

Nr 250.

Av herrar **Adolfsson** och **Hansson** i Skegrie, *angående skärpt lagstiftning om straff för bilstölder, m. m.*

Enligt strafflagen betraktas olovligt tillgrepp och olovligt brukande av motorfordon som egenmäktigt förfarande, när tillgreppet icke är förbundet med uppsåt från brottslingens sida att tillägna sig fordonet. Först om tillägnelseuppsåt föreligger, blir brottet att betrakta som stöld. Maximistraffet för stöld är straffarbete i två år. Straffet för egenmäktigt förfarande är böter eller fängelse, men om grovt egenmäktigt förfarande föreligger, utgör högsta straffet, liksom vid stöld, straffarbete i två år. Vid bedömande av om egenmäktigt förfarande är att anse som grovt skall särskilt beaktas bl. a. om tillgreppet avsett fortskaffningsmedel, som brukats vårdslöst, eljest varnvårdats eller icke återställts. Tillgrepp av motorfordon kan sålunda enligt strafflagen föranleda samma straff som för stöld, ehuru brottet icke rubriceras som stöld.

I praktiken spelar emellertid lagens strafflatituder rätt liten roll, eftersom biltjuvarna i regel är så unga, att de i fråga om straffverkställigheten faller under de särbestämmelser, som generellt gäller för unga brottslingar.

Bilstölderna har under de senaste åren visat en stadig tendens att öka i omfattning. Detta framgår av nedan redovisade antal stöldskador och summan av trafikförsäkringsanstalternas utbetalade ersättningsbelopp.

Stockholm.

År	Bilar		Motorecyklar	
	antal skador	ers.-belopp	antal skador	ers.-belopp
1948	1 560	563 087: —	514	221 277: —
1949	1 845	604 544: —	646	301 385: —
1950	1 527	559 340: —	983	342 887: —
1951	2 027	880 771: —	1 109	430 724: —

Övriga landet.

1948	898	420 457: —	246	66 171: —
1949	1 108	450 227: —	314	88 384: —
1950	1 267	519 947: —	678	166 526: —
1951	1 749	797 441: —	782	226 793: —

Totalt.

1948	2 458	983 544: —	760	287 448: —
1949	2 953	1 054 770: —	960	389 769: —
1950	2 794	1 079 287: —	1 661	509 413: —
1951	3 776	1 678 212: —	1 891	657 517: —

Denna statistik redovisar allenast skador, som drabbat de stöldförsäkrade fordonen, d. v. s. ca 35 à 40 % av landets totala motorfordonsbestånd. Medräknas de icke försäkrade fordonen, torde skadebeloppen mer än fördubblas. För 1952 finns ännu inga exakta siffror tillgängliga. Enligt vad som uppges från försäkringshåll har man emellertid även för detta år att räkna med en kraftig stegring av skadeantalet och ersättningsbeloppen.

Kalla siffror enbart ger dock inte någon fullständig bild av utvecklingen. Minst lika alarmerande är de brutala metoder, som på senare tid allt oftare praktiseras av biltjuvarna. Allmänheten har med rätta upprörts, då den bevittnat eller läst om hur biltjuvar hotat med osäkrade vapen, försökt köra över förföljande poliser eller i berusat tillstånd framfört bilar i vansinnesfart på gator och vägar. — Här är det inte längre fråga om enbart materiella värden. Biltjuvarna tenderar alltmer att bli ett hot mot medborgarnas säkerhet till liv och lem. Att stöld av motorfordon dessutom ofta är inledningen till en serie brott gör inte problemet mindre allvarligt.

Man måste under sådana förhållanden fråga sig, om samhället haft och har möjligheter att effektivt skydda de stora värden, som här står på spel. Den kanske väsentligaste frågan i sammanhanget är, huruvida de senaste årens strävanden att praktisera mildare korrektionsmetoder för ungdomen lett till åsyftat resultat. Även om denna fråga må lämnas öppen, vad gäller unga lagöverträdare i allmänhet, torde det i varje fall med bestämdhet kunna hävdas, att de milda påföljderna bär stor del av skulden till att bilstöldernas antal stegrats år från år. En omständighet, som talar härför, är, att problemet billån knappast existerar i andra länder än Sverige. Detta kan knappast förklaras på annat sätt än att straffets preventiva effekt är svagare i Sverige än i andra länder med en mera hårdför kriminalpolitik. På grund av arbetsanhopningen hos de rätts- och socialvårdande instanserna följer som regel samhällets reaktion gentemot en ertappad biltjuv först lång tid efter det brottet begåtts. Förutom att straffhotet härigenom ter sig än mindre avskräckande, frestas mången ertappad biltjuv att under mellantiden göra nya tillgrepp.

Den alltmer oroväckande utvecklingen på detta område motiverar snara åtgärder från det allmännas sida. En effektivare spärr mot de tilltagande bilstölderna måste skapas. Såsom situationen nu blivit, synes enda möjligheten vara, att man för sådana brott tillämpar skärpta straff och fastare korrektionsmetoder. Det är också angeläget, att erforderliga åtgärder vidtages för säkerställande av en snabb handläggning av mål rörande bilstölder. Förslag till lösning av här påtalade problem bör kunna föreläggas riksdagen redan i höst eller senast nästa år.

Mycket skulle enligt vår uppfattning också vara att vinna genom en effektivisering av folkskolans undervisning i detta avseende. I folkskolundervisningen, främst i den trafikundervisning som folkskolorna är skyldiga att meddela, borde inskräpas, att s. k. billån är stöld. Det borde också för eleverna framhållas, vilka straffkonsekvenser bilstölderna kan medföra. En sådan undervisning i folkskolorna skulle ha stor betydelse i förebyggande

syfte, i det att den äventyrsglans, som för ungdomarna ofta omger det s. k. billånet, i många fall skulle skingras. En undervisning enligt dessa riktlinjer bör föreskrivas i folkskolestadga eller i de särskilda bestämmelserna rörande trafikundervisningen.

Med anledning av vad som ovan anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta att hos Kungl. Maj:t begära
1) framläggande av förslag till riksdagen i år eller senast
nästa år till lag om straff för bilstölder i enlighet med vad
som ovan påtalats; samt 2) stadgande om en förebyggande
undervisning i folkskolorna i enlighet med motionens syfte.

Stockholm den 27 januari 1953.

Holger Adolfsson.

Nils G. Hansson

i Skegrie.