

Nr 30

Utlåtande i anledning av väckta motioner om åtgärder för effektiv minskning av bilstölder, m. m.

Första lagutskottet har till behandling i ett sammanhang förehaft fyra inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, i första kammaren nr 131 av herr *Lundström m. fl.* samt i andra kammaren nr 170 av herr *Anderson* i Sundsvall *m. fl.*, nr 31 av herrar *Nihlfors* och *Rimmerfors* och nr 50 av herrar *Netzén* och *Andersson* i Malmö.

I motionerna I: 131 och II: 170, vilka äro likalydande, föreslås »att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en allsidig och skyndsamt utredning av de förhållanden som kan ha samband med det tilltagande biltjuveriet och de åtgärder som i olika avseenden bör vidtagas för att effektivt minska bilstölderna samt för riksdagen framlägga de förslag i sådan riktning vartill utredningen må föranleda». I motionen II: 31 anhålles, »att Riksdagen måtte besluta, att hos Kungl. Maj:t hemställa om skyndsamt utredning om möjligheterna att föreskriva skyldighet att förse bilarna med av polismyndighet och försäkringsbolag godkänd låsanordning för att därigenom söka minska antalet bilstölder». I motionen II: 50 hemställles, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa om utredning rörande spörsmålet att på lämpligt sätt komplettera gällande lagstiftning med bestämmelser i avsikt att förebygga bilstölder genom att påfordra stöldskydd för bilar som saluhålles i vårt land.

Beträffande skälen för de i motionerna framställda yrkandena får utskottet hänvisa till motionerna.

Det må här framhållas att inom riksdagen väckts åtta motioner, vilka taga sikte på den stegrade ungdomsbrottsligheten och alla därmed och med dess bekämpande sammanhängande problem. I motionerna begäres att riksdagen skall taga initiativ till åtgärder av varierande slag. I flera av dessa motioner, vilka samtliga ha tilldelats allmänna beredningsutskottet för behandling, beröres även frågan om den kraftiga ökningen av tillgreppen av motorfordon.

Vad angår de första lagutskottet tilldelade motionerna kommer av skäl,

vartill utskottet skall återkomma här nedan, den följande framställningen att endast behandla den i motionerna upptagna frågan om möjligheten att i någon form föreskriva obligatoriskt stöldskydd för bilar.

Historik m. m.

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

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

Vid *1950 års riksdag* hemställdes i de likalydande motionerna nr 73 i första kammaren av herr Lundqvist m. fl. och nr 81 i andra kammaren av herr Birke m. fl. att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om en allsidig utredning rörande möjligheten att få till stånd effektiva åtgärder mot tillgrepp av motorfordon. Vid samma riksdag hemställde herr Wiklund i Stockholm m. fl. i motionen nr 128 i andra kammaren om en snabb och allsidig utredning av billånekriminalitetens orsaker och de lämpligaste åtgärderna för dess stävande samt om framläggande för riksdagen av de förslag, vartill utredningen kunde föranleda. Motionerna hänvisades till behandling av kamrarnas allmänna beredningsutskott. Dessa förde i sina utlåtanden på tal bl. a. frågan om vilka åtgärder med omedelbar verkan som man skulle kunna överväga att vidtaga. Utskotten syftade därvid bl. a. på sådana åtgärder, vilka kunde hindra eller försvåra tillgrepp av motorfordon. Det uttalades i detta sammanhang, att fordonen mestadels saknade anordningar, som hindrade obehöriga att sätta sig i besittning av dem. Detta bidrog i synnerlig grad till den höga tillgreppsfrekvensen. Man konstaterade att några helt tillfredsställande lås-, alarm- eller andra säkerhetsanordningar dittills icke kunnat konstrueras. Utskotten förordade en utredning, som i första hand undersökte detta problem. Vartdera utskottet hemställde (första kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande nr 27 och andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande nr 40), att

vederbörande kammare för sin del måtte besluta att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t skulle anhålla om utredning rörande möjligheterna att få till stånd effektiva åtgärder mot tillgrepp av motorfordon. Vad utskotten sålunda hemställt bifölls av kamrarna.

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

I skrivelse till Kungl. Maj:t den 6 februari 1953 föreslog föreningen Front mot tjuven, att föreskrift skulle meddelas om att varje personbil skulle förses med rattlås eller likvärdig anordning och att kostnaden härför skulle bäras av bilens ägare. Sedan föreningens framställning varit föremål för remissbehandling, överlämnade Kungl. Maj:t den 14 februari 1955 ärendet för övervägande till 1953 års trafiksäkerhetsutredning. Utredningen har i skrivelse den 14 februari 1956 avgivit yttrande i ämnet. I detta yttrande, som nedan återgives i vissa delar, har utredningen bestämt avvisat förslaget om införande av föreskrifter om obligatoriskt rattlås. Ärendet är fortfarande beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

Remissyttranden m. m.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från *statens kriminaltekniska anstalt*. Därjämte har utskottet berett *Motormännens riksförbund*, *Kungl. Automobilklubben*, *Sveriges Automobilhandlareförbund*, *Sveriges Automobilimportörförbund* och *Svenska Automobiltarifföreningen* tillfälle att yttra sig över motionerna.

Av remissinstanserna intaga endast kriminaltekniska anstalten och biltarifföreningen en positiv inställning till frågan om införande av obligatoriskt stöldskydd på bilar. Övriga remissinstanser avstyrka en sådan ordning. Sistnämnda remissinstanser liksom även biltarifföreningen tillstyrka däremot eller ställa sig välvilliga till den i de likalydande motionerna begärda allsidiga utredningen.

Vad först beträffar frågan om den under senare år inträffade stegringen av motorfordonstillgrepp har *biltarifföreningen* vid sitt yttrande fogat följande, å s. 4 intagna tabell, utvisande antalet stöldförsäkringsskador och utbetalda ersättningsbelopp under åren 1948—1955.

I anslutning till de i tabellen lämnade uppgifterna upplyses från biltarifföreningen bl. a., att cirka 40 procent av landets motorfordon f. n. torde

År	Totalt för hela landet				För Stockholm			
	Bilar		Motorcyklar		Bilar		Motorcyklar	
	Antal skador	Ers.-belopp	Antal skador	Ers.-belopp	Antal skador	Ers.-belopp	Antal skador	Ers.-belopp
1948	2 458	983 544	760	287 448	1 560	563 087	514	221 277
1949	2 953	1 054 770	960	389 769	1 845	604 544	646	301 385
1950	2 794	1 079 287	1 661	509 413	1 527	559 340	983	342 887
1951	3 776	1 678 212	1 891	657 517	2 027	880 771	1 109	430 724
1952	4 041	2 108 196	1 568	589 239	2 045	895 247	705	333 437
1953	4 194	2 078 584	1 941	768 850	1 904	876 985	891	420 072
1954	6 987	3 071 963	2 253	898 560	2 830	1 183 652	937	439 203
1955	11 651	4 890 143	3 020	1 305 026	5 853	2 477 917	1 581	786 711

vara stödförsäkrade. Beträffande enbart personbilar är procentsiffran högre.

Trafiksäkerhetsutredningen har i sitt förut berörda yttrande till Kungl. Maj:t lämnat vissa uppgifter rörande motorfordonstillgreppen, vilka uppgifter hämtats från polisstatistiken. Enligt dessa uppgifter har antalet motorfordonstillgrepp under åren 1950—1954 ökat från 7 065 till 15 726. Föreliggande preliminära uppgifter från år 1955 utvisa, att antalet stigit till ej mindre än 25 051 tillgrepp. Vid utgången av år 1955 var antalet bilar i Stockholm 79 185. Tillgreppen av bilar i Stockholm ha under åren 1950—1955 ökat från 1 144 till 3 355. Detta skulle innebära att under 1955 var tjugutredje bil blev stulen. Som jämförelse meddelar trafiksäkerhetsutredningen, att i Norge antalet till försäkringsbolag anmälda stöldskador å bilar år 1954 utgjorde 187. För Danmarks del torde motsvarande siffra i stort sett vara lika låg. Trafiksäkerhetsutredningen meddelar vidare vissa från New York Times hämtade uppgifter, enligt vilka frekvensen av biltillgreppen i Stockholm uppskattas vara cirka fem gånger större än i New York.

Nödvändigheten att vidtaga åtgärder mot de tilltagande tillgreppen av motorfordon understrykes av *flertalet remissinstanser* liksom av *trafiksäkerhetsutredningen*. Man påtalar det förhållandet att dessa tillgrepp ofta leda till annan brottslighet i samband med att bilen användes. Det nämnes i detta sammanhang inbrottsstöld i sommarstugor och kiosker samt bensinstöld. Man framhåller också de ekonomiska konsekvenserna, bestående i de stora årliga kostnaderna i anledning av tillgreppen. Dessa kostnader utgöra en belastning även för samhällsekonomin. Från trafiksäkerhetsutredningens sida understrykes också den fara som biltjuvarna — ofta i avsaknad av körkort — utgöra för trafiksäkerheten på grund av vårdslös och hänsynslös framfart. Biltillgreppen och trafikförseelserna i samband med dessa äro enligt utredningen ägnade att undergräva respekten för trafikreglerna.

Beträffande frågan om den verkan stöldskydden skulle få uttalar trafiksäkerhetsutredningen att rattlåset är ett gott skydd mot tillgrepp. Det är känt att bilar med rattlås icke i nämnvärd omfattning äro utsatta för tillgrepp. Rattlåset är emellertid icke omöjligt att forcera. Om alla bilar komma att förses med rattlås, har man anledning förmoda att de mera kvalificerade biltjuvarna komma att tillägna sig den teknik och skaffa sig den verktygsutrustning, som erfordras för att bryta upp rattlåset. Förslaget att införa sådant lås i bilens obligatoriska utrustning utgör därför ingen slutgiltig lösning av problemet.

Liknande synpunkter som de av trafiksäkerhetsutredningen framförda anföras även av KAK.

Kriminaltekniska anstalten anför i denna fråga bl. a. följande:

Söker man den tekniska förklaringen till stölderna, må till en början konstateras, att på flertalet nu förekommande bilmodeller är låssäkerheten undermålig. Det är icke någon svårighet för en person att taga sig in i en låst bil och starta den. Några specialverktyg härför är icke nödvändiga. En skruvmejsel, en ledningstråd eller dylikt är som regel allt som behövs. I vissa fall är icke ens några verktyg nödvändiga. Genom flyttning av en säkring, förbikoppling av tändningslåset eller dylikt kan en bil startas och köras även om tändningen är låst. På ett fåtal av våra vanligaste bilmärken finnes i originalutrustningen ett ganska gott stöldskydd. Tidigare förekom sådant skydd i större omfattning men har denna detalj bortfallit å vissa av efterkrigsmodellerna.

Möjligheterna att på nu i trafik varande bilar aptera stöldskydd av effektivt slag äro relativt stora. Härmed nås dock icke 100 %-ig säkerhet men minskas möjligheterna att tillgripa fordonet avsevärt. Förutom det vanliga rattlåset ha bensinlåset, växelspaklåset, kondensatorlåset och det förstärkta tändningslåset visat goda skyddsegenskaper. En väl utförd larmanordning har jämväl vid flera tillfällen förhindrat stöld.

Många gånger skulle en förbättring av de redan befintliga låsanordningarna vara tillräcklig. Å sådana fordon där tändningslåset har tillräckligt hög dyrksäkerhet skulle tillfredsställande låsning kunna erhållas, om tändningslåsets baksida under instrumentbrädan tillsammans med strömförande ledaren till tändspolen inkapslades på ett effektivt sätt. Genom denna enkla åtgärd skulle säkerligen stölder av sådana biltyper avsevärt minska. — — —

Inom landet pågår för närvarande i samråd mellan polismyndigheterna och försäkringsbolagen inom olika områden en översyn av olika slag av stöldskydd för att därigenom ernå en god avvägning mellan kostnaderna för skyddet och de värden som skall skyddas. Bland annat kan nämnas att en utbyggnad nu pågår av inbrottsskydden för alla affärer, som saluföra i stöldhänseende begärligt gods t. ex. juvelerare, urmakare, pälshandlare etc. För belysande av verkningarna av det höjda skyddet på detta område må nämnas att under år 1950 förövades i Stockholm 110 butiksinbrott genom krossning av skyltfönster. År 1955 nedgick, sedan galler och larmanordning installerats i stora flertalet sådana affärer, dessa till 22, varav endast 5

voro inriktade mot objekt, där galler eller annan skyddsanordning installerats. Även låsskyddet för sådana bostäder, där större värden finnas, har genom bundna försäkringsvillkor förbättrats. Vid statens kriminaltekniska anstalt pågår för närvarande på inrikesdepartementets uppdrag en utredning för inbrottskyddets höjande genom en systematisk undersökning och klassificering av lås, kassaskåp och larmanordningar.

Det torde vara ofrånkomligt att snara åtgärder vidtagas för att effektivisera stöldskyddet för bilar. Sker detta kommer antalet bilstölder säkerligen att minskas, även om härigenom det icke är möjligt att helt förhindra dessa slag av brott.

Enligt anstaltens förmenande skulle största effekten vinnas, därest föreskrifter meddelades om skyldighet förse bilar med godkänd låsanordning. Alternativt torde, genom överenskommelse med bilhandlarna om att icke saluföra fordon utan godkänd låsanordning, stöldrisken i begränsad omfattning kunna nedbringas.

Bilhandlareförbundet anför, att det är uppenbart att om fordonsparken mera allmänt vore försedd med stöldskydd, detta skulle verka dämpande på bilstölderna. Man måste dock räkna med att om bilarna allmänt bleve utrustade med stöldskydd, tekniken uppövas hos ifrågavarande brottslingar. Själva tillgreppet av fordonet skulle emellertid bli mera komplicerat och, vilket väl är det viktigaste, ta längre tid. Dessutom måste man räkna med att det vore nödvändigt att medföra vissa verktyg för att göra stöldskyddet funktionsodugligt. Det är omöjligt att exakt bedöma värdet av stöldskyddet, men viss grad av effekt i detta avseende kan man dock räkna med att det har.

Biltarifföreningen anför:

Erfarenheten har visat, att en effektiv låsanordning har betydelse för förhindrandet av tillgrepp av motorfordon. Visserligen besitta våra »billänare» en anmärkningsvärd skicklighet när det gäller att öppna låsanordningar, men då ett gott lås medför, att vederbörande måste sysselsätta sig med detsamma så länge, att risk för upptäckt kan föreligga, bör låset i många fall ha en värdefull preventiv verkan.

Försäkringsbolagen ha funnit de effektiva låsanordningarna så betydelsefulla, att de ansett sig böra stimulera motorfordonsägarna till anskaffande av sådana. I detta syfte ha bolagen föreskrivit en rabatt av 50 procent på premien för stöldförsäkring, om det försäkrade motorfordonet är utrustat med ett av Polisens Tekniska Rådfrågningsbyrå i Stockholm godkänt lås.

Man hör ibland den uppfattningen uttalas, att om försäkringsbolagen föreskrev godkänd låsanordning som villkor för tecknande av stöldförsäkring, så skulle problemet med motorfordonstillgreppen därmed ha erhållit sin lösning. Denna uppfattning synes verklighetsfrämmande. Förekomsten av godkänd låsanordning försvårar tillgrepp av motorfordon men omöjliggör icke dessa. — I storstäderna visade det sig för flera år sedan, att solomotorcyklar, som numera äro helt dominerande, voro särskilt lockande för tillgrepp och deras beskaffenhet underlättade också tillgreppen. Som

villkor för tecknande av stödförsäkring av solomotorcyklar i dessa städer föreskrevs då, att motorcykeln skulle vara utrustad med av Polisens Tekniska Rådfrågningsbyrå i Stockholm godkänd låsanordning. För försäkringen gäller bestämmelsen, att låsanordningen skall vara satt i funktion, när fordonet lämnas utan tillsyn. År 1955 anmälades till försäkringsbolagen 1 581 stödförsäkringsskador i fråga om motorcyklar i Stockholm.

För närvarande synes det vara så, att »billånarna» i regel undvika motorfordon, som äro utrustade med låsanordning, och i stället intressera sig för motorfordon utan sådan anordning. Deras verksamhet inriktas alltså på de objekt, som äro lättast att tillgripa, vilket i och för sig är naturligt. Om man skulle kunna tänka sig, att alla motorfordon i vårt land blevo utrustade med godkända låsanordningar, så torde detta förhållande komma att förhindra en hel del motorfordonstillgrepp men »billånarnas» intresse för sådana tillgrepp skulle naturligtvis ej vara eliminerat härigenom. Man måste nog tyvärr befara, att sedan »billånarna» eventuellt förbättrat sina arbetsmetoder för tillgrepp av motorfordon, så skulle de fortsätta med sin verksamhet även om resultaten i fortsättningen ur deras synpunkt måhända ej blevo fullt så lyckade som tidigare. Med den skicklighet på området, som »billånarna» redan ådagalagt, torde en anpassning efter de nya förhållandena vara ganska lätt att åstadkomma för dem.

Vad angår kostnaden för att förse bilar med stöldskydd har kriminaltekniska anstalten upplyst att ett prövat och tillförlitligt sådant skydd f. n. kan erhållas för i medeltal cirka 100 kronor, inberäknat montering. Om tillförlitliga lås inmonterades å bilarna redan vid tillverkningen, skulle kostnaderna för skyddet säkerligen kunna avsevärt minskas. Monteringen skulle kunna utföras på ett betryggande sätt samtidigt som större garanti skulle erhållas för att låsen på intet sätt menligt skulle inverka på driftsäkerheten. En bilfabrikant har härjämte större möjligheter att välja det för biltypen lämpligaste låset, och genom massfabrikation kunna kostnaderna säkerligen väsentligen nedbringas. En förbättring av å bilar redan befintliga låsanordningar, bestående av inkapsling av tändningslåsets baksida och ledningen till tändspolen, skulle draga en kostnad av mellan 20 och 25 kronor. Inom egendomsskyddet bör som grundprincip gälla att kostnaderna för stöldskyddet skola stå i rimlig proportion till de värden som skola skyddas. Om denna regel överflyttas på de nu tillverkade biltyperna kan mycket lätt konstateras, att kostnaderna för nuvarande stöldskydd på intet sätt stå i rimlig proportion till bilens totala värde.

Bilimportörförbundet anser att om man gör stöldskydd obligatoriska endast för nya personbilar, synes det troligt, att man under en lång övergångsperiod förskjuter stölderna mot äldre bilar. Stölderna komma under sådana förhållanden icke att minska nämnvärt. Man bör därför, när man bedömer kostnaden för stöldskydden, räkna med stöldskydd på hela personbilsparken, vilket innebär en utgift av cirka 60 miljoner kronor. Härtill kommer 10—15 milj. kr. per år för nya bilar.

De huvudsakliga invändningar som framförts mot förslaget att lagstiftningsvägen införa skyldighet att försäkra bilarna med stöldskydd äro framför allt av principiell natur.

Trafiksäkerhetsutredningen anför härom bl. a. följande:

Det är samhället, som genom sina rättsvårdande organ skall vaka över att medborgarnas egendom i görligaste mån fredas för orättmätiga angrepp. Det är en för svensk rättsuppfattning främmande tanke att förplikta den enskilda att själv vidtaga åtgärder till förhindrande av att han blir bestulen på sin egendom. Skulle rattlåset föreskrivas som obligatorisk utrustning på bil, innebure detta, att samhället förklarar sig oförmöget att på detta område tillförsäkra medborgarna det skydd, vars upprätthållande är en av dess primära funktioner. Åtgärden skulle därför på sätt och vis få karaktären av en kapitulation inför en hastigt växande brottsfrekvens.

Häremot har anförts, att det på det politirättsliga området redan finnes exempel på fall, där man ålagt ägaren att skydda sin egendom mot tillgrepp. Här avses exempelvis det i förordningen om explosiva varor intagna stadgandet om skyldighet för den som innehar sådan vara att förvara den så, att det föreligger tillfredsställande säkerhet för att den ej åtkommes av obehörig. I detta och övriga liknande fall är det dock fråga om egendom av typisk allmänfarlig beskaffenhet. Bilen är däremot ingen i sig själv allmänfarlig egendom. Den är i vårt samhälle att betrakta som ett allmänt bruksföremål — i de flesta hänseenden fullt jämförbar med andra föremål, som allmänt utnyttjas av medborgarna.

Bakom tanken att förplikta ägaren att själv vidtaga åtgärder till förhindrande av bilstöld synes ibland såsom mer eller mindre outtalad skymta den åsikten, att den som utsättes för det brottsliga angrepp, som stölden utgör, i sin egenskap av ägare till den stulna egendomen själv är moraliskt medansvarig till gärningen därigenom att han icke gjort den i tillräcklig grad svåråtkomlig och alltså utsatt angriparen för frestelse att stjäla. Konsekvenserna av en sådan tanke finner utredningen vara i hög grad betänklig.

KAK anser att det från principiella synpunkter är i högsta grad stötande att pålägga de skadelidande fordonsägarna särskilda utgifter för anordningar, som de själva icke velat skaffa sig. Med samma rätt skulle man kunna föreskriva skyldighet för varje lägenhetsinnehavare att insätta cylinderlås i sin ytterdörr. KAK framhåller som sin uppfattning att man i stället borde genom propaganda stimulera bilägarna till anskaffning av rattlås, något som också skett bl. a. från KAK:s sida. Man kan också sannolikt förvänta införande av rattlås som standard på nya bilar i ökad omfattning. Någon tvångsåtgärd bör därför enligt KAK:s uppfattning därför lämpligen icke företagas. KAK har vidare återopat och anslutit sig till de uttalanden trafiksäkerhetsutredningen gjort i ämnet.

Även *Motormännens riksförbund* instämmer i vad trafiksäkerhetsutredningen anför och hänvisar dessutom till att förbundet redan år 1953 i yttrande över föreningens Front mot tjuven framställning förklarar sig icke

kunna tillstyrka att bestämmelser infördes om obligatoriskt rattlås. I det yttrande förbundet då avgav heter det bl. a.:

I skrivelse till Kungl. Maj:t har föreningen Front mot tjuven också framhållit, att den är väl medveten om att ett genomförande av dess förslag kommer att mötas med den invändningen, att man näppeligen kan betunga bilägarna med de kostnader, som inköp och montering av vissa låsanordningar skulle innebära. Föreningen har emellertid förklarat sig vara av den mening, att, om särskilda låsanordningar bleve obligatoriska, fabrikanterna i fortsättningen skulle komma att utrusta bilarna med sådana låsanordningar, i vilket fall ökning av bilarnas försäljningspris icke skulle behöva befaras.

I anledning av vad från föreningens sida sålunda anförts har Motormännens Riksförbund i skrivelse till generalagenterna för flertalet till Sverige importerade bilfabrikat förhört sig angående dels generalagenternas uppfattning om huru fabrikanterna skulle komma att ställa sig till rattlås el. dyl. såsom standardutrustning, dels kostnaderna för montering av sådana lås såsom extra utrustning. I de inkomna svaren har det med något enstaka undantag förklarats, att det måste betraktas såsom uteslutet eller i varje fall ytterst osannolikt, att fabrikanterna skulle komma att montera rattlås eller liknande anordning såsom standardutrustning. Såsom motivering för detta svar har i första hand angivits, att bilstölderna icke utgöra något problem i annat land än i Sverige. Även andra argument ha därjämte anförts emot rattlås och liknande anordningar. En stor engelsk koncern har sålunda framhållit, dels att man icke anser sig kunna erhålla fullständig säkerhet för att ett rattlås icke träder i funktion, då fordonet är i rörelse, dels att i händelse av standardtillverkning i större skala av vissa låstyper biltjuvarna sannolikt snart nog skulle lära sig att bryta upp dessa lås.

Såvitt av ovannämnda svar på förbundets förfrågningar kan bedömas, är det icke att räkna med att fabrikanterna annat än undantagsvis komma att förse bilarna med rattlås el. dyl., även om sådana anordningar bleve obligatoriska i Sverige. Införande i vägtrafikförordningen av de av föreningen föreslagna bestämmelserna skulle förty med största sannolikhet få till följd, att bilägarna betungades med en extra kostnad, uppgående till i genomsnitt mera än 100 kronor, för att skydda sin egendom mot stöld. Enligt förbundets mening kan det icke anses skäligt att tvångsvis belasta bilägarna med kostnader av sådan storleksordning.

Bilhandlareförbundet anför bl. a.:

Förbundet har redan tidigare verkat för en allmän användning av stöldskydd. Förbundet har sålunda varit i kontakt med tillverkare av stöldskydd, försäkringsbolag och liknande för att undersöka förutsättningarna för en särskild kampanj i detta avseende. Ännu har det dock icke varit möjligt att starta denna kampanj, men förbundets intresse för en sådan kvarstår likväl. I detta sammanhang kan nämnas, att förbundet vid 1955 års kongress uttalade sig för att fabriksnya bilar skulle vara försedda med stöldskydd. (Biltjuvarnas intresse är främst inriktat på de senaste modellerna, varför ett krav avseende de redan i bruk varande fordonen delvis finge anses omöjligt. Dessutom är det en ganska omfattande rent teknisk procedur att förse samtliga i bruk varande bilar med stöldskydd.) Att emel-

lertid göra stöldskyddet till en i lag föreskriven obligatorisk utrustningsdel vore dock från förbundets utgångspunkt såväl principiellt som praktiskt olämpligt. Det måste i första hand vara en samhällsuppgift att skydda den enskilda äganderätten. — — — Stora grupper bilägare är bosatta i sådana trakter, där bilstölderna, som företrädesvis är ett storstadsproblem, icke förekommer. Dessutom har stora grupper bilägare sådana möjligheter att låsa in sina bilar på nätterna, att dessa problem knappast kan ha något intresse för dem.

Biltarifföreningen hänvisar till att föreningen år 1953 tillstyrkt det av föreningen Front mot tjuven framförda förslaget såsom ett värdefullt led i kampen mot biltillgreppen samt uttalar vidare bl. a.:

Trots rabattförmånen å stödförsäkringspremierna äro endast en mindre del av de stödförsäkrade motorfordonen utrustade med godkänd låsanordning. Enbart genom rabattförmånen synes man därför ej kunna nå det eftersträfvade målet. Att märka är också, att en hel del motorfordonsägare genom att de ha tillgång till garage eller andra förvaringsutrymmen torde anse, att låsanordning är av mindre intresse för dem. — — —

Beträffande en eventuell fordran från försäkringsbolagens sida på godkänd låsanordning som villkor för tecknande av stödförsäkring, så bör även erinras om att en betydande del av våra motorfordon icke äro stödförsäkrade. Dessa motorfordon skulle ju icke beröras av försäkringsbolagens åtgöranden och beträffande dem skulle alltså problemet allttjämt vara olöst.

Frågan om motorfordonsstölderna synes hänföra sig till ett problemkomplex, som är betydligt mer komplicerat än att det skulle kunna förväntas erhålla en lösning enbart genom införande av bestämmelse om obligatoriska låsanordningar. Sådana låsanordningar kunna utgöra ett värdefullt hjälpmedel på vägen mot problemets definitiva lösning.

Trafiksäkerhetsutredningen har vidare i sitt förut omnämnda yttrande framhållit en del ytterligare synpunkter i frågan om införande av obligatoriskt stöldskydd. Utredningen anför härom:

Biltjuvarna rikta f. n. sina angrepp huvudsakligen mot personbilar. Motorcyklar tillgripas i mindre omfattning och lastbilar och bussar utöva ingen större lockelse på biltjuvarna. Det kan därför förefalla naturligt att — såsom föreningen Front mot tjuven förordat — begränsa skyldigheten till att avse endast personbilar. Men bleve personbilarna härigenom skyddade för tillgrepp, föreligger uppenbarligen en betydande fara för att biltjuvarna komma att övergå till att stjäla lastbilar och motorcyklar, som härigenom bleve utsatta för en avsevärt högre stöldrisk än vad för närvarande är fallet. Det vore ur denna synpunkt önskvärt, att man föreskreve rattlåset såsom obligatorisk utrustning även beträffande andra slag av motorfordon. En föreskrift härom torde dock icke komma att av fordonsägarna uppfattas såsom rimlig.

Bilstölderna äro vidare i första hand ett storstadsproblem. Drygt hälften av alla till försäkringsbolagen anmälda stöldskador hänför sig sålunda enbart till Stockholm. De bilar, som brukas på landsbygden, tillgripas endast i relativt obetydlig omfattning. En bestämmelse om rattlås måste emellertid vara generell och gälla alla bilar oberoende av var de användas.

För sådana grupper av bilägare, vilka använda sina fordon i de glest befolkade delarna i landet och som regelmässigt förvara fordonen i låst garage, då de icke användas, måste en bestämmelse om rattlös te sig i hög grad omotiverad.

Såvitt utredningen kunnat utröna har man icke i något land ålagt bilägarna att förse sina fordon med rattlös. Från en bestämmelse härom måste man därför undantaga utländska bilar, som införs här i landet för att tillfälligt brukas. Men bleve svenska bilar regelmässigt försedda med rattlös samtidigt som sådant lös ej förekomme på bilar med utländsk registreringsskylt, finge man utgå från att den som ville stjäla en bil i första hand koncentrerade sina angrepp mot de utländska bilarna, som härigenom komme att bli utsatta för en överrisk att bli stulna. En bilstöld förorsakar väl alltid ägaren både besvär och kostnader, men en bilande utländsk turist, som ju i särskilt hög grad är beroende av sitt fordon, försättes i ett mycket bekymmersamt läge, om han blir berövad sitt fordon. Den avsevärda stöldrisk, som de utländska bilarna komme att bli utsatta för, skulle menligt komma att inverka på Sveriges anseende som turistland.

Ett straffsanktionerat stadgande om rattlös måste — för att bli effektivt — förbindas med skyldighet för föraren att tillsluta låsanordningen, så snart han lämnade fordonet. Ett sådant stadgande skulle i praktiken komma att leda till orimliga och för den enskilde medborgarens rättskänsla högst stötande konsekvenser. En fullt laglydig och omdömesgill och ur trafik-säkerhetssynpunkt oförvitlig medborgare, som tillfälligtvis råkat glömma att sätta låset i funktion och därefter blir frånstulen sin bil, skulle alltså, utöver det besvär och det obehag, som biltjuven åsamkat honom, även komma att bli bestraffad för det han glömt att tillsluta rattlåset. Och detta samtidigt som biltjuven kanske ginge fri från ansvar, antingen därför att han icke kunde anträffas eller därför att åtalet eftergäves mot honom. — Dylika situationer komma sannolikt aldrig att vinna förståelse i det allmänna rättsmedvetandet.

Utskottet

Antalet olovliga tillgrepp av bilar har på senare år visat en mycket stark stegring. Enligt av Svenska automobiltarifföreningen redovisade siffror över antalet till trafikförsäkringsanstalterna anmälda stöldskador å bilar anmäldes sålunda under år 1955 11 651 skador, vilket innebär en ökning i förhållande till år 1950 på omkring 400 procent. Denna höga frekvens av motorfordonstillgrepp förefaller vara en specifikt svensk företeelse. I våra grannländer synas nämligen olovliga tillgrepp av motorfordon förekomma i väsentligt mindre utsträckning.

Denna för Sverige skrämmande utveckling har gjort det alltmer angeläget att söka nedbringa tillgreppsfrekvensen. Härmed sammanhängande problem ha även upptagits i ett flertal vid innevarande riksdag väckta motioner. Därvid har i samtliga förevarande motioner föreslagits att göra stöldlös å bilar obligatoriska. I de likalydande motionerna I: 131 och II: 170 tillägges därjämte, att obligatoriska stöldlös ej torde lösa bilstöldproblemet i dess helhet utan att föreskrifter härom borde samordnas med andra åtgärder

berörande såväl bilistens egna skyddsåtgärder och samhällets reaktioner som rent psykologiska faktorer. De i dessa motioner sålunda upptagna mera allmänna frågorna ha avhandlats inom allmänna beredningsutskottet i vidare sammanhang i samband med att detta utskott behandlat vissa motioner rörande ungdomskriminalitet och ha därvid föranlett vissa ställningstaganden från detta utskotts sida. (Se allmänna beredningsutskottets utlåtande nr 22). Med hänsyn härtill och då biltillgrepp till ojämförligt största delen förövas av unga lagöverträdare finner sig första lagutskottet sakna anledning att på grund av här förevarande motioner ingå i bedömning av dessa spörsmål även såvitt de må angå bilstölder av andra än ungdomar.

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

Olika vägar synas erbjuda sig att åstadkomma en ökad användning av stöldskydd å bilar. Det kan tänkas möjligt att ernå utfästelser från bilimportörer och bilhandlande att icke importera eller saluföra nya bilar utan att dessa äro försedda med effektiva stöldskydd. Enligt vad utskottet in-

hämtat pågå f. n. också underhandlingar härom mellan Kungl. Maj:ts kansli och nämnda företagares organisationer. Vidare skulle kunna anvisas den utvägen att försäkringsbolagen föreskrev godkänd låsanordning som villkor för tecknande av stöldförsäkring. Mot en sådan lösning kan — såsom automobilarifföreningen framhåller — visserligen invändas, att då en betydande del av motorfordonen ej äro stöldförsäkrade, många bilar ej skulle komma att utrustas med stöldskydd. Å andra sidan kan emellertid denna metod sägas ha den fördelen att därigenom monterandet av stöldskydd på ett naturligt sätt begränsades till just de bilar, beträffande vilka risken för tillgrepp tedde sig beaktansvärd.

Slutligen kan naturligen lagstiftningsvägen framtingas effektivare låsanordningar. Att sådana funnes skulle kunna tänkas göras till förutsättning för en bils registrering, och bestämmelse härom kunde kombineras med stadgande om straff för den som innehade fordon, vilket ej vore utrustat med godkänt skydd. Mot en sådan lagstiftning har gjorts vissa principiella invändningar. Man har — såsom i trafiksäkerhetsutredningens ovannämnda skrivelse — framhållit, att det tillkommer samhället att skydda medborgarna till deras egendom och att den enskilde ej borde genom rättsliga sanktioner åläggas att värja sig mot att bli bestulen. Vissa exempel på regler av sådan innebörd finnas dock i lagstiftningen. Förutom det av trafiksäkerhetsutredningen omnämnda stadgandet i förordningen om explosiva varor må erinras om att vapenförordningen i vissa fall ålägger en straffsanktionerad skyldighet att förvara vapen och ammunition på sådant sätt, att de ej åtkommas av obehörig. Motsvarande bestämmelser finnas i giftstadgan beträffande gifter. Vidare kan nämnas att enligt butiksstängningslagen med anslutande författning för försäljning genom automatapparat kräves, att apparattypen är godkänd av jämte annan myndighet även statens kriminaltekniska anstalt. Det kan visserligen göras gällande, att de fall där en ägare sålunda särskilt ålagts att skydda sin egendom äro av speciellt slag, i det att antingen egendomen är av särskilt farlig beskaffenhet eller, såsom beträffande automathandeln, fråga är om en näringsreglerande författning. Härifrån skulle då steget vara långt till att för alla och envar föreskriva en motsvarande skyldighet beträffande ett sådant allmänt bruksföremål som en bil. Om emellertid ett motorfordon — såsom vid olovligt tillgrepp därav i allmänhet blir förhållandet — framföres av en oskicklig och hänsynslös förare, lär det i fråga om allmänfarlighet kunna väl jämföras med den förutnämnda egendom som måste särskilt noga förvaras. Med angivet betraktelsesätt, att särskilt farlig egendom skall förvaras särskilt omsorgsfullt, behöves det därför icke te sig för svensk rättsuppfattning främmande att införa regler av sådant slag beträffande motorfordon. De anlagda trafiksäkerhetssynpunkterna kunna även göra det naturligt att sådana regler intagas i trafikförfattning. Utskottet saknar anledning att i förevarande samman-

hang ingå på frågan om hur sådana bestämmelser närmare böra utformas. Det kan dock framhållas att eventuella föreskrifter om obligatoriskt stöldlås torde böra begränsas till endast fabriksnya bilar. Vidare kan tilläggas, att ett straffsanktionerat stadgande om skyldighet att utrusta bil med stöldskydd icke med nödvändighet behöver förbindas med bestämmelse om straffsanktionerad skyldighet för föraren att alltid tillsluta denna låsanordning, då han lämnar fordonet. Finnes särskilt stöldskydd monterat, lär nämligen ägarens intresse av att förhindra tillgrepp utgöra ett fullt tillräckligt incitament för att anordningen också användes. Om särskild skyldighet att alltid använda stöldskyddet ej ålägges, undgås de stötande konsekvenserna av ett sådant stadgande, vilka påtalats av trafiksäkerhetsutredningen.

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

De sålunda framhållna synpunkterna synas utskottet böra genom skrivelse till Kungl. Maj:t bringas till Kungl. Maj:ts kännedom.

Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen i anledning av förevarande motioner, I: 131 och II: 170 samt II: 31 och II: 50, måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening giva till känna vad utskottet ovan angivit.

Stockholm den 4 maj 1956

På första lagutskottets vägnar:

OLOV RYLANDER

Vid detta ärendes behandling ha närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Branting, Lindblom, Per Olofsson, fru Sjöström-Bengtsson, fru Gärde Widemar, herrar Magnusson, Erik Svedberg och Theodor Johansson;

från a n d r a kammaren: herrar Rylander, Landgren, Gustafsson i Borås, Onsjö, fru Johansson i Skövde, herr Östlund, fru Löfqvist och fru Eriksson i Stockholm.

Reservation

av herrar *Lindblom, Magnusson, Theodor Johansson, Onsjö* och *Östlund*, vilka ansett, att utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

Antalet olovliga — — — (lika med utskottet) — — — mindre utsträckning.

Denna för — — — (lika med utskottet) — — — än ungdomar.

Vad angår — — — (lika med utskottet) — — — till godo.

Olika vägar kunna erbjuda sig att åstadkomma en ökad användning av stöldskydd å bilar. Utskottet har sig bekant att mellan Kungl. Maj:ts kansli och organisationerna inom bilbranschen f. n. pågå underhandlingar i syfte att ernå en utveckling i den önskade riktningen. Det är utskottets uppfattning att mycket skulle kunna vinnas genom en propagandakampanj i förening med den redan förekommande eller en eventuell ytterligare rabatterning av stödförsäkringspremierna för de bilägare, som förse sina bilar med stöldskydd. Såväl branschorganisationerna som försäkringsbolagen ha härvidlag en viktig uppgift att fylla. Av bilhandlareförbundets remissyttrande framgår, att det förefinnes livligt intresse att verka för åtgärder av dylikt slag. Det finnes enligt utskottets mening all anledning förvänta att en sådan verksamhet skulle medföra att åtminstone beträffande de fabriksnya bilarna en väsentligt större del än hittills kommer att förse med effektivt stöldskydd. Genom att gå fram på frivillighetens väg i stället för att vidtaga mera tvångsmässiga åtgärder vinnes även den fördelen att varje bilägare får sin uppmärksamhet riktad på problemet och beredes tillfälle att själv och i samråd med andra bedöma om den risk för tillgrepp som må föreligga i hans fall och å den ort där han företrädesvis använder sin bil bör föranleda till ytterligare försiktighetsåtgärder från hans sida. Den enskilde bilägaren blir härigenom på ett annat sätt än om tvångsåtgärder vidtagas engagerad i kampen mot bilstölderna, något som torde öka hans intresse och också motverka att han brister i tillsynen över sin bil.

Såväl i förevarande motioner som tidigare har framförts tanken att man genom lagstiftning skulle kunna framtvinga effektivare låsanordningar på bilarna. Utskottet hyser för sin del mycket starka betänkligheter mot att beträda en sådan väg. En lagregel om stöldskydd såsom obligatorisk utrustning å bilar måste för att bli effektiv sanktioneras med straff. Det kan icke anses förenligt med svensk rättsuppfattning att med hot om straff tvinga den enskilde, som har ett berättigat anspråk på att till sin egendom åtnjuta skydd från samhällets sida, att på visst sätt taga vård om sina personliga tillhörigheter i allmänhet. Visserligen ha anförts exempel på regler i lagstiftningen, vilka stadga straffsanktionerad skyldighet att förvara eller handha egendom på sådant sätt, att de ej åtkommas av obehörig. Den egendom det här gäller, d. v. s. explosiva varor, vapen och ammunition samt gif-

ter, är emellertid i sig själv av sådan beskaffenhet, att betydande allmänfara kan uppkomma därav. Bilen kan däremot icke i och för sig anses representera ens tillnärmelsevis en liknande grad av allmänfara, något som väl bekräftas redan därav att den tillåtits bli snart sagt var mans egendom. Att bilen ofta i samband med tillgrepp föres av en oskicklig och hänsynslös förare, tillhörande en mindre kategori unga biltjuvar, kan icke anses motivera att den i fråga om allmänfarlighet jämföres med förutnämnda särskilt farliga egendom. Emot förslaget om lagstadgat obligatoriskt stöldskydd kan också — såsom trafiksäkerhetsutredningen anfört — göras den invändningen att en sådan anordning icke kan väntas möta någon förståelse hos de grupper av bilägare som använda sina fordon företrädesvis i sådana delar av landet, där bilstölder äro föga förekommande. Det kan vidare starkt ifrågasättas om icke ett straffsanktionerat stadgande om stöldskydd måste förbindas med bestämmelse om straffsanktionerad skyldighet för föraren att alltid sätta denna låsanordning i funktion, då han lämnar fordonet. Flera av de förekommande stöldskydden äro av sådan konstruktion att det är förenat med åtskilligt besvär och tidsutdräkt att bringa dem i funktion. Det kan också förekomma vissa situationer då det för bilägaren kan te sig tämligen onödigt att använda sig av låsanordningen. En bestämmelse av angivet slag skulle helt visst — såsom trafikförsäkringsutredningen anfört — leda till konsekvenser, stötande för den enskilde medborgarens rättskänsla. Det kan ytterligare tilläggas att tveksamhet kan råda huruvida vissa av de f. n. förekommande rattläsen äro fullt tillförlitliga ur trafiksäkerhets-synpunkt. Utskottet anser att mot lagstiftning på förevarande område av den art som föreslagits kunna resas sådana invändningar av såväl principiell som praktisk natur att den vägen för frågans lösning icke bör beträdas.

Såväl trafiksäkerhetsutredningen som flertalet remissinstanser ha ställt sig bestämt avvisande till tanken att genom lagstiftning föreskriva obligatoriskt stöldskydd på bilarna.

Av vad sålunda anförts framgår att utskottet finner det angeläget att bilar i ökad utsträckning förses med effektiva stöldskydd. Ett sådant resultat bör åstadkommas endast genom åtgärder som kunna vidtagas på frivillighetens väg. Såsom framgår av det ovanstående har Kungl. Maj:t tagit vissa initiativ för att i en sådan ordning söka lösa förevarande problem. Då Kungl. Maj:t alltså har sin uppmärksamhet fäst härpå, synes någon åtgärd från riksdagens sida icke påkallad.

På grund härav får utskottet hemställa,

att förevarande motioner, I: 131 och II: 170, II: 31 samt II: 50, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.