

Nr 28

Utlåtande i anledning av motion om obligatoriskt stöldskydd på bilar.

I motionen II:29 av herr *Sjönell* hemställas att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och därav föranledda förslag vad avser frågan om obligatoriskt stöldskydd på bilar.

Motionen har remissbehandlats.

I motionen anföres att under senare år antalet tillgrepp av motorfordon och då särskilt bilar ökat påtagligt samt att bilstölderna åsamkar 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 motionären tillgreppsförsvärande åtgärder i varje fall på kort sikt mest effektivt. Motionären anser en skärpt lagstiftning i detta avseende nödvändig och förordar en utredning av frågan om obligatoriskt stöldskydd för bilar.

Frågans tidigare behandling

Frågan om åtgärder mot tillgrepp av motorfordon har tidigare i olika sammanhang varit föremål för behandling. En utförlig redogörelse återfinnes i utskottets utlåtande 1966:22, vartill utskottet hänvisar. Utskottet torde därför i detta sammanhang få inskränka sig till en sammanfattning av vad som förevarit de senaste åren.

Under år 1959 utfördes inom justitiedepartementet av numera justitierådet E. Wahlberg en undersökning av möjligheterna att snabbt öka förekomsten av effektiva stöldlås inom bilparken. Utredningsmannen antog att utan tvingande lagstiftning praktiskt taget samtliga personbilar i landets tätorter i mitten av 1960-talet skulle vara försedda med stöldskydd. Vidare anförde utredningsmannen:

Effekten av en lagstiftning blir emellertid i väsentlig grad beroende av de kontrollmöjligheter, som står till buds. Det torde vara 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.

Utredningsmannen föreslog att lagstiftningsåtgärder inte skulle vidtagas utan att den fortsatta utvecklingen skulle avvaktas.

Utredningen remissbehandlades. Det helt övervägande antalet remissinstanser anslöt sig till utredningsmannens ställningstagande. Kungl. Maj:t beslöt den 1 april 1960 att icke företaga någon åtgärd i ärendet.

Frågan om obligatoriskt stöldskydd på bilar aktualiserades på nytt vid 1966 års riksdag genom motioner av samma lydelse som årets motion. I sitt av riksdagen godkända utlåtande (1966: 22) hemställde utskottet att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd samt anförde följande.

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 ifrågakvarande brottslighet.

Yttranden över årets motion

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhäm-

tal yttranden över motionen från rikspolisstyrelsen och statens trafik-säkerhetsverk. Vidare har tillfälle att avge yttrande beretts Svenska försäkringsbolags riksförbund, Trafikförsäkringsföreningen, Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation och Folksam.

Folksam har under åberopande av sitt medlemskap i Trafikförsäkringsföreningen avstått från att yttra sig. Motionen tillstyrkes av *Trafikförsäkringsföreningen* och avstyrkes av *övriga remissinstanser*.

Ett flertal remissinstanser erinrar om att företrädare för statsmakterna, bilbranschen, motororganisationerna och försäkringsbranschen haft överläggningar för att finna vägar att nedbringa antalet bilstölder. Därvid har bilbranschen åtagit sig att medverka till att nya bilar förses med godtagbara stöldskydd och försäkringsbranschen att genom stöldförsäkringens utformning stimulera till att stöldskydden verkligen användes.

Rikspolisstyrelsen anser att resultatet av de redan vidtagna och planerade åtgärderna bör avvaktas innan man fattar beslut om en särskild utredning angående obligatoriskt stöldskydd på bilar.

I sitt yttrande lämnar styrelsen i följande tabell uppgifter om antalet bilstölder, vilka under senare år undergått en fortgående stegring.

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
1965	17 200	13 504	30 804	+ 14,0
1966	17 663	9 665	27 328	— 11,0
1967			29 372 (prel.)	+ 7,5

Styrelsen anför vidare följande.

Det mycket höga antalet bilstölder utgör från flera synpunkter ett allvarligt samhällsproblem. Biltjuven saknar sålunda vanligen körkort och körvana och är inte förtrogen med det fordon, som han framför. Hans färdssätt utgör därför en betydande fara från trafiksäkerhetssynpunkt. — Bilstölden, som huvudsakligen förövas av ungdom, utgör ofta det första steget mot en mera allvarlig och bestående kriminalitet. För att skaffa mat, bensin och husrum under de färder, som biltjuvar företar med stulna fordon, förövas nämligen ofta bl. a. inbrott i sommarstugor, kiosker och

bensinstationer. Biltjuven blir härigenom »invand» i en grövre brottslighet. — Bilstölderna innebär också en relativt hård ekonomisk belastning. De årliga kostnaderna och förlusterna med anledning av bilstölder kan beräknas uppgå till i runt tal 60 miljoner kronor.

Inom rikspolisstyrelsen har ett särskilt handlingsprogram utarbetats för att bekämpa den växande bilbrottsligheten.

För att med större framgång kunna uppspåra gärningsmännen har styrelsen utfärdat anvisningar rörande kriminalteknisk undersökning av anträffade stulna fordon. — Från styrelsen utgick sommaren 1966 en broschyr i miljonupplaga till bilägarna med råd och upplysningar 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 kame-ror, kikare och annan liknande egendom i bilar, osv. — Styrelsen har också utfärdat anvisningar om central registrering av stulna motorfordon. Enligt samma anvisningar skall de inkomna uppgifterna enligt vissa regler snabbt spridas över landet bl. a. via telex och radio. Åtgärderna syftar till att underlätta efterspaningen av stulna fordon. — I avsikt att förbättra möj-ligheterna till att identifiera motorfordon, som tillgripes i tillägnelseuppsåt, föreslog styrelsen vidare i en framställning till Kungl. Maj:t den 14.3.1966 sådan ändring av vägtrafikförordningen, att dåvarande väg- och vatten-byggnadsstyrelsen skulle bemyndigas meddela bestämmelser, som kunde tillgodose vissa angivna krav på identifiering av motorfordon. I Kunglig skrivelse om ändring av vägtrafikförordningen (SFS 1967: 856) har nu också stadgats att registrerat fordon skall vara försett med tydligt och på varaktigt sätt anbrindad märkning för fordonets identifiering. Statens trafiksäkerhetsverk har bemyndigats att utfärda bestämmelser om sådan märkning. För det ändamålet har trafiksäkerhetsverket inlett samråd med rikspolisstyrelsen och ett första förslag till bestämmelser är för närvarande ute på remiss.

Beträffande motionärens förslag om obligatoriskt stöldskydd på bilar vill styrelsen först som sin mening uttala, att alla åtgärder som bedöms vara ägnade att minska bil tillgreppen bör prövas. I vissa andra länder som t. ex. Finland och Västtyskland har man också på senare år genom ändrad lagstiftning låtit stöldskydd ingå som en obligatorisk detalj i bilens ut-rustning.

I Sverige är i dag uppskattningsvis omkring 95 procent av personbilarna utrustade med sådant skydd. Denna utveckling har föranletts av att bil-fabrikanterna i allt större utsträckning låter stöldskydd ingå i bilens stan-dardutrustning och genom försäkringsbolagens villkor att bilägaren står viss självrisk om fordonet inte är utrustat med stöldskydd.

Att den höga stöldskyddsfrekvensen inte fått den brottsshämmande effekt som förväntats beror på att många av de nu förekommande stöldskydden är mycket lätta att forcera. På vissa modeller hos ett av våra vanligast före-kommande bilmärken utgörs stöldskyddet av ett förstärkt tändningslås med armerad kabel och spole, vilkas skyddande egenskaper i dag är nästan helt illusoriska. Detta märke toppar också tillgrepsstatistiken. Vad som skulle vinnas med ett obligatorium vore främst möjligheten att höja stan-darden på stöldskydden till önskad nivå samt att vid besiktningarna hos Svensk bilprovning fortlöpande kontrollera om låset fyller angivna krav

eller om det på grund av felmontering, slitage eller andra omständigheter skall justeras eller bytas ut.

De undermåliga låsen sitter emellertid till största delen på äldre bilar, medan de nya bilmodellerna får ett allt bättre låsskydd. Även utan tvingande lagstiftning kommer således kvaliteten på bilarnas stöldskydd att successivt förbättras efterhand som de äldre bilarna skrotas. Styrelsen kommer också att även i fortsättningen verka för en förbättrad konstruktion av stöldskydden.

Trafiksäkerhetsverket anser att antalet nya bilar, som saknar stöldskydd, är så ringa att ett obligatorium synes obehövt. I yttrandet anföres vidare följande.

Därest tvingande föreskrift om stöldskydd på bilar införs, bör den lik- som övriga bestämmelser om bilars utrustning och beskaffenhet vara anpassad efter internationella bestämmelser. Frågan om stöldskydd på motorfordon diskuteras f. n. inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa sedan Västtysklands delegat i vederbörande rapportörgrupp lagt fram ett förslag till bestämmelser. Arbetet inom kommissionen väntas resultera i en rekommendation beträffande nationella bestämmelser om stöldskydd på motorfordon. Även från vederbörande amerikanska myndigheter har anmälts att bestämmelser om stöldskydd på bilar är att vänta i form av Motor Vehicle Safety Standard.

Så snart dessa rekommendationer respektive bestämmelser föreligger i färdigt skick har trafiksäkerhetsverket att pröva frågan om svenska bestämmelser om stöldskydd på motorfordon inom ramen för arbetet rörande säkerhetskrav på bilar. Enligt trafiksäkerhetsverkets mening är därför någon särskild utredning av denna fråga inte erforderlig.

Svenska försäkringsbolags riksförbund har åberopat sitt yttrande över 1966 års motioner och förklarar sig intet ha att anföra därutöver. I yttrandet fastslog riksförbundet att praktiskt taget alla nya bilar och undantagslöst alla nya bilar av vanligare bilmärken vid leveransen var försedda med stöldskydd av sådan kvalitet att de uppfyllde de krav som uppställts av Polisens tekniska rådgivningsbyrå. Om man tog hänsyn även till äldre bilar torde mer än 90 procent av bilbeståndet vara försedda med sådana stöldskydd. Rörande premiesättningen upplyste riksförbundet följande.

Försäkringsbolagen införde först en rabatt på stödförsäkringspremien för sådana bilar som var försedda med fullgoda lås. Då denna rabatt i kronor räknat blev relativt obetydlig, övergick bolagen 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 trädde i kraft den 1 februari 1966 har utöver nämnda självrisk införts en generell obligatorisk självrisk om 100 kronor bl. a. vid stöldskador.

Införande av lagstadgad obligatoriskt stöldskydd på bilar skulle enligt riksförbundet troligen inte medföra en högre grad av brottsförebyggande

effekt än den som uppnåtts. Andra åtgärder, såsom skärpning av straffet och skapande av effektivare möjligheter till uttagande av skadestånd, syntes riksförbundet mera angelägna. Liknande synpunkter anlägges av *Motorbranschens riksförbund* i yttrandet över årets motion.

Trafikförsäkringsföreningen lämnar i följande tabell statistiska uppgifter om anmälda stödförsäkringsskador i fråga om motorfordon och för dem utbetalda ersättningsbelopp. Statistiken avser endast skador på stödförsäkringen. Däri ingår alltså inte de skador, som billånarna förorsakar tredje man (trafikförsäkringsskador). Beträffande dessa finnes ingen specialstatistik, men de uppgår enligt föreningen till ett icke ringa antal och föranleder avsevärda ersättningar.

Till försäkringsbolagen anmälda stödförsäkringsskador i fråga om motorfordon och för dem utbetalda ersättningsbelopp

År	Bilar		Motorcyklar		Mopeder	
	Antal skador	Ersättningsbelopp	Antal skador	Ersättningsbelopp	Antal skador	Ersättningsbelopp
1948	2 458	983 544	760	287 448		
1949	2 953	1 054 770	960	389 769		
1950	2 794	1 079 287	1 661	509 413		
1951	3 776	1 678 212	1 891	657 517		
1952	4 041	2 108 196	1 568	589 239		
1953	4 194	2 078 584	1 941	768 850		
1954	6 987	3 071 963	2 253	898 560		
1955	11 651	4 890 143	3 020	1 305 026		
1956	15 779	5 960 400	3 908	1 767 455		
1957	21 599	8 444 295	4 050	1 870 625		
1958	25 957	9 701 823	4 665	2 108 468		
1959	21 749	7 882 764	2 819	1 259 339		
1960	25 285	8 927 337	1 748	760 329		
1961	31 083	11 743 701	1 461	639 630		
1962	37 937	14 773 678	1 446	665 894		
1963	44 313	16 748 836	979	465 639	5 584	1 849 468
1964	50 807	20 648 147	1 142	504 796	6 503	2 360 295
1965	60 885	26 725 176	967	586 337	8 233	3 755 514
1966	46 346	23 344 791	1 007	655 286	8 679	4 476 850
1967	43 082	25 876 940	975	973 747	8 493	4 963 293

Trafikförsäkringsföreningen återoppar vidare sitt yttrande över 1966 års motioner. Däri anfördes bl. a. följande.

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.

De åtgärder, som under senare år vidtagits i syfte att på frivillighetens

väg få stöldskydd införda på personbilar, synas ha medfört goda resultat och i dag förefaller det som om de allra flesta bilar skulle ha sådant skydd. Problemet med anskaffandet av stöldskydd synes alltså vara i stor utsträckning löst. Vad man däremot inte tycks ha lyckats lösa är det problem, som består i att bilisterna i avsevärd omfattning underlåta att sätta stöldskyddet i funktion, när de lämna bilen.

Enligt Trafikförsäkringsföreningens yttrande var lösningen av problemet med bilstölderna inte enbart avhängig av om bilarna är utrustade med stöldskydd eller inte. Man borde emellertid undersöka dagsläget beträffande stöldskydden och om något ytterligare borde företagas på detta område för att minska antalet bilstölder.

Även *Motororganisationernas samarbetsdelegation (MSD)* åberopar sitt yttrande över 1966 års motioner och tillägger att man måste antaga att antalet bilar med godkända stöldskydd ökat sedan år 1966. I yttrandet anförde MSD att det förhållandet att bilstölderna trots ovannämnda överenskommelse och försäkringsbolagens premiepolitik icke eliminerats torde 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 anförde MSD följande.

Motåtgärderna mot bilstölder 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 uttalades att MSD avstyrkte motionernas hemställan om utredning och hävdade att övervägandena i första hand borde gälla möjligheterna att genom typbesiktningsförfarandet förhindra användandet av olämpliga stöldskydd. Vidare avstyrkte MSD bestämt förslaget om lagstiftning angående obligatoriskt stöldskydd, då sådant monterades på praktiskt taget alla saluförda bilmodeller.

Utskottet

I förevarande motion hemställas att frågan om lagstadgat obligatoriskt stöldskydd på bilar blir föremål för utredning.

Som framgår av redogörelsen ovan avvisade utskottet år 1966 ett förslag härom under framhållande av att nästan alla bilar hade stöldskydd. Utskottet ansåg ej heller att bilförarna genom lagstiftning borde förbjudas att lämna fordonet utan att tillsluta låsanordningen. Vad som sedan dess förevarit har ej föranlett utskottet att ändra uppfattning.

Det är emellertid angeläget att man på annat sätt söker nedbringa det växande antalet biltillgrepp. Bl. a. torde detta kunna ske genom förbättring av stöldskydden och fortsatt upplysningsverksamhet med råd till bilägarna rörande anskaffande av goda stöldskydd och dessas användning. Av rikspolisstyrelsens yttrande över motionen framgår också att styrelsen har ett särskilt handlingsprogram för att med olika medel bekämpa ifrågasvarande brottslighet.

Utskottet vill icke utesluta att en omprövning av ställningstagandet till förevarande lagstiftningsfråga kan bli erforderlig om vidtagna åtgärder visar sig otillräckliga. Som framgår av statens trafiksäkerhetsverks yttrande över motionen kan frågan också komma att upptagas till förnyat övervägande till följd av det arbete på området som bedrivs utomlands, bl. a. inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att förevarande motion, II: 29, icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 23 april 1968

På första lagutskottets vägnar:

ERIK SVEDBERG

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: herr Erik Svedberg (s), fröken Mattson (s), herrar Hjorth (s), Arvidson (h), Ernulf (fp), Svanström (cp), fru Lindström (s) och herr Schött (h);

från andra kammaren: fru Johansson (s), herrar Ekström i Björkvik (s), Svensson i Vä (cp), Gustafsson i Borås (fp), Keijer (fp), Oskarson (h), fru Lindekvist (s) och herr Jönsson i Malmö (s).