

Nr 3.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om ändrad lydelse av 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen; given Stockholms slott den 20 december 1929.

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om ändrad lydelse av 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen.

GUSTAF.

Georg Bissmark.

Förslag

till

Lag

om ändrad lydelse av 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen.

Häri genom förordnas, att 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen skola erhålla följande ändrade lydelse:

12 §.

Brukas man eller låter bruka, utan lov, vad annan tillhör och det man i besittning haver; straffes med böter.

Tager någon eljest och brukar, utan lov, vad annan tillhör; straffes med böter eller fängelse i högst sex månader. Har därav kommit synnerlig förlust eller olägenhet, eller är gärningen eljest med synnerligen försvårade omständigheter förenad, må tiden för fängelsestraffet höjas till ett år eller till straffarbete i högst ett år dömas.

21 §.

Brott, som i 2 § 5 mom., 8 § 2 mom., 12 § 1 mom., 13 § 1 mom., 19 och 20 §§ omförmälas, må ej åtalas av annan än målsägande; ej heller brott, varom i 5 § 3 mom. förmäles, där det ej skett i kronans magasin, vid in- och utlastning å fartyg, eller i öppna bodar eller magasin, där handel och rörelse idkas. Brott, som i 12 § 2 mom. sägs, må ej åtalas av annan än målsägande, där ej fråga är om brukande av fortskaffningsmedel. Brott, varom i 13 § 2 mom. sägs, må ej åtalas av annan än målsägande, där ej någon vid försäljning eller annan föryttning av livsmedel avyttrat ont för gott, mängt för omängt eller det, varuti han vetat fel vara, utan att sådant uppenbara.

Brott, som i 10 § sägs, må ej åtalas av annan än den, som brevet avsänt eller till vilken det skrivet är, eller av den, som äger, i vård haver eller emottaga skulle det, som eljest brutet eller öppnat blivit.

Brott, som i 8 § 1 mom. omförmäles, må ej åtalas, där ej av anledning, varom fråga är, blivit dömt till återgång av äktenskapet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1930.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 26 september 1929.

N ä r v a r a n d e :

Statsministern LINDMAN, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDBIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Bissmark, anför:

»Med den alltjämt fortgående ökningen i antalet av automobiler och motorcyklar, som äro i bruk inom landet, har såsom en beklaglig följdforeteelse framträtt en starkt ökad frekvens av olovligt användande av motorfordon, som tillhöra annan. I våra större samhällen höra dylika s. k. billån till ordningen för dagen, och den oavbrutna stegringen i antalet av dessa förbrytelser utgör ett allvarligt missförhållande, som gör sig kännbart i vidsträckta kretsar av befolkningen. Den meningen framträder allt oftare och tydligare, att den gällande lagstiftningen icke erbjuder tillräckliga hjälpmedel för att stävja dessa icke obetydliga rättskränkningar; däremot torde knappast någon motsägelse hava försports.

Det har därför blivit en angelägen uppgift för lagstiftningen, närmast på det straffrättsliga området, att såvitt möjligt länka in utvecklingen i en riktning emot ökad rättssäkerhet för äganderätten till motorfordon. Visserligen är det ofrånkomligt, att den enskilda egendomens rättsskydd icke kan bliva fullkomligt effektivt: stöld, förskingring och andra egendomsbrott äro, trots de däremot riktade straffen, vanliga foreteelser. Men för närvarande vill det förefalla, som om äganderättskränkningar beträffande motorfordon förekomma, relativt sett, betydligt oftare än i fråga om de flesta andra slag av egendom. Detta ligger i någon mån i själva förhållandets natur. Ty användningen av dessa fordon kräver givetvis, att de ej sällan lämnas utan omedelbar tillsyn å ställen, där de äro lätt tillgängliga för ovidkommande. Detta kan icke undgå att, i synnerhet i städer och andra tätt befolkade orter, medföra stora frestelser till förgripelse å fordonen.

De vanligaste rättskränkningarna med avseende å motorfordon, de s. k. bil-länen, hava av domstolarna i allmänhet bedömts såsom olovligt brukande av annans egendom, varom är stadgat i strafflagen 22 kap. 12 §.

Straffet för olovligt brukande, i förening med besittningskränkning, var enligt den ursprungliga lydelsen av detta lagrum så lindrigt som böter till ett

belopp av högst femtio riksdaler. Man har sålunda uppfattat rättskränkningen såsom ett brott av särdeles ringa beskaffenhet, som icke kunde anses ådagalägga någon egentlig brottslig vilja eller samhällsfarlighet. Denna strafflagens ursprungliga uppfattning har sedermera kommit att framträda allt starkare, i den mån penningvärdet sjunkit och det i nyare straffbestämmelser blivit vanligt att använda betydligt högre bötes satser. Påföljden för olovligt brukande av annans egendom har efterhand blivit avsevärt lindrigare än det straff, som är stadgat för åtskilliga ordningsföreseelser av tämligen utpräglad bagatellkaraktär. Längre synes emellertid härav icke hava förmärkts någon egentlig olägenhet. Brott enligt strafflagen 22 kap. 12 § stannade vid en måttlig frekvens och voro även ur andra synpunkter i allmänhet föga ägnade att påkalla lagstiftningens uppmärksamhet.

Härutinnan inträffade, såsom redan blivit berört, en ändring genom den utbredda användningen av motorfordon. Olovligt brukande av sådana fordon tilltog i sådan grad, att ett inskridande däremot genom skärpta straffbestämmelser blev nödvändigt. Så skedde ock genom lagen den 28 mars 1924 (nr 62) om ändrad lydelse av 22 kap. 12 § strafflagen. Denna lag hade närmast föranletts av framställningar till Kungl. Maj:t från vissa sammanslutningar av automobilägare och från ett stort antal försäkringsbolag, med hemställan om sådan ändring av ifrågakvarande lagrum, att på däri omförmälda brott skulle kunna följa frihetsstraff. Dessa framställningar remitterades till professorn J. C. W. Thyren i egenskap av förordnad sakkunnig för revision av strafflagen; han avgav den 5 juli 1923 yttrande med hemställan, att straffet för brott enligt strafflagen 22 kap. 12 §, oavsett om brottet skett med eller utan besittningskränkning, måtte bestämmas till 'böter'; i enlighet härmed skulle högsta straffet hava blivit det enligt strafflagen i allmänhet gällande bötesmaximum eller 500 kronor.

Dåvarande chefen för justitiedepartementet, statsrådet Ekeberg, anmälde ärendet i statsråd den 30 november 1923 och biträdde därvid förslaget att sammanföra de två fallen av brott enligt strafflagen 22 kap. 12 § — med respektive utan besittningskränkning — till en gemensam brottsbeteckning med enhetligt straff. Departementschefen ansåg jämväl att straffet borde väsentligt höjas. Härutinnan anfördes av honom bland annat följande:

Det hade ej sällan inträffat, att automobiler som tillfälligt för någon stund lämnats utan tillsyn å gator och vägar eller i öppna förvaringsrum, tagits i besittning och använts av obehöriga personer. Om tillägnelseuppsåt ej varit för handen, bleve ett dylikt fall att bedöma enligt 22 kap. 12 § strafflagen, och straffet kunde således icke sättas högre än till femtio kronors böter, oavsett om gärningsmannen handlat av okynne eller illvilja och utan hänsyn till den längre eller kortare tid bilen varit frånhand den rättmätige innehavaren. Visserligen utsatte sig gärningsmannen under vissa omständigheter även för andra påföljder än straff enligt berörda lagrum. Sålunda kunde konsumering av ett till bilen hörande bensinförråd vara att anse såsom tjuvnadsbrott, vanligen snatteri. Det sätt, varpå bilen under otillåtna färder hanterades, kunde också vara sådant, att det ledde till sakfällande för uppsåtlig skadegörelse. Dylika omständigheter syntes emellertid icke äga någon avgörande betydelse för den föreliggande frågan om en lämpligt avvägd

straffskala i 22 kap. 12 § strafflagen. — För det ifrågavarande specialfallet av olovligt brukande av annans egendom syntes det vara motiverat att utvidga straffskalan i 22 kap. 12 § strafflagen. Det gällde nämligen här ett ganska ofta förekommande missbruk med påtagliga olägenheter i olika avseenden samt egendom av betydande värde. Men även i fråga om åtskilliga andra hithörande fall torde en lagändring vara behövlig. Exempel skulle kunna framdragas på olovligt begagnande av egendom, å vilken kunde i väsentliga avseenden tillämpas vad som framhållits beträffande automobiler, även om dylika fall icke framträdde såsom lika skarpt utpräglade eller uppmärksammade grupper. Det vore tillräckligt att erinra om olovligt bortförande och användande av hästar, som befunnit sig på bete. Ytterligare en anledning att utvidga straffskalan låge däri, att nu ifrågavarande brott i vissa fall stode så nära tjuvnads- och förskingringsbrotten, att gränsen dem emellan icke kunde klart urskiljas. Rättspraxis erbjöde exempel på fall, där samma handling i en domstolsinstans bedömts såsom tjuvnadsbrott med frihetsstraff såsom påföljd och i en annan såsom olovligt brukande av främmande egendom med därav följande lågt bötesstraff. En alltför stor skillnad mellan straffskalorna för brott, vilka under vissa omständigheter företedde väsentligen likartade kännetecken, kunde näppeligen vara lämplig. Brott enligt ifrågavarande lagrum kunde, åtminstone i undantagsfall, vara begånget under sådana omständigheter, att ett högre straff än böter icke borde vara ovillkorligen uteslutet, exempelvis då handlingen — även om den icke innefattade en materiell skadegörelse — företagits i syfte att tillskynda ägaren stor och betydande skada genom att undanhålla honom hans egendom. Någon anledning att alltför starkt beskära domstolens prövningsfrihet med avseende på straffmätningen syntes icke föreligga. Böter upp till 500 kronor torde för ordinära fall utgöra tillräckligt straff, men då brottet blivit begånget under synnerligen försvårade omständigheter, borde fängelse i högst sex månader kunna inträda såsom påföljd.

Förslag till ändring av 22 kap. 12 § strafflagen, uppgjort i enlighet med vad sålunda av departementschefen anförts, blev av Kungl. Maj:t genom proposition (nr 2) förelagt 1924 års riksdag, men blev icke av denna i oförändrat skick antaget. Propositionen hänsköts till första lagutskottet, som däröver avgav utlåtande (nr 10).

Lagutskottet förklarade sig dela den i propositionen uttalade uppfattningen, att en skärpning av de för olovligt brukande i 22 kap. 12 § strafflagen uppställda straffskalorna vore påkallad. Härför talade till en början den stora utsträckning, i vilken dylika brott förkomme, vilken häntydde på, att straffskyddet vore otillräckligt. Det måste ock framstå såsom oegentligt, att ett brott, som ej sällan kunde bereda den brottslige betydlig vinning, icke kunde bestraffas strängare än med tjugofem eller femtio kronors böter. — Huruvida man vid en omarbetning av strafflagen borde sammanföra de båda i 22 kap. 12 § strafflagen behandlade fallen av olovligt brukande under en gemensam straffbestämmelse, kunde vara föremål för olika meningar. Det syntes emellertid utskottet vara obestridligt, att åtskilligt talade för den i lagen uppställda grundsatsen, att olovligt brukande borde bestraffas strängare, då det vore förbundet med besittningskränkning än eljest. Med hänsyn härtill och då det praktiska behovet av en straffskärpning starkt gjort sig gällande i fall av förstnämnda slag, hade utskottet funnit, att övervägande skäl föreläge för ett bibehållande av den åtskillnad, som lagen i dess dåvarande lydelse gjorde mellan olika fall av olovligt brukande. Härvid hade utskottet jämväl tagit i betraktande, att det med hänsyn till den pågående allmänna revisionen av strafflagen syntes önskvärt, att lagens brottsbeskrivning icke för det dåvarande bleve rubbad.

Utskottet hade därför inskränkt sig till att, under bibehållande i huvudsak av lagrummets avfattning, föreslå vissa skärpningar i straffskalorna.

Utskottet föreslog på dessa skäl följande ändrade lydelse av 22 kap. 12 § strafflagen: 'Brukar man eller låter bruka, utan lov, vad annan tillhör och det man i besittning haver; straffes med böter. Tager någon eljest och brukar, utan lov, vad annan tillhör; vare straffet böter eller, där omständigheterna äro synnerligen försvårande, fängelse i högst sex månader.'

Detta förslag antogs av riksdagens kamrar och i enlighet därmed utfärdades, såsom nämnt, lag den 28 mars 1924.

Det hade varit att hoppas, att den sålunda för ej länge sedan vidtagna straffskärpningen skulle hava visat sig uppfylla sitt syfte att väsentligt nedbringa de ifrågavarande rättskränkningarna, främst 'billänen'. Utvecklingen har emellertid alldeles icke gått i den sålunda önskvärda riktningen. Tvärtom har frekvensen av dessa brott, såsom antytts, även efter lagändringen befunnit sig i en oavlättlig stegring. Och denna synes vara starkare än som i och för sig bort vara att förvänta på grund av den under tiden fortgående stegringen av antalet motorfordon inom landet.

Från polismyndigheterna i rikets tre största städer hava införskaflats uppgifter angående förekomsten av stöld eller olovligt brukande av motorfordon under åren 1924—1928. Antalet av förkomna motorfordon, varom anmälan gjorts till polisen, har varit följande:

	1924.	1925.	1926.	1927.	1928.	Summa.
Stockholm	49	56	106	306	649	1 166
Göteborg	2	4	39	28	74	147
Malmö	9	11	6	34	59	119
Summa	60	71	151	368	782	1 432

Genom polisens försorg hava tillrättaskaffats de allra flesta av ifrågavarande motorfordon, nämligen i Stockholm 1,143 av 1,166, och i de båda övriga städerna samtliga, som anmäls förkomna.

Det torde kunna med visshet antagas, att det stora flertalet av dessa fordon uppsåtligen gjorts till föremål för olovlig befattning av ovidkommande person — vare sig stöld eller olovligt brukande. Antalet av dem, vilka på sådant sätt förbrutit sig, kan icke med någon säkerhet uppgivas, ty gärningsmännen hava i det övervägande antalet fall icke blivit ertappade. Deras antal får antagas avvika från de förkomna fordonens antal redan på den grund, att i vissa fall flera personer deltagit i förgripelse å ett fordon eller att en brottsling tagit flera fordon. Exempelvis kan anföras att i Malmö under år 1927 en person dömdes för att ensam eller tillsammans med andra ha tagit 13 motorfordon; av hans tre medbrottslingar hade en deltagit i 11, en i 9 och en i 6 av förbrytelseerna.

Antalet av dem, som blivit av allmän åklagare inför domstol åtalade för stöld eller olovligt brukande av motorfordon, har under de ifrågavarande fem åren varit i Stockholm 77, i Göteborg 27¹ och i Malmö 13, eller sammanlagt 117. Beträffande 82 av dessa, i Stockholm samtliga 77, har åtalet tillika avsett förseelse mot motorfordonsförordningen.

¹ En person, som under år 1928 stått under åtal vid två olika tillfällen, har räknats allenast en gång.

Av de 117 tilltalade personerna ha 102 varit över 18 år och 15 under 18 år vid brottens förövande. Endast 21 ha såsom innehavare av körkort varit berättigade att föra motorfordon.

Åtalens utgång i första instans har i 97 fall blivit, att de tilltalade ansetts kunna fällas till ansvar för olovligt brukande eller, mera undantagsvis, för stöld. Det för olovligt brukande ådömda straffet har i 40 fall stannat vid böter (de flesta eller 34 fall i Stockholm; i Göteborg och Malmö ha av 32 personer, vilka för 'billån' dömts till ansvar jämlikt strafflagen 22 kap. 12 §, allenast 6 erhållit bötesstraff).

Endast i få fall har utrönts, att besittningskränkning beträffande motorfordon, varom anmälan skett, verkställts medelst inbrott (Stockholm 3, Göteborg 16, Malmö 11 eller sammanlagt 30 fall).

De, som befunnits skyldiga till stöld eller olovligt brukande av motorfordon, hava endast i ett ringa antal fall tidigare varit straffade för dylika brott beträffande vare sig motorfordon eller andra föremål; det föregående brottet har därvid oftare varit stöld än olovligt brukande av annans egendom.

Av den nu lämnade redogörelsen synes klart framgå, att de nuvarande straffbestämmelserna i den svenska lagstiftningen icke hava visat sig tillfyllestgörande för ett effektivt bekämpande av 'billänen'. Det synes alltså vara nödvändigt att på detta område ånyo skrida till en lagändring.

För belysning av denna fråga skall härefter till en början i korthet redogöras för några oss närstående utländska lagstiftningar och deras tillämpning.

Den *danska* strafflagen av 1866 stadgar i 236 § för olovligt besittningstagande av annans sak i avsikt att begagna sig därav ('Brugstyveri') ett straff av fängelse (högst två år, jfr 18 §) eller böter; åtal av allmän åklagare förutsätter angivelse av målsägare. Lagens bestämmelse om 'Brugstyveri' har, trots dess särdeles stränga straffsats, i rättstillämpningen ansetts vara otillräcklig för bekämpande av olovligt begagnande av motorfordon. Frekvensen av 'billån' är på senare tid i Danmark mycket hög; enbart i Köpenhamn anmäldes under år 1928 till polisen ej mindre än 682 fall. Enligt en ganska stadig rättspraxis, som kommit till uttryck i flera domar i högsta instans, bestraffas dessa gärningar i allmänhet såsom egentlig tjuvnad, medan endast under särskilda förhållanden 'Brugstyveri' (§ 236) antages föreligga, såsom då den brottslige företagit positiva åtgärder för att återställa vagnen i ägarens besittning (något dylikt fall finnes emellertid icke omförmält i de tryckta domsamlingarna). Det bör anmärkas, att ifrågavarande rättspraxis inom kriminalistiskt intresserade kretsar någon gång mött kritik, under åberopande av att den kan medföra alltför stränga straff, särskilt då gärningen närmast varit att tillskriva ungdomligt okynne.

I *Norges* strafflag av 1902 belägges rättsstridigt bruk av annans lösöre (393 §) under vissa betingelser med straff av böter (högst 5,000 kronor, jfr 27 §), och rättsstridigt besittningstagande av sådan egendom (392 §) straffas högst med fängelse i tre månader; allmänt åtal äger icke rum med mindre det begäres av någon förnärmad och därjämte finnes erforderligt av allmänna hänsyn. — Olovligt brukande av annans automobil, i allmänna språkbruket betecknat såsom 'biltyveri', vilket uppgives vara ytterst vanligt och stätt i ständigt tilltagande, bedömes icke såsom tjuvnad; allenast någon av nyss berörda paragrafer kommer till användning. Talrika uttalanden, bl. a. från ledande håll inom polisen i Oslo, föreligga därom, att en skärpning av straffbestämmelserna är oundgängligen nödig. Energiska yrkanden härom ha av landets automobilorganisationer framställts hos justitiedepartementet. Någon förändrad lagstiftning har emellertid icke kommit till stånd.

Den *finska* strafflagen av 1889 stadgar för den, som olovligen brukar eller låter bruka lös egendom, vilken ej tillhör honom, ett straff av böter, högst tvåhundra mark (38 kap. 6 § 1 mom.; straffsatsens innebörd är förändrad genom senare stadganden om böters utmätande enligt dagsbotssystemet). Åtal må av allmän åklagare i regel anställas endast efter angivelse av målsägare (samma kap. 9 §). — I tillämpningen uppgivas s. k. bilstölder städse behandlas jämlikt 38 kap. 6 §. I regel lärers högsta bötesstraff komma till användning, en omständighet som tyder på att lagens nuvarande straffskala av domstolarna anses vara alltför lindrig. Dessa brott uppgivas vara ganska vanliga och stå ej sällan i sammanhang med spritsmuggling. Straffet för förnögenhetsbrottet blir då av jämförelsevis mindre betydelse vid sidan av de mycket stränga straff, som äro stadgade för spritsmuggling i och för sig.

Den i *Tyskland* ännu gällande strafflagen av 1871 innehåller icke någon särskild bestämmelse om straff för olovligt brukande av annans egendom. Även i Tyskland förekomma emellertid 'billån' ingalunda sällsynt. I riksdagen har (år 1923) förevarit ett förslag om en speciell straffbestämmelse för olovligt brukande av motorfordon; förslaget vann emellertid icke bifall. Emellertid har rättspraxis funnit en utväg på det sättet att den, som 'lånat' en automobil, straffas för rättsstridig tillägnelse av i fordonet förvarat motorbränsle, som han därvid förbrukat (då han icke undantagsvis förbrukat eget bränsle). Denna förbrukning lärers konstant bliva bedömd såsom stöld, och det uppgives att man i allmänhet ansett denna vara begången under försvärande omständigheter. Det är härvid att märka, att den tyska rätten beträffande tillgreppsobjekt av denna art icke uppdelar tjuvnadsbrottet i olika straffbarhetsgrader efter det tillgripnas värde. Även om det förbrukade bränslets värde skulle vara helt ringa, blir man fördenskull med den berörda rättspraxis i tillfälle att använda en mycket vid straffskala. Tjuvnad ligger i Tyskland såsom överallt annorstädes under ovillkorligt allmänt åtal.

Rättsläget i *England* företeer åtskilliga beröringspunkter med det tyska. Olovligt brukande av annans egendom är i engelsk rätt icke i och för sig belagt med straff. 'Billån' förekomma emellertid mycket talrikt. (I London, det s. k. Metropolitan Police District, anmälde sålunda under år 1928 tillgrepp av 1,844 automobiler och 276 motorcyklar; antalet av de till ett centralregister för Storbritannien anmälda stulna automobilerna har ökats från 208 år 1923 till 2,213 år 1928.) Deras ständigt ökade frekvens har givit upphov till en livlig offentlig diskussion. Vid åtal har man sökt använda de för tjuvnad gällande straffbestämmelserna. Straff för stöld av själva bilen har i allmänhet icke ansetts kunna ådömas, när härför erforderligt tillägnelse-upsåt icke kunnat styrkas. Något oftare har dömts för tillgrepp av motorbränsle, men även härför uppgivas möta stora svårigheter, när ett påstående från den tilltalade, att han använt av honom själv inköpt bränsle, ej sällan lär av domstolarna läggas till grund för frikännande dom. Sålunda går billån i ett stort antal fall fritt från varje straff. Detta uppfattas såsom en påtaglig brist i lagstiftningen, och upprepade framställningar om lagändring hava förekommit. De hava emellertid icke lett till något resultat.

Ej heller i *Frankrikes* lagstiftning förekommer någon straffbestämmelse för olovligt brukande av annans tillhörighet. 'Billån' förekomma, i synnerhet i Paris, understundom, men enligt uppgift mindre ofta än egentlig stöld av automobiler i syfte att föryttra dem. Olovligt tagande av en annans automobil uppgives emellertid i rättstillämpningen städse bestraffas såsom stöld, sålunda även om fordonet har övergivits efter endast ett kortvarigt brukande. Straffet härför blir följaktligen mycket betydande; gärningarnas relativt ringa frekvens torde häri åtminstone till en del finna sin förklaring. — *Italiens* och *Spaniens*

lagstiftning och rättstillämpning överensstämmer i det väsentliga med Frankrikes.

Den föregående översikten visar, att 'billänens' bekämpande även i flera av de berörda främmande länderna erbjuder ett aktuellt problem, och att de gällande lagstiftningarna icke anses möjliggöra en tillfredsställande lösning därav. Detta är icke heller ägnat att förvåna. Ty spørgsmålet har föranletts av den allra senaste tidens snabba utveckling inom automobilväsendet, och lika litet som hos oss har man inom ifrågavarande länder hunnit anpassa lagstiftningen efter denna utveckling. Det är även helt naturligt, att de på sina håll föreliggande förslagen till omfattande ändringar av strafflagstiftningarna icke innehålla några bestämmelser särskilt om 'billån'. Inom förut berörda länder förete förslagen åtskilliga avvikelser från den gällande rättens innehåll beträffande olovligt brukande av annans egendom; sålunda föreslås i Danmark inskränkning av det straffbara området och nedsättning av straffmaximum (förslag 1924, § 293), i Finland höjning av straffmaximum (förslag 1922, 29 kap. 11 §), i Tyskland nyinförande av en mera allmän bestämmelse om straff för olovligt brukande (förslag 1927, § 337). Ingenstädes framgår av förslagens motiv, att man skulle ha tagit särskild hänsyn till behovet av skydd för motorfordon. Följaktligen är ej från dessa förslag att hämta någon egentlig ledning vid ändring av de i Sverige gällande bestämmelserna.

Beträffande dessas innebörd är det, i synnerhet med hänsyn till de upplysningar, som meddelats angående rättstillämpningen i främmande länder, av vikt att söka fastställa, huruvida åtminstone svårare fall av billån i svensk praxis anses vara straffbara såsom egentlig tjuvnad. Försök att på dylikt sätt uppnå en mera effektiv reaktion ha förekommit ganska ofta, särskilt genom yrkanden från allmänna åklagare. Dessa försök kunna emellertid knappast sägas hava varit framgångsrika. Visserligen ha hos domstolarna i lägre instanser försports delade meningar om möjligheten att använda 20 kap. strafflagen i vissa fall av 'billån', men högsta domstolen har — åtminstone på ett par principiella punkter — intagit en härutinnan ganska avvisande hållning. Detta gäller till en början möjligheten att beteckna det rättsstridiga förfarandet såsom stöld av själva motorfordonet (jämför vad förut anförts angående rättstillämpningen i Danmark och Frankrike). Det är tydligt, såsom jämväl från olika håll framhölls under förarbetena till 1924 års lagändring, att åtskillnaden emellan de gärningar, som innebära enbart olovligt brukande och dem, som utgöra tjuvnad, icke är skarp utan företer en serie övergångsfall med inbördes mycket liten skiljaktighet. Spørsmålet gäller, var gränsen mellan områdena för de olika rättsverkningarna skall dragas. Denna gränsdragning hänför sig icke väsentligen till gärningarnas yttre beskaffenhet, ty denna kan vara alldeles densamma vid olovligt brukande som vid tjuvnad. Det avgörande momentet är beskaffenheten av det brottsliga uppsåtet. Detta skall vid tjuvnad gå ut på tillägnelse. Häri ligger visserligen icke något krav på att den brottslige skall åsyfta, att det tillgripna föremålet skall införlivas i någon annans förmögenhet. Tillägnelse föreligger enligt stadgad uppfattning, så snart sakens olovliga utnyttjande medför, att ägaren går densamma, åtminstone

praktiskt taget, förlustig. Det är sålunda tillräckligt om förövaren av tillgreppet inser, att detta med säkerhet eller med en viss sannolikhet kommer att förhindra ägaren från att åter komma i besittning av saken. Även om den brottslige avsett blott ett tillfälligt begagnande, men hans mening vid besittningskränkningen icke varit att själv återställa saken till ägaren eller lämna den på sådan plats, att ägaren kan påräknas skola återfå den, föreligger sålunda tjuvnad. Detta torde vara allmänt erkänt. Men det är tydligt, att dessa regler på avgörande punkter lämna stort utrymme för skilda meningar vid bedömandet av särskilda fall. Härvid är läget ganska olika beträffande skilda slag av egendom.

Vad nu särskilt angår automobiler, är det obestriddigt att dessa stora och värdefulla föremål lätt nog måste komma att tilldraga sig uppmärksamhet, då de lämnats till synes herrelösa, förutsatt att detta ej skett å någon plats utanför mera bebodda trakter. Och då de äro försedda med registreringsnummer, uppgift å ägarens namn, tillverkningsnummer och dylikt, möter det i regel, när en automobil blivit omhändertagen, icke alltför stora svårigheter att fastställa vem som är dess ägare och att komma i förbindelse med denne. Endast när en olovligen brukad automobil gjorts till föremål för särskilda ganska ingripande åtgärder för att försvåra identifieringen eller lämnats vind för våg å något avlägset eller eljest svårtillgängligt ställe, kan det anses stå utom tvivel, att den brottslige haft tillägnelseuppsåt. I annat fall och framförallt då brottet upptäckes kort tid efter det fordonet tagits, blir domstolens uppgift att i varje särskilt fall anställa en på alla föreliggande omständigheter grundad prövning angående beskaffenheten av gärningsmannens uppsåt. Att domstolarna härvid ha en mycket svår och ömtålig uppgift, framgår bland annat av ett rättsfall, som avgjorts genom Kungl. Maj:ts utslag den 8 februari 1928 (Nytt Jur. Arkiv 1928, Avd. I not. B nr 59). En person, tidigare straffad för fjärde resan stöld, hade å en gata i Stockholm satt sig i besittning av en där parkerad automobil och kört densamma till Enköping; här hade en poliskonstapel givit honom tecken att stanna, men han hade med starkt ökad fart fortsatt tills han ungefär en mil utanför Enköping blivit upphunnen och anhållen. Inför rätta uppgav han, att han haft för avsikt att efter besök hos en bekant i trakten av Enköping återföra bilen till parkeringsplatsen, men denna uppgift ansågs icke förtjäna avseende. Underdomstolarna dömde honom för stöld av automobilen (femte resan) till 2 års straffarbete. Men högsta domstolens majoritet (fyra justitieråd) fann att vad i målet förekommit icke kunde anses giva vid handen, att den tilltalade, då han satt sig i besittning av automobilen och färdats med densamma, handlat i avsikt att tillägna sig automobilen; på grund härav bedömdes förfarandet såsom olovligt brukande av annans sak jämlikt 22 kap. 12 § strafflagen, begånget under synnerligen försvårande omständigheter, och straffet bestämdes till fängelse i fem månader. Tre justitieråd gjorde för sin del ej ändring i hovrättens dom.

Den i Tyskland och i någon mån även i England anlidade utvägen att åtkomma förövare av billån med straff för tjuvnad på grund av förbrukning av bensin ur fordonets behållare, har man jämväl i vårt land sökt beträda, dock

utan framgång. Ansvarsyrkanden av detta innehåll, som framstälts inför olika domstolar, hava länge erhållit växlande utgång. Inom litteraturen har den mening uttalats, att dylik bensinförbrukning skulle i förhållande till brukandet av automobilen vara av alltför osjälvständig karaktär för att kunna beläggas med särskilt ansvar. Först nyligen har denna fråga blivit föremål för prövning i högsta instans, nämligen genom ett Kungl. Maj:ts utslag den 15 juli 1929. Den i detta mål tilltalade hade olovligen tagit och brukat en annan person tillhörig automobil och under färden, som ägt rum å en kortare sträcka inom Stockholms stad, förbrukat i automobilen befintlig bensin till ett värde av omkring 9 öre. Underrätten fann, att denna bensinförbrukning stode i sådant förhållande till brukandet av automobilen, att nämnda förfarande icke i och för sig kunde föranleda till ansvar; och de högre instanserna funno utan meningsskiljaktighet skäl ej vara anfört, som föranledde ändring i det i denna del frikännande domslutet.

Åtalsrätt för brott enligt 22 kap. 12 § strafflagen tillkommer enligt föreskrift i 21 § 1 mom. icke annan än målsägande; såsom sådan kan i regel endast ägaren av det olovligen tagna ifrågakomma. Allenast då sådant brott förövats genom en handling, vilken tillika innefattar brott, som ligger under allmänt åtal, skall slikt åtal äga rum jämväl för förstnämnda brott, jämlikt stadgande i strafflagens promulgationsförordning 19 § 2 mom. Härvid torde i synnerhet vara anledning att uppmärksamma sådant olovligt brukande av automobil, som tillika innebär något enligt förordningen om motorfordon straffbart förfarande. Huruvida nyssnämnda 19 § 2 mom. äger tillämpning vid dylikt sammanträffande, har i rättspraxis varit föremål för skilda meningar. Härutinnan erhålles icke säker ledning av Kungl. Maj:ts avgörande i de två mål, som enligt vad förut berörts varit föremål för prövning i högsta instans.

Även om, särskilt i belysning av dansk och tysk rättspraxis, delade meningar någon gång förspörjas om riktigheten av våra domstolars allmänna inställning till föreliggande fråga om bestraffning av 'billån', lärer ändring därutinnan med nu gällande bestraffningsregler icke vara att förvänta. Den förändring inom den svenska straffrätten, som alltså nu synes böra genomföras, lärer — med beaktande av den förut lämnade redogörelsen för främmande rätt och för de tendenser, som framträtt inom svensk rättstillämpning — lämpligen kunna ske *antingen* genom att åtminstone vissa av hithörande gärningar göras straffbara enligt 20 kap. strafflagen *eller ock* att straffen för brott enligt 22 kap. 12 § samma lag ytterligare skärpas, samtidigt varmed dessa brott läggas under allmänt åtal.

I förstnämnda hänseende kunde ifrågasättas att meddela förskrift av den innebörd, att förbrukning av annans motorbränsle i samband med olovligt brukande av främmande motorfordon skulle, städse eller åtminstone i regelmässiga fall, bliva att betrakta såsom tjuvnad. Detta vore dock enligt min mening en nödfallsutväg, som man visserligen icke utan allt skäl har kunnat beträda för att med en otillfredsställande lagstiftning uppnå bästa möjliga resultat, men på vilken man icke lärer böra slå in, då det nu gäller att överväga förbättringar i själva lagstiftningen. Genom en lagändring av den antydda

innebörden skulle, bortsett från de ifrågavarande gärningarnas hänförande under obegränsat allmänt åtal, ej vinnas synnerligen mycket. Ty även om olovlig bensinförbrukning skulle anses såsom tjuvnad, bleve den i hithörande fall endast sällan att bedöma svårare än såsom snatteri. Straffet härför är, där återfall icke föreligger, enligt 20 kap. 1 § andra mom. icke svårare än straffet för olovligt brukande av motorfordon enligt den nuvarande lydelsen av 22 kap. 12 §. Den brist i lagstiftningen, som med skäl anses ligga däri, att detta straff är för lågt för ett effektivt bekämpande av 'billånen', skulle alltså kvarstå, även om bensinförbrukningen komme att bestraffas särskilt. Slutligen är att märka, att 'billån' icke alltid behöver vara förenat med olovlig konsumtion av annan tillhörigt motorbränsle. Så är bland annat icke fallet, om den, som förgriper sig å ett motorfordon, av eget förråd eller efter inköp påfyller fordonets behållare med så mycket bränsle, som erfordras för den olovliga körningen. Och även om denna åtminstone delvis ägt rum under förbrukning av i fordonet befintligt bränsle, men detta skett i uppgiven avsikt att ersätta det förbrukade genom att senare påfylla nytt bränsle (eller på annat sätt), kan det, om den uppgivna avsikten realiserats eller uppgiften eljest förefaller trovärdig, svårigen anses riktigt att hänföra förfarandet till tjuvnad. Ty det är i vår rätt ett mycket väsentligt kännetecken hos tjuvnadsbrott, att därunder hänförliga tillgrepp skola ske på bekostnad av ägaren till det tillgripna. Huruvida bensinförbrukningen rimligen skulle kunna betraktas såsom tjuvnad eller icke, skulle sålunda komma att bero på tillfälligheter utan någon mera väsentlig betydelse för bedömandet av själva förgripelsen å motorfordonet.

En i viss mån naturligare utväg vore att, i anslutning till därom ofta framförda yrkanden, behandla det rättsstridiga förfarandet vid 'billån' såsom stöld av själva fordonet. Härvid är emellertid till en början att märka, att i åtskilliga fall av olovligt brukande av motorfordon i förening med besittningskränkning den brottslige uppenbarligen icke kan anses hava haft något tillägnelseuppsåt, t. ex. då han efter en helt kort körning återställt fordonet till den plats, där han tagit det. För dessa fall vore tjuvnadsstraffet otvivelaktigt alltför strängt. Med hänsyn härtill skulle man knappast kunna gå längre än att — såsom av Kungl. Automobilklubben och ett stort antal andra motororganisationer i underdånig skrivelse den 12 november 1928 föreslagits — låta till tjuvnad hänföra olovligt brukande av motorfordon, därest icke av omständigheterna uppenbart framginge, att det icke varit den brottsliges avsikt att frånhända ägaren fordonet. Genom denna eller någon snarlik formulering skulle särskilt för motorfordon uppställas en presumtion om tillägnelseuppsåt vid olovligt besittningstagande. Uppslaget till en lagändring av denna begränsade innebörd är förvisso förtjänt av noggrant övervägande såsom en lösning av det föreliggande behovet av kraftigare åtgärder emot 'billån'. Beaktansvärda skäl kunna anföras både för och emot en dylik lagstiftningsåtgärd.

I *förstnämnda* hänseende är följande att framhålla.

Tjuvnadsbrottets begrepp är redan enligt det nuvarande innehållet av 20 kap. strafflagen icke enhetligt. I 2 och 3 §§ av detta kapitel finnas meddelade före-

skrifter om att till tjuvnad skola hänföras vissa gärningar, vilka i en eller annan punkt, såsom brottets objekt eller den brottsliga handlingens beskaffenhet, icke uppfylla betingelserna för att anses såsom egentlig tjuvnad jämlikt 1 §. Det kunde därför synas icke vara alltför anmärkningsvärt att nu stadga ytterligare en utvidgning av tjuvnadsbegreppet, med avseende på bevisningen om tillägnelse uppsåt.

I vår strafflag saknas icke, beträffande andra brottsarter, exempel på liknande omkastning av bevisbördan beträffande uppsåt. Sälunda inträder jämlikt 12 kap. 12 och 13 §§ fullt straff för eftergörande av mynt eller penningssedel icke blott, då 'bedräglig avsikt' är till fullo visad, utan jämväl, då man måste stanna i tvivelsmål därom; det betydligt nedsatta straffet enligt 15 § inträder endast för ett förfarande, beträffande vilket 'kan av omständigheterna prövas, att det ej i bedräglig avsikt skett'. Liknande är innebörden av 14 kap. 24 och 25 §§ strafflagen, beträffande barnafödsel i enslighet m. m. Inom specialstraffrätten, t. ex. rusdryckslagstiftningen, har man även på senare tid meddelat straffbestämmelser av liknande presumtionskaraktär.

I många av de fall, då den ifrågasatta presumptionen skulle komma till användning, föreligger i själva verket en ganska stark misstanke om tillägnelse uppsåt hos den brottslige. Och även beträffande sådana fall av 'billån', som endast på grund av ofullständighet i bevisningen om den brottsliges uppsåt skulle bliva hänförliga till tjuvnad, är att märka, att straffbarhetens grad naturligtvis icke bör vara beroende enbart av det brottsliga uppsåtets beskaffenhet. Även gärningens yttre moment och i synnerhet angreppsföremålet äro av stor betydelse. En automobil är ett föremål av stort värde och förhållandena äro ofta sådana, att dess avsaknad under någon tid kan för ägaren innebära en större olägenhet än definitiv förlust, t. ex. genom stöld, av någon mindre värdefull sak. Att bilen är jämförelsevis lätt att återskaffa till ägaren och att på grund därav ett tillägnelse uppsåt mindre ofta kan anses styrkt hos den, som olovligen satt sig i besittning därav, föranledes just av automobilens storlek och värde jämte registreringsnummer och dylika kännetecken. En till det yttre alldeles likartad förgripelse å något mindre betydande och därför svårare identifierbart föremål, t. ex. en velociped eller ett kreatur, är snarare ägnad att medföra en slutlig förlust för ägaren och kommer alltså enligt gällande rätt lättare att bedömas såsom tjuvnad. Straffets svårhetsgrad kommer sålunda för närvarande på visst sätt att stå i omvänt förhållande till värdet av den sak, som utgör förbrytelsens föremål. Detta kan icke anses tillfredsställande.

Såsom skäl *emot* införande i 20 kap. strafflagen av den ifrågasatta presumtionsföreskriften är bland annat följande att erinra. Det är alltid betänkligt att genom en partiell ändring på en central punkt av strafflagen göra avvikelser från den gällande rättens brottsbegrepp. En sådan rubbing på en enskild punkt kan lätteligen leda till osäkerhet inom ett större område, som icke låter sig på förhand överblickas. Vidare måste det erkännas vara en principiellt betydande grundsats av stort värde för rättssäkerheten, att ingen skall straffas för någon gärning, varom han icke blivit överbevisad. Detta gäller, åtminstone

enligt nutida uppfattning, även gärningens inre och för straffrätten mest väsentliga sida, uppsåtet, ehuru detta icke är tillgängligt för omedelbar bevisning på samma sätt som gärningens utvärtens förlopp: verklig ovisshet om uppsåtet bör alltså lända till den tilltalades fördel vid bedömandet av hans gärning. Då på senare tid, såsom ovan erinrats, straffbestämmelser meddelats, vilka beträffande uppsåt alltmer bygga på en presumtion, har detta icke undgått att möta allvarliga gensagor, ehuru i hithörande fall presumtionen oftare torde vara i de faktiska förhållandena starkare grundad än den skulle vara beträffande tjuvnadsuppsåt hos förövare av 'billån'.

De utvidgningar utöver tjuvnadsbrottets enhetliga begrepp, som enligt det nyss anförda redan äro stadgade i 20 kap. strafflagen, avse allenast yttre moment hos det straffbara förfarandet, men icke uppsåtet, vars beskaffenhet får sägas vara av en central betydelse för kännetecknande av detta brott. Därtill kommer, att man måste vara särskilt försiktig med att hänföra ett brottsligt förfarande just under 20 kap. strafflagen. Varsamhet i sådant hänseende påkallas icke blott av de delvis, framför allt i iterationsfall, synnerligen stränga straffen, utan framför allt av den starkt vanärande verkan, som av den allmänna rättsåskådningen tillägges en dom för tjuvnad. Att bliva stämplad såsom tjuv innebär ofta ett större lidande än själva straffet. Det är därför mycket betänkligt att såsom tjuvnad behandla en gärning, vilken närmast varit uttryck för hänsynslöshet, överdåd eller okynne.

Efter övervägande av de nu framlagda synpunkterna har jag för min del funnit riktigast att för bekämpande av billäna icke skrida till någon ändring av 20 kap. strafflagen. Däremot får jag föreslå, att för olovligt brukande av annans egendom i förening med besittningskränkning straffet skärpes och allmän åtalrätt införes. Oberoende av en sådan lagändring bör naturligtvis, hädanefter såsom hittills, den som befinnes hava tagit en annans automobil med tillägnelseuppsåt behandlas såsom förövare av stöld jämlikt 20 kap. strafflagen. Härom erfordras givetvis icke någon erinran i själva lagtexten.

Då sålunda för att vinna bättre rättsskydd för äganderätten till motorfordon föreslås en ändring av 22 kap. 12 § strafflagen, inställer sig först den frågan, huruvida man skall meddela en specialbestämmelse enbart angående förgrípelse på motorfordon, eller om ändringen bör erhålla en större räckvidd, såvitt angår brottets objekt. Brottobjektet har icke alltid varit i lagen beskrivet med den nuvarande mycket omfattande formuleringen. Beträffande olovligt brukande i förening med besittningskränkning var 1734 års lags straffbestämmelse (missgärningsbalkens 43 kap. 3 §) inskränkt till att avse 'båt, fartyg eller häst', alltså objekt, som i likhet med nutidens motorfordon äga karaktären av förflyttningsmedel och vilkas användning därför med en viss regelmässighet medför, att de måste lämnas utan tillsyn och lätt tillgängliga för obehöriga. Denna snäva bestämning av brottsobjektet bibehölls i förordningen den 4 maj 1855 om ansvar för stöld och snatteri m. m. (19 §). Den nuvarande mera allmänt hållna bestämningen av brottsobjektet förekommer först i de lagförslag, som ligga till grund för 1864 års strafflag, och torde hava föranletts av att

man övergick till att i ett sammanhang behandla olovligt brukande både med och utan besittningskränkning. Lagrummet torde emellertid även därefter huvudsakligen hava kommit till användning å 'båt, fartyg eller häst' ävensom å senare tillkomna arter av fortskaffningsmedel, såsom velocipeder och därefter motorfordon. Numera kan man utan tvekan beteckna motorfordonen såsom det viktigaste angreppsföremålet för olovligt brukande i förening med besittningskränkning. Redan denna omständighet synes göra det mindre lyckligt att utbryta dessa föremål till särskild behandling. Och motorfordonen hava för närvarande erhållit en så utbredd användning, att det i och för sig icke är tilltalande att om dem meddela undantagsbestämmelser i större mån, än som är alldeles oundgängligt. Härtill kommer, att skärpta bestämmelser i 22 kap. 12 § strafflagen synas väl ägnade att komma till användning även å olovligt brukande av vissa andra föremål, t. ex. båtar av någorlunda storlek och värde. Olovligt brukande av ett sådant föremål kan vara lika svårt som enahanda förgripelse å en automobil.

Den nu erforderliga lagstiftningsåtgärden torde alltså böra vidtagas genom ändring i 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen utan begränsning till särskilda objekt. — Om härvid huvudsakligen tages hänsyn till de behov, som gjort sig gällande i fråga om motorfordon, måste givetvis tillses, att de nya bestämmelserna alltjämt bliva avpassade för användning jämväl å olovligt brukande av föremål av mindre vikt; detta är framför allt av betydelse beträffande straffskalans minimum i 22 kap. 12 §. — Då i rättstillämpningen icke försports någon olägenhet av de nuvarande bestämmelserna om olovligt brukande av annans tillhörighet, som den brottslige har i sin besittning, föreslås icke någon ändring i denna del. Emellertid torde det av yttre skäl vara lämpligt att de båda formerna av olovligt brukande behandlas var för sig i olika moment av 22 kap. 12 §, varav första momentet blir likalydande med första punkten enligt den nuvarande lydelsen av lagrummet.

Då det härefter gäller att närmare avväga den straffskala, som i andra momentet skall stadgas för olovligt brukande i förening med besittningskränkning, må till en början anmärkas, att av det förut sagda framgår, att såsom straffskalans minimum fortfarande måste bibehållas bötesstraff å det i allmänhet gällande lägsta beloppet eller fem kronor. Bötesstraff torde även för vissa fall av 'billån' vara tillräckligt, framför allt då den brottslige efter ett kortvarigt och aktsamt begagnande återställt fordonet till förvaringsplatsen och därmed förebyggt, att ägaren drabbas av vidare skada eller olägenhet på grund av det olovliga brukandet av fordonet.

Maximistrafet för olovligt brukande i förening med besittningskränkning är för närvarande olika högt, allt efter som omständigheterna äro synnerligen försvårande eller ej. En sådan uppbyggnad av straffskalan synes även efter en straffskärpning vara lämplig. — I saknad av synnerligen försvårande omständigheter kan straffet för närvarande endast sättas till böter, högst femhundra kronor. Att med straffartens bibehållande föreskriva en höjning av denna maximisats, med avvikelse från strafflagens allmänna regel i 2 kap. 8 §, lär icke i detta sammanhang kunna ifrågasättas beträffande ett brott av denna

art. Även för normala fall därav är emellertid bötesstraff alltför lågt. I jämförelse med de flesta andra föremål för olovligt brukande har en automobil ett jämförelsevis högt värde; häri ligger visserligen i och för sig en omständighet av försvårande innebörd, men den är icke tillräckligt tungt vägande redan därför, att motorfordon numera äro mycket vanligt förekommande objekt för sådant olovligt brukande, som kommer under domstolarnas prövning. Ensam för sig torde därför objektets värde av något tusental kronor knappast vara ett avgörande skäl för tillämpning av sådant straff, som förutsätter synnerligen försvårande omständigheter. Emellertid hava domstolarna på sina håll använt frihetsstraff i en icke obetydlig del av de fall, i vilka de haft att bedöma 'billån'. Häri torde ligga anvisning därom, att det nuvarande straffet för olovligt brukande av annans tillhörighet utan synnerligen försvårande omständigheter bör höjas, om man skall kunna uppnå ett tillräckligt effektivt bekämpande av hithörande förgripelser å motorfordon. Endast om fängelse blir användbart i genomsnittliga fall, torde man kunna övervinna den nu alltför spridda uppfattningen, att 'billån' vore att betrakta såsom en tämligen ursäktlig yttring av okynne. Och först om denna uppfattnings oriktighet blir allmänt insedd, kan man hoppas på någon avsevärd nedgång i dessa gärningars frekvens.

Att använda frihetsstraff för normalfall av hithörande brott saknar icke förebilder. Sålunda må erinras därom, att de ovan anförda bestämmelserna om olovligt brukande i Danmarks och Norges strafflagar samt i det finska strafflagsförslaget upptaga frihetsstraff utan något krav på synnerligen försvårande omständigheter. Ur den svenska straffrätten kan anföras 10 kap. 20 § strafflagen, som belägger en besittningskränkning — låt vara icke fullt jämförlig med den här ifrågakommande — med straff av böter eller fängelse i högst sex månader, utan att för användningen av fängelsestraff förutsättes, att omständigheterna äro synnerligen försvårande.

Om sålunda även fängelse bör stadgas såsom straff för normala fall av brott enligt 22 kap. 12 § andra momentet, synes maximistraffet för dessa fall böra sättas till fängelse i sex månader. Detta är den lägsta i strafflagen förekommande övre gränsen för sådant straff och har kommit till användning, utom i nyss berörda 10 kap. 20 § och i den nuvarande lydelsen av 22 kap. 12 §, i sådana därmed nära jämförliga straffbestämmelser som exempelvis 20 kap. 1 § och 22 kap. 1 §.

Ett straffmaximum av sex månaders fängelse kan emellertid, såsom förut berörts, icke anses tillräckligt för verkligt svåra fall av olovligt brukande i förening med besittningskränkning, särskilt av automobiler. Understundom äro dessa brott obetingat förtjänta av ett mera kännbart straff. De kunna utmärkas av stor hänsynslöshet eller andra synnerligen försvårande omständigheter. Om t. ex. besittningskränkningen har karaktären av återfall eller den har skett medelst inbrott i ett låst garage eller medelst användande av falsk nyckel för att öppna en låsinrättning å själva fordonet, lärer gärningens föröware ofta anses ha ådagalagt en alltför höggradig farlighet för att sex månaders fängelse skulle utgöra ett tillräckligt straff. Ett högre straffmaximum bör

därför ställas till domstolens förfogande för de fall, i vilka omständigheterna äro synnerligen försvårande.

Därest såsom förutsättning för användningen av det högre straffet endast helt allmänt angivas synnerligen försvårande omständigheter, kan det möjligen befaras, att straffskärpningen komme till användning väsentligen i sådana fall, då synnerligen försvårande omständigheter befunnes föreligga med hänsyn till den brottsliges motiv eller personliga förhållanden i övrigt (t. ex. iteration) eller till sättet för gärningens yttre utförande (t. ex. inbrott). Dylika omständigheter förtjäna förvisso allt beaktande, men därjämte måste för straffets utmätande en synnerlig vikt tilläggas gärningens resultat, beskaffenheten av den kränkning, som därigenom tillfogats målsägaren i hans förmögenhet. Kränkningens omfattning är ofta beroende icke allenast av den omedelbara beskaffenheten av det nyttjande, vartill den brottslige gjort sig skyldig eller av hans övriga åtgärder i direkt samband därmed, utan i väl så hög grad av den tidrymd, som förflyter innan objektet åter kommer till rätta, och det skick vari det då befinner sig. När det tagna objektet är av så högt värde som i regel en automobil, kan en längre tids avsaknad därav innebära en betydande ekonomisk förlust, och detsamma gäller om skada, som till följd av det olovliga brukandet inträffar å fordonet. Ej sällan kan jämväl föranledas annan olägenhet, som är mycket kännbar, även om den icke med säkerhet kan skattas till något större penningbelopp. Sådana verkningar av det olovliga brukandet torde väl i allmänhet icke hava omfattats av den brottsliges uppsåt — har så varit fallet, kan understundom inträda straff för skadegörelse jämlikt strafflagen 19 kap. 20 § — men de äro dock en närliggande följd av den otillåtna handling, varpå han inlätit sig, och de böra därför kunna för honom medföra ett mera kännbart straff än allenast fängelse under kortare tid. Av en dylik straffbestämelse torde även kunna förväntas den effekt, att förövaren av 'billån' av mera oskyldig karaktär verkligen vinnlägger sig om att förebygga alltför menliga verkningar. På dessa grunder synes det lämpligt att i lagtexten uttryckligen angiva, att det för olovligt brukande under synnerligen försvårande omständigheter utsatta straffet må komma till användning i de fall, då av gärningen kommit synnerlig förlust eller olägenhet. Sådana verkningar drabba naturligtvis i allmänhet den olovligen brukade sakens ägare, men de kunna undantagsvis uppkomma även för annan, t. ex. någon, som enligt avtal haft en rätt att bruka saken, vilken rätt genom brottet omintetgöres eller lider intrång.

Det skärpta straff, som ställes till domstolarnas förfogande för sådana fall, då omständigheterna äro synnerligen försvårande, synes böra inbegripa straffarbete. Huru högt man bör sätta den övre gränsen därför kan vara föremål för åtskillig tvekan. Särskilt på grund av brottets förut betonade nära beröringspunkter med tjuvnad kunde det vara försvarligt att låta straffskalan omfatta straffarbete av ganska betydlig varaktighet. Emellertid lär försiktigheten bjuda att för närvarande icke taga ut steget längre än till ett högsta straff av straffarbete i ett år; fängelse av enahanda varaktighet bör jämväl ingå i straffskalan.

Beträffande återfall i olovligt brukande med besittningskränkning kunde

ifrågasättas att stadga en särskild straffskärpning genom bestämmelser, motsvarande dem som äro givna i 20 kap. 6 och 7 §§. Emellertid skulle en dylik anordning möta betydande lagtekniska svårigheter, i synnerhet med hänsyn till dess förhållande till tjuvnadsiterationen; och det vore knappast riktigt att vid återfallsinstitutets införande i 22 kap. begränsa dess omfattning till allenast brott enligt 12 § med uteslutande av bedrägeri och förskingring; i sådan utsträckning kan spörsmålet emellertid svårligen upptagas i förevarande sammanhang. Och då återfall beträffande 'billån' enligt vad förut berörts icke synes vara alltför vanligt, lärer det vara tillräckligt, att det i förekommande fall får inverka på straffmätningen allenast såsom en synnerligen försvårande omständighet utan att vara i lagtexten särskilt omnämnt.

Straffarbete i minst sex månader jämlikt 22 kap. 12 § kommer enligt den nuvarande lydelsen av 22 kap. 22 § att medföra påföljd av sådan obehörighet att utöva vissa befattningar och rättigheter, varom förmåles i 2 kap. 19 §. Här emot synes icke vara något att erinra.

Vad härefter angår åtalsrätten beträffande olovligt brukande av annans egendom i förening med besittningskränkning, synes den svenska rättens nuvarande ordning, som helt undantager dessa brott från allmänt åtal, vara mindre lämplig. Härutinnan föreligger ock en avvikelse från de i det föregående berörda främmande rättssystem, som överhuvud känna straff för olovligt brukande. Erfarenheten från vår rättspraxis visar noggsamt, att ägaren av en automobil, som kommit till rätta efter att hava varit föremål för olovligt brukande, mycket ofta avstår från att föra någon ansvarstalan emot den skyldige. Anledningen härtill torde endast sällan vara en önskan att skydda denne från laga näpst, utan fastmera en önskan att undvika det besvär och obehag samt de kostnader, som äro förenade med en rättegång. Särskilt kostnadsfrågan torde ofta spela en avgörande roll; det måste i allmänhet befaras att en av domstolen utdömd ersättning för rättegångskostnader icke skall kunna uttagas hos den brottslige, på grund av att denne saknar utmättningsbara tillgångar. Även om kostnadsbeloppet icke i och för sig är mycket betydande, måste dessa utgifter för automobilägaren framstå som föga lönande.

Att olovligt brukande av motorfordon sålunda oftast undgår beivran inför rätta, är från allmän synpunkt en betydande olägenhet. På grund därav kan den, som är benägen att begå en sådan förbrytelse, hysa en ganska välgrundad förhoppning, att han, även om hans gärning upptäckes, ändock skall undgå åtal och därmed all påföljd. Härigenom minskas tydligen i hög grad den verkan till avhållande från brott, som lagens straffhot i övrigt kan äga. Olovligt brukande, då det är förenat med besittningskränkning, bör följaktligen kunna beivras av allmänne åklagaren.

Härvid kan det möjligen vara föremål för delade meningar, huruvida allmän åklagares talan bör vara betingad av angivelse från målsägaren. Till stöd för ett sådant krav kunde åberopas föredömet av de stadganden i utländska rättssystem, för vilka förut redogjorts; dessa äro emellertid icke givna med tanke på nutida förhållanden beträffande motorfordon. I själva verket förhåller det sig så, att då ett olovligen begagnat motorfordon icke av den brottslige

själv återställas, det i regel kommer till rätta först genom polisens medverkan. Vare sig en 'lånad' automobil omhändertages av någon polisman, vilket särskilt i städerna är det regelmässiga, eller av någon utomstående enskild person, måste vidare åtgärder för att fastställa ägarens identitet och till hans förfogande återställa fordonet ankomma på polisen. I samband med någon av dessa polisens åtgärder har förövaren av brottet mycket ofta kunnat uppdagas. Att därefter vidare åtgärder mot honom måste inställas, därest målsägaren icke vill göra angivelse till åtal, eller att åklagarmyndigheten måste förhålla sig passiv i avbidan på utgången av förhandlingar mellan den brottslige och målsägaren om gottgörelse åt den senare, vore ägnat att alltför mycket minska effektiviteten av lagens straffhot. För obetingat allmänt åtal kan ytterligare anföras, att det understundom först på ett sent stadium, kanske då saken redan förevarit inför domstol, kan vara möjligt att avgöra, huruvida en viss gärning utgör tjuvnad eller allenast brott enligt 22 kap. 12 §. Att i sådana fall, därest domstolen anser det sistnämnda brottet föreligga och målsägaren icke angivit detta till åtal, resultatet måste bliva, att den tilltalade skulle helt undgå ansvar, kan icke anses tillfredsställande. Överhuvud torde de skäl, som i allmänhet pläga anföras till stöd för uteslutande av allmän åklagares ingripande på eget initiativ, nämligen rättskränkningens ringhet och hänsyn till privatlivets fred, icke äga tillämpning å de numera praktiskt viktiga fallen av olovligt brukande i förening med besittningskränkning. — På grund av det nu anförda föreslås i 22 kap. 21 § den ändring, att vad där enligt nuvarande lydelse säges om brott enligt 12 §, hädanefter skall gälla allenast brott enligt 12 § 1 mom., d. v. s. olovligt brukande utan samband med besittningskränkning.

I enlighet med nu angivna grunder har jag låtit inom justitiedepartementet upprätta förslag till lag om ändrad lydelse av 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen. Därest det vinner bifall, synes lagen böra träda i kraft den 1 juli 1930. Särskilda övergångsbestämmelser lära icke vara erforderliga.»

Föredraganden uppläser härefter ifrågavarande lagförslag, av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar, samt hemställer, att lagrådets yttrande över förslaget måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Ragnar Kihlgren.

Bilaga.

Förslag
till
Lag
om ändrad lydelse av 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen.

Härigenom förordnas, att 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen skola erhålla följande ändrade lydelse:

12 §.

Brukar man eller låter bruka, utan lov, vad annan tillhör och det man i besittning haver; straffes med böter.

Tager någon eljest och brukar, utan lov, vad annan tillhör; straffes med böter eller fängelse i högst sex månader. Har därav kommit synnerlig förlust eller olägenhet, eller är gärningen eljest med synnerligen försvärande omständigheter förenad; må till fängelse eller straffarbete i högst ett år dömas.

21 §.

Brott, som i 2 § 5 mom., 8 § 2 mom., 12 § 1 mom., 13 § 1 mom., 19 och 20 §§ omförmälas, må ej åtalas av annan än målsägande; ej heller brott, varom i 5 § 3 mom. förmäles, där det ej skett i kronans magasin, vid in- och utlastning å fartyg, eller i öppna bodar eller magasin, där handel och rörelse idkas. Brott, varom i 13 § 2 mom. sägs, må ej åtalas av annan än målsägande, där ej någon vid försäljning eller annan föryttring av livsmedel avytttrat ont för gott, mängt för omänt eller det, varuti han vetat fel vara, utan att sådant uppenbara.

Brott, som i 10 § sägs, må ej åtalas av annan än den, som brevet avsänt eller till vilken det skrivet är, eller av den, som äger, i vård haver eller emottaga skulle det, som eljest brutet eller öppnat blivit.

Brott, som i 8 § 1 mom. omförmäles, må ej åtalas, där ej av anledning, varom fråga är, blivit dömt till återgång av äktenskapet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1930.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 11 oktober 1929.

N ä r v a r a n d e:

justitieråden STENBERG,
APPELBERG,
TISELIUS,
regeringsrådet SÖDERWALL.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 26 september 1929, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om ändrad lydelse av 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen*.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av professorn Ragnar Bergendal.

Lagrådet avgav följande yttrande:

Det föreliggande lagförslaget har, såsom departementschefens yttrande till remissprotokollet giver vid handen, tillkommit för att, såvitt lämpligen kan ske på lagstiftningens väg, åstadkomma större effektivitet i bekämpandet av de allt mer tilltagande s. k. billänen, vilka — i den mån de icke enligt gällande rätt äro hänförliga till stöld — innebära olovligt brukande av annans egendom i förening med besittningskränkning. De åtgärder, som i berörda avseende böra vidtagas, torde av skäl, som departementschefen anfört, böra bestå däri, att nämnda förbrytelser, där de falla under strafflagens 22 kap. 12 § andra punkten, dels bliva belagda med förhöjt straff och dels läggas under allmänt åtal. Mot de till grund för förslaget liggande principerna har således lagrådet intet att anmärka. Däremot synes det närmare utformandet av förslaget lämna rum för erinringar.

Vad straffskärpningen angår, skulle uti ifrågavarande lagrum åtskillnad icke göras mellan de brott, som avse motorfordon, och dem, som rikta sig mot andra föremål; för alla förseelser av det i lagrummet behandlade slaget skulle stadgas ett straff av böter eller fängelse i högst sex månader, vartill skulle för fall, då synnerligen försvårade omständigheter föreligga, fogas en straffskala, omfattande fängelse eller straffarbete i högst ett år. Av förslagets motivering synes framgå, att frihetsstraff är tänkt såsom det vanliga straffet vid »billänen», så att dessa endast i mera ursäktliga fall skulle få försonas med böter. Det är också enligt lagrådets mening av vikt, att nämnda lagöverträdelser icke för den allmänna uppfattningen framstå såsom så obetydliga, att det ordinära straffet stannar vid böter. I

betraktande av den praxis med avseende å straffmätning, som i allmänhet härskar vid de svenska domstolarna, torde det emellertid icke kunna med viss-
het förväntas, att med den byggnad straffbestämmelsen i förslaget erhållit
detsamma komme att i tillämpningen leda till urbotta straff såsom normal
påföljd av »billån». Å andra sidan är att märka, att det särskilda behov av
rättsskydd, som föranlett förslagets framläggande, endast gör sig gällande
beträffande motorfordon och väl även andra maskindrivna fortskaffningsme-
del; när annat föremål är objekt för brottet, torde i stort sett den straffskala
vara tillräcklig, som lagen nu innehåller. Med hänsyn till vad sålunda fram-
hållits kan det sättas i fråga, om man ej bör i själva straffbudet på ett eller
annat sätt skilja mellan brukande av nämnda fortskaffningsmedel och av andra
föremål. Detta kan lämpligen ske så, att det föreslagna 2 mom. i 22 kap.
12 § strafflagen kommer att innehålla — utom stadgandet angående det okva-
lificerade fallet — tillika en bestämmelse av innebörd att, om objektet för det
olovliga brukandet var maskindrivet fortskaffningsmedel, straffet skall vara
fängelse eller straffarbete i högst ett år eller, där omständigheterna voro syn-
nerligen mildrande, böter. Vill man emellertid undvika att för begagnande
av nämnda slags föremål inrätta en självständig straffskala, synes väsent-
ligen samma resultat kunna vinnas, om till huvudstadgandet fogas en bestäm-
melse att, därest fråga är om brukande av maskindrivet fortskaffningsmedel,
tiden för fängelsestraffet må höjas till ett år eller ock till straffarbete i högst
ett år dömas. Konstrueras straffbestämmelsen på något av nu angivna sätt,
torde i densamma ej behöva, såsom i förslaget skett, särskilt beröras det fall,
att av brottet kommit synnerlig förlust eller olägenhet.

Vad beträffar ändringen i åtalsreglerna, framträda här med större styrka
betänkligheter mot att, i enlighet med förslaget, låta ändringen gälla även
olovligt brukande av andra föremål än maskindrivna fortskaffningsmedel.
Dessa i regel synnerligen obetydliga förseelser utgöra, kan man nästan säga,
typfall av sådana brott, vilkas beivrande bör få bero på målsägandens
eget åtal. Visserligen dragas dylika förseelser mycket sällan inför dom-
stolarna, men detta innebär icke, att de skulle vara sällsynta. Tvärtom
torde man kunna gå ut från att olovligt brukande av sådana föremål som
smärre redskap och dylikt förekommer i stor utsträckning. Det är därför
icke endast från teoretisk synpunkt invändning kan göras mot att lägga nu
ifrågavarande förseelser under allmänt åtal; det kan nämligen — helst all-
män åtalsrätt ju enligt svensk rätt principiellt också innebär plikt för åklaga-
ren att beivra brott, som kommit till hans kännedom — icke anses uteslutet,
att den föreslagna utsträckningen av åtalsrätten kan komma att i praktiken
leda till mindre önskvärda konsekvenser. Enligt lagrådets mening bör därför,
oavsett huruvida i 12 § 2 mom. intages särskilt stadgande om olovligt bru-
kande av maskindrivna fortskaffningsmedel, brott, varom i nämnda lagrum
sägs, icke få åtalas av annan än målsägande, där ej fråga är om brukande av
dylikt fortskaffningsmedel.

Ur protokollet:
Ragnar Kihlgren.

Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 20 december 1929.

N ä r v a r a n d e :

Statsministern LINDMAN, ministern för utrikes ärendena TRYGGER, statsråden LÜBECK, BESKOW, LUNDAVIK, BORELL, VON STEYERN, MALMBERG, LINDSKOG, BISSMARK, JOHANSSON, DAHL.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Bissmark, anmäler lagrådets den 11 oktober 1929 avgivna utlåtande över det den 26 september 1929 till lagrådet remitterade förslaget till lag om ändrad lydelse av 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen.

Departementschefen anför:

»Till en början må, till fullständigande av de förut i ärendet lämnade upplysningarna angående främmande rätt, här anmärkas, att i England numera inför parlamentet framlagts ett regeringsförslag till lag om bestraffning av olovligt brukande av motorfordon. Enligt detta förslag skulle sådan gärning kunna beläggas med straff av fängelse icke överstigande ett år, eller böter av högst etthundra pund sterling, vilka båda straff även skulle kunna ådömas jämte varandra. Enligt ett av enskilda parlamentsledamöter framlagt förslag, avseende olovligt brukande av fordon överhuvud, skulle maximistraffen utgöra fängelse i två år resp. böter till belopp av tvåhundra pund sterling.

Lagrådet har icke haft något att erinra mot de principer, som ligga till grund för det remitterade förslaget. Däremot har av lagrådet ifrågasatts, om man ej borde såväl i själva straffbudet som i fråga om åtalsrätten skilja mellan brukande av maskindrivna forskaffningsmedel och av andra föremål.

Vad till en början angår straffbudet finner jag av skäl, som anförts vid förslagets remiss till lagrådet, det mindre lyckligt att göra en dylik åtskillnad. Det är visserligen riktigt, att det särskilda behov av starkare rättsskydd, som föranlett förslagets framläggande, endast gjort sig gällande beträffande motorfordon. Men denna omständighet hänför sig till de brottsliga gärningarnas talrikhet och icke till deras beskaffenhet i de särskilda fallen. Gärningens art bör här lika väl som eljest vara avgörande för straffbarhetens grad. Uppenbarligen läser emellertid ett med besittningskränkning förenat olovligt brukande av exempelvis en värdefull segelbåt utan motor kunna vara lika straffvärt som motsvarande gärning beträffande ett motorfordon, och detta vare sig avseende fästes vid gärningens yttre resultat eller den brottsliga viljeskaffenhet. Vid sådant förhållande torde det knappast kunna anses tillfredsställande, att låta

dessa gärningar i straffrättsligt hänseende bliva föremål för olika bedömande. Med utgångspunkt från det anförda exemplet skulle det möjligen kunna göras gällande, att skärpt straff visserligen icke borde stadgas för olovligt brukande av enbart motorfordon men i stället för fortskaffningsmedel i allmänhet, oavsett med vilken drivkraft de framfördes. Även en dylik begränsning synes mig dock vara mindre sakenlig. Fordon (och levande djur) äro visserligen i de flesta fallen föremål för nu ifrågavarande rättskränkningar, men ett med besittningskränkning förenat olovligt brukande av även annan egendom (t. ex. ett dyrbart instrument av ena eller andra slaget) kan, då det någon gång förekommer, utmärkas av en fullt motsvarande svårhetsgrad. Överhuvud synes det mig, att en åtskillnad i brottsbeskrivningen av här ifrågasatt slag, hur nära till hands liggande den än kan vara i en speciallagstiftning, dock icke utan tvingande skäl bör upptagas i den allmänna strafflagen. Och sådana skäl torde knappast föreligga. Att den föreslagna lagändringen icke skulle bliva tillräckligt effektiv med hänsyn till utmätningen av straffet för 'billån', lärer icke behöva befaras. Härutinnan är av avgörande betydelse, att straffmaximum väsentligen höjes, därvid jämväl straffarbete kan ifrågakomma; härav skall föränledas en förskjutning uppåt jämväl av det straff, som kommer till användning i fall av mera genomsnittlig beskaffenhet. På nu anförda skäl har jag icke funnit anledning att på denna punkt frångå förslaget. — Avfattningen av den vid försvårande omständigheter avsedda straffregeln har i förtydligande syfte jämkats.

I fråga åter om åtalsrätten vill jag icke motsätta mig, att i anledning av de utav lagrådet framförda synpunkterna någon jämkning vidtages i det remitterade förslaget. Det torde vara riktigt, att ovillkorlig allmän åtalsrätt för varje olovligt brukande av annans lösa egendom i förening med besittningskränkning skulle i praktiken understundom kunna leda till mindre önskvärda konsekvenser. Dylika olägenheter äro visserligen ofrånkomliga beträffande snart sagt varje under allmänt åtal liggande brott, som icke är att anse såsom jämförelsevis grovt: i enstaka fall kan allmänne åklagarens skyldighet att inskrida leda till onödigt hårdhet, såsom bland annat någon gång visat sig beträffande snatteri. Det är ej heller anledning att antaga, att sådana olägenheter skulle komma att framträda särskilt ofta just vid olovligt brukande. Ty oavsett den allmänna åtalsrätten torde det före åtals anställande vara nödigt att anskaffa utredning därom, att brukandet skett 'utan lov', vartill i regel hör, att det skett utan ägarens samtycke. I de flesta fall, åtminstone av mera bagatellartad karaktär, måste härav föränledas, att ett åtal icke kunde komma till stånd emot målsägarens önskan. Emellertid anser jag det icke möta betänkligheter att låta sådant olovligt brukande, vars verkningar stanna inom privatlivets område och som följaktligen åtminstone i normala fall icke föränleder någon åtgärd från polisens sida, fortfarande ligga under allenast enskilt åtal.

I likhet med lagrådet förmenar jag härvid, att ett avskiljande av de fall, som böra ligga under allmänt åtal, måste i lagtexten ske med hänsyn till det olovligen brukade föremålets beskaffenhet. Det torde dock vara en alltför snäv be-

gränsning, om under allmänt åtal skulle läggas allenast olovligt brukande av maskindrivet fortskaffningsmedel. Snarare torde man böra anknyta till den förut berörda åtskillnaden mellan å ena sidan fortskaffningsmedel överhuvud och å andra sidan föremål av andra slag. Även om fortskaffningsmedel, som icke framdrivas med maskinkraft — hästar, vagnar, båtar och icke minst velocipeder — gäller, att olovligt brukande därav i regel äger rum å allmänna platser, gator och vägar eller i allmänt farvatten, samt att föremålet mycket ofta återskaffas genom polisen på dess eget eller en utomstående tredjemans initiativ. I dylika fall synes det icke vara lämpligt, att frågan om åtals anställande skall bero av målsägarens godtycke eller enbart ekonomiska intressen, utan det är ur samhällets synpunkt av vikt, att åtal städse kommer till stånd; allmän åtalsrätt är därför på sin plats i dessa fall. Jag får på dessa skäl föreslå sådan förändrad avfattning av strafflagens 22 kap. 21 § första mom., att brott, som i 12 § 2 mom. sägs, ej må åtalas av annan än målsägande, där ej fråga är om brukande av fortskaffningsmedel.»

Föredraganden uppläser det sålunda omarbetade förslaget samt hemställer, att detsamma måtte, jämlikt § 87 regeringsformen, genom proposition föreläggas nästkommande års riksdag till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

H. Stefenson.