hänseenden den villkorliga domen kan göras mer effektiv är ock av den beskaffenhet, att den bör behandlas i ett större sammanhang.

Den dömde kan i samband med villkorlig dom åläggas att verkställa avbetalningar å utdömt skadestånd. Denna möjlighet har hittills mera sällan kunnat utnyttjas på grund av målsägares underlåtenhet att föra talan i målet. En ändring häri torde emellertid, i vad angår försäkringsbolagen, nyligen ha kommit till stånd och underlättas därav att efter nya rättegångsbalkens ikraftträdande åklagare utan fullmakt efter formlost uppdrag kan kostnadsfritt utföra målsägandetalan. Blir det allmänt känt, att brottslingen riskerar att av sin arbetsinkomst få gottgöra vållad skada, torde detta verka avhållande från brott. Denna påföljd kan dock f. n. tillämpas endast i samband med villkorlig dom, och att föra skadeståndstalan mot den, som ådömes ovillkorligt frihetsstraff, är vanligtvis helt meningslöst, om den brottslige saknar förmögenhet. Meddelas åttelseftergift, undgår vederbörande oavsett arbetsinkomst som regel att gottgöra skadan. Då en effektivisering av möjligheterna att utkräva skadestånd kan vara av allmänpreventiv verkan, torde denna fråga vara förtjänt av allvarligt övervägande.

Hovrätten finner det mycket tveksamt, huruvida vid en utredning, syftande till att nedbringa antalet biltillgrepp, kan antagas framkomma förslag till utvägar, varigenom ett sådant resultat skulle kunna förväntas. Flertalet av de åtgärder, som äro tänkbara, kunna nämligen ej beräknas medföra verkan annat än på lång sikt. Då emellertid i fråga om antalet tillgrepp av motorfordon nuvarande tillstånd måste betecknas som oeffterrättligt och alla tänkbara vägar därför böra prövas i ändamål att åstadkomma en ändring till det bättre, förordar hovrätten utredning om de lämpligaste åtgärderna för att nedbringa antalet tillgrepp av motorfordon.

Statpolisintendenten vitsordar, att billånen under de senaste åren ökats, framför allt i de större städerna och då särskilt i Stockholm. Han tillstyr-

ker, att en grundlig orsaksutredning angående denna brottsart företages och uppdrages åt kriminologiska institutet i Stockholm. Frågan om självskydd för bilägarna genom lås- och andra anordningar är av stort intresse och bör utredas av statens kriminaltekniska anstalt. Vid bekämpande av billånandet är polisradioväsendet av stor betydelse. Inom de närmaste två åren torde polisradioanläggningar komma att finnas i flertalet städer med en folkmängd av ca 10 000 personer eller mera. Befogade anmärkningar kunna i vissa fall göras mot polisens personella resurser, och i ett icke obetydligt antal distrikt torde polisstyrkan vara för knapphändig för att kunna effektivt lösa de alltmer växande arbetsuppgifterna, vilket även i vissa fall torde gälla statspolisens avdelningar.

Ungdomsfängelnsnämnden anför i huvudsak följande:

Frågan om reformering av samhällets åtgärder mot unga lagbrytare är föremål för utredning av skilda organ. Nämnden erinrar om strafflagberedningen, som har att planlägga reaktionssystemets utformning på ungdomsstraffrättens område, om de förslag och rekommendationer, som framlagts av ungdomsvårdskommittén, samt om de utredningar av mera speciell natur — förslag till ny, huvudsakligen slutna ungdomsanstalt, ev. flera anstalter — vilka anförtrotts åt fångvårdsstyrelsen jämte särskilda sakkunniga. Nämnden anser, att man icke, med mindre starka skäl föreligga, bör ur det inledda utredningsarbetet utbryta frågan om den straffrättsliga behandlingen av unga bilbrottslingar.

Nämnden vitsordar, att tillgreppen av motorfordon i osedvanligt stor omfattning förövas av en och samma lagbrytare. Bland ungdomsfängelseklientelet påträffas ofta fall, där den dömda före domen till ungdomsfängelse eller efter rymning från ungdomsanstalt inom relativt kort tid lagt beslag på ett stort antal, ibland 30 till 40 olika bilar. Den officiella statistiken skiljer i fråga om egenmäktigt förfarande ej mellan tillgrepp av motorfordon och tillgrepp av andra fortskaffningsmedel, t. ex. cyklar och roddbåtar. Det är antagligt, att särskilt de redovisade åtalseftergifterna ofta avse brott av den sistnämnda lindrigare typen.

De i ungdomsanstalt intagna ha endast i sällsynta undantagsfall dömts till ungdomsfängelse enbart för tillgrepp av motorfordon. Av de 146 män, som år 1949 första gången intogos på ungdomsanstalt, hade 88 dömts till ungdomsfängelse för tillgrepp av motorfordon jämte andra brott, vanligen tjuvnad. Däremot är det icke ovanligt, att det första samhällsingripandet, t. ex. villkorlig dom, mot en senare till ungdomsfängelse dömd person föranletts enbart av att han begått tillgrepp av motorfordon.

Under år 1948 registrerades hos skyddskonsulenterna sammanlagt 2 471 män och 374 kvinnor, som erhållit villkorlig dom med övervakning. Av männen hade 314 dömts för egenmäktigt förfarande, som innefattade tillgrepp av motorfordon. För egenmäktigt förfarande, avseende tillgrepp av

cyklar, hade därutöver 81 män erhållit villkorlig dom med övervakning. Nämnden framlägger siffermaterial angående de 314 villkorligt dömda bilbrottslingarna och anför, att av detta material framgår, att de underåriga utgöra ett stort antal i förhållande till övriga villkorligt dömda. Bilbrottslingarna i åldern 15—17 år utgjorde 22,3 % och 20-åringarna 44,5 % av samtliga av denna brottstyp. Av de dömda bilbrottslingarna hade 3/4 fått villkorlig dom såsom det första samhällsingripandet.

Även bland straffångar och fängelsefångar tillhöra bilbrottslingar yngre åldersgrupper i större utsträckning än övriga fångar. Straffarbete eller fängelse förekommer ej sällan såsom den första samhällsätgärden. Nämnden anser icke, att domstolarna vid bestämmande av brottspåföljd för lagbrytare, som förövat tillgrepp av motorfordon, tillämpa osedvanligt lindriga bedömningsgrunder. Tvärtom synes den omständigheten, att den tilltalade förövat tillgrepp av motorfordon enligt nuvarande domstolspraxis medföra en skärpning av samhällsreaktionen, t. ex. så att den tilltalade icke erhåller villkorlig dom eller att han får sådan dom med föreskrift om anstaltsvård. Vid tillämpning av ordinära frihetsstraff mot underåriga, som förövat tillgrepp av motorfordon, utmäta domstolarna numera ofta tämligen långvariga frihetsstraff.

Antalet rymningar från ungdomsanstalt har under de senare åren tilltagit i en oroväckande omfattning och utgjorde under 1947 85, 1948 154 och 1949 178. Vid rymningar under 1949 förövades tillgrepp av fortskaffningsmedel i 106 fall, därvid tillgreppen i 85 fall gällde motorfordon. Sistnämnda tillgrepp voro i 60 fall förenade med andra brott, därav 58 med tjuvnad.

Nämnden påvisar med siffermaterial, att risken för rymning under det första observationsåret efter intagningen var 54,4 % och risken för brott under rymning 46,3 %, vilket innebär, att i nuvarande läge av 10 pojkar, som intagas i ungdomsanstalt, minst 5 kunna beräknas rymma inom ett år och minst 4 av dem beräknas begå brott under rymning. I 3 av fallen förövar den avvikne tillgrepp av motorfordon ensamt eller i förening med stöld. Den fjärde begår stöld.

Nämnden uttalar, att man måste inrikta sig på att förbättra ungdomsfängelsebehandlingen i dess helhet. Den nuvarande situationen är enligt nämnden så allvarlig, att särskilda åtgärder oundgängligen måste vidtagas. Därvid torde det vara mest angeläget att utan dröjsmål få till stånd sådana delvis provisoriska förbättringar av anstaltsvårdens resurser — såsom inrättande av i huvudsak slutna anstalt av typ, som f. n. pågår, inrättande av lämplig anstalt för omhändertagande av huvudsakligen underutvecklade — inbegripet särskilda anordningar, som möjliggöra, att smärre grupper avskiljas från anstaltsklientelet i övrigt och placeras i första hand på öppna men vid behov även på slutna specialavdelningar, avsedda för ett litet antal elever.

Anordningar i syfte att hindra eller försvåra tillgrepp av motorfordon böra upptagas till särskild utredning.

I fråga om den straffrättsliga rubriceringen av tillgrepp av motorfordon anser nämnden, att rättstillämpningen icke alltid står i god överensstämmelse med den tolkning av lagbestämmelserna, som enligt förarbetena bör vara den riktiga. Tillgrepp av motorfordon bedömas tämligen schablonmässigt som egenmäktigt förfarande enligt 20 kap. 6 § strafflagen. Förarbetena ge enligt nämndens mening icke belägg för att tillgrepp av motorfordon generellt skola straffas som egenmäktigt förfarande. Enligt den uppfattning, som kommit till uttryck i lagrådets yttrande över proposition nr 4/1942 med förslag till lag om ändring av vissa delar av strafflagen m.m., skulle ej så få brott, vid vilka bilar tillgripits och utsatts för hänsynlös behandling, vara att bedöma som stöld. Gällande bestämmelser ge enligt nämnden erforderliga möjligheter till differentiering av ifrågavarande brott och deras förövare efter de omständigheter, som föreligga vid brotten. Dessa kunna emellertid enligt nämndens erfarenhet både subjektivt och objektivt vara till sin natur så olika, att det måste anses synnerligen tillfredsställande, att de lindrigare fallen kunna hållas utanför stöldområdet, under det att de verkligt allvarliga både betecknas och bestraffas som stöld. Det skulle enligt nämnden vara till skada för kriminalvården, i synnerhet beträffande ungdomar, om tillgrepp, som icke varit förbundna med allvarigare skada eller olägenhet för bilägaren, skulle föranleda, att förövaren bleve stämplad som tjuv. Vid dylika särskilt av ungdomar begångna tillgrepp saknas ej sällan det för tjuvnadsbrottet typiska tillägnelseuppsåtet, och stöld skulle av förövaren och säkerligen också både av domare och lekmän uppfattas som en orättvis och inadekvat benämning på tilltaget.

Frågan om biltillgreppens straffrättsliga rubricering har enligt nämnden icke så stor praktisk betydelse för straffmätningen, enär straffskalan för grovt egenmäktigt förfarande är densamma som för enkel stöld. Det bör dock anmärkas, att om de svåraste fallen av tillgrepp hänföras till tjuvnad, straffmaximum blir betydligt högre genom den därmed öppnade möjligheten att tillämpa 20 kap. 4 § strafflagen om grov stöld. För att åstadkomma en ändring i lagtillämpningen å ifrågavarande område synes lagändring icke vara nödvändig. Troligen skulle ett klagande och auktoritativt uttalande i lagtolkningsfrågan medföra ändrad praxis. Av betydelse vore givetvis om frågan i några typfall av riksåklagaren bleve underställd högsta domstolens prövning.

Chefen för socialstyrelsens skolbyrå anför bl. a.:

Ungdomsvårdsskolorna omhändertaga årligen ett stort antal biltjuvar, uppskattningsvis ett hundratal, i åldern 15—21 år. Vidare förövas årligen tillgrepp av motorfordon av rymlingar från skolorna och därifrån villkorligt utskrivna. Intagning å skolorna sker först när andra åtgärder visat sig

resultatlösa. I många fall ha de intagna ett 50-tal bilstölder bakom sig. Som bevis för ungdomsskolornas positiva möjligheter anföres, att av rymlingar från Lövstahemmet, som rymmer ett tjugutal av landets svåraste biltjuvar, endast ett fåtal bilstölder förövades under 1949.

Ytterligare möjligheter att bekämpa bilstöldproblemet böra emellertid undersökas, och tillsättandet av en kommitté härför tillstyrkes. Bilstölderna äro ett typiskt ungdomsbrott och hänga säkerligen samman med puberteten och ungdomarnas speciella problem i denna utvecklingsperiod. De uppleva starka känslor av makt och spänning samt sexuellt färgade sensationer. Hastighetstävlingarna och propagandan kring motorsporten spela sin roll. I den föreslagna kommittén bör ingå en expert för ungdomspsykiatriska frågor.

Motormännens riksförbund anför bl. a., att det med hänsyn till den stora omfattning, som de s. k. billånen tagit efter krigets slut, framstår, även ur trafiksäkerhetssynpunkt, såsom synnerligen angeläget, att åtgärder vidtagas för att stävja dem. Riksförbundet, som sedan lång tid tillbaka påtalat rådande missförhållanden, tillstyrker därför, att en utredning angående effektiva åtgärder mot tillgrepp av motorfordon kommer till stånd. Denna bör anförtros åt en allsidigt tillsatt kommitté med representanter för bl. a. motororganisationerna. Förbundet, som håller för troligt, att en utredning av dessa beydelsefulla problem kommer att draga långt ut på tiden, anser, att man i första hand bör inrikta sig på sådana omedelbara åtgärder, som kunna minska omfattningen av billånen. Förbundet, som på olika sätt propagerat för att bilar utrustas med olika slag av låsanordningar, anser, att denna fråga bör närmare utredas, t. ex. av kriminaltekniska anstalten.

Svenska automobiltarifföreningen framhåller, att här är fråga om ett samhällsproblem av mycket allvarlig karaktär, som har en brännande aktualitet och som på ett eller annat sätt måste erhålla en verklig lösning. Det är därför att hälsa med stor tillfredsställelse, om den yrkade utredningen kommer till stånd.

År 1948 anmäldes till bilförsäkringsanstalterna 3 218 stöldförsäkrings-skador, och ersättningsbeloppen för dessa skador uppgingo till sammanlagt 1 270 991 kronor. Motsvarande siffror för 1949 voro 3 913 skador och 1 444 539 kronor i skadeersättningar. Som synes ha »bilstölderna» fått en avsevärd omfattning, och detta är särskilt betänkligt i ett läge, då vårt land av finansiella skäl måst iakttaga stor återhållsamhet vad beträffar importen av motorfordon och reservdelar till dylika. Bilstölderna medföra således samhällsekonomiska verkningar av en betydande storleksordning.

Utskottet finner det styrkt, att tillgreppen av motorfordon de senare åren tagit en omfattning, som måste påkalla åtgärder av olika slag, för att denna form av brott i görligaste mån måtte stävjas. Givetvis gäller det

därvid såsom icke minst viktigt att vid ungdomens fostran få den att inse, att dessa brott äro av allvarlig natur. Frågan om vilka påföljder, som böra stadgas och tillämpas, för att brott av denna art icke skola te sig lockande, är emellertid redan föremål för utredning inom strafflagberedningen i fråga om ungdomsstraffrätten och av fångvårdsstyrelsen i samråd med särskilda sakkunniga i fråga om ungdomsfängselseorganisationen. Enligt utskottets mening bör därför någon ny utredning på dessa områden icke för närvarande begäras, utan resultatet av de pågående utredningarna avvaktas.

De ovan nämnda utredningarna kunna uppenbarligen endast avse åtgärder, som kunna öva inverkan först på längre sikt. Därutöver synas emellertid åtgärder med mera omedelbar verkan böra övervägas. Utskottet syftar därvid bl. a. på sådana åtgärder, vilka kunna hindra eller försvåra tillgrepp av motorfordon. Dessa sakna nämligen oftast anordningar, som hindra eller omöjliggöra för obehöriga att använda dem. Det uppgives, att några helt tillfredsställande lås-, alarm- eller andra säkerhetsanordningar icke hittills kunnat konstrueras. Förekomsten av låsanordningar skulle ju dock otvivelaktigt i hög grad kunna minska antalet tillgrepp. Utskottet vill därför förordna en utredning, som i första hand undersöker detta problem.

Utskottet anser det emellertid önskvärt, att det också undersökes, huruvida andra förebyggande åtgärder äro möjliga, i den mån detta kan ske utan att föregripa de inom strafflagberedningen och fångvårdsstyrelsen pågående utredningarna.

Utskottet får därför hemställa,

att andra kammaren för sin del måtte besluta att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t anhåller om utredning rörande möjligheterna att få till stånd effektiva åtgärder mot tillgrepp av motorfordon.

Stockholm den 4 maj 1950.

På utskottets vägnar:

SVEN GUSTAFSON

Närvarande: herrar Gustafson i Göteborg, Nordkvist, Ekdahl*, Pettersson i Ersbacken, fröken Öberg, herrar Christenson i Malmö*, Ohlsson i Kastlösa, fröken Ager, herr Forsberg, fröken Nygren, herrar Jönsson i Rosshol, Nilsson i Svalöv*, Edberg*, Kärrlander*, Netzén, fröken Vinge, herrar Adolfsson och Braconier*.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.