

## Nr 27.

### *Första kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande i anledning av väckt motion om utredning angående effektiva åtgärder mot tillgrepp av motorfordon.*

I en inom första kammaren väckt, till dess allmänna beredningsutskott hänvisad motion, nr 73, har herr *Lundqvist m. fl.* hemställt, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om en allsidig utredning rörande möjligheterna att få till stånd effektiva åtgärder mot tillgrepp av motorfordon.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har inhämtat yttrande över motionen från socialstyrelsens skolbyrå och berett tillfälle för Svenska automobilarrifföreningen att inkomma med yttrande. Utskottet har vidare tagit del av yttranden från Svea hovrätt, statspolisintendenten, ungdomsfängelnsnämnden samt Motormännens riksförbund över en inom andra kammaren väckt likalydande motion.

Svea hovrätt anför i huvudsak följande:

Enbart i Stockholm har antalet anmälda biltillgrepp stigit från 49 år 1924 till 649 år 1928 och 2 433 under de tio första månaderna av år 1949. Då här är fråga om ett brott, vars straffbarhet i normalfallet är jämförbart med vanlig stöld och bedrägeri och strängare ansett än vanlig förskingring, synes ofrånkomligt, att denna art av brottslighet måste tilldraga sig statsmakternas uppmärksamhet. Det ojämförligt största antalet av biltillgreppen förövas av personer, som ej fyllt 21 år. Ökningen av tillgrepp är sådan, att den ej kan förklaras enbart av de faktorer, som förorsakat stegringen i ungdomsbrottsligheten i allmänhet, utan orsakerna måste sökas även i andra särskilda förhållanden såsom det i och för sig förklarliga motorintresset, särskilt hos ungdomen, arten av dennas nöjesbegär, behovet av snabbt fortskaffningsmedel i samband med rymningar från fängelser och andra anstalter, motorfordonens egenskap av lämpligt hjälpmedel vid stöld- och andra brottsturnéer, fordonens lättillgänglighet samt icke minst det ofta försenade eller helt uteblivna beivrandet av brotten och den i många fall relativt lindriga påföljd, som efter lagföring följer å brotten.

Såsom medel att förhindra tillgrepp anföres begränsande av tillfällena att begå biltillgrepp och försvårande av dess fullbordan, åtgärder för säkerställande av upptäckt och beivran samt bestämmelser, som möjliggöra att lagförda brott följas av påföljder av erforderlig stränghet.

För att begränsa tillfällena till brott och försvåra deras utförande ifrågasätter hovrätten om ej särskilda åtgärder böra vidtagas för forcering av lösningen av frågan om bilars förseende med alarm- och andra anordningar. Vidare böra åtgärder vidtagas till förhindrande av de nu alltför vanliga rymningarna från fångvårds- och andra anstalter. Av särskild betydelse är i detta hänseende ordningsmaktens otillräckliga resurser. En utökning av radiopolisen för möjliggörande av en bättre patrullering nattetid skulle säkerligen vara ägnad att försvåra biltillgreppen, särskilt om anordningar för tjuvlarm mera allmänt komme till användning. En utökning av polispersonalen framför allt i Stockholm, vilket även från andra synpunkter än de berörda synes i hög grad påkallad, är emellertid i varje fall av vikt för säkerställande av att de ifrågavarande brottslingarna måste räkna med att de snart bli gripna och lagförda. Bristerna i detta hänseende synas f. n. vara en av de viktigaste orsakerna till den skrämmande ökningen av antalet biltillgrepp. Hovrätten finner det därför angeläget, att åtgärder till utökning av polispersonalen vidtagas.

Vad angår de påföljder för biltillgrepp, som nu komma till användning, torde bland domarkåren den uppfattningen vara allmän, att den ofta milda och ej sällan ineffektiva behandling, som kommer de vanligen mycket unga lagöverträdarna till del, är en viktig orsak till biltillgreppens frekvens. Gällande lagstiftning torde i och för sig erbjuda tillräckliga möjligheter att ådöma påföljder av erforderlig stränghet. Då från allmänhetens sida göres gällande, att den straffrättsliga reaktionen är för litet ingripande, innebär detta bl. a. en kritik av domstolarnas milda bedömande av ungdomarnas brott. På senare tid har dock en otvetydig tendens till skärpning i praxis inträtt, och någon ändring i strafflatituden, vilken för ifrågavarande brott är densamma som för stöld och bedrägeri, synes därför icke erforderlig.

Hovrätten finner det mycket tveksamt, huruvida vid en utredning, syftande till att nedbringa antalet biltillgrepp, kan antagas framkomma förslag till utvägar, varigenom ett sådant resultat skulle kunna förväntas. Fler-talet av de åtgärder, som äro tänkbara, kunna nämligen ej beräknas medföra verkan annat än på lång sikt. Då emellertid i fråga om antalet tillgrepp av motorfordon nuvarande tillstånd måste betecknas som oeffterrättligt och alla tänkbara vägar därför böra prövas i ändamål att åstadkomma en ändring till det bättre, förordar hovrätten utredning om de lämpligaste åtgärderna för att nedbringa antalet tillgrepp av motorfordon.

Ungdomsfängelnsnämnden anför i huvudsak följande:

Frågan om reformering av samhällets åtgärder mot unga lagbrytare är föremål för utredning av skilda organ. Nämnden erinrar om strafflagberedningen, som har att planlägga reaktionssystemets utformning på ungdomsstraffrättens område, om de förslag och rekommendationer, som framlagts av ungdomsvårdskommittén samt om de utredningar av mera speciell natur — förslag till ny, huvudsakligen sluten ungdomsanstalt, ev. flera anstalter

— vilka anförtrotts åt fångvårdsstyrelsen jämte särskilda sakkunniga. Nämnden anser, att man icke med mindre starka skäl föreligga bör ur det inledda utredningsarbetet utbryta frågan om den straffrättsliga behandlingen av unga bilbrottslingar.

Nämnden vitsordar, att tillgreppen av motorfordon i osedvanligt stor omfattning förövas av en och samma lagbrytare. Bland ungdomsfängelseklientelet påträffas ofta fall, där den dömd före domen till ungdomsfängelse eller efter rymning från ungdomsanstalt inom relativt kort tid lagt beslag på ett stort antal, ibland 30 till 40 olika bilar. Den officiella statistiken skiljer i fråga om egenmäktigt förfarande ej mellan tillgrepp av motorfordon och tillgrepp av andra fortskaffningsmedel, t. ex. cyklar och roddbåtar. Det är antagligt, att särskilt de redovisade åtalseftergifterna ofta avse brott av den sistnämnda lindrigare typen.

De i ungdomsanstalt intagna ha endast i sällsynta undantagsfall dömts till ungdomsfängelse enbart för tillgrepp av motorfordon. Av de 146 män, som år 1949 första gången intogos på ungdomsanstalt, hade 88 dömts till ungdomsfängelse för tillgrepp av motorfordon jämte andra brott, vanligen tjuvnad. Även i de 18 fall av nämnda 88, där ungdomsfängelse utgjorde den första samhällsätgärden, var tillgreppet av motorfordon förenat med andra brott. Däremot är det icke ovanligt, att det första samhällsingripandet, t. ex. villkorlig dom, mot en senare till ungdomsfängelse dömd person föranletts enbart av att han begått tillgrepp av motorfordon.

Under år 1948 registrerades hos skyddskonsulenterna sammanlagt 2 471 män och 374 kvinnor, som erhållit villkorlig dom med övervakning. Av männen hade 314 dömts för egenmäktigt förfarande, som innefattade tillgrepp av motorfordon. För egenmäktigt förfarande, avseende tillgrepp av cyklar, hade därutöver 81 män erhållit villkorlig dom med övervakning. Nämnden framlägger siffermaterial angående de 314 villkorligt dömda bilbrottslingarna och anför, att av detta material framgår, att de underåriga utgöra ett stort antal i förhållande till övriga villkorligt dömda. Bilbrottslingarna i åldern 15—17 år utgjorde 22,3 % och 20-åringarna 44,5 % av samtliga av denna brottstyp. Av de dömda bilbrottslingarna hade  $\frac{3}{4}$  fått villkorlig dom såsom det första samhällsingripandet.

Även bland straffångar och fängelsefångar tillhöra bilbrottslingar yngre åldersgrupper i större utsträckning än övriga fångar. Straffarbete eller fängelse förekommer ej sällan såsom den första samhällsätgärden. Nämnden anser icke, att domstolarna vid bestämmande av brottspåföljd för lagbrytare, som förövat tillgrepp av motorfordon, tillämpa osedvanligt lindriga bedömningsgrunder. Tvärtom synes den omständigheten att den tilltalade förövat tillgrepp av motorfordon enligt nuvarande domstolspraxis medföra en skärpning av samhällsreaktionen, t. ex. så att den tilltalade icke erhåller villkorlig dom eller att han får sådan dom med föreskrift om anstaltsvård. Vid tillämpning av ordinära frihetsstraff mot underåriga, som förövat till-

grepp av motorfordon, utmäta domstolarna numera ofta tämligen långvariga frihetsstraff.

Antalet rymningar från ungdomsanstalt har under de senare åren tilltagit i en oroväckande omfattning och utgjorde under 1947 85, 1948 154 och 1949 178. Vid rymningar under 1949 förövades tillgrepp av fortskaffningsmedel i 106 fall, därvid i 85 fall tillgrepp av motorfordon. Sistnämnda tillgrepp voro i 60 fall förenade med andra brott, därav 58 med tjuvnad.

Nämnden påvisar med siffermaterial, att risken för rymning under det första observationsåret efter intagningen var 54,4 % och risken för brott under rymning 46,3 %, vilket innebär, att i nuvarande läge av 10 pojkar, som intagas i ungdomsanstalt, minst 5 kunna beräknas rymma inom ett år och minst 4 av dem beräknas begå brott under rymning. I 3 av fallen förövar den avvikne tillgrepp av motorfordon ensamt eller i förening med stöld. Den fjärde begår stöld.

Nämnden uttalar, att man måste inrikta sig på att förbättra ungdomsfängelsebehandlingen i dess helhet. Den nuvarande situationen är enligt nämnden så allvarlig, att särskilda åtgärder oundgängligen måste vidtagas. Därvid torde det vara mest angeläget att utan dröjsmål få till stånd sådana delvis provisoriska förbättringar av anstaltsvårdens resurser — såsom inrättande av en i huvudsak slutna anstalt av ny typ, som f. n. pågår, inrättande av lämplig anstalt för omhändertagande av den elevgrupp, huvudsakligen underutvecklade, som intill den 1 januari 1950 varit intagen i den provisoriska Mäshultsanstalten och därefter är placerade i den ur utrymmessynpunkt otillräckliga kolonien Leverstad — inbegripet särskilda anordningar, som möjliggöra, att smärre grupper avskiljas från anstaltsklientelet i övrigt och placeras i första hand på öppna men vid behov även på slutna specialavdelningar, avsedda för ett litet antal elever.

Anordningar i syfte att hindra eller försvåra tillgrepp av motorfordon böra upptagas till särskild utredning.

Chefen för socialstyrelsens skolbyrå framhåller att ungdomsvårdsskolorna årligen omhändertaga ett stort antal biltjuvar, uppskattningsvis ett hundratal, i åldern 15—21 år. Vidare utövas årligen tillgrepp av motorfordon av rymlingar från skolorna och därifrån villkorligt utskrivna. Intagning å skolorna sker först när andra åtgärder visat sig resultatlösa. I många fall ha de intagna ett 50-tal bilstölders bakom sig. Som bevis för ungdomsskolornas positiva möjligheter anföres, att av rymlingar från Lövstahemmet, som rymmer ett tjugotal av landets svåraste biltjuvar, endast ett fåtal bilstölders förövades under 1949.

Ytterligare möjligheter att bekämpa bilstöldproblemet böra emellertid undersökas och tillsättandet av en kommitté härför tillstyrkes. Bilstölderna äro ett typiskt ungdomsbrott och hänga säkerligen samman med puberteten och ungdomarnas speciella problem i denna utvecklingsperiod. De uppleva starka känslor av makt och spänning samt sexuellt färgade sensatio-

ner. Hastighetstävlingarna och propagandan kring motorsporten spelar sin roll. I den föreslagna kommittén bör ingå en expert för ungdomspsykiatriska frågor.

Statspolisintendenten vitsordar, att billänen under de senaste åren ökats, framför allt i de större städerna och då särskilt i Stockholm. Han tillstyrker, att en grundlig orsaksutredning angående denna brottsart företages och uppdrages åt kriminologiska institutet i Stockholm. Frågan om självskydd för bilägarna genom lås- och andra anordningar är av stort intresse och bör utredas av statens kriminaltekniska anstalt. Vid bekämpandet av billånandet är polisradioväsendet av stor betydelse. Inom de närmaste två åren torde polisradioanläggningar komma att finnas i flertalet städer med en folkmängd av ca 10 000 personer eller mera. Befogade anmärkningar kunna i vissa fall göras mot polisens personella utrustning, och i ett icke obetydligt antal distrikt torde polisstyrkan vara för knapphändig för att kunna effektivt lösa de alltmer växande arbetsuppgifterna, vilket även i vissa fall torde gälla statspolisens avdelningar.

Motormännens riksförbund håller för troligt, att en utredning av dessa betydelsefulla problem kommer att draga långt ut på tiden, och anser, att man i första hand bör inrikta sig på sådana omedelbara åtgärder, som kunna minska omfattningen av billänen. Bilars utrustande med olika slag av låsanordningar bör utredas, t. ex. av kriminaltekniska anstalten.

Svenska automobiltarifföreningen anför att motionen behandlar ett samhällsproblem av mycket allvarlig karaktär, som har en brännande aktualitet och som på ett eller annat sätt måste erhålla en verklig lösning. Det vore därför att hälsa med stor tillfredsställelse, om den yrkade utredningen komme till stånd.

År 1948 anmäldes till bilförsäkringsanstalterna 3 218 stöldförsäkrings-skador, och ersättningsbeloppen för desas skador uppgingo till sammanlagt 1 270 991 kronor. Motsvarande siffror för 1949 voro 3 913 skador och 1 444 539 kronor i skadeersättningar. Som synes ha bilstölderna fått en avsevärd omfattning och detta är särskilt betänkligt i ett läge, då vårt land av finansiella skäl måst iakttaga stor återhållsamhet vad beträffar importen av motorfordon och reservdelar till dylika. Bilstölderna medföra således samhällsekonomiska verkningar av en betydande storleksordning.

*Utskottet.* Ehuru det till följd av polis- och kriminalstatistikens ofullständighet icke är möjligt att erhålla en klar bild av den utveckling, som under de senaste åren ägt rum beträffande tillgrepp av motorfordon, råder det inget tvivel om att denna typ av brott befinner sig i kraftig stegring, särskilt i storstäderna. Detta understrykes också i de yttranden, som i anledning av motionen avgivits av hörda myndigheter och sammanslutningar. Utskottet delar den i flera yttranden utvecklade uppfattningen att läget är oroväckande och att snara åtgärder mot dessa tillgreppsbrott äro påkallade från samhällets sida.

Vad beträffar den straffrättsliga behandlingen av unga bilbrottslingar har ungdomsfängelsenämnden erinrat om att denna fråga är föremål för utredning inom strafflagberedningen, som enligt meddelade direktiv har att framlägga förslag till utformning av reaktionssystemet på ungdomsstraffrättens område. Vissa frågor rörande organisationen av anstalterna för unga lagöverträdare äro likaledes föremål för överväganden. Fångvårdsstyrelsen har sålunda erhållit uppdrag att i samråd med särskilt tillkallade sakkunniga framlägga förslag till ny, huvudsakligen slutna anstalt inom ungdomsfängelseorganisationen; vidare äro vid årets riksdag under behandling motioner angående inrättande av ytterligare ett antal slutna vårdplatser vid ungdomsvårdsskolorna. Slutligen må nämnas att ungdomsvårdskommittén i avgivna betänkanden framlagt förslag till åtgärder, avsedda att förebygga uppkomsten av vanart och kriminalitet hos ungdom.

Under sådana förhållanden synes den i motionen begärda utredningen böra, såsom i ett flertal remissyttranden framhållits, taga sikte på sådana åtgärder, som äro ägnade att hindra eller försvåra förövandets av tillgrepp av motorfordon. Vad som i synnerlig grad bidrar till den höga tillgreppsfrekvensen är det förhållandet att fordonen merendels sakna anordningar som hindra obehöriga att sätta sig i besittning av dem. Riskerna ökas därigenom att fordonens ägare ofta försumma att vidtaga de försiktighetsmått, som redan med nuvarande resurser stå till buds. Även om förslag till ändamålsenligare läs-, alarm- och andra säkerhetsanordningar tid efter annan framlagts, har någon tillfredsställande lösning icke kunnat ernås. Enligt utskottets mening är det synnerligen angeläget att en särskild utredning av denna fråga utan dröjsmål kommer till stånd.

Utskottet vill vidare understryka angelägenheten av att polisens resurser äro tillräckliga. Den omständigheten att polisen är väl rustad för snabba och effektiva ingripanden vid brott utgör nämligen såsom erfarenheten visar en betydande brottsförebyggande faktor.

Utskottet får hemställa,

att första kammaren för sin del i anledning av motionen måtte besluta, att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om utredning rörande möjligheterna att få till stånd effektiva åtgärder mot tillgrepp av motorfordon.

Stockholm den 20 april 1950.

På utskottets vägnar:  
BERNHARD NÄSGÅRD.

Närvarande: Se under utlåtandet nr 26.