

## Nr 128.

Av herr **Wiklund** i Stockholm m. fl., *angående utredning av billåne-kriminalitetens orsaker och de lämpligaste åtgärderna för dess stävjande.*

Trots vissa allmänt syftande kriminalpolitiska reformer för att komma till rätta med ungdomsbrottsligheten har den allvarliga form av ungdomskriminalitet, som bilstölderna utgöra, under senare år visat en stark tendens att öka. Särskilt gäller detta beträffande ungdom i ålder under 18 år. Från en av statistiska centralbyrån verkställd utredning angående brottslighetens utveckling åren 1913—1947 kan hämtas följande sifferserie avseende antalet personer per 100 000 av medelfolkmängden, som av domstol i första instans dömts för brott hänförligt under den av centralbyrån använda beteckningen »olovligt tagande och brukande» av annans egendom (för 1944 och följande år ha medräknats även fall av åtalseftergift, en reform som infördes genom särskild lagstiftning gällande från den 1 juli 1944). De flesta av de på detta sätt rubricerade brotten torde — särskilt på senare år — gälla billån.

	Ej fyllda 18 år	Fyllda 18 år	Samtliga
1917	—	0,4	0,4
1926	0,9	0,8	0,8
1927	3,2	1,3	1,5
1930	11,9	2,4	3,1
1937	39,9	6,9	9,2
1939	63,3	7,7	11,2
1941	19,0	8,0	8,7
1944	51,2	18,1	19,8
1945	51,9	19,5	21,1
1946	165,9	23,0	30,1
1947	159,0	22,5	29,1

Det är ej endast bilägarna, som drabbas av detta slag av kriminalitet, utan ofta även den stora allmänheten genom vårdslös framfart ej sällan i förening med rattfylleri av dem som tillgripa motorfordonen. Det har också visat sig, att ej endast personbilar numera äro objekt för dessa lagöverträdare verksamhet utan ganska ofta även lastbilar, vilka efter tillgreppet användas för att bortföra tjuvgods vid snabbt iscensatta butiks- och villainbrott. Det förefaller dessutom som om billån allt oftare kombinerades med tillgrepp av dyrbara persedlar ur de lånade fordonen eller av delar av dessa. Ej sällan bli tillgripna bilar föremål för mer eller mindre fullständig »slakt». Den åter-

stod av fordonet, som tjuven icke anser sig kunna använda eller avyttra, undanskaffar han sedan på ett eller annat sätt.

En stark opinion icke blott bland bilägarna utan även bland allmänheten i stort kräver med allt berättigande, att längre gående åtgärder än de hittills prövade skola vidtagas för att upprätthålla samhällsskyddet gentemot bil-lånarna. Det är rimligt att statsmakterna tillmötesgå denna opinion, i förstone lämpligen genom skyndsamt och förutsättningslös utredning av billåne-problemet i dess skilda aspekter.

En första åtgärd vid en sådan utredning torde böra vara att förskaffa sig en grundligare kunskap om denna brottsarts kausala bakgrund främst genom genomgång av ett större material av rättegångshandlingar angående billån. Först därigenom torde det vara möjligt att diskutera olika motåtgärder och företaga ett riktigt val mellan dessa. Lämpligen torde en sådan utredning kunna anförtros åt kriminologiska institutet i Stockholm efter att särskilda medel härför ställts till detta instituts förfogande.

I fråga om medlen för att bekämpa billånekriminaliteten och minska dess skadeverkningar må anföras följande i den allmänna diskussionen framförda synpunkter rörande detta problem.

Vad först billånaren själv beträffar har erfarenheten ådagalagt, att samhällsskyddet icke tillräckligt kunnat tillgodoses med nu använda påföljder för billån. Är vederbörande under 18 år, erhåller han oftast åtalseftergift och överlämnas till barnavårdsnämnden för dess ingripande eventuellt genom omhändertagande å ungdomsvårdsskola. Varken barnavårdsnämnderna eller ungdomsvårdsskolorna synas dock för närvarande vara rustade att taga hand om dessa lagöverträdare, som trots vidtagna åtgärder av barnavårdsnämnden i många fall snart åter begå samma brott, ej sällan efter eller i samband med rymning från ungdomsvårdsskola. Socialstyrelsen har visserligen föreslagit, att dessa skolors slutna platsutrymme skall utökas, ett förslag, var-till socialministern dock ännu ej tagit ställning, men enbart genom denna åtgärds genomförande torde problemet ej vara löst. Den samhälleliga barna- och ungdomsvårdens praktiska förutsättningar att omhändertaga sådana allmänfarliga lagöverträdare som billånare liksom över huvud ungdom, som begår grövre tillgreppsbrott, synes därför utifrån det berättigade kravet på samhällsskydd böra bli föremål för översyn. I stort sett samma synpunkter kunna anläggas på ungdomsfängelserna och den fria kriminalvården, vilkas organisation synes vara alltför bristfällig för att bjuda allmänheten effektivt skydd speciellt mot dem som tillgripa andras motorfordon. En betydande del av billånarna erhålla ju villkorlig dom och vid iteration av dem som befinna sig i åldern mellan 18 och 21 år torde ungdomsfängelse oftast utdömas.

Från allmänhetens sida och från polis- och åklagarhåll göres gällande, att den rent straffrättsliga reaktionen på billån är för litet ingripande. Även i de fall, då vanligt frihetsstraff ifrågakommer, anses de tillämpade straffsatserna

för låga, ehuru lika stränga straff kunna utdömas som för stöld, om det egenmäktiga förfarande, som billån utgör, är att beteckna som grovt. Bland annat har man hänvisat till fall, då högre instans på ett sätt som man ansett sig icke kunna godtaga mildrat den påföljd vederbörande underrätt bestämt. Man har då från domarhåll framkastat den tanken, att i strafflagen skulle inskrivas straffminimum för billån, varjämte i analogi med vad som enligt praxis gäller för vissa rattfyllerister hinder för villkorlig dom borde föreligga t. ex. för billånare över 18 års ålder, vilkas brott upprepats och bedömas som grova. Åklagare ha också framhållit, att medgiven åtalseftergift för billån i större utsträckning än hittills borde betraktas som hinder — eventuellt som i lag inskrivet hinder — för villkorlig dom vid fortsatt kriminalitet av detta slag. Det är dock betydande materiella värden, som här stå på spel. Det är också mycket allvarliga risker allmänheten utsättes för genom billånarnas framfart. I den allmänna diskussionen har man i detta sammanhang påpekat, att möjligheten att så till vida skärpa påföljden vid villkorlig dom, att det i domen inskrives viss avbetalning per månad på utdömt skadestånd till målsägaren, ej utnyttjas i önskvärd omfattning.

Utän att förfalla till någon övertro på påföljdsskärpningsars allmänpreventiva betydelse synas spörsmålen om de icke endast ur den brottsliges utan även ur samhällsskyddets synpunkt lämpligaste reaktionsformerna vid billån böra upptagas till ingående överbäganden. I den allmänna diskussionen har man från bilägarhåll med skärpa påyrkat, att dessa brott skola rubriceras som stöld. Föreligger icke uppsåt att tillägna sig motorfordonet utan endast att tillfälligt använda detsamma, kan brottet uppenbarligen icke betecknas som stöld. Av psykologiska skäl synes detta dock böra äsättas en rubrik, som bättre än den nuvarande »egenmäktigt förfarande» överensstämmer med brottets allvarliga beskaffenhet. Skall man tillmötesgå detta krav, är det tydligen erforderligt att införa en helt ny brottsrubrik. Även denna fråga synes värd att överbäga vid en eventuell utredning.

Vida betydelsefullare äro måhända redan i viss utsträckning prövade åtgärder vid ungdomsfostrande institutioner av skilda slag för att möta, minska eller avleda ungdomens bil- och motorintresse och för att inskräpa de stora risker ur olika synpunkter, som biltillgrepp och framförande av bil utan rätt därtill och utan tillräcklig körträning innebära.

Frågan om självskydd för bilägarna genom bilarnas utrustande med olika slag av effektiva lås- eller tjuvlarmanordningar torde icke ännu ha erhållit en tillfredsställande lösning. Måhända skulle ett direkt uppdrag åt kriminaltekniska anstalten att utreda detta spörsmål kunna påskynda dess lösning. På senare tid har man sökt befrämja bilarnas förseende med nysnämnda anordningar genom förmånligare försäkringspremier, om försäkringstagaren utrustar sin bil med sådan särskild låsanordning eller tjuvlarmapparat. Detta liksom även vissa andra försäkringsspörsmål i anknytning

till billåneproblemet, t. ex. bilägarens ekonomiska förlust genom bonusbortfall, om bilen skadas i samband med billån, eller på grund av att bilen icke kunnat nyttjas av ägaren under en tid, som åtgår för att återfinna den, synas också böra bli föremål för utredning.

Slutligen torde polisens otillfredsställande personella och materiella utrustning för en effektiv bevakning av den dyrbara egendom, som parkerade motorfordon utgöra, och tillrättaskaffande av dylik egendom, som tillgripits, böra uppmärksammas vid en kommande utredning.

Med stöd av vad sålunda anförts få undertecknade hemställa,

att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t anhålla om en snabb och allsidig utredning av billånekriminalitetens orsaker och de lämpligaste åtgärderna för dess stävjande samt om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill utredningen kan föranleda.

Stockholm den 19 januari 1950.

*Daniel Wiklund*

i Stockholm.

*Oscar Andersson*

i Långviksmon.

*Filip Kristensson*

i Osby.

---