

Nr 3.

Ankom till riksdagens kansli den 7 februari 1930 kl. 4 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om ändrad lydelse av 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen.

Genom en den 20 december 1929 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 3, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t, under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll, föreslagit riksdagen att antaga följande förslag till

L a g

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 försvårande 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. förmälas, 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 föräyt-

ring 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.

Beträffande de skäl, som ligga till grund för ifrågavarande förslag, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till de vid propositionen fogade protokollen.

22 kap. 12 §
strafflagen. Den nuvarande lydelsen av 22 kap. 12 § strafflagen är följande:

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 försvårade, fängelse i högst sex månader.

Den ändring av lagrummet, som genom propositionen föreslås, innebär dels att straffmaximum för olovligt begagnande av annans egendom skall, där det olovliga begagnandet samtidigt innebär ett besittningstagande, för normala fall höjas från nuvarande 500 kronors böter till fängelse i sex månader, och dels att, om nyssnämnda slag av brott varit förenat med synnerligen försvårade omständigheter, straffet därför skall kunna gå upp till fängelse eller straffarbete i ett år, medan högsta straff för motsvarande fall för närvarande är fängelse i högst sex månader. För fall av olovligt begagnande utan samtidigt besittningstagande, varom lagrummets första punkt handlar, föreslås icke någon ändring av den nuvarande straffskalan.

22 kap. 21 §
strafflagen. I 21 § av 22 kap. strafflagen, vilket lagrum innehåller åtalsregler för de i kapitlet omhandlade brotten, stadgas för närvarande, att brott, som i 12 § omförmälas, d. v. s. de olika formerna av olovligt begagnande, icke få åtalas av annan än målsägande.

Det av Kungl. Maj:t nu framlagda förslaget innebär, i vad det avser ifrågavarande lagrum, den ändring i förhållande till gällande rätt, att olovligt begagnande av annans egendom i förening med besittningstagande av egendomen, skall, då objektet för brottet utgöres av fortskaffningsmedel, läggas under allmänt åtal; allmän åklagare skall sålunda, oavsett huruvida angivelse föreligger eller ej, kunna beivra brottet. För andra fall av olovligt begagnande föreslås ingen ändring i åtalsreglerna. Där skall alltjämt gälla, att brottet icke får åtalas av annan än målsägande.

Historik. 1734 års lag uppställde två olika grupper av ansvarsbestämmelser rörande olovligt brukande av annans egendom. Den ena gruppen avsåg sådana fall, i vilka någon olovligen brukat annans gods, som han hade i sin besittning.

Hithörande bestämmelser meddelades — liksom huvudparten av lagens för-
snillningsbestämmelser — i de civila balkarna i samband med de bestämmel-
ser, vilka reglerade de avtal, på vilka besittningsförhållandet grundade sig.
Den andra gruppen av ansvarsbestämmelser avsåg sådana fall, i vilka det olov-
liga brukandet förbundits med en besittningskränkning, med andra ord så kal-
lad brukstjuvnad. Dylika fall behandlades — i nära sammanhang med tjuv-
nadsbestämmelserna — i missgärningsbalken 43 kap. 3 § och ådrogo gärnings-
mannen skyldighet att gälda dubbel lega. Här möter den sedermera allt fram-
gent bibehållna beskrivningen å brottshandlingen »tager och brukar», och
brottsobjektet betecknades kasuistiskt såsom »båt, fartyg eller häst», en upp-
räkning, vilken i det följande upptogs i förordningen den 4 maj 1855 om an-
svar för stöld, och snatteri samt rån, medan åter i övrigt under lagarbetets
gång den allmänt hållna beskrivning å objektet kom till användning, som den
nu gällande lagen innehåller.

Brukstjuvnaden erhöll emellertid, som sagt, under det partiella reformarbetet
på strafflagstiftningens område sin plats i ovannämnda lag den 4 maj 1855,
§ 19, varemot bestämmelsen om olovligt brukande av annans gods i egen be-
sittning inflöt i förordningen den 7 september 1858 om förfalskning, så ock
om bedrägeri och annan oredlighet, § 34. Straffet utgjorde enligt 1855 års
förordning böter från och med tio till och med femtio daler och enligt 1858 års
förordning böter från och med fem till och med tjugufem riksdaler. I 1864
års strafflag sammanfördes slutligen, på sätt 22 kap. 12 § utvisar, de båda
formerna av olovligt brukande under en gemensam paragraf, därvid straffet
bestämdes till böter, högst tjugufem respektive högst femtio riksdaler.

I 1864 års strafflag, 22 kap. 21 §, stadgades därjämte, att olovligt begag-
nande kunde åtalas allenast av målsägande, och denna bestämmelse kvarstår
alltjämt oförändrad.

Den ursprungliga lydelsen av 22 kap. 12 § i 1864 års strafflag, enligt vil-
ken, som ovan sagts, högsta straff för olovligt begagnande utgjorde, om gär-
ningen ej varit förenad med besittningskränkning, tjugufem kronors böter och,
i fall av besittningskränkning, femtio kronors böter, kvarstod oförändrad, till
dess lagrummet genom lagen den 28 mars 1924 om ändrad lydelse av 22 kap.
12 § strafflagen fick sin nuvarande avfattning.

Orsaken till den betydande skärpning av straffsatserna uti ifrågavarande
lagrum, som vidtogs genom nyssnämnda lagändring av år 1924, härledde sig
från samma förhållande, som föranlett det nu föreliggande lagförslaget, näm-
ligen det i samband med motorfordonstrafikens utveckling under senare år
enormt stegrade antalet fall av olovligt besittningstagande och begagnande av
automobiler, s. k. billån.

I två särskilda, till Kungl. Maj:t ingivna skrifter, den ena, dagtecknad den
5 september 1921, från Sveriges Åkeriiddkareförbund m. fl. och den andra, dag-
tecknad den 10 april 1922, från aderton försäkringsbolag, hade hemställts om
sådan ändring av 22 kap. 12 § strafflagen, att för ifrågavarande brott måtte
kunna ådömas strängare straff än den då gällande straffskalan upptog.

1924 års
lagändring.

*Sveriges
åkeriudkare-
förbund.*

Den förstnämnda skrivelsen innehöll i huvudsak följande: Såsom av ofta förekommande tidningsnotiser kunde inhämtas, vore det mycket vanligt, att personer »lånade» automobiler, motorcyklar och motorbåtar, både sådana, som för någon kortare tid stode utan tillsyn, och sådana, som förvarades i garage eller vid kajer. Detta hade börjat taga en sådan omfattning, att det vore hög tid att något gjordes för dess stävande. Det syntes ligga i öppen dag, att en straffsats av femtio kronors böter måste uppmuntra till att på en eller annan dag »låna» ifrågavarande slag av fortskaffningsmedel, då förövarn av »lånet» alltid kunde ordna så, att han icke hade tillgång att betala konsumerat bränsle, eventuellt inträffade skador samt övriga förluster för ägaren. Då vådorna av att behålla berörda, oproportionerligt låga straffsats vore uppenbara, syntes det icke vara nödvändigt att i vidare mån motivera en framställning om straffsatsens ändring, än att uppmärksamheten fästes på risken för den enskildes liv genom att berörda fortskaffningsmedel, vilka ju i allmänhet fordrade särskild utbildning för att framföras, komme i händerna på personer, som saknade därför nödiga kvalifikationer och givetvis icke ägde kännedom om att det lånade fordonet eventuellt i växling, styrning, bromsning, m. m. fordrade helt annan skötsel och manövrering än t. o. m. fordon av samma fabrikat. Det vore numera en vanlig företeelse att skador å liv och lem inträffade just under sådana förhållanden som de nu berörda. Med hänsyn till de stora värden, som genom angivna missförhållanden stode på spel, icke blott med hänsyn till risken för den enskildes liv och lem utan även för ägare av olika slag av motordrivna fortskaffningsmedel och för försäkringsgivare, vilka ofta hade stora ekonomiska intressen att bevaka, hemställdes om sådan ändring av 22 kap. 12 § strafflagen, att straffet för dylikt olovligt brukande komme att utgöras av fängelse eller straffarbete.

Försäkringsbolagen.

I den från försäkringsbolagen till Kungl. Maj:t inkomna skriften anfördes bland annat följande:

»Vid den tid då ansvarsbestämmelserna i strafflagens 22 kap. 12 § avfattades voro förhållandena sådana, att ett olovligt begagnande av annan tillhörig egendom medförde ringa fara för tredje mans liv eller egendom. Den som exempelvis olovligt begagnade en annans häst och åkdon förutsattes vara och var väl också i allmänhet förtrogen med användningen av de brukade föremålen, och den fara som det olovliga begagnandet medförde för tredje man personligen eller för hans egendom, var således icke avsevärt större än vid lovligt brukande. Förtroget med handhavandet av den olovligt begagnade egendomen gjorde också att i allmänhet icke större risk förelåg för skadegörelse å själva det brukade föremålet, än om detsamma lovligen begagnats. I ovan angivna hänseende har emellertid förhållandet numera blivit ett helt annat, och utvecklingen har i detta fall gått med väsentligt snabbare steg än lagstiftningen. Förandet av automobil förutsätter en ingående kännedom såväl om gällande trafikregler som ock framför allt om beskaffenheten och egenskaperna hos automobilen i fråga. Automobiler av olika fabrikat uppvisa i regel stora olikheter i fråga om sättet för styrning, bromsning, växling o. s. v., t. o. m. automobiler av samma fabrikat förete sinsemellan sådana egenarter, som föraren bör studera för att kunna med säkerhet hava herravälde över automobilen. En sådan ingående kännedom saknas nästan utan undantag hos den, som olovligen begagnar en automobil, vilket givetvis har till följd att vid

det olovliga begagnandet särskilt stor risk föreligger såväl för tredje mans liv och egendom som ock för skadegörelse å den utan lov brukade automobilen.

Vad sistnämnda omständighet angår, har erfarenheten visat, att i regel skadegörelse äger rum å den »lånade» automobilen, och att skadorna ofta uppgå till högst betydande belopp. Då enkel skadegörelse är straffbar endast under förutsättning att den skett uppsåtligen, men skadegörande uppsåt så gott som aldrig kan påvisas, blir följden, att den, som under olovligt begagnande av automobil åstadkommit skadegörelse å densamma, alltid undgår straff härför. Det torde emellertid vara tydligt, att den, som olovligen sätter sig i besittning av en automobil, utan att äga kännedom om densamma, ja ofta ens utan att vara berättigad att föra automobil, med en nästan till visshet gränsande sannolikhet måste förutsätta, att skada å automobilen skall uppstå. Under sådana omständigheter kan det ifrågasättas, huruvida icke dolus indirectus eventualis med avseende å skadegörelse föreligger hos den, som satt sig i besittning av automobilen, till följd varav uppkommen skadegörelse bör vara straffbar, och även om dolus icke kan anses föreligga, synes dock det olovliga begagnandet av automobilen innebära ett tangerande av dolusbegreppet. Under sådana förhållanden och då betydliga skador i de flesta fall uppkomma å automobilen, är det för rättskänslan synnerligen stötande, att skadegörelsen icke bestraffas, utan den skyldige slipper undan med högst 50 kronors böter för olovligt begagnande. Ett sådant ringa straff är ändamålslost, om med straffet avses att avskräcka den brottslige från att upprepa sitt brott, och med hänsyn till de svåra följder, som ett olovligt begagnande av automobilen i de flesta fall medför, kan det icke anses motsvara det allmänna rättsmedvetandets krav på att straffet skall stå i rimlig proportion till brottet.

För försäkringsbolagen har det olovliga begagnandet av automobil, som under de sista åren allt mer och mer gripit omkring sig, medfört, att bolagen fått utbetala stora summor till automobilägare för skador å automobilen. Möjlighet för försäkringsbolagen att utfå ersättning för sina utlägg av den, som under olovligt begagnande av automobilen orsakat skadorna, kan icke förutsättas; det har alltid eller nästan alltid visat sig, att den, som vållat skadorna, även om han ursprungligen haft tillgångar till gäldande av ersättningsbeloppet, vetat att undanskaffa dessa tillgångar.

I detta sammanhang vilja vi slutligen påpeka det orimliga i att under det att det i och för sig självt jämförelsevis ringa brottet att förbruka annans bensin eller olja möjligen skulle kunna straffas till och med med fängelse, den, som olovligen begagnar annans automobil, vilkens värde kan uppgå till åtskilliga 10,000-tal kronor, och under begagnandet åsamkar automobilen skador, så att den blir väsentligt nedsatt i värde, ådrager sig ett straff av högst 50 kronors böter, och detta för olovligt begagnande, icke för skadegörelse. Visserligen kan skadeståndsplikt åläggas den skyldige, men möjligheten att av honom utfå ersättning för skadorna är, såsom vi förut angivit, enligt vår erfarenhet nästan alltid utesluten.

På grund av vad vi ovan anført, hemställa vi i underdånighet, att 12 § 22 kap. strafflagen måtte erhålla sådan lydelse att straffet för olovligt bruk av annans egendom blir böter *eller fängelse.*»

Över de två framställningarna lät Kungl. Maj:t inhämta yttrande från professorn J. C. W. Thyren, vilken i ett den 5 juli 1923 dagtecknat yttrande anförde, bland annat:

»Att vid 22:12 ifrågasätta svårare straffart än böter, på grund av den särskilda fara för person eller egendom, som i detta och andra fall kan före-

Professor
Thyren.

ligga, torde innebära en mindre lämplig sammanblandning av straffrättsligen skilda synpunkter. Utan tvivel kan gällande strafflag tarva komplettering med hänsyn till varjehanda för liv eller egendom farliga — även allmänfarliga — handlingar. Men rätta platsen för dylika fyllnadsbestämmelser är icke institutet olovligt brukande; det bör ske i sammanhang med lagstiftning om brott mot kroppslig integritet, om skadegörelse eller allmänfarliga brott. Exempelvis må erinras därom, att varjehanda handlingar, åtgärder med ångpannor, maskiner o. s. v., som kanske medfört mycket stor fara för liv eller egendom men icke svårare skada å person, gemenligen bliva fria från varje straffansvar, såvida handlingen icke kan visas hava innefattat uppsätlig skadegörelse å främmande egendom eller utgjort något av de i 19 kap. särskilt uppräknade fall: eldåsättande, förödelse genom sprängämne (men icke annan explosion), angrepp å järnväg m. m. I själva verket är farligt hanterande av automobil i denna stund hos oss allvarligare kriminaliserat än många andra jämförliga fall.

På grund härav får jag i underdånighet hemställa, att de båda petitionerna i så måtto vinna avseende, att straffet enligt strafflagen 22 kap. 12 § bestämmes till böter.»

Därefter upprättades inom justitiedepartementet ett förslag till lag om ändrad lydelse av 22 kap. 12 § strafflagen. Enligt detta förslag skulle straffet för allt olovligt brukande av annans lösa gods, evad man hade det i besittning eller icke, vara böter eller, där omständigheterna vore synnerligen försvårande, fängelse i högst sex månader.

Vid nämnda förslags remitterande till lagrådet anförde dåvarande departementschefen, statsrådet Ekeberg, bland annat:

»I fråga om det närmare bestämmandet av den straffskala, som alltså enligt min mening bör ersätta den nuvarande, erinrar jag, att i båda de i detta ärende från enskilt håll inkomna framställningarna påyrkats, att i straffskalan skall ingå frihetsstraff. Till stöd härför har hänvisats till den särskilda fara för person eller egendom, som ofta föreläge uti det i nämnda framställningar behandlade fallet, nämligen olovligt begagnande av automobiler. Häremot har professor Thyrén i sitt utlåtande anmärkt, att det sålunda åberopade skälet icke kan gälla för införande av frihetsstraff i denna paragrafs straffskala, och han har icke ansett sig böra förorda annan åtgärd i anledning av dessa framställningar än att straffet enligt förevarande lagrum bestämmes till böter, eller alltså, att strafflagens allmänna bötesmaximum av 500 kronor här skall vinna tillämpning. För min del biträder jag obetingat den av professor Thyrén uttalade uppfattningen, såvitt den riktat sig emot tanken att lägga den med vissa speciella handlingar förenade farligheten till grund för fastställande av straffskalan i 22 kap. 12 § strafflagen. Men jag kan icke anse härav följa, att frihetsstraff bör helt och hållet uteslutas från en ny straffskala. Brott enligt detta lagrum kan, åtminstone i undantagsfall, vara begånget under sådana omständigheter, att ett högre straff än böter icke bör vara ovillkorligen uteslutet, exempelvis då handlingen — även om den icke innefattar 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 å straffmätningen synes mig icke föreligga. Böter upp till 500 kronor torde för ordinära fall utgöra tillräckligt straff, men då brottet blivit begånget under synnerligen försvårande omständigheter, bör fängelse i högst sex månader kunna inträda såsom påföljd.»

Lagförslaget lämnades av lagrådet utan anmärkning.

Vid behandling av den därefter till 1924 års riksdag avlåtna propositionen med förslag till nyssnämnda lagändring föreslog emellertid första lagutskottet den ändring i detsamma, att straffskärpning upp till fängelse i sex månader vid synnerligen försvärande omständigheter skulle kunna inträda endast vid olovligt begagnande i förening med besittningskränkning; vid olovligt begagnande av det man hade i sin besittning skulle 500 kronors böter utgöra högsta straff. 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 förekomme, vilken häntydde på, att det dåvarande 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 25 eller 50 kronors böter. Särskilt skarpt framträdde denna oegentlighet, om man besinnade, att, såsom i propositionen framhållits, åtskilliga typer av olovligt brukande utan skarp gräns glede över i tjuvnads- eller försnillningsbrott. En mjukare övergång mellan straffskalorna för olovligt brukande och de för tjuvnad och försnillning gällande straffskalorna vore därför av behovet påkallad.

Första lagutskottet.

Riksdagen godkände utskottets förslag, och genom den därefter utfärdade lagen av den 28 mars 1924 erhöll lagrummet sin ovan nämnda, nu gällande lydelse.

Riksdagen.

Den nu förevarande propositionen har, i likhet med vad fallet var med förenämnda proposition till 1924 års riksdag, föregåtts av skriftliga framställningar i ämnet från vissa intresserade sammanslutningar.

Propositionen.

Sälunda hava Kungl. Automobilklubben, Motormännens riksförbund, Sveriges trafikbilägares riksförbund och Svenska motorklubben, med instämmande av ett stort antal andra motororganisationer i riket, uti en den 12 november 1928 dagtecknad, till Konungen ställd skrift, vilken varit för utskottet tillgänglig, anført:

Kungl. Automobilklubben m. fl.

»Sedan i anledning av den allt talrikare förekomsten av s. k. 'billån' år 1924 lagändring vidtagits, varigenom strafflatituden för brott enligt strafflagen 22 kap. 12 § vidgades, har det befunnits, att 'billänen' alltjämt ökas i antal och ofta taga sådana former, att det numera torde få anses uppenbart, att latituden icke ens efter berörda ändring innebär en för samhället tillfyllestgörande möjlighet att ingripa korrigerande mot förfaranden av berörda slag.

Det har ifrågasatts, huruvida icke — åtminstone i många fall — 'billänen' rätteligen vore att bestraffa såsom tillgrepp. Häremot har, sannolikt med rätta, invänts, att vid 'billänen' i allmänhet saknas ett av de för tillgreppsbroten erforderliga rekviziten nämligen tillägnelseavsikt. Emellertid torde det vara ofrånkomligt, att i det starkt övervägande antalet fall av 'billån' brottslingen aldrig avsett att återställa bilen till ägaren eller åtminstone varit likgiltig för huruvida ägaren återfinge densamma. Från praktisk synpunkt förefaller det, som om dylika omständigheter innebure sådan likhet med en tillägnelseavsikt, att det icke borde möta betänkligheter att i princip rubricera 'billänen' såsom tillgrepp.

Under hänvisning till ovanstående, och då det nuvarande tillståndet torde vara uppenbart otillfredsställande, våga vi föreslå såsom en användbar legislativ förbättringsåtgärd, att 3 § i strafflagens 20 kap. utökas med ännu ett moment, varigenom det förklaras, att olovligt användande av motorfordon skall anses såsom tillgrepp. Då det ju emellertid otvivelaktigt gives fall av 'billån', i fråga om vilka det skulle vara för rättskänslan stötande att rubricera dem såsom tillgrepp, så ifrågasätta vi, huruvida icke avgränsning av dylika fall kunde ske på det sätt, att det stadgades att såsom tillgrepp icke skulle bestraffas sådana fall av 'billån', där det av omständigheterna uppenbart framginge, att det icke varit brottslingens avsikt att vare sig för kortare eller längre tid frånhända ägaren bilen.

Under återopande av vad sålunda anförts hemställa vi, att Eders Kungl. Maj:t täcktes gå i författning om vidtagande av åtgärder för genomförande av en lagändring av ovan antytt innehåll.»

*Malmöhus
läns Bil-
ägareföre-
ning.*

I en annan vid samma tid till justitiedepartementet inkommen skrift har Malmöhus läns Bilägareförening anført, bland annat, att då den allmänna säkerheten i högsta grad äventyrades genom ifrågavarande brott, det måste ligga i samhällets intresse, att de utan undantag på det strängaste beivrades. Det vore stridande mot samhällsordningen, att deras beivrande helt och hållet hänskötes till och skulle vara beroende av den enskildes initiativ. Föreningen ville fördenskull anhålla, att departementschefen måtte medverka till en sådan lagändring, att dessa brott bleve bedömda så strängt, som deras samhällsfarlighet i verkligheten påfordrade, samt deras beivrande utan angivelse anförtröddes i allmänne åklagarens omvårdnad.

Departementschefen.

I sitt yttrande till statsrådsprotokollet vid förevarande lagförslags remitterande till lagrådet har departementschefen, efter en redogörelse för tillkomsten och innebörden av 1924 års lagändring i ämnet, anført, bland annat: 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 hade emellertid alldeles icke gått i den sålunda önskvärda riktningen. Tvärtom hade frekvensen av dessa brott även efter lagändringen befunnit sig i en oavlätlig stegring. Och denna syntes vara starkare än som i och för sig bort vara att förvänta på grund av den under tiden fortgående stegringen av antalet motorfordon i landet. Av en av departementschefen lämnad, på uppgifter från polismyndigheterna i Stockholm, Göteborg och Malmö grundad redogörelse för antalet förkomna motorfordon under femårsperioden 1924—1928, antalet under samma tid lagförda och dömda personer m. m. (sid. 6 i prop.) syntes klart framgå, att de nuvarande straffbestämmelserna i den svenska lagstiftningen icke hade visat sig tillfyllestgörande för ett effektivt bekämpande av »billänen». Det syntes alltså vara nödvändigt att på detta område ånyo skrida till lagändring.

Departementschefen har därefter upptagit till behandling de olika vägar, som kunna tänkas stå till buds för en lagändring uti ifrågavarande hänseende. Han anförde i detta sammanhang: Beträffande de gällande bestämmelsernas innebörd vore det av vikt att söka fastställa, huruvida åtminstone svårare fall av »billån» i svensk praxis ansåges vara straffbara såsom egentlig tjuvnad. Försök att på dylikt sätt uppnå en mera effektiv reaktion hade förekommit

ganska ofta, särskilt genom yrkanden från allmänna åklagare. Dessa försök kunde emellertid knappast sägas hava varit framgångsrika. Visserligen hade hos domstolarna i lägre instanser försports delade meningar om möjligheten att använda 20 kap. strafflagen i vissa fall av »billån», men högsta domstolen hade — åtminstone på ett par principiella punkter — intagit en därutinnan ganska avvisande hållning. Detta gällde till en början möjligheten att beteckna det rättsstridiga förfarandet såsom stöld av själva motorfordonet. Det vore tydligt, att åtskillnaden emellan de gärningar, som innebure enbart olovligt brukande, och dem, som utgjorde tjuvnad, icke vore skarp utan företedde en serie övergångsfall med inbördes mycket liten skiljaktighet. Spörsmålet gällde, var gränsen mellan områdena för de olika rättsverkningarna skulle dragas. Denna gränsdragning hänförde sig icke väsentligen till gärningarnas yttre beskaffenhet, ty denna kunde vara alldeles densamma vid olovligt brukande som vid tjuvnad. Det avgörande momentet vore beskaffenheten av det brottsliga uppsåtet. Detta ginge vid tjuvnad ut på tillägnelse. 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, kunde det anses stå utom tvivel, att den brottslige haft tillägnelseuppsåt. — Jämväl utvägen att åtkomma förövare av »billån» med straff för tjuvnad på grund av förbrukning av bensin ur fordonets behållare hade man sökt beträda, dock utan framgång. Ansvarsyrkanden av detta innehåll, som framställdes inför olika domstolar, hade länge erhållit växlande utgång. Inom litteraturen hade 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 hade denna fråga blivit föremål för prövning i högsta instansen, 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 hade funnit, 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 hade utan skiljaktighet funnit skäl ej vara anført, som föranledde ändring i det i denna del frikännande domslutet. — Efter påpekande av att åtalsrätt för brott enligt 22 kap. 12 § strafflagen på grund av föreskrift i 21 § 1 mom. icke tillkomme annan än målsägande, anförde departementschefen vidare: Även om delade meningar någon gång förspordes om riktigheten av våra domstolars allmänna inställning till föreliggande fråga om bestraffning av »billån», torde ändring därutinnan med nu gällande bestraffningsregler icke vara att förvänta. Den förändring inom den svenska straffrätten, som alltså nu syntes böra genomföras, torde lämpligen kunna ske *antingen* genom att åtminstone vissa av hithörande gärningar gjordes straffbara enligt 20 kap. strafflagen *eller ock* genom att straffen för brott enligt 22 kap. 12 § samma lag ytterligare skärptes, samtidigt varmed dessa brott lades under allmänt åtal.

Departementschefen går härefter in på behandling av sistnämnda bägge alternativa möjligheter för lagändring och uppehåller sig då först vid möjligheten av att helt eller delvis göra hithörande gärningar straffbara såsom tjuvnadsbrott enligt 20 kap. strafflagen. I detta hänseende kunde ifrågasättas, yttrar departementschefen härvid, att meddela föreskrift 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 departementschefens mening en nödfallsutväg, som man visserligen icke utan allt skäl hade kunnat beträda för att med en otillfredsställande lagstiftning uppnå bästa möjliga resultat, men på vilken man icke torde böra slå in, då det nu gällde 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 vore, där återfall icke föreläge, 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 ansåges ligga däri, att detta straff vore för lågt för ett effektivt bekämpande av »billånen», skulle alltså kvarstå, även om bensinförbrukningen komme att bestraffas särskilt. Slutligen vore att märka, att »billån» icke alltid behövde vara förenat med olovlig konsumtion av annan tillhörigt motorbränsle. — 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 vore emellertid till en början att märka, att i åtskilliga fall av olovligt brukande av motorfordon i förening med besittningskränkning den brottslige uppenbarligen icke kunde 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 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 vore förvisso förtjänt av noggrant övervägande såsom en lösning av det föreliggande behovet av kraftigare åtgärder emot »billån». Beaktansvärda skäl kunde anföras både för och emot en dylik lagstiftningsåtgärd.

Såsom skäl för en lagändring av innehåll, att olovligt besittningstagande av motorfordon skulle presumeras hava skett med tillägnelseuppsåt, anförde departementschefen, att då det redan nu i 2 och 3 §§ av 20 kap. strafflagen finnes föreskrifter om att till tjuvnad skulle hänföras vissa gärningar, vilka i en

eller annan punkt, såsom brottets objekt eller den brottsliga handlingens beskaffenhet, icke uppfyllede betingelserna för att anses såsom egentlig tjuvnad jämlikt 1 §, det icke kunde synas vara alltför anmärkningsvärt att nu stadga ytterligare en utvidgning av tjuvnadsbegreppet, med avseende på bevisningen om tillägnelseuppsåt. I vår strafflag saknades icke, beträffande andra brottsarter, exempel på liknande omkastning av bevisbördan beträffande uppsåt. I många av de fall, då den ifrågasatta presumptionen skulle komma till användning, förelåge i själva verket en ganska stark misstanke om tillägnelseuppsåt hos den brottslige. Att en automobil vore jämförelsevis lätt att återskaffa till ägaren och att på grund därav ett tillägnelseuppsåt mindre ofta än beträffande andra föremål kunde anses styrkt hos den, som olovligen satt sig i besittning därav, föranleddes 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, vore snarare ägnad att medföra slutlig förlust för ägaren och komme alltså enligt gällande rätt lättare att bedömas såsom tjuvnad. Straffets svårhetsgrad komme sålunda för närvarande på visst sätt att stå i omvänt förhållande till värdet av den sak, som utgjorde förbrytelsens föremål. Detta kunde icke anses tillfredsställande.

Såsom skäl *emot* införande i 20 kap. strafflagen av den ifrågasatta presumtionsföreskriften anförde departementschefen, att det alltid vore betänkligt att genom en partiell ändring på en central punkt av strafflagen göra avvikelse från den gällande rättens brottsbegrepp. 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. De utvidgningar utöver tjuvnadsbrottets enhetliga begrepp, som redan vore stadgade i 20 kap. strafflagen, avsåge allenast yttre moment hos det straffbara förfarandet, men icke uppsåtet, vars beskaffenhet finge sägas vara av en central betydelse för kännetecknandet av detta brott. Härtill komme, att man måste vara särskilt försiktig med att hänföra ett brottsligt förfarande just under 20 kap. strafflagen. Att bliva stämplad som tjuv innebure ofta ett större lidande än själva straffet. Det vore därför mycket betänkligt att såsom tjuvnad behandla en gärning, vilken närmast varit uttryck för hänsynslöshet, överdåd eller okynne.

Sedan departementschefen förklarat sig hava efter övervägande av de nu framlagda synpunkterna för sin del funnit riktigast att för bekämpande av »billånen» icke skrida till någon ändring av 20 kap. strafflagen, har han där-
emot föreslagit, att för olovligt brukande av annans egendom i förening med besittningskränkning straffet måtte skärpas och allmän åtalsrätt införas. Därvid inställde sig, anförde departementschefen, först den frågan, huruvida man skulle meddela en specialbestämmelse enbart angående förgripelser å motorfordon eller om ändringen borde erhålla en större räckvidd, såvitt anginge brottets objekt. Numera kunde man utan tvekan beteckna motorfordonen såsom det viktigaste angreppsföremålet för olovligt brukande i förening med besittningskränkning. Redan denna omständighet syntes göra det mindre lyckligt

att utbryta dessa föremål till särskild behandling. Därtill komme, att skärpta bestämmelser i 22 kap. 12 § strafflagen syntes 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 kunde vara lika svårt som enahanda förgripelse å en automobil. Departementschefen ansåge alltså den erforderliga lagstiftningsåtgärden böra vidtagas genom ändring av 22 kap. 12 och 21 §§ strafflagen utan begränsning till särskilda objekt.

Efter att hava behandlat de synpunkter, som inverkat på bedömandet av vilken straffskala, som borde genom lagändringen fastställas för ifrågavarande brott, ävensom utvecklat skälen för sin ståndpunkt därutinnan, har departementschefen upptagit frågan om åtalsrätten till behandling och därvid anført, bland annat: Den svenska rättens nuvarande ordning, som helt undantog dessa brott från allmänt åtal, syntes vara mindre lämplig. Erfarenheten från vår rättspraxis visade nogsam, att ägaren av en automobil, som kommit till rätta efter att hava varit föremål för olovligt brukande, mycket ofta avstode från att föra någon ansvarstalan mot den skyldige. Att olovligt brukande av motorfordon sålunda oftast undginge beivran inför rätta, vore från allmän synpunkt en betydande olägenhet. På grund därav kunde den, som vore benägen att begå en sådan förbrytelse, hysa en ganska välgrundad förhoppning, att han, även om hans gärning upptäcktes, ändock skulle undgå åtal och därmed all påföljd. Härigenom minskades tydligen i hög grad den verkan till avhållande från brott, som lagens straffhot i övrigt kunde äga. Olovligt brukande, då det vore förenat med besittningskränkning, borde följaktligen kunna beivras av allmänne åklagaren. Vid överbägande av frågan, huruvida allmän åklagares talan borde vara betingad av angivelse från målsägaren eller ej, ansåge departementschefen överbägande skäl tala för att så icke borde vara fallet.

Med föranledande av de synpunkter, departementschefen sålunda framlagt, erhöi uti det till lagrådet remitterade lagförslaget 22 kap. 12 § strafflagen, så när som på en mindre redaktionell avvikelse, samma lydelse som propositionen därutinnan innehåller, medan å 21 § i samma kapitel gavs det innehåll, att allt olovligt begagnande i förening med besittningskränkning, således icke blott då fråga var om fortskaffningsmedel, skulle kunna utan angivelse åtalas av allmän åklagare.

Lagrådet. I avgivet yttrande över det sålunda remitterade förslaget har lagrådet förklarar sig intet hava att anmärka mot de till grund för förslaget liggande principerna. Däremot syntes det närmare utformandet av förslaget lämna rum för erinringar. I sistberörda hänseende har lagrådet anført:

»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 försvarande omständigheter föreligga, fogas en straffskala, omfattande fängelse eller straffarbete i högst ett år. Av förslaget 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 lagöverträdelse 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 visshet förväntas, att med den byggnad straffbestämmelsen i förslaget erhållit detsamma komme att i tillämpningen leda till urbota straff såsom normal påföljd av 'billån'. Å andra sidan är att märka, att det särskilda behov av rättsskydd, som föranlett förslagens framläggande, endast gör sig gällande beträffande motorfordon och väl även andra maskindrivna forskaffningsmedel; när annat föremål är objekt för brottet, torde i stort sett den straffskala vara tillräcklig, som lagen nu innehåller. Med hänsyn till vad sålunda framhållits kan det sättas i fråga, om man ej bör i själva straffbudet på ett eller annat sätt skilja mellan brukande av nämnda forskaffningsmedel 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 okvalificerade fallet — tillika en bestämmelse av innebörd att, om objektet för det olovliga brukandet var maskindrivet forskaffningsmedel, straffet skall vara fängelse eller straffarbete i högst ett år eller, där omständigheterna voro synnerligen mildrande, böter. Vill man emellertid undvika att för begagnande av nämnda slags föremål inrätta en självständig straffskala, synes väsentligen samma resultat kunna vinnas, om till huvudstadgandet fogas en bestämmelse att, därest fråga är om brukande av maskindrivet forskaffningsmedel, 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 forskaffningsmedel. 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 domstolarna, 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 ifrågakvarande förseelser under allmänt åtal; det kan nämligen — helst allmän åtalsrätt ju enligt svensk rätt principiellt också innebär plikt för åklagaren 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 brukande av maskindrivna forskaffningsmedel, brott, varom i nämnda lagrum sägs, icke få åtalas av annan än målsägande, där ej fråga är om brukande av dylikt forskaffningsmedel.»

Vid anmälan i statsrådet av lagrådets yttrande har departementschefen på i propositionen närmare anförda skäl förklarad sig icke hava funnit anledning att i anledning av lagrådets erinringar frångå förslaget i vad anginge det ifrågasatta skiljandet i själva straffbudet mellan brukande av maskindrivna forskaffningsmedel och av andra föremål. — I fråga åter om åtalsrätten ville departementschefen icke motsätta sig, att i anledning av de utav lag-

Departementschefen.

rådet framförda synpunkterna någon jämkning vidtoges i det remitterade förslaget. I likhet med lagrådet förmenade departementschefen därvid, att ett avskiljande av de fall, som borde ligga under allmänt åtal, måste i lagtexten ske med hänsyn till det olovligen brukade föremålets beskaffenhet. Det torde dock, anförde departementschefen, vara en alltför snäv begränsning, om under allmänt åtal skulle läggas allenast olovligt brukande av maskindrivet fortskaffningsmedel. Snarare torde man böra anknyta till åtskillnaden mellan å ena sidan fortskaffningsmedel överhuvud och å andra sidan föremål av andra slag. Departementschefen föresloge förty sådan ändrad avfattning av strafflagens 22 kap. 21 § första mom., att brott, som i 12 § 2 mom. sades, ej finge åtalas av annan än målsägande, där ej fråga vore om brukande av fortskaffningsmedel.

I enlighet med vad departementschefen sålunda anført fick lagförslaget den lydelse propositionen utvisar.

Utskottet. I likhet med departementschefen finner utskottet, att den betydliga skärpning av straffbestämmelserna för olovligt begagnande, som genom ändringen av 22 kap. 12 § strafflagen år 1924 vidtogs i syfte att på ett effektivt sätt stävja de redan då i ständigt ökad omfattning förekommande s. k. billännen, icke motsvarat de förväntningar, man då ställde på densamma. Tvärtom är det ett allmänt känt förhållande, som ytterligare bekräftas av det statistiska material, som stått utskottet till buds, att antalet olovliga ingrepp i förfoganderätten över motorfordon, långt ifrån att visa tendens till minskning, under de senaste åren ökats i mycket betydande grad. Särskilt i de större städerna hava dessa brott tagit en sådan omfattning, att de från olika håll allt oftare framställda kraven på förnyade och kraftigare lagstiftningsåtgärder för stävjande av ifrågavarande slag av brottslighet måste framstå såsom synnerligen berättigade.

Vid övervägande av de åtgärder, som i sådant avseende skulle kunna ifrågakomma, möter, såsom ock departementschefen framhållit, först den bland allmänheten rätt utbredda uppfattningen, att då domstolarna icke kunnat med nu gällande rättsregler bestraffa även mycket allvarliga och tjuvnadsbrott närstående fall av »billån» såsom stöld, den verksammaste åtgärden vore att i lag införa en bestämmelse därom, att olovligt besittningstagande och brukande av motorfordon skulle i normala fall anses som stöld och straffas som sådan. Vad departementschefen anført mot vidtagande av en åtgärd av nu nämnt slag finner utskottet emellertid innefatta bärande skäl för att avvisa densamma såsom ur flera avseenden mindre lämplig. Än mindre anser utskottet det böra ifrågakomma, att konsumerandet av motorbränslet under ett olovligt begagnande av ett motorfordon skulle uttryckligen i lag betecknas såsom tjuvnadsbrott. Utskottet instämmer med departementschefen därutinnan, att de för ändamålets vinnande lämpligaste åtgärderna torde vara dels skärpande av straffsatsen för ifrågavarande brottstyp, dels införande av allmän åtalsrätt med avseende å densamma.

Av de båda åtgärder, som sålunda föreslagits för stävjandet av hithörande

brott, synes den senare, allmän åtalsrätts införande, vara den viktigaste. En väsentlig orsak till att 1924 års lagändring på området visat sig vara så föga effektiv, torde nämligen ligga i det förhållandet, att den oftast i och för sig tillräckliga straffsatsen allenast i ett jämförelsevis ringa antal fall av olovligt begagnande kommit i tillämpning, på den grund att målsäganden, motorfordonets ägare, avstått från att anställa åtal mot den brottslige. Utskottet ansluter sig således till förslaget i vad det avser ifrågavarande brotts läggande under allmänt åtal. Utskottet hyser heller icke någon tvekan om att allmänne åklagarens rätt att åtala bör vara ovillkorlig, m. a. o. icke betingad av angivelse från målsäganden. Tvekan kan däremot föreligga beträffande frågan, huruvida den nya åtalsrätten, såsom i propositionen föreslås, bör omfatta olovligt besittningstagande och begagnande av alla slag av fortskaffningsmedel eller, i enlighet med lagrådets förslag, avse allenast maskindrivna fortskaffningsmedel. Vid övertvägande härav har utskottet, oaktat lagändringen ju föranletts av förhållanden med avseende å motorfordon, stannat vid propositionens lydelse i denna del. Utskottet finner det nämligen mindre tilltalande och på någon principiell skillnad knappast grundat att stadga olika åtalsregler allt eftersom det olovligen begagnade fortskaffningsmedlet är av det ena eller andra slaget.

Vad därefter beträffar den genom ändring av 22 kap. 12 § strafflagen föreslagna straffskärpningen för olovligt begagnande av annans egendom i förening med besittningskränkning, har utskottet till en början haft att taga ståndpunkt till spörsmålet, huruvida straffskärpningen, såsom propositionen avser, bör omfatta allt olovligt begagnande av nyssangivna beskaflenhet eller, såsom lagrådet föreslagit, densamma bör inskränkas till att avse maskindrivna fortskaffningsmedel eller, med en modifiering av lagrådets förslag, fortskaffningsmedel överhuvud. Då utskottet jämväl härvidlag stannat vid propositionens förslag och således anser en indelning av ifrågavarande gärningars straffbarhet efter objektens beskaflenhet icke böra äga rum, beror detta dels på utskottets uppfattning om vikten av att icke i lagen införa alltför detaljerade brottsbestämningar och dels på det jämväl av departementschefen påpekade förhållandet, att det förvisso kan tänkas fall, då ett olovligt begagnande av ett föremål, som icke är fortskaffningsmedel, framstår som lika straffbart som det olovligen begagnandet av ett fortskaffningsmedel.

Graden av den straffskärpning, som bör vidtagas med avseende å ifrågavarande brott, kan givetvis vara föremål för skiftande meningar. Då utskottet, såsom förut sagts, anser tyngdpunkten i det genom propositionen framlagda förslaget ligga i införandet av allmän åtalsrätt, har utskottet desto mera haft anledning tillse, att icke i 12 § i kapitlet införes en strängare straffskala än som av behovet påkallas. Särskild uppmärksamhet har därvid givetvis blivit fäst på den avsevärda skärpning i förhållande till nu gällande rätt, som ligger däri, att enligt förslaget ifrågavarande brott skall, i fall av försvårade omständigheter, kunna medföra straffarbete, låt vara icke längre än ett år, under det att högsta straff under motsvarande omständigheter för närvarande är fängelse i sex månader. Utskottet anser emellertid, att för vissa svåra fall av hithörande

brott straffformen straffarbete lämpligen bör finnas tillgänglig. Detta gäller exempelvis de fall, då brottet, såsom stundom händer, står tjuvnad så nära, att tvekan föreligger hos domstolen, huruvida brottet icke borde hänföras till sagda brottsgrupp, men full övertygelse därom ej står att vinna. Vidare lär det icke kunna förnekas, att straffarbete kan tänkas vara på sin plats i de fall, då det olovliga besittningstagandet av en automobil skett genom inbrott i garage eller dylikt. Det är nämligen att märka, att själva inbrottet icke är såsom egendomsbrott straffbart annat än i de fall, då detsamma företagits i avsikt att stjäla. Den kan sålunda icke åtkommas med straff för inbrott, som bryter sig in allenast i avsikt att olovligen begagna en automobil. Slutligen torde straffarbete lämpligen böra finnas tillgängligt som straffform för att vid svårare fall av iteration kunna tillgripas. Med hänsyn till de nu framförda synpunkterna och då utskottet med kännedom om de svenska domstolarnas försiktiga straffmätning anser sig kunna utgå ifrån, att straffarbete kommer att ådömas endast i de fall, då ett sådant straff måste betraktas som lämpligt, har utskottet intet att erinra mot att i 22 kap. 12 § strafflagen införas de straffbestämmelser, som i propositionen föreslås. — Utskottet vill slutligen nämna, att, enligt vad utskottet inhämtat, i det för danska riksdagen framlagda regeringsförslaget till Borgerlig Straffelov, § 291, såsom straff för den, som utan lov brukar en sak, som tillhör en annan, så att denne därigenom förorsakas förlust eller väsentlig olägenhet, stadgas böter eller »hæfte», därvid emellertid under försvärande omständigheter straffet kan stiga till »fængsel» i ett år. Härvid är att märka, att av de i förslaget angivna straffformerna »hæfte» närmast motsvarar den svenska straffformen fängelse och »fængsel» straffarbete.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande proposition måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 7 februari 1930.

På första lagutskottets vägnar:

A. ÅKERMAN.

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Åkerman*, greve *Spens*, *Larson* i Lerdala, *Klefbeck*, *Schlyter*, *Svenson* i Eskhult, *Fehr* och *Öhman*;

från andra kammaren: herrar *Björkman*, *Lindqvist* i Halmstad, *Nilsson* i Antnäs, *Lindley*, *Olsson* i Ramsta, *Hedlund* i Östersund, *Christenson* och *Jonsson* i Risinge.

Reservationer:

1) av herr *Åkerman*, som anfört:

Att den nuvarande lagstiftningen icke är tillräcklig för stävjande av de s. k. billänen, därom är jag fullt ense med utskottets majoritet. Den föreslagna ändringen i 22 kap. 12 § strafflagen kan jag emellertid icke förorda. Som bekant hade detta lagrum ännu så sent som 1924 följande lydelse: »Brukar man eller låter bruka, utan lov, vad annan tillhör och det man i besittning haver; böte högst 25 riksdaler. Tager någon eljest och brukar, utan lov, vad annan tillhör; vare bot högst 50 riksdaler.» Förseelser av ifrågavarande slag hörde således till de av lagstiftaren lindrigast bedömda. Detta betraktelsesätt har djupa rötter i det svenska folkets, särskilt lantbefolkningens, vanor och rättsmedvetande. Straffbudet torde ej heller hava visat sig i något avseende otillräckligt, förrän de s. k. billänen började florera och domstolorna i allmänhet icke hade möjlighet att bestraffa dessa handlingar enligt annat lagrum än det nu nämnda. Att det allmänna rättsmedvetandet ofta för »billänen» krävt ett väsentligt högre straff än det i berörda lagrum stadgade, har berott på särskilda vid billänen ofta framträdande omständigheter, som eljest icke äro utmärkande för olovligt brukande av annans sak: det allmänfarliga i begagnandet av annans automobil, den skadegörelse, varmed detta begagnande ofta är förenat, den väsentliga olägenhet, som kan vållas av även ett kort undvarande av ett praktiskt fortskaffningsmedel, samt icke minst en ofta ådagalagd likgiltighet för möjligheten att tillrättaskaffa automobil, som kommer dessa handlingar att mycket närma sig tjuvnadsbrott. Om man nu för att tillfredsställa det utan tvivel berättigade kravet på möjlighet till kraftigare inskridande mot billänen beträder den vägen, att man höjer straffskalans maximum i berörda lagrum, blir en ofrånkomlig följd, att olovligt begagnande av annans sak kommer att framstå som ett väsentligt svårare brott än förut. Ehuru man väl kan säga, att möjligheten att för lindrigare fall döma till lägsta bötesstraff kvarstår och att straffmaximum icke väntas komma i tillämpning annat än i de svåra fall, som man vill träffa, kommer dock straffmedium att ligga väsentligt högre och brott av detta slag att i strafflagen erhålla en helt annan stämpel än förut. Att, såsom den föreslagna ändringen i 12 § innebär, gå så långt på denna väg att straffmaximum för det allmänna fallet av olovligt brukande i förening med besittningskränkning blir från det år 1924 införda maximum av 500 kronors böter höjt till sex månaders fängelse samt straffmaximum vid synnerligen försvårade omständigheter från nuvarande sex månaders fängelse höjes till ett års straffarbete, måste i allt fall anses synnerligen betänkligt. Förefinnes verkligen ett klart behov av högre

straff för billån än den nu sedan 1924 gällande straffskalan medgiver, vore det enligt min mening riktigare, om man antingen till det förutvarande lagrummet fogade en särskild bestämmelse med högre straffskala för dessa särskilt kvalificerade fall av olovligt brukande — ungefär i överensstämmelse med vad lagrådet nu ifrågasatt — eller ock utfärdade en särskild speciallag med straffbestämmelser för sådana brott. Men ej heller någon av dessa lagstiftningsåtgärder anser jag för närvarande påkallad. Den år 1924 genomförda straffskärpningen har varit gällande i allenast något över fem år. Väl är det sant, att denna lagändring icke lett till åsyftat resultat att stävja bil-lånen, men det vitsordas allmänt att, såsom det i utskottets utlåtande uttryckes, »en väsentlig orsak till att 1924 års lagändring på området visat sig så föga effektiv» ligger i det förhållandet, »att den oftast i och för sig tillräckliga straffsatsen allenast i ett jämförelsevis ringa antal fall av olovligt begagnande kommit i tillämpning, på den grund att målsäganden, motorfordonets ägare, avstått från att anställa åtal mot den brottslige». Det torde knappast kunna råda någon tvekan därom, att därest man år 1924 förutom straffskärpningen även genomfört sådan lagändring att ifrågavarande brott lagts under allmänt åtal, krav på ytterligare straffskärpning nu icke skulle framkommit. Jag kan ej finna annat än att man under sådana förhållanden först bör införa allmän åtalsrätt och avvakta resultatet härav, innan man skrider till ytterligare straffskärpning.

Om jag således anser, att man nu endast bör utvidga åtalsrätten, bör man givetvis akta sig för att därvidlag göra sådana inskränkningar att även denna lagändring bleve verkningslös. Allmänne åklagarens åtalsrätt bör således icke göras beroende av angivelse från målsäganden. Däremot tror jag att det skulle vara att gå längre än nöden kräver, om man utsträckte den allmänna åtalsrätten till alla fall, då fråga är om fortskaffningsmedel, och vill jag härvidlag hellre följa lagrådets förslag att inskränka den allmänna åtalsrätten till fall, då fråga är om maskindrivet fortskaffningsmedel. Allmänfarligheten i motorfordons begagnande, den ständigt ökade förekomsten av sådana fordon, bruket att låta parkera desamma å öppna platser samt den ökade frekvensen av fall av olovligt begagnande av just sådana fordon synes mig i och för sig väl motivera, att man med avseende å åtalsrätten låter dessa fordon intaga en särställning. Något behov att gå längre och — såsom i propositionen föreslagits — stadga allmän åtalsrätt i alla fall, då fråga är om fortskaffningsmedel, har icke framträtt. Det mest praktiska exemplet på skillnaden torde velocipederna utgöra. Det har sagts, att det i viss mån vore att göra en olämplig klasskillnad, om i fall av olovligt begagnande ägarna av de dyrbara motorfordonen skulle erhålla statens hjälp med åtals anställande, medan ägarna av t. ex. velocipeder skulle bliva hänvisade till att på egen bekostnad utföra åtal. Häremot invändes emellertid, att vid olovligt besittningstagande av annans velociped, i motsats till vad som är förhållandet med motorfordon, i de allra flesta fall föreligger uppsåt att beröva ägaren velocipeden och att således dessa brott bliva att bedöma såsom tjuvnadsbrott, vilka äro underkastade allmänt åtal. Skulle i något fall omständigheterna vara sådana,

att dylikt uppsåt icke kan sägas föreligga, och brottet således vara att bedöma endast såsom olovligt begagnande, synes det icke vara annat än lämpligt, att brottets beivrande göres beroende av ägarens initiativ på samma sätt som ifråga om annan lös sak.

Min ställning till propositionen blir alltså den, att jag anser förslaget om ändring av 12 § böra avslås och 21 § böra sålunda ändras, att man visserligen för visst fall inför allmän åtalsrätt men begränsar denna till olovligt brukande i förening med besittningskränkning av maskindrivet fortskaffningsmedel. Den lagtext, som jag i sådant hänseende här nedan framlägger, skiljer sig från den i propositionen föreslagna lydelsen av 21 § endast såtillvida, att ordet »maskindrivet» inskjutits framför ordet »fortskaffningsmedel» och att de i propositionens lagtext förekommande beteckningarna »12 § 1 mom.» samt »12 § 2 mom.» ändrats till »12 § första punkten» samt »12 § andra punkten», detta på den grund att enligt mitt yrkande i fråga om 12 § denna skall bibehålla sin nuvarande lydelse, enligt vilken paragrafens innehåll icke indelas i två stycken utan i två punkter (angående paragrafens nuvarande lydelse, se ovan sid. 2 i utlåtandet).

Jag får således hemställa,

A) att förevarande proposition, såvitt densamma avser ändrad lydelse av 22 kap. 12 § strafflagen, icke måtte av riksdagen bifallas; samt

B) att riksdagen, med förklarande att Kungl. Maj:ts förslag till ändrad lydelse av 22 kap. 21 § strafflagen ej kunnat av riksdagen i oförändrat skick antagas, måtte för sin del antaga följande förslag till

L a g

om ändrad lydelse av 22 kap. 21 § strafflagen.

Härigenom förordnas, att 22 kap. 21 § strafflagen skall erhålla följande ändrade lydelse:

Brott, som i 2 § 5 mom., 8 § 2 mom., 12 § första punkten, 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 § andra punkten sägs, må ej åtalas av annan än målsägande, där ej fråga är om brukande av maskindrivet fortskaffningsmedel. Brott, varom i 13 § 2 mom. sägs, må ej åtalas av annan än målsägande, där ej någon vid försäljning eller annan föryttring 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 äkten-
skapet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1930.

2) av herr *Lindqvist* i Halmstad, som instämt i de av herr *Åkerman* gjorda yrkandena.
