

Nr 11

Utlåtande i anledning av väckt motion om obligatoriskt stöldskydd för bilar.

Första lagutskottet har till behandling förehaft en i andra kammaren väckt motion, nr 428, av *fru Thunvall m. fl.* I motionen hemställles att »riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om vidtagande av åtgärder för komplettering av gällande lagstiftning med bestämmelser om obligatoriskt stöldskydd för bilar i avsikt att förebygga och minska antalet bilstölder».

Beträffande skälen för det i motionen framställda yrkandet får utskottet hänvisa till motionen.

Historik m. m.

Frågan om åtgärder mot tillgrepp av motorfordon har tidigare i olika sammanhang varit föremål för behandling i riksdagen.

Till en början må erinras om att herr Birke i interpellation vid *1949 års riksdag* till chefen för justitiedepartementet riktade bl. a. följande frågor, nämligen dels om denne ansåg att de olovliga tillgreppen av motorfordon nått sådan frekvens att särskilda åtgärder vore påkallade och dels vilka åtgärder som i så fall kunde väntas ge snabbast och säkrast resultat. I sitt svar (AK 32: 67 d) redogjorde statsrådet Zetterberg inledningsvis för den starka ökningen av antalet tillgrepp av motorfordon under de senaste tjugofem åren samt förklarade sig dela interpellantens uppfattning att det mycket stora antalet sådana tillgrepp, som framför allt förövades av ungdomar, utgjorde ett mycket allvarligt problem. Det mest effektiva sättet att minska de olovliga tillgreppen av motorfordon vore enligt statsrådets uppfattning att söka i mera rationella åtgärder för att hindra obehöriga från att starta bilarna eller motorecyklarna.

Vid *1950 års riksdag* hemställdes i likalydande motioner (I: 73 och II: 81), att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om en allsidig utredning rörande möjligheten att få till stånd effektiva åtgärder mot tillgrepp av motorfordon. Vid samma riksdag hemställdes i motionen nr 128 i andra kammaren om en snabb och allsidig utredning av billånekriminalitetens orsaker och de lämpligaste åtgärderna för dess stävande samt om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Motionerna hänvisades till behandling av kamrarnas allmänna beredningsutskott. Dessa

förde i sina utlåtanden på tal bl. a. frågan om vilka åtgärder med omedelbar verkan som skulle kunna vidtagas. Utskotten syftade därvid bl. a. på sådana åtgärder, vilka kunde hindra eller försvåra tillgrepp av motorfordon. Det uttalades i detta sammanhang, att fordonen mestadels saknade anordningar, som hindrade obehöriga att sätta sig i besittning av dem. Detta bidroge i synnerlig grad till den höga tillgreppsfrekvensen. Man konstaterade att några helt tillfredsställande lås-, alarm- eller andra säkerhetsanordningar dittills icke kunnat konstrueras. Utskotten förordade en utredning, som i första hand undersökte detta problem. Vartdera utskottet hemställde (första kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande nr 27 och andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande nr 40), att vederbörande kammare för sin del måtte besluta att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning rörande möjligheterna att få till stånd effektiva åtgärder mot tillgrepp av motorfordon. Vad utskotten sålunda hemställt bifölls av kamrarna.

Med anledning av riksdagens skrivelse i ämnet uppdrog Kungl. Maj:t åt statens kriminaltekniska anstalt att verkställa utredning om vilka åtgärder av teknisk natur som kunde vidtagas för att hindra eller försvåra tillgrepp av motorfordon. Den 28 september 1950 inkom anstalten med begärd utredning och den 1 november 1950 med viss komplettering till denna. Utredningen har i avskrift tillhandahållits vissa organisationer och företag. Ärendet var därmed av Kungl. Maj:t slutbehandlat.

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 6 februari 1953 föreslog föreningen Front mot tjuven, att föreskrift skulle meddelas om att varje personbil skulle förseas med rattlås eller likvärdig anordning och att kostnaden härför skulle bäras av bilens ägare. Sedan föreningens framställning varit föremål för remissbehandling, överlämnade Kungl. Maj:t den 14 februari 1955 ärendet för övervägande till 1953 års trafiksäkerhetsutredning. Utredningen avgav i skrivelse den 14 februari 1956 yttrande i ämnet. I detta yttrande avvisade utredningen bestämt förslaget om införande av föreskrifter om obligatoriskt rattlås.

Frågan om stöldskydd för bilar behandlades av *1956 års riksdag* i anledning av motioner (I: 131 och II: 170 samt II: 31 och II: 50). I motionerna hemställdes bl. a. om utredning av möjligheten att föreskriva obligatoriskt stöldskydd för bilar.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande (nr 30), vari lämnades redogörelse för bl. a. 1953 års trafiksäkerhetsutrednings ställningstagande till frågan samt remissyttrandet över motionerna, fann första lagutskottet ej erforderligt att begära utredning i ämnet men hemställde att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening gäve till känna vad utskottet i utlåtandet anfört. Utskottet anförde i utlåtandet följande:

Antalet olovliga tillgrepp av bilar har på senare år visat en mycket stark stegring. Enligt av Svenska automobiltarifföreningen redovisade siffror över antalet till trafikförsäkringsanstalterna anmälda stöldskador å bilar anmäldes sålunda under år 1955 11 651 skador, vilket innebär en ökning i förhållande till år 1950 på omkring 400 procent. Denna höga frekvens av motor-

fordonstillgrepp förefaller vara en specifikt svensk företeelse. I våra grannländer synas nämligen olovliga tillgrepp av motorfordon förekomma i väsentligt mindre utsträckning.

Denna för Sverige skrämmande utveckling har gjort det alltmer angeläget att söka nedbringa tillgreppsfrekvensen. Härmed sammanhängande problem ha även upptagits i ett flertal vid innevarande riksdag väckta motioner. Därvid har i samtliga förevarande motioner föreslagits att göra stöldlås å bilar obligatoriska. I de likalydande motionerna I: 131 och II: 170 tillägges därjämte, att obligatoriska stöldlås ej torde lösa bilstöldproblemet i dess helhet utan att föreskrifter härom borde samordnas med andra åtgärder berörande såväl bilistens egna skyddsåtgärder och samhällets reaktioner som rent psykologiska faktorer. De i dessa motioner sålunda upptagna mera allmänna frågorna ha avhandlats inom allmänna beredningsutskottet i vidare sammanhang i samband med att detta utskott behandlat vissa motioner rörande ungdomskriminalitet och ha därvid föranlett vissa ställningstaganden från detta utskotts sida. (Se allmänna beredningsutskottets utlåtande nr 22). Med hänsyn härtill och då biltillgrepp till ojämförligt största delen förövas av unga lagöverträdare finner sig första lagutskottet sakna anledning att på grund av här förevarande motioner ingå i bedömande av dessa spörsmål även såvitt de må angå bilstölder av andra än ungdomar.

Vad angår den för första lagutskottet återstående frågan — vilken i samtliga förevarande motioner framskjutits såsom den centrala — om förbättrad låssäkerhet för bilar må till en början fastslås, att goda möjligheter förefinnas att åstadkomma tekniskt bättre stöldskydd än som i allmänhet ingå i standardutrustningen för de vanligare bilmodellerna. I yttrande från statens kriminaltekniska anstalt framhålles sålunda, att såväl det vanliga rattlåset som bensinlås, växelspaklås, kondensatorlås och förstärkt tändningslås visat goda skyddsegenskaper genom att avsevärt minska möjligheterna att tillgripa ett på något av dessa sätt skyddat fordon. Såsom anstalten tillägger kan dock någon full säkerhet mot tillgrepp ej vinnas genom anordningar av angivet slag. På grund härav har man i den allmänna diskussionen av förevarande problem stundom avvisat tanken på bättre tekniska stöldskydd med hänvisning till att om sådana skydd bleve allmänna, brottslingarna komme att tillägna sig den teknik som vore erforderlig för att forcera de vanligare låsanordningarna. Detta må visserligen vara riktigt beträffande de mera kvalificerade biltjuvarna. Det torde emellertid finnas fog för antagande, att bland biltjuvarna finnas åtskilliga, vilka kunna bringa sina brottsliga avsikter till utförande endast till följd av att gängse bilmodeller icke ha effektivt stöldskydd, och vilka skulle visa sig sakna förmåga eller tillräckligt starka brottsimpulser för att angripa bättre stöldskyddade fordon. Ehuru det naturligen ej kan närmare uppskattas i vilken utsträckning biltillgrepp skulle minska, om samtliga bilar utrustades med effektiva låsanordningar, torde dock kunna antas, att åtskilligt skulle vara att vinna härmed. Det ter sig därför angeläget för utskottet att man söker leda utvecklingen i denna riktning. Vid bedömande av de ekonomiska konsekvenser för bilägarna en sådan utveckling skulle medföra bör beaktas den avsevärda nedsättning av stöldförsäkringspremier som komme allt flera bilägare till godo.

Olika vägar synas erbjuda sig att åstadkomma en ökad användning av stöldskydd å bilar. Det kan tänkas möjligt att ernå utfästelser från bilimportörer och bilhandlande att icke importera eller saluföra nya bilar utan att dessa äro försedda med effektiva stöldskydd. Enligt vad utskottet inhämtat pågå f. n. också underhandlingar härom mellan Kungl. Maj:ts kansli och

nämnda företagens organisationer. Vidare skulle kunna anvisas den utvägen att försäkringsbolagen föreskrev godkänd låsanordning som villkor för tecknande av stöldförsäkring. Mot en sådan lösning kan — såsom automobil-tarifföreningen framhåller — visserligen invändas, att då en betydande del av motorfordonen ej äro stöldförsäkrade, många bilar ej skulle komma att utrustas med stöldskydd. Å andra sidan kan emellertid denna metod sägas ha den fördelen att därigenom monterandet av stöldskydd på ett naturligt sätt begränsades till just de bilar, beträffande vilka risken för tillgrepp tedde sig beaktansvärd.

Slutligen kan naturligen lagstiftningsvägen framtvingas effektivare låsanordningar. Att sådana funnes skulle kunna tänkas göras till förutsättning för en bils registrering, och bestämmelse härom kunde kombineras med stadgande om straff för den som innehade fordon, vilket ej vore utrustat med godkänt skydd. Mot en sådan lagstiftning har gjorts vissa principiella invändningar. Man har — såsom i trafiksäkerhetsutredningens ovan nämnda skrivelse — framhållit, att det tillkommer samhället att skydda medborgarna till deras egendom och att den enskilde ej borde genom rättsliga sanktioner åläggas att värja sig mot att bli bestulen. Vissa exempel på regler av sådan innebörd finnas dock i lagstiftningen. Förutom det av trafiksäkerhetsutredningen omnämnda stadgandet i förordningen om explosiva varor må erinras om att vapenförordningen i vissa fall ålägger en straffsanktionerad skyldighet att förvara vapen och ammunition på sådant sätt, att de ej åtkommas av obehörig. Motsvarande bestämmelser finnas i giftstadgan beträffande gifter. Vidare kan nämnas att enligt butiksstängningslagen med anslutande författning för försäljning genom automatapparat kräves, att apparattypen är godkänd av jämte annan myndighet även statens kriminaltekniska anstalt. Det kan visserligen göras gällande, att de fall där en ägare sålunda särskilt ålagts att skydda sin egendom äro av speciellt slag, i det att antingen egendomen är av särskilt farlig beskaffenhet eller, såsom beträffande automathandeln, fråga är om en näringsreglerande författning. Härifrån skulle då steget vara långt till att för alla och envar föreskriva en motsvarande skyldighet beträffande ett sådant allmänt bruksföremål som en bil. Om emellertid ett motorfordon — såsom vid olovligt tillgrepp därav i allmänhet blir förhållandet — framföres av en oskicklig och hänsynslös förare, lär det i fråga om allmänfarlighet kunna väl jämföras med den förutnämnda egendom som måste särskilt noga förvaras. Med angivet betraktelsesätt, att särskilt farlig egendom skall förvaras särskilt omsorgsfullt, behöves det därför icke te sig för svensk rättsuppfattning främmande att införa regler av sådant slag beträffande motorfordon. De anlagda trafiksäkerhetssynpunkterna kunna även göra det naturligt att sådana regler intagas i trafikförfattning. Utskottet saknar anledning att i förevarande sammanhang ingå på frågan om hur sådana bestämmelser närmare böra utformas. Det kan dock framhållas att eventuella föreskrifter om obligatoriskt stödlås torde böra begränsas till endast fabriksnya bilar. Vidare kan tilläggas, att ett straffsanktionerat stadgande om skyldighet att utrusta bil med stöldskydd icke med nödvändighet behöver förbindas med bestämmelse om straffsanktionerad skyldighet för föraren att alltid tillsluta denna låsanordning, då han lämnar fordonet. Finnes särskilt stöldskydd monterat, lär nämligen ägarens intresse av att förhindra tillgrepp utgöra ett fullt tillräckligt incitament för att anordningen också användes. Om särskild skyldighet att alltid använda stöldskyddet ej ålägges, undgås de stötande konsekvenserna av ett sådant stadgande, vilka påtalats av trafiksäkerhetsutredningen.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att Kungl. Maj:t tagit vissa initiativ i syfte att på frivillighetens väg åstadkomma att motorfordon i ökad utsträckning förses med effektivt stöldskydd. Det kan ännu ej avgöras huruvida härigenom de eftersträlvade resultaten kunna uppnås. Såsom framgår av vad förut anförts finner även utskottet det angeläget att en utveckling i den angivna riktningen åstadkommes. Då frågan är föremål för Kungl. Maj:ts uppmärksamhet, synes emellertid ej erforderligt att begära utredning i ämnet. Utskottet vill dock uttala, att utskottet, därest en väsentligt ökad användning av stöldskydd ej kan åvägbringas på annat sätt, ej hyser principiella betänkligheter mot att en lösning av frågan lagstiftningsvägen upptages till övervägande.

Vid utskottets utlåtande var fogad en reservation, vari hemställdes att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Frågan om stöldskydd för bilar har vidare berörts i ett av *chefen för justitiedepartementet, statsrådet Lindell*, den 22 juli 1958 i riksdagens andra kammare avgivet interpellationssvar. Härvid redovisades innehållet i och resultatet av överenskommelser som träffats med bilhandelns organisationer m. fl. om frivilliga åtgärder för utrustande av personbilar med stöldskydd.

Utskottet

Frågan huruvida stöldskydd för bilar bör framtvingas genom lagstiftning i syfte att bekämpa biltillgreppen har tidigare varit föremål för bedömande i riksdagen. I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 30 år 1956 förklarade sig första lagutskottet ej hysa principiella betänkligheter mot att sådan lagstiftning övervägdes, därest en väsentligt ökad användning av stöldskydd ej kunde åvägbringas på annat sätt. Denna fråga har nu genom förevarande motion ånyo aktualiserats.

Åtgärder i motionens syfte har emellertid från Kungl. Maj:ts sida nyligen vidtagits. Sålunda har under mars 1959 en utredningsman förordnats att inom justitiedepartementet undersöka möjligheterna att snabbt öka frekvensen av effektiva stödlås i bilparken. Undersökningen skall avse frågan om det är möjligt och önskvärt att genom lagstiftning snabbare än som kan antagas ske på frivillighetens väg åstadkomma en sådan frekvens av stöldskydd att den på ett verkligt effektivt sätt nedbringar antalet bilstölder.

Då alltså den av motionärerna väckta frågan är föremål för utredning bör något initiativ från riksdagens sida icke nu ifrågakomma. Utskottet får därför hemställa,

att förevarande motion, II: 428, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 2 april 1959

På första lagutskottets vägnar:

OLOV RYLANDER

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Lindgren, Per-Olof Hanson, Robert Johansson, fröken Mattson, herrar Arvidson och Åkesson;

från a n d r a kammaren: herrar Rylander, Landgren, Hedqvist, fru Johansson, herrar Östrand, Fröding, Larsson i Norderön och fru Lidman-Frostenson.
