

## Nr 22

### *Utlåtande i anledning av väckta motioner om obligatoriskt stöldskydd på bilar.*

Första lagutskottet har behandlat två inom riksdagen väckta, till lagutskott hänvisade motioner, nr 561 i första kammaren av herr *Eric Carlsson* samt nr 692 i andra kammaren av herr *Sjönell*. I motionerna, vilka är lika lydande, hemställes att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och därav föranledda förslag i vad avser frågan om obligatoriskt stöldskydd på bilar.

Motionerna har remissbehandlats.

### **Motionerna**

I motionerna anföres att under senare år antalet tillgrepp av motorfordon och då särskilt bilar ökat påtagligt. Bilstölderna åsamkar enligt motionärerna samhället stora ekonomiska förluster. De personer, som tillgriper bilar, är ofta dåligt utbildade som förare och utgör särskilt vid flyktförsök en allvarlig trafikfara. För att komma till rätta med de problem, som bilstölderna utgör, är enligt motionärerna tillgreppsförsvårande åtgärder i varje fall på kort sikt mest effektivt. Motionärerna anser en skärpt lagstiftning i detta avseende nödvändig och förordar en utredning av frågan om obligatoriskt stöldskydd för bilar.

### **Historik**

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

Till en början må erinras om att i interpellation vid *1949 års riksdag* till chefen för justitiedepartementet riktades bl. a. frågor om statsrådet ansåg att de olovliga tillgreppen av motorfordon nått sådan frekvens att särskilda åtgärder var påkallade och 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 förövades av ungdomar, utgjorde ett mycket allvarligt problem. Det mest effektiva sättet att minska de olovliga tillgreppen av motorfordon var 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 likalydande motioner (I: 73 och II: 81), 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 hemställdes 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 skulle kunna vidtagas. 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 avgav i skrivelse den 14 februari 1956 yttrande i ämnet. I detta yttrande avvisade utredningen bestämt förslaget om införande av föreskrifter om obligatoriskt rattlås.

Frågan om stöldskydd för bilar behandlades av 1956 års riksdag i anledning av motioner (I: 131 och II: 170 samt II: 31 och II: 50). I motionerna hemställdes bl. a. om utredning av möjligheten att föreskriva obligatoriskt stöldskydd för bilar.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande (nr 30), vari lämnades redogörelse för bl. a. 1953 års trafiksäkerhetsutrednings ställningstagande till frågan samt remissyttranden över motionerna, fann första lagutskottet ej erforderligt att begära utredning i ämnet men hemställde att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening gav till känna vad utskottet i utlåtandet anfört. Utskottet anförde i utlåtandet följande.

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 stöldlås å bilar obligatoriska. I de likalydande motionerna I: 131 och II: 170 tillägges därjämte, att obligatoriska stöldlås 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 spørsmål 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 stödförsäkringspremier 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 inhämtat pågå f. n. också underhandlingar härom mellan Kungl. Maj:ts kansli och nämnda företagens organisationer. Vidare skulle kunna anvisas den utvägen att försäkringsbolagen föreskrevo godkänd låsanordning som villkor för tecknande av stödförsäkring. Mot en sådan lösning kan — såsom automobiltarifföreningen framhåller — visserligen invändas, att då en betydande del av motorfordonen ej äro stödförsäkrade, 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 lagstiftningens vägen framtingas effektivare låsanordningar. Att sådana funnes skulle kunna tänkas göras till förutsättning för en bils registrering, och bestämmelser 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 ovan nämnda 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, behöver 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 sammanhang 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 eftersträfvade 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 åvägbringas på annat sätt, ej hysar principiella betänkligheter mot att en lösning av frågan lagstiftningsvägen upptages till övervägande.

Vid utskottets utlåtande var fogad en reservation, vari hemställdes att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Genom motion till 1959 års riksdag aktualiserades ånyo frågan om lagstiftning angående stöldskydd för bilar. Motionen föranledde i enlighet med första lagutskottets hemställan (utl. nr 11) icke någon riksdagens åtgärd. Härvid åberopades att en *undersökning* av spörsmålet pågick. I mars 1959 hade nämligen numera justitierådet E. Wahlberg förordnats att inom justitiedepartementet undersöka möjligheterna att snabbt öka frekvensen av effektiva stöldlås i bilparken. Undersökningen skulle avse frågan om det var möjligt och önskvärt att genom lagstiftning snabbare än som kunde antagas ske på frivillighetens väg åstadkomma en sådan frekvens av stöldskydd att den på ett verkligt effektivt sätt nedbringade antalet bilstölder. Från utredningsmannens sammanfattning må här följande återgivas.

Stöldskyddsfrekvensen i fråga om fabriksnya bilar utgjorde den 1 november 1959 92 %. Det kan förutses, att, även utan tvingande lagstiftning, före utgången av år 1960 praktiskt taget alla fabriksnya personbilar, åtminstone i tätorterna, kommer att försäljas med stöldskydd. Av den nuvarande personbilsparken, vilken omfattar ca 1,1 miljon fordon, kan 50 % eller 550 000 bilar beräknas sakna stöldskydd. I Stockholm, där antalet

personbilar utgör ungefär 100 000, ligger stöldskyddsfrekvensen vid ungefär 70 %, vilket innebär, att i runt tal 30 000 stockholmsbilar för närvarande är utan stöldskydd.

Utredningsmannen har funnit, att det utan tvingande lagstiftning kan beräknas dröja i Stockholm tre år, i Göteborg och Malmö fyra—fem år samt i landets övriga tätorter fem—sex år, innan man kommit därhän, att praktiskt taget samtliga personbilar är försedda med stöldskydd. Med hänsyn till stöldskyddsfabrikanternas och bilverkstädernas resurser bör vid en lagstiftning övergångstiden i fråga om begagnade bilar ej sättas kortare än två år. Då anhopningar hos bilverkstäderna vid utgången av övergångstiden ej kan uteslutas, synes man få räkna med att en lagstiftning ej kan få full effekt förrän tidigast vid utgången av år 1962. Slutsatsen blir, att man för Stockholms del ej har något att vinna med en lagstiftning. Tidsvinsten skulle i Göteborg och Malmö ej bli mer än ett—två år. I landets övriga tätorter skulle den bli två—tre år. På de tre storstäderna, Stockholm, Göteborg och Malmö, faller tillhoppa ca 56 % av samtliga biltillgrepp. Enbart Stockholm har ca 36 % av biltillgreppen i riket.

Effekten av en lagstiftning blir emellertid i väsentlig grad beroende av de kontrollmöjligheter, som står till buds. Det torde vart praktiskt ogenomförbart att anordna en effektiv kontroll av samtliga bilar med avseende å förefintligheten av stöldskydd. Inskränker man sig å andra sidan till stickprovskontroller, är det emellertid tvivelaktigt, om i realiteten lagstiftningsåtgärder överhuvudtaget kommer att leda snabbare till målet än den hittills valda vägen med frivilliga åtaganden från bilorganisationernas sida. Lagstiftningsvägen har den nackdelen, att bestämmelserna måste omfatta alla bilar, alltså även bilar i glesbygder, där stöldrisken är liten. Biltillgreppen har under 1959 visat en markant nedgång. Då nedgången, åtminstone delvis, torde vara att tillskriva det successivt ökande inslaget av stöldskydd i bilparken, kan, även utan en lagstiftning om stöldskydd, biltillgreppen under de närmaste åren väntas förete en fallande kurva.

Med hänsyn till vad nu anförts har utredningsmannen funnit en lagstiftning om stöldskydd i dagens läge ej vara tillräckligt motiverad. Utredningsmannen föreslår därför, att några lagstiftningsåtgärder ej vidtages för närvarande utan att den fortsatta utvecklingen avvaktas.

För den händelse lagstiftning ansågs böra tillgripas framlade emellertid utredningsmannen förslag härtill, innebärande att i vägtrafikförordningen föreskrift skulle införas att personbilar samt vissa bussar och lastbilar skulle vara försedda med rattlås eller annan dylik anordning till förhindrande av att fordonet brukades av obehörig person. Utredningsmannen ansåg ej erforderligt att denna bestämmelse förbands med stadgande om skyldighet för föraren att alltid tillsluta låsanordningen, när han lämnar fordonet.

Utredningen remissbehandlades. Det helt övervägande antalet remissinstanser anslöt sig till utredningsmannens ställningstagande. I beslut den 1 april 1960 fann *Kungl. Maj:t* i enlighet med utredningsmannens förslag att ärendet ej för det dåvarande föranledde någon *Kungl. Maj:ts* åtgärd.

Här må vidare erinras om en i juni 1956 träffad *överenskommelse med bilhandelns organisationer m. fl.* om frivilliga åtgärder för utrustande av

personbilar med stöldskydd. Överenskommelsen innebar att bilhandeln i utrustningen på fabriksnya personbilar skulle inkludera stöldskydd och att bilverkstäderna i mån av arbetskraftstillgång skulle inrikta sig på och verka för montering av stöldskydd på begagnade personbilar. Vidare skulle en propagandakampanj för anskaffning av stöldskydd till i trafik varande personbilar föras och försäkringsbolagen lämna vissa rabatter på stödförsäkringspremien för personbilar, om bilen var försedd med godkänd låsanordning. Slutligen skulle enligt överenskommelsen anskaffningen av stöldskydd till personbilar statistiskt följas i och för utrönande av åtgärdernas effekt i kampen mot bilstölderna. Enligt vad som upplysts under remissbehandlingen av nu förevarande ärende har överenskommelsen år efter år förnyats och tillämpas alltjämt. Vad gäller stödförsäkringens utformning har upplysts att försäkringsbolagen först införde en rabatt på *stödförsäkringspremien* för sådana bilar, som var försedda med fullgoda lås. Bolagen övergick emellertid, då rabatten blev relativt obetydlig, år 1958 till att i stället tillämpa en självrisk av 300 kronor vid stöld av fordon, som saknat godkänt stöldskydd eller där stöldskyddet icke varit i funktion vid stöldtillfället. Genom den nya biltariff, som trätt i kraft den 1 februari 1966, har utöver nämnda självrisk införts en generell obligatorisk självrisk om 100 kronor bl. a. vid stöldskador.

### Remissyttranden

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från *rikspolisstyrelsen*. Vidare har tillfälle att avge yttrande beretts *Folksam*, *Motorbranschens riksförbund*, *Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD)* och *Svenska försäkringsbolags riksförbund*. Därjämte har yttrande i ärendet inkommit från *Trafikförsäkringsföreningen*.

Motionerna tillstyrkes endast av Trafikförsäkringsföreningen, till vars yttrande Folksam hänvisat.

*Rikspolisstyrelsen* lämnar i sitt yttrande först följande statistiska uppgifter angående bilstölderna.

| År         | Fullbordade brott | Försök | Hela antalet | Ändring i % sedan föregående år |
|------------|-------------------|--------|--------------|---------------------------------|
| 1958 ..... | 11 860            | 9 018  | 20 698       | + 14,6                          |
| 1959 ..... | 10 046            | 7 676  | 17 722       | — 14,9                          |
| 1960 ..... | 10 210            | 8 009  | 18 219       | + 2,8                           |
| 1961 ..... | 11 583            | 9 385  | 20 968       | + 15,1                          |
| 1962 ..... | 12 862            | 10 974 | 23 836       | + 13,7                          |
| 1963 ..... | 13 300            | 11 687 | 24 987       | + 4,8                           |
| 1964 ..... | 14 770            | 12 189 | 26 959       | + 7,9                           |

För år 1965 har statistiska centralbyrån redovisat totalsiffran 30 056. Några uppgifter beträffande fördelningen mellan fullbordade brott och försök har ännu icke kunnat erhållas.

Rikspolisstyrelsen anför vidare att det mycket höga antalet bilstölder från flera synpunkter är ett allvarligt samhällsproblem. Biltjuven utgör således en betydande fara från trafiksäkerhetssynpunkt, och bilstölden, som huvudsakligen förövas av ungdom, blir ofta det första steget mot en mer allvarlig och bestående kriminalitet. Bilstölderna innebär också en relativt hård ekonomisk belastning. De årliga kostnaderna och förlusterna med anledning av bilstölder kan enligt rikspolisstyrelsen beräknas uppgå till i runt tal 60 miljoner kronor. Rikspolisstyrelsen omtalar att styrelsen utarbetat ett särskilt handlingsprogram för att bekämpa den växande bilbrottsligheten och anför i denna del.

För att med större framgång kunna uppspåra gärningsmännen har styrelsen utfärdat anvisningar rörande kriminalteknisk undersökning av anträffade stulna fordon. — Inom kort utgår från styrelsen en broschyr till bilägarna med råd och anvisningar om hur de själva genom skilda slag av åtgärder kan skydda sina fordon mot brottsliga angrepp. Bilägarna uppmanas här att skaffa tillförlitliga stöldskydd, att alltid sätta dessa skydd i funktion, då de lämnar bilen, att inte kvarlämna kameror, kikare och annan liknande egendom i bilarna o. s. v. — Inom styrelsen har också utarbetats ett förslag om centralregistrering av stulna motorfordon. Enligt samma förslag skall de inkomna uppgifterna enligt vissa regler snabbt spridas över landet bl. a. via telex och radio. Förslaget, som f. n. bearbetas inom styrelsen, syftar till att underlätta efterspaningen av stulna fordon. — I avsikt att förbättra möjligheterna till att identifiera motorfordon, som tillgripes i tillägnelseuppsåt, överväger styrelsen vidare att till Konungen göra framställning om sådan ändring av 1 § vägtrafikkungörelsen att fordons chassinummer eller motsvarande instansas på fordonet så att det inte så lätt som nu är fallet kan skadas eller helt avlägsnas.

Vissa av de i marknaden förekommande stöldskydden är mycket lätta att forcera. Styrelsen avser därför att verka för en förbättrad konstruktion av stöldskydden.

Beträffande motionernas förslag om obligatoriskt stöldskydd för bilar framhåller styrelsen att det för svensk rättsuppfattning är en helt främmande tanke att förplikta den enskilde att vidta åtgärder till skydd för sin egendom. Därtill kommer att det knappast är behövt att låta stöldskydd ingå som obligatorisk utrustningsdetalj, enär inte mindre än 90 procent av personbilarna i dag är utrustade med sådant skydd. På i huvudsak nu anförda grunder avstyrker rikspolisstyrelsen motionärernas förslag.

*Motorbranschens riksförbund* åberopar den tidigare omnämnda »stöldskyddsöverenskommelsen» och uttalar att något obligatorium icke är motiverat, enär bilparken nu i största utsträckning torde vara försedd med stöldskydd. Härefter anför riksförbundet följande.

En skärpt lagstiftning endast i syfte att införa obligatoriskt stöldskydd för bilar löser för övrigt ej det aktuella problemet. Det har i praktiken visat sig att tidigare som fullgoda ansedda stöldskydd ej i längden blir pålitliga, då jämväl biltjuvarnas metoder och hjälpmedel anpassas. Härtill kommer att det — liksom i fråga om säkerhetsbältet — i praktiken blir



svårt att få bilförarna att konsekvent använda stöldskyddet. Vid realistisk bedömning kommer man därför till att bilstölderna måste motverkas på andra vägar. I fråga om de direkt iakttagna tillgreppen borde härvid de s. k. spikmattorna komma till ökad användning, vartill ifrågasätts, om ej nuvarande obegränsade möjligheter att erhålla duplett av besiktningssinstrument borde begränsas och sättas i samband med krav på bevis om äganderätt o. d.

Även *Motororganisationernas samarbetsdelegation* åberopar överenskommelsen och vidare försäkringsbolagens premiepolitik. Att bilstölderna trots dessa förebyggande åtgärder icke eliminerats torde enligt MSD bero på att bilisterna i synnerhet vid kortare affärsbesök o. d. icke använder stöldskyddet, att många låstyper är lätta att forcera, att nattparkeringsplatser ofta är obelysta och sällan besökes av patrullerande polis samt att falska nycklar kan tillverkas, sedan nyckelnumret antecknats vid obevakad uppställning. Härefter anför MSD följande.

Motåtgärderna mot bilstölderna måste alltså sättas in på flera olika punkter för att bli effektiva. Ökad försiktighet från bilägarnas sida kan vinnas genom propaganda och upplysning, och motororganisationerna är här beredda till fortsatta insatser. Försäkringsbolagen kan möjligen genom ytterligare skärpta självriskbestämmelser också stimulera till ökad aktsamhet hos bilisterna. Polismyndigheterna kan bidra med skärpt övervakning i den mån resurserna ökas. Kommunerna kan genom att i möjligaste mån ordna belysning på de allmänna parkeringsplatserna försvåra tillgreppen nattetid. Ingen av de nämnda åtgärderna kan dock framtvingas genom lagstiftning.

Vad det gäller stöldskyddens effektivitet måste det konstateras att konstruktionerna icke alltid är tillfredsställande. Detta gäller i synnerhet på äldre bilmodeller, där låsens svaga punkter blivit välbekanta för notoriska »billånare». På de flesta bilmärken har dock förbättringar undan för undan vidtagits. Den bästa vägen att förhindra att undermåliga konstruktioner monteras är enligt MSD:s uppfattning en skärpt kontroll i samband med typbesiktningarna. Regeln bör därvid vara, att, om stöldskydd finnes, detta skall motsvara samma krav, som uppställts av Polistekniska rådfrågningsbyrån på ett godkänt lås. De bestämmelser, som utfärdats av byrån, bör dock kontinuerligt överses så att den senaste tidens rön och utveckling tillvaratas. Låset bör t. ex. vara så konstruerat, att ratten icke kan spärras under körning. Låset skall alltså dels ge tillräcklig säkerhet mot obehörigt bruk av bilen, dels vara ofarligt, då det är satt ur funktion.

För att för framtiden motverka att olämpliga stöldskydd kommer till användning kan bestämmelserna för typbesiktning kompletteras med regler enligt ovan. Särskild lagstiftning måste då bedömas som onödig.

Sammanfattningsvis uttalas att MSD avstyrker motionernas hemställan om utredning och hävdar att övervägandena i första hand bör gälla möjligheterna att genom typbesiktning förfarandet förhindra användandet av olämpliga stöldskydd. Vidare avstyrker MSD bestämt förslaget om lagstiftning angående obligatoriskt stöldskydd, då sådant för närvarande monteras på praktiskt taget alla saluförda bilmodeller.

*Svenska försäkringsbolags riksförbund* omnämner först överenskommelsen och konstaterar att i dag praktiskt taget alla nya bilar och undantagslöst alla nya bilar av mer frekventa märken vid leveransen är försedda med stöldskydd av sådan kvalitet, att de uppfyller de krav som uppställts av polisens tekniska rådfrågningsbyrå. Riksförbundet uppskattar att, om hänsyn togs även till bilar av äldre årgång, mer än 90 procent av bilbeståndet är försett med sådana stöldskydd. Efter att ha lämnat redogörelse för stöldförsäkringspremien för stöldskyddsförsedda bilar anföres avslutningsvis.

Riksförbundet, som delar motionärernas uppfattning att åtgärder i syfte att minska antalet bilstölder är angelägna, anser dock icke att man kan ha någon realistisk förhoppning att införandet av lagstadgat obligatoriskt stöldskydd på bilar skulle medföra en högre grad av brottsförebyggande effekt än den som i dag uppnåtts. Andra åtgärder, såsom skärpning av straffet och skapande av effektivare möjligheter till uttagande av skadestånd hos biltjuvarna, synes mera angelägna. Riksförbundet får, i vad avser möjligheterna att uttaga skadestånd, hänvisa till vad förbundet anfört i remissyttrande till utskottet över motionerna I: 318 och II: 384 om vissa åtgärder mot ökad brottslighet.

*Trafikförsäkringsföreningen* uttalar till en början följande.

Motionerna behandla ett samhällsproblem av allvarlig karaktär, som har en stor aktualitet. År 1965 utbetalade bilförsäkringsbolagen 31,07 miljoner kronor i ersättningar för 64 689 skadefall i stöldförsäkringen. År 1964 voro motsvarande siffror 23,6 miljoner kronor och 58 452 skadefall. När man ser på de här siffrorna får man hålla i minnet, att långtifrån alla motorfordon äro stöldförsäkrade och att även oförsäkrade motorfordon naturligtvis råka ut för skadefall.

Frågan om hur man skall lösa problemet med bilstölderna är utomordentligt viktig och det är angeläget, att man prövar olika vägar för att söka komma till rätta med detta samhällsönda. Försäkringsbolagen ha under årens lopp ägnat frågan om bilstölderna ett mycket stort intresse och man har på en mängd olika sätt verkat för att åstadkomma bättre förhållanden. Bolagens möjligheter i detta avseende äro dock helt naturligt begränsade.

Erfarenheten har visat, att en effektiv låsanordning är av betydelse för förhindrande av tillgrepp av bilar. Visserligen besitta våra »billånare» 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 föreligger, bör låset i många fall ha en värdefull preventiv verkan.

Trafikförsäkringsföreningen anser att de åtgärder, som under senare år vidtagits för att på frivillighetens väg få stöldskydd införda på personbilar, har medfört goda resultat. Frågan om anskaffandet av stöldskydd synes alltså därför i stor utsträckning vara löst, medan man däremot icke lyckats lösa de problem som består i att bilisterna ofta underlåter att sätta stöldskyddet i funktion. Vidare uttalar trafikförsäkringsföreningen att spörs-målet med bilstölderna naturligen icke enbart är avhängigt av om bilarna är utrustade med stöldskydd. Tiden kan emellertid nu måhända vara inne att

närmare undersöka hur dagsläget är beträffande stöldskydd samt om någon ytterligare åtgärd lämpligen bör företagas på detta område i syfte att minska bilstölderna, och trafikförsäkringsföreningen tillstyrker därför utredningsförslaget.

*Folksam* har, under hänvisning till att *Folksam* är medlem i trafikförsäkringsföreningen, endast hänvisat till trafikförsäkringsföreningens yttrande.

### Utskottet

Genom förevarande motioner aktualiseras frågan om åtgärder i syfte att nedbringa antalet biltillgrepp. Motionärerna anser att i lagstiftningen bör införas regler om obligatoriskt stöldskydd på bilar och förordar en utredning härom.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att biltillgreppen, som under de sista åren ökat oroväckande, är ett från flera synpunkter mycket allvarligt samhällsproblem. Olika möjligheter synes erbjuda sig för att komma till rätta med problemet. Den av motionärerna anvisade utvägen om obligatoriskt stöldskydd har, såsom framgår av redogörelsen ovan, tidigare varit under övervägande. Efter en utredning år 1959 avvisades emellertid denna lösning under hänvisning främst till att en några år tidigare ingången överenskommelse mellan bl. a. bilhandelns organisationer kunde beräknas medföra att allt flera fordon blev försedda med stöldskydd. Detta antagande har visat sig riktigt. Av remissyttrandena över årets motioner framgår nämligen att numera flertalet nya bilar vid leveransen är försedda med stöldskydd och att 90 procent av samtliga bilar är utrustade med sådant skydd mot 50 procent år 1959. Något behov av att tillgripa lagstiftning för att bilar skall förses med stöldskydd kan därför ej anses föreligga. Härtill kommer att en lagstiftning på området för att bli effektiv torde böra innefatta förbud för bilförare att lämna fordonet utan att tillsluta låsanordningen. Att ålägga bilföraren detta lagstiftningsvägen synes enligt utskottet icke lämpligt. Utskottet kan på grund av det anförda icke biträda motionärernas förslag. Detta ställningstagande får emellertid ej undanskymma angelägenheten av att man på annat sätt söker nedbringa antalet biltillgrepp. Utskottet ser därför med tillfredsställelse att såsom framgår av remissyttrandena åtskilliga åtgärder företages i detta syfte. Särskilt värdefullt synes vara att rikspolisstyrelsen utarbetat ett speciellt handlingsprogram för att med olika medel bekämpa ifrågavarande brottslighet.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får utskottet hemställa,  
att förevarande motioner, I: 561 och II: 692, icke måtte  
föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 29 mars 1966

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herrar Erik Svedberg\*, Arvidson, Ferdinand Nilsson, Schött, Oscar Carlsson\* och fru Lilly Ohlsson;

från andra kammaren: fru Gärde Widemar, fru Johansson, herrar Östrand, Ekström i Björkvik\*, Gustafsson i Borås, fru Lindekvist, herr Larsson i Öskeviksby och fru Heurlin.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.